

САОБРАЋАЈ

У НОР-У ЈУГОСЛАВИЈЕ

АЛЕКСАНДАР ЈЕЛЕНКОВИЋ



Издаје

Војноиздавачки и новински центар

За издавача

**Др Никола Поповић, пуковник начелник Центра
пуковник Мирослав Ћојбашић, дипл. инг. заменик начелника Центра**

Библиотека

Ратна прошлост народа и народности Југославије
књига четиристо петнаеста

Монографије

Јединица НОВ и ПО Југославије
Књига сто осамдесет пета

Главни уредник и уредник

потпуковник Новица Шолаја, професор

Рецензенти

**Никола Анић
Вукосав Вујичић**

Стручни редактор

Мр Богољуб Христов, пуковник

АЛЕКСАНДАР ЈЕЛЕНКОВИЋ

**САОБРАЋАЈ И ТРАНСПОРТ
У НОР-У ЈУГОСЛАВИЈЕ
1941-1945**

БЕОГРАД
1992.

Предговор

Монографија „Саобраћај и транспорт у народноослободилачком рату 1941-1945.“ резултат је тежње да се прикаже настанак и развој саобраћаја и транспорта у јединицама Народноослободилачке војске Југославије и Југословенске армије, у установама и командама војне позадине, а делимично и у органима народне власти на ослобођеним и неослобођеним деловима Југославије.

У књизи је дата историја настанка и развоја саобраћаја и транспорта од устаничких дана 1941. до 1. марта 1945. и Југословенске армије до краја рата, 15. маја 1945.

Саобраћај и транспорт, за потребе јединица и команди Народноослободилачке војске југославије и органа војне позадине, организован је од првих устаничких дана на ослобођеним и окупираним деловима територије Југославије. Развијао се у зависности од потреба за снабдевањем јединица Народноослободилачке војске и обезбеђивањем брзих покрета њених делова, као и могућности да се обезбеде адекватна транспортна средства.

Од првих, од непријатеља заплених или на други начин прибављених транспортних средстава путног транспорта (запрега и моторних возила), саобраћај и транспорт се за четири године ослободилачког рата развио тако да се на крају рата, само у путном транспорту, располагало са две ауто-бригаде, два аутомобилска пука, 20 аутомобилских батаљона, око 30 аутомобилских чета и више запрежних јединица ранга батаљона и нижих.

Железница је на већим слободним територијама и на онима које су дуже опстајале (Ужице, Фоча, Босанска крајина) била главни носилац транспорта за потребе јединица Народноослободилачке војске, органа војне позадине, цивилних власти и народа. Знатну помоћ пружио је и пловни транспорт на мору и рекама, а у другој половини рата и ваздушни.

Ова књига, о настанку и развоју саобраћаја и транспорта у НОВ и ПОЈ, резултат је вишегодишњег истраживања необјављене историјске грађе из Архива Војноисторијског института, као и докумената објављених у Зборнику докумената и података о народноослободилачком рату Југословенских народа, те историографске литературе која се бави проблемима саобраћаја и транспорта у НОР-у. То су, пре свега, монографије о стварању и развоју служби позадине - интендантске и техничке, затим дела као што су „Народноослободилачка војска Југославије“, „Ослободилачки рат народа Југославије 1941-1945.“, „67 дана ужичке Републике“, Ужице 1941.“, „Рат и револуција народа Југославије“, „Војна позадина у Славонији 1941-1945.“ итд.

Проучени су бројни чланци и расправе из војних часописа и других публикација, чији су аутори у току рата били на одређеним дужно-

стима у саобраћајним органима НОВ и ПОЈ и транспортним јединицама путног, железничког и пловидбеног саобраћаја.

Треба поменути чланке потпуковника Вељка Дракулића „Два дана у партизанској ауто-чети“ (ВТГ бр. 7/59) и „Рад саобраћајне службе на територији Хрватске од септембра 1943. до краја 1944 (ВТГ бр. 7/61), затим „Развој саобраћаја и везе на територији Хрватске“ аутора Ђорђа Пуаче (ВТГ бр. 11/61), „Неки подаци о организацији и раду позадине 3. армије у славонској операцији“ чији је аутор генерал-пуковник Ђоко Ивановић (Позадина и снабдевање бр. 2/52), а посебно необјављени рукопис „Партизанске железнице у току НОР-а“ пуковника Михајла Шкондрића итд.

Фонд сачуваних докумената из НОР-а из ове области је знатан, али је то ипак релативно мали део онога што је у току рата записано. Будући да се народноослободилачки покрет није равномерно развијао у свим деловима земље, највећи број докумената је из крајева где је слободна територија била већа и опстала дуже време и где су се проблемима организације саобраћаја и транспорта бавила стручна лица - железничари са железнице краљевине Југославије и шофери, борци НОР-а.

Због тога су у садржају књиге највише коришћена документа Врховног штаба НОВ и ПОЈ, главног штаба Хрватске и документа једног броја корпуса (5, 6, 7. и 8) и војних области ових корпуса. За период од почетка 1945. до завршетка рата коришћена су и документа Команде позадине повереништва народне одбране и органа њој потчињених, као и документа штабова 1, 2, 3. и 4. армије.

Недостатак овако презентираних материјала је што није обрађена организација саобраћаја и транспорта на целој територији Југославије, што је последица недостатка докумената или постојећа нису пронађена, па ће задатак наредног истраживања бити да се ова празнина попуни.

Одређени наслов монографије условио је обраду саобраћаја и транспорта на ослобођеној и неослобођеној територији (илегални транспорт) за потребе јединица и команди НОВ и ПОЈ и органа народне власти. Будући да је било више докумената, детаљније је обрађен саобраћај и транспорт за војне потребе, док је „цивилни“, на основу оскудних докумената, обрађен у мери која је имала утицаја на организацију војног саобраћаја. Обрада „илегалног“ транспорта остављена је будућим истраживачима. Монографија означава почетак једног ширег истраживања настанка и развоја саобраћаја и транспорта у НОР-у, на чијим основама је настала пред крај рата Саобраћајна служба ЈА.

Сва питања нису могла бити сагледана и обрађена, али је будућим истраживачима отворен пут даљег, потпунијег изучавања ове проблематике. Књига може да послужи и као оријентација и помоћ у обради само појединих питања, области или периода из доста богате историје настанка и развоја саобраћаја и транспорта у НОР-у у времену од 1941. до 1945. године, као и за теоретска разматрања ратних искустава са становишта потреба данас и у будућности.

У вишегодишњем раду на писању ове књиге имао сам подршку и помоћ Начелника Саобраћајне управе ССНО, генерал-мајора Михајла Трифковића, који је у завршној фази пратио ток настајања монографије и инсистирао на њеном завршетку.

Највећу помоћ, за коначно обликовање књиге добио сам од рецензента, генерал-потпуковника Вукосава Вујичића и пуковника Николе Анића. Њихове сугестије у вези концепције књиге и њеног садржаја, као и друге примедбе, биле су значајне за мој рад, па им се на томе захваљујем.

Захваљујем се свима који су се одазвали позиву за сарадњу на изради монографије и доставили ми писмено своја сећања или су ми их усмено изложили.

Аутор

Југославија пред рат 1941. године

Да би се омогућило читаоцу да лакше прати и разуме појмове и називе који су коришћени у обради овог поглавља, дајемо неке основне податке о Југославији до 1941. године.

На њеној територији укупна дужина I и II реда 1938. године била је 31.657 км, од чега путева I реда 15.607 км и II реда 16.050 км. Мрежа путева није била једнако развијена. Проходнија и са бољим путевима била су равна подручја и долине река, док су брдско-планинска подручја имала мање путева, а постојећи су били слабијег квалитета. Тако је на подручју Дринске бановине било 1.248 км државних путева, у Моравској 1.129 км, у Дунавској нешто преко 1.000 км, на подручју Приморске бановине 831 км, док је Дравска бановина имала 616 км путева итд.¹

Превозна средства у путном саобраћају су аутомобили (путнички и теретни), мотоцикли, бицикли и кола са сточном запрегом. У Југославији је 1938. године био 13.561 путнички аутомобил и 943 аутобуса. Највише путничких аутомобила било је у Савској бановини (3.747), а најмање Моравској (427). Од укупно 3.859 теретна аутомобила, до 3,5 тона носивости било је 2.271 возило, а преко 3,5 тона 1.588. Један број теретних аутомобила био је са пуним гумама. Полутеретних возила било је 427. Мотоцикла је укупно било 7.661, од чега „без корпе“ (приколице) 6.883 и 778 са приколицом.

Бицикла је било 372.399, а највише на територији Дравске, Дунавске и Савске бановине.

Југославија је имала релативно велики број запрежних возила, јер је на селу живело скоро 3/4 становништва. Кола са сточном запрегом било је преко 1 милион, а од којих највише сеоских (825.384), док су остала коришћена као шпедитери и за потребе рабација. Највише је ових кола било на територији Дунавске бановине (237.215), а најмање у Приморској бановини (9.698). Фијакера и сличних кола било је 53.974 и преко 22.000 двоколица и чега.²

У сточном фонду Југославија је 1939. године имала 4.225.000 говеда и 1.273.000 коња.

Железничка мрежа, према подацима за 1938, била је 9.545 километара, од чега 7.316 километара нормалног колосека; уског, ширине 0,76, 1.953; а 0,60 метара 275 километара.

Од вучних и возних средстава железница је имала 2.300 локомотива, 3.500 путничких и око 53.000 теретних вагона.³

Мрежа пловних путева на унутрашњим водама (без језера) била је укупне дужине 1.933 километра, а на 1.404 километра могли су да

¹ Статистички годишњак краљевине Југославије 1938-1939, Београд, 1939, стр. 210.

² Исто, стр. 211.

³ Исто, стр. 214.

плове бродови носивости до 1.000 тона. У пловном парку Југославије 1939. године било је 1.243 пловна објекта, са носивошћу 446.000 тона, а имала је 12.459 путничких места.

У II светском рату Југославија је изгубила 95% путничких бродова, 70% тегљача и моторних теретњака и око 60% теретњака, а разрушена су и сва већа пристаништа, нарочито њихова механизација.⁴

Непосредно пред II светски рат за саобраћај на рекама постојала су два бродарска предузећа: Југословенска речна пловидба (ЈРП) и Српско бродарско друштво (СБД). Она су имала пловни парк од око 900 пловних објеката. За време II светског рата ова и друга бродарска предузећа стављена су под немачку управу, док је један део пловног парка 1941. предат тзв. Независној држави Хрватској, која је са њима основала Хрватско ријечно бродарство (Хриброд), са седиштем у Земуну.⁵

У поморском саобраћају пловни објекти су били са моторним погоном или са погоном на једра. Моторних бродова, чија је носивост била 403.661 тона укупно, било је 262, а са погоном на једра 677. За управљање овим пловилима, биле су надлежне Окружне лучке капетаније у Дубровнику, Котору, Сплиту, Шибенику и Сушаку.⁶

Ваздушни саобраћај био је у рукама акционарског друштва Аеропут. Аеродромску мрежу, коју је користило ово предузеће, чинили су аеродроми Груде код Дубровника, Котор, Сплит, Подгорица, Ниш, Борово и Сушак.⁷

Иако је Југославија била претежно аграрна земља, постојали су и знатни индустријски капацитети, као што су Творница локомотива и вагона у Славонском броду, Творница акумулаторских батерија и електрода у Београду, Љубљани, Марибору и Загребу, Творница авиона „Рогожарски“ у Београду, те „Икарус“, „Змај“ и „Утва“ у Земуну итд.

Бродоградилешна индустрија за изградњу речних и морских бродова била је доста развијена. За изградњу речних бродова бродоградилешта су била у Београду, Панчеву, Подрињској Митровици, Апатину и Смедереву, а бродови за пловидбу морем грађени су у Сушаку, Краљевици, Корчули, Солину и Сплиту. Пољопривредне машине израђивале су фабрике у Марибору, Жалецу, Смедереву, Новом Саду и Вршцу. У Београду је била индустрија аеропланских мотора, (Раковица), а у Сарајеву творница мотора „Авиа“. Машинских радионица са ливницама, творница за израду разних машинских делова, радионица за оправку возила и друго, било је на целој територији Југославије, са нешто више капацитета на северозападу земље.

На крају 1938. године у Југославији је било 48.942 квалификованих радника и 121.090 неквалификованих.⁸

⁴ Војна енциклопедија I, књ. 8, изд. 1966, стр. 513.

⁵ Исто, стр. 514.

⁶ Статистички годишњак краљевине Југославије 1938-1939, Београд, 1939, стр. 220.

⁷ Годишњак југословенског ваздухопловства, Београд, 1940, стр. 36.

⁸ Статистика индустрије краљевине Југославије, Београд, 1941, стр. 24.

Стручни кадрови за техничка занимања обучавани су у занатлиским и средњотехничким школама, поморским школама и на техничким факултетима. Средње техничке школе биле су у Београду, Бакру, Лесковцу, Љубљани, Сплиту, Сарајеву, Новом Саду и Загребу. У овим школама 1938. године било је 2.173 ученика. Занатлиских школа било је у Београду, Љубљани (3), Сплиту (2), Сарајеву (2), Новом Саду и Загребу, са 1.149 ученика. Железничке занатске школе у Марибору, Нишу, Петровграду, Сарајеву, Смедереву и Загребу, 1938. године имале су 2.184 ученика. Саобраћајно особље и друге специјалности за железницу, обучавани су у Државној саобраћајној железничкој школи у Београду, која је 1938. имала 150 ученика, а у Бакру, Дубровнику и Котору биле су Поморске трговачке академије, у којима је било 319 ученика.

На техничким факултетима у Београду, Загребу, Љубљани, Суботици и Скопљу било је 2.184 студената.⁹

Војна индустрија Краљевине Југославије била је слабо развијена. Производила је само лако пешадијско наоружање, војну опрему и муницију у пет војнотехничких завода и неколико мањих војних предузећа и фабрика које су биле у приватном власништву. Ратна морнарица се по техничким питањима ослањала на Поморски арсенал у Тивту, Артиљериско-технички завод у Лепетанима и Хидрографски институт у Сплиту.¹⁰

Ваздухопловна индустрија била је у приватним рукама, сем Државне фабрике у Краљеву и бродоградилишта у Сплиту и Краљевици, која су могла изграђивати мање бродове за Ратну морнарицу. И ова малобројна предузећа уништена су у II светском рату или им је окупатор уништио или одвукао постројења, тако да је по завршетку рата остало свега 16% од укупне предратне опреме.¹¹

Југословенска војска је за своје потребе обучавала официре (активне и резервне), подофицире и војнике за одређене специјалности.

Школа ваздухопловних специјалиста, која је оспособљавала војнике у извршавању текућих послова у одржавању ваздухопловног техничког материјала, формирана је 1939. године. Обучавала је мотористе, монтере, електричаре, оружаре, шофере и друге. Школе су биле у Сјетлини и Краљеву, а школовање је трајало 4-6 месеци, зависно од специјалности. Школа за резервне официре била је у Новом Саду и обучавала је пилоте.¹²

Поморска војна академија отворена је 1923. године у Дубровнику, са задатком да школује поморске официре и трајала је 3 године. Виша школа Поморске војне академије отворена је 1937. године и трајала је 2 године. У 17 класа ове школе обучено је око 500 поморских официра.¹³

⁹ Статистички годишњак краљевине Југославије 1938-18939, Београд, 1939, стр. 365.

¹⁰ Душан Пленча, Партизански одреди народа Далмације 1941-1942, Војно дело, Београд, 1960, стр. 12.

¹¹ Војна енциклопедија I, књ. 4, изд. 1961, стр. 222.

¹² Војна енциклопедија I, књ. 9, изд. 1967, стр. 562-564.

¹³ Војна енциклопедија I, књ. 7, изд. 1965, стр. 241.

До 1930. године у војсци Краљевине Југославије саобраћајне школе нису постојале. Активни официри и подофицири обучавани су на курсевима, који су трајали 5-6 месеци. Курсеви су одржавани у Главној Ауто-команди за официре, а у армијским ауто-командама за подофицире. Од 1930. године курс за специјализацију официра прерастао је у Ауто-школу, која је била у саставу ауто-пука Министарства војске и морнарице. Специјализација је трајала 6 месеци. Активни подофицири и даље су обучавани у армијским ауто-пуковима, на курсевима који су трајали 5 месеци.

Резервни официри Ауто-возарске струке обучавани су у ђачкој Аутомобилској чети и ђачком Возарском ескадрону Главне ауто-команде, од којих је 1935. формирана школа за резервне официре специјалиста за ауто-возарску саобраћајну службу. Школовање је трајало 9 месеци, а у школу су долазили регрути са средњом и вишом школском спремом. Активни официри и подофицири нису школовани за возарску струку. Пред II светски рат, 1939. године, формирана је и подофицирска аутомобилска школа.

Активни официри железничке струке школовани су од 1934. године у Државној железничко-саобраћајној школи у Београду. Школовање је трајало 2 године, након чега су слушаоци проводили годину дана на практичном раду на Југословенским железницама.¹⁴

Тако кадровски и материјално опремљена, Југословенска војска је 1941. године ушла у рат. Међутим, слабо материјално опремљена, недовољно организована и лоше вођена, и поред свих припрема и предузетих мера за одбрану, она је брзо капитулирала.

Југославија је као држава разбијена, њена војска разоружана и добрим делом (око 330.000 војника) одведена у заробљеништво. Југословенска територија је окупирана и подељена између нацистичке Немачке, фашистичке Италије, царске Бугарске и Хортијевог Мађарске.¹⁵

Ратним разарањима земљи је нанета огромна материјална штета, а по окупацији настала је безобзирна пљачка. Разорено је и оштећено око 2/5 индустрије, а највише је страдала текстилна индустрија (53,4%), затим метална (49,8%), електротехничка (30,2%) итд. Готово све топионице гвожђа, олова и цинка су разорене или тешко оштећене, а страдао је и велики број рудника. У пољопривреди је уништено, опљачкано или оштећено 60% трактора (1.530, 2.480 парних локомотива, 495.890 сељачких кола, 55,6% говеда и 61,6% коња.

У железничком и путном саобраћају уништено је и опљачкано 976 локомотива, преко 30.000 вагона, а оштећено 463 локомотиве и 15.905 вагона, 1/3 железничких пруга и велики број мостова. Од 43.600 километара путева свих категорија оштећено је 28.480 километара.

У поморском саобраћају изгубљено је 56 бродова дуге пловидбе, 60 бродова обалне пловидбе, 166 мањих моторних бродова и 1.734

¹⁴ Војна енциклопедија I, књ. 9, изд. 1967, стр. 564.

¹⁵ Никола Анић, Секула Јоксимовић и Мирко Гутић, Народноослободилачка војска Југославије, Војноисторијски институт, Београд, 1982, стр. 11.

друга мања пловна објекта. У речном саобраћају изгубљено је 35 путничких и 115 теретних бродова и 595 шлепова, као и још 650 већих и знатно више мањих пловних објеката.

Уништено је, такође, целокупно цивилно ваздухопловство.

Укупна материјална штета на постројењима и зградама износила је 36,5% од њихове укупне вредности.¹⁶

Саобраћајни органи и јединице у војсци краљевине Југославије

На искуствима из организације и функционисања саобраћаја у српској војсци, која је још 1903. године у Оперативном одељењу Ђенералштаба имала Саобраћајни одсек који се бавио пословима мобилизације, дислокације, концентрације, транспорта и уређења комуникација, грађена је формација саобраћајних органа и јединица у војсци Краљевине Југославије. У формацији која је била на снази 1939. године у Команди позадине Врховне команде било је Саобраћајно одељење, које се састојало из три посебне команде: 1) Команда оперативно-железничке пловидбене службе, 2) Команда поштанско-телеграфске службе и 3) Команда друмске аутомобилске службе.¹⁷

Од јединица за транспорт предвиђене су аутомобилске и возарске јединице. Аутомобилске су формиране у пукове, батаљоне и чете, а возарске у батаљоне и чете. Главни Ђенералштаб је за своје потребе имао један ауто-пук (4 чете), а ауто-пукове су имале и армиске области (2 чете). Армије су имале аутомобилске батаљоне и два возарска батаљона.

Аутомобилске чете су имале још и коњичке дивизије, Команда Краљеве гарде, Војно-технички завод Крагујевац и Команда утврђења у Боки Которској.

Укупно је у југословенској војсци било: 6 ауто-пукова, 5 ауто-батаљона и 22 аутомобилске чете. Аутомобили су већином били застарелих типова и у лошем техничком стању. Возарске јединице су у свом саставу имале 40 - 140 грла стоке, коња и волова.

У формацији пешадијске дивизије из 1939. године било је 13.200 товарних грла и 11.200 грла за вучу.¹⁸ Војне делегације при Министарству саобраћаја, при Дирекцији државних железница, Дирекцији поморског саобраћаја и Министарству пошта, телеграфа и телефона, биле су органи Министарства војске и морнарице.

Уочи рата 1941. југословенска војска је располагала са 4.600 камиона и око 2.500 специјалних моторних возила. Овим бројем возила било је моторизовано неколико артиљериских и пионирских јединица и попуњено шест ауто-батаљона и више аутомобилских чета. Све остале потребе подмириване су коришћењем коњских и

¹⁶ Војна енциклопедија I, књ. 4, изд. 1961, стр. 215.

¹⁷ Исто, стр. 245.

¹⁸ Исто, стр. 240-246.

¹⁹ Исто, стр. 246.

воловских запрега. Према ратном плану Р-41, било је предвиђено да се мобилише око 900.000 грла стоке. (ВЕ I књ. 5, стр. 638)

У припреми за рат рађен је „План за уређење позадине“. План је садржао мере за уређење комуникација: сухопутних, железничких, речних, поморских и ваздушних. Целокупна друмска мрежа делила се на „инспекције војних путева“, које су имале задатак да одржавају дисциплину у саобраћају на својој мрежи и обједињавају рад војно-путних органа. Свака мирнодопска железничка дирекција у рату формира Команду железничке мреже, са дотадашњим шефом војне делегације на челу. Железничка мрежа дели се на железничке линије које имају своју команду, а на њима се постављају команде железничких станица.

У речном саобраћају, мирнодопске Дирекције речне пловидбе претваране су у Команду речне мреже, а њој су биле потчињене команде речних линија и команде пристаништа. Слична организација била је и у поморском саобраћају.

Ваздушни саобраћај, по објави мобилизације, прелазио је под војну управу. У припреми за концентрацију мобилисаних снага 1941. године, на основу елабората за основно груписање снага, које је радило Оперативно одељење Главног генералштаба, Саобраћајно одељење је радило планове за концентрацијске покрете железницом, водом и путевима. Саобраћајно одељење је 1939. израдило План за концентрацију снага РП „С“, 1940. за РП „Р.40“, а почетком 1941. и план за концентрацију по РП „Р.41“.

У марту 1941. од транспортних јединица на војну вежбу позван је 1 ауто-батаљон и 14. возарских батаљона. Мобилизацијска места возарских батаљона била су: Битољ, Штип, Скопље, Урошевац, Приштина, Лесковац, Врање, Крагујевац и Ваљево. Мобилизацијско место ауто-батаљона било је у Руми и Шапцу.²⁰

²⁰ Велимир Терзић, Слом краљевине Југославије, Народна књига, Београд, 1983, стр. 203 и 204.

Саобраћај и транспорт у 1941. години

Војно-политичка ситуација у Југославији 1941. године

Пошто је Југославија капитулирала и њена територија подељена између Немачке, Италије, Бугарске и Мађарске, окупатори су приступили стварању колаборационистичких државних творевина. Створена је Независна држава Хрватска (НДХ) и Недићева Србија, а била је донета одлука о стварању „суверене независне Црне Горе“, али се она није остварила. Словенија је окупирана и подељена између Немачке, Италије и Мађарске. Представници пораженог буржоаског поретка упозоравали су на лојалност према окупатору и одустајање од сваке борбе.

Једина реална снага у тим условима била је КПЈ, са око 8.000 чланова партије и преко 30.000 Скојеваца, способна да организује и води народе Југославије у борбу за национално ослобођење.

На седници 4. јула 1941, Политбиро ЦК КПЈ одлучио је да се одмах крене у оружану борбу, са оријентацијом на партизански рат, као најприкладнији начин оружане борбе против окупатора и његових савезника. Најпогоднији облик војне организације били су партизански одреди, а њихово језгро сачињавали су чланови КПЈ и Скоја. У почетку одреди су имали око 100 људи, али су брзо израстали у војне формације од преко 1000 бораца. До краја септембра 1941. ослобођено је око 2/3 територије Србије (око 15.000 км², где је живело око 1.000.000 становника), а највећа слободна територија била је у западној Србији и Шумадији, позната и као „Ужичка република“.

У Црној Гори општенародни устанак почео је 13. јула. За десетак дана била је ослобођена готово цела Црна Гора, сем већих градова и неколико места у Приморју.

У Словенији су, у току првих месеци устанка, формиране устаничке јединице око индустријских центара (Љубљана, Крањ, Јесенице).

У Хрватској је, одмах на почетку устанка, створена сразмерно велика слободна територија, а велики број ударних група и герилских одреда, после саветовања у Столицама, прерасло је у партизанске одреде.

У Босни и Херцеговини устанак се одвијао у складу са одлукама КПЈ, формиране су устаничке јединице различитог назива, оснивају се команде и штабови, а пред крај 1941. почиње сређивање устаничких јединица у складу са одлукама донетим у Столицама.

У Македонији у овом периоду није дошло до оружаног устанка, јер секретар покрајинског комитета КПЈ за Македонију није хтео да

спроводи политику ЦК КПЈ, али се формирају војни штабови, комисије и диверзантске групе.

На саветовању у Столицама створени су први темељи ослободилачких снага и на тим основама приступило се организовању оружаних снага и систему командовања, по упутствима јединствене организације за целу територију Југославије, уз поштовање специфичности појединих делова земље.

Стварање првих јединица и установа војно-позадинске власти и њихови задаци у области саобраћаја и транспорта

Први органи војно-позадинске власти на ослобођеним територијама

1941. године биле су команде места, које су биле потчињене командама партизанских јединица-одреда. У области саобраћаја и транспорта ове команде су у почетку имале задатак да прикупљају моторна возила, бицикле и јахаће коње, а у наредној години њихови задаци су били проширени и на област регулисања саобраћаја и транспорт трупa и материјала.

На ослобођеној територији у Србији 1941. године прве команде места формиране су у Ужицу, Пожеги, Ариљу, Ивањици, Чајетини, Бајиној Башти и Косјерићу. Ове команде непосредно су биле потчињене Ужичком НОП одреду, који их је формирао као позадинске војне команде. Команде места требало је да обезбеде живот и рад на ослобођеној територији, до избора органа народне власти. Када су народноослободилачки одбори (НОО) организовани, команде места су, у сарадњи са НОО, имале задатак да мобилишу нове борце, прикупљају оружје, моторна и запрежна возила, бицикле и јахаће коње. Ове задатке команде места извршавале су преко „народних стража“. (У Ужицу су за ове задатке формиране „градска чета“ и „градска милиција“).²¹

У Босни и Херцеговини прве команде места формиране су у Дрвару и Босанском Петровцу.

У Црној Гори, јула 1941, формирана је „Привремена врховна команда национално-ослободилачких трупa Црне Горе“. Пред среске и општинске власти Привремена врховна команда поставила је задатак да „... мобилишу радну снагу од жена, ђеце, омладине, избеглица, небораца и ратних заробљеника, ради ... организовања саобраћаја и других служби“.²²

Крајем новембра 1941. партијским руководиоцима наложено је да се приступи формирању НОО, чији је задатак да „... организују снабдевање и исхрану становништва, што правилнији развој привредног живота, трговине, саобраћаја, осим оног који је директно под управом оружаних снага (ОС)“.

²¹ Војна енциклопедија I, књ. 4, изд. 1961, стр. 545.

²² Батрић Јовановић, Црна Гора у рату и револуцији, Војно дело, Београд, 1960, стр. 234.

²³ Јосип Броз Тито, Пети конгрес КПЈ, Култура, Београд, 1948, стр. 80.

Како се види, већ на почетку устанка направљено је разграничење у надлежности око организације саобраћаја, тако да је један део остао у надлежности ОС све до краја рата.

Саобраћај и транспорт у ширем смислу, подразумевајући све његове гране, у току НОБ био је условљен постојањем слободне територије. На већим слободним територијама и онима које су биле слободне дуже време, формиран су саобраћајни органи, цивилни и војни, који су се старали о организацији саобраћаја и транспорта.

За транспорт су коришћена сва расположива средства: запрежна возила са коњском и воловском вучом, товарна грла, бицикли, моторна возила и железница. Главни терет, у обезбеђивању услова за живот и борбу на већим слободним територијама, носила су моторна возила, те железница, тамо где је постојала.

У јединицама НОПОЈ, у овом периоду, основни транспорт био је носачки (оно што су борци носили са собом) и товарни, а за ово су, пре свега, коришћени од народа узети коњи, муле и магарци, а касније је коришћена и заплењена стока од непријатеља-окупатора и домаћих издајника.

У 1941. години највећа слободна територија била је у западној Србији. У току њеног постојања (67 дана) створени су услови не само за живот и борбу, већ и за разноврсну производњу, пре свега оружја и муниције, захваљујући, поред осталог, и организованом путем, а нарочито железничком саобраћају и транспорту.

Саобраћај и транспорт у „Ужичкој републици“

Народноослободилачка партизанска војска Југославије ослободила је Ужице 24. септембра 1941. Одмах по ослобођењу предузете су мере да се организује живот у новим условима, да се створи народноослободилачка власт, преузму јавне установе и средства старе државе, а пре свега да се организује и обнови производња. Већ наредног дана, 25. септембра, изабран је први НОО града Ужица. Одбор је, имајући у виду задатке који стоје пред њим, а посебно чињеницу да се тако обимни задаци не могу извршити без добро организованог саобраћаја, у својој организацији предвидео и „секцију за запреге и запрежна возила“. У ужичком округу у то време, осим железнице, скоро да није било механизованих превозних средстава. Оно што је било окупатор је опљачкао и одвукао са собом. Због тога се превозење војног и другог материјала вршило, углавном, сточним запрегама. У том циљу НОО су, по овлашћењу штабова партизанских јединица, организовали и спроводили мобилизацију запрега и запрежних возила и упућивали их на извршење појединих задатака. Када су потребе за транспортом биле веће, а нарочито при евакуацији пред офанзивом непријатеља, мобилизација запрега је појачавана.

Првих дана по ослобођењу у Ужице је дошао ГШ НОПО за Србију, који је ту остао све до повлачења из града, децембра 1941. године.

Командант Ужичког одреда, Душан Јерковић, крајем септембра 1941. издао је наредбу да се на територији ужичког округа мобилишу сви мушкарци од 18-40 година који су способни за борбу. Поред тога, истом наредбом регулисана је и мобилизација свих моторних возила, јахаћих коња са прибором и бицикла. Наредба је гласила: „Сва моторна возила, бицикли и јахаћи коњи са прибором сматрају се такође мобилисаним и имаоци имају исте пријавити Комисији за пријем на напред означена места у. горе означене дане... (у Ужицу 2. X, у Пожеги 3. X У Ариљу 4. X, у Чајетини 6. X, а време јављања је 8 часова)“.²⁴

У септембру 1941. у Ужицу је формирана Команда места командант Душан Јерковић. С обзиром на став да се организација саобраћаја за потребе партизанске војске задржи у надлежности војне организације, у саставу Команде места Ужице формирано је Саобраћајно одељење, које се, у сарадњи са органима народне власти, бавило организацијом путног и железничког саобраћаја за потребе војске на целокупној слободној територији. Првих дана по ослобођењу у граду су формиране бројне радионице, међу којима и радионица за оправку аутомобила. Овакве радионице су формиране и у другим местима. На пример, у Бајиној Башти срески НОО организовао је радионицу за оправку моторних возила. Реквирирао је приватну механичарску радионицу, прикупио шофере, механичаре и коваче, прибавио најнужнији алат и оспособио радионицу за оправку бицикла, мотоцикла и аутомобила. Радионица је вршила прикупљање делова са расходованих возила и њима оспособљавала друга. Овим деловима су оспособљена два аутомобила и десетак бицикла. Радионицом је руководио Аца Стаменић.²⁵

У другој половини новембра 1941. у Ужицу је основан Главни НО одбор за Србију, као највиши орган борбеног јединства српског народа и врховни орган народне власти Србије. Одбор је био састављен од ресора, на чијем челу су били повереници. Повереник за саобраћај био је Милентије Поповић, али он овај ресор, због других обавеза, није преузео.⁶

За извршење бројних задатака у саобраћају и транспорту, војним и органима народне власти на ослобођеној територији, поред новоформираних саобраћајних органа, стајала су на располагању и транспортна средства у путном и железничком саобраћају, као и знатне количине погонског горива за моторна возила. При ослобођењу Ужица од непријатеља је заплењено око 100 моторних возила, док је по ослобођењу Пожеге у цистернама бивше југословенске војске (БЈВ) нађено око 5 милиона литара бензина и око 2-3 милиона литара нафте.²⁷

²⁴ Никола Љубичић, Јеврем Поповић, Миливоје Ковачевић, Миливоје Радовановић Фарбин, Ужице 1941, Војно дело, Београд, 1961, стр. 347, 348.

²⁵ Исто, стр. 358.

²⁶ Јован Радовановић, 67 дана ужичке републике, Просвета, Београд, 1961, стр. 199, 200.

²⁷ Јосип Броз Тито, Општенародна одбрана и друштвена самозаштита, Сарајево, 1980, стр. 244. Никола Љубичић, Јеврем Поповић, Миливоје Ковачевић, Миливоје Радовановић Фарбин, Ужице 1941, Војно дело, Београд, 1961, стр. 348.

Међутим, услова за формирање аутомобилских јединица на југословенском ратишту није било све до друге половине 1942. Углавном су формиране у другој половини 1943, а у многим подручјима нису ни до краја рата.

Ослобођењем Ужица, слободна територија „Ужичке републике“ обухватала је око 19.000 км², на којој је живело више од милион становника. На тој територији било је око 600 км углавном слабих путева и око 200 км железничких пруга, нормалног и узаног колосека. Ту је требало организовати живот војске и грађанства, а поред тога, у постојећим фабрикама, организовати производњу и производити што више. У Ужицу је у то време радило неколико привредних објеката, од којих је најзначајнија била фабрика оружја и муниције. За два месеца, колико је радила, израђено је око 21.000 пушака, близу 3 милиона метака за пушку, 30.000 ручних бомби, а оправљен је велики број пушака, митраљеза и друго. Кројачка радионица производила је рубље и одела, а обућарска обућу. Радила је радионица за прераду дувана, а војна пекара дневно је производила до 1.600 кг хлеба. До фабрика је требало довести материјал за прераду, а производе транспортовати по целој слободној територији, што се без организованог саобраћаја није могло решити. Да би обезбедио услове за живот људи ангажованих на овим задацима Градски НОО у Ужицу половином октобра 1941. донео је одлуку о давању плата, по којој“... радници, наметешници и чиновници који су упошљени у фабрикама, радионицама, саобраћају итд. примаће своје наднице и плате, а исплати ће се приступити одмах“.²⁸

Организација путног саобраћаја
и транспорта

Коришћење расположивог броја моторних возила, којих је у односу на потребе било недовољно, зависило је углавном од стања постојећих путева. Одржавање путева било је у надлежности команди места и НОО и они су предузимали мере да се по путевима могу кретати камиони и друга транспортна средства. Међутим, и поред свих тешкоћа, аутомобилски саобраћај је био релативно добро организован. Камионима се превозио материјал који је био потребан јединицама на положајима и возила су, углавном, појединачно или у мањим групама стално саобраћала између положаја и главних центара ослобођене територије, као што су били Ужице, Чачак и друга места. Аутомобили су коришћени и за довожење јединица на положаје, за превоз хране, муниције, оружја и др. У припреми за свечано обележавање 24. годишњице октобарске револуције, транспортна средства су коришћена за довожење разног материјала. „Запреге и камиони довлачили су у град разне потребе, грађу, дрва. Камиони су час замицали према Крчагову, час према Косјерићу или Бајиној Башти, а други стизали у Ужице...“²⁹

²⁸ Исто, стр. 370.

²⁹ Јован Радовановић Прослава под ватром непријатеља, Политика, 4. 11. 1987.

Употребу камиона, пошто је њихово коришћење било у надлежности војне организације, регулисала је команда места преко свог Саобраћајног одељења, а њихова употреба била је врло важна и у организовању одбране од учесталих напада четника на Ужице. Тако је, на пример, штаб Ужичког одреда, у припреми за одбрану града од четника, имао припремљене две групе камиона, од којих је једна била предвиђена за интервенцију према селу Биоска, а друга ка Чајетини. Возила су коришћена појединачно или у мањим групама, а при томе су се возачи излагали разним опасностима које су им припређивали четници. Било је случајева да су их убијали када су их на превару ухватили, или када су возачи, због честе промене ситуације на положајима, међу њих залутали. Такав случај догодио се када је из Ужица упућен транспорт хране и оружја за ваљевски фронт. У селу Трнови, групу возила ухватили су четници и једног возача убили. Борцима који су на Трешњици бранили прилаз Ужицу више пута у току дана дотурана је муниција. Један од возача, због честе измене ситуације, није знао тачно где су положаји, па је упао међу четнике са пуним камионом муниције. Четници су оштетили камион, али нису успели да скину муницију, јер су се морали повући под притиском партизана. Када су четници одредили Биоску као мобилизацијско место, где су вршили мобилизацију за своје јединице, партизани су камионима упутили у Биоску једну чету Драгачевског батаљона, са задатком да објасни ситуацију народу и одврати га од одласка у четнике. Захваљујући правовременој интервенцији и ефикасној политичкој акцији, четници су положили оружје, па је заплењено 336 пушака, доста муниције и бомби, а било је и заробљеника. Плен је у Ужице пребачен железницом, јер је саобраћај на тој прузи функционисао. Партизанске јединице у Ужицу су, да би тешке митраљезе учинили што ефикаснијим, постављали их на каросерије камиона и одатле дејствовали. При другом нападу четника на Ужице, почетком новембра 1941, камион на коме су била два тешка митраљеза дошао је у Каран и ефикасним дејством пружио помоћ јединицама које су спречавале продор четника ка Ужицу.

У одбрани Чачка од напада четника из правца Прељине, пребачена је једна партизанска чета Чачанског одреда до Коњевића и даље према аеродрому у Прељини. У току борбе за одбрану Чачка и рањеници су превожени камионима". ... Олга Ђокић је камионима неколико пута транспортовала рањенике из свих партизанских јединица до Ужица, успут им указивала помоћ, а затим се враћала у своју чету...³⁰

О величини слободне територије и могућностима кретања по путевима чак и на дужим релацијама, говори и долазак Врховног штаба (ВШ) у Ужице. Тито је, са својим најближим сарадницима, са Ваљевске територије аутомобилом дошао у Ужице. О том путу он каже: „... ВШ је ријешио да крене за Ужице, које је већ пало у наше руке и да се смјести у Ужицу, да ту буде и војни и политички центар,

³⁰ Група аутора, Чачани у строју револуције, Експрес политика, 16.9. 1983.

пошто је тада већ била створена једна шира, велика ослобођена територија. Кренули смо аутомобилом, наине ја сам добио кола која ми је послао Коча Поповић, луксузни аутомобил који је заплијенио од Нијемаца. Неки су ишли камионом, а сви смо кренули преко Мачковог камена на Љубовију па на Ужице...“³¹

О том путу Никола Љубичић је, у књизи „Ужички НОП одред Димитрије Туцовић“, записао: „Око 10. октобра, после Саветовања у Столицама и краћег задржавања у селу Толисавци, друг Тито је са ужим делом ЦК КПЈ и ВШ НОПОЈ, прешао са ваљевске територије у Ужице. До Ужица је друг Тито путовао аутомобилом који је у Тамнави запленио Посавски партизански одред и послао га ВШ. На путу су друга Тита пратили, укрцани у камионе, борци Пратеће чете ВШ, која је била формирана крајем септембра 1941...“

Месец дана након Саветовања у Столицама, Тито је ишао у штаб Драже Михаиловића у село Брајиће на Равној Гори на преговоре. У његовој пратњи било је 30 партизана, који су превожени на два камиона.³²

На пространој слободној територији Мачве и Подриња, која је чинила чврсто повезану целину, прострујао је нов живот. „Лозничким друмом“, записао је Драгојло Дудић у свом „Дневнику“ 11. септембра 1941, јурили су сада наши мотоциклисти, бициклисти, наши лаки аутомобили. Више није било потребно да се пробијамо кроз шуме, кроз кланце. Као командант Ваљевског одреда, Драгојло Дудић је путовао из села Причевића ка Крупњу и Столицама аутомобилом. Он овако описује то путовање: „Мали запленили 'Форд' са својим шофером пробијао се вешто и брзо овим кривудавим друмом. Иза нас дизали су се облаци прашине. Вожња је, мада смо били стешњени, за нас ипак била удобна. За људе који су пуна два и по месеца ноћивали по шумама без икакве удобности... Ово је заиста била нека врста луксуза и ми смо често пута помишљали, да ли нас неће овај комодитет превише разнежити. Да ли ова вожња аутомобилом не изазива код наших људи негодовање према руководству? Али догађаји су нас гонили да морамо прибећи најбржим превозним средствима. Наш покрет није више тако мали, од неке стотине људи, на ограниченом, врло малом простору, он данас просторно заузима на стотине километара... И ма колико желели да се у вршењу својих функција не издвајамо од наших осталих другова у погледу уживања извесних права, морамо то чинити с обзиром на нове задатке и све веће и шире функције. Јурили смо у ноћи ка Крупњу. Препреке које смо ми на друмовима постављали непријатељу биле су већим делом потпуно уклоњене и саобраћај је текао у реду...“³³ На ослобођеној територији за превоз су најчешће коришћена запрежна возила, а у брдовитим пределима углавном коњски каравани. Пошто јединице НОПОЈ нису располагале стоком за ове потребе, узимање стоке од народа вршено је на разне начине, па и реквизицијом. При узимању стоке од народа било је и

³¹ Јосип Броз Тито, Општенародна одбрана и друштвена самозаштита, Сарајево, 1980, стр. 397.

³² Друг Тито, Младинска књига Љубљана, 1981, стр. 111.

³³ Драгојло Дудић, Дневник, Просвета, Београд, 1957, стр. 141 и 157.

неправилности, па је командант Ваљевског одреда своје потчињене на то упозоравао и давао савете како треба поступати. О томе је записао: Улази један партизан и саопштава командиру да је у селу реквизирао три коња, кола и прибор за јахање. Како то, друже, ви реквизируете стоку? Имате ли ви потребе за тим? Ако вама није та комора потребна, онда зашто је реквизируете? Боље је да она остане код наших сељака, па кад вам устреба ви је узмете и послужите се, па опет вратите. Та комора је потребна сељацима, треба да ору, да повлаче кукуруз и друго и не треба им на тај начин наносити штету кад ми за то немамо потребе. Ти ћеш, друже мој, позвати те сељаке и вратити им стоку, а њима дати објаву да им је стока са прибором мобилисана за потребе 7. чете партизанског одреда, а да је он дужан исту ставити на расположење овој чети када јој затреба и то само на писмени захтев командира чете, како би се избегла каква превара. Сем тога ту стоку неће моћи нико узети за своје потребе. Тако ћемо ми имати потребну комору, а ту стоку нећемо морати хранити.³⁴

Како се види, потребе у транспорту на слободној територији подмириване су коришћењем аутомобила, те запрежне и товарне стоке, али је већи део терета на себе преузела железница.

Организација железничког саобраћаја
и транспорта

Захваљујући великом броју патриотски оријентисаних железничара, њиховом стручном знању и способности за прилагођавање насталим условима, железнички саобраћај на слободној територији „Ужичке републике“ био је главни носилац транспорта материјала и јединица када се за то указивала потреба. Подстрек железничарима у даљој борби против окупатора и његових слугу, било је јуначко држање и патриотизам железничара у одбрани Ужица 1941.

По окупацији Југославије, Немци су успоставили своју организацију за железнички саобраћај, али је у њој углавном било задржано особље железнице бивше Југославије, које је непријатељ будно пратио ради онемогућавања диверзија и саботажа те ометања саобраћаја.

Међутим, особље запослено на железници и у таквој ситуацији проналазило је начине да актима саботаже и непосредним учешћем у извођењу диверзија омета редовни саобраћај и тиме доприноси борби против окупатора и његових слугу. Још док су партизани вршили диверзантске акције око Ужица и припремали се за улазак у град, железничари су се са њима често сретали и сарађивали у извођењу акција.

Ослобођењем Ужица и доласком Врховног штаба у Ужице, раније успостављене везе са железничарима добијају одређене форме а железничари и конкретне задатке, чиме се у целини укључују у радне и борбене јединице НОВЈ.

³⁴ Исто, стр. 175.

Одмах по ослобођењу у Ужицу је, за руковођење железничким саобраћајем, формиран комесаријат за железнички саобраћај. За комесара је одређен Драгослав Цекић, а за његовог заменика Видосав Сокић. Задатак Комесаријата био је да спроводи наређења која прима од Штаба ужичког одреда, а касније и од Врховног штаба, а у првом реду да организује и непосредно руководи железничким саобраћајем на слободној територији. Како се слободна територија ширила, повећавала се и дужина железничких пруга. Почетком октобра 1941, када је ослобођен Чачак, укупна дужина железничких пруга на територији „Ужичке републике“ била је преко 200 км, што је са постројењима, возним средствима и особљем, представљало значајну саобраћајну основу на територији на којој није било добрих путева нити довољно путних транспортних средстава. Железнички саобраћај је од почетка био добро организован, скоро редован, а неки возови су ишли по утврђеном реду вожње. Возови су углавном служили за потребе НОПОЈ за превоз оружја, муниције и снабдевање према Краљеву, Горњем Милановцу и Вардишту, као и за превозење животних намирница партизанским одредима и становништву градова прве слободне територије. Возовима су превозени и путници, али су они морали имати посебне пропуснице које су издавале команде партизанских одреда или органи народне власти.

У ложионици у Ужицу 27. септембра 1941. одржан је митинг железничара, са којег је штабу Ужичког партизанског одреда упућена порука да су радници ложионице и колске радионице спремни да пруже сву помоћ „слободи српског народа“. Та помоћ би, у првом реду, била у оправци превозних средстава и обезбеђењу саобраћаја за НОПОЈ. После митинга је организовано уписивање железничара у партизане или четнике, на бази слободног опредељења. Од око 150 присутних железничара из Ужица само су се двојица изјаснила за четнике. На митингу је изражена жеља да се железничари наоружају, што је и прихваћено, а прихваћен је и предлог да се формира железничка чета. Железничка чета, као прва саобраћана јединица, формирана је 27. септембра 1941,³⁵ а према другим подацима, 8. октобра чинили су је радници железничке и колске радионице. Сагласност за формирање чете дао је штаб Ужичког партизанског одреда, с тим да чета уђе у састав Радничког батаљона.

За командира чете одређен је Михајло Миливојевић Мињац, машиновођа, политички комесар постао је Божа Радаковић, такође машиновођа, заменик командира чете Јован Радослављевић Брко, а заменик политкомесара Андрија Вуковић, такође машиновође. Командири водова били су Радомир Недељковић Жиравац, Тадија Ђенић, Јеленко Мандић и Живојин Петровић. Чета је имала 126 људи (160, према подацима из књиге „Железнице и железничари Ужичке републике, стр. 56), од којих је само 6-7 било чланова Партије. Људство ове чете упућено је на своја радна места, а свако је имао оружје.

³⁵ Бранко Медић, Драгољуб Јанковић Железница и железничари Ужичке републике, Одбор за прославу 20 година ЈЖ Београд, 1961, стр. 56.

Железничка чета у прво време била је задужена да обезбеђује све важније железничке објекте у кругу железничке станице, ложионице, колске радионице, јер је претила опасност од диверзија, а обезбеђивала је и објекте на прузи према Чачку и Вишеграду. Поред тога, људство чете је обављало патролну службу у возовима, а код теретних возова била је задужена да чува и штити транспорт хране, муниције и свега што је превозено. Осим тога, вршила је патролну службу у граду и околини. Када је 1. октобра ослобођен Чачак, он је постао важан железнички саобраћајни чвор, са пругама према Краљеву, Лајковцу до близу Бањана и Ужицу. У циљу успешног руковођења железничким саобраћајем, формиран је Комесаријат железничке станице Чачак. За комесара је одређен Александар Кнежевић, борац из одреда „Др Драгиша Мишовић“, а за заменика комесара Дуле Милосављевић, отправник возова из Љубића. Пошто је у то време команда у Чачку била заједничка, партизанска и четничка, командант станице је био четнички официр.

Одмах после ослобођења Чачка од Немаца, у граду је формирана Железничка партизанска чета. Командир чете био је инг. Милија Симовић, комесар Раца Јововић, а партијски секр(етар Милун Лапчевић. Чета је имала око 60-70 бораца и била је подељена на три вода.³⁶

За организацију железничког саобраћаја и транспорта располагало се са неколико локомотива и око 250 вагона.³⁷

Пошто је Чачак био средиште из кога се железнички саобраћај одвијао у три правца, Команда места Чачак 24. новембра 1941. објавила је „ред вожње“ за саобраћај возова на пругама од Чачка до Ужица, Горњег Милановца и Самаиле (Краљево). Возови су из Чачка ка овим местима саобраћали два пута дневно: за Ужице у 6.00 и 17.00, за Горњи Милановац у 9.30 и 14.00 и за Самаилу у 4.57 и 16.30 часова. Возови из Ужица стизали су у Чачак у 8.00 и 19.00, из Горњег Милановца у 12.00 и 16.00, а из Самаиле у 8.00 и 18.30. Ред вожње ступио је на снагу 25. новембра 1941.³⁸

Крајем октобра 1941, када је четничка издаја била очигледна, Врховни штаб одлучио је да се на железници опреми једна гарнитура од локомотиве, једних затворених и једних отворених кола за патролирање дуж пруга и по потреби за извршавање неких посебних задатака. Воз је био преко потребан партизанима, а нарочито од момента када су четници заузели Пожегу и почели да ометају транспорт војних потреба за фронт, који је још увек био код Краљева и на Руднику. Облагање локомотиве извршено је дебелим лименим плочама које су штитиле људе и виталне делове на њој, као и резервоар за воду (тендер). Блиндирање затворених кола извршено је тако што су са унутрашње стране до висине од 130 цм постављене челичне плоче, а преко њих, на размаку од 40 цм, дрвене греде исте висине, са облогама од челичног лима. Међупро-

³⁶ Исто, стр. 94.

³⁷ Србија у рату и револуцији 1941-1945, српска књижевна задруга, 1967, стр. 139.

³⁸ Архив Војноисторијског института, К.1920, ф.6, д.13/1.

стор је био испуњен песком, тако да су зидови кола постали непробојни за метке из лакших оружја. Врата су такође заштићена челичним лимовима, а на под вагона стављене су челичне плоче ради заштите људи од експлозија мина на пруги. За дејство из вагона, на страницама су отворене пушкарнице. На сличан начин блиндиран је и други отворени вагон.

Први партизански оклопни воз био је поклон железничара Врховном штабу у част прославе октобарске револуције. У саставу воза била су и једна плато-кола без страница, натоварена железничким шинама, која су увек ишла испред локомотиве. Улога овог вагона била је да обезбеди воз и посаду од евентуалног налетања на минирану пругу, те да се материјалом који носи омогући оправка пруге у случају оштећења. Оклопни воз имао је посаду од 15-20 људи, са 3-4 митраљеза марке „Шварц Лозе“ и муницијом. Воз је по потреби саобраћао на пруги од Ужица према Чачку и Мокрој Гори. Машиновође оклопног воза били су Љубомир Драговић и Савко Грковић.³⁹

Исти радници су од једне композиције направили санитетски воз, којим су рањеници пребацивани до болнице у Ужицу, а у њему се могла указивати најнужнија помоћ.

Почетком октобра 1941. двома четама које су браниле Пожегу од четника требало је упутити помоћ. Из Ужица је, са командантом Ужичког одреда Душаном Јерковићем, укрцана у воз кренула једна чета, ка Пожеги. Док су ове јединице вршиле припреме и укрцавање, јединице које су браниле Пожегу укрцале су се у други воз и кренуле ка Ужицу. У рејону железничке станице Узићи дошло је до судара та два воза, али без тежих последица. Сви су након тога продужили ка Ужицу пешке.

Све до коначног раскида са партизанима, четници су стално ометали железнички саобраћај на слободној територији, јер су држећи Пожегу, били у стању да контролишу пролаз транспорта између Ужица и Чачка. Често су и пљачкали транспорте који су из Ужица превозили оружје и муницију за фронт према Краљеву. Када је дошло до споразума да четници остану у Пожеги, односно да је сами држе, штаб Ужичког одреда је, по налогу Врховног штаба, склопио са четничком командом у Пожеги споразум, у коме се, у делу који говори о обавезама четника, каже: „... Неометан пролаз кроз Пожегу са уредним исправама. Пролаз може бити пешачки, колски, аутомобилски и железнички. Уредном исправом сматра ће се било четничка, било партизанска легитимација, објава или дозвола, потписана од стране команданта партизанског одреда или команде места. Исправе морају имати одговарајући званичан печат. Међутим, појешки четници и даље су испољавали непријатељски став. Претресали су и пљачкали партизанске транспорте који су возом или камионима упућивани из Ужица ка Краљеву или Руднику. Нарочито су нападали транспорте са храном. Тако су, крајем

³⁹ Бранко Медић, Драгољуб Јанковић, Железнице и железничари Ужичке републике, Одбор за прославу 20 година ЈЖ, Београд, 1961, стр. 66.

октобра 1941. од воза за Ужице откачили вагон шећера, који је био намењен болници у Севојну.⁴⁰

И у акцији прикупљања хране железница је имала значајну улогу. Када је муслиманско становништво, бежећи од четника напустило своје домове око Добруна и побегло у Вишеград, на пољима је остала летина, углавном кукуруз. Половином октобра омладина из Ужица долазила је „ћиром“ до Вардишта, одакле су сваког дана возом ишли на брање кукуруза у Добрун. Када је после приредбе у Соколском дому омладина позвана за ову акцију, сутрадан је око 150 омладинаца укрцано у вагоне „ћире“. „Наш воз је на свој начин био свечан“, сећају се учесници. „Воз је био препун, а ми смо сви протурали главе кроз прозоре и певали. Локомотива и први вагон били су окићени цвећем.“⁴¹

Железничари су, будући да су имали добро организовану телефонску везу, обавештавали о наиласку непријатеља и његове авијације. Када би од Вишеграда наилазио непријатељски авион, железничари су обавештавали наредне станице речима: „Бежите, ето кукавице“.

У тешким околностима, стално нападани из ваздуха и препадима четника, железничари су са великим залагањем и одговорношћу извршавали овај, за НОПОЈ важан задатак. Саобраћај према Чачку био је интензивнији, а према Вишеграду нешто слабији. До Мокре Горе дневно је саобраћао само један пар возова по реду вожње, али је за хитне и ванредне потребе и ако је то захтевао штаб Ужичког одреда, број возова могао бити и већи. Немачка авијација је 21. октобра бомбардовала Чачак, а у близини града и путнички воз.⁴²

Железничари су успешно извршавали своје задатке у саобраћају, али су увек били спремни да се оружјем у руци, у садејству са осталим четама Ужичког партизанског одреда, боре за одбрану Ужица. Када је почетком новембра уследио напад четника из правца Пожеге, Железничка чета добила је задатак да на положајима у Забучју спречи продор четника ка Ужицу. Како овде, тако касније на Мендином брду, железничари су успешно извршили постављени задатак и са осталим партизанским снагама разбијене четнике гонили ка Пожеги. Налазећи се на задатку одбране Ужица, железничка чета изненађена је у Карану 7. новембра 1941. и том приликом четници су заробили око 30 бораца, те их предали Немцима, који су их стрељали у Ваљеву.⁴³

Организација саобраћаја и транспорта при напуштању Ужица и слободне територије

Пошто је оружани устанак већ од почетка добио општенародни карактер и попримио широке размере, немачка команда за Југоисток била је присиљена да предузме офанзивна дејства. Ангажова-

⁴⁰ Никола Љубичић, Јевреме Поповић, Миливоје Ковачевић, Миливоје Радовановић Фарбин, Ужице 1941, Војно дело, 1961, стр. 181.

⁴¹ Јован Радовановић, 67 дана Ужичке републике, II издање, Просвета, Београд, 1961, стр. 103.

⁴² Хронологија НОР-а 1941-1945, ВИЗ, Београд, 1964, стр. 141.

⁴³ Никола Љубичић, Јеврем Поповић, Миливоје Ковачевић, Миливоје Радовановић Фарбин, Ужице 1941, Војно дело, Београд, 1961, стр. 233.

нем јаким снага, уз свестрану подршку и помоћ домаћих издајника (око 80.000 војника), Немци су се, потискујући партизанске снаге (према немачкој процени 10-15.000 бораца), све више приближавали Ужицу, а нарочита је опасност претила из правца Бајине Баште. Одбрана Ужица, заједно са Врховним штабом и болницама, нашла се у тешкој ситуацији. Претила је опасност да Немци уђу у Ужице из правца Бајине Баште, а затим, избијањем јужно од Ужица, пресеку партизанима одступницу према Санџаку.

Правовремено супротстављање Немцима захтевало је брзу интервенцију, што се углавном могло обезбедити коришћењем расположивих транспортних средстава у путном и железничком саобраћају. Када су крајем новембра немачке јединице ушле у Пецку, из Ужица је на тај сектор камионима превезена једна чета Ужичког одреда, јачине 74 бораца.

Пошто је оценио да највећа опасност Ужицу прети из правца Бајине Баште, штаб Ужичког одреда одлучио је да радници у граду прекину рад, узму пушке и друго наоружање и хитно крену у сусрет немачким јединицама на Кадињачи. Железничка чета је на задатак кренула у саставу Радничког батаљона, али је на излазу из града стигло наређење Штаба одреда да се железничка чета врати, јер је у тој ситуацији било задатака од велике важности, које је само људство ове чете могло извршити. Требало је припремити железничке транспорте за евакуацију према Кремнима и онеспособити сва железничка постројења у Ужицу, тако да их непријатељ не може више користити.

У материјалу ВВА из 1955. помиње се железнички батаљон, који је са радницима фабрике оружја и осталих фабрика у Ужицу почетком новембра два пута бранио Ужице од напада четника Драже Михаиловића, међутим други докази за ово не постоје.⁴⁵

Чета је 28. новембра 1941. онеспособила ложионицу и алатницу. Са једног броја локомотива поскидани су сви важнији делови, каишеви из ложионице и друга опрема, па је све то закопано у шљаку близу реке Ћетиње.⁴⁶

Последњих дана новембра, у до тада слободном Ужицу, владало је право ратно стање. Морало се све повлачити из града. Болнице у Севојну и Крчагову већ су биле испражњене. Једни за другим камиони, запрежна возила, возови, дању и ноћу напуштали су град. Евакуацију је углавном организовао градски НОО. У циљу што успешније евакуације, градски НОО у Ужицу 28. новембра издао је проглас народу, у коме обавештава да је Ужице подељено на квартове (шест), а одређена су и места где ће се грађанство пријављивати за евакуацију.⁴⁷

Један од приоритетних задатака било је евакуација рањеника. Пре напуштања Чачка, на отвореној прузи испред Војнотехничког завода

⁴⁴ Никола Љубичић, Ужички партизански одред Димитрије Туцовић, Војно дело, Београд, 1979, стр. 337.

⁴⁵ Лекција катедре историје ВВА, изд. 1955, Развој устанка у Србији 1941. и прва окупаторска-квислиншка офанзива.

⁴⁶ Јован Радовановић, 67 дана ужичке републике, Просвета, Београд, 1961, 232.

⁴⁷ Никола Љубичић, Јеврем Поповић, Миливоје Ковачевић, Миливоје Радовановић Фарбин, Ужице 1941, Војно дело, Београд, 1961, стр. 383.

у воз је укрцано око 300 рањеника, који су отпремљени ка болници у Севојну. Ови и други рањеници из Севојна возовима су превезени до Шаргана, Кремне, Биоске или Врутока, а одатле су мобилисаним запрегама пребацивани према Златибору. Један број рањеника одмах је по изласку из Ужица искрцаван на златиборском путу, а даље је отпреман камионима или запрежним возилима. У извршавању ових задатака железничари су показали изузетно пожртвовање, посебно када је било у питању спасавање рањеника. У време када су немачки тенкови били близу железничке станице, људство железничке чете у Чачку успело је да отпреми још један воз, у коме је поред опреме из занатске радионице било и два вагона заробљених Немаца и четника Драже Михаиловића. Последњи воз из Чачка, односно Љубића, са храном и особљем које је вршило евакуацију, чиме се руководило из Врховног штаба, отишао је из Чачка 28. новембра у 22.30 часова, прошао кроз Ужице око 4 сата ујутро 29. новембра, а у Биоску је стигао око 9 часова истог дана.

Све што је евакуисано до Ужица, даље ишло углавном према Златибору, па и делови фабрика које су до тада радиле у Ужицу. Остаци фабрике оружја, која је експлодирала, натоварени су у воз, који је кренуо према Мокрој Гори. Муниција и други материјал превожени су камионима. „Читави камиони и кола пуна пушака...“, каже очевидац Божо Радаковић. Велике количине разног материјала одвучене су железницом према Вишеграду, јер се покушавало да се све, или већи део онога чиме се располагало, склони да не падне у руке непријатељу. Међутим, у томе се није успело, јер је велики део материјала и транспортних средстава ипак био заробљен. У једном немачком извештају, записано је да је на прузи према Вишеграду нађено: „задобијени плен износио је 86 запрежних возила, 216 коња, 23 камиона, 6 мотоцикла. Нарочито нам је добро дошло 6 складишта погонског материјала са око 1.800.000 литара бензина и 2.000.000 литара нафте... На железничкој прузи: Ужице

- Кремна - Вардиште, заплењено је неколико локомотива са 100 вагона натоварених оружјем, муницијом, пионирским алатом... сем тога још 20 вагона са погонским горивом.⁴⁹

Пошто се рачунало да ће се после напуштања Ужица ипак држати део слободне територије, железницом је, поред осталог, евакуисан и угаљ из ложионице за ложење локомотива.

Пред надирање Немаца и домаћих издајника, део бораца Железничке партизанске чете, који није био ангажован на возовима или другим задацима у саобраћају, укључио се у Раднички батаљон и са њим је ангажован на другим задацима.

Расположиви број моторних возила употребљаван је за оно што је било најприоритетније. Возила је било мало, а оно што је постојало радило је непрекидно, дању и ноћу, па су возачи због премора и страдали. Иако је евакуација рањеника била од прворазредне

⁴⁸ Бранко Медић, Драгољуб Јанковић, Железнице и железничари Ужичке републике, Одбор за прославу 20 година ЈЖ. Београд, 1961, стр. 10 и 105.

⁴⁹ Зборник, том XII, књ. II, стр. 237.

важности, за евакуацију ка Златибору, начелнику санитета при Врховном штабу стављена су на располагање само 3 камиона, једна санитетска кола и један аутобус. Аутобус је, међутим, још првог дана евакуације био изгубљен јер се празан сурвао низ стрмине Палисада, а возач је погинуо. Требало је евакуисати око 700 рањеника, на даљини од око 30 км, што се могло, према капацитетима возила, завршити за око 15-24 часа. Због пренапорног рада, возачи су често затицани на спавању, трпели су свакојаке критике, а на поједине је потезано и оружје.

Када је Краљеве воде напустила последња група рањеника и санитетског особља, начелник санитета при Врховном штабу обилазио је виле у којима су рањеници били смештени. Затицао сам још неке возаче камиона како спавају. Потезао сам бесмислено и пиштољ на њих... И сам сам још живео у нади да ће стварно наићи каква јединица са камионима.⁵⁰

Расположиви број моторних возила коришћен је према потребама и приоритету. Нису додељивана органима надлежним за одређену врсту евакуације, на пример санитетском органу за евакуацију рањеника. Анализирајући одлуке које су доношене у вези евакуације рањеника из Ужица и успех евакуације, начелник санитета Врховног штаба сматрао је да би евакуација била успешнија да је њему додељен један број моторних возила, којима би се вршила само евакуација рањеника. „... Нисмо имали посебну транспортну јединицу за превоз рањеника... То је имало за последицу да се и она оскудна транспортна средства, додељена за евакуацију рањеника, често губила, растурали и узимана за разне друге сврхе, да дисциплина шофера није била на висини, а све је то успоравало евакуацију. Посебна транспортна јединица у рукама референта санитета би вероватно успела да обезбеди и резервну групу шофера, који би смењивали оне који су били преморени.“⁵¹

Саобраћај у току евакуације, на правцу према Златибору, био је врло интензиван. Евакуисани су рањеници, превожен разни материјал, старешине и команде јединица НОПОЈ, моторним возилима одржавана је веза и то под ватром непријатеља са земље и из ваздуха. О стању на путу у правцу Златибора, Владимир Дедијер у „Дневнику“ пише: „Субота, 29. XI... Пошао сам да телефоном добијем Ужице, али када нисам успео, угурао сам се у неки расклиматани аутомобил и стигао у Чајетину... Све камионе смо дали за превоз рањеника. Већ је пребачено 60 лаких рањеника... У један камион стане само 8 тешких рањеника, јер морају да леже... Јулка Мештеровић опомиње шофера да вози пажљиво... Врховни штаб је међу последњима аутомобилима напустио Ужице. Уз велике губитке, партизанске јединице повукле су се из Ужица. Захваљујући томе што се располагало знатним транспортним капацитетима у путном и железничком саобраћају, евакуација материјала ка Злати-

⁵⁰ Гојко Николиш, Корјен, стабло, паветина, Огњен Прица, Карловац, 1980, ст. 339 и 340.

⁵¹ Исто, стр. 350.

⁵² Владимир Дедијер, Дневник 1941-1942, Југословенска књига, 1951.

бору и Вишеграду почела је организовано. Међутим, скоро све је пало у руке непријатељу.

Врховни командант је почетком 1942, у писму упућеном ЦК КП Хрватске и ГШ НОВ и ПО Хрватске, у вези повлачења из Ужица, поред осталог написао: Према томе, главни циљ непријатеља да нас уништи није успео. Једино што смо претрпели огромну штету у материјалу, јер смо изгубили сва моторна возила и велике количине другог материјала..."⁵³

Саобраћај и транспорт у источној Босни

На територији источне Босне 1941. године саобраћај се одвијао у оскудним условима и често је био прекидан све до зиме 1941/42, када је због снега и недостатка бензина обустављен. Са ове територије саобраћај је био успостављен и са западном Србијом, одакле су устаници добијали оружје, муницију и друге потребе (цигарете, одећу и др.). Док се Врховни штаб налазио у Ужицу, руководиоци устанка у источној Босни често су одлазили у Ужице, при чему су користили моторна возила којима су располагали, или су их од Дрине прихватала моторна возила упућивана из Ужица. Из Ужица су, за јединице у источној Босни (у прво време партизанске и четничке) превозени оружје и муниција возилима којима су се руководиоци враћали у Босну или су, пак, из Босне упућивани посебни камиони, што се практиковало када су планиране неке веће акције и предвиђао већи утрошак муниције. За превозење су коришћени мотоцикли, аутомобили и камиони-аутобуси, а превозења су вршена углавном путевима од Власнице према Романији и Шеховићима, Хан-Пијеску и Љубовији, а даље преко Бајине Баште за Ужице. Шумска железница од Хан-Пијеска према Олову делимично је коришћена јер је на прузи која је остала под контролом НОПОЈ остало неколико локомотива и вагона. Све до коначног раскида са четницима мајора Дангића, тим превозним средствима користиле су се и четничке команде, а често су партизански и четнички руководиоци путовали заједно.

„Касно после подне стигао је из Ужица камионом Дангић. Са њим је дошао и Цвијетин Мијатовић..." - записао је Родољуб Чолаковић у „Записима из НОР-а“. О путовању једног четничког официра Чолаковић каже: „Четнички поручник Ђорђевић... хвалисавац и кукавица, који се често вајка што не може на фронт 'да се свети', а стално јури камионом Милићи - Љубовија - Ужице тобоже ради набавке намирница."⁵⁴

Имајући у виду да транспортна средства могу олакшати планиране акције (превозење команди, јединица и снабдевање), при процени услова за даља дејства и поједине акције водило се рачуна да се и у области саобраћаја створе повољнији услови.

⁵³ Јосип Броз Тито, Сабрана дела, Комунист, Београд, том 8, стр. 61.

⁵⁴ Родољуб Чолаковић, Записи из ослободилачког рата, Београд, 1956, стр. 365.

О припремама акције на Олово, Родољуб Чолаковић је записао: „На састанку смо решили да убрзамо операције ка Олову, Вишеграду и железничкој прузи Стамболчић - Пале, како бисмо могли, ослобођењем Олова продирати брже према Завидовићима и Варешу. Ликвидацијом Вишеграда, спојити се железничком везом са Ужицем”⁵⁵.

Већ од првих дана устанка могла се користити шумска железничка пруга од Хан-Пијеска ка Олову. Пруга је до станице Петровићи радила редовно, јер је на страни партизана остало неколико локомотива и вагона. На вагонима су били разбијени прозори, али је ипак било боље возити се у таквом вагону него беспућима ићи на коњу.

Моторним возилима на овој територији углавном су располагале команде места, али су и неки одреди имали своју „моторизацију“.

Моторизација Романијског одреда имала је неколико камиона и два аутомобила, али су и њима били одбројани дани због снега, а нестајало је и горива које је долазило из Ужица.

Почетком 1942, када је ослобођена Фоча и околина, повремено су вршена превозења моторним возилима између Фоче, Горажда и Чајнича. Возила су била у лошем техничком стању, нека су била прерађена на „саугас“, али су захваљујући спремности и упорности шофера одржавали саобраћај на ослобођеној територији. О једном таквом путовању Родољуб Чолаковић је записао:

Сјео сам у камион који одржава везу Фоча - Горажде - Чајниче и упутио се ка Горажду. Тих тридесетак километара путовали смо неколико сати. Наш камион је нека стара крнтија преудешена на 'саугас', јер немамо бензина. Шофер и његов помоћник, црних руку као димњачари, били су стрпљиви и добри момци, али шта су они могли према тој ћудљивој машини која се, уз опште негодовање путника, сваких 5-6 километара заустављала и тек после дужег чепања по мотору, опет кретала поскакујући по путу, који стално вијуга покрај Дрине. Тек у подне стигли смо у Горажде.

Саобраћај и транспорт у Босанској крајини

Припреме за оружани устанак у Босанској крајини почеле су саветовањем и Шехитлуцима (Бања Лука), почетком јуна 1941.

Образован је војни комитет и спремане су директиве за припрему устанка. Приступило се формирању средњих војних штабова и одреда. До почетка устанка најбројнији и најбоље наоружани одреди формиран су око Дрвара, Босанског Петровца, на Козари и око Бање Луке.

Герилски одреди Дрвара и околине извршили су 27. јула 1941. напад на Дрвар, Оштрељ и Босанско Грахово, а онда су борбе пренесене према Босанском Петровцу, Гламочу, Кулен Вакуфу и Книну. Последњих дана јула 1941. устаници су ослободили Гламоч, Босанску

⁵⁵ Исто, стр. 457.

⁵⁶ Исто, стр. 637.

Круп, Добрљин и Босанску Костајницу. Жаришта устанка била су у Дрвару и на Козари. Половином августа, ради јединственог руковођења снагама у Босанској крајини, формиран је штаб за Босанску крајину. Упоредо са стварањем и проширивањем слободне територије стварана је народна власт, углавном на иницијативу среских руководстава. У Дрвару је по ослобођењу формирано Војно револуционарно веће, а у селима су постављени повереници Већа.

Међу првим органима и јединицама војнопозадинске власти у Босанској крајини формиране су команде места у Дрвару и Босанском Грахову, 27. јула 1941.

Развојем оружане борбе и јединица, према материјално техничким, кадровским и другим могућностима и условима, почетком устанка јављају се и зачеци родова и служби.

Саобраћај на подручју Босанске крајине одвијао се углавном по шумској, ускотрачној прузи, која је изграђена за експлоатацију шума. Пuteва је било мало, постојећи су били лошег квалитета, а недостајало је и транспортних средстава за организацију путног саобраћаја. У данима устанка партизани су на овом простору рушили све што је могло користити окупатору. Рушене су пруге и објекти на њима, превртани су и разбијани вагони, са локомотива скидани и сакривани поједини делови. Мрежу шумских пруга Дрвар-Оштрељ-Срнетица-Млиниште-Јајце и од Срнетице преко Бравског ка долини реке Сане рушили су и устаници и снаге окупатора, а оправљали је они који су били у прилици да је користе.

Када је одмах по устанку створена слободна територија, покретање железнице је било нужно јер је то био једини транспорт који се могао користити за превозење материјала и људи, како јединица НОПОЈ тако и мештана. Међутим, требало је уложити огромне напоре, јер је требало оправити пругу, локомотиве и вагоне, обезбедити воду за локомотиве, гориво, а посебно мазиво јер се без тога локомотиве нису могле користити.

Прве оправке вршене су на прузи Оштрељ - Млиништа и Срнетица - Бравско-Мијачица. Од Мијачице пруга се наставља дуж Грмеча у правцу Бихаћа. Ово је била добра шумска пруга дужине око 30 километара, са великим осовинским притиском и више огранака. Ова пруга у току рата није рушена.⁵⁷

Захваљујући железничарима из Дрвара, Оштреља и Срнетице, који су на почетку устанка сакрили знатне количине разних врста мазива могао је бити успостављен саобраћај на оправљеним пругама или њиховим деловима. Устаници су рушили и објекте на комуникацијама или су их само оштетили да се не могу користити. Тако је у току првих устаничких дана неколико пута озбиљно оштећен бетонски железнички мост у Саничкој Ријеци, али због недостатка експлозива није порушен. Истих дана порушен је и железнички мост преко реке Дабар, који је био дрвене конструкције. Мост на реци

⁵⁷ Никола Анић, Секула Јоксимовић, Мирко Гутић, Народноослободилачка војска Југославије, војноисторијски институт, Београд, 1982, стр. 90.

⁵⁸ Михајло Шкондрић, Партизанске железнице у току НОР-а, рукопис у поседу породице.

Дабар непријатељ је брзо оправрио и касније добро чувао. Мост у Саничкој Ријеци, око кога су се водиле оштре борбе, неколико пута је оправљан па опет рушен, док крајем новембра 1941. непријатељ није одустао од узалудних напора. Петнаестак дана по дизању устанка борци НОПОЈ ушли су у Саницу, полили петролеумом и запалили друмски мост на реци Саници, на путу Саница - Кључ. Ова акција подстицала је на борбу патриотске снаге, а усташама показала да не могу бити сигурни ни у свом осињаку - Саници.⁵⁹

По дизању устанка, у Дрвару је формиран Комесаријат за железнички саобраћај, за Шипадове железнице и Комесаријат Главне железничке радионице. Први комесар за железнички саобраћај, јула 1941, био је Јово Кеџман, металски радник из Главне железничке радионице.

У знатно мањем обиму на овом простору коришћен је путни саобраћај јер је моторних возила било мало. Оно што је заплењено при ослобођењу Дрвара и других места коришћено је за превоз материјала борцима на положаје, а најинтензивније кретање било је према Оштрељу и Грахову.⁶⁰

Закључак

Потребе за организацијом легалног саобраћаја на ослобођеним територијама Југославије јавиле су се одмах по дизању устанка и формирању првих јединица НОВЈ и органа народне власти.

У периоду пред устанак и на неослобођеним територијама у току 1941. а и касније функционисао је и илегални саобраћај, којим су одржаване илегалне везе партиских и војних руководилаца и тајно превозена разна материјална средства (муниција, храна и др.).

У зависности од развијености комуникација и расположивих количина транспортних средстава и погонског материјала, па и потреба, саобраћај је на свим слободним територијама скоро истоветно организован. Тамо где су постојале железничке пруге, железничка транспортна средства и стручни кадар у редовима устаника, железнички саобраћај је брзо успостављен и био је основни носилац транспорта (Ужице, Босанска Крајина). У циљу што организованнијег и безбеднијег одвијања железничког саобраћаја, од људства разних специјалности на железници су формиране железничке јединице - чете (Ужице, Чачак), а за управљање железничким саобраћајем, ложионицама и радионицама формиран су комесаријати (Ужице, Чачак, Дрвар). У случају потребе, железничке чете добијале су и борбене задатке, које су врло успешно извршавале (Одбрана Ужица од четника Драже Михаиловића).

Организација саобраћаја била је у надлежности војних команди (одреда), који су у саставу команде места, које су им била потчињене, формирали саобраћајне органе (у Ужицу Саобраћајно одељење),

⁵⁹ Исто.

⁶⁰ Милан Зорић, Дрвар у устанку 1941, Војно дело, Београд, 1963, стр. 195.

који су имали задатак да организују железнички и путни саобраћај, сем саобраћаја запрежним возилима за који су били задужени органи народне власти. У путном саобраћају превозења су вршена аутомобилима запленим од непријатеља, или мобилизацијом од ималаца на слободној територији. Проглашавање мобилизације и одређивање услова за прикупљање средстава било је у надлежности команди партизанских јединица (одреда). За контролу саобраћаја на путевима биле су одговорне команде места, које су то извршавале преко својих партизанских стража.

Илегални путни саобраћај, у циљу превозења одређених количина ратног материјала или хране, организован је на неослобођеним или полуослобођеним територијама (у Мачви за евакуацију жита у планинске крајеве), за одлазак добровољаца у НОВЈ, пребацивање рањеника у болнице и др.

На рекама су углавном вршена попречна превозења партизанских радника, илегалца и бораца при одласку у шуму.

На мору је саобраћај организован у оквиру партизанских поморских веза. У Далмацији су се ове везе одржавале легално и илегално. Једна од првих илегалних веза успостављена је између Лумбарде на Корчули и Подбуча на Пељешцу, а одатле су везе и саобраћај продужавани до најближе тачке на копну. Такве везе и саобраћај постојале су између Хвара и копна, Виса и Сплита итд.

Крајем 1941. одлучено је да се формирају пролетерске бригаде, које неће бити везане за један терен, већ способне за задатке у целој земљи. У Статуту пролетерских јединица, у циљу осамостаљивања и у погледу транспорта, предвиђено је да ове јединице имају мотомеханизоване делове који се формирају према потреби и комору која може бити колска, коњска и механизована.

Саобраћај и транспорт у 1942. години

Војно-политичка ситуација у Југославији 1942. године

Крајем 1941. године главнина партизанских снага била је оријентисана према Санџаку. У другој половини јануара ослобођени су Фоча, Горажде и Чајниче, чиме су повезане слободне територије Источне Босне, Санџака и Црне Горе и Херцеговине, те је поново створена већа компактна слободна територија. У Фочу су, као центру слободне територије, крајем јануара стигли ВШ НОПОЈ и ЦК КПЈ, где су остали до прве половине маја.

У првој половини 1942. слободна територија у Југославији била је на простору између Сарајева, Зворника, Вишеграда, Пријепоља, Колашина, Даниловграда, Стоца и Невесиња. Средиште органа војне и политичке власти било је у Фочи. Дејством непријатеља у другој офанзиви (17-23. јануара 1942), слободна територија је била раздвојена и смањена на делове око Тузле, Сарајева и Никшића. У западној Босни слободна територија проширена је нарочито у мају 1942, када су заузети Приједор и Љубија, а протезала се од Саве до јужних падина Динаре. У Славонији се, уз помоћ банијских пролетера, слободна територија проширила и стабилизovala. Средином 1942. слободна територија западне Босне повезана је са слободном територијом Хрватске и Словеније. Створена је слободна територија од Купе до Неретве и од линије Сисак - Бања Лука - Зеница до пред Сплит и на обали мора. Она се преко Купе повезује са Словенијом, преко Саве са Славонијом, а на истоку са слободном територијом источне Босне и Херцеговине. Само у Босни и Хрватској слободне територије била је око 48.000 км² и била је већа од територије Белгије, Холандије или Швајцарске.⁶¹

Од краја јула 1942. до средине фебруара 1943. на овој територији налазио се Врховни штаб, па се у непријатељским документима помиње као „Титова држава“.

У Словенији, у пролеће 1942, слободна територија је била у Долењској и Нотрањској, али је и она изгубљена у Рошкој офанзиви, која је трајала од 16. јула до 4. новембра 1942.

У јужној Србији, почетком 1942, неколико одреда држало је слободну територију која се простирала од Јастрепа до Кукавице и од Озрена до Бабичке Горе. У западној Србији мање слободне територије повезане су са слободном територијом источне Босне. Развој оружаних снага у 1942, до формирања Народноослободилачке војске Југославије, може се поделити у две етапе. Прва се

⁶¹ Војна енциклопедија I, књ. 8, изд. 1966, стр. 676, 677.

поклапа са првом половином године и карактерише се напорима највишег војног и политичког руководства НОП-а за учвршћивање постојећих ослободилачких јединица, као предуслов за стварање пролетерских и ударних бригада. Друга етапа обухвата период од средине 1942. до формирања НОВЈ, тј. до 1. новембра 1942. Она се карактерише даљим успоном НОП-а и наглим израстањем оружаних снага, пре свега оперативних јединица-бригада. Од почетка 1942. формирано је 28 народноослободилачких бригада, а исти број бригада био је и 1. новембра 1942.

Битна карактеристика оружаних снага НОП-а је у томе што се сада упоредо развијају два дела оружаних снага - територијални и оперативни, који се допуњују и чине једну целину.

У саставу оружаних снага НОП-а у 1942. почињу више да се формирају јединице родова и служби, чије су основе постављене у устаничкој 1941. Повећани број јединица родова и служби био је условљен бољим материјалним могућностима, а на то су утицале и потребе све развијеније оружане борбе.

У 1942. години појављују се и прве јединице партизанског ваздухопловства и партизанске морнарице.

Врховни штаб је са два наређења, у фебруару и септембру, приступио формирању јединица и органа војнопозадинске власти, команди места и команди подручја, што је значило крупан напредак у развоју територијалног дела оружаних снага. Команде места и команде подручја примиле су на себе позадинско обезбеђење и тиме ослободиле оперативне и партизанске јединице да се могу више ангажовати у борбеним дејствима.⁶²

У првој половини 1942. непријатељ је предузео две велике операције, (познате као друга и трећа непријатељска офанзива) у Црној Гори, Санџаку, источној Босни и Херцеговини, као и низ других операција у осталим крајевима Југославије, међу којима су немачко-усташка офанзива на Козари, италијанска у Љубљанској покрајини, на Биокову у Далмацији, као и немачко-бугарско-четничка у јужној Србији.⁶³

У другој половини 1942. развој народноослободилачке борбе у Југославији, нарочито победе средином и у другој половини године, дале су снажан печат војно-политичким збивањима на југословенском ратишту. Продор Групе бригада Врховног штаба из источне у западну Босну, у јулу 1942, још више је разбуктао ослободилачку борбу у западној Босни, Хрватској и Словенији, где су већ постојале знатне партизанске снаге, развијена оружана борба и пространа слободна територија.

У току продора Групе бригада у западну Босну ослобођени су Прозор, Ливно, Јајце и друга места, тако да је дошло до спајања слободних територија у Босни и Хрватској. У бихаћкој операцији у првој половини новембра 1942. ослобођени су Бихаћ и околна места,

⁶² Никола Анић, Секула Јоксимовић, Мирко Гутић, Народноослободилачка војска Југославије, Војноисторијски институт Београд, 1982, стр. 174-177.

⁶³ Исто, стр. 185.

а дејствима према средњој Босни, крајем децембра, снаге којима је руководио Врховни штаб избиле су до Теслића и Прњавора. Тиме је створена пространа слободна територија, око 50.000 км² која се простирала од Карловца до близу Неретве и од реке Босне до Јадранског мора. Преко Горског котара и Покупља она се повезивала са слободном територијом у Словенији. Бихаћ је постао центар јединствене слободне територије и седиште Врховног штаба и Централног комитета КПЈ, до краја јануара 1943.

У току 1942. у борбама које су вођене широм земље уништен је или запленио велики број наоружања и друге опреме, а међу њима и око 790 моторних возила.⁶⁴ Почетком 1942. код Клобука, на путу Требиње - Билећа, партизански батаљон напао је италијанску колону и запленио 6 камиона и 20 буради бензина. Половином септембра партизани су напали пругу Врховине - Перушић. Италијанску колону која им је пошла у помоћ напале су друге партизанске јединице, заплениле 13 камиона, од којих два блиндирана. Половином октобра код Полоја је уништена италијанска колона и запленио пет камиона и пет мотоцикла. Јединице 1. пролетерске, 3. санџачке и 4. крајишке бригаде ослободиле су Ситницу и заплениле 14 камиона, код села Магаљдол, на путу Јајце - Мркоњић, делови 3. крајишког НОП одреда разбиле су домобране и заплениле 60 коња са товаром итд.⁶⁵

Од моторних возила заплених код Врховина и под Полоја, у другој половини 1942. године формирана је Ауто-чета народноослободилачке партизанске војске Хрватске.⁶⁶

На основу већ стечених искустава из 1941. године, а због нарастања НОП-а и потребе за позадинским обезбеђењем јединица НОВ на све већој слободној територији, долази до бржег развоја органа и јединица војно-позадинских власти. У овој години број позадинских јединица нагло је повећан. У јединицама се формирају веће коморе, амбуланте и радионице, а на ослобођеној територији велики број разноврсних позадинских установа. Тим јединицама и установама непосредно су руководиле команде места и војних подручја, те органи народне власти.

Готово у свим већим ослобођеним местима формиране су команде места, чији је задатак био да обезбеде живот и рад јединица и команди на ослобођеној територији. Њиховим радом и даље су руководили штабови партизанских јединица (одреда), јер су их они и формирали. Извршни органи команди места биле су партизанске страже, формиране од омладинаца и људства старијих годишта, као територијалне јединице. У марту 1942. Врховни штаб прописао је устројство и дужности партизанских стража (Партизанске страже формиране су први пут у ослобођеном Крупњу 5. септембра 1941, као извршни органи НОО. По образовању велике слободне терито-

⁶⁴ Војна енциклопедија II, књ. 3, изд. 1972, стр. 352.

⁶⁵ Хронологија ослободилачке борбе народа Југославије 1941-1945, Војноисторијски институт Београд, 1964.

⁶⁶ Сећање Милана Милевића, припадника Ауто-чете.

рије у западној Босни и Хрватској, у лето 1942, те одлуке Врховног штаба о стварању позадинских војних власти од септембра 1942. партизанске страже постају извршни органи команде места. Њихови задаци били су знатно проширени задацима из надлежности команди места и команди војних подручја.⁶⁷ Поред осталих задатака, партизанске страже требало је да регулишу и контролишу саобраћај. То су били први, извршни органи задужени за извршавање одређених задатака у саобраћају у НОВЈ, док је управна функција у овој области садржана у задацима команди места.

По доласку у Фочу, Врховни штаб је предузео низ војних и политичких мера ради даљег развоја НОБ-а у Југославији. Између осталих, значајно место имају „Упутства за рад и организацију НОО“. Почетком фебруара 1942. у „задацима и устројству НОО“ регулисано је да се под управом НОО налази сва привредна делатност, изузев радионица за војне потребе и саобраћајних средстава, којима директно управљају партизанске јединице. У Наредби о изборима и задацима НОО и снабдевању војске и народа, из друге половине 1942, и даље остаје одредба да „целокупни саобраћај и саобраћајна средства стоје под управом војних власти.“⁶⁸

У оквиру снабдевања НОВ регулисано је да „НОО и војне власти могу реквизирати и теглећу марву и теглећа средства коње, кола, волове и друго) за комору, превоз хране, као и јахаће коње за краће или дуже време. Регулисано је, такође, да од заплећене имовине народних непријатеља, у шта спадају и транспортна средства, војне власти узимају оно што је потребно за војску.

У Наредби о оснивању позадинских војних власти, из септембра 1942, позадинске војне власти чине се одговорним за успостављање и регулисање свих врста саобраћаја и старање о транспорту трупа и материјала. Партизанске страже, као органи команди места и штабова НО партизанских и добровољачких јединица (одреда), дужне су да регулишу и контролишу не само војни, већ и цивилни саобраћај у свом рејону, те да сва лица без прописаних исправа спроведу надлежној команди места.⁷⁰

Јединице и органи војно-позадинске власти - партизанске страже, команде места, као и све већи број војних подручја - током 1942. извршавале су задатке у позадини од значаја за оружану борбу. Један од задатака била је и организација саобраћаја и везе (пошта, телеграф, телефон) на ослобођеним територијама.

У току ове године јављају се и први саобраћајни управни органи-секције, у саставу техничких органа (одсека) и прве аутомобилске јединице. Интензивнији саобраћај и транспорт организовани су на слободним територијама које су дуже трајале, као што су били источна Босна (Фоча) и Босанска крајина.

⁶⁷ Војна енциклопедија I, књ. 6, изд. 1964, стр. 655.

⁶⁸ Јосип Броз Тито, Општенародна одбрана и друштвена самозаштита, Свјетлост - Сарајево, 1980, стр. 131.

⁶⁹ Исто, стр. 135.

⁷⁰ Исто, стр. 154, 155.

Организација саобраћаја и транспорта у источној Босни, Црној Гори и Херцеговини

Фоча је ослобођена 20. јануара 1942. и била је слободна све до половине маја (120 дана). На тој релативно широкој и за дуже време постојаној слободној територији, требало је организовати услове за живот војске и народа, а изнад свега услове за извођење борбених дејстава јединица НОПОЈ. Један од услова било је и постојање организованог саобраћаја расположивим средствима и снагама. Имајући ово у виду, ВШ НОПОЈ искористио је све што му је стајало на располагању, организовао путни и железнички саобраћај, чиме је створио услове за лакше спровођење својих одлука.

Након ослобођења Фоче, команда места, заједно са НОО општина Фоче и Закмур, организовала је путни и железнички саобраћај. У путном саобраћају коришћени су углавном камиони, мање запрежна возила, који су били заплени у Фочи и Горажду. Камионима је одржаван скоро редован саобраћај између Фоче и Јелашца (на правцу Калиновик) и Брод - Фоча - Устиколина - Горажде. Пошто за моторна возила није било горива, један број возила прерађен је за погон на „саугас“ (угљени плин) и њима је одржаван „редован“ саобраћај. Возила су прерађена у радионици коју је команда места у Фочи организовала у Броду, у погонима шумско-индустриског предузећа „Варда“, у којој је радило око 50 радника. Иако су камиони на „саугас“ били врло спори, они су стално саобраћали и превозили терете за Фочу и Горажде, а по потреби и друга места на слободној територији. Када је било потребно превожене су и комплетне мање војне јединице.

Да су возачи уз велике напоре одржавали саобраћај оваквим возилима, може се видети из сведочења неких руководица који су у извршавању својих задатака користили ова превозна средства.

На дан формирања 2. пролетерске бригаде, инг. Владимир Смирнов Волођа, нашао се у Чајничу. Наредног дана требало је да отпутује у Фочу ради распореда на нову дужност. О томе како је путовао, Смирнов је записао: „Аутобус-некаква сасвим стара и отрцана крнтија, а уз то још и прерађен са бензинског на погон на гас. Поред седишта шофера споља на каросерији учвршћен 'казан' домаће производње, партизанске израде, који пуши као мања локомотива. У аутобус смо брзо ушли јер се 'казан' већ био распалио и није се смело губити ни минут времена да се не би потрошио гас у њему. Но и овај примитивни аутобус функционисао је добро и поред тога што је у техничком смислу све било до крајности сиромашно. Возач и његов помоћник улагали су себе до краја у ову вожњу. То нису били само свесни професионални возачи, већ људи који су очевидно дубоко веровали да је њихов рад, иако на први поглед другоразредни, веома важан у општем склопу свенародног напора у борби и зато су успевали сјајно.“⁷¹

⁷¹ Владимир Смирнов, Инжињерске ратне приче, Народна армија, 1972, стр. 15.

Иако малобројна, а уз то још и недовољно сигурна, расположива моторна возила била су велика помоћ ВШ НОВ и ПОЈ у транспорту материјала, у циљу организовања живота на слободној територији. Шта су та возила значила за Врховни штаб говори и порука врховног команданта у писму упућеном Едварду Кардељу крајем фебруара 1942: При освајању ове територије ми смо се поново снабдели моторизацијом (пре тога у Ужицу). Имамо 7-8 добрих великих камиона који су преправљени на угљени плин и један велики аутобус који дневно саобраћа између Фоче и Горажда. Осим тога, успоставили смо железнички саобраћај на тој прузи. Али даље од Горажда према Међеђи разорили смо потпуно пругу, да нам не би непријатељски возови долазили у госте...⁷²

Градски НОО у Фочи организовао је један возарски ескадрон са десет пари коња, 10 кола и 5 саоница. За транспорт брдским пределима, у ескадрону је било и 28 товарних коња. Ескадрон је стављен под команду Команде места, а он је, поред снабдевања војске, повремено коришћен и за снабдевање становништва Фоче дрвима.⁷³ И на постојећим железничким пругама уског колосека и пругама које су служиле за експлоатацију шума организован је саобраћај који је све време постојања слободне територије служио НОВЈ и становништву.

Када су Италијани напустили Фочу, Горажде, Чајниче и Рудо, у ова места ушли су четници. Под четничким надзором одвијао се саобраћај железницом од Фоче, преко Горажда и Устипраче, до Вишеграда.⁷⁴

На ослобођеној територији горње Дрине у пролеће 1942. успостављен је друмски и железнички саобраћај. Од Фоче су, према Броду, Горажду и Јелашцима (ка Калиновику) саобраћали камиони, који су услед недостатка бензина користили „угљени плин“ (саугас). На ускотрачној прузи између Фоче и Горажда редовно је текао и железнички саобраћај, а повремено је саобраћао и воз на шумској индустријској прузи од Брода до Миљевине.⁷⁵

На ускотрачној прузи Фоча - Горажде саобраћај је успостављен одмах по стварању слободне територије. Воз је превозио војску и путнике цивиле, имао је свој ред вожње и са полазних станица полазио тачно на време, „у минут“, како кажу неки који су се њиме користили. Кондуктер у том возу био је један стари абацијски радник, тада борац НОВЈ, родом из Крагујевца, чика Перо, кога су звали Брко. Он је прегледао карте и пропуснице путницима, а затим би ишао од вагона до вагона и држао конференцију на којој је тумачио поједине чланке из „Борбе“ или „Вести“. Чика Перо је био кондуктер и у партизанском возу у Босанској крајини, крајем 1942. У време када се Врховни штаб налазио у Фочи, јединице су на периферији слободне територије водиле борбе са непријатељским снагама, а вршиле су нападе и на непријатељске гарнизоне. Једи-

⁷² Зборник, том II, књ. 2, стр. 430.

⁷³ Источна Босна у НОБ-у, књига 1, ВИЗ, Београд, 1971, стр. 550.

⁷⁴ Јосип Броз Тито, Сабрана дела, том 8, Комунист, Београд, стр. 230.

⁷⁵ Исто, том 9, стр. 237.

нице су на положаје упућиване скоро редовно пешице, али када је било услова неке су и превожене, као што су превожени и рањеници. Почетком марта 1942. Београдски батаљон 1. пролетерске бригаде, који се налазио у Фочи, добио је задатак да се железницом превезе до Горажда, где ће добити задатак за даља дејства.

Наређење гласи:⁷⁶

ВРХОВНИ ШТАБ

народноослободилачке партизанске и
добровољачке војске Југославије

6. III. 1942 г.

(Архив ВИИ, К.2А, ф.2, д.13).

Штабу београдског батаљона

У 15 часова шестог марта укрцајте батаљон на станицу и превезите
се до Горажде где ћете преноћити.

Начелник штаба
(потпис нечитак)

Почетком априла 1942. наше су јединице покушале да заузму Рогатицу. Дан пре напада, хируршка екипа из Фоче пребачена је железницом до Горажда. Док се водила борба за Рогатицу, рањеници су до Горажда превожени камионима, а даље до Фоче железницом. Будући да је коришћење транспортних средстава у путном и железничком саобраћају омогућило Врховном штабу да лакше организује снабдевање војске и народа на слободној територији и извођење борбених дејстава, тражене су и друге могућности. Како је на слободној територији постојала и пруга за експлоатацију шума од Брода до Миљевине, Врховни штаб је половином марта 1942. упутио Владимира Смирнова са задатком да испита могућност коришћења и ове пруге. По мишљењу Смирнова, које је изнео у извештају достављеном Врховном штабу, било би за нас од велике важности да се и тај део пруге оспособи за саобраћај из више разлога. Прво, са Палежа би се могло превести 40-50 вагона сена, што никако другачије не би могло бити превезено у Фочу. Друго, на истом месту налазило се око 1500 м³ дрва и нешто грађе, што је такође требало превести у Фочу, али само ако се оспособи железница. Пруга је, према извештају, била у таквом стању да би требало њено одржавање спровести систематскије, ангажовањем пре свега 14 људи који, на челу са надзорником пруге, постоје на прузи. Возних средстава (вагона) је било али су запуштена, један број је стајао преврнут поред пруге. Тежа локомотива (19 тона) се није могла користити због несигурности мостова, а лака је тешко могла савлађивати успон на овој прузи.

Међутим, без обзира на све установљене недостатке, пруга Миљевина - Брод имала је значајну улогу у отпремању премрзлих „Игманаца“ до болнице у Фочи. Познато је да је због врло ниске температуре из строја избачено преко 170 бораца, а још око стотину

⁷⁶ Архив VII, К.2А, ф.2, д.13.

је задобило лакше телесне повреде. Они су издвојени из бригаде и као посебна јединица упућени у Фочу. По доласку у Миљевину, они су укрцани у „воз“ и превезени до Брода. О том превози, у „Фронту“ број 5/83, под насловом „Долазак игманаца“ је, поред осталог, записано:

..... У Миљевини их је чекала шумско-индустриска железница са локомотивом Теја' и машиновођом Вељком Фулуријом. Игмански рањеници су смештени у мале вагоне, такозване 'раме' и све је било спремно за вожњу до Брода на Дрини. Биле су полеђене трачнице. Смирено сам узео волан и опрезно пошао, сјећајући се тога дана са језом је причао Фулурија. Добро смо напредовали, а онда, одједном вагони 'зглајзаше'. Испод нас је зјапио кањон Бистрице. Крв ми се у жилама следила-толики животи. Закочио сам. И док сам маневрисао и враћао вагоне на шине, 'игманци' су пјевали: Пролетери не бојте се рана..." Почетком маја 1942, када је ВШ НОВ и ПОЈ напустио Фочу, вучна и возна средства на железници су онеспособљена, а 4. маја 1942. порушен је мост на Дрини и спаљена зграда железничке станице.

Стални пораст снага НОП-а, стварање пространих слободних територија и све већи број оперативних и партизанских јединица захтевао је организованије уређење слободне територије и даљу изградњу органа и јединица војно-позадинске власти. Због тога је Врховни штаб крајем априла 1942. издао наређење ГШ НОП одреда Црне Горе и Боке, а почетком маја и Оперативном штабу за Херцеговину, да приступе формирању команди подручја, које ће на себе преузети решавање свих питања у позадини, па и у домену саобраћаја. На основу овог наређења формиране су две команде подручја (Дурмиторска и Никшићка), али су оне због губитка слободне територије, убрзо престале са радом, тако да неких искустава у организацији саобраћаја и транспорта није ни било. Почетком септембра 1942, када се ВШ НОВ и ПОЈ налазио у западној Босни, издао је Наредбу у којој се, између осталих задатака постављених команди ВП (војна подручја), ова обавезују за успостављање и регулисање свих врста саобраћаја (носачки, товарни, запрежни, аутомобилски и железнички) и старање о транспорту трупа и материјала. Будући да је територија западне Босне била релативно дуго слободна, расположивим транспортним средствима у свим гранама саобраћаја извршени су многи транспортни задаци, а то је била велика помоћ Врховном штабу у спровођењу својих замисли. У току 1942. путни и железнички саобраћај на слободним територијама, допуњаван по потреби товарним и запрежним, био је пре свега брига војно-позадинских власти, премда су неке команде одређени број транспортних средстава (аутомобиле) задржавале у својој надлежности. Оперативне јединице су у свом саставу имале искључиво товарни транспорт, који је формиран и занављан заплењеном товарном стоком. За време постојања слободне територије у источној Босни, јединице НОВ и ПОЈ водиле су непрекидне борбе са непријатељем широм земље, у којима се заплењена транспортна средства, која су углавном уништавана (моторна возила), а товарна

стока укључивана у јединице. Од већег борја примера, наводимо само неке: На путу између Стоца и Љубиња, 10. марта 1942. године 2000 партизана (према немачком извештају) напало је колону од 60 камиона. Пошто су сва моторна возила заплена, Немачка команда из Загреба захтевала је од Италијана да изврши ослобађање заробљеника и поврате 60 камиона заједно са товаром (није позната судбина возила).⁷⁷ Почетком године на путу Требиње - Билећа, код Клобука, партизани су напали италијанску колону и запленили 6 камиона и 20 буради бензина. Код села Магаљдола, на путу Јајце - Мркоњић, јединице 3. крајишког НОП одреда разбиле су домобрану и заплениле комору од 60 коња са товаром.⁸

Формирање аутомобилске чете врховног штаба и организација путног саобраћаја и транспорта на слободној територији западне Босне 1942.

Продор групе партизанских бригада Врховног штаба из источне у западну Босну, у јулу 1942, још више је разбуктао ослободилачку борбу у западној Босни, Хрватској и Словенији. У другој половини јула 1942. највећи део Босанске крајине био је под контролом партизанских снага. Територија ограничена линијом непријатељских гарнизона у местима Приједор, Босански Нови, Бихаћ, Босанско Грахово, Ливно, Купрес, Бугојно, Јајце, Мркоњић Град, Кључ и Сански Мост, била је потпуно ослобођена. На тој територији организована је власт НОО и развијен интензиван политички живот. На тако широкој слободној територији, поред становништва, нашле су се бројне јединице НОВЈ, војно-позадинске установе, болнице, радионице и друго. За успешно руковођење јединицама и снабдевање војске и народа било је, поред осталог, нужно успоставити саобраћај, ангажовањем свега што се у те сврхе може искористити, а пре свега аутомобила и железнице. У Босанској крајини и Подгумчу железничке пруге од Санице до близу Книна и од Српнице до близу Шипова, биле су у рукама НОВЈ, али су биле јако оштећене. Постојећа моторна возила у приватном власништву и заплена од непријатеља, коришћена су појединачно, па их је због већег ефекта требало објединити. Повлачењем усташких снага са простора Шуица - Дивно и разбијањем Италијана у Пролошкој Драги, створена је повољна ситуација за напад на Ливно. Град је после жестоких борби ослобођен 7. јула 1942, чиме је знатно проширена слободна територија на југ и обезбеђена веза са партизанским снагама у Далмацији. У борби за ослобођење Ливна, поред осталог, заплена је 10 камиона.⁷⁹ Будући да Ливно није имало друге саобраћајне везе, у месту је постојало приватно саобраћајно предузеће са одређеним бројем моторних возила и возача. Рачунајући на ова и заплена моторна возила, донета је одлука да се

⁷⁷ Зборник, том XII, књ. 2.

⁷⁸ Хронологија НОБ 1941-1945, ВИЗ, Београд, 1964.

⁷⁹ Саво Оровић, Ратни дневник 1941-1945, Хронометар, Београд, 1972, стр. 265.

од ових возила формира аутомобилска чета и то је била прва аутомобилска јединица која је формирана у НОВ и ПОЈ. Чета је настала од возила ауто-предузећа из Ливна и заплених возила. Возачи су били углавном из Ливна и околине, а део њих био је из махом црногорских јединица.

Аутомобилска чета је формирана као јединица Врховног штаба, а не НОВЈ, и тако је, поред приговора А. Ранковића, остала. За командира чете одређен је Владо Секулић, борац 1. пролетерске бригаде (подофицир тенковских јединица бивше југословенске војске). Јединица је формирана у првој половини августа 1942, у времену од 6. до 15. августа, у Ливну. Непосредно након формирања (21. августа) чета је по наређењу начелника Врховног штаба Арсе Јовановића, пребачена у рејон Гламоча и разместила се у рејону села Радаслије. Укупно бројно стање чете, према списку (на коме нема датума), било је 29 бораца, заједно са командиром и комесаром. Већина људства била је из пролетерских јединица (из 1. пролетерске 13, из 2. пролетерске бригаде 3, из 5. црногорске 2, из 1. крајишке, 4. црногорске и 3. пролетерске бригаде по један. Из батаљона „Војин Зиројевић“ и 4. оперативне зоне по 4 борца).

Ауто-чета, која није била подељена на ниже јединице (водове) имала је 10 шофера, 5 помоћника шофера, двојицу мотоциклиста, по три механичара и пушкар, магационера и економа. Возила је било 11, од којих 3 путничка, 2 мотоцикла, 3 аутобуса, 2 теретна и једно полутеретно возило. Борци који су у чети били на дужности пушкар, економа, механичара или њихових помоћника упућени су у састав чете као неспособни за борбу због болести. Један број возача је био у резерви, за случај да се број возила после успешних акција повећа.

Команда Ауто-чете предложила је да друга Тита вози Бећо Лазовић, као искусан возач и стари комуниста. Пошто он то није прихватио, јер је, како каже комесар, више волео да вози камионе, за возача је одређен Никола Прља Никица, професионални возач аутобуса на релацији Подгорица - Пећ. На овој дужности, као возач и један од личних пратилаца врховног команданта, Никола Прља је остао до краја рата, па неко време и по његовом завршетку.⁸⁰

Ауто-чета је непосредно била потчињена Врховном штабу, он јој је давао задатке и тражио извештаје о њеном раду. Возила је било мало да би се могло рачунати на обимнија превозења, на пример превозење јединица, али се оно чиме се располагало делом користило и у те сврхе. Већ након неколико дана после формирања, начелник Врховног штаба Арсо Јовановић доставио је командиру Ауто-чете наређење у коме тражи да се већи број возила чете стави на располагање штабу 3., бригаде (крајишке - прим. а.) за транспорт трупа, а два мотоцикла и један лаки ауто на располагање Врховном штабу. Наређењем је упозорен командир Ауто-чете да возила не сме нико употребљавати без знања начелника Врховног штаба. Такође је наређено да се чета што пре пребаци из рејона Ливна у Гламоч.⁸¹

⁸⁰ Архив VII, К.4, ф.4, д.5.

⁸¹ Архив VII, К.2, ф.1, д.28.

формирана као и свака друга партизанска јединица, према приликама и могућностима, Ауто-чета Врховног штаба имала је свој легитимитет: своје печате и штамбиље, па је са претпостављеном командом (ВШ), а по њеном наређењу и са осталим јединицама, поред личних контаката општила и писменим путем.

Тако је, на пример, по наређењу Врховног штаба, Штаб аутомобилске чете, упућујући аутобус Оперативном штабу за Босанску крајину, 12. септембра 1942. упутио је овом штабу и акт у коме наводи разлоге због чега се аутобус упућује и подсећа на обећање које је Штаб дао Вељку, заменику начелника Врховног штаба.

ШТАБ АУТОМОБИЛСКЕ ЧЕТЕ

Број-службено

12. септембра 1942 г.

РАДАСЛИЈЕ

**ОПЕРАТИВНОМ ШТАБУ ЗА БОСАНСКУ КРАЈИНУ
МРКОЊИЋ-ГРАД**

Према наређењу ВШ, шаљемо вам аутобус за пребацивање ранјеника од Мркоњић Града до Гламоча-Радаслије.

Исто тако друг Вељко, заменик Начелника Врховног штаба Вас је замолио да му пошаљете онај моторцикл који сте му обећали.

С другарским поздравом. Смрт фашизму-Слобода народу.

Политкомесар

И. Вукадиновић

Командир аутомобилске чете Влад. Секулић.⁸²

Пошто је коришћење моторних возила било врло интензивно, а заплењена техника углавном изабљена и подложна честим кваровима, команда Аутомобилске чете је, у условима када није имала сопствене магацине, одговарајуће резервне делове тражила од оперативних јединица, које су до њих лакше долазиле. У чети је било искусних шофера, па није било тешко направити списак потребних резервних делова и другог материјала потребног за оправку. Половином септембра, позивајући се на наређење Врховног штаба, команда Аутомобилске чете доставила је „списак дјелова за аутомобиле и возила Аутомобилске чете, који су неопходно потребни да би служба правилно функционисала“. Списак је достављен Штабу 4. оперативне зоне у Ливну, са напоменом да је у њему наведено оно што је најужније и са молбом да се тражено што пре додави „како би се могло оспособити што више аутомобила за потребе наше војске“.⁸³

Возила Аутомобилске чете коришћена су углавном појединачно или у мањим групама на целој слободној територији, а најчешће путевима Ливно - Босанско Грахово - Дрвар - Босански Петровац - Бихаћ; затим Ливно - Гламоч - Млиништа - Мркоњић-Град - Кључ,

⁸² Архив VII, К.6А, ф.3 д.43.

⁸³ Архив VII, К.1490, ф.5, д.32.

па према Санском Мосту, а некад и врло тешким путем преко Рора за Дрвар и Босанско Грахово.

Превозен је различит материјал, на пример храна из Санице у Гламоч, рањеници, а и појединци или групе старешина који су путовали на своје задатке. Превожене су и знатне количине муниције, нарочито после већих акција, разне врсте наоружања, мина и другог и то у случајевима када је вршена прерасподела између јединица. У извршавању тих задатака, возила и возачи су били изложени разним опасностима, заседама, препрекама на путевима које су постављале групе непријатеља (четника), а велика опасност претила је и при кретању беспутним теренима. Много случајева потврђује такву констатацију.

„Вечито сам у покрету” - „записао је В. Дедијер у свом Дневнику 31. августа 1942“. Данас опет на пут. Треба да нађемо ново место за штаб, према томе и за штампарију. Чича Јанко (М. Пијаде), Мијат и ја полазимо за Млиниште. У малом ауту смо прошли Млиниште, али се иза нас појавише четници. На њих налетеше партизани који су ишли у неком камиону. Настављамо пут до Мркоњића. Двапут нам пуче гума успут. Замало да није погинуо шофер, коме је ово први дан у партизанима. Шушнула крава, а он мислио да је Тодо (Немац), зграбио пушку и пошао у заклон натрашке. А 'заклон' ивица пута, иза које је 6 метара дубока јама“. Дедијер је, такође, записао: „Данас крећемо у Петровац да штампамо Ђилтен'. Треба да се већ сутра вратимо у Гламоч. Укрцали смо и 16 рањеника. До Рора смо лако стигли. Недалеко је Црни Врх где се крије четничка банда. Камион одавде пође по страшно беспуће - двадесет и два километра преко ливада, камењара, шума. Постојала је изрекадаје најгоре бити партизански коњ, а богами сада - најгоре је бити партизански камион. Прогурасмо ова 22 км... Један крајишник прича: носили смо на носилима једног друга, коме су обе ноге биле одсечене. Кад је видео да мотоцикл иде по овом камењару, поред свих мука насмејао се - где све ми партизани нећемо проћи. Шта би рекао да је видео камион”.⁸⁴

Између неких команди, на пример између Врховног штаба НОВ и ПОЈ и Оперативног штаба за Босанску крајину, саобраћај је био успостављен моторним возилима, која су сваког дана у приближно исто време полазила за Врховни штаб. Њима се превозило све што је требало доставити Врховном штабу, а користиле су их и старешине, па и борци-партизани, када су путовали ради извршавања својих задатака. Када је Љубо Вучковић, начелник Штаба 4. пролетерске ударне бригаде (црногорске) одређен за заменика команданта 2. далматинске бригаде, командант Оперативног штаба за Босанску крајину, Коста Нађ, препоручио му је да из Мркоњић-Града за млиниште (око 40 км) отпутује камионом, који је тога дана (22. 9. 1942) полазио за Врховни штаб.

О том путу Љубо Вучковић је записао: „Сјутрадан ујутро, опростио сам се од другова из штаба бригаде и први пут од како је рат почео,

⁸⁴ Владимир Дедијер, Дневник 1941-1942, Југословенска књига, 1951.

сјео у наш партизански камион. Шофер камиона био је такође борац од 1941. а по вожњи рекло би се да волан није испуштао из руку. Возио је одлично, мада је пут био прилично узак, а на многа места раскопан. Партизани су га до недавно рушили, а сада га морамо поправљати јер нам је потребан... Сједио сам поред шофера и он ми је скоро читаво време причао о себи и о разним доживљајима из предратног живота. Успут смо се морали често заустављати да поправимо пут или склонимо камење. У камиону је било 5-6 партизана из разних јединица који су такође ишли у истом правцу, па нам није било тешко негде склонити камење, а негде набацили земљу да би камион могао проћи. Кретали смо се доста споро, али у односу на пјешачење била је то велика брзина. После 4-5 часова стигли смо на Млиниште, гдје се тада налазио ВШ⁸⁵. Вучковић је сутрадан, на мотору са приколицом, продужио за Ливно преко Гламоча.

На путу од Гламоча, преко Млиништа, до Мркоњић-Града и другима су се догађале разне непријатности. Богосав Митровић Шумар, борац Пратећег батаљона Врховног штаба, записао је: „Док смо боравили у Гламочу, једног дана ми је наређено да са митраљезом идем у пратњу Косте Нађа, чича Јанка и Османа Карабеговића. Путовали смо од Гламоча преко Млиништа путничким колима до Мркоњић-Града. Ја сам седео напред са возачем, у готовости да отворим ватру, јер смо пролазили шумовитим тереном где су биле активне четничке заседе... Чича Јанко и ја вратили смо се једним камионом натовареним храном у Гламоч и кретали смо се ноћу из Мркоњић-Града преко Млиништа. Пењући се полако серпентинама, путем испред Млиништа, наишли смо на попречено буково стабло преко пута. Возач је камион зауставио и ја сам први отворио ватру из митраљеза по околини, а зат^м су и четници отворили ватру на нас. Чича Јанко и возач нису могли да склопе препреку са пута, па смо остали ту да сачекамо помоћ... Пред зору наишла је болница

3. санџачке бригаде... Помогли су нам да склонимо препреку и прођемо... Кад смо стигли у Гламоч, сав камион је мирисао на колоњску воду која је посута и по брашну... четници су баш погодили флашу са колоњском водом...”

Врховни командант имао је на располагању путнички аутомобил, којим је, у пратњи бораца Пратећег батаљона Врховног штаба, који су се превозили на камиону, путовао ради обављања многобројних задатака. О догађајима на једном таквом путу, Шумар који је био у пратњи Врховног команданта записао је:Августа месеца 1942.

Друг Тито је пошао на састанак у Босански Петровац (из Гламоча). Друг Тито је... са члановима ВШ путовао путничким аутомобилом, који је возио Никица Прља. У непосредном обезбеђењу је одређено нас неколико бораца са митраљезима. Возио нас је Раша Дуканац у камиону. Кретали смо се на челу колоне... Ми смо седели у отвореном камиону у готовости за борбу... Путовали смо путем до села Роре, а онда смо скренули лево ка Дрвару где се није ни знала траса пута, па је Раша Дуканац бирао куд је равније и тако полако

⁸⁵ 1941-1942 у сведочанствима учесника НОБ, 1975, стр. 84.

савлађивао простор све до села Прекаје. За њим је возио Никица Прља путнички аутомобил са другом Титом по том беспућу, на растојању од око 30 метара. Нама митраљесцима била је то прва вожња у партизанима, у којој смо цело време били у готовости за борбу, па смо клечали на тврди под камиона и тако зажалили што не пешачимо... Када смо се враћали из Петровца и прешли преко Петровачког Поља, зауставили смо се у селу Колунићи. Друг Тито је наредио да станемо, јер је у њиховим колима испумпала гума. Док је Никица крпио гуму и монтирао точак, ми смо оба возила маскирали грањем...⁸⁶

Од краја септембра до почетка децембра 1942. јединице НОВЈ ослобађале су Јајце два пута. У борбама за ослобођење града заплена су и моторна возила, од којих су команданти, чије су јединице учествовале у борби, један број слале на „поклон“ врховном команданту. Коста Нађ известио је Тита да је Јајце слободно и да могу доћи (у то време Врховни штаб налазио се у Млиништима). Пошто је Тито тражио да Коста Нађ дође у Млиништа, то је и учињено. О том путу Нађ је записао: У Млиништа сам стигао већ о подне, пре ручка. Двоја кола заплена у Јајцу, два штапска аута, возио сам на дар другу Титу. Испред нас су возила двојица мотоциклиста. У тако свечаном поретку, стигли смо на Млиништа... Тек што сам изашао из аута, пришао ми је Тито и чврсто стегао руку. Окренуо се потом групи другова иза себе. Јесам ли вам рекао: 'доћи ће Коста са даровима'. Сутрадан, у недељу поподне, у малој колони аутомобила, са мотоциклистима испред и иза колоне, кренули смо у Јајце. У првим колима смо били Тито, др Иван Рибар и ја...⁸⁷ На сличан начин попуњаван је број и других возила у ауто-чети и обезбеђивано гориво и мазиво, при чему ниже команде нису дозволиле да путничко возило друга Тита буде слабијег квалитета од њиховог. Какав је био однос нижих команди према Врховном штабу по овим питањима, може се видети из писма команданта ГШ Хрватске, која је упућена Арси Јовановићу, у другој половини 1942, у коме пише:

„Друже Арсо!

На повратку од Вас су ме у Бос. Петровцу дочекала наша луксузна кола (Фиат). Како су та кола боља од кола друга Тита, то их упућујемо другу Титу на располагање; ви нам можете у замјену послати једна слабија, уколико вам нису потребна.

Кордунашки партизани су отели непријатељу моторног уља, а како сам чуо ваша моторизација у томе оскудјева, па ћемо вам послати педесетак литара, само ће пребацивање трајати 10-12 дана“.⁸⁸

И када је ослобођен Бихаћ, 4. новембра 1942, Коста Нађ је послао Титу једну „штапску лимузину“, а за себе је задржао „марицу“. Командант ослобођеног Бихаћа, Хамдија Омановић, дао је Кости

⁸⁶ Богосав Митровић Шумар, Уз Врховног команданта, Фонд НОБ Подриња, Шабац, 1975.

⁸⁷ Коста Нађ, Ратни сусрети с Титом, Дечије Новине, Горњи Милановац, 1977, стр. 64.

⁸⁸ Петар Законовић, Угљеша Јањетовић, Техничка служба у НОР 1941-1945, ВИНЦ, Београд 1987, стр. 338.

Нађу за шофера једног од наших илегалаца из бихаћке партијске организације.

У току 1942. за транспорт моторним возилима на територији Босанске крајине и делом Хрватске, поред возила аутомобилске чете Врховног штаба, коришћена су и друга возила којима су располагале команде места. Старешине тих команди одобравали су њихову употребу. Код неких војних подручја је, међутим, регулисано да се возила не могу користити без њиховог одобрења. Те догађаје најбоље илуструју записи Владимира Дедијера, који је често користио разна превозна средства или се сусретао са њима на путевима и органима надлежним за њихову употребу. Путујући половином октобра из Босанског Петровца за Доњи Лапац, Дедијер је записао: „Да нам се аутомобил није покварио неколико пута, пут од Петровца до Лапца, неких 60 км прешао би брзо... Овако, имали смо више времена да разговарамо... Наш аутомобил има необично јак мотор, па кад се захукти, рекло би се, из даљине, да долази авион... Настављамо за Лапац, стижемо у мрак. Наилазимо на политкома команду места... Можемо ли добити аутомобил, имамо дозволу, а аутомобил је ту у селу. Овде је аутомобил, али треба да то одобри команда подручја. А где је то. Тамо код Коренице, има једно 50 км. Јеси ли ти гледао друже, пита га Андрија, филм Волга-Волга. Јесам. Е, ти си према оном Бивалову - велики мајстор бирократије..."

У условима када се лошим путевима, а често и ван њих, морало превозити људство материјал возилима са многим недостацима, одлучност и храброст возача била је равна храбрости бораца на положају.

Половином септембра Дедијер је са још неколико путника кренуо за Петровац. О том путу, поред осталог, записао је: „Кренули смо тек око подне великим трактором, десет км на сат. Идемо путем Роре - Прекаја... Срећемо камион из Петровца... На стрмини испред Прекаје наш трактор храбро силази. Заиста су ти шофери хероји. Олга (супруга В. Дедијера - прим. а.) гледа како тешки трактор (нема ручне кочнице већ кочи мотором) иде низ стрмину, оштру ваљда тридесет степени и вели: Овде код партизана човек заиста научи да цени људе... Чича Јанко (Моша Пијаде) написао је оду партизанском камиону који иде преко врлети од Рора до Прекаје. Сви се слажу да су шофери на тој прузи прави хероји. Чича Јанкова песма се завршава стихом: Та то је он, то је он - Партизански камион".⁸⁹

Попуњавање јединица оружјем и муницијом вршено је и прерасподелом између јединица, углавном посредством ВШ НОВ и ПОЈ, који је одређивао количине материјала које треба послати као и начин транспорта.

Тако је, на пример, врховни командант лично, у току припреме за напад на Бихаћ, од ГШ Хрватске тражио да заплењену муницију упуте преко Босанског Петровца за Врховни штаб:..... Ово сматрајте

⁸⁹ Владимир Дедијер, Дневник 1941-1942, Југословенска књига, Београд, 1951.

хитним и немојте да вам се догоди да муниција закасни. Муницију обавезно пошаљите аутомобилом.⁹⁰

Крајем децембра 1942. на Млиништима се налазило оружје и муниција које је Врховни штаб доделио Штабу 4. оперативне зоне (Далмација). Пошто они то на време нису преузели, помоћник начелника Врховног штаба, Павле Илић Вељко, крајем децембра упутио им је депешу у којој каже: „Зашто нисте претјерали оружје и муницију коју смо вам послали за ваше потребе, а која читави дан стоји на Млиништима... Најхитније упутите камионе или неко друго превозно средство на Млиниште за превоз овог ратног материјала.^{1*91}

Код евакуације већих количина заплењеног материјала и на већим одстојањима коришћене су све врсте путног транспорта - аутомобилски, запрежни и товарни. На добрим путевима коришћена су моторна возила а даље друга средства. То се догодило и када је ослобођен Бихаћ. По ослобођењу града, евакуација материјала вршена је правцем Бихаћ - Грабеж - Велики Радић - Суваја. До Великог Радића материјал је евакуисан камионима, а одатле до Суваје запрежним возилима. Поред осталог, евакуисане су и знатне количине заплењеног бензина, уља и другог ауто-материјала.⁹²

Будући да НОВЈ није имала у свом саставу товарне, па ни запрежне јединице, у случају потребе вршена је мобилизација на територији, преко команди места, а за извршавање задатака евакуације овим транспортом одрђиване су старешине из јединица. Када је крајем септембра 1942. ослобођено Јајце, у граду су заплењене велике количине разног материјала, муниције, хране и др. То је требало што пре евакуисати до села Мујџићи (северозападно од Јајца), одатле до Млиништа, а даље железницом ка Срнетици и Дрвару. За извршење евакуације врховни командант одредио је начелника штаба 3. крајишког НОП одреда Мехмеда Хотића, а за мобилизацију товарних коња задужио команду места у Гламочу. У наређењу упућеном Хотићу, поред осталог, стоји: „... Команди места Гламоч наређено је да мобилизира што већи број товарних коња, најмање 300 и да их одмах упути у село Мујџиће (Јањ). Ови су коњи одређени за евакуацију материјала из Јајца... до железничке станице Млиништа. За брзу и правилну евакуацију и старање око преноса тог материјала у Млиништа, одговоран је искључиво друг Хотић, из штаба 3. крајишког одреда.⁹³

Део задатка у организовању транспорта, у неким ситуацијама, преузимали су народноослободилачки одбори чиме су решавани проблеми превоза ради снабдевања и војске и народа. Пример за то је Бихаћ, као слободан град. НОО града изабран је 10. новембра и он је неколико дана касније разматрао проблем снабдевања огревним дрветом. Закључио је да треба извршити попис

⁹⁰ Петар Законовић, Угљеша Јањетовић, Техничка служба у НОР 1941-1945, ВИНЦ, Београд, 1987, стр. 148.

⁹¹ Исто, стр. 151.

⁹² Зборник, том II, књ. 6, док. 150.

⁹³ Зборник, том II, књ. 6, док. 70.

запрежне стоке по „џематима“ и да свако возило мора двапут недељно да доведе дрва у град. За исхрану стоке, када ради на овоме, из градског магацина издавано је по 40 кг мекиња.

у то време у Босанској крајини радило се врло интензивно. У Дринићима је радила штампарија, у Саници су омладинци прикупљали храну, коју је делом требало пребацити у Гламоч, а за све то требало је имати организован транспорт. „Тих дана око Сане и Санице“ записао је Коста Нађ у својој књизи „Ратне успомене 1942., „радило је 3.230 радника (жетва, вршидба и превоз жита). Око 300 кола и 160 товарних коња, превозило је 29. августа 1942. год. жито са непријатељских имања... На сектору Првог одреда има 250 жетелаца и 50 кола жита, готово 40.000 кг. На сектору Петог одреда има 1.200 радника, 100 кола жита, 80 товарних коња, а жита 170.000 кг. На терену Трећег одреда радника 530, кола 50, самарних коња 80, а жита 35.000 кг. Све ове количине жита је требало евакуисати у планине и децентрализовати их и то у кратком року, јер је непријатељ припремао напад на слободну територију. А ово је била брига свих команди, почев од ВШ па до команди места“.

Слична су запажања и Владимира Дедијера. „Овде у Крајини“ - пише он - „постоји омладински радни батаљон. Ето, они сакупљају из Санице силну храну: жито кромпир, воће, поврће. Сада креће камион пун те хране за Гламоч, али дуго се товарило па смо пошли тек увече.“

Као што је за евакуацију материјала из Јајца наређено да се мобилишу товарни коњи, тако је пре напада на Бихаћ, на прилазима граду било припремљено (мобилисано) око 4.000 запрега (кола) да из града, када буде ослобођен, изнесу оружје, муницију и остало.⁹⁴

У 1941. години питање транспорта, односно дотура и евакуације, решавала су партијска руководства, штабови партизанских јединица и команде места, које су се старале и о набавци и складиштењу материјала.

Јануара 1942. при Врховном штабу формирана је Главна интендантура НОП и ДВЈ, која је имала задатак да се стара о исхрани трупа и снабдевању одећом и обућом. Главна интендантура била је надлежна за прикупљање потребних средстава за живот и борбу јединица (ратни плен, добровољни прилози народа, конфискација од сарадника окупатора и др.), те да та средства распоређује јединицама по свом плану или на њихов захтев. У њеној надлежности било је и распоређивање разних возила која су заплењена (моторна и друга), као и организација транспорта материјала из својих складишта, расположивим транспортним средствима на слободној територији и онима која су била у саставу јединица НОВЈ. За ове задатке коришћена су и моторна возила Аутомобилске чете Врховног штаба. Јуна 1942. уместо Главне интендантуре формиран је Економски отсек, који је имао 3 секције: 1) за наоружање и убојну опрему, 2) за исхрану и 3) секцију за одећу и обућу. Посебних органа на нивоу Врховног штаба, па тиме и у нижим јединицама, који би се

⁹⁴ Владимир Дедијер, Дневник 1941-1942, Југословенска књига, Београд, 1951.

бавили пословима организације транспорта и саобраћаја још увек није било, па су се тим пословима и даље бавиле команде оперативних и територијалних јединица НОВЈ и органи народне власти. Крајем 1942. извршена је реорганизација Врховног штаба у којој је, по први пут, предвиђен посебан орган за саобраћај, Саобраћајна секција, у саставу Техничког Врховног штаба отсека. Саобраћајна секција била је задужена „за организацију транзитног и локалног саобраћаја на ослобођеној територији”.⁹⁵ Према другом (непотписаном) документу, Саобраћајна секција је била надлежна за: 1) Друмски саобраћај, а) аутоколоне, 2) Железнички саобраћај - а) саобраћајна служба, б) одржавање пруге и ц) машинска служба.⁹⁶

Владимир Смирнов Волођа, који је по Титовом налогу формирао Технички одсек Врховног штаба и постао његов први начелник, о разлозима за формирање одсека пише: „После жестоке борбе код Бугојна, Купреса и Ливна, наша оперативна група бригада, са Врховним штабом на челу, најзад се пробила на слободну територију која је почињала већ од Гламоча. Шири део пратње Врховног штаба остао је у Гламочу, а ужи део сместио се у шуми близу железничке станице Млиниште, крај пута Гламоч - Мркоњић. Нашим продором крајишка слободна територија још више се проширила. Сваки час искрсавала су разна компликована и неодложна питања у вези са организацијом живота на слободној територији, саобраћајем, везама итд. Још пре доласка на Млиниште, Тито ми је скренуо пажњу на неопходност да се железница Дрвар - Млиниште - Јајце што пре оправи и покрене саобраћај. Он је имао податке да су месне власти и дрварски железничари самоиницијативно већ радили на успостављању железнице, али да би то требало пожурити, форсирати правац према Јајцу итд.”

Када је из Дрвара дошао на Млиништа да реферише врховном команданту, шта је на успостављању саобраћаја урађено, саслушао је њихово мишљење и о својим утисцима записао:

нарочиту пажњу су обратили на моје излагање о евентуалним овлашћењима мени за решавање организациско-техничких проблема широм слободне територије и за остваривање мојих евентуалних одлука за коришћење материјално-техничких средстава која људи на терену љубоморно чувају у овој нашој жестокој оскудици. Сви су се сложили да је заиста немогуће да све то решава највише руководство сваки пут у свакој прилици. Слушај Волођа - прогорио је Тито: формирај ти нешто као технички одсек ВШ, пронађи сараднике. Ето сад у Јајцу ћемо сигурно наћи инжењере и техничаре, а има их свакако и по командама подручја. Направи свој штабил и послуј сам одговорно. Држаћеш везу са Милутином (Иван Милутиновић) у свим питањима позадине. Тако је, средином децембра 1942, настао Технички одсек Врховног штаба, у чијој је надлежности

⁹⁵ Зборник, том II, књига 7, док. 34.

⁹⁶ Архив Војноисторијског института К.6.-2, ф.3, док. 2.

⁹⁷ Владимир Смирнов, Инжињеријске ратне приче, Народна армија, Београд, 1972.

била организација саобраћаја, а питања су решавана преко саобраћајне секције.

Начелник Саобраћајне секције, односно референт саобраћаја Техничког одсека Врховног штаба, како се у неким документима са почетка 1943. спомиње, био је Медаревић Љубо, по професији отправник возова.⁹⁸

Према наређењу Техничког одсека Врховног штаба, такви органи формиран су у главним штабовима, који су се делили на секције. Током 1943. неке од ових секција осамостаљене су и прерасле у одсеке. Саобраћајна секција прерасла је у саобраћајни одсек.⁹⁹

За одржавање путног саобраћаја на слободној територији, у циљу транспорта материјала, НОВЈ се ослањала на транспортна средства са слободне територије, која су јединице узимале на привремену употребу. У циљу регулисања поступка око узимања тих средстава, одсек Врховног штаба за војне власти у позадини је, крајем децембра 1942, издао Наредбу о употреби радне снаге и превозних средстава. Она гласи:¹⁰⁰

ОДСЕК ВШ
ЗА ВОЈНЕ ВЛАСТИ У ПОЗАДИНИ
Бр. 106
25. XII. 1942 г.

НАРЕДБА о употреби радне снаге и превозних средстава

II. Превозна средства:

6) Налоге за достављање јахаћих и товарних коња, кола, саоница са запрегом или без ње, за привремену употребу војске, могу НО примати и то:

- срески НОО од свог општинског НО одбора,
- општински НОО од среског НОО и од надлежне команде места, која ће о томе известити срески НОО,
- срески НОО од надлежне команде подручја и команди места
- сви НОО од оперативних јединица преко надлежних команди места или у хитним случајевима. Јединица која та средства тражи мора за то имати писмено овлашћење (наређење) од штаба своје бригаде или одреда или од штаба самосталног оперишућег батаљона.

7) Свако војно лице ма од које позадинске команде или ма од којег НОО тражи неко средство, мора за то имати уредно писмено овлашћење од своје надлежне команде (виших штабова или штабова батаљона) или од позадине војних команди.

8) Војни курири имају првенство на сва превозна средства која ће се назначити у њиховим посебним легитимацијама које важе као опште овлашћење за њих када путују службеним послом.

9) Свака војна команда или лице које узме превозно средство од НОО, мора потписати да је дотично средство примило и лично

⁹⁸ Изјава Љубомира Медаревића из Београда.

⁹⁹ Петар Законовић, Угљеша Јањетовић, Техничка служба у НОР-у 1941-1945, ВИНЦ, Београд, 1987, стр. 42.

¹⁰⁰ Зборник, том II, књ. 7, док. 55.

одговара за његову правилну употребу, очување и враћање на завршетку рока за који је средство узето. То лице нема право, осим у случајевима доказане више силе, такво средство држати дуже но што износи рок за који је средство добијено, нити смије ићи на даљи пут него што је било одређено приликом узимања тог средства.

10) Мјеродавно тијело за мобилизацију превозних средстава за пренос војне спреме и других војних потреба, за евакуацију, за војне радионице, болнице итд. јесте Економски одсек ВШ, који та средства тражи преко Отсека за војне власти у позадини или његових органа, а у случају хитности и директно од НОО, с тим да о употребљеним средствима извести одмах Отсек ВШ за војне власти у позадини и надлежни срески НОО.

11) За превоз рањеника превозна средства могу мобилисати посредно или директно од НО одбора и народа оперативне трупе и управа болнице. На свим превозним средствима рањеници и болесници имају првенство.

12) Само за превоз рањених и болесних војника, као и за превоз хитно потребне муниције, може се неко средство које је већ запослено другим теретом, растоварити и употребити, без обзира на раније дати задатак.

13) НОО који узимају од народа превозна средства, дужни су строго водити рачуна о правилној расподјели терета ове обавезе на народ. Они морају водити књигу о вршењу те обавезе, тако да се увјек зна чија су средства, колико пута, за који посао и за који рок била употребљена и на кога долази ред.

14) Свако превозно средство које неко војно или друго лице добије од НО одбора мора бити снабдевано *путним листом* на коме ће бити назначена врста средства, ко је власник, од кога је НОО добијено, у коју сврху, за које вријеме и где се оно и коме има вратити. У путни лист уноси се и опис животиње.

За отсјек, шеф
Јанко (Моша Пијаде)

Технички одсек Врховног штаба, који је на себе преузео одговорност за успостављање и одржавање саобраћаја на слободној територији, а нарочито у току зиме која је била на прагу, издао је Инструкцију о организацији и задацима техничког одсека при команди подручја. Војна подручја, која су раније издатим актима Врховног штаба учињена одговорним за успостављање и регулисање свих врста саобраћаја, упозоравају се на одржавање путева зими:

„Нарочиту пажњу треба обратити на организацију брзе интервенције у смислу поправке путева или чишћења истих од снега. За то треба створити извјесну количину резервног алата у магацину отсека (техничког) и организовати брзо прикупљање радне снаге из оближњих села. Нарочито је важно у зимско доба, на мјестима гдје се обично стварају велики намети треба направити дрвене ралице за сточну вучу и увијек спремне сточне запреге чим настане невријеме. Сва одговорност за непролазност путева на територији команде подручја, пада на шефа техничког отсјека команде подручја, а

нарочито ако је у питању пролаз војних транспората или војне поште“.¹⁰¹

На слободној територији Босанске крајине био је успостављен телефонски саобраћај. Телефоном су преношена разна наређења, примани извештаји и друго, што је имало значајног утицаја и на правовремено извршење разних превозења. Аутомобилска чета Врховног штаба углавном је коришћена за превозење трупа, па су и такви захтеви преношени телефоном. Почетком децембра 1942. ГШ НОВ и ПО Хрватске, тражио је камионе за пребацивање неких јединица у Лику. Захтев је преко телефона примио Моша Пијаде, шеф привременог управног одсека ВШ НОВ и ПОЈ и о томе обавестио заменика помоћника начелника Врховног штаба: „Синоћ у 19.30 ч. јавио се телефоном из ГШ Хрватске Владо Бакарић и замолио ме да одмах упутим каквог мотоциклисту до ВШ, по коме бих вам пренео тражење ГШХ... Питају, можете ли им послати један-два камиона за убрзање транспорта њихових трупа у Лику. Ако има, упутите их у Слуњ. Ја сам одмах тражио гаражу телефоном, али се она није одазвала. Онда сам послао једног војника да потражи Бећу (Бећо Лазовић, командир ауто-чете Врховног штаба

- прим. а.) али све до близу 10 сати навече није нигде могао да га пронађе, иако је обишао сва места где се могло претпоставити да би могао бити. Тако, због ове аљкавости гараже, ја нисам синоћ могао послати курира да стигне на време... Треба гаражи наредити и то ћу ја казати Бећу јутрос, да морају дежурати у гаражи и да се у свако доба мора знати где је командир“.¹⁰² Аутомобилски транспорт био је од велике користи, јер су моторна возила могла да понесу, у односу на остала средства, много веће количине материјала, али је пред крај 1942. године било све мање услова за његово коришћење.

У извештају који је начелник Техничког одсека доставио Врховном штабу почетком 1943. у вези могућности за одржавање аутомобилског саобраћаја, каже се: „... За сада на слободној територији нема услова за развијање ове врсте саобраћаја. Ми немамо сталних извора горива, а наше резерве су ништавне. Досадашњи рад секције (саобраћајне) Т.О.В.Ш. ограничавао се само на регулисање саобраћаја Оштрељ - Петровац - Бихаћ, а сада је и то престало, јер (је) наша резерва нафте спала на свега 600 лит. и ми смо решили чувати то за најважније сврхе.

Питање израде саугас-аутомобила стално је на дневном реду. Имамо могућности израде пећи на саугас, али немамо подесних за то аутомобилских мотора. Све машине које имамо (бензинске) су типа 'тур-мотора', т.ј. запремина цилиндара је мала, а мотор ради под великом туражом. Овакви мотори уопште не могу успешно да раде са саугас погоном. Ових дана покушаћемо са прерадом једног камиона марке Ђлитз' и ако успемо даћемо га у рад на одржавању поштанске везе Бихаћ - Петровац“.¹⁰³

¹⁰¹ Исто, док. 65.

¹⁰² Исто, док. 5.

¹⁰³ Архив Војноисторијског института, К.13, ф.5, док. 4

И поред тога што погонског материјала није било довољно, прера-споделом између јединица и штабова, редовно посредством Врховног штаба, гориво и мазиво је обезбеђивано за најнужније потребе. Из садржаја неколико депеша Врховног штаба, које су упућиване нижим командама или појединим члановима, може се видети начин решавања тог питања.

У другој половини октобра 1942. Врховни штаб упутио је из Оштреља депешу следеће садржине: „Оперативном штабу за Босанску крајину: Пошаљите превозно средство за 200 лит. нафте. Бензина немамо...”¹⁰⁴

Скоро у исто време из Врховног штаба упућена је порука Главном штабу Хрватске:.....Ако имате машинског, цилиндричног или моторног уља пошаљите нам, јер нам је потребно за одржавање саобраћаја...”¹⁰⁵

Октобра 1942, из Оштреља, начелник Врховног штаба послао је писмо Александру Ранковићу у вези коришћења аутомобила који је њему стављен на располагање, у коме га упозорава да ауто „Опел“ може лично користити и за њега одредити најбољег шофера, а возило пажљиво одржавати. Ранковићу је речено да треба из магацина 4. зоне узети око 400 литара бензина, како не би „ауто друга старог“ остао без горива.¹⁰⁶

Будући да су непријатељске групе на путевима слободне територије вршиле препаде на транспортна средства, Врховни штаб је упозоравао јединице да саобраћај преко Млиништа, као и онај пругом ка Врбљанима и Срнетици, треба обезбеђивати. У том циљу одређивана су одељења на погодним тачкама и слате патроле.⁰⁷

Крајем 1942. у Аутомобилској чети Врховног штаба извршене су промене старешинског кадра. За командира чете постављен је Бећо Лазовић, до тада шофер у чети, а за политкомесара Максим Заклан. Према казивању Илије Вукадиновића, њега је у другој половини новембра 1942. на дужности политкомесара Аутомобилске чете заменио Мирко Бурић.

Бећо Лазовић остао је на дужности командира чете до Неретве, када су возила чете бачена у реку.

Организација железничког саобраћаја на слободној територији Босанске крајине 1942. године

На територији Босанске крајине постојале су пруге уског колосека и индустријске пруге, углавном намењене за експлоатацију шума. Преко планинских масива Клековаче и Срнетице тим пругама била су повезана већа насељена места-Дрвар, Кључ, Јајце, Доњи Вакуф и Бугојно. Железничка пруга уског колосека полазила је од Личке

¹⁰⁴ Јосип Броз Тито, Сабрана дела, Комунист, Београд, том XII сто 127

¹⁰⁵ Исто, стр. 134.

¹⁰⁶ Исто, стр. 257.

¹⁰⁷ Исто, стр. 106.

Калдрме и преко Дрвара долазила до Срнетице. Одатле се један крак одвајао ка Санском Мосту и Приједору, а други преко Млиништа и Јајца до Бугојна. За експлоатацију шума са планине Грмеч израђена је индустриска пруга. Значајније станице на прузи Дрвар

- Бугојно биле су Оштрељ, Срнетица, Потоци, Млиништа, Шипово, Јајце, Доњи Вакуф. С обзиром на интензивну експлоатацију шума, на прузи је постојао одређени број вучних (локомотива) и возних (вагона) средстава, радионице, и искусно железничко особље, које је било основни носилац послова око успостављања партизанске железнице при поновном ослобађању овог краја.

Када је поново ослобођена и проширена слободна територија Босанске крајине, железничке пруге од Срнетице до близу Книна и од Срнетице до близу Шипова биле су у рукама НОВЈ, али су биле јако оштећене. Ради бржег савладавања растојања, већег превоза војске и народа, морало се приступити оправкама и активирати железнички саобраћај. Требало је извршити оправку пруге, мостова, локомотива, вагона, решити питање снабдевања водом, горивом и мазивом. Рад железнице су, пре свега, омогућиле знатне количине разног мазива, које су железничари из Дрвара Оштреља и Срнетице, склонили да не падне у руке непријатељу.

Прве оправке почеле су на прузи Оштрељ - Млиништа, а затим Срнетица - Бравско - Мијачица. После успостављања саобраћаја на овим пругама, почела је оправка пруге од Бравског ка Грмечу. Од Мијачице, дуж Грмеча, пруга у току рата није рушена, па се могла лакше оспособити за саобраћај. Грмечка пруга била је дуга око 30 км, са релативно великим осовинским притиском.

За оправку пруге требало је обезбедити велике количине колосечног материјала, а нарочито је било тешко обезбеђивање прагова. Прагови су сечени тамо где су услови за транспорт били најповољнији, али су сирови били јако тешки, па их омладинци нису могли носити на раменима, већ су их везивали и вукли. Због тога су радници, који су тесали прагове, једну страну заобљивали како би прагови при вучи лакше клизили по земљи. Омладина је велики број прагова извукла из шуме, утоварила у вагоне, разнела дуж пруге и уградила у колосеке. Шине, које су при рушењу пруге бачене у корита река, извлачила је омладина на рукама, а прикупила је и остали материјал за постављање колосека. Колики је посао требало обавити може се видети из податка да је за 1 км пруге потребно најмање 1.200 прагова и око 32 тоне колосечног материјала. Шине, које су ношене на рукама, биле су дугачке 15-20 м и тешке око 330-440 кг.

Партизани су, када је пре наиласка офанзиве требало темељитије порушити пругу, шине стављали на ватру да би се искривиле и постале неупотребљиве. Требало је, такође, решити проблем снабдевања водом, јер су сви резервоари за воду били оштећени. Да би се извршила њихова оправка требало је обезбедити одговарајући алат и материјал, као и стручно особље, а тога није било. Посебну тешкоћу чинило је повезивање водовода, јер није било цеви. Због тога су, уместо металних, убациване дрвене цеви, које су у оним

условима одлично послужиле. Дрвене цеви израђивале су партизанске радионице. У њима су направљене бургије (сврдлови дужине око 3,5 м, истог промера као и водоводне цеви. Овим бургијама су бушене јелове облице дужине 3 м и дебљине око 30 см. Са доста тешкоћа израђено је неколико стотина цеви. Те дрвене цеви састављане су кратким металним цевима, које су се под притиском увлачиле у отворе дрвених цеви. Овакве цеви полагане су у ископане канале, али нису затрпаване док се кроз њих не пусти вода, да би се видело дали негде вода отиче. Резервоар за снабдевање локомотива водом било је на сваких 40 км. Пошто је један број био порушен, вода се на тим местима морала дотурати цистернама или на други начин.

Релативно брзо успостављање железничког саобраћаја на слободној територији било је могуће и због тога што су припадници НОВЈ, пре наласка непријатеља, искључивали водоводе, скидали славине са резервоара и делове скретница, завлачили вагоне и локомотиве на споредне шумске огранке, а иза њих рушили пругу. Са локомотива су скидани сви витални делови и сакривани, а локомотиве збациване са колосека. На њих је набацивано суво лишће и ситно грање, а сви сјајни делови (венци точкова, одбојници и др.) премазивани су искоришћеним уљем, помешаним са земљом.

Код извођења радова, од којих је зависило активирање железничког саобраћаја, осећао се велики недостатак стручног кадра (инжињера и техничара). До друге половине 1943, када су почели пристизати, све послове обављали су квалификовани радници, надзорници пруга, бравари, машиновође и друго особље са железнице. Посебан проблем било је подизање и оправка порушених путних и железничких мостова, али је сигурност постигнута уградњом предимензионираног материјала, на пример дрвених греда у којима се није оскудевало. Оправке и други радови на железници у целој Босанској крајини били су јединствени. Бригу о раду железнице водила су војна подручја: подгрмечко и дрварско, а нешто касније и мркоњићградско.⁸

Из оцене да ће железница на пространој слободној територији Босанске крајине имати значајну улогу у транспорту, Врховни штаб је одмах по доласку захтевао да се неки делови пруге што пре оспособе за саобраћај. Рачунало се да ће се оспособљавањем пруге, у случају потребе, моћи брзо евакуисати велике количине материјала, пре свега храна и рањеници, а да ће и размештај болница поред пруге бити погодан, као и размештај Врховног штаба.

Будући да је та територија била у надлежности 1. босанског ударног корпуса, Врховни штаб је захтев за оспособљавање пруге поставио команданту корпуса, Кости Нађу.

Коста Нађ је у књизи „Ратне успомене 1942.“ записао: „По захтеву Врховног команданта, помоћник начелника ВШ Павле Илић - Вељко, писао ми је како треба оспособити пругу Млиништа - Срнетица - Дрвар и Срнетица - Грмеч, помоћу које можемо лако и

¹⁰⁸ Михајло Шкондрић, начелник саобраћајног одсека војне области 5. корпуса - сећања.

брзо превести све залихе хране у планине и децетралисати се. Осим тога, Тито је сматрао да ћемо уз пругу, на подесним местима сместити и болнице и све што нам је потребно. Пругом, писао ми је Вељко и аутобусним саобраћајем, на линији Мркоњић - Гламоч - Ливно, као и телефонским везама на истим линијама, постижемо брзу и сигурну везу са нашим јединицама и штабовима на ослобођеној територији. Тито је, у вези са оспособљавањем железничког саобраћаја, одлучио да свој штаб смести у Млиништима, где би се и штампарија сместила и тако би ту, на неки начин створили средиште командног и саобраћајног апарата. За успостављање саобраћајних веза, ВШ ми је писао: Можеш користити и друга Волођу (начелник техничког одсека ВШ - прим. а.), инжењера при Врховном штабу и уз то налог: ти би за остваривање ове везе имао да учиниш следеће: да организујеш оспособљавање ове железничке линије помоћу двеју локомотива које се брзо могу оправити (једна од 100 тона, друга од 60 тона). Њима недостају неки ситни делови арматуре.¹⁰⁹ Оперативни штаб за Босанску крајину ставио је Волођи на располагање свог начелника техничке службе, Фрању Клуза. Они су заједно радили на успостављању железничког саобраћаја." ... За оправку локомотива није било проблема... Све је то почело функционисати за циглих десетак дана" - пише К. Нађ - тако да је друг Тито већ 14. септембра са својим ужим штабом и пратњом прешао на Млиништа... Позадинаје функционисала изванредно."¹¹⁰

Партизанска железница на дрварском подручју крајем 1941. имала је у саобраћају 13 локомотива, око 46 разних вагона и три ралице за чишћење снега. Доласком Врховног штаба у Босанску крајину, у другој половини 1942, железнице се реорганизују и добијају назив Железнице народноослободилачке војске (ЖНОВ). Железничари Дрвара су у то време градили воз Врховног штаба, који је, осим локомотиве, имао три затворена теретна вагона и цистерну за воду. Воз је био постављен у Оштрељу, у тзв. „штуцу код Мићана“, а саобраћао је по потреби на прузи Оштрељ - Млиништа.

Како су путници доживљавали партизанску железницу, може се видети из записа члана Врховног штаба Саве Оровића..... Од Дрвара даље смо путовали железницом. То је за нас био велики догађај, јер смо у њој видели знак цивилизације. Наши довитљиви партизани оправили су једну стару локомотиву, вагоне и пругу, те саставили читаву композицију. Ложило се дрвима, па је локомотива стењала као сипљива и са доста закашњења стизала, али је ипак добро послужила. Оштрељ је био насеље за експлоатацију шума, а сада је пусто згариште без икаквог склоништа. Зато се ВШ морао сместити у железничким вагонима који су претходно за то адаптирани. Вагон (ВКта) је био подељен на два дела. У десном делу су становали Тито, др. Рибар, Иван Милутиновић и Зденка. У левом делу вагона су била лежишта на спрат и у овом делу су били смештени: Ф. Махин, Павле Илић-Вељко, Јошка (супруга Оровића - прим. а) и Саво Оровић, Сенка Јовановић и Бранка Савић, Арсо

¹⁰⁹ Коста Нађ, Ратне успомене 1942, Центар за културну делатност ССО, Загреб, 1979.

¹¹⁰ Исто.

Јовановић, Павле Савић и Цана Бабовић. Ту смо се задржали 20 дана имајући како-тако кров над главом. Смештај у овом нашем стану нимало није био удобан, нарочито када се услед рђавог времена морало и преко дана остати у тако скученом простору, где није било места ни да се комотно седи или да се што угодно ради. Морало се писати или куцати на коленима."¹¹¹

У Оштрељу су, смештени у вагоне Врховни штаб и ЦК КПЈ боравили од 9. октобра до 25. новембра 1942, с тим што је Врховни командант повремено аутомобилом одлазио у Босански Петровац, Бихаћ и оближња села. Док се налазио у Млиништу (где је са члановима ВШ ЦК КПЈ провео 25 дана)¹¹² врховни командант се интересовао за успостављање железничког саобраћаја, па је скренуо пажњу инг. Смирнову на мере које би требало предузети. У вези са тим

захтевом, инг. Смирнов каже: Још пре доласка на Млиниште, Тито ми је скренуо пажњу на неопходност да се железница Дрвар

- Млиниште - Јајце што пре оправи и покрене саобраћај. Он је имао податке, да се месне власти и дрварски железнички радници самоиницијативно већ радили на успостављању железнице, али да би то требало пожурити, форсирати правац према Јајцу итд. У Дрвар сам стигао преко Прекаје. Повезали су ме са два дрварска радника железничара из групе водећих дрварских активиста: Бошком Данићем, машиновођом и Љубом Медаревићем, отправником возова... Од Дрвара до Оштреља пруга је већ била поправљена. Локалне потребе нису захтевале оправку даље и радови су скоро сасвим обустављени. Не постоје неке нарочите потешкоће да се пруга релативно брзо оправи до Српнице, па и до Млиништа и даље према Јајцу, јер, ту, дубоко у шуми и није било великих рушења и колосек треба само такорећи 'освежити', после дугог стајања. Пружног материјала има довољно, а и стручних пружних радника. Бошко и Љубо радо се прихватају задатка да све то организују. Обишли смо све радове на прузи од Оштреља према Српници. И у ситницама се видело да ту раде професионалци и то сасвим квалификовано. Са возним парком стојимо знатно слабије, нарочито са локомотивама. Има их доста, али све су или дотрајале или тешко оштећене још за време устанка... Користећи делове од 8 растављених локомотива исте серије, радници у ложионици, под руководством Бошка Данића, већ састављају локомотиву 'дванајестицу', коју је Бошко годинама возио као линијски машиновођа. Бошко има нешто сакривених резервних делова и најфинијег материјала и алата... Надамо се многоме у Јајцу кад га освојимо. Ту је ложионица, локомотиве, а и технички магацин у фабрици. Не памтим које смо рокове одредили за долазак воза до Српнице и Млиништа, али знам да је то било нешто сасвим кратко... Напустио сам Дрвар са пуним уверењем да је наша партизанска железница у добрим рукама.¹¹³

Поступајући по захтеву Врховног штаба, задужени органи из Врховног штаба и нижих команди су, ангажовањем расположивих снага

¹¹¹ Саво Оровић, Ратни дневник 1941-1945, Хронометар, Београд, 1972. стр. 295.

¹¹² Јосип Броз Тито, Сабрана дела, том XII, стр. 309, Комунист, Београд, 1977-1985.

¹¹³ Владимир Смирнов, Инжињеријске ратне приче, Народна армија, Београд, 1972, стр. 46 и 47.

на слободној територији, успели да организују путни и железнички саобраћај. Међутим, до 1. јануара 1943. саобраћај на железници је био у доста лошем стању јер није постојао ред вожње, па је кретањем возова руководио свако, почев од команданта места у Дрвару. Тек у другој половини децембра 1942. успело се донекле средити саобраћајне прилике и извршити све припреме за увођење реда вожње, који је ступио на снагу 1. јануара 1943. Међутим и после тога нису били ретки случајеви да поједине команде и штабови траже да воз чека у станици Оштрељ или Млиништа и то на неодређено време.

Пошто су железничке пруге, које су радиле на слободној територији, биле у надлежности Техничког одсека Врховног штаба, овај одсек је крајем децембра 1942. обавестио штаб IV оперативне зоне (Далмација) НОВ и ПО Хрватске о томе да се уводи стални ред вожње на прузи Дрвар - Млиниште, у коме се каже: „Од 1. I. 1943. г. ступа на снагу ред вожње на железници Н.О.В. Дрвар-Млиниште. Овај ред вожње неће се мењати и нико не може тражити да воз чека транспорт рањеника и болесника. Они треба да се крећу према станици с обзиром на ред вожње на прузи. На станици постоји прихватилиште за рањенике и пролазнике. Детаљно обавештење добићете накнадно. Воз број 12 стиже са Млиништа у Дрвар у 10.30 сати. Воз број 11 полази из Дрвара за Млиништа у 14.25.“¹¹⁴ За четири месеца (септембар-децембар), ангажовањем инг. Смирнова као стручног лица при Врховном штабу, а касније као начелника Техничког одсека, а на иницијативу врховног команданта, на успостављању и одржавању железничког саобраћаја, постигнути су у таквим условима завидни резултати. Ванредним возовима до почетка 1943, а касније редовним, превезене су велике количине разног материјала, рањеници, старешине и команде јединица НОВЈ. Превожене су и комплетне јединице, на пример 2. пролетерска бригада, које превезене железницом од Млиништа за Дрвар, половином октобра 1942. „Од Протића и Берића (села у околини Млиништа)“, записао је командант 2. пролетерске бригаде, „све су јединице наше бригаде ишле путем до Млиништа, где смо се укрцали на воз за Дрвар... Док је воз стајао у Оштрељу, штаб наше бригаде је посетио друга Тита и остале другове из Врховног штаба у њиховој железничкој композицији, завученој у јелову шуму и адаптираној за рад и боравак...“¹¹⁵ Иако је у свакодневним непосредним контактима са врховним командантом и члановима Врховног штаба обавештавао о стању у саобраћају, а посебно железничком, начелник ТО је почетком 1943. поднео детаљан писмени извештај у коме је, за период од 10. октобра 1942. до 1. јануара 1943. изнео постигнуте резултате и планове за даљи рад. Будући да је извештај доста обиман, изнећемо неке акценте из рада сектора Саобраћајне секције Техничког одсека.

Од 6. септембра до 9. октобра 1942. радило се на оправци железничке пруге уског колосека Дрвар - Срнетица - Млиништа и

¹¹⁴ Зборник, том II, књ. 7, док. 72.

¹¹⁵ Љубодраг Ђурић, Ратни дневник, ВИЗ, Београд, 1966, стр. 44.

Срнетица - Бравско и даље према Санском Мосту. Број радника на оправци кретао се од 50 до 180, углавном старијих пружних радника вичних послу. Оспособљено је 124 км пруге, а за један км пруге требало је око 30 надница. Почетком децембра почело се радити на прузи од Млиништа према Јајцу и до нове године (1943), је поправљено око 23 км. Поправку ове пруге вршили су само мобилисани сељаци са подручја Мркоњић-Града и Јајца. Пошто Јајце у то време није било слободно, планирано је да се оправка пруге заврши до Шипова, а да се припреми материјал за изградњу моста преко реке Пливе, дужине 65 метара, за шта ће бити потребно око 30-35 радних дана. За пругу Дрвар - Книн прикупљени су подаци о врсти и количини потребних радова и израђен је предрачун, како би се могло приступити радовима чим се за то створе услови. За продужење оправке на прузи према Санском Мосту нису предузимане никакве мере, али је утврђено да оштећења нису теже природе. За одржавање пруге после оправке и пуштања возова у саобраћај, организоване су мале сталне партије људи. У извештају се, даље, каже да су до нове 1943. урађене све потребне мимоилазнице, уређен шумски колосек за болницу у Јасиковцу и колосек за Луњевицу ради превозења дрва, уређене водостанице, изграђене најпотребније бараке у станицама Млиниште и Срнетица, оспособљени помоћни колосеци у станици Дрвар, поново подигнута и уређена пруга око станице Потоци, израђено је око 13.500 прагова, извршен утовар 53 вагона огревног дрвета и друго.

Паралелно са оправком пруге, радило се на оправци локомотива и вагона, јер тог момента на прузи није било ниједне исправне локомотиве, а број исправних вагона био је впрло мали. Када се приступило раду, за оправку је изабрана најмање оштећена локомотива, али и на њој је требало урадити скоро 1/4 „штајерунга“, а све је урађено ручно и најпримитивнијим средствима. Највећа потешкоћа била је у проналажењу манометара за локомотиве. До 1. јануара 1943. пуштене су у погон 4 локомотиве, а пета је била оспособљена око 70%. Три локомотиве биле су тежине по 28 тона и по 180 коњских снага (ХП).

Од осталих, једна је била од 18 тона и 80 ХП, а једна од 36 т и 240 ХП. За оправку и изградњу вагона потешкоће су биле због недостатка дасака, све до пуштања у рад пилане у Дрвару, а онда је израђено 14 покривених вагона, а 62 отворених поправљено.

Железничке радионице нису оправљале само средства железнице, већ су радиле и друге послове. За рачун команде подручја и команде места у Дрвару оне су поправљале оружје, водовод у Дрвару, сељачка кола, па чак и поткивале коње. Тек када су формиране радионице техничких одсека војних подручја, железничке радионице су растерећене.

У плану Техничког одсека било је да се створи могућност за оправку још 10 локомотива, од којих су 5 биле по 96 тоне и по 700 ХП и око 100 разних вагона.

У периоду од 10. октобра 1942. до 1. јануара 1943. железницом је превезено око 14.600 тона материјала или 37.640 тона бруто, те пређено укупно 22.300 км.

Увођење реда вожње омогућило је повећање брзине на 25, па и 30 км на час. Набавком најнужнијих потреба осигурано је спољно осветљење на локомотивама, што је знатно побољшало кретање возова ноћу. Међутим, недостатак часовника и ручних светиљки није обезбеђивао услове за контролу возова.

Са 5 локомотива, са којима се располагало, било је могуће обезбедити два пара возова за 24 часа на релацији Дрвар - Млиништа, а по продужењу саобраћаја до Јајца и Книна и према Приједору, само један пар.¹¹⁶

Организација саобраћаја и транспорта у Словенији 1942. године

Половином 1942. већи део Долењске био је слободан. Главни штаб Словеније био је у селу Цеста, а интендантура Главног штаба у Старом Логу. За организацију путног саобраћаја и транспорта био је задужен главни интендант ГШ Словеније Франкич Мирко Тилен. У циљу извршења овог задатка, у селу Смука организован је превозни одељак, који је од транспортних средстава имао 1 путнички аутомобил, један камион и 5 мотоцикла. За одржавање и оправку средстава организована је мања механичка радионица.

Превозење материјала и рањеника вршено је на даљини 20-40 км све до Рошке офанзиве (16. јули - 4. новембар 1942) када је ГШ Словеније наредио да се два возила униште, јер је њихово извлачење било намогуће.

Возила која су била у саставу возног парка била су заплењена од непријатеља, или су по разним основама узимана од власника. За возила која су узимана од власника, главни интендант ГШ Словеније издавао је потврду о пријему средстава, а у њу је уношена и вредност возила изражене у италијанским лирама. Тако је, на пример, за путничко возило које је узето јуна 1942. од власника Моше Душана из Двора при Жужемберку, главни интендант издао потврду којом се потврђује пријем аутомобила марке Шкода, која је процењена на 40.000 лира.

На територији Долењске превоз материјала камионима и другим путним транспортним средствима организован је поново 1943, по капитулацији Италије.

Саобраћај и транспорт на мору 1942. године

Због важности мора као саобраћајнице, рат на њему водио се пре свега, ради осигурања слободног коришћења поморских комуника-

¹¹⁶ Архив Војноисторијског института, К.13, ф.5, д.4.

¹¹⁷ Мирко Франкич из Љубљане, сећања.

ција. Почеци илегалног саобраћаја на нашем обалном мору, названог „веза“, стварани су још пре почетка другог светског рата. Стога су одмах по дизању устанка на обали и отоцима оживеле и ојачале постојеће везе, да би се постепено шириле у подручјима где је то ситуација захтевала. Упркос потпуној превласти непријатеља на мору, на обалама и оточном подручју одвијао се скоро непрекидан партизански поморски саобраћај, мањим јединицама (чамцима) и на краћим одстојањима. Уз надљудске напоре скривања, привременог потапања пловила, честих измена строго конспиративних рута и места укрцавања и искрцавања, са отока на обалу и обратно, те са једних отока на друге, превожене су мање или веће групе бораца и руководиоца, курира, рањеници, народ, оружје и храна. Активност на мору у Хрватском приморју ограничила се на одржавање илегалних поморских веза. Оток Крк је са копном био повезан преко Журкова (код Кострене). Том везом прешли су први партизани са Крка. На другој вези од Климана на Крку до Качјака (4 км северо-западно од Цричвенице) одржавала се веза три пута недељно. За чамце који су се сусретали на средини канала лозинка је била три пута плесак длановима. У случају опасности, на Качјаку су се палиле ватре.

Везе са Рабом и Пагом успостављене су у јесен 1942. Са Раба је веза ишла на оточић Долин, одатле на Паг и даље до Призне под Велебитом. У Далмацији, везама су руководиле најближе месне партијске организације, а за сваку везу био је задужен по један члан Партије. Он је бирао и ангажовао поверљиве људе и погодна средства. Учесталост веза зависила је од тренутне ситуације на одређеном подручју. Неке везе су биле сталне, а неке повремене или привремене. Везе су почињале и завршавале се на тачно одређеном месту. Биле су то обично ненасељене увале и у њима је организовано отпремање, односно прихват чамаца. Људи и материјал који је пристизао за превозење задржавани су у илегалним сабирним станицама, а оне су се бринуле о прихвату, смештају, исхрани и свим другим потребама људи који су се у њима задржавали. За одржавање поморских веза на Јадрану коришћена су различита пловна средства, од плутајућих дрвених предмета, трупца, гондола и шајки, до спортских чамаца и моторних једрењака, али су ипак најчешће употребљавани моторни рибарски чамци или чамци на весла и једра.

Веза се скоро увек одржавала ноћу, а прелазак се вршио најкраћим курсевима и највећом могућом брзином.

Размах борбе на мору, обали и отоцима захтевао је и већа превозења морем. У таквим ситуацијама, чланови Партије који су радили на одржавању веза, користећи небудност стражара који је чувао пловна средства, „крали“ су их, њима одржали везу, а у свануће их враћали на своја места.

Моторни чамци сакривани су преко дана у шумарцима, а чамци на весла потапани су уз обалу. За превозења су коришћени и бродови обалне пловидбе, чији су власници или посаде сарађивали са партизанима. Одржавање поморских партизанских веза на мору

вршено је понекад и италијанским бродовима обалне пловидбе, које би партизани присилили да врше превозења за њих.

Међу значајне поморске партизанске везе, успостављене током 1942, биле су везе отока Раве са Олибом, Виром, Пашманом, Жутом и Корнатом, везе Ждрелца (оток Пашман) са Угљеном, Дугим отоком и Ижом, везе између Угљана и копна, (Петрчане, Кожино) и везе Задар - Ријека која се одржавала једном недељно бродском пругом на којој је саобраћао брод „Енрико Барони“ (бивши „Загреб“).

На подручју средње и јужне Далмације, отоци Бишево, Вис и Шолта имали су непосредну везу са копном у Сићеници на Далматинској плочи. Са Брача су на копно ишле две везе, обе преко Брачког канала.

У систему веза на подручју средње и јужне Далмације, Хвар је због свог положаја у односу на суседне отоке, полуоток Пељешац и Макарско приморје, имао истакнуто место. Партизански пункт у Богомољу имао је велику улогу за све време рата. Преко њега су се пребацивале на Биоково добровољци са Хвара, Пељешца, Корчуле и Виса. У обрнутом смеру прешли су многи рањеници и избеглице из Макаарског приморја када су тамо бесниле офанзиве. Велике заслуге за успостављање и одржавања ове везе имали су Фране Радованчић звани Билац и Драгомир Билчић.

Поред веза које су повезивале отоке међусобно и њих са копном, одржаване су везе и дуж Макаарског приморја, од Подгоре до Стрижева. Партизанска активност на мору 1942. доживела је снажан успон, посебно у водама Далмације, где је изграђен и учвршћен систем партизанских поморских веза.¹¹⁸

За мобилизацију и обучавање кадра, опремање чамаца и других мањих пловних објеката за препаде на мору, освајање непријатељских ратних лука и садејства са јединицама копнене војске, по наређењу врховног команданта НОВ и ПОЈ, при Штабу IV оперативне зоне формирана је Секција за ратну морнарицу, која је почела са радом 24. децембра 1942.¹¹⁹

Саобраћај и транспорт на рекама 1942. године

Под превозењем на рекама подразумевамо све преласке партизана преко река који нису имали карактер форсирања, као и илегални речни саобраћај на окупираним или полуослобођеним територијама. На деловима речних токова кроз ослобођену територију саобраћај се интензивно одвијао свим расположивим средствима.

Поред преласка који су били диктирани тренутним потребама, на рекама су успостављени и стални тајни канали везе између два оперативна подручја за превоз курира, бораца и разних терета. Више таквих канала било је на Купи, Сави, Дунаву, Тиси и Дрини.

¹¹⁸ Јован Васиљевић, Морнарица НОВЈ, ВИЗ, Београд, 1972, стр. 58-65.

¹¹⁹ Исто, стр. 71-73.

Осим тајних канала за прелазак преко река, на Дунаву се одржавао и илегални саобраћај дуж речног тока. Једна таква илегална „пруга“ успостављена је 1942. године између Београда и Белегиша и служила је за пребацивање добровољаца који су одлазили у партизане и разног материјала. Пребацивање су вршили рибари, којима је ситуација на Дунаву била увек добро позната, а превозило се углавном ноћу. Међутим, када је контрола била слабија, добровољци су се и дању и ноћу превозили директно до Белегиша моторним чамцем „Шиља“ или „Петерс“. У први је могло стати 5-6 људи, а у други 12-14.

Једно од масовнијих превозења у току НОР-а преко река извршено је 4. новембра 1942, када је око 1.000 бораца 6. источnobосанске бригаде и 3. (Сремског) одреда прешло преко Саве из Срема за Босну, узводно од Сремске Раче. Превозење је извршено са 20 чамаца, почело је увече, а завршило се око 2 часа после поноћи.¹²⁰

Закључак

Даљи развој народноослободилачке борбе у Југославији, све већи прилив бораца и формирање крупних оперативних састава - дивизија и корпуса, тражио је одговарајућа решења у оквиру војне позадине.

Транспорт, у условима када су потребе за дотуром и евакуацијом, у циљу снабдевања и збрињавања бројних јединица НОВЈ и војно-територијалних команди биле све израженије, 1942. године подмирује се коришћењем свих врста транспортних средстава. У јединицама ранга бригаде преовлађује товарни транспорт, који је повремено допуњаван запрежним и носачким. Статутом пролетерских бригада од фебруара 1942. предвиђено је да њихове коморе могу бити колске, коњске и механизоване. Оне су, међутим, још дуго биле само „коњске“, са товарном стоком, јер се на овај начин, у условима непостојања слободне територије и предвиђене употребе ових јединица на читавом југословенском ратишту, најбоље могле обезбедити снабдевање. У условима када је требало евакуисати веће количине заплењеног материјала, формирани су привремени састави товарне стоке или запрежних возила, која су узимана од становништва. Моторна возила која су била заплењена или узета по разним основама од месног становништва, коришћена су појединачно или у групама и све до друге половине 1942. од њих нису формиране аутомобилске јединице. Због све израженијих захтева за сопственим транспортом, а у условима релативно стабилне слободне територије на простору Босанске крајине, при Врховном штабу НОВ и ПОЈ, августа 1942, формира се прва аутомобилска јединица НОВЈ - Аутомобилска чета Врховног штаба, која ће, у офанзиви непријатеља почетком следеће године, одиграти значајну улогу у евакуацији рањеника. У другој половини ове године формирана је и Аутомобилска чета Главног штаба НОВ и ПО Хрватске.

¹²⁰ Исто, стр. 387-389.

За планирање и организацију саобраћаја за потребе Врховног штаба НОВ и ПОЈ, на ослобођеној територији формиран је саобраћајни орган - саобраћајна секција. Секција, која је формирана крајем 1942, била је у саставу Техничког одсека Врховног штаба НОВ и ПОЈ. То је први саобраћајни орган који је, са одређеним задацима, формиран у НОР-у.

Железнички саобраћај се релативно интензивно користио, а њиме су се, поред осталог, превозиле комплетне јединице НОВЈ, захваљујући у првом реду железничарима из редова НОВЈ.

Саобраћај на мору, због јаких снага окупатора које су контролисале акваторију, одвијао се илегално по систему „веза“, а њих су организовале месне организације КПЈ. Разним пловним средствима саобраћај је био успостављен између појединих отока и отока са обалом, као и дуж Јадранске обале између појединих места. Превозене су мање групе бораца, руководиоци, курири, рањеници и народ. Превозења су вршена строго конспиративним рутама, а „везе“ су биле сталне, повремене или привремене. У 1942. партизанска активност на мору доживела је снажан успон, нарочито у водама Далмације, где је учвршћен систем партизанских поморских веза.

Све већа активност на мору захтевала је координирано руковођење, због чега је Врховни штаб НОВ и ПОЈ, крајем децембра 1942, при Штабу 4. оперативне зоне Хрватске формирао Секцију за ратну морнарицу и одредио јој задатке које је она требало да извршава на мору.

На рекама у унутрашњости земље, тајним каналима вршена су попречна превозења илегалаца, партиских и војних руководиоца или групе добровољаца које су одлазиле у НОВЈ или бораца из партизанских јединица. И поред контроле саобраћаја на рекама, од стране окупатора и његових помагача, повремено је одржаван саобраћај и дуж речних токова, када су потребе то захтевале, уз помоћ мештана и рибара којима је стање контроле на рекама било познато. Преко река (Сава) организовано је и врло успешно изведено превозење и већих партизанских јединица (бригада), коришћењем месних средстава.

Саобраћај и транспорт у 1943. години

Војно-политичка ситуација на југословенском ратишту у 1943. години

У зиму и пролеће 1943. на југословенском ратишту вођене су две најдраматичније и најпресудније битке у НОР-у, битка на Неретви и битка на Сутјесци, познате као четврта и пета непријатељска офанзива. У њима је НОВЈ постигла велике војничке и морално-политичке успехе. Нанети су одлучујући порази квислиншким снагама, нарочито четницима Драже Михаиловића. У свету су расле симпатије за НОВЈ, која је пуне две године, без ичије помоћи са стране, водила тешку борбу за слободу и знатно допринела војним напорима антифашистичке коалиције. Успеси које су ослободилачке снаге постигле у првој половини 1943. били су резултат постојања крупних, добро организованих оперативних и осталих јединица НОВ и ПОЈ.

Док се водила битка на Неретви и Сутјесци и непосредно после тога, НОВ и ПО Хрватске ослободила је највећи део Лике (сем Госпића), Горског Котара, Кордуна, Баније, повезала дејства са НОВ и ПО Словеније, где је такође био ослобођен велики део Нотрањске и Долењске. У Славонији је створена велика слободна територија, а 12. дивизија је продрла у Хрватско загорје и ослободила Лепоглаву. У Босни су, 1. и 2. босански корпус, држали велику слободну територију, продрли до Саве и у долину Уне и Босне. У Србији је најјача концентрација ослободилачких снага била у централном и јужном делу, са све већом слободном територијом. У западној Македонији створене су нове ослободилачке јединице, као и на Косову. У Срему се ослободилачки покрет толико развио, да се могло приступити формирању бригада и дивизија. У Црној Гори и Санџаку дошло је до оснивања нових јединица и формирања слободне територије. Дејства јединица НОВ и ПОЈ по комуникацијама које је користио непријатељ и његовим упориштима ван територије на којој су вођене битке на Неретви и Сутјесци, била су од великог значаја за групацију око Врховног штаба. Продор оперативне групе дивизија Врховног штаба у источну Босну после битке на Сутјесци, утицао је на стварање нове слободне територије, обезбеђен је предах за сређивање јединица и за извршавање нових задатака који су уследили капитулацијом Италије.

Врховни штаб НОВ и ПОЈ, у домену изградње оружаних снага, 8. јануара 1943. издао је Наредбу о образовању и устројству војних власти у позадини, а почетком фебруара и Упутство о раду органа и јединица војно-позадинских власти. Издата су и друга наређења, којима се регулише увођење официрских чинов, питање одликовања, заклетве бораца, исхране и друго.

У априлу и мају 1943. у неке јединице НОВ и ПОЈ стигле су прве савезничке војне мисије, чиме је успостављена прва непосредна веза између Врховног штаба НОВ и ПОЈ и савезника.

До капитулације Италије на југословенском ратишту је била крајње сложена војно-политичка ситуација, али без обзира на то, оружане снаге НОП-а и даље су се успешно развијале, учвршћивале се старе и формирале нове јединице оперативне и територијалне војске.

У Црној Гори, средином маја 1943, формирана је команда Дурмиторског војног подручја, са шест команди места, али је 10. јуна расформирана. Септембра 1943. формирано је Никшићко војно подручје. У главном штабу НОВ и ПО Црне Горе и Боке, 14. маја формиран је одсек за војне власти у позадини. Крајем априла и почетком маја 1943. године 3. санџачка пролетерска бригада ослободила је западни део Санџака, у коме је успостављена народна власт и органи војно-позадинске власти.

Почетком 1943. непријатељ је у Хрватској знатно ослабио своје снаге због ангажовања против НОВЈ у биткама на Неретви и Сутјесци. После одласка 9. далматинске дивизије у састав оперативне групе дивизија Врховног штаба, крајем фебруара 1943. у Далмацији су остале мање партизанске снаге. Међутим, због сталног пристизања нових бораца формирају се многи одреди и бригаде. За руковођење јединицама формиран је Оперативни штаб за Далмацију. У другој половини августа обновљен је Штаб 4. оперативне зоне, који је узео под своју команду све ослободилачке снаге у Далмацији, чиме је престао да постоји Оперативни штаб за Далмацију.

У Горском Котару, Истри, Лици, Кордуну, Банији, Славонији, на Калнику, у Мославини и у Хрватском Загорју, због све повољнијег развоја ситуације и великог прилива бораца, формирају се нове јединице. Уочи капитулације Италије, на територији Хрватске била су два корпуса, седам дивизија и 22 бригаде, више партизанских одреда и јединица и органа војно-позадинске власти. У првој половини 1943. у Главном штабу НОВ и ПО Хрватске настале су одређене промене, тако да је тај Штаб тада имао два одељења, а у другом одељењу је био Одсек за војне власти у позадини и одсеци позадинских служби. На Плитвичким језерима 13. и 14. јуна формирано је Земаљско антифашистичко веће народног ослобођења Хрватске, па је Главни штаб НОВ и ПО Хрватске могао потпуније да се ангажује на вођењу оружане борбе, јер је све политичке функције преузело Земаљско веће.

У Македонији је у првој половини 1943. оружана борба достигла виши степен, почео је процес настајања оперативних састава и виших команди и штабова. Фебруара 1943. реорганизован је Главни штаб и одлучено је да се територије Македоније подели на пет оперативних зона, које ће руководити партизанским одредима.

У Словенији је почетком 1943. жариште ослободилачке борбе било у тзв. Љубљанској покрајини, где су се налазиле и главне снаге НОВ и ПО Словеније.

У Горњој је крајем јуна формирана 2. оперативна зона и 8. ударна бригада, у Штајерској је 6. августа формирана 6. словеначка брига-

да. У Словенском приморју, почетком 1943, дошло је до већег прилива бораца, па је за руковођење јединицама 21. фебруара 1943. формиран Штаб приморске оперативне зоне. По наређењу Главног штаба Словеније, 24. јуна су расформиране оперативне зоне и формиране 1. и 2. народноослободилачка дивизија. Пред капитулацију Италије у Словенији је било две дивизије, 4 бригаде и неколико одреда.

У Србији је, по одлуци ЦК КПЈ и Врховног штаба НОВ и ПОЈ, од фебруара 1943. требало прићи формирању крупнијих НОП одреда. На основу такве одлуке, већ од марта је почело формирање нових одреда, неки су обновљени (Црнотравски, Озренски, Чачански, Ваљевски, Космајски, Тимочки). Од 1. јануара до 9. септембра 1943, у Србији је формирано седам НОП одреда и два оперативна батаљона.

У Војводини је у првој половини 1943. ослободилачка борба била у даљем успону. У Срему је, почетком 1943, постојао одред чији је већи део снага био у Босни, од којих је у априлу формирана 1. и 2. војвођанска бригада, а на Фрушкој Гори је формирана и 3. војвођанска бригада. Ради лакшег руковођења јединицама, средином маја формиран је Оперативни штаб НОВ и ПО Војводине. Наредбом Врховног штаба НОВ и ПОЈ, од 2. јула 1943, формирана је 16. војвођанска НОУ дивизија. У Бачкој, Барањи и Банату ослободилачка борба поново је почела да узима шире размере, па је у Банату јануара 1943. формиран Севернобанатски одред, а у захвату Делиблатске пешчаре Јужнобанатски одред. Поред оперативних, у Војводини се формирају и органи војнопозадинске власти. У априлу је у Пећинцима код Руме основана команда војног подручја за Срем, у селу Новим Карловцима команда места Пазова, а у селу Вишњићеву команда места Шид. Од јануара до 9. септембра 1943. у Војводини је формирана једна дивизија, 3 бригаде и 5 партизанских одреда. По одлуци Обласног комитета КПЈ за Косово и Метохију од децембра 1942. на Косову и Метохији је, од јануара 1943, формирано више партизанских јединица, најпре одреда, а 7. априла је формирана партизанска чета „Бајрам Цури“. За руковођење оружаном борбом формиран је Главни штаб НОВ и ПО Косова и Метохије. Косовска и метохијска оперативна зона формирана је 6. јуна 1943.

Стварање првих дивизија и корпуса НОВЈ условили су даљи развој јединица и органа војно-позадинске власти крајем 1942. и почетком 1943. Врховни командант је 8. јануара 1943. издао Наредбу о образовању и устројству власти у позадини, којим се први пут у НОР-у детаљно разрађује устројство и задаци војне власти у позадини.

Ради руковођења јединицама и органима војно-позадинске власти у главним штабовима су формиран одсеци, слични оном у Врховном штабу, а у штабовима оперативних зона и корпуса обласни одсеци, ради извршавања задатака у обезбеђивању јединица НОВ и ПОЈ и усклађивања рада између грађанске и војне власти.

Према овом наређењу врховног команданта, у 1943. организују се јединице и установе војно-позадинске власти. По њему се поступа све до фебруара 1944, када су формиране корпусне војне области.¹²¹

После капитулације Италије, 8. септембра 1943, у већем делу Словеније, Хрватске и Црне Горе као и у западном делу Македоније, на делу Косова и у Херцеговини дошло је до масовног народног устанка и прилива нових бораца у НОВ и ПОЈ. У руке јединица НОВ и ПОЈ на овим просторима пало је готово комплетно наоружање 12 италијанских дивизија. НОВ и ПОЈ добијају око 80.000 нових бораца. Ослобођене су велике територије и цео јадрански појас, од Трста до Улциња, осим неколико градова. Као резултат масовног прилива бораца у НОВЈ, на територијама где су се налазиле италијанске окупационе трупе формирано је 38 бригада, 8 дивизија и 4 корпуса, а основана је и Морнарица НОВЈ. И у другим крајевима ситуација је била слична. Прилив нових бораца у Србији омогућио је формирање 4 бригаде, у Македонији две. У периоду после капитулације Италије, највећа стратегиска групација НОВЈ налазила се у борби против немачких дивизија које су продирале према Јадрану.

Огроман ратни плен изменио је организацијско-формацијску структуру НОВЈ. Појачана је ватрена моћ, ослобођене територије се стабилизују, повољније су могућности за снабдевање. Међутим, оскудевало се у стручним кадровима, а није било времена да се овлада толиком техником, услед брзе реакције немачких трупа.

У другој половини 1943. у саставу НОВЈ почињу се стварати видови оружаних снага. По ослобођењу великог дела Јадранске обале и масовног прилива бораца, оформљен је велики број морнаричких јединица и команди, које су са копненим јединицама примиле на себе одбрану обале и отока, одржавање саобраћаја на мору, евакуацију ратне технике, рањеника, болесника и друге задатке. Од пловних средстава добијених од народа формиране су прве мање морнаричке јединице наоружаних бродова. Половна средства веће тонаже заплењена су од Италијана. У Хрватском приморју је 24. септембра основана Команда морнарице за Хрватско приморје и Истру, која је имала транспортни пловни парк од 7 пароброда, око 30 моторних једрењака и двадесетак мањих бродова.

У средњој и јужној Далмацији, при Команди сплитског војног подручја, успостављен је одсек за поморски саобраћај, са задатком да организује превоз људства и материјала из Сплита за ослобођене отоке. Када је 25. септембра евакуисан Сплит, Одсек за поморски саобраћај пребацио се у Стариград на Хвару, у саставу Средњедалматинског оточног подручја. Првих дана октобра, по сугестији партиског руководства Далмације, у Бари (Италија) је упућена група морнаричких старешина, што је претходило стварању Делегације НОВ и ПОЈ у јужној Италији и стварању Базе НОВ и ПОЈ у Барију.

¹²¹ Никола Анић, Секула Јоксимовић, Мирко Гутић, Народноослободилачка војска Југославије, Војноисторијски институт, Београд, 1982, стр. 230-274.

Пошто су сазрели услови, наредбом врховног команданта од 18. октобра 1943, формирана је Морнарица НОВЈ, у чијем саставу је био и Одсек за поморски саобраћај.

После капитулације Италије, у руке НОВЈ пало је неколико непријатељских авиона на аеродромима у Словенији и Хрватској. На аеродрому код Горице у Словенији 9. септембра заплењено је 11 авиона, од којих је само један био исправан. На аеродрому Гробничко поље код Ријеке заплењена је већа количина ваздухопловног материјала и два неисправна авиона. Са још неким авионима заплењеним на аеродромима Метлика, Жумберак и другим те прелетањем исправних са једног на други аеродром, на аеродрому код Бунића (Лика) формирана је ваздухопловна јединица под називом „ГШХ-1“ ваздухопловна база. База је имала бројне позадинске елементе, које су чинили припадници ваздухопловно-техничке, саобраћајне и других служби. Расформирана је почетком октобра, а људство упућено у састав 1. ваздухопловне базе у Ливну.

У Дивуљама код Сплита заплењен је један хидроавион, па је формирана хидропланска станица у Врањици, у чијем је саставу било и људство за обезбеђење саобраћаја. Станица је 26. септембра пребачена у Стариград на Хвару, где је 6. октобра, због губитка авиона, расформирана.

Због све повољније ситуације Врховни штаб је почео стварање ратног ваздухопловства. Први орган, Одсек за ваздухопловство при Врховном штабу НОВ и ПОЈ, настао је 3. јануара 1943, али због непријатељске офанзиве и битке на Неретви није функционисао. Почетком септембра при Врховном штабу формирано је Ваздухопловно одељење, а 14. октобра 1943. по наредби Врховног штаба формирана је 1. ваздухопловна база. База је била потчињена Врховном штабу, а имала је задатак да уређује летишта, организује обуку ваздухопловаца и др. У саставу Базе била су два авиона, од којих један транспортни. Када су авиони уништени, људство је крајем 1943. пребачено у Италију, а затим у Африку, где је настављена обука и прикупљање нових пилота. Од људства 1. ваздухопловне базе и осталих кадрова у пролеће и лето 1944. формиране су 1. и 2. ескадрила НОВЈ.¹²²

После капитулације Италије почело је формирање аутомобилских јединица вишег ранга. Први аутомобилски батаљон формиран је при Главном штабу Хрватске, 24. септембра 1943, који је касније преименован у 1. ауто-батаљон Команде позадине Главног штаба Хрватске. У Пазину је истог дана формирана Главна ауто-команда Оперативног штаба за Истру. С обзиром на знатан прилив моторних возила, у неким дивизијама главних штабова Словеније и Хрватске формиране су ауто-чете, као и у неким бригадама које су дејствовале на подручју бивше италијанске окупационе зоне.¹²³

¹²² Исто, стр. 316-318.

¹²³ Исто, стр. 323.

Мере врховног штаба НОВ и ПОЈ за организацију
саобраћаја и транспорта у 1943. години

Пораст броја јединица НОВ и ПОЈ и стварање широке и компактне слободне територије, пред све команде партизанских јединица, а посебно пред Врховни штаб, постављао је разна компликована и неодложна питања у вези са организацијом живота и рада на ослобођеној територији. Будући да је слободна територија била велика, за успешно командовање јединицама и снабдевање војске и народа било је неопходно, поред осталог, успостављање саобраћаја и веза. Настављајући активности из претходне године, у којој су регулисана нека значајна питања за даљи развој саобраћаја и везе, Врховни штаб НОВ и ПОЈ је почетком 1943. издао Уредбу о организацији поштанског и телеграфско-телефонског саобраћаја на ослобођеној територији“, којом су одређени врло конкретни задаци референту саобраћаја Техничког одсека Врховног штаба. Стављено му је у задатак да у реду вожње за средства путног и железничког саобраћаја регулише начин преношења поште, као и одговорност за пријем, пренос и предају поште. Преношење поште моторним возилима и железницом предвиђено је само у случајевима када за то постоје услови, док се пошта начелно превозила поштанским колима са коњском вучом. Поштанска кола, која су надлежност управника поште, укључују се у саобраћај по реду вожње, који прописује референт саобраћаја Техничког одсека Врховног штаба НОВ и ПОЈ.

Извод из Уредбе ВШ садржи следеће одредбе:
ВРХОВНИ ШТАБ
НОВ и ПОЈ
1. I. 1943 год.
Положај

(Зборник, ТОМ II, књ. 7 док 76)

УРЕДБА

о организацији поштанског и телефонско-телеграфског саобраћаја
на ослобођеној територији

Опште одредбе:

6. - Референт саобраћаја Техничког отсека ВШ у саобраћајном реду вожње моторних и железничких возова, регулисаће који ће од њих преносити пошту.
8. - Помоћници шофера на моторним возилима и возовође возова, предвиђених по реду вожње да преносе пошту, одговорни су за пријем, пренос и предају поште.
38. - Пошта се превози начелно поштанским колима са коњском запрегом. У случају да на извесним релацијама постоји стална вожња моторним колима или железничким возовима, онда се користе ови.
40. - Употребу поштанских кола врши управник поште, само за превоз поште и курира. Превозење се врши по реду вожње који прописује референт саобраћаја Техничког отсека ВШ.

Овом Уредбом се по први пут од стране ВШ, одређују конкретни задаци референту саобраћаја, који ће се касније, посебно у организацији веза на слободној територији, знатно проширити.

Почетком године, ВШ је регулисао и питање надлежности у експлоатацији моторних возила. Пошто су до тада нека питања (расподела заплених возила и снабдевање горивом) била у надлежности Економског отсека ВШ, од почетка нове 1943. сва питања у вези са експлоатацијом моторних возила, преносе се у надлежност Техничког отсека, о чему су обавештене све ниже јединице и команде НОВ. Садржај обавештења нижих команди о овим питањима, може се видети из одговора Техничког отсека ВШ штабу 1. босанског корпуса, који је крајем децембра 1942. од ВШ тражио бензин за своја возила.

ВШ

НОВ и ПОЈ

Техн. одсек

Штабу 1. босанског корпуса¹²⁴

Положај

Пошто сва питања у вези експлоатације моторних возила спадају у надлежност овог одсека, Економски одсек ВШ уступио је нама ваш допис од 23. XII. 1942 г. у којем ви тражите бензин за теретна кола. Сав расположиви бензин, а то је незнатна количина, узет је од стране ВШ за снабдевање путничких аутомобила ВШ и од те количине не би се могло ништа одвојити. Ми, шта више, немамо много ни нафте и цео наш аутомобилски саобраћај вероватно скоро сасвим ће бити укочен. Обавештавамо вас да смо предузели кораке и на добром смо путу да организујемо куповину бензина и нафте на неослобођеној територији Далмације и чим нам почне пристизати бензин, одмах ћемо и вама одвојити извесну количину. Само, наравно, не можемо вам одредити време када ћете га добити.

С. Ф. - С. Н.

Инг. Владо С.

4. I. 1943.“

Како се види, већ од почетка 1943. сва питања у вези експлоатације моторних возила (планирање, организација и извршење превоза) преузео је саобраћајни орган Техничког одсека Врховног штаба, па није било никаквих разлога да се тиме баве неке друге службе - економска или интендантска.

Наредбом од 8. јануара 1943. врховни командант НОВ и ПОЈ извршио је допуну раније издате наредбе о устројству и задацима војних власти у позадини. Према тим допунама, војно-позадинске власти ће сва питања из области регулисања и контроле саобраћаја решавати по упутствима Техничког одсека Врховног штаба, односно његовог референта саобраћаја. На основу ове наредбе, начелник Техничког одсека издао је инструкцију о организацији и раду техничког одсека команди војних подручја, док су детаље разрађивали и

¹²⁴ Зборник, том II, књ. 7, док. 82.

достављали нижим командама начелници секција (референти) Техничког одсека Врховног штаба. Будући да је у његовој надлежности било одржавање путева на слободној територији, начелник Грађевинске секције Техничког одсека инг. Жива Ђорђевић припремио је и доставио одређеним војним подручјима Упутство за рад техничког одсека. У упутству за рад Техничког одсека, Подгрмечког ВП, подручје се обавезује да своју организацију постави тако да може брзо извршити оправку путева и одржавати их у исправно стање првенствено путеве ван насељених места. У вези са овим, требало је одмах сазвати све председнике НОО села кроз која пролазе важни путеви, као и председнике НОО оближњих села и ставити им у дужност да у случају прекида саобраћаја на важним путевима услед елементарних непогода (снег, провала облака) у најкраћем року очисте пут ради успостављања саобраћаја. Председници НОО били су дужни да одреде по једног човека који ће два пута дневно проћи део пута који пролази кроз њихово насеље и види какво је стање. Органи техничког одсека војних подручја упозорени су да послове на оправкама путева организују тако да се саобраћај не зауставља, а шеф техничког одсека мора знати стање на путевима у свако доба, посебно на путевима за аутомобилски саобраћај. Оправку железничких пруга и мостова на њима не врше органи ВП, јер је то у надлежности Техничког одсека Врховног штаба НОВ и ПОЈ. Ако на територији ВП постоји исправна железничка пруга и возни парк, она се не сме стављати у саобраћај, сем у случају нужде, али и тада тражити одобрење Врховног штаба. У Упутству је речено да Технички одсек Врховног штаба НОВ и ПОЈ располаже свим врстама и количинама горива и уља и он даје одобрење за њихово коришћење.¹²⁵

Путни саобраћај и транспорт на слободној територији Босанске крајине 1943.

Почетком 1943, уз предузимање мера које је наређивао Врховни штаб, саобраћај се на путевима одвијао отежано, али су основни задаци у транспорту, коришћењем транспортних средстава свих врста, извршавани. И Врховни командант као и чланови Врховног штаба, у извршавању својих задатака путовао аутомобилом по слободној територији путевима: Гламоч - Дрвар (преко Рора); Оштрељ - Босански Петровац - Бихаћ; Гламоч - Млиништа - Мркоњић и Дрвар - Босанско Грахово - Ливно. Аутобуски саобраћај био је организован на линији Ливно - Гламоч - Роре - Дрвар - Бихаћ, а аутобус је био из састава Ауто-чете Врховног штаба. О Титовим путовањима аутомобилом по слободној територији остало је доста записано. Писали су команданти јединица, као што је Коста Нађ командант 1. босанског корпуса, чланови Врховног штаба, као и они који су се у то време налазили на служби при овом штабу.

¹²⁵ Зборник, том II, књ. 7, док. 84.

Јануара 1943. Врховни командант је дошао у Српске Јасенице источно од Бихаћа са циљем да изврши смотру јединица 4. крајишке дивизије. Путничким аутомобилом, у пратњи мотоциклиста и других возила, а свој утисак са дочека Коста Нађ је описао: Испред кола врховног команданта био је то онај ауто што сам му послао из Бихаћа 4. новембра (моторбициклист, а иза Титовог аутоа још један. У првим колима, осим Тита, био је председник извршног одбора АВНОЈ-а). Др. Иван Рибар и члан тога одбора и ВШ, поп Влада Зечевић...

Један од бораца из Пратеће чете Врховног штаба записао је: „... Друг Стеван и ја (Богосав Митровић Шумар, генерал-мајор у пензији), са једним водом бораца наше чете, пратили смо друга Тита у камионима са митраљезима на готовс. При кретању, један камион је ишао испред путничких кола, а други позади. Од личних пратилаца, друг Никица Прља је возио аутомобил...¹²⁷

Таква иста пратња била је обезбеђена и када је Тито, док је боравио у Бихаћу, ишао да посети Слуњ.

Владимир Дедијер је путовао аутобусом, који је возио на релацији Бихаћ - Ливно и о том путовању у Дневнику записао: „... Јури наш аутобус од Рипача низбрдо ка Липи и Врточу..." Аутобус је у једном засеоку, кривицом пастирице прегазио прасе. Један од путника је платио детету прасе, предао прасе шоферу и рекао: ово Мика Белић части ауто чету за Божић“. За превозење материјала, па и старешина и команди партизанских јединица, када није било моторних возила или се нису могла користити, коришћена су сва друга превозна средства, јер све је било брже и лакше него ићи пешке. Сигурно превозно средство зими по снегу су саонице са коњском па чак и воловском вучом, иако је путовање могло потрајати и сатима. „Мраз је велики“ - записао је Дедијер у свом Дневнику 18. јануара 1943 - брзо се возило на санкама и за 6 сати стигосмо у Бихаћ. Бихаћ је од 4. новембра 1942. до 29. јануара 1943. био слободан.

Организација саобраћаја на слободној територији западне Босне, постављена углавном по начелима и захтеву Врховног штаба, ушла је у 1943. годину са малим али значајним искуствима, која ће бити од користи за рад у скоро немогућим условима које је наметала 4. непријатељска офанзива.

Организација саобраћаја и транспорта У IV непријатељској офанзиви

Општи полет ослободилачке борбе омогућио је стварање крупних јединица НОВ-бригада и дивизија и АВНОЈ-а као централног политичког народног представничког тела југословенских народа, чиме су биле угрожене све позиције окупатора и квислинга у Југославији.

¹²⁶ Коста Нађ, Ратне успомене 1942, Центар за културну дјелатност ССО Загреб, стр. 541.
¹²⁷ Богосав Митровић Шумар, Уз Врховног команданта, Фонд НОБ Подриња, Шабац, 1975.

Немачка врховна команда је због тога решила да предузме велике зимске операције против главнине НОВЈ у Босни и Хрватској, а да се офанзива изведе у неколико етапа. У првој етапи (I/eJз I) да се униште партизани на простору Карловац - Огулин - Госпић - Книн

- Босански Петровац - Приједор - Глина; у другој етапи (I/eJз II) на простору Дрвар - Гламоч - Ливно - Јајце - Кључ. У трећој етапи (I/eJз III) Италијани је требало да разоружају четнике у Херцеговини, Далмацији и Црној Гори, али до тога, због измене плана, није дошло.¹²⁸

Врховни штаб НОВ и ПОЈ одлучио је да са Главном оперативном групом пређе у противофанзиву према Херцеговини, Црној Гори и Србији, а ово извести у три етапе: I - Неретва, II - Дрина и III — Лим.¹²⁹

Офанзива непријатеља почела је 20. јануара 1943. У то време, на слободној територији Босанске крајине и Хрватске одвијао се живот прилагођен условима зиме и борбеној ситуацији.

Радионице, које су поправљале наоружање и другу опрему, а нешто и саме производиле, радиле су у Дрвару, на Грмечу, у Прекаји, Бијелим Потоцима и на Пљешивици. У организованим складиштима, на више места на слободној територији, чувало се наоружање, муниција, бомбе и друга опрема, одакле су се снабдевале партизанске јединице.

У Дринићима је радила штампарија ЦК КПЈ, која је касније, почетком офанзиве, пребачена у Гламоч. У планини Грмеч и око Босанског Петровца и Дрвара било је, у партизанским болницама, неколико хиљада рањених и болесних бораца.

Пре почетка офанзиве већи део јединица НОВЈ налазио се на положајима на периферији слободне територије: 1. босански корпус са 4. дивизијом према Козари, Санском Мосту и Босанском Новом;

5. дивизија ка Санском Мосту и Приједору; 1. хрватски корпус - 6. дивизија ка Грачацу; 7. дивизија према прузи Сисак - Суња- Дубица и Суња - Босански Нови; 8. дивизија око Војнића и Слуња; Приморско-горанска група бригада у рејону Плашки - Огулин; Група дивизија при Врховном штабу 1. пролетерска према Прњавору - Теслићу и Бањој Луци; 2. пролетерска дивизија ка Босанском Грахову; 3. дивизија ка Травнику, Доњем Вакуфу и долини реке Босне.¹³⁰

Врховни штаб налазио се у рејону Бихаћа. Успостављени путни и железнички саобраћај, уз велике напоре војно-територијалних и органа народне власти одржаван је и у зимским условима захваљујући пре свега ангажовању Техничког одсека Врховног штаба и његове саобраћајне секције, као и Аутомобилској чети Врховног штаба која је у евакуацији рањеника, која је претходила, имала не малу улогу. Велику помоћ у евакуацији пружиле су и војно-територијалне команде, команде места и војних подручја, преко којих је вршена мобилизација коња и запрега и обезбеђивани други услови за успех евакуације.

¹²⁸ Војна енциклопедија I, књ. 2, изд. 1959, стр. 326.

¹²⁹ Владо Стругар, Југославија 1941-1945, треће издање, Партизанска књига, Љубљана и ОУР МОНОС, Београд, 1978.

¹³⁰ Војна енциклопедија II, књ. 2, изд. 1971, стр. 275.

Пошто се непријатељ није придржавао међународне конвенције у односу на ратне заробљенике, рањене и болесне партизани, већ их је убијао, Врховни штаб је предузео мере за њихово спасавање евакуацијом на сигурна подручја (централна Босна, Лика, Далмација). Како за то није било времена, с обзиром на зиму, темпо и опсег непријатељских операција и тешке услове зиме, Врховни штаб је одлучио да Централну болницу са рањеницима и болесницима покрене правцем наступања Оперативне групе дивизија тј. у правцу Херцеговине. Од тада сви планови и дејства, посебно Оперативне групе одвијаће се у знаку борбе за спасавање рањеника.¹³¹ Ситуација је тим више била компликована, јер се збег од око 40.000 цивилног становништва, углавном из западне Босне, повлачио са јединицама НОВЈ, ка преосталом делу слободне територије. Људство са Кордуна и Баније већим делом пребацило се на територију Лике, док је око 6.000 људи, жена и деце стигло са војском у Гламочко поље и Ливно.¹³²

Најважнији задатак Врховног штаба у тој ситуацији било је спасавање рањеника, а главни проблем како обезбедити транспорт. На располагању је било мало путних и железничких транспортних средстава, а и оно што је било није се могло у потпуности користити по снегу и ниским температурама. Због тога је, употребом транспортних средстава НОВЈ, а добрим делом и оних са територије, руководио Врховни штаб и Врховни командант лично илије поједине чланове Врховног штаба слао на одређена места да организују или утичу на организацију транспорта и саобраћаја.

Једина транспортна јединица, на коју је могао рачунати Врховни штаб, била је његова Аутомобилска чета, коју је због велике потребе морао делити, тако да није коришћена само за евакуацију рањеника, иако је то био главни задатак. Нужно је било обезбедити што више запрежних возила и товарних коња од мештана на правцу кретања рањеника, али њих није било довољно јер су сељаци у непријатељски расположеним селима онеспособљавали кола а стоку сакривали. Партизанска села била су спаљена. За евакуацију рањеника разрађен је и успостављен систем транспорта, у коме је ипак основни носилац транспорта била Аутомобилска чета Врховног штаба. Возила чете су, међутим, коришћена и за друге потребе, што је имало одређени утицај на евакуацију. У извештају шефа Санитетског одсека Врховног штаба од 15. марта 1943. каже се: потребно је променити читав систем нашег транспорта. Прво, неопходно је потребно Ауто чету ставити под чвршћу команду и онемогућити оваква задржавања каква смо горе навели.¹³³

Какви су све проблеми у организацији транспорта били и како су решавани, може се видети из садржаја једног броја сачуваних докумената Врховног штаба, као и записа учесника у 4. непријатељској офанзиви. Евакуација рањеника из болница у рејону Босанског Петровца, почела је 6. фебруара 1943. и то путем преко Дрвара, а

¹³¹ Исто.

¹³² Исто, стр. 276.

¹³³ Зборник, том II, књ. 8, док. 135.

железницом преко Оштреља и Срнетице до Млиништа. Евакуација шумских болница петровачког болничког центра изведена је у потпуном реду. Транспортна средства била су најразличитија: од коњских самара и воловских кола, до железнице и камиона. За пренос рањеника носилима стајало је на располагање неколико стотина омладинки. За транспорт је било припремљено око 2.000 рањеника и болесника. Из Јасиковца је 600 заразних болесника евакуисано до Млиништа железницом, а затим коњима и колима, кроз снежне мећаве у Гламочко Поље.

Неколико дана од почетка евакуације начелник Санитетског одсека Врховног штаба послао је извештај о току евакуације, у коме је, поред осталог, тражио да се сва моторна возила ставе на располагање Санитетском одсеку за пребацивање тешких рањеника (било их је око 700 - прим. а.) и да се тој ауто-колони придода један добар командир шофер (друг Бећо). Будући да је евакуација припремана и извршавана на великом простору, тражио је да му се стави на располагање једно моторно возило (лаки ауто), које ће само он користити. Колонa рањеника била је дуга око 100 километара.¹³⁴

Врховни штаб је на почетку евакуације упутио на најосетљивија места један број својих чланова, ради утицаја на организацију саобраћаја и транспорта, који су о току евакуације непрекидно извештавали врховног команданта. На основу њихових и других извештаја, Тито је доносио одлуке и наређивао шта треба радити. Тако је Александру Ранковићу наредио да саопшти начелнику санитета да рањенике гура даље од овог терена и да их размести од Гламоча до дувањских села, а да ће он дати заповест када треба даље да крећу. Тифусаре је требало сместити у Гламочко поље, а за њихов превоз и превоз тешких рањеника, Врховни штаб је дао камионе.¹³⁵

Један од задужених да прати евакуацију и организацију транспорта био је и Владимир Дедијер. Он је 31. јануара 1943. у свом „Дневнику“ записао:..... На станици Оштрељ гужва. Евакуисано је преко 6.000 кг жита, дошла је болница са Грмеча, избеглице чекају воз, ту је 200 лаких рањеника, ауто-чета, мобилисани сељаци... Остало је нас 15 за воз преко Млиништа... Скоро ће 5 изјутра. Најзад креће наш партизански воз. Од 6 полупаних локомотива једва смо једну скалупили, али она иде упорно, саобраћај се на време обавља. Снег почиње да веје. После 6 сати вожње стигосмо на Млиништа... Дочекало нас је 20 тешких кола, а свака вуку по три пара волова. На једна се може товарити по 2.500 кг, а сада једва петина терета, јер је друм затрпан снегом. Пошто су наше штампарске машине одвучене аутом, то дајемо наша кола рањеницима". Штампарија ЦК КПЈ пребачена је из Дринића до Оштреља камионом, одатле возом до Млиништа, где су била припремљена кола за даљи

¹³⁴ Гојко Николиш, Корјен, стабло, паветина, Огњен Прица, Карловац, 1980, стр. 477.

¹³⁵ Зборник, том II, књ. 7.

¹³⁶ Владимир Дедијер, Дневник 1942-1943, Државни издавачки завод Југославије, Београд, 1946, стр. 86.

транспорт у Гламочко поље. Међутим, пошто је пут био проходан, штампарија је пребачена камионима, а запрежна возила су искоришћена за превоз рањеника.

Као члан Врховног штаба задужен да прати евакуацију, Терзић је 15. фебруара 1943. писао Павлу Илићу Вељку да извести врховног команданта:

„ТЕРЗИЋ, 15. II 1943 - Вељку да извести Старог; (евакуација је почела 6. фебруара. ... Са рањеницима тешко иде са транспортом, јер нам се стално квари ови аутомобили... Сада смо наредили да она два аутобуса и два лака камиона буду на располагању др. Гојку за рањенике, а тешки, велики аутобус, за евакуацију из Имотског. Неопходно су нам потребни камиони који су код вас (ВШ) за најкраће време, за превоз рањеника. Највећи део рањеника још је у Гламочком Пољу. Зато нам треба за пребацивање у Ливањско и Дувањско поље, односно села дуж ове комуникације, што више аутомобила. Ти ово изнеси другу Старом.¹³⁷ Камиона је, међутим, било мало, а и оно што је било тешко се могло користити због снега. Млиниште, које је представљало веома важну раскрсницу, јер се налазило на железничкој прузи Јајце - Српница и путу Мркоњић-Град - Гламоч, тада на неки начин претоварна станица, било је затрпано снегом, па су услови за коришћење камиона били врло тешки.

Због тога је у околним селима требало прикупити већи број кола и саоница са запрегама. Међутим и њих је било мало, јер су нека партизанска села спалили четници, а становништво непријатељских села је на сваки начин настојало да избегне овакву обавезу. Поред рањеника, требало је евакуисати ратни плен из неких места ближе далматинској обали, а у планинама расчистити путеве како би се и нешто мало аутомобила којима се располагало могло користити.

Пратећи стално ситуацију и дајући упутства и наређења шта треба чинити, врховни командант је из Шћита код Прозора, 15. фебруара 1943, писао Сретену Жујовићу Црном да тамо где се налази Врховни штаб нема кола ни стоке за вучу, јер су четници све опљачкали и попалили. Зато треба, упозоравао је, наћи санке у селима Ровно и Звирњача, на њих натоварити ствари Врховног штаба и упутити их друмом у правцу Шћита, а они ће у 18 сати упутити камион у сусрет да прими ствари и доведе их до њих.

Пошто је свако возило у овој ситуацији било драгоцено, Врховни штаб је тражио да се камион и аутобус којима је група Црног дошла до близу села Ровно врате назад у Дивно и даље за Имотски, где треба да се ставе на располагање штабу 9. далматинске дивизије, која је организовала евакуацију плена из Имотског: „... Ми смо упутили тамо друга Живу, кажу из Врховног штаба, инжењера са 5 пионира, да помоћу чете из села Ровно и мобилисаних мештана добро прочисти пут између Дивна и Шћита, као и да га непрекидно одржава у исправном стању, како би се несметано и сигурно могао обављати аутомобилски саобраћај...”¹³⁸

¹³⁷ Зборник, том II, књ. 7.

¹³⁸ Исто.

Прикупљање свега што би могло помоћи у евакуацији рањеника вршиле су команде места, у чијем раду је било и доста пропуста. Основни проблем у евакуацији рањеника био је транспорт. Ешелони рањеника морали су се што брже кретати, али се то није могло обезбедити јер су за транспорт коришћени углавном кола и коњи и по које моторно возило. Поред тога, снег је толико нападао, да се и оно мало камиона није могло користити за превозење рањеника из правца Млиништа ка Гламочу. Иако је свако средство за транспорт било драгоцено, због недостатка евиденције у војно територијалним командама, она се нису могла обезбедити, а неке од ових команди су тврдиле да таквих средстава више нема на њиховој територији. Тако је, на пример, Команда војног подручја у Ливну тврдила да су сва кола мобилисана и да раде на евакуацији, али су руководиоци који су од Врховног штаба упућени да прате евакуацију тврдили да тих возила још има по селима, јер се због слабе контроле оних којима су возила дала на коришћење појединци пошто приме задатак враћају својим кућама. Из Ливна за Гламоч пошло је 50 кола, а тамо је стигло само 10. Спроводник-партизан који је водио 7 кола остао је само са једнима, јер када је заспао сва кола, сем оних на којима је он био, су побегла.

Поред тога, у неким непријатељским селима било је и саботаже, власници су сакривали кола, ломили точкове и на друге начине избегавали обавезу. Органи војно-позадинске власти, међутим, за праћење стања на територији из своје надлежности нису били кадровски оспособљени, као ни у материјалном погледу. Командант подручја у Ливну тврдио је да возила више нема, иако их је било, а помоћник шефа Саобраћајног одсека подручја није знао да је пут код села Коричина, на правцу Ливно - Гламоч, завејан снегом, па су заглањени камион са тешким рањеницима ослободили радници „Борбе“, чистећи снег од 11 сати ноћу до 10 пре подне 17. фебруара 1943.

За прикупљање транспортних средстава за евакуацију, поред војно-територијалних команди, задуживане су и оперативне јединице, у случајевима када је то било целисходније, а нарочито када је требало брзо извршити евакуацију заплењеног материјала. Када је 17. фебруара 1943. ослобођен Прозор, помоћник начелника Врховног штаба је, након два дана, наредио Штабу 8. бригаде 7. банијске дивизије да мобилише транспортна средства ради евакуације плена.

У том наређењу се каже: У рејону ваше бригаде има доста товарних коња и кола са волујском и коњском запрегом. Потребно је да мобилишете што је могуће више товарних коња и кола, како бисмо у што краћем времену могли пренети храну, муницију и рањенике даље.“

У упутству штабу бригаде како транспорт треба организовати, стоји: „1. Са товарним коњима да пође и сељак као коњоводац или са колима као тералац,

2. На 10 товарних коња, или 5. кола, одредити једног друга партизана као спроводника и вођу транспортног одељења.

3. На сваку воловску комору, једног командира коморе. На сваку коњску комору и сву товарну комору, такође по једног командира коморе,

4. За сву комору коју је мобилисала ваша бригада, одредите једног команданта коморе.

Командант коморе, са овако мобилисаном комором, има да се јави помоћнику начелника ВШ у село Гмићи, 3 км северно од Прозора, у групи кућа између коте 946 и коте 469 на друму Прозор - Г. Вакуф, 20. II у 17 часова¹³⁹

У току евакуације врховни командант је повремено позивао делегиране чланове Врховног штаба код појединих јединица, ради извештавања о томе шта је све на плану организације транспорта и саобраћаја учињено и давање упутстава за даљи рад, или су га они писмено обавештавали.

Павле Илић Вељко, у извештају упућеном Врховном команданту 19. фебруара пише: „Према договору са вама на састанку од 17. овог месеца, учинио сам следеће: ... Бензин сам сместио на излазу из Прозора у једну кућу близу пећине, која је доста заштићена од бомбардовања и поставио сам за магационера једног друга из пратећег батаљона.

Што се тиче евакуације намирница, муниције и болнице из Прозора, ја сам то овако замислио:

- храну, арт. и пешадиску муницију да пренесем мобилисаним товарним коњима и колима до железничке станице Рама. Овде утоварити на воз и возом пребацити до Коњица, одакле опет мобилисаном комором до места где ћемо је сместити за дуже време. Сва муниција је у сандуцима, а храна у џаковима, тако да сељак неће моћи ништа да украде.

- за болнице сматрам да треба користити све камионе до Раме, возом од Раме до Коњица, аутобусима и камионима даље¹⁴⁰

Међутим, за остваривање оваког плана било је неопходно да се изврши оправка путева на правцу евакуације и организује формирање возова у станици где се предвиђало укрцавање. Пошто је за

овај задатак задужио 3. дивизију, Павле илић даље пише:..... У том смислу договорио сам се са Пером (Перо Ћетковић, командант 3. дивизије - прим. а.—) да оспособи друм и од расположивих локомотива и вагона формира 3-4 железничка транспорта. Било би добро да упутимо друга Волођу са пионирском четом у Раму, да на тој раскрсници организује саобраћај у том смислу¹⁴¹

Што се тиче превозења рањеника, помоћник начелника Врховног штаба сматрао је да камионима треба превозити само тешке рањенике до Прозора, јер ако се буду превозили и лакши рањеници то би ишло доста споро, а камиони би се доста искварили превожњем преко планина по тешком путу. Зато је предложио да се Терзићу нареди, да се сви камиони ставе на располагање Гојку

¹³⁹ Зборник, том II, књ. 8, док. 56.

¹⁴⁰ Исто, стр. 57.

¹⁴¹ Исто.

Николишу за превоз рањеника на носилима до простора Румбоци

- Прозор, а одатле на даље треба организовати други транспорт. Будући да су потребе за аутомобилским транспортом биле велике и непрекидно су расле, нужно је било макар и повремено њихово обједињавање ради веће ефикасности. У том смислу, 20. фебруара

1943. помоћник начелника Врховног штаба наредио је Штабу 3. дивизије да сва моторна возила која су они запленили, заједно са шоферима, ставе на располагање Врховном штабу за превоз рањеника и хране. Штаб дивизије упозорен је да се возила морају дати, јер је било случајева да јединице нису хтеле да дају возила које су заплениле.

У наређењу штабу 3. дивизије даље стоји:..... Кад заузмете Раму, од заплених локомотива и вагона формирајте бар једну композицију на коју поставите досадашње особље под контролом наших другова. Помоћу ових возова знатно ћемо олакшати превоз рањеника и материјала."¹⁴² И поред свих настојања да се транспорт рањеника што боље организује, за што се највише залагао Врховни штаб, било је пропуста у извршавању планираног, а неки пропусти су настајали и због преморености људства, нарочито возача.

О неким пропустима Владимир Дедијер, кога је Врховни штаб задужио да прати евакуацију, 18. фебруара 1943. је записао: „... Тек у четири ујутро, пошао сам камионом за Гламоч преко планине. После пет стигли смо у Гламоч... Стоји велики црвени аутобус са 32 седишта, а у њему пет партизана. Према плану требало је да аутобус крене још синоћ у десет, а он још стоји... Рањеници дрхћу... унели смо их у саобраћајну станицу да се огреју. Тешка ствар. Добили смо камионе и аутобусе, скоро 1.000 рањеника чека у Гламочком пољу, а због несавесности штаба групе транспорт се не врши... Пошто нисам могао нигде да нађем доктора Крауса, отишао сам у Главицу (село северозападно од Гламоча)... Тамо објашњавају да су шофери побегли и да нису хтели да чекају. Пронашао сам шофера аутобуса. Признаје да му је доктор Краус наредио да крене, али се правда да је преморен..."¹⁴³

Иако у до сада издатим прописима врховног штаба НОВ и ПОЈ о организацији и задацима саобраћајних органа нема података о томе да је предвиђена и организација саобраћајних станица, оне су, као она у Ливну, настајале при командама војних подручја као последица процене потреба у датој ситуацији. Саобраћајну станицу у Ливну организовао је референт саобраћаја војног подручја, а њен задатак је био да обезбеди превоз курира, појединих старешина НОВЈ и НОО, преноћиште и исхрану за возаче, да обезбеди гориво за пролазећа возила итд., па и загревање рањеника.

Први ешелони рањеника и болесника кренули су из Дувањског поља тек 19. фебруара 1943. Будући да је транспорт вршен сељачким колима и товарним коњима, а знатан део су људи носили на

¹⁴² Зборник, том II, књ. 8, док. 65.

¹⁴³ Владимир Дедијер, Дневник 1942-1943, Државни издавачки завод Југославије, Београд, 1946, стр. 115 и 116.

рукама, он се одвијао споро. Камioni заплeњени у борбама на Неретви нису могли знатније да га убрзају пошто су саобраћали само ноћу и на крајој деоници пута од Ливна према Прозору.¹⁴⁴

Чланови Врховног штаба који су руководили евакуацијом и даље су извештавали врховног команданта, о стању али су се и међусобно консултовали и помагали. Терзић је 22. фебруара 1943. упутио писмо Вељку, којим га обавештава да транспорт рањеника иде врло споро јер нема превозних средстава, а мали број камиона које су имали био је у квару, док су два дата за превозење штампарије „Борбе“. „Према томе“, пише Терзић, „ми смо скоро без икаквих моторних возила. Зато се не може рачунати на тако брз превоз - пренос рањеника какав захтева тактичка ситуација и организација марша уопште. Под овим условима, односно са овим превозним средствима, транспорт рањеника до Прозора трајаће и недељу дана. Ту је 3.000 рањеника. Зато је неопходно да најхитније упутите 5-8 камиона за пренос рањеника... Ја мислим да првенство у превозу имају рањеници. Зато сви други обзир имају да отпаду, уколико се односе на пренос неких других ствари, намирница и др.“¹⁴⁵

Када Коњиц није заузет, како је Врховни штаб планирао, врховни командант је наредио да се део рањеника врати у Босанску крајину, што је и почело али је брзо заустављено, јер су Немци дошли до Оштреља, Дрвара и Млиништа.

О проблемима евакуације у току фебруара 1943. начелник Санитетског одсека Врховног штаба пише:.....У то време су санитету били придодавани камиони и један аутобус, пореклом из прозорског ратног плена, па су поједини ешелони Централне болнице, још увек били у стању да изводе овакве цик-цак покрете. Међутим, количина моторизованих средстава, која је додељивана санитету била је бескрајно малена када се упореди са огромним потребама, па је могла да послужи само у најакутнијим ситуацијама. С друге стране, општа оријентација да се за транспортовање рањеника употребе средства са терена (коњи, кола, људи), показала су се у великој мери као илузорна, јер нам сељаштво у Ливањском и Дувањском пољу није било наклоњено, а села која су била на страни партизана (Равно, Вуковско), бијahu већ од раније уништена и готово све резерве стоке у њима већ исцрпљене. Патроле, што су их команде места и команде болничких ешелона одашиљале на терен, нису успеле да мобилишу ни десети део планираних средстава. Нивоља бијаше увећана и одсуством иоле рационалне и чврсте организације у искоришћавању и оно мало камиона који су, макар и привремено били болници додељивани: губило се много времена у мољакању, у потрази за камионима: шофере, доиста преморене савлађивао је сан на сред друмова, чим би се мало измакли испод контроле. Тако смо концем фебруара запали у тешку кризу у погледу транспортне способности болнице...

Добро сам знао и сам да су камиони неопходни за пребацивање оперативних јединица, али сам се залагао да се Централној болници додели на сталну употребу макар и минималан број возила. Нека буду макар и два, али нека се никада не удаљавају, да се формира чврст штаб санитетске транспортне колоне, који би држао у рукама оно чиме се располаже“.¹⁴⁶

Оваквом захтеву начелника санитета Врховног штаба није се могло удовољити, са образложењем да ће камиона бити довољно кад затреба. Према подацима начелника санитета Врховног штаба, 5. марта 1943. било је око 4.500 рањеника и болесника, од којих је на носилима било 225. За ношење само ових рањеника било је неопходно 1.800 људи или 113 запрежних возила, а њих је на терену било све мање. Сигурна резерва била је око 700 италијанских заробљеника, а у крајњем случају рачунало се и на то да се дивизије лише својих коња и да борци носе рањенике.

Међутим, није се одустало од даљих акција на прикупљању коња и запреге. Тамо где се по извештајима није могло ништа прикупити, слати су чланови партије који су проналазили и по стотину коња и кола. Иако су у војном подручју у Ливну рекли да су сва кола и коњи мобилисани, чланови партије су пронашли још 127 кола и 300 коња. За рањенике који су из Еминовог села и из Стипанића (села југоисточно од Ливна) кренули, мобилисано је око 250 коња, тако да су они могли да јашу на смену, а камиони су превозили по 16 тешких рањеника, у више тура. Како се рањеничка колона приближавала Неретви, све мање услова је било за коришћење моторних возила, па је требало пронаћи што више људи за ношење рањеника. Владимир Дедијер је 5. марта 1943. у Прозору записао:

Полазим у град да пронађем 5.000 људи који теба да носе једну групу од 600 тешких рањеника ка селу Чврче (североисточно од Прозора) на север. Сада више не можемо употребљавати ни камионе..." Следећег дана Владимир Дедијер је у Прозору записао: „До Јабланице, где се журно прави мост, можемо их пренети камионима, али како даље - литица - само козја стаза. Кола не могу, али коњ може. Само где су коњи? Овај крај је страховито опљачкан, нигде нема коња! Муслимани су све дали што су имали. А нека католичка, усташка села, побегла са оно мало коња што им је од четника преостало, у планину. Ми немамо више од 300 коња, а најмање 2.000 људи треба пренети на коњима. Ових осталих 1.700 можемо носити. На једна носила долази по пропису осам носача, две смене на свака носила, то јест треба нам 13.000 људи, а у овом срезу * поклато је од четника 3.000 мушкараца, скоро 1.000 отишло у партизане, тако да је тешко наћи мушкарца у читавом селу.“

Употреба моторних возила зависила је и од расположивих количина горива, а њега је сваки даном било све мање. Сретен Жујовић је 3. марта известио Тита да ће морати да обустави употребу камиона на бензин, јер га у Прозору има само још 120 литара. Према томе,

¹⁴⁶ Владимир Дедијер, Дневник 1942-1943, Државни издавачки завод Југославије, Београд, 1946, стр. 152 и 153.

кола која су на бензин кад потроше оно што још имају у резервоару, мораће стати.

Све до испред Прозора, скоро сва расположива транспортна средства била су ангажована за транспорт рањеника. Међутим, када је дејство немачких јединица на правцу Горњи Вакуф - Прозор запретило да угрози даљу евакуацију рањеника, Врховни штаб је, ради противудара код Горњег Вакуфа, одлучио да део снага из долине Раме пребаци преко Прозора ка Вилића Гумну. Ситуација је била критична, па је због добијања у времену једино решење било да се јединице превезу камионима. Иако је на располагању било само десетак возила (камиона и аутобуса), а морало се због активности непријатељске авијације возили само ноћу и у лошим временским условима, задатак је успешно извршен.

О превозу 4. црногорске бригаде, заменик начелника Врховног штаба НОВ и ПОЈ, Терзић 1. марта доставио је извештај врховном команданту, у коме се каже да превозење иде добро и да ће најдаље до два часа после поноћи бити пребачена четири батаљона према Кобили. До вечери на Макљен ће бити пребачена још једна батерија, тако да ће тамо бити две батерије са два камиона граната. „Ако сутра буде облачно“, пише Терзић, „неповољно за авијацију користитићемо их и сутра, само да пребацимо што пре и 2. српску пролетерску бригаду“.¹⁴⁷ Друга пролетерска дивизија је, у циљу спречавања продора Немаца ка Прозору, на овај задатак упућена комбинованим кретањем. Прву етапу, до Карауле, близу Јабланице и даље ка Прозору делови дивизије су прешли пешке, а од Грачанице у долни Раме превезени су камионима.¹⁴⁸

У току ове офанзиве, непријатељска авијација је била врло активна. За авио-подршку непријатељске снаге имале су на располагању 12 немачких, италијанских и домобранских ескадрила, које су нападале колоне јединица НОВЈ на правцима кретања ка Неретви. У извештају немачког команданта Југоистока, од 13. марта 1943, поред осталог стоји: „..... колона моторних возила непријатеља уништена нападом из ниског лета“.¹⁴⁹ У вези са заштитом од напада из ваздуха, Тито је 19. фебруара упозоравао да сва кретања треба вршити само ноћу. У једној поруци која је била упућена Марку, он тражи да се др Гојку Николишу нареди да транспорт рањеника ни по коју цену не сме кретати дању, већ полазити у 17 часова.

Поред непрекидног праћења и утицаја на организацију саобраћаја и транспорта рањеника, Врховни штаб је пратио и сва друга збивања, давао упутства и наређивао шта треба предузети. Када је требало порушити железнички тунел на Иван-седлу, у одсутности начелника Техничког одсека Врховног штаба, који је то требало да регулише, Тито је објаснио како треба поступити:..... Тунел овако закрчити: створити композицију од једне локомотиве и 7 вагона. Шест вагона добро напунити земљом, камењем, шинама или угљем,

¹⁴⁷ Зборник, том II, књ. 8, док. 106.

¹⁴⁸ Љубодраг Ђурић, Ратни дневник, ВИЗ, Београд, 1966, стр. 116.

¹⁴⁹ Војноисторијски гласник, бр. 1/1988, стр. 281.

а крајњи да буде празан. Локомотива прве композиције набацује пуном паром вагоне на поље дужине композиције са кога је скинут колосјек. Потом скинути опет шине за дужину друге композиције. Сада се локомотива друге композиције, гурајући пред собом вагоне највећом брзином, судара са другом композицијом у тунелу. Тако поступити са свим композицијама. Машинист искаче из локомотиве када јој да пуну пару. свакој локомотиви, када се охлади, минирати казан са 2 кг експлозива. Закрчивање тунела извести на средини. Мост на потоку Лукач минирати. Колосјеке отворене пруге преврнути, а прагове попалити".¹⁵⁰

Уз све недостатке у организацији, саобраћај и транспорт у току 4. непријатељске офанзиве имао је значајну улогу, па су му истакнути руководиоци НОВЈ одали признање.

Тито је, на прослави 35 годишњице битке на Неретви у Јабланици (12. новембра 1978.) поред осталог, рекао: „Познато је како се свршио тај први дио нашег стратегијског плана. Уништили смо талијанску дивизију 'Мурђе', домогли се свег њеног наоружања, топова и другог, као и камиона и аутобуса, свега што су и имали... Срећа је била што смо од Талијана заробили много камиона и аутобуса које смо користили за превоз рањеника и болесника... До једне врло тешке борбе дошло је на Вилића Гувну, када су Немци били продрли на пушкет до рањеника. Ми смо тада камионима пребацили дио наше војске од Раме до Вилића Гувна.“¹⁵¹ По најтежем терену и времену, камиони су непрекидно довлачили рањенике на сектор Прозора, одакле их је, чим падне Коњиц, требало пребацити преко Неретве.¹⁵² Командант 1. пролетерске дивизије, Коча Поповић, одлазећи као члан наше парламентарне делегације на преговоре са Немцима о размени заробљеника, на правцу Прозор - Бугојно - Доњи Вакуф, видео је уништене наше камионе и записао: „Шофери су темељито свршили свој посао - као што су неуморно и дању и ноћу, без престанка, превозили рањенике. Заслужили су да буду похваљени“.¹⁵³

Један од учесника у овој бици (Богосав Митровић Шумар) сматра да саобраћај и санитетска служба заслужују највише признање, јер ниједан наш рањеник и тифусар није пао непријатељу у руке, док начелник санитета Врховног штаба сматра да се бољом организацијом саобраћаја и транспорта могло спасити доста живота.

Са великим бројем транспортних средстава свих врста, власништво јединица НОВЈ и грађана, чији број није утврђен, уз многе потешкоће које су биле последица дејства непријатеља и временских услова, на путу дугом око 500 км за 90 дана, транспорт рањеника завршен је на Неретви и 8/9. марта почело је њихово пребацивање преко реке.

¹⁵⁰ Јосип Броз Тито, Сабрана дела, том XIV, стр. 74 и 77, Комунист, Београд, 1977-1985.

¹⁵¹ Јосип Броз Тито, Општенародна одбрана и друштвена самозаштита, Свјетлост, Сарајево, 1980, стр. 727.

¹⁵² Исто, стр. 257.

¹⁵³ Коча Поповић Белешке уз ратовање, БИГЗ, Београд, 1988, стр. 90.

Будући да се на беспутном терену даље од Неретве нису могла користити, Тито је 10. марта 1943. наредио да се униште и баце у набујалу Неретву сва моторна возила, тенкови, хаубичка артиљерија, возећа комора и све оно што се даље није могло носити на рукама и коњима.¹⁵⁴

Колико је технике бачено у Неретву у документима из НОР-а се прецизно не наводи, као ни број бачених моторних возила. Према подацима из четничких извештаја, у Неретву је бачено 100 камиона, 16 топова и 12 тенкова.¹⁵⁵

Пошто се по преласку преко Неретве за транспорт рањеника могло рачунати само на товарни и носачки транспорт, решење се пре Неретве морало тражити: прво, у ангажовању заробљених италијанских војника и друго, у коришћењу борбених јединица и њихових коња. Централна болница имала је око 150 коња, али се проблем транспорта тиме није могао решити. Због тога су за ношење око 800 рањеника, поред заробљених Италијана и готово свих коња из јединица, ангажоване и 9. далматинска дивизија, 8. банијска бригада, 7. крајишка бригада и делови 1. пролетерске дивизије. Преношење од Јабланице до Главатичева трајало је више од две недеље.¹⁵⁶

Закључак о транспорту у 4. непријатељској офанзиви

Потреба за евакуацијом, пре свега рањеника у 4. непријатељској офанзиви, наметнула је и одређену организацију саобраћаја и транспорта и ангажовање команди свих степена на овом задатку.

У условима недостатка потребног броја властитих транспортних средстава за организовање транспорта рањеника на путевима, решење се морало тражити ослањањем на територију и месно становништво, чије су могућности у овом погледу биле мале с обзиром на догађаје у претходном периоду. Располажући само са једном ауто-четом, која је имала релативно мали број моторних возила, а и он се стално због кварова или новозаплењих возила мењао те у почетку железницом, а у току целог тока евакуације на средствима и људима са територије на правцу евакуације, Врховни штаб је рачунао да се евакуација рањеника и ратног материјала може извршити комбинацијом свих ових могућности.

С обзиром на велике потребе за транспортним средствима, јер је поред евакуације рањеника, што је био главни задатак, требало извлачити ратни плен, евакуисати штампарију „Борбе“ и друго, малобројна аутомобилска чета није се могла користити као целина, већ су поједина или групе возила додељивана, на пример начелнику Санитетског одсека Врховног штаба за евакуацију рањеника, нешто

¹⁵⁴ Јосип Броз Тито, Сабрана дела, том XIV, Комунист, Београд, стр. 374.

¹⁵⁵ Зборник, том 14, књ. 2, док. 140, стр. 644.

¹⁵⁶ Гојко Николиш, Корен, стабло, паветина, Огњен Прица, Карловац, 1980, стр. 513.

је дато за друге задатке, док је један број моторних возила задржан у резерви. Ради спровођења своје одлуке о евакуацији и утицаја на њене токове, Врховни штаб је на поједине правце или уз одређене ешелоне рањеника слао своје чланове и друге руководиоце из свог и других састава. На основу њихових извештаја о току евакуације и евентуалним проблемима, врховни командант је доносио одлуке и наређивао шта треба предузети даље. Од краја 1942. у Врховном штабу НОВ и ПОЈ у саставу Техничког одсека постојао је саобраћајни орган. Његова улога у овом задатку остала је незапажена. Главни носилац задатака у евакуацији рањеника био је начелник Санитетског одсека Врховног штаба, а све одлуке у вези са тим доносио је лично врховни командант.

Ангажовање транспортних средстава и стоке са територије на правцу евакуације, требало је вршити преко војно-територијалних команди. Међутим, ове команде, као на пример Команда војног подручја у Ливну, нису имале потребну евиденцију о броју запрежних возила и коња на својој територији, тако да су и поред њиховог обавештења да транспортних средстава више нема, она проналажена у појединим селима и то у већем броју. Поред тога, ове команде нису пратиле стање на путевима и нису располагале подацима где су путеви завејани и нису организовали месно становништво за њихово расчишћавање, што је у току евакуације стварало знатне проблеме. Овакви пропусти правдани су тиме да ове команде нису кадровски ни материјално биле обезбеђене за ове задатке.

Прикупљање средстава од месног становништва било је отежано јер су села која су била на страни НОБ-а била опљачкана од четника и усташа, док је становништво непријатељски расположених села сакривало своја средства - кола и коње, или су их на разне начине онеспособљавали. Други проблем је био што су већ прикупљена и у колоне сврстана средства, када је пажња спроводника-партизана ослабила, напуштала колону и одлазила својим кућама.

Поред евакуације рањеника, у овој офанзиви камионима и аутобусима вршено је превозење и оперативних јединица, што је обезбедило правовремено поседање положаја, што је и било прво веће превозење ове врсте.

Будући да се није располагало средствима за противавионску заштиту, кретање колоне је углавном вршено ноћу, што је стварало одређене проблеме, као напуштање колоне под заштитом мрака.

На камионима, аутобусима, колима, коњима и на рукама месног становништва и бораца, рањеници су евакуисани до Неретве. Пошто услова за даље коришћење путних транспортних средстава, осим коња, није било, рањенике су преузели њихови другови партизани и заробљени непријатељски војници, а моторна возила и друга техника је унитшена спаљивањем и бацањем у реку Неретву. Сечена искуства из ове евакуације коришћена су у сличним ситуацијама у даљем току НОБ-а.

Саобраћај и транспорт на територији Југославије до пете непријатељске офанзиве

Непријатељ је у 4. офанзиви претрпео неуспех. Замисао немачке Врховне команде о уништењу „Титове државе“ је пропала. После тешких, вишемесечних борби у Лици, Кордуну, Банији и Босанској крајини и битке за рањенике на Неретви, наше снаге прешле су у противофанзиву и у марту и априлу оствариле крупне резултате. Оперативна група Врховног штаба, после разбијања главних четничких снага и делова 6. италијанског корпуса у бојевима од Неретве до Дрине, продужила је наступање на исток и ослободила знатне делове Црне Горе, Санџака и североисточне Херцеговине. Први босански корпус поново је ослободио Дрвар, Босанско Грахово, Гламоч, Кључ и Босански Петровац. Први хрватски корпус је на подручју Лике, Кордуна, Баније и Горског котара ослободио више већих места и створио велику повезану слободну територију. Формиране су нове јединице. На подручју Славоније, Мославине и Загорја борбе су јачале. У Словенији се покрет стабилизовао, нарочито на подручју Долењске и Нотрањске. Главни штаб Словеније своју активност усмерио је на развијање борбе у Штајерској, Словеначком приморју и у Бенешкој Словенији. У Србији је устанак све више јачао, нарочито у јужним деловима. До обнављања одреда дошло је у Шумадији и источној Србији. У Војводини главно устаничко упориште био је Срем, али се устанак ширио и у друге делове. У Македонији је дошло до прекретнице у оружаном борби, доласком делегата Врховног штаба НОВ и ПОЈ. Реорганизован је Главни штаб, формиране су оперативне зоне и одреди. Општа карактеристика ситуације у Југославији у првој половини 1943. је снажан успон ослободилачког покрета, упркос свих настојања непријатеља да га уништи.

Половином априла 1943. јединице Оперативне групе су, по замисли Врховног штаба, продужиле наступање кроз Санџак и Црну Гору, са задатком да ликвидацијом италијанских гарнизона и разбијањем четника створе нову слободну територију где ће се обезбедити одмор, попуна јединица и лечење рањеника, а касније и продор у Србију.

Централна болница се у то време налазила у рејону Калиновика. По преласку преко Неретве, рањеници, болесници, муниција и друга опрема носили су се на коњима или рукама људи, јер беспуће није дозвољавало употребу других транспортних средстава. Будући да је 4.000 рањеника требало даље транспортовати, а јединице које су биле ангажоване за ношење рањеника ослободити ових обавеза, по доласку у шири рејон горње Неретве Врховни штаб је настојао да обезбеди и друга транспортна средства. На овом терену се још једино могло наћи коњских и воловских запрега. У циљу обезбеђивања тих средстава, помоћник начелника Врховног штаба, од раније задужен да прати транспорт рањеника, издао је наређење војно-територијалним командама и органима народне власти, којим од њих тражи да се све чиме се располаже стави на располагање начел-

нику Санитетског одсека Врховног штаба за пребацивање болесника на сектор Миљевине, јер су рањеници већ били пребачени. Неизвршење овог наређења запређено је казном по војним законима.

Наређење је достављено команди места Калиновик и народним одборима околних села, а њиме је одређен распоред коња и кола за болнице које су се налазиле у селима Влахоле и Јажићи, као и болнице 7. 8. и 16. бригаде. Села из којих је требало обезбедити транспорт подељена су по секторима, а из тих сектора су одређивана села која дају кола и коње за поједине болнице.

Тако су за болницу у селу Влахоле стављена на располагање сва кола села Влахоле и Кута, а за болницу у селу Јажићи сва кола из овог села и села Масловарићи, по 8 кола из села Борја и Јелашца и сва кола села Влаховићи, а ако не буде довољно и сва коњска и воловска кола села Шиваље. За болницу 7. бригаде кола је требало да да село Обаљ, за 8. бригаду село Улог, а за болницу

16. бригаде села Крбљине, Мушићи, Бољановићи, Добро Поље и Сијерча. У резерви су била кола из Калиновика. Даваоци коња и кола били су дужни да понесу храну за себе и стоку за два дана.¹⁵⁷

Доласком у рејон Миљевине, Павле Илић, Вељко је закључио да би у даљем транспорту рањеника могла бити искоришћена и железничка пруга између Миљевине и Брода, а посебно због тога што на овој релацији није било пута. Пруга је била оштећена па је требало извршити оправку, што је за два дана извршило људство (шофери) Аутомобилске чете Врховног штаба која је на Неретви остала без возила.

У вези коришћења ове пруге, Владимир Дедијер је 24. априла 1943. записао: „Од Миљевине до Брода иде шумска пруга. Вељко је утврдио да би нам много помогла. Од Миљевине до Брода има девет км, пута нема али зато се пруга може оспособити. За два дана ауто-чета је поправила пругу и сутра треба саобраћај да отпочне“.¹⁵⁸

Тако је железничка пруга Брод - Миљевина, после годину дана била поново у рукама партизана. Туда су се превозили рањеници, онако као што су у пролеће 1942. туда превозили промрзли „Игманци“.

Иако у тешким околностима, Врховни штаб никада није напуштао идеју о даљем вођењу оружане борбе, развоју и усавршавању оружаних снага. У том циљу настављено је предузимање разних мера које су регулисане наређењима, а која су објављивана у „Билтену“ Врховног штаба. У „Билтену“ су, ради информисања састава НОВЈ, објављивани и резултати борбе на целој територији Југославије, ратном плану и др.

Ради ширења акције на све оно што може ометати активност непријатеља, врховни командант је 7. маја 1943. упутио наређење Главном штабу Хрватске за јаче ангажовање његових јединица на

¹⁵⁷ Зборник, том II, књ. 9, док. 144, стр. 177 и 178.

¹⁵⁸ Владимир Дедијер, Дневник 1942-1943, Државни издавачки завод Југославије, Београд, 1946, стр. 233.

комуникацијама Београд - Загреб, а о ситуацији на простору где се налазила Оперативна група каже: „Главна битка се води сада овде ради уништења Дражине војске. Наше јединице близу Никшића силно разбиле Талијане и четнике... Заплењено 7 тенкова, 20 камиона, 5 аутомобила и мотоцикла, 200 коња и мула“¹⁵⁹.

У „Билтену“ број 6, 7 и 8/1943. дат је преглед и броја и врста заплењених транспортних средстава на територији Босне и Херцеговине и Хрватске. На територији Лике, Кордуна и Баније, стоји у „Билтену“, заплењено је 2 камиона, у Хрватском Загорју и околини Загреба 5, у Славонији 1 мотоцикл, 20 бицикла и 6 камиона, у Далмацији 3 бицикла, 28 мотоцикла, 8 камиона и 70 коња итд.

У „Билтену“ од децембра 1942. до априла 1943. објављене су измене и допуне о означавању официрских и подофицирских чинова НОВ и ПОЈ. Предвиђено је да старешине моторизованих јединица носе изнад лакта леве руке аутомобилски знак. Облик и друге карактеристике знака нису прописане, али се вероватно имао у виду знак који су носиле старешине у аутомобилским јединицама бивше југословенске војске. Нема података, па ни доказа (фотографије), да су овај знак носиле старешине аутомобилских јединица у току НОР-а. После рата старешине у аутомобилским јединицама носиле су неко време овај знак на еполетама. Знак се састојао од једног точка, на коме је са сваке стране било по једно крило а између њих је био управљач (волан).

У овом периоду постојала је само Ауто-чета Главног штаба Хрватске, која је, према извештају команде Ауто-чете од 1. маја 1943. имала 9 камиона, од којих су 4 била неисправна, 9 путничких аутомобила, а од њих је такође 4 било неисправно и нису се могла оправити, 14 троколица од којих је 5 било неисправно и 17 моторко-тача, а од њих 4 неисправна. У четном магацину Ауто-чета је имала 4.000 литара нафте и 2.300 литара петролеја. Бензина у резерви није било.¹⁶⁰

Јединице НОВ и ПОЈ у другим крајевима земље, на створеним слободним територијама, за своје потребе користиле су све врсте транспортних средстава, углавном појединачно. Података о формирању транспортних јединица нема, као ни докумената о планирању саобраћаја и транспорта.

Транспорт у петој непријатељској офанзиви

По преласку преко Неретве и Дрине, Оперативна група под командом Врховног штаба наставила је ка Санџаку и Црној Гори, припремајући се да половином маја изврши продор преко Лима у Србију, што би се веома позитивно утицало на даљи развој НОП-а у овим крајевима. Оперативна група је имала око 16.000 бораца, чија је брига и даље била заштита и збрињавање 4.000 рањеника и болесника.

¹⁵⁹ Зборник, том II, књ. 9, стр. 215.

¹⁶⁰ Архив Војноисторијског института, К.115А, ф.4, д.3.

Придавајући велики значај овој офанзиви НОВЈ, немачка Врховна команда се непосредно ангажовала у разради плана нове офанзиве. Основна идеја немачког плана била је да делом снага са севера и запада избију и затворе пролазе у кањоне Пиве и Таре, а главним снагама да наступају из рејона Колашина и Никшића у правцу Дурмитора, набаце Оперативну групу са Врховним штабом на планинску висораван између Пиве и Таре и ту је униште. За офанзиву непријатељ је имао 7 ојачаних дивизија са око 117.000 војника (око 57.000 немачких, 43.000 италијанских и 15.000 квислингских), 7-8 артиљеријских пукова, батаљон тенкова и око 12 ескадрила авијације.¹⁶¹ Пета офанзива почела је 15. маја. Пошто су се намере непријатеља испољиле, врховни командантје 18. маја 1943. одлучио да се привремено одустане од плана за продор у Србију и да Оперативна група усмери на запад ради извлачења из окружења, у правцу Босне.

У претходним, дуготрајним борбама од западне Босне до Црне Горе Оперативна група је до те мере била исцрпљена да јој је био потребан краћи предах за одмор и попуну. Исто тако, питање исхране људства јединица и болница, на тој сиромашној и у претходним годинама рата потпуно исцрпљеној и опустошеној територији стварало је огромне потешкоће. У току операције јединице су гладовале, због чега је Оперативна група морала напустити сву комору и оно мало тешког наоружања, да би се коњи користили за исхрану. Планинско земљиште на коме су вођене борбе у овој офанзиви је кршевито, а кретање ван постојећих стаза и малобројних путева веома ограничено. На њему се истичу масиви планина Сињајевине, Дурмитора, Маглића, Волујака, Зеленгоре, високи и до 2.500 метара. Земљиште је испресецано кањонима река Таре, Пиве, Комарнице, Сутјеске и других река местимично дубоких и близу 1.000 метара на којима је постојао веома ограничени број прелаза.

Такво земљиште веома је отежавало сва кретања и било какав транспорт, сем ограниченог товарног и носачког. Али највећу тешкоћу и даље је представљао транспорт рањеника, па су све одлуке Врховног штаба биле потчињене циљу да се спасу рањеници. Имајући стално пред очима тај хумани циљ, Врховни штаб је у крајње неповољним условима прихватио наметнуту решавајућу битку у окружењу.

У току ове офанзиве, с обзиром на конфигурацију земљишта, за транспорт је било могуће користити само товарну стоку, коње, мазге и муле, или све што је требало транспортовати носити на рукама. Међутим и број товарне стоке се стално смањивао. Пошто је глад била све већа, врховни командант је почетком јуна наредио да се тешко наоружање закопа, а коњи употребе за исхрану јединица. Рањеници и болесници Централне болнице, ношени на рукама бораца под заштитом 3. дивизије, дошли су у долину Сутјеске. Када је 13. јуна 1943. године 3. дивизија на Сутјесци разбијена, Немци су поубијали око 1.000 беспомоћних рањеника и болесника, док се мањи број пробио за деловима 3. дивизије натраг за Црну Гору.

¹⁶¹ Војна енциклопедија I, књ. 6, изд. 1964, стр. 745.

Пета офанзива је завршена 15. јуна. После пробоја из окружења, Оперативна група предузела је офанзивна дејства у источној Босни, где је другом половином јуна и почетком јула, створена нова велика слободна територија и поново створени услови за организацију саобраћаја и коришћење свих врста транспортних средстава.¹⁶²

По завршетку 5. офанзиве врховни командант је донео одлуку да се са територије источне Босне, са групом бригада пребаци у Босанску крајину, која је с обзиром на општу ситуацију у земљи била најпогоднија и у политичком и у стратегијско-оперативном погледу. У тој области снаге оружаног устанка биле су најјаче и њих је требало још више ојачати и развити, те тиме створити чврсту и широку базу оружаног устанка општејугословенског значаја. Западна Босна имала је велики стратегиски значај, јер се преко ње могла обезбедити веза са Далмацијом, Ликом, Кордуном и Банијом, а преко њих и са Словенијом. Босанска крајина била је погодна основица за продор у средњу и источну босну, преко ње у Србију, а преко Неретве у Херцеговину и Црну Гору.

Саобраћај и транспорт у другим деловима земље
од почетка 1943. до капитулације Италије

Период од почетка 1943. до капитулације Италије карактерише крајње сложена војно-политичка ситуација на југословенском ратишту. Непријатељ се максимално ангажовао да уништи главну групуацију НОВ и ПОЈ око Врховног штаба. Али, оружане снаге НОП-а и даље су се успешно развијале, учвршћивале се старе и формирале нове јединице оперативне и територијалне војске. У том осмомесечном периоду није дошло до битнијих промена у организацијско-формацијској структури јединица и војно-позадинских органа.

У току трајања 4. непријатељске офанзиве, у другим деловима земље борбе су вођене несмањеном жестином. НОВЈ је стално расла, формирају се нове јединице. До половине јула 1943. формирано је још 5 дивизија и 2 корпуса 2. босански (касније 5. корпус) и 1. славонски (касније 6. корпус).

Наредбом Врховног штаба од 17. маја 1943. формиран је 1. славонски корпус, који је исте године преименован у 2. хрватски, а октобра исте године у 6. корпус НОВЈ. Штаб 6. корпуса од октобра 1943. имао је два одељења: оперативно и позадинско. Начелник штаба руководио је првим, а његов помоћник другим делом. У позадинском одељењу, поред осталих, био је и Технички отсек, а у његовом саставу била је саобраћајна секција која се постепено у току године развијала. Нека војна подручја у Славонији половином 1943. имала су саобраћајне секције (Диљско ВП), које су постепено преузимале све послове у области организације саобраћаја и транспорта.

До краја маја 1943. НОВЈ је имала 4 корпуса (3, 4, 5. и 6), који су у позадинском делу имали саобраћајне органе. Саобраћајни органи

¹⁶² Исто, стр. 748.

(секције или референти) при Врховном штабу, неким главним штабовима република (Хрватска), корпусима и војним подручјима и даље су били у саставу техничких одсека. Неки од њих су се у другој половини 1943. године осамосталили, а потпуну самосталност доживели су почетком 1944, када се формирају корпусне војне области (КВО).

У току 4. непријатељске офанзиве, организација саобраћаја успостављена у другој половини 1942. на територији Босанске крајине била је уништена. Железничке пруге су биле порушене, локомотиве и вагони уништени или знатно оштећени, већи број моторних возила завршио је у Неретви. Међутим, као и после сваке офанзиве, паралелно са оживљавањем нарушеног темпа живота и рада на слободној територији, постепено је оживљавала и организација саобраћаја, која је интензивирала доласком Врховног штаба на ову територију. После више од пола године кретања по беспутним теренима, Врховни штаб је, са осталим особљем уз њега, поново био у могућности да користи аутомобиле и партизанску железницу, а услови су били све повољнији. У борбама које су водиле јединице НОВЈ број заплених моторних и других возила стално се повећавао, а о сваком запленимом средству јединице су извештавале своје претпостављене команде. Врховни штаб је у свом „Билтену“ објављивао резултате акција јединица НОВЈ на територији Југославије, па и о броју заплених и уништених возила. Половином августа 1943. Штаб 6. личке дивизије известио је Штаб 1. корпуса НОВ и ПО Хрватске о нападу на Стрмицу, Кијево и Врлику и наводи да је од Италијана запленио један велики санитарски аутомобил, 4 теретна камиона, један луксузни аутомобил, 18 троколица и 6 мотоцикла.¹⁶³

У „Билтену“ Врховног штаба за септембар 1943, поред осталог, објављено је: Хрватска... напад на колону Грачац - Книн...

запленио 5 камиона а 31 оштећен; на цести Лапац- Грачац напад на колону од 20 камиона... 5 запленио, остали уништени; Хрватско приморје... на Гробничком Пољу запленио два вагона бензина...

- Босна... При ослобођењу Травника... запленио 3 камиона, а при ослобођењу Калиновика 42 јахаћа коња; Босанска крајина... на путу од Приједора према Бихаћу напад на колону Немаца... 13. козарачка бригада је уништила 32 теретна аутомобила, 6 луксузних и 8 мотоцикла...

- Санџак... при ослобођењу Пљеваља заробљено је 3 камиона и 2 луксузна аутомобила и т.д.“

О организацији и обиму саобраћаја у то време сведоче и записи корисника транспорта. Налазећи се у Бастасима (северозападно од Дрвара), Дедијер је 19. јуна 1943. записао: „У команди места затекли смо Владу Бакарића и Ивана Рукавину... Напољу су нас чекала два аутомобила и камион... Спустисмо се после 6 месеци на друм, у аутомобил“. Наредног дана записао је: „Ми смо јутрос прешли аутомобилом преко 130 км по правом друму. Даље на север могли

¹⁶³ Зборник, том 5, књ. 18, стр. 182.

бисмо ићи аутомобилом преко Плитвичких језера кроз Кордун, све до саме железничке пруге Загреб - Сушак".¹⁶⁴

У том периоду веће потребе за организацију транспорта појавиле су се када су савезници почели да испоручују ратни материјал за потребе НОВЈ. Прва мисија савезника, на позив Врховног штаба јануара 1943, дошла је 17. априла код Зворника (британски диверзанти), друга 21. априла код Бриња у Лици, а 22. априла дошла је група посматрача код Главног штаба Хрватске. Званична британска војна мисија упућена је 12. маја 1943, са Билом Дикином (Bjll OeakJп) на челу. Јединствена англо-америчка војна мисија, са бригадиром Маклином (РИгои Мас1еап) на челу, спустила се падобраном 17. септембра на територију западне Босне. Када је успостављена веза са базом савезника у Италији, почела је да пристиже помоћ. У тој ситуацији појавио се изразит проблем транспорта, јер је приспели ратни материјал требало што пре и што даље уклонити са места спуштања. Команде јединица НОВЈ обавештаване су где ће за њих бити спуштен материјал, а оне су биле дужне да обезбеде прихват и транспорт тог материјала. Тако је Врховни штаб, половином јула 1943, обавестио Штаб 1. пролетерске дивизије да ће код Власенице бити спуштен материјал, за који они треба да обезбеде транспорт. Кратка депеша гласи: „Вечерас ће бацити код Топлика, Власенице 3 тоне материјала, припремити коње за транспорт."¹⁶⁵

Веће количине материјала из савезничке војне помоћи почеле су пристизати после успостављања Делегације НОВЈ у Барију, која је почела са радом у првој половини октобра 1943.

Саобраћај и транспорт од капитулације Италије до краја 1943. године

Све до капитулације Италије (9. септембра 1943) могућности за организацију саобраћаја и транспорта на ослобођеној територији биле су релативно мале, у односу на потребе које су сваким даном биле све веће. Моторних возила било је мало, а често је и за она којима се располагало недостојало гориво.

Када је капитулирала Италија, јединице НОВЈ у Словенији, Хрватској, Херцеговини и Црној Гори заплениле су огромне количине ратног материјала. Заплењене су и велике количине разних врста моторних возила, чиме су створени услови за формирање ауто-транспортних јединица, а управљање саобраћајем и транспортом у таквим условима наметнуло је потребу за формирањем саобраћајних органа који ће преузети бригу око организације саобраћаја и транспорта.

Овај моменат може се сматрати прекретницом у стварању услова за даљи развој саобраћаја и транспорта, који је у наредним годинама рата све више растао и добијао на значају.

¹⁶⁴ Владимир Дедијер, Дневник 1942-1943, Државни издавачки завод Југославије, Београд, 1946, стр. 394-396.

¹⁶⁵ Зборник, том II, књ. 10, док. 65.

На вест о капитулацији Италије, Врховни штаб је 8. и 9. септембра 1943. наредио ГШ Хрватске и Словеније и Штабу 2. пролетерске дивизије да захтевају од италијанских трупа да предају оружје. Према Далмацији је упућена 1. пролетерска и 4. дивизија, са задатком да од Италијана заплене што више ратног материјала. Извршавајући наређење Врховног штаба јединице, су се брзо кретале ка морској обали и италијанским гарнизонима. Углавном су ишле пешке, али је један део превожен и моторним возилима. На дан капитулације, Дедијер је у вези с тим записао: „Читаву ноћ наши су камионима јурили кроз Оточац. Превозе хитно трупе за Приморје. Не смемо дозволити да ово оружје падне Немцима, усташама, четницима“.¹⁶⁶

Јединице НОВЈ потпуно су разоружале 4 италијанске дивизије, већим делом 5, а делимично 2 дивизије. Нема података о томе колико је, бар приближно, заплењено моторних возила од Италијана. Вероватно је било више стотина, јер је забележено да је у овој години НОВЈ запленила или уништила 6.800 моторних возила, што је три пута више него 1944.¹⁶

Једна одјединица која је имала највише пленабила је 13. приморско-горанска дивизија, која је од дивизије „Мурђе“ запленила 21 оклопни аутомобил 20 путничких возила и 150 камиона.¹⁶⁸

У Словеначком приморју од италијанске дивизије „Еугенио ди Савоиа“ заплењено је око 200 аутомобила. Заплењена моторна возила одмах су употребљена за извршавање разних задатака. Попуњаване су постојеће аутомобилске јединице или формиране нове, а моторизоване су и неке оперативне јединице. После капитулације Италије, ГШ Словеније моторизовао је бригаду „Љубо Шерцер“, а 15. ударна дивизија формирала је у Долењским топлицама моторизовану транспортну групу за снабдевање јединица и евакуацију заплењеног материјала. После месец дана, због недостатка горива, готово сва моторна возила сакривена су или уништена.¹⁷⁰

Пошто је било случајева самовољног располагања заплењеним моторним возилима, ГШ Хрватске је 14. септембра 1943. упозорио да су многе команде и установе, штабови, па чак и појединци узимали моторна возила из ратног плена те их самовољно користили, што је ометало спровођење евакуације ратног плена из Хрватског приморја и Горског котара. Упозорено је да је сав ратни плен у искључивој надлежности ГШ Хрватске, који је надлежан за планску евакуацију, разврставање, евидентирање и распоређивање према стварним потребама јединица. „Ниједно моторно возило не смије нико узети без знања и одобрења Главног штаба Хрватске“ написано је у наређењу. Пошто наређење није у потпуности спрове-

¹⁶⁶ Владимир Дедијер, Дневник 1942-1943, Државни издавачки завод Југосалвије, Београд, 1946, стр. 430.

¹⁶⁷ Војна енциклопедија I, књ. 3, изд. 1960, стр. 352.

¹⁶⁸ Војна енциклопедија I, књ. 10, 1967, стр. 129-130.

¹⁶⁹ Народноослободила војна на словенском, Војашко зеговински институт ЈЛА, Љубљана, 1978, стр. 514.

¹⁷⁰ Војна енциклопедија II, књ. 5, изд. 1973, стр. 167.

дено, ГШ Хрватске је 13. октобра поново упозорило на самовољно задржавање моторних возила код оперативних јединица и војно-позадинских установа, са напоменом да ће сви штабови и установе који самовољно задржавају моторна возила и погонско гориво, бити позивани на одговорност.¹

Због погрешног става да све што јединице заплене припада њима, у Далмацији су изгубљене веће количине ратног плена, који није на време евакуисан па је пао у руке Немцима.

Због учињених грешака, ЦК КПЈ је почетком 1944. упутио Обласном комитету за Далмацију писмо, у коме се каже: „Приликом евакуације ослобођеног Сплита и других градова, изгубљен је скоро сав ратни плен, који је, капитулацијом фашистичке Италије, пао у руке НОВ.

Тешко и лако оружје, одећа и обућа, моторизација... све је то или пало у руке непријатељу или је уништено несавесним радом. Узрок томе нису била само несналажења одговорних другова... или ваша погрешна перспектива о 'држању Сплита по сваку цену', него и некомунистичко схватање да све што је заплењено у Далмацији припада само Далматинцима...".¹⁷² Октобра 1943. од заплењених возила у Далмацији формирана је Ауто-чета Штаба 8. корпуса.¹⁷³ Међутим, иако су више команде стално упозоравале на ово, проблем неовлашћеног задржавања транспортних средстава, пре свега аутомобила, остао је до краја рата. Када је италијанска војска капитулирала, у Истри је разоружано око 15.000 италијанских војника и заплењене су велике количине ратне опреме. За руковођење употребом велике количине заплених моторних возила, у Истри је формирана Главна ауто-команда Оперативног штаба за Истру.¹⁷⁴ У неким дивизијама ГШ Словеније и Хрватске формирали су ауто-чете, па и у неким бригадама исте или неке друге формације.¹⁷⁵

Нагло повећање броја моторних возила у јединицама НОВЈ наметнуло је проблеме око њиховог сакупљања, коришћења, одржавања и снабдевања, а пре свега око њихове рационалне употребе. Саобраћајни органи (референти), који су још увек били у саставу техничких одсека, нису могли успешно обављати све послове, па их је требало осамосталити. У таквој ситуацији дошло је до издвајања неких саобраћајних органа из састава техничких органа и они постају самостални. Самостални саобраћајни органи формирају се најпре на слободној територији ГШ Хрватске. У септембру 1943. из састава Техничког одсека ГШ Хрватске узет је један број кадрова и од њих формиран Саобраћајни одсек ГШ Хрватске. Његов задатак је био да организује евакуацију ратног плена из Хрватског приморја у Горски котар и Лику. Како је до тада имао на располагању једну ауто-чету, а располажући са око 400 моторних возила, ГШ Хрватске

¹⁷¹ Архив Војноисторијског института, К.115А, рег. број 2-10 и К.1932, рег. број 16/1 - 18/1.

¹ Стварање и развој ЈА, књ. II, Главна политичка управа ЈА, 1951, стр. 451 и 452.

¹⁷³ Архив Војноисторијског института, К.314, ф.1, д.25.

¹⁷⁴ Никола Анић, Секула Јоксимовић, Мирко Гутић, Народноослободилачка војска Југославије, Војноисторијски институт, Београд, 1982, стр. 286.

¹⁷⁵ Исто, стр. 324.

је одлучио да формира Аутомобилски батаљон. Наредбом ГШ НОВ и ПО Хрватске, од 25. септембра 1943, формиран је 1. ауто-батаљон НОВ Хрватске, који је имао три чете, чије су локације одређене у зависности од распореда база. Чете је требало распоредити: 1. у Делницама, 2. у Врховинама (привремено у Сењу) и 3. чету у Плавча Драги. У састав батаљона улазила су сва реквирирана или заплена моторна возила, изузев оних која су додељена институцијама НОП-а или штабовима НОВХ. Такође, требало је Ауто-батаљону, односно Техничком одсеку, предати све расположиве количине горива, а тражено је од свих институција да доставе образложену потребу за камионима који ће им бити додељени и бити ван састава батаљона.¹⁷⁶

За вршиоца дужности команданта Ауто-батаљона одређен је Миле Будисављевић, до тада командир Ауто-чете Народноослободилачке партизанске војске Хрватске.

У извршавању задатака при евакуацији материјала који је био заплена, чете Ауто-батаљона добијале су посебне задатке, које су самостално извршавале. При извршавању задатака, ауто-чете су биле изложене сталној опасности од напада непријатеља са земље и из ваздуха, који се често појављивао изненада. Октобра 1943, када је батаљон добио задатак да изврши евакуацију заплена материјала из Хрватског приморја (Краљевица, Цриквеница, Сењ) са две чете, 1. чету је у Сењу непријатељ напао из ваздуха, док су 2. чету у рејону Трибља напали тенкови. У извештају команданта Ауто-батаљона, од 21. октобра 1943, стоји да су 2. чету у близини Трибља напали тенкови и да је неизвесно да ли је успела да се извуче. Прва чета је у Сењу бомбардована, при чему је запаљена гаража, радионица и неколико камиона.¹⁷⁷

Пред крај 1943. године Ауто-батаљон је преименован у Први ауто-батаљон команде позадине ГШ Хрватске. У то време имао је око 80 моторних возила и 410 бораца. Батаљон је тада имао 4 ауто-чете, допунску чету за обуку и пратећу чету, а свака ауто-чета имала је своју аутомеханичку радионицу. И локација чета била је промењена. Једна чета била је у селу Шкаре, друга у Бабином Потоку, а трећа у селу Шкалић. Међутим, 1. чета је најдуже била у Топуском, друга у Слуњу, а трећа у Бабином Потоку. И команда батаљона је често мењала локацију, али је најчешће била у Слуњу, Великој Кладуши или Топуском.¹⁷⁸

Ангажовањем Ауто-батаљона велике количине ратног плена извучене су и склоњене на предвиђена места (складишта). У току евакуације било је разних тешкоћа. Служба за одржавање путева у неким случајевима је затајила, због преморености возача долазило је до застоја на путевима, али се није смело чекати јер су Немци били све ближе, па се могло догодити да плен падне њима у руке.

¹⁷⁶ Петар Законовић, Угљеша Јањетовић, Техничка служба у НОР-у 1941-1945, ВИНЦ, Београд, 1987, стр. 93 и 195.

¹⁷⁷ Архив Војноисторијског института, К.107Б, ф.2, д.34.

¹⁷⁸ Вељко Дракулић, рад саобраћајне службе на територији Хрватске од септембра 1943, до краја 1944, Војнотехнички гласник, број 7/61.

Карактеристичан је случај задржавања веће колоне моторних возила на правцу Мркопаљ - Јасенак, где се, због превртања једног камиона, цела колона зауставила и тек на интервенцију неких руководиоца кренула. О том случају Владимир Дедијер је у Дневнику записао: „Нисмо се возили ни десет минута, па смо се морали зауставити, јер је стајала дуга колона камиона, које смо запленили од Италијана. Изашао сам напоље и питао зашто стоји колона, али нико не зна да каже.

На камионима су жито, конзерве, муниција, пушке. То је наш плен који смо евакуисали из Хрватског приморја испред налета Немаца. Шофери изашли из камиона и заједно са пратиоцима леже испод дрвећа, мртви уморни. Кроз густо блато ишао сам дуго до чела колоне. Један камион се свалио у јарак, па закрчио читави пут. Шофер спава испред камиона. Пробудио сам га, пронашао сам још неколико партизана, па смо потпуно претурили камион у јендек. Немци су на три километра одавде. Нема смисла да им остављамо ових тридесетак камиона хране и муниције”.¹⁷⁹

У јесен 1943. године заплењене су велике количине погонског горива, али се оно брзо трошило у извлачењу и евакуацији другог ратног плена. Велики број моторних возила био је у употреби (око 400), па је требало спровести строге мере штедне горива, што су надлежне команде и чиниле. Тако је, на пример, Штаб 4. корпуса НОВЈ, у вези са тим писао Штабу 8. дивизије, крајем октобра 1943: „Према вашем тражењу шаљемо 70 пушака, 400 литара нафте и 200 литара бензина. Напомињемо да располажемо врло малим количинама бензина и нафте, а од стране Главног штаба смо обавијештени да и они имају малу количину, те је потребно завести највећу штедњу. Ми ћемо водити евиденцију издатака нафте и бензина и без оправданих разлога и правдања утрошка послате количине, нећемо вам моћи више додељивати”.

Како се несташица горива све више осећала у ситуацији када су моторна возила била све потребнија, предузимане су мере да се питање несташице реши на неки други начин. Један од њих био је покушај да се за погон моторних возила користи и тзв. „саугас” или угљени плин.

Још пре капитулације Италије, Технички одсек ГШХ покушао је да на једном броју возила угради генераторе за погон на овај начин.

САУГАС - гасни мотор је сличан бензинском четворокатном мотору. Разлика је у томе што уместо резервоара за бензин има пећ - генератор, где се ствара гас при сагоревању дрвета или ћумура. Код класичног бензинског мотора треба заменити главу мотора и клипове, а код дизел мотора уместо бризгалки стављају се свећице. Степен компресије гасних мотора је 1:8 до 1:9, а раније паљење 30-35°. Потпаљивањем генератора траје 5-10 минута, чишћење се врши на 500 - 1.000 км, а пречистача на 200-300 км вожње. За генератор који као гориво користи дрво, потпуно сува дрва морају бити исечена на комаде дужине 8 цм и дебљине 3-5 ц. За једно пуњење генератора за средње теретне аутомобиле потребно је око 60 кг дрвета, што је довољно за 80 до 100 км вожње по равном путу. Однос мешавине гаса и ваздуха је 1:1,2. Употребом ових горива постиже се економичност у погонском материјалу и до 75%. Због ломазности, гас генератори су препоручљиви само за теретне аутомобиле.

¹⁷⁹ Владимир Дедијер, Дневник 1942-1943, Државни издавачки завод Југославије, Београд, 1946, стр. 520.

¹⁸⁰ Петар Законовић, Угљеша Јањетовић, Техничка служба у НОР-у 1941-1945, ВИНЦ, Београд 1987, стр. 195.

По капитулацији Италије, док је Краљевица била слободна, ове генераторе је почело да изађује бродоградилиште. Међутим, када су Немци поново окупирали Краљевицу, из ње је евакуисано и допремљено у техничку радионицу у селу Дрежница и Понор у Луци 7 довршених и 16 недовршених генератора. Од тога 9 генератора је тек априла 1944. уграђено на возила марке „ОМ“, која су имала бензинске моторе.¹⁸¹ У вези са тим преправкама, крајем септембра 1943. управник ВТР (војно-техничке радионице) ГШ Хрватске, инг. Миле Љугичић је у свом извештају написао: „Током последња два дана вршио сам све потребно за организовање прераде бензинских мотора на саугас у Краљевици... С радом се започело данас. Истовремено се ради на десет направа, углавном истих као на првом камиону, али са искориштеним најновијим искуствима од првог примјерка“.¹⁸² Пред крај 1943. Ауто-батаљон ГШ Хрватске имао је око 100 моторних возила. Пошто је то био велики број, а сва возила с обзиром на намену нису била потребна, из саобраћаја су повучена сва неисправна, застарела и специјална возила и сакривена у шуми код села Плитвички Љесковац и у Кончаревом крају. Велике кочине погонског материјала које су заплењене при капитулацији Италије делимично су утрошене, а оно што је остало морало се сакрити и то је учињено на три места: у Кончаревом крају, где су лимене бачве сакривене у земунице, у шуми изнад села Крбаве и у Лаудоновом гају где су закопаване у земљу и песак. Ово су биле резерве Ауто-батаљона ГШ Хрватске, док су КВО имале своје резерве. Расподелу горива у четама вршио је интендант батаљона.

Упоредо са формирањем аутомобилских јединица, настајали су и прописи о њиховом коришћењу. Крајем 1943. године Саобраћајни одсек ГШХ издао је „Правилник за саобраћај камионима“, који је имао 25 тачака. Овим Правилником било је регулисано питање регистрације возила, дужности возача и помоћника возача, поступак за упућивање возила на извршење задатка, рад саобраћајних повереника, начин издавања погонског материјала, евиденције моторних возила и начин извештавања о стању на путевима. Поред тога, издата је и „Књига моторног возила“, која се за свако возило попуњавала у два примерка, од којих једна треба да буде уз возило, а друга у команди ауто-чете.

У књизи моторног возила уписивани су основни подаци о возилу, просечној потрошњи горива, количини и врсти уља у појединим склоповима возила и временом замене. Из књиге моторног возила могао се видети и садржај опреме на возилу: алата, прибора и делова, а уписивано је и стање возила на дан примопредаје, подаци о пређеној километражи и извршеним оправкама.

¹⁸¹ Вељко Дракулић, Рад саобраћајне службе на територији Хрватске од септембра 1943. до краја 1944, Војнотехнички гласник, број 7/61.

¹⁸² Архив Војноисторијског института, К.115А, ф.2, д.29.

¹⁸³ Вељко Дракулић, Рад саобраћајне службе на територији Хрватске од септембра 1943. до краја 1944, Војнотехнички гласник, број 7/61.

У напомени, као саставном делу књиге моторног возила, прописано је:

- „1. Свако моторно возило мора имати прописно испуњену књигу моторног возила.
2. Возило се прима и предаје са књигом возила у коју се унаша датум пријема и стање возила.
3. Шофер код преузимања, дужан је да најсавесније прегледа стање возила, те прибор и алат, да би се, уколико постоји мањак, могао увести у књигу.
4. Преузимање возила, спреме и алата и прибора потврђује шофер писмено јединици или установи којој возило припада.
5. Сваки мањак или промена у књигу возила унаша искључиво јединица или установа која је књигу издала. У изнимном случају када то из било којих разлога није могуће, треба учинити примопредајни записник из којег ће се касније увести у књигу моторног возила.“¹⁸⁴

Без сталних извора, питање снабдевања погонским горивом било је актуелно све време рата. Стање је нешто поправљено после капитулације Италије, а пре тога ово питање је решавано на разне начине, па и куповином са окупираних територија. Тако је, нешто пре капитулације Италије (11. августа 1943), ГШ Хрватске упутио Команди кордунашког војног подручја 200.000 куна за набавку бензина, јер је ово ВП обавестило да таква могућност постоји.

Почетком новембра 1943. саобраћај камионима био је организован између Јајца и Подгоре, преко Ливна и обратно. Какве су биле тешкоће око превоза може се видети из забелешки људи који су путовали тим правцем. Почетком новембра 1943. Јосип Смодлака, председник НОО града Сплита (касније члан Председништва АВНОЈ-а и Повереник за спољне послове НКОЈ), путовао је аутомобилом за Јајце, а затим из Јајца за Подгору. О том путовању је записао: „Кренуо сам пут Јајца аутом. Шофер је један друг из пролетерске дивизије. Он се путем стално обазирао, тражећи оком непријатељски авион... Причао ми је да су му пре десетак дана на овом путу непријатељски авиони бомбардовали ауто, те су га тако жестоко шишали митраљезима, да је једва изнио живу главу... Испред Бугојна нам је пукла једна гума. После пола сата могли смо да прослиједимо пут, те смо стигли у Бугојно око 4 сата. Ту смо се морали дуже задржати јер нам је посве нестала бензина.“¹⁸⁶

Почетком новембра 1943. из Ливна за Подгору кренула је колона од 15 камиона. С њима је путовао и Покрајински НОО за Далмацију, као и Јосип Смодлака, који је требало да се пребаци на оток Вис. У Јелси се укрцао у аутобус којим је допутовао у Стариград. „Кренули смо из Јелсе“, пише Смодлака, „пут Стариграда једним старим аутобусом... Пошто су се наша кола путем сукобила са

¹⁸⁴ Петар Законовић, Угљеша Јањетовић, Техничка служба у НОР-у 1941-1945, ВИНЦ, Београд, 1987, стр. 97.

¹⁸⁵ Исто, стр. 211.

¹⁸⁶ Јосип Смодлака, Партизански дневник, Нолит, Београд, 1972, стр. 31.

једном мазгом, шофер је био принуђен да их заустави и тада смо сви морали да сиђемо из кола, те да 200 метара гурамо кола, јер мотор иначе није могао да упали... У Стариграду прекрцасмо се у један камион...¹⁸⁷

Половином новембра 1943. на Вису је била и савезничка војска. Њихове старешине су са собом довели и аутомобиле, које су повремено користиле и команде јединица НОВЈ. Смодлака каже да су се „у мјесту (Вис) налазила 4 савезничка официра, међу осталима и један американски капетан који је овамо дао превести свој аутомобил, те су га партизани употребљавали у своје службене сврхе.¹⁸⁸

Пошто је снабдевање јединица све више преузимала економска служба, која није имала своја транспортна средства, односно транспортне јединице, Врховни штаб је наредбом од 17. октобра 1943. регулисао да се при интендантурама одговарајућих јединица формирају ауто-колоне и возарске јединице, и то: у интендантури армије ауто-колоне и возарски батаљон, у интендантури корпуса исто, у интендантури дивизије лака ауто-колоне и возарски батаљон, а у интендантури бригаде 1-2 лака аутомобила и возарска чета.¹⁸⁹

Интендантски органи одређивали су тим јединицама задатке и планирали њихову употребу. Свим осталим транспортним јединицама које су формиране при војно-територијалним командама, а касније и при оперативним јединицама, задатке су одређивали саобраћајни органи, који су и планирали њихову употребу.

У време када нису располагале својим транспортним средствима, јединице НОВЈ користиле су транспортна средства, углавном запрежна возила са територије, узимањем од месног становништва. Пошто је то, будући да су потребе јединица НОВЈ биле све веће, било врло често, неке команде наредиле су да се формирају сопствене транспортне јединице и становништво ослободи тих обавеза. Тако је Штаб 6. корпуса октобра 1943. наредио да се при свакој команди војног подручја формирају сталне возарске јединице, састављене од запрежних возила, које су углавном формиране а касније и попуњаване заплењеним возилима усташких и фолксдојчерских породица. Према том наређењу, Диљско војно подручје (формирано августа 1943) формирало је своју запрежну транспортну јединицу, која је била састављена од 25 запрежних кола и 50 бораца, који су, поред организације и извршења транспорта, бринули и о путевима на којима се транспорт обављао. Контролу саобраћаја на путевима организовала је и спроводила команда војног подручја, заједно са НОО. Будући да су им задаци у организацији транспорта били заједнички, на територији Псуњског војног подручја крајем

1943. године одржан је састанак на коме су разматрана питања од заједничког интереса. Састанку је присуствовало 36 представника војних и органа народне власти из обласног и окружног НОО. Тада

¹⁸⁷ Исто, стр. 35.

¹⁸⁸ Исто, стр. 37.

¹⁸⁹ Група аутора, Интендантска служба у НОР-у 1941-1945, ВИЗ, Београд, 1973, стр. 193.

је одлучено да окружни НОО прикупљају храну и друге потребе од народа за оперативне јединице, а да јединице саме организују превоз. На састанку је истакнут пример села Бучја, које је за 5 дана дало 24 запрете за потребе јединица и војних установа, а саопштен је податак да је на територији псуњског војног подручја за 15 дана коришћено више од 800 запрета, што је било велико оптерећење за народ. Запоре су се до тада дуго задржавале, па је договорено да се организују претоварне станице, те се материјал једном запрегом превозио само до наредне претоварне станице. Тако је власник запрежног возила унапред знао где и на којој даљини превози материјал. Тачка укрштања скоро свих путева који су у то време коришћени био је Воћин, одакле су водили путеви према Псуњу, Папуку, Крндији и Дилу, односно Пожешкој котлини. Саобраћајни референт подручја на том састанку добио је задатак да установи бројно стање возила на целом подручју, како би се, у случају веће акције, могла извршити правилна расподела возног парка.

Организација саобраћаја на ослобођеној и полуослобођеној територији у другој половини 1943. била је значајна и због превозења већника за друго заседање АВНОЈ-а. Започето путовање појединих делегација на коњима или запрежним возилима на неослобођеној територији, завршавало се на слободној територији моторним возилима или железницом. Временске прилике (већ је понегде било и снега) нису дозвољавале коришћење моторних возила, као најпогоднијег транспортног средства, али су она кад год су то услови дозвољавали коришћена. Најудаљеније делегације (словеначка) путовале су и више дана. Основни носилац задатака у вези са превозењем словеначке и хрватске делегације био је Ауто-батаљон ГШ Хрватске и железница НОВЈ.

Организација превозења и проблеми који су се појављивали, могу се видети из записа чланова делегација. Др Иван Рибар на заседање АВНОЈ-а кренуо из Оточца 20. новембра 1943. У својим Успоменама из НОБ-а записао је:..... Из Оточца смо се возили камионом кроз Врховине, Кореницу и Удбину, одакле смо због наноса снијега, морали оставити камион и наставити пјешице и коњима у колони један за другим... Пред Граховом сјели смо у припремљене камионе, који су нас друмом возили у Ливно. На путу су нас пресрели четници и припуцали на камионе... Други дан на позив друга Тита, Владо Зечевић и ја продужили смо аутомобилом до Бугојна, а одатле партизанском железницом до Јајца...¹⁹¹

На Друго заседање АВНОЈ-а Словеначка делегација је кренула са планине Рог и 15. новембра нашла се на територији Хрватске. У селу Перјасица укрцали су се у камион који је упутио Ауто-батаљон ГШ Хрватске. И поред свих тешкоћа, јер је на Капели већ било снега, делегација је камионом стигла у Оточац. Путовање није било удобно, било је хладно, возила несигурна а путеви лоши, али се увек са нестрпљењем очекивало да се појави неко моторно возило.

¹⁹⁰ Иван Мишковић, Војна позадина у Славонији 1941-1945, ВИЗ, Београд, 1982, стр. 87.

¹⁹¹ Иван Рибар, Успомене из НОБ, Војно дело, Београд, 1961, стр. 152.

Члан словенацке делегације, Едвард Коцбек о том путовању је записао: „У Перјасици нас је јуче у свануће узнемирио штропот мотора. Наши су нас стражари пробудили још у јутарњој тами и рекли нам да је по нас дошао камион из Оточца и да морамо устати... Вожња од Перјасице до Оточца није била угодна, сједели смо или стајали у камиону стиснути као харинге. Било нас је кудикамо превише за возило, зато смо се непрестано премештали или тражили бољи положај, једни су стајали, други чучали, али они који су седели највише су стењали, сва тежина свалила се на њих. Шофер је возио дивље, на кривинама смо се рушили час на ову, час на ону страну, тако да се сваки пут стварала смешна, неподношљива гужва. Повр свега возили смо се лошим путевима и непрекидно зурили у небо, да нас због бучне вожње не изненади Немац из ваздуха. Било нам је управо драго што се камион стално кварео, тако да смо барем неколико пута могли протегнути удове. Цеста нас је најпре довела до Перјасице до Примишља, а одатле се попела кроз Тоболић до Језера... Ушли смо у подручје Мале Капеле. Стрма цеста постала је све разрованија и напорнија. После малог планинског језера Блато, појавио се чак снег... Камион је почео посустајати, а када се зауставио, скочили смо на тло, али ево невоље, вожњу му нисмо могли олакшати, баш обратно, због премале тежине точкови су му се вртели у празно. ... Када су у Оточцу сазнали за дубоки снег на Капели, послали су становнике присојних села да очисте планински пут... Око 40 људи окретно је завитлало својим алатом... За два сата лопаташи су расчистили пут све до превоја. Камион се довукао на врх оног момента када се почело смркавати. Укрцали смо се на њега и полако и опрезно спустили низ једну стрмину. Јужним кривинама брзо смо се приближавали Лици, другом партизанском подручју... Камион је почео на равници да вози брзо, тако да нас је бацао овамо-онамо као стоку... Одједном смо се нашли међу кућама... били смо у Оточцу".

Иако је била на путу, словенацка делегација није знала куда иде. Доласком у Оточац сазнали су да треба ићи у Босну. Пошто се у Оточцу прикључила и делегација Хрватске, на пут се даље кренуло са више моторних возила. Колона је била састављена од путничких аутомобила, аутобуса и камиона. О ономе шта се даље догађало, Едвард Коцбек је записао: „Тек јуче, док смо се прикупљали за одлазак, дознали смо да нас зову у Босну... Словенска делегација се претворила у словенско-хрватско изасланство... Почетни део пута могли смо прећи путевима које још контролишу партизани, па смо најпре употребили возила. Хрвати су се укрцали у камионе, а нама су дали на располагање мали аутобус... На челу су ишла два путничка аутомобила, у првом је седео др Иван Рибар са пратњом, а у другом др Бакарић са мајором британске војне мисије код Хрватског ГШ“. Ако је из било којих разлога коришћење моторних возила било онемогућено, већници су настављали пут пешице, а онда су им у сусрет долазили камиони. Пешице се, међутим, морало ићи и када су се морали обилазити непријатељски гарнизони, као што је био Доњи Лапац, или прелазити преко комуникација које је

непријатељ контролисао. Пошто су пешице стигли до села Дољани, већници су се укрцали у запрежна возила, која су им обезбедили мештани овог села и наставили ка Босанском Грахову, очекујући стално да ће се у сусрет појавити камиони.

„Предвече смо се отиснули даље“, пише Коцбек, „Сељаци су нам ставили на располагање своја мала сеоска кола... Возари су нам говорили да се крећемо према Дугом Пољу. Чим су нас возачи довели сигурно, послали смо их натраг, да им не бисмо сасвим онемогућили повратак. Рекли су нам да се приближавамо оном крају уз унску железничку пругу, где ће нас ноћас сачекати камиони и одвести нас даље. Чекали су нас још синоћ, али су се вратили празни... Одједном су они пред нама почели викати... опазили су три велика камиона, били су талијански 'омови'. Као прави 'индијанци' јурнули смо према необичним великим камионима... Авшић (Јака Авшић, заменик команданта ГШ Словеније, командант позадине ЈА, генерал-потпуковник у пензији - прим. а.) је неко време трчао око возила да заведе ред... али га више нико није слушао... Возила нису била покривена у кабини је могло сести само неколико старијих другова, а сви ми остали морали смо се сместити на изгуљене и блатњаве камионске подове. У почетку смо дивљу брзину пратили смехом и шалом, али смо с временом почели стискати зубе... Вратоломна тегобна вожња трајала је већ два сата, а још увек смо јурили кроз влажну и ледену ноћ. Одједном се успут појавиле зграде... Неко из кабине викну: Босанско Грахово. Пола пута до циља...”

О доживљајима на путу, Коцбек даље пише: „Цеста је постала шира и равнија, ударци блажи и ређи... Код засеока Грковци избили смо на велико Ливањско Поље. Мотори су почели возити пуном брзином... Када је неко повикао: 'Светла' - 'Велеград', подигли смо главе и зачудили се... Био је крај вожње која је трајала пет и по сати... Шофер је искочио из кабине и рекао немарно као да иде на шприцер: 'Ливно'. Са возила смо силазили као столетни старци, укочени и збуњени”.

Тек 29. новембра 1943. словеначка делегација стигла је у Јајце. „Тако смо се синоћ“, записао је Коцбек, „укрцали на камионе и одвезли са гласном песмом према Бугојну... Почела је друга вожња долином Врбаса... Пробудили смо се тек када смо ушли у историски град Јајце.¹⁹² Пут од Перјасице до Јајца био је дуг око 450 км. Делегација из Словеније прешла је тај пут за 14 дана. Пешке или на запрежним возилима прешли су око 50 км, док је 400 км делегација превезена моторним возилима.

И друге делегације су на сличан начин путовале ка Јајцу. Забележено је да је делегација Црне Горе на путу од Колашина до Пљеваља превезена једним старим аутобусом.

Слична организација транспорта била је и при повратку делегација по завршетку заседања АВНОЈ-а.

¹⁹² Едвард Коцбек, Пут у Јајце, Знање, Загреб, 1978.

У Босни и Херцеговини, после ослобођења Тузле у јесен 1943, ослобођено је читаво подручје Романије, затим Вишеград, Горажде, Фоча, Калиновик и Вареш. Тако је скоро цела источна Босна, изузев Брчког, била слободна. На простору између Дрине и Босне и Саве и Сарајева путни и железнички саобраћај се скоро слободно одвијао. У путном саобраћају на овом простору коришћено је око 50 моторних возила, која су заплењена при ослобођењу Тузле.

И у западној Босни саобраћај на путевима се одвијао углавном појединим моторним возилима, ређе у мањим групама, уз све тешкоће због недостатка сигурних возила и путева. Карактеристичан је утисак Фицроја Маклина, шефа англо-америчке војне мисије при Врховном штабу НОВ и ПОЈ, који се половином септембра 1943. спустио падобраном у рејон Мркоњић-Града. Он о партизанском саобраћају пише:

„... Када сам се пробудио сунце је већ било изашло и било је време да кренемо. Партизани су нам припремили изненађење. На сеоском тргу налазио се заплењен немачки камион, избушен мецима, али изгледа још употребљив. Два-три партизана сипали су бензин и воду у њега, док је један енергично трубио. Гомила деце пела се по возилу. Огромна црвена заставица виорила се са хаубе, иако није било јасно дали је требало да означава опасност, или да изрази политичко уверење возача. Ово је право славље. Осећајући се непријатно због упадљивости, укрцали смо се и кренули. Камион нас је повезао дуж обале језера... Још увек у највећој брзини, наш возач пројурити преко климавог моста и притиснути кочнице. Стигли смо до циља нашег пута у Јајце...”¹⁹³

Као и у другим крајевима, и на простору Босне и Херцеговине, поред аутомобила, за транспорт су коришћена и запрежна возила и то у већем броју када је заплењени материјал био обимнији. Када је почетком октобра 1943. ослобођен Купрес, заплењене су велике количине материјала, нарочито хране (113 тона жита, 380 комада крупне стоке и друго). Пошто је то, као и увек, требало што пре евакуисати, пришло се формирању транспортне јединице од мобилисаних коња. О томе шта је све предузето Економски одсек Врховног штаба, 13. октобра 1943. известио је Врховни штаб: „... Ми смо са своје стране предузели следеће:

- мобилисали све коње са територије Јајачке команде подручја, који треба да пребацују жито из Шипрага,
- формирали један возарски батаљон у коме ће бити око 100 товарних коња и који ћемо употребити у исту сврху...”¹⁹⁴

Знатне количине хране у току НОР-а пребациване су из Срема и Славоније у северне крајеве Босне. Између 8. и 10. маја 1943. у Фрушкој Гори је формирана колона од 110 кола, дугачка око 3 км. За пребацивање преко Саве, припрему чамаца и веслача извршиле су партијске организације и НОО села Свињаревац и Бродац (Семберија). Од 10. августа до 19. октобра 1943. из Срема је преко Саве

¹⁹³ Фицрој Маклин, Рат на Балкану, Зора, Загреб, 1953, стр. 20 и 21.

¹⁹⁴ Зборник, Том II, књ. 10 док. 178.

дотурено и предато команди места за Семберију око 109 тона пшенице, преко 20 тона кромпира, преко 4 тоне пасуља и друго.¹⁹⁵

Сабирна станица за прикупљање материјала и хране за Бирач била је при команди места у Трнави, одакле су полазиле колоне са товарним коњима за Шеховиће.¹⁹⁶

Товарних коња за ове задатке на терену је било, али није било самара у толиком броју, а њих нико у Семберији није знао да направи. По узору на самар који је позајмљен из једне партизанске јединице, радионица у Бијељини израдила је већу количину самара, што је омогућило да се мобилише стотину и више коња који су упућивани до Шеховића, па и до Власенице.

У Словенији, иако аутомобилске јединице још нису формиране, коришћење камиона по капитулацији Италије вршено је често, а интензивно у случајевима када је рањенике и материјал требало спасавати од непријатеља када је овај предузимао офанзиве против јединица НОВЈ. Половином октобра 1943. Немци су кренули у офанзиву на познату партизанску базу Рог. Из његове околине требало је све прикупити и евакуисати у планинске кланце, а то радити само ноћу. О једној таквој евакуацији, Едвард Коцбек је записао:..... Део главног штаба који је остао у Сотески, још се увек није преселио. Долином пролазе наши камиони са муницијом и људством. Возе полако и само на завојима пале светла... Заповест гласи да се до четири ујутро морају повући из долине све наше установе... У вишим рошким кланцима достизали су нас камиони са рањеницима, возили су их у рошке болнице. Баш испред нас једном од њих догодила се у журби незгода, опасно се нагнуо преко ивице па га више нисмо могли повући назад. Брзо смо их пребацили на друга два камиона... а затим камион без много размишљања гурнули низ стрмину, како би колона могла наставити пут уским кланцем".¹⁹⁷

Моторна возила која су користиле јединице и команде НОВЈ у Словенији била су углавном заплењена од непријатеља или на други начин набављена, али је било и случајева да су власници своја возила стављали на располагање НОВЈ. Тако је по капитулацији Италије, Станко Подгорник из Бача (југоисточно од Толмина), свој црвено обојени камион довезао на Трново и ставио га на располагање НОВЈ. Камион је преузео возач Алојз Муних, који је њиме превозио материјал из Ајдовшчине у Локве изнад Трнова а муницију на Равнице, јер је тамо била хаубица.

Када су Немци, септембра 1943, заузели Ајдовшчину и друга места, возила су сакривена. По завршетку немачке офанзиве, црвеним камионом је организован илегални транспорт материјала који је набављан на окупираној територији, јер су за возило и возача добијена потребна документа од немачких власти. Илегално набављени материјал превожен је из Трста, Горице и других места. Возач камиона је,

¹⁹⁵ Митар Вујовић, Економска служба Врховног штаба НОВ и ПОЈ 1941-1945, ВИНЦ, Београд 1990, стр. 162.

¹⁹⁶ Војна енциклопедија II, књ. 7, изд. 1974, стр. 309.

¹⁹⁷ Едвард Коцбек, Пут у Јајце, Зора, Загреб, 1978, стр. 111.

пored своје дужности, био задужен и за обавештајну службу, а често је успут растурао летке Освободилне фронте. Пошто је возило радило дању и ноћу, а прелазило је са слободне на окупирану територију и обратно, знаци распознавања за јединице НОВЈ били су: дању - букет цвећа или другог зеленила који је стављан спреда на камион, а ноћу - на сваких 300 метара по три кратка звука сиреном. Све партизанске јединице на том терену биле су обавештене да црвени камион не смеју нападати. Марта 1944. дошло је до издаје. Најпре је ухапшен власник камиона Станко Подгорник, а касније и Иван Лебан, возач камиона, кога су Немци отерали у Дахау, одакле се није вратио.¹⁹⁸

Организацијом транспорта и саобраћаја у овом периоду, углавном за своје потребе, бавиле су се све команде НОВЈ. Посебних саобраћајних органа у формацијама ових команди још није било, а тамо где су постојали били су у саставу техничких одсека команди.

Главни штабови су у току рата били истовремено територијално оперативне команде са наглашеном територијалном улогом, али су извршавали и стратегијске задатке.

Главни штабови за Босну и Херцеговину, Црну Гору, Боку и Санџак релативно рано су расформирани, па су њихове функције преузели Врховни штаб и штабови 2, 3 и 5. корпуса НОВЈ. У 1943. години главни штабови Србије и Црне Горе били су неразвијени и састављени само од по неколико руководиоца. Главни штаб Македоније своје функције је развио 1943. и 1944. године, када је напустио Скопље и прешао на слободну територију западне Македоније.

Међутим, главни штабови Словеније и Хрватске, који су под својом командом имали врло велике оперативне јединице, представљали су врло развијене руководеће центре, са скоро свим органима који су постојали и у Врховном штабу. У другој половини 1943. Главни штаб Словеније имао је у свом саставу управне и друге стручне органе, тако да је имао 13 одсека, међу којима је био и самостални Одсек за моторизацију, који је почетком 1944. прерастао у одељење. Од половине 1943. Главни штаб Хрватске, поред командног дела, имао је и два одељења. У другом одељењу, поред одсека за војне власти у позадини, интендантског и других, био је и технички одсек, у чијој надлежности је била организација саобраћаја и транспорта.

Главни штабови Србије, Македоније и Војводине и Оперативни штаб за Косово и Метохију имали су исте органе као и главни штабови Словеније и Хрватске, али тек у другој половини 1944. године.

За разлику од главних штабова, корпуси НОВЈ, осим 1. пролетерског, били су оперативно-територијалне команде са наглашеном оперативном улогом, а од фебруара 1944. преузели су и све војно-позадинске функције, па и у области саобраћаја.

Корпуси су имали своју територију на којој су и формирани, а руководили су са 2 - 4 дивизије и самосталне бригаде. Штаб корпуса био је највиша оперативна и територијална команда у једној области,

¹⁹⁸ Алојз Муних из Војаче Драге, Толмин, сећање.

па су зато поред бројних имали и регионалне или националне називе (босански, славонски и др.). Штабови дивизија били су искључиво оперативне команде, без компетенција над војно-позадинским командама, сем 29. и 37. дивизије, које су у каснијем периоду имале и војно-позадинске функције.

Одвијање саобраћаја на слободној територији било је условљено постојањем употребљивих комуникација. Пошто су често прелазиле из руке у руку, комуникације (путне и железничке) су биле углавном оштећене, па је повремено требало вршити најнеопходније оправке, нарочито мостова, који су често били тотално порушени. За оправку комуникација били су надлежни војно-територијални органи, али је Врховни штаб на одређеним правцима ангажовао и своју инжињеријску јединицу. Одмах после формирања (15. септембра) инжињеријски батаљон Врховног штаба је, уз помоћ јединица команде подручја на слободној територији западне и средње Босне, Далмације, Лике, Баније и Кордуна, оспособио путну саобраћајну мрежу и железничку пругу Бугојно - Јајце - Млиниште - Дрвар, све до Личке Калдрме. До децембра 1943. израдио је и неколико мостова за железнички и друмски саобраћај, као и мост за железнички саобраћај на реци Пливи код Шипова.²⁰⁰ У одржавању путева учествовале су и омладинске радне јединице - бригаде, које су рушиле путеве пред непријатељем, а затим их оправљале када је територија поново ослобођена. Тако је августа 1943. у Лици било 13 омладинских радних батаљона, у Далмацији је формирана прва омладинска радна бригада (Трогир) са 800 младића и девојака. Више таквих радних бригада формирано је на територији Црне Горе, Славоније и Срема. Радне јединице Лике имале су око 6.800 људи, које су од краја 1942. до краја 1944. дале око 1,100.000 радних дана, пренеле преко 6.700 рањеника и очистиле од снега у више наврата путеве дужине преко 400 км.²⁰¹

Железнички саобраћај у Босни и Херцеговини,
Хрватској, Словенији и Македонији
у другој половини 1943. године

Железнички саобраћај који је у другој половини 1942. био успостављен на пругама Дрвар - Срнетица - Млиништа и Срнетица - Бравско (укупна дужина 124 км), у току 4. непријатељске офанзиве потпуно су пореметиле наше и непријатељске снаге. Пруга и објекти на њима биле су знатно оштећене, а велики број вучних (локомотива) и возних (вагона) средстава избачен је из употребе.

Када се годину дана касније поново нашао на овој територији, ВШ НОВ и ПОЈ је, ценећи да у предстојећим догађајима железница може имати значајну улогу, поставио задатак да се железничке пруге што је могуће пре оспособе и саобраћај успостави.

¹⁹⁹ Гојко Миљанић, Кадрови револуције, Штампарско предузеће Цетиње, 1975, стр. 197.

²⁰⁰ Војна енциклопедија II, књ. 7, изд. 1974, стр. 493.

²⁰¹ Исто, стр. 686.

На неким деловима пруге.на пример Јајце - Бугојно, саобраћај је већ био успостављен, али је пруга између Дрвара и Јајца још била у прекиду, јер су на њој били порушени објекти, као што је био мост на реци Пливи у Шипову, за чију је оправку требало више времена.

Крајем септембра 1943. при команди војног подручја у Бугојну формирана је Привремена железничка секција, а за шефа секције одређен је Љубо Медаревић, један од дрварских железничара. Будући да је организација саобраћаја била у надлежности Техничког одсека Врховног штаба, формирање секције и постављење њеног шефа извршио је начелник Техничког одсека. За слободно кретање по ослобођеној територији, начелник ТО издао је Медаревићу следећу објаву:²⁰²

„Т.О.В.Ш
27.9.1943 год.

ОБЈАВА

За друга Медаревић Љубу који је постављен од стране овог отсека за шефа привремене железничке секције при команди подручја у Бугојну, и као такав има право слободног кретања по ослобођеној територији и превоза свим превозним средствима.

С.Ф. - С.Н.

Шеф ТОВШ
потпуковник
инг. В. Смирнов"

Користећи сва расположива транспортна средства, старешине јединица НОВЈ, као и сви који су се у њима налазили, у току извршавања својих задатака прелазили су са једног средства на друго, користећи најповољније могућности на одређеном правцу. Будући да је између Јајца и Бугојна био успостављен и путни и железнички саобраћај, избор превозног средства вршиле су старешине по сопственом избору. За илустрацију стања на железници у то време и организацији саобраћаја, послужићемо се записима оних који су железницу користили. Одмах по капитулацији Италије, чланови Енглеске и Америчке војне мисије путовали су из Јајца према Сплиту и о томе записали:

.....Ноћу 11. септембра 1943. отишао сам са заплењеним немачким штабним колима" - пише Ф.В. Дикин - заједно са капетаном Бенсоном, америчким официром који је био додељен нашој мисији, у штаб југословенске 1. пролетерске дивизије у Бугојно. Волтер Роутон, носећи са собом радио станицу... путовао је за нама партизанским возом, који је тада непрекидно саобраћао на локалној прузи која везује Јајце и Бугојно. Ложена дрвима, локомотива је тешко дахтала преко моста на реци и дуж пруге западно од града. Композиција је најзад стигла до следеће и једине станице."²⁰³

²⁰² Документ у власништву Железничког музеја у Београду.

²⁰³ Бил Дикин, Бојовна планина, Нолит, Београд, 1973, стр. 266.

После осам дана, Дикин и Волтер Роутон камионом су из Сплита кренули за Јајце.

Новембра 1943. савезничка војна мисија при Врховном штабу НОВ и ПОЈ налазила се у Јајцу. Требало је да стигне до мора, како би обезбедила место за искрцавање савезничких бродова, којима се допремао материјал за НОВЈ. О првом делу пута, од Јајца до Бугојна, Ф. Маклин је записао:

„Наш први део пута прешли смо зачудо возом. У току противофанзиве, када је Јајце пало у њихове руке, партизани су успели да заплене и једну нетакнуту локомотиву и неколико вагона. Како се међу њима налазио и један професионални машиновођа и један железничар као и неколико бивших шефова станица, они нису чекали и одмах су саставили композицију која је радила тајно и наизменично на краткој линији од Јајца до суседног места Бугојно.

После неколико година мучног лутања по планинама, партизани су били неизмерно поносни на свој воз, а Тито је свој лични вагон, позамашан објекат од дасака, са једном пећи у средини, дао мени на расположење. ... Наши ранци и радио-станице стављени су у један вагон, а после извесног времена пребачени у други. Неочекивани и добродошли, појавили су се неки коњи. Онда су их укрцали у воз, затим искрцали и најзад, уз доста псовке и вике, поново укрцали. С времена на време ликомотива која је од почетка димила, бљувала би пламен, дим и искре из пећи и димњака, уз облак паре и продоран звук пиштаљке. Затим, после још једног дугог чекања, појавили су се три пензионисана шефа станице с величанственим шиљатим капама, богато украшеним златним гајтанима, заставицама, пиштаљкама и свим другим пратећим ознакама њиховог положаја. Руковали смо се са Велебитом који је дошао да нас испрати и ускочили у наш лични вагон. Исто је учинио и велики број људи који су ишли у нашем правцу. Локомотива је последњи пут запиштала... а онда уз дување и дахтање, шкрипаво смо заклопарали у суморно сивило зоре која се помаљала изнад крошњи дрвећа.. „²⁰⁴

Будући да је Технички одсек Врховног штаба био надлежан за одржавање пруга и успостављање саобраћаја на њима, Врховни штаб му је почетком новембра 1943. поставио два основна задатка: да се у најкраћем року успостави железнички саобраћај између Јајца и Дрвара и изрази логор за његов смештај. О томе начелник ТО, инг. В. Смирнов, пише:

„Негде почетком новембра 1943. у оквиру осталих припрема за одржавање II заседања АВНОЈ-а, добио сам, између осталог, још и ова два значајна задатка: требало је у најкраћем року успоставити железнички саобраћај између Јајца и Дрвара и тајно изградити резервни логор у планини Клековачи за смештај Врховног штаба. Све ово имало је значај обезбеђења брзе и сигурне евакуације из Јајца Врховног штаба и окупљених већника АВНОЈ-а, уколико би непријатељ угрозио Јајце... Екипе железничара из Дрвара под руководством Бошка Данића и Љубе Медаревића већ су биле стигле

²⁰⁴ Фицрој Маклин, Рат на Балкану, Зора, Загреб, 1953, стр. 59 и 60.

са оправком од Дрвара све до Пливских Подова и практично су биле већ на домаку Јајца, тако да је тежиште задатака било на оправци пруге од Јајца до Шипова и на изградњи моста преко Пливе у Шипову и дугачког и високог вијадукта на траси између Шипова и Пливских подова. У Јајцу смо имали тако мало железничара да их је било једва довољно за одржавање саобраћаја од Јајца до Бугојна. То је био за нас из више разлога веома важан правац и, не желећи да реметим саобраћај на њему, оправку пруге и изградњу моста у Шипову, поверио сам нашем новом Првом самосталном инжењерском батаљону (формиран 15. IX 1943). Радови наоправци око 20 км тешко разорене пруге и изградња дрвеног моста у Шипову, просто су планули... и за 21 дан све је било готово."²⁰⁵

Више команде и штабови јединица НОВЈ, па и Врховни штаб често су из безбедносних или других разлога премештани на слободну територију. На мањим, а често и већим остојањима коришћена су разна превозна средства, а Врховни штаб је користио и железницу.

Савезничка војна мисија која се налазила при Врховном штабу у таквим ситуацијама премештала се заједно са њим и један од њених чланова о једном премештању таквом записао је:

„Онда једне вечери изненадно, што је увек одликовало овакве покрете било је најављено да полазимо те исте ноћи у нови штаб. У овој поруци такође је стајало, да ће Маршалу бити драго ако путујем његовим посебним вагоном - позив који нисам могао да схватим, све док, распитавши се, нисам открио да је мој стари пријатељ, партизански експрес некако преживео офанзиву, да се налази на оближњој прузи и да ћемо њиме путовати. И заиста, када је дошао тренутак, затекли смо га тако исто као пре. Весело звиждући, испуштао је облаке искрица, али му је додат посебно изграђен дрвени вагон који је сасвим личио на колибу на точковима. У њега смо се сви потрпали: Тито, његов пас Тигар, неколико чланова кабинета, Олга, Олтстон и Кинг, Титови пратиоци и ја. Наш кратки пут је био невероватан, као у неком сну, јер када смо кренули било је тешко поверовати да се то заиста дешава. Изнутра је Титов посебни вагон био чак сличнији колиби него посматран споља. Имао је отворену пећ у средини и клупе око зидова. Загушујућа топлота пећи гонила је на сан. Клупе с друге стране биле су узане за спавање. Ово није био миран пут на коме се човек могао одморити, али, како је Тито рекао, то је био једини воз у Југославији којим се могло путовати са сигурношћу да неће одлетети у ваздух.“²⁰⁶

Железничке пруге, које су у то време коришћене, биле су дужине више стотина километара. Пруга од Дрвара до Јајца, преко Српнице, била је дуга 150 км, од Јајца до Горњег Вакуфа 40, од Српнице до Ланишта 20 км, а рачунало се и са шумском пругом дугом око 80 км. Предвиђено је да се касније оспособи и пруга од Дрвара до Тишковца, дужине око 60 км.“²⁰⁷

²⁰⁵ Владимир Смирнов, Инжењеријске ратне приче, Народна армија, Београд, 1972, стр. 121,122.

²⁰⁶ Фицрој Маклин, Рат на Балкану, Зора, Загреб, 1953, стр. 137 и 138.

²⁰⁷ Тито и железничари Југославије, Завод за новинску и пропагандну делатност ЈЖ, Београд, 1987, стр. 98.

Пошто су за управљање саобраћајем на пругама, односно организацију железничког саобраћаја, постојале две железничке секције, једна у Дрвару са Бошком Данићем и друга у Бугојну са Љубом Медаревићем на челу, оне су добиле и одређене задатке. Тако је дрварска секција требало да поправи пругу од Дрвара до порушеног моста преко потока Сокошница, да покрене локомотиве и обави све што је потребно за успостављање саобраћаја на овом делу пруге. Железничка секција у Бугојну (Јајцу) имала је задатак да поправља пругу од Јајца до 82-ог км, која је била порушена 70%. Обе секције имале су задатак да оспособе телефонску везу дуж пруге те остале објекте уз пругу који служе за обезбеђење саобраћаја.

Железнички мост преко реке Пливе пуштен је у саобраћај 7. новембра 1943. Томе је присуствовао и начелник Врховног штаба, као изасланик врховног команданта, који се обратио народу и градитељима.

Тога дана и пруга од Јајца до моста била је завршена и пуштена у саобраћај. Радови су настављени и цела је пруга поправљена, сем моста преко потока Сокошнице, између Шипова и Сокоца, који и није био у плану да се ради због неприступачног терена. Пруга између Јајца и Дрвара, са уређеним обилазним путем и претоварним рампама око моста на 82. км, пуштена је у саобраћај половином новембра 1943. Од Дрвара до Јајца пруга је пуштана у саобраћај поступно, по деоницама које су коришћене за локални саобраћај, а на прекидима се преседало.

Чим је пруга оспособљена и спојена, Врховни штаб је наредио да се изради ред вожње за један пар мешовитих возова између Јајца и Дрвара и да се уведе редован саобраћај сваког дана. Између Јајца и Бугојна такође је саобраћао један пар редовних возова. По потреби, увођени су ванредни возови на прузи од Горњег Вакуфа до Дрвара и од Срнетице до Ланишта. У том периоду превозено је, за потребе војске и народа све, од путника до тенкова.

Пред Друго заседање АВНОЈ-а предузете су посебне мере у железничком саобраћају на партизанској железници. Од руководиоца железничког саобраћаја затражено је да обезбеде редован саобраћај, да се појача обилазак и чување пруге, да вагони буду исправни и чисти, загрејани и добро осветљени и да се путници редовно контролишу. Железничкој секцији у Јајцу за овај задатак додељено је неколико официра. Мајор Милан Беловуковић Дева одређен је за команданта железничке станице у Јајцу, а Вељко Томић за команданта железничке станице у Бугојну. Редовне возове између Јајца и Бугојна пратио је Живорад Ћосић, чији је задатак био да обезбеди несметан рад железничара и контролише путне исправе путника цивила и војних лица. Сваки путник морао је да има путну исправу оверену печатом војних власти или НО Одбора. Команданти станица присуствовали су обавезно доласку и одласку возова.

На Другом заседању АВНОЈ-а, поред делегата који су дошли из свих крајева земље, учествовали су и поједини заслужни учесници

НОР-а, у првом реду они који су се налазили у Јајцу на раду око Врховног штаба. Између осталих, позвани су и радници који су у то време били на железници.

Као делегати, у раду заседања учествовали су Милан Беловуковић Дева и вељко Томић, а као гости Љубо Медаревић и Бранко Медић.²⁰⁸

Делегати Другог заседања АВНОЈ-а сећају се путовања партизанском железницом на чијим локомотивама и вагонима је стајао знак ЖНОВ (железница НОВ), а на челу локомотиве црвена партизанска звезда.

Херцеговци су, као мала партизанска колона, средином новембра 1943. из ослобођеног Гацка кренули према Босни. После десетодневног напорног путовања стигли су у Горњи Вакуф, где су се укрцали у воз. У сећањима учесника остало је записано:.....И док смо уморни и исцрпљени размишљали о томе како ћемо издржати још једну ноћ на маршу, негде у близини реско одјекну писак локомотиве. Шта је ово - загледасмо се зачуђено... Тито вам је другови већници послао воз - рапортира друг из команде мјеста... Скорисмо на ноге, остависмо вечеру и појурисмо напоље да видимо прву нашу партизанску железницу. Била су то два вагона шумске железнице. Уђосмо у вагоне, поседасмо на неке ниске дрвене клупице, а на средини вагона, у малим лименим пећима, наложисмо ватру. Нестаде умора као да га неко руком однесе. Радовали смо се као дјеца кад наша мала партизанска железница крену и забрза долином Врбаса.²⁰⁹

По завршетку заседања АВНОЈ-а, непријатељ је све јаче вршио притисак на слободну територију. Јајце је у више наврата бомбардовано. Било је јасно да се мора евакуисати. Иако је још увек било неизвесно у ком ће се правцу евакуисати Врховни штаб, рачунало се на железничку пругу Јајце - Млиништа - Дрвар, односно на коришћење деоница, јер се пруга на целој дужини није могла користити. Пошто је железнички саобраћај био у надлежности Техничког одсека инг. В. Смирнов, његов начелник, у вези коришћења железнице у евакуацији Врховног штаба из Јајца каже:

„Железничку пругу Јајце - Дрвар нисмо могли да поправимо у потпуности... Обавештавајући друга Тита... споменуо сам да железничку пругу нисмо успели да поправимо и да то у догледно време неће бити могуће, а да бисмо се у случају потребе могли пребацити у Потоке - (тајни логор Врховног штаба) возом од Чардака. Тито је том приликом рекао да се још не зна у ком правцу и када ћемо се повлачити... али да је потребно обезбедити у датом моменту превоз железницом у правцу Потока. То значи да би у случају потребе требало да обезбедим долазак воза из Дрвара на одређено место у одређено време... Са Дрваром нисам могао да имам никакву везу сем курирске и наравно нисам се усудио да се ослоним на тако спору везу. Од Дрвара до Јајца има преко 100 км пута који је водио

²⁰⁸ Исто, стр. 99 и 100.

²⁰⁹ Херцеговина у НОБ, Војно дело, Београд, 1961, стр. 757.

преко територије где су вршљали четници... Било је више него сигурно да би воз закаснио или чак можда уопште не би дошао, а Тито са ВШ морао би пешачити преко прагова неких 50 км, јер се у Потоке могло доћи само железничким колосеком, а то би у зимским условима било веома тешко. Разговарао сам о томе са Љубом Медаревићем, руководиоцем железничког саобраћаја у Јајцу, па смо одлучили да он одмах пође у Дрвар, организује специјалну композицију и њоме да дође што ближе Јајцу и ту га чека. Повлачење из Јајца било је пак према Потоцима, али заобилазним путем... Наша колона се кретала најпре пругом према Бугојну до Бравнице... и преко Мујџића стигосмо другог или трећег дана после напуштања Јајца. Ту је донета одлука да се иде у потоке возом. Био је већ мрак када се наша колона извукла из Драганића, попела се на пругу и издужила железничким колосеком... Ја сам негде у средини колоне... Присећам се речи друга Тита који је тражио да у случају потребе буде осигуран воз за Потоке. И опет се преслишавам да ли сам учинио све што би се могло и мучи ме мисао да ли ће воз бити ту. Пешке за Потоке нећемо стићи ни за два дана... Али, како би то било лепо када би сада, ту негде иза кривине, чекао наш воз! Из овог размишљања пренуо ме је пригушен позив који је прострујао низ колону: 'Волођа напред'. Трком хитам према челу колоне. 'Па добро, где је тај твој воз?' На брзину изнео сам шта смо предузели и да нисмо имали никакве друге могућности, него да се ослонимо на истрајност, дисциплину и оданост дрварских железничара. 'И шта ти сад мислиш?', упита друг Тито. Мислим да је воз ту негде. Можда су се мало дубље повукли у шуму или можда негде у близини узимају воду или дрва за локомотиву. Предложио сам да цела колона иде спорије или да стане, а ја бих са једном патролом продужио напред и довео воз ако га пронађем. 'Такву патролу могао си ти већ одавно упутити' - примети друг Тито и прихвати мој предлог. Десетак другова из Пратећег батаљона и ја са њима грабимо уз пругу. Тихо је, чују се само наши кораци. Пруга се пење уз Клековачу. Иза сваке кривине очекујемо да ћемо угледати локомотиву... Одједном, чујемо слабо, једва чујемо шиштање... Не могу одмах да се оријентишем одакле долази тај звук. Идемо полако напред, наилазимо на скретницу на отвореној прузи. Воз је дакле ту, на неком слепом шумском колосеку... Трком идемо споредним колосеком... и ево је. Локомотива, наша легендарна 'дванајестица', тендером напред и на њој Бошко Данић... Ту смо, друже Владо, ту смо - каже он... У возу је био један службени вагон, један са једном великом пећи у средини и са клупама дуж зидова и још један (или два) „цвајаксера“. Друг Тито је са најближим сарадницима и неколико бораца ушао одмах у велики вагон. Карби-туша, обешена о плафон, осветљавала је добро унутрашњост вагона... Тито је задовољно трљао руке поред усијане пећи... Остали су се попели у она два мања вагона и службена кола... Ја сам отишао у локомотиву код Бошка Данића... Ускоро воз је кренуо... запливао у мрак... Сместио сам се иза Бошка Данића... Од казана локомотиве шири се ванредно пријатна топлота... Било

је 8 или 9 часова ујутро, 8. јануара 1944. када се наш воз зауставио на отвореној прузи, одмах иза излазне скретнице станице Потоци, у правцу Дрвара... Стигли смо у близину логора."²¹⁰

Долазак Врховног штаба са пролетерским јединицама у западну Босну, у лето 1943, био је од великог значаја за развој НОР-а у Хрватској, што је убрзало даље ширење слободне територије и развијање народне власти. У таквим условима организацији и раду железничког саобраћаја прилазило се са посебном пажњом, јер су партизанске железнице деловале као морални и мобилизирајући фактор. Редовитост саобраћаја зависила је од много фактора, а нарочито од непријатеља који је често бомбардовао пругу и средстава на њој.

У пролеће 1943. Немци и усташе предузели су велику офанзиву против партизанских јединица. Офанзива је пропала, а цело подручје Папука и Псуња постало је велико градилиште. Нарастале потребе тражиле су хитно успостављање железничког саобраћаја. Брзо су изграђени порушени мостови између Звечева и Бучја и пруга је оспособљена. Прикупљени су разбацани вагони дуж пруге и поправљена локомотива „Драва“, па је крајем јуна прорадила партизанска железница. Возни парк на овој прузи знатно је побољшан по ослобођењу Пакраца у коме је било четири локомотиве и десетак вагона који су извучени са пилане на слободну територију преко, за ноћ обновљеног, а затим поново срушеног моста преко реке Пакре код Кусоња. Долазак локомотива на слободну територију народ је поздравео посебним весељем.

Када је припреман напад на Пакрац, октобра 1943. организована је група од око 15 партизана, чији је задатак био да са пилане „Славекс“ у Пакрацу извуку локомотиве ускотрачне железнице, које су биле неопходне за организовање железничког саобраћаја на слободној територији, јер других саобраћајних средстава није било. Чим је пилана заузета, локомотиве је требало оспособити за покрет, јер су оне, од како су партизани порушили пруге, већ неколико месеци стајале ван употребе. Прва локомотива која је оспособљена закачила је неколико вагона натоварених дрвеном грађом и воз је кренуо, али није стигао далеко. На прузи је била велика трава, због чега су точкови клизали, па је на шине посипан песак. Највећа препрека су, међутим, били порушени мостови, а преко њих је једино било могуће довући локомотиве на слободну територију. Тако се испред моста на реци Пакра нашло 4 локомотиве и 13 вагона. У току ноћи они су пребачени на другу страну, а мост је поново срушен. Други проблем је био то што је пруга била оштећена, па су се шине са пруге где је локомотива већ прошла морале скидати и монтирати испред њих. После много проблема, прављења и рушења мостова, искакања и поновног дизања локомотива на пругу, партизански воз је стигао у Бучје.

О организацији и уређењу саобраћаја на територији Славоније, старале су се војне команде. Сматрајући важном железничку пругу

²¹⁰ Владимир Смирнов, Инжињерске ратне приче, Народна армија, Београд, 1972, стр. 126 и 127.

Звечево - Вучјак - Каменско - Цикоћка Ријека, Штаб 6. корпуса је 22. октобра 1943. издао наредбу о коришћењу ове пруге, стављајући до знања свима да је железница власништво НОВЈ. Неке важније одредбе те наредбе гласе:.....Саобраћај почиње 26. октобра 1943. а регулисање саобраћаја је у надлежности Штаба 6. К, односно његовог Техничког одсека. Железница служи у првом реду за потребе НОВ, а када је то могуће и за потребе цивилног становништва. Влаковођа је одговоран за исправно руковођење и поступак са читавом композицијом влака, а стројовођа је одговоран за исправност строја. Железничке станице су: Звечево, Вучјак, Каменско, Бучје и Цикоћка Ријека. На осталим местима влак се не сме задржавати. Уколико то не траже интереси наше НОБ, о чему одлуку доноси за сваки случај посебно Штаб 6.К, влак полази из Звечева у 4 сата ујутро, а враћа се из Цикоћке Ријеке у 16 часова. Путнички промет бораца НОБ, дозвољен је само уз писмену објаву. Цивилима је дозвољена вожња влаком само уз пропусницу органа народне власти и то само уколико у влаку има места. Сви они који се не покоравају прописима железничког промета, потпадају под санкције ратног војног суда. Наређење влаковође је обавезно за све путнике без разлике. Пружни чувари дужни су да пре поласка влака прегледају своје секторе пруге и да на крају сваког сектора дочекају и испрате влак.“²¹¹

Штаб 6. корпуса у свом извештају, који је достављен ГШ Хрватске крајем 1943. написао је да коришћење пруге у дужини од 50 км има велики значај не само за оперативне јединице корпуса, него и за становништво тог краја. Воз који је на тој прузи саобраћао два пута дневно задовољавао је потребе јединица НОВ у Славонији, али и потребе народне власти. Поред људства, том пругом је превожен и разни материјал, а између Звечева и Бучја превожене су и веће оперативне јединице. У јесен 1943. Штаб 6. корпуса захтевао је да се појача рад на извршавању одређених задатака па и у области регулисања и контроле саобраћаја.

У борбама које су у току 1943. вођење несмањеном жестином, јединице НОВ на територији Славоније заплениле су 19 камиона, 10 аутомобила и 5 локомотива, а уништено је 148 камиона, 120 локомотива и 1.000 железничких вагона.²¹²

У Словенији су пруге, после капитулације Италије, брзо укључене у саобраћај партизанских железница. Партизанске железнице користиле су пруге од Гросупља на југ преко Великог Лашћа до Кочевја, од Гросупља на исток преко Требња до Новог Места и од Новог Места до Стража - Топлице, као и од Новог Места до Метлике. Првих дана на тим пругама саобраћали су возови искључиво за потребе НОВ. У евакуацији ратног плена значајну улогу имали су железничари. Они су организовали саобраћај партизанских возова на којима је била ознака ОФ, исписана белом бојом и црвена петокрака звезда. Материјал се превозио железницом до станице Стража - Топлице где је истоваран и даље транспортован у рејон

²¹¹ Архив Војноисторијског института, К.472, 4-1/24.

²¹² Архив Војноисторијског института, К.480, рег. број 2/5.

Кочевског Рога. Превозењима која је вршила железница, снабдеване су партизанске болнице храном и санитетским материјалом за више месеци. У ослобођеном Кочевју, после капитулације Италије, формиран је железнички батаљон са око 110 железничара, а такав батаљон формиран је и у Новом Месту и имао је око 160 људи. Кочевски железнички батаљон радио је све док немачке јединице нису заузеле град. Партизански возови саобраћали су на овим пругама кратко време. За време док је саобраћај радио, партизански возови превозили су поред војске и грађанство, па и комплетне јединице НОВ. Тако је 9. септембра 1943. године 1. батаљон Градникове бригаде превезен из Страже - Топлице у Ново Место. Превозени су, такође, батаљони Цанкареве бригаде, Гупчеве бригаде и други. У Словенији је 25. септембра 1943, углавном од железничара, формирана 14. словеначка НО бригада. Бригада је као посебна јединица за техничке послове, а уједно и борбена, имала преко 300 бораца. Бригада је после два месеца расформирана, јер као техничка јединица, састављена само од железничара, није имала успеха у борби, па је људство распоређено у друге јединице.²¹³

У Македонији је, после капитулације Италије, ослобођен велики део западне Македоније - од Буковика и Влајнице (јужно од Гостивара), до села Ботун, са два града - Кичевом и Дебром. На тој слободној територији је железничка пруга од Буковика до Ботуна, дужине 101 км, од чега само 24 км није било способно за саобраћај. Железничари су имали на располагању око 50 путничких и теретних вагона и 11 локомотива. Ради експлоатације ове пруге формиране су команде станица у Кичеву, Извору, Сливову и Ботуну. Главни штаб Македоније мобилисао је све железничаре за рад на овој прузи. Радило се и на оспособљавању дела пруге између Подвиса и Прсеке. Први воз кренуо је овом пругом 15. септембра 1943. од Кичева до Ботуна. Станице Прсека, Кленоец и Малкоец биле су спаљене, али се и у њима одвијала служба. Ова пруга је коришћена од 11. септембра до 2. октобра 1943, када су је поново заузели Немци. На њој, иначе, није постојао ред вожње, већ су се возови кретали према дневним потребама јединица НОВ. Један воз свакодневно је саобраћао од Кичева према Буковик, а други од Кичева до Ботуна, превозећи јединице и становништво. У првим данима коришћења партизанске железнице на слободној територији, партиско и војно руководство Македоније боравило је у селу Врбјани. Најближа станица коју је ово руководство користило била је станица Прсека, одакле су полазили курири, укрцавале се јединице које су одлазиле на задатак. Да би саобраћај био што дужи и да би угаљ заплењен од Талијана трајао што више, одлучено је да се воз на низбрдици спушта без паре. Из станице Прсека, у отвореним вагонима без локомотиве спустили су се у Кичево и Светозар Вукмановић Темпо, Михајло Апостолски, командант ГШ НОВ и ПО Македоније и други. Оваквим возом, на паду од 20 до 35 промила, управљао

²¹³ Тито и железничари Југославије, Завод за новинску и пропагандну делатност ЈЖ, Београд, 1987, стр. 120.

је само један железничар. Иначе, да би се саобраћај што дуже одржавао, железничари су од кућа доносили угаљ и уље за локомотиве, а када је угља нестало локомотиве су положене дрвима. У тим условима железничари су 26. септембра 1943, за митинг који је одржан у Кичеву, за 4 - 5 дана превезли око 20 хиљада људи у оба правца.²¹⁴

Поморски саобраћај и транспорт у 1943. години

Успостављене „везе“ у претходним годинама постепено су се шириле на подручја где је то ситуација захтевала. До јесени 1943. било је доба окупације и нечувеног фашистичког и усташког терора. Упркос потпуној превласти непријатеља на мору, на обалама и оточном подручју одвијао се непрекидан партизански поморски саобраћај. Капитулацијом Италије дошло је до брзог али привременог ослобађања скоро целе обале и отока и брзог организовања јединица Морнарице НОВЈ, које у почетку нису биле довољно повезане, али толико оспособљене да су затеченим, напуштеним или заробљеним пловним средствима уз борбене задатке постепено успоставе неопходан поморски саобраћај, паралелно саорганизацијом потребне лучке службе за прихват и отпремање бродова, путника и терета. Формирањем Штаба Морнарице НОВЈ брзо је дошло до обједињавања ових јединица у јединствену ЈРМ, формирања поморских обалских сектора и организованог стварања и развоја све потребнијег поморског саобраћаја. Продором немачких снага на обалу, обални руб и већи део отока, поново су били у поседу окупатора. Међутим, већ постојећи и уходани поморски саобраћај, са већ искусним и прекаљеним кадром, уз мобилизацију свих пловила способних за вожњу, брзо се прилагођавао новонасталој ситуацији. На ослобођеном делу отока успостављен је поморски саобраћај, који је после одлуке о утврђивању отока Вис створио разгранату мрежу обалном мору, која се ширила у свим правцима. Поморски обалски сектори и даље су ширили комуникациску мрежу, повезујући се међусобно. Саобраћај је обухватао превозе са слободне територије према окупираној обали и отоцима и у обратном правцу, а коришћен је за превоз појединих бораца, мањих и већих јединица, рањеника, збегова, ратног материјала, горива, хране и друго. Поморски саобраћај одржавао се днаоноћно по утврђеном реду вожње, а и ванредно у зависности од прилика и потреба. Бродови махом моторни једрењаци свих врста, величине и погона, скоро по правилу су били без неопходне навигацијске опреме, пловили су претежно уобичајеним рутама, углавном ноћу, потпуно замрачени у свим временским условима. Њихове посаде били су и остали 'незнани јудаци' који су зналачки користили своје поморачке способности и искуства, познавање обале, сналажљивост, брзо и

²¹⁴ Исто, стр. 114, 115.

храбро реаговање у свим кризним ситуацијама. Свака возња била је полазак у непознато све до завршетка задатка и доласка на циљ. Осим губитака и оштећења које је непријатељ наносио са мора и из ваздуха, било је и других тешкоћа, као што је разноврсност пловних објеката и њихових погона, недостатак резервних делова, дотрајалост пловила и друго. Појава савезничких бродова у водама Јадрана доводила је каткада, због неспоразума, до отварања ватре на наше бродове па чак и до потапања.

Успостављањем контаката са савезницима, прикупљањем пловних објеката које је почетком рата окупатор одвео у Италију и из помоћи која је почела пристизати, створена је нова поморска комуникација од Италије према Вису. Постепено ослобађање обале омогућило је увођење редовног саобраћаја на ослобођеном делу и организацију службе у лукама у ратним условима, за коју су били оспособљени кадрови који су прошли тешку школу одржавања поморских комуникација у условима партизанског рата на мору.²¹⁵

Пошто су сазрели услови, наредбом врховног команданта НОВ и ПОЈ од 18. октобра 1943. формирана је Морнарица НОВЈ, која је, поред осталих задатака, приступила организацији и одржавању поморског саобраћаја између седишта Штаба Морнарице и подручја појединих поморских обалских сектора. У саставу Морнарице НОВЈ ушле су све постојеће морнаричке јединице и команде са флотним саставом, а Штаб Морнарице НОВЈ био је потчињен штабу 8. корпуса. Било је више варијанти организације одбране Јадрана, док 10. новембра 1943, није усвојена последња када је формирано шест поморско-обалских сектора.²¹⁶

Септембра 1943. у саставу Команде Морнарице за Хрватско приморје и Истру формирана је Поморска дирекција, која је управљала поморским саобраћајем. Обалска команда у Сплиту имала је Одсек за поморски саобраћај, који је, пошто је било јасно да Сплит неће дуго бити слободан, добио задатак да организује превоз људства и материјала из Сплита на ослобођене отоке. Штаб обалске команде напустио је Сплит 25. септембра и прешао на Брач, а Одсек за поморски саобраћај пребацио се у Стариград на Хвару, у састав Команде подручја за средњодаламатинско окружје. Одсек за поморски саобраћај, коме је пало у део да решава све послове везане за поморски саобраћај и службу у лукама, није имао ни снаге нити средстава за обављање овог посла, а ни довољно ауторитета као типично позадинска установа.²¹⁷

Одсек за поморски саобраћај Штаба Морнарице НОВЈ имао је Одсек за поморски саобраћај, који је имао три секције - за саобраћај, рибарство и извршну лучку службу. У поморским обласким секторима организоване су секције за поморски саобраћај.²¹⁸

²¹⁵ Југословенска морнарица у завршним операцијама за ослобођење Југославије, едиција за победу и слободу, ВИНЦ, Београд, 1986, стр. 224-226.

²¹⁶ Никола Анић, Секула Јоксимовић, Мирко Гутач, Народноослободилачка војска Југославије, Војноисторијски институт, Београд, 1982, стр. 315.

²¹⁷ Јован Васиљевић, Морнарица НОВЈ, ВИЗ, Београд, 1972, стр. 121.

²¹⁸ Војна енциклопедија I, књ. 7, изд. 1965, стр. 435.

По капитулацији Италије, Врховни штаб је успоставио непосредан контакт са савезничким командама у Средоземљу и Италији. Првих дана октобра 1943. у Бари је стигла група старешина Морнарице НОВЈ, од којих су касније настале југословенске институције при англо-америчким командама у јужној Италији. Прва делегација НОВЈ у Италији почела је са радом у првој половини октобра 1943, а имала је поморско-бродарски и технички одсек и главну интендантуру. Материјал за НОВЈ упућиван је најпре ваздушним путем, а од 21. октобра 1943. и поморским, претежно преко Виса. Упућивано је најпре наоружање (од 21. октобра 1943. до 31. маја 1944. преко Виса је упућено преко 17.000 комада разног наоружања), а затим остали материјал и храна. На превозињу материјала из Италије ангажована су пловна средства НОВЈ, као и неких приватних фирми из Италије. Према извештају техничког референта Базе, на превозињу савезничке војне помоћи из Италије било је ангажовано 13 пароброда, 51 моторни једрењак, 1 моторни чамац и једна бродска цистерна за превоз погонског горива, а материјал је укрцаван у луци Монополи. Било је тешкоћа у допремању материјала до Виса, јер су пловни објекти били изложени дејству непријатеља, а још више око дистрибуције материјала са Виса на обалу и даље у унутрашњост земље, јер је обала Јадранског мора била поседнута од стране немачких трупа.

До капитулације Италије, пловним објектима вршен је дотур за наоружане бродове, транспортне бродове и чамце до њихових упоришта и морнаричких станица, из ратног плена или из партизанских одреда и команди места или подручја. Касније, до организовања савезничке помоћи из Италије, за флотиле наоружаних бродова дотур је вршен до маскирних везова њихових бродова и чамаца у увалама и заливима уз обалу. Дотур из базе Штаба флоте до флотила вршен је углавном по принципу к себи: транспортни бродови или наоружани бродови из флотила долазили су по материјал у базу и допремали га до својих станица и упоришта. Из штаба флотиле и из флотиле до бродова материјал је дотуран комбиновано: за погонски материјал, наоружање, муницију и другу бродску опрему, бродови су долазили у базу-станицу, док су им животне намирнице дотуране на месту везова.

При крају 1943, по формирању сектора и секторских флотила, главни дотур био је организован непосредно из базе ЈРМ у Монополију у Италији и посебно из базе у Барију, преко комисије Врховног штаба на Вису. У том периоду дотур је вршен углавном по принципу од себе: из базе Монополи и Бари, у базу Штаба Морнарице НОВЈ на Вису, а одатле њеним транспортним бродовима и чамцима до базе штаба флоте наоружаних бродова и до упоришта поморских обалских сектора. Упоришта поморских обалских сектора снабдевала су непосредно бродове својих флотила, који су се налазили у упоришту, а за остале, као и за транспортне бродове, дотур је вршен секторским транспортом до лучких капетанија, у којима су преузимали материјал бродови који су се задржавали у тим лукама. По

²¹⁹ Петар Законовић, Угљеша Јањетовић, Техничка служба у НОР-у 1941-1945, ВИНЦ Београд 1987, стр. 294-303.

пребазирању са острва Вис у Сплит и реорганизацији ЈРМ, дотур је вршен „од себе“ до поморских команди Северног, Средњег и Јужног Јадрана у Ријеци, односно Шибенику и Боки которској, а од њих до јединица њиховог органског састава или непосредно до база пловних објеката. Главна база поморских комуникација била је на Вису. Важније поморске линије за снабдевање снага на копну и евакуацију рањеника и збегова биле су организоване од Виса до Живошћа у Неретљанском каналу, Старог Трогира, Комена код Трибуња и Обровца, а 4. поморски обалски сектор одржавао је 1944. на тим правцима 13 линија са обалом и отоцима. Од септембра 1943. до септембра 1944. бродовима Морнарице НОВЈ превезено је, поред великог броја бораца и рањеника, око 17.000 тона разног материјала за потребе НОВЈ. У 1944. за пријем материјала од савезника је у Сплиту формирано складиште 8. корпуса, а 1945. материјал је допреман у луке Сплит, Дубровник и друге.²²⁰

Велику улогу поморски саобраћај је имао у евакуацији великог броја цивилног становништва Даламације у Италију.

После капитулације Италије, немачке снаге предузеле су операције за поседање дотадашње италијанске окупационе зоне. То је имало за последицу стварање великих збегова у приморском појасу и на отоцима. У то време, као и почетком 1944, жене, деца и старије особе пребациване су на ослобођену територију Италије, где су их прихватили западни савезници. Око 30.000 избеглица из Далмације је преко Јадранског мора пребачено у Италију, а одатле у Египат, где је за њих организован логор у месту Ел Шат, на Синајској пустињи.²²¹ Масовно превозење трупа и збега са отока средње и јужне Далмације на Вис после повлачења са Корчуле, почело је у ноћи 30/31. децембра 1943, када је 46 бродова IV сектора пребацило са Шолте, Брача и Хвара 3.500 бораца 1. далматинске, Прекоморске и 13. бригаде, Штаба Морнарице НОВ и V ПОС-А, а уз то 900 избеглица и 15 вагона материјала. Упркос лошем времену, пребацивање се наставило и следећих ноћи али у нешто мањем обиму и уз губитке, јер су немачки торпедни чамци потопили код Хвара два моторна једрењака.

Мање обимно, но исто толико значајно, било је превозење рањеника на Вис, а потом, оних најтежих, за Италију. Средином децембра 1943. у болници 8. корпуса на Вису налазило се 487 рањеника и болесника, а до тог времена у Италију је пребачено 335 рањеника. Поред тога, преко Виса у Италију је пребачено и људство намењено тенковским и авијацијским јединицама.²²²

Саобраћај и транспорт на рекама

Партизанске јединице већ од првих дана устанка сретале су се са воденом стихијом. Настали су проблеми, за које су у недостатку

²²⁰ Група аутора Интендантска служба у НОР-у 1941-1945, ВИЗ, Београд, 1973, стр. 199-200.

²²¹ Војна енциклопедија I, књ. 10, изд. 1967, стр. 761.

²²² Јован Васиљевић, Морнарица НОВЈ, ВИЗ, Београд, 1972, стр. 195, 196.

речне флотиле и у специфичним условима партизанског ратовања наложена и специфична решења. Све до јесени 1944. партизанске јединице нису имале формацијска средства за савлађивање водених токова, па су оне за њих у првом реду представљале препреку, а тек онда комуникацију којом су се могле служити. Са развојем НОБ-а активности око река у смислу њиховог коришћења као комуникације сваке су се године повећавале, али су остале у границама илегалног, све до ослобођења дела територије у захвату речних токова, што се може видети из постојећих докумената.

У извештају упућеном 20. јануара 1943. Главном штабу Хрватске, штаб 2. оперативне зоне наводи да је организовао теренску чету, која ће вршити мобилизацију, организовати обавештајну службу и осигурати везе преко Купе између Штаба зоне и Главног штаба Хрватске. У лето 1943. било је говора о успостављању неколико канала на реци Сави, с потребним превозним средствима, између Главног штаба Србије и Главног штаба Војводине. Преко река су превожене и веће количине стоке и других терета. У извештају од априла 1943. Штаб 2. групе војвођанских партизанских ударних батаљона наводи да је 1. батаљон запленио од усташа и петоколо-нашких елемената 200 свиња и 10 говеда у босутским шумама и да је плен пребацио дању преко Саве. Приликом превозења, јединице су „показале извесну рутину и умешност у потхватима око пребацивања преко реке“. У јесен 1943. из Срема је преко Саве у Босну пребачено око 220 тона пшенице и различитог материјала за потребе војске и болница, између осталог и један покретни млин и радионица оружја. То је било могуће извести зато што је скела на Сави у пределу босутских шума била у партизанским рукама. Заједничка карактеристика свих превозења на рекама била је коришћење искључиво месних или приручних средстава у ту сврху. Ослањање искључиво на ова средства било је решење које је наметала ситуација. При илегалном саобраћају, превозна средства нису представљала нарочити проблем. Тај саобраћај је у првом реду зависио од поузданости и вештине људи који су га обављали.²²³

Ваздушни саобраћај и транспорт

После капитулације Италије, у руке НОВЈ пало је неколико исправних авиона на аеродромима у Словенији и Хрватској. На аеродрому Гробничко поље код Ријеке заплењена је већа количина ваздухопловног материјала и два исправна авиона, који су брзо оспособљени за употребу. Пошто су заплењени још неки авиони, на аеродрому код Бунића формирана је ваздухопловна јединица под називом „ГШХ-1 - ваздухопловна база“. База је имала бројне позадинске елементе, међу којима и саобраћајне органе. У Дивуљама код Сплита заплењен је један хидроавион, што је био повод да се 11. септембра 1943. формира хидропланска станица у Врањици, која

²²³ Исто, стр. 387-390.

је у свом саставу имала и људство за саобраћајно обезбеђење. База је 26. септембра пребачена у Стариград на Хвару, где је 6. октобра, због губитка авиона, расформирана.

Први орган, Одсек за ваздухопловство при Врховном штабу НОВ и ПОЈ, настао је 3. јануара, а 14. октобра 1943, формиран је 1. ваздухопловна база, која је непосредно била потчињена Врховном штабу. База је имала два авиона, од којих је један („дорниер ДО-17) уништен на Гламочком пољу када се делегација Врховног штаба спремала да полети за Бари и када је погинуо Иво Лола Рибар. Други авион је уништен приликом напуштања Ливна.²²⁴

Од друге половине 1943. савезници су организовали дотур најнужнијих материјалних средстава ваздушним путем. Транспортна авиација базирала се на аеродрому Бари у Италији, а чинили су је једна совјетска транспортна група и једна транспортна група западних савезника. Њихов задатак било је снабдевање јединица НОВЈ ратним материјалом и опремом, превоз рањеника са аеродрома на слободној територији Југославије у болнице у Италији, превоз старешина, курира, поште и друго. Поред централних аеродрома (Босански Петровац, Никшић, Беране), на слободној територији постојало је и много других аеродрома. Ратни материјал и опрема искрцавани су слетањем транспортних авиона на аеродроме или су средства избацивана падобранима²²⁵

Танспорт ратног материјала из савезничке војне помоћи

Успостављање редовних односа између НОВЈ и савезничких армија од средине 1943. значило је признавање народноослободилачког покрета и нове Југославије. Нови односи, поред војног значаја и координирања борбених дејстава, значили су и отварање новог извора снабдевања НОВЈ борбеним и другим потребама. Дилеме западних савезника ко се у Југославији бори против окупатора и коме упућивати помоћ, разрешене су средином 1943, а на саветовању начелника савезничких главних штабова 23. јуна 1943. истакнута је непосредна корист од пружања материјалне помоћи НОВЈ. Англо-амерички штаб је 24. августа решио да се партизанима на Балкану пружи помоћ у наоружању, муницији и другим средствима. На конференцији савезника у Техерану, 1. децембра 1943, усвојена је одлука којом се владе САД, СССР и Велике Британије обавезују да пружају помоћ НОВЈ у наоружању, муницији и осталом.

Прва војна делегација Велике Британије стигла је у Врховни штаб НОВ и ПОЈ 28. маја 1943, а августа исте године дошао је и представник Сједињених Америчких Држава. Јединствена англо-

²²⁴ Никола Анић, Секула Јоксимовић Мирко Гутић, Народноослободилачка војска Југославије, Војноисторијски институт, Београд, 1982, стр. 316, 317.

²²⁵ Митар Вујовић, Економска служба Врховног штаба НОВ и ПОЈ 1941-1945, ВИНЦ, Београд, 1990, стр. 163.

америчка војна мисија формирана је септембра 1943, а фебруара 1944. стигла је Војна мисија СССР-а. У јесен 1943. делегација НОВЈ је у луци Бари у Италији формирала Базу НОВЈ, а почетком децембра 1943. прва војна мисија НОВЈ отишла је код британске команде за Средњи исток.

Помоћ од савезника почела је пристизати крајем 1943, са запада. Транспортним авионима слата је помоћ у одећи, обући, храни, наоружању и осталом. За успостављање саобраћаја преко мора са Италијом, као и са обале у унутрашњост земље, велики проблем представљало је снабдевање погонским горивом, па је поред осталог и то тражено од савезника.

Пошто је у прво време Штаб 8. корпуса у име Врховног штаба одржавао сталну везу са Делегацијом, он је 2. новембра 1943. упозорио делегацију да све пошилке иду искључиво на Вис, јер се ту налазила прихватна комисија. Начелник Економског одсека Врховног штаба, потпуковник Митар Вујовић, из Виса је 6. новембра 1943. писао Сергеју Макиједу, првом шефу делегације НОВЈ у Барију и тражио гориво за нашу Ратну морнарицу, али је гориво било потребно и за друге потребе.

Једномесечне потребе, према захтеву, за Ратну морнарицу биле су: 120 тона плинског уља, 40 тона бензина, 6 тона уља за подмазивање и 60 кг тауферове масти.

„Поред овог материјала, „стоји даље у писму“, потребно нам је за пребацивање материјала од наших лука у унутрашњост, на сваку тону материјала по 90 литара бензина и нафте, која треба да буде у сразмери од 1/3 у односу на бензин. До сада се дешавало често да се материјал нагомилава на неподесним местима због недостатка горива...

Треба уредити са савезницима где се сматра да ми примамо од њих материјал - у Барију или на Вису....

Треба организовати још боље транспорте од Барија до Виса... Бродове треба боље искоришћавати и настојати да се не шаљу непотребне ствари... На сваком броду обавезно слати погонски материјал који је потребан за транспортовање материјала из луке у унутрашњост...”

Средином новембра 1943. Економски одсек поново је анализирао проблеме допремања савезничке војне помоћи и шефу Базе НОВЈ у Барију изнео своје ставове: „Последње пошилке пристижу прилично уредно. С обзиром да ускоро могу да наступе ружна времена, што би нам омело редован саобраћај, мишљења сам да би било потребно да укрцајна станица буде Марфредониа, јер тај пут би био скраћен за читавих 48 сати, што игра не малу улогу када се зна да се морамо пробијати између два времена. Наши бродови могли би да прођу пут Вис - Манфредониа за једну ноћ. Испитај могућност и извести нас...”²²⁶

²²⁶ Петар Законовић, Угљеша Јањетовић, Техничка служба у НОР-у 1941-1945, ВИНЦ, Београд, 1987, стр. 112-114.

Будући да је помоћ савезника тек почела те године, не располаже се подацима колико је материјала на име помоћи примљено од савезника, па ни ангажовани број транспортних средстава за превозење. Подаци за наредни период постоје, и у њима је садржано и ангажовање транспорта 1943. године.

Обука возача моторних возила

Како се број моторних возила у јединицама НОВЈ повећавао, постављао се проблем обезбеђења довољног броја возача. У постојећим аутомобилским јединицама број возача се повећавао обучавањем помоћника уз редовно извршавање задатака. Један број обучених возача из ових јединица распоређиван је у друге јединице или је упућиван на обуку за возаче тенкова.

Из до сада пронађених докумената, обука возача у земљи почела је у 1. пролетерској дивизији.

Октобра 1943. године 1. пролетерска дивизија имала је моторизовани батаљон, те је у њеном штабу организован Курс за вожњу аутомобила, мотоцикла и тенка. Командант батаљона био је капетан Владо Секулић (1942. био је командир Ауто-чете Врховног штаба). Штаб Моторизованог батаљона 8. новембра 1943. известио је Штаб

1. пролетерске дивизије да је „прије двадесетак дана при штабу овог батаљона почео курс за вожњу аутомобилом, мотоциклом и тенком. Курс су посјећивали двадесет другова из овог батаљона и сада је исти завршен с тим што су другови научили рад мотора, ситније оправке на моторним и донекле вожњу са истима с тим што им је потребно бар најмање праксе у вожњи, али услед недостатка бензина није се могло. Од другова који су сада били на курсу могу да возе тенк са сигурношћу петнаест другова... док им је за вожњу аутомобилом потребно бар најмање праксе, где би било потребно око сто литара бензина и да сви буду способни за вожњу аутомобилом. Мишљења смо да би требало одредити још двадесет нових другова из наше Дивизије који би се обучили у руковању са моторним возилима уколико је то могуће и колико дозвољава ситуација, јер у нашој дивизији осјећа се недостатак људства за вожњу моторних возила, а овако оспособљени исти би се могли вратити у своје јединице и даном моменту када је то потребно, повукли^{11, 227}

Обука возача у иностранству почела је успостављањем веза између НОВ и савезника, од јесени 1943. Тиме су створени услови да се почне са школовањем војних кадрова за потребе НОВ и ПОЈ на ослобођеној територији Јужне Италије, у Африци, а касније и у СССР-у.

Улогу организатора и координатора и ових акција имала је База НОВЈ у Барију. Уз подршку савезника, База је формирала наставни

²²⁷ Архив ВИИ, К.710, ф.2, д.1-5.

центар у Гравини (Гравина ди Пуглиа) и околини, који се постепено развијао од септембра 1943. Већи део кадрова за школовање долазио је из Југославије, из јединица НОВ и ПОЈ. Остали кандидати узимани су од опорављених рањеника, бораца НОВЈ, који су лечени у Италији; од припадника бивше југословенске војске, који су као заробљеници били у италијанским војним логорима, а изјаснили су се за НОП; од Југословена, антифашиста и сарадника НОП-а који су били депортовани у Италију; од Хрвата и Словенаца из Истре и Словеначког приморја, који су као италијански грађани служили у њиховој војсци, а затим као заробљеници били у савезничким логорима, или који су припадали италијанској војсци, а после капитулације Италије изјаснили се за нову Југославију и др. У Гравини су за копнене јединице, поред осталих специјалности, обучавани и возачи.

Најбројнији кадар припреман је за тенковске јединице, а за возаче тенкова најподеснији су били возачи аутомобила, па су они превентивно и упућивани на школовање у Италију, што је регулисао ВШ НОВ и ПОЈ својим наређењима нижим командама. Врховни штаб је

28. децембра 1943, доставио наређење ГШ Хрватске, у коме пише: „Сакупите најмање 30-40 бораца-шофера за тенкисте, који ће отићи у Италију на вјежбу. Пошаљите их одмах на Вис или у Бари“.²²⁸

Обука возача, 1943. године у Италији, извођена је ради оспособљавања бораца за вожење тенкова. Возачи аутомобила за потребе транспортних јединица обучавани су такође у Италији, али тек у другој половини 1944. године.

Обука возача у Ауто-батаљону ГШ Хрватске, извођена је у „допунској чети за обуку“.²²⁹

²²⁸ Јосип Броз Тито, Сабрана дела, том, 18, комунист, Београд, стр. 123.

²²⁹ Никола Анић, Секула Јоксимовић, Мирко Гутић, Народноослободилачка војска Југославије, Војноисторијски институт, Београд, 1982, стр. 323.

Саобраћај и транспорт у 1944. години

Војно-политичка ситуација у Југославији 1944.

Други светски рат је 1944. године ушао у завршну фазу. НОВЈ је у првој половини године водила битку за учвршћење и проширење војно-политичких резултата постигнутих у 1943. те стварала услове за почетак завршних операција за ослобођење земље. Главно поприште операција биле су магистралне комуникације, јадрански појас и битка за остваривање стратегијске основице у источној Босни, Санџаку и Црној Гори, ради продора групе дивизија НОВЈ у Србију.

Немци нису успели преузети позиције које су изгубили сломом фашистичке Италије, а за оно што су повратили имали су велике жртве у живој сили и техници.

У Босни и Херцеговини крајем 1943. и почетком 1944. на Романији је поново створена шира слободна територија. У западној Босни и Херцеговини јединице НОВЈ водиле су тешке борбе против крупних немачких и квислиншких снага. У Хрватској су формиране нове ослободилачке јединице и учвршћиване постојеће. У Македонији је 1944. дошло до снажног развоја НОБ-а и њеног коначног ослобођења. Почетком 1944. НОВ и партизански одреди Словеније имали су око 25.000 људи. У Србији је почетком 1944. дошло до масовног прилива бораца и формирања нових јединица, формирају се нове бригаде, дивизије и корпуси. Јужна Србија и Шумадија постале су чврста основица за преношење борбе у остале крајеве Србије. Срем је ове године био најјаче упориште НОП-а у Војводини. НОБ на Косову и Метохији постаје масовнији, дошло је до формирања више оперативних, партизанских и војно-позадинских јединица и установа. Формирају се прве ваздухопловне јединице НОВЈ, док је структура морнарице остала као у 1943. Те године дошло је до наглог развоја родова и служби, а развијају се и органи за организацију саобраћаја и транспорта у јединицама НОВЈ.

Почетком 1944. створени су услови за убрзани развој саобраћајних органа и транспортних јединица. Формирањем корпусних војних области (КВО) по први пут се у НОВЈ, решењем Врховног штаба НОВ и ПОЈ, формирају самостални саобраћајни органи у саставу КВО, са конкретним и врло обимним задацима. Неки од раније формираних саобраћајних органа остају у истом саставу, а неки прерастају у више облике организовања (од одсека постају одељења).

У другој половини 1944. главне снаге НОВЈ почеле су прву етапу завршних операција за ослобођење Југославије. У септембру 1944.

на источним границама Југославије дошло је до спајања НОВЈ и Црвене армије, а до краја 1944. коначно су ослобођене Србија, Војводина, Косово, Далмација и већи део Босне и Херцеговине, Црне Горе и Санџака. У позадини непријатеља корпуси НОВЈ, под командом главних штабова Хрватске и Словеније наставили су офанзивна дејства по комуникацијама и појединим упориштима непријатеља. Образован је стратегијски фронт на линији Драва - Срем источна Босна - Сарајево - Мостар - Бања Лука - Бихаћ - Јадранско море. Народноослободилачка војска Југославије, заједно са Црвеном армијом и западним савезницима, крајем 1944. образовала је југоисточни део обруча око нацистичке Немачке. Оружане снаге Југославије почеле су припреме за офанзиву за коначно ослобођење западних крајева Југославије. У току 1944. створене су или обновљене слободне територије широм Југославије.

У развоју оружаних снага дошло је до квалитативног и квантитативног нарастања НОВЈ. Највећи број јединица формиран је у источним крајевима земље у Србији, Војводини, на Косову и Метохији и у Македонији. Крајем године дошло је до формирања позадинских органа НОВЈ, у чијем је саставу формиран централни саобраћајни орган-Саобраћајно одељење, које предузима врло конкретне мере на спровођењу саобраћајног обезбеђења јединица НОВЈ и даљем развоју и усавршавању органа који се баве проблемима организације саобраћаја и транспорта у јединицама НОВЈ.

Располажући знатним бројем моторних возила која су углавном заплена од непријатеља (1943. заплена је или уништено 6.800, а 1944. године 2.300 моторних возила) и једног броја примљених од западних савезника (у 1944. примљено 240 разних моторних возила), створени су услови за формирање већег броја аутомобилских јединица ранга чете, батаљона пукова и бригада (1944. формирано је преко 10 ауто-чета, 8 аутомобилских батаљона, 1 ауто-пук и једна ауто-бригада).

Ради ефикаснијег коришћења аутомобила, њихове оправке и обуке возача у неким јединицама формирају се „ауто-команде“ (8. корпус, команда позадине НОВЈ). Поред аутомобилских, формиран је и већи број возарских (запрежних) јединица, ван састава оперативних јединица (коморе). Железнички саобраћај је интензиван на територији Босне и Херцеговине и Хрватске, а крајем године и у источним деловима земље, где је дошло до формирања железничких јединица веће формације (бригаде). Прекоморски саобраћај је, такође, постао интензивнији, као и саобраћај на рекама (Дунав, Сава). За управљање саобраћајем и транспортом у 1944. формирано је више десетина саобраћајних органа, у којима је било ангажовано око 200 бораца и старешина НОВЈ. У току године, поред ВШ НОВ и ПОЈ, и друге команде НОВЈ издавале су разна наређења, упутства и друга акта, којима су регулисана одређена питања из области организације саобраћаја и транспорта (ГШ Хрватске, 5, 6 и 8 корпус).

Крајем године, друмски и железнички саобраћај, који су од почетка били у надлежности НОВЈ, пренети су у надлежност органа народне власти (НОО) а неке установе (Управа железница) преименоване су у цивилне називе (Дирекција железница). У току године формиран је већи број курсева и школа за обуку возача у земљи, а од почетка друге половине године и у иностранству (Италија). Такође, почиње и обука старешина.

На целој територији Југославије 1944. године борбе су вођене несмањеном жестином, а у њима је запленио и велики број моторних возила. Јануара 1944. јединице 8. дивизије, на комуникацији Генералски Стол-Тоуњ, заплениле 5 камиона; у марту између Добруна и железничке станице Мокра Гора делови 2. и 5. дивизије запленили 10 камиона; јединице 28. дивизије половином јула код Бјеловара су заплениле 5 камиона, а код Нашица јединице 12. дивизије 2 аутомобила; у јуну су јединице 23. дивизије у рејону Сокобање заплениле од Бугара 4 камиона, а у августу код Алексинца 2 путничка аутомобила и 4 камиона; у Македонији су јединице 41. дивизије у септембру заузеле Прилеп и заплениле око 60 моторних возила; на Савином Лакту код Пријепоља 3. пролетерска санџачка бригада септембра 1944. разбила је немачку јединицу и запленила 15 камиона; у борбама за Београд само јединице 21. дивизије заплениле су око 1.000 камиона; између Ниша и Прокупља 47. и 24. дивизија НОВЈ, у садејству совјетске авијације и бугарске тенковске бригаде, разбиле су главнину 7. СС дивизије „Принц Еуген“ и заплениле 800 камиона и 100 путничких аутомобила; у рејону Вуков Кланац код Метковића, јединице 1. пролетерске далматинске ударне бригаде и 11. ударне бригаде 26. дивизије од 369. легионарске дивизије заплениле су 211 моторних возила; у новембру 1944. јединице 16. муслиманске бригаде и 20. романијске бригаде напале су немачку моторизовану колону између Вишеграда и Сарајева и заплениле 96 камиона и 26 луксузних аутомобила; јединице 37. дивизије, при ослобођењу Пљеваља, заплениле су 6 камиона итд. У овим борбама запленио је и велики број коња. У близини Сиска запленио је 120 коња, на Осоговским планинама у Македонији 60, код Теслића 100, а од 7. СС дивизије запленио је око 200 коња итд. Коњи су коришћени за ношење тежег наоружања, за коморе, а од њих су формиране и возарске јединице. Пошто је питање помоћи НОВЈ од стране савезника било регулисано, 1944. године почела је испорука, поред осталог и моторних возила. Врховни штаб НОВ и ПОЈ захтевао је од Базе НОВЈ у Италији да од савезника траже и моторна возила.

Међутим, савезници су, понекад, за испоруку моторних возила постављали и одређене услове, о чему говори следећи случај. Врховни командант се, половином октобра 1944, налазио у Крајови (Румунија) на путу за СССР. Сматрајући да о томе не може сам да одлучи, Врховни штаб који се у то време још налазио на Вису, тражио је од Тита објашњење како да поступи у вези захтева савезника, упућеног Бази НОВЈ у Барију, да им База стави на располагање возаче за 15 дана да би превозили материјал за њих, Грке и Пољаке, што је био услов за доделу 120 камиона.

Тито је одговорио: „Видите тачно за кога ће радити наши људи и ако није уперено против нас и наших савезника онда дозволите с тим да нам дају што пре камионе“.²³¹ Неколико дана касније (19. октобра), Врховни штаб упутио је наређење Штабу 2. ударног корпуса за дејство после ослобођења Дубровника, у коме, поред осталог, захтева:

..... У Дубровник ћемо пребацили тенковску бригаду, велике количине оружја и 200 камиона за транспорт материјала. Тај материјал што пре евакуишите ка Никшићу, Санџаку и Гацку...²³²

Од половине октобра 1944, када је почела испорука моторних возила, па до маја 1945, односно до краја рата, НОВЈ је од Савезника примила преко 2.000 камиона.²³³

Саобраћајни органи на слободној територији 1944. године

До почетка 1944. проблемима организације саобраћаја и транспорта бавили су се саобраћајни органи који су били у саставу техничких одсека Врховног штаба, главних штабова републике и корпуса, као и у једном броју војних подручја. Једино је у ГШ Хрватске постојао самостални саобраћајни одсек.

У фебруару 1944. наступиле су значајне промене у војној организацији корпуса. У штабу корпуса дошло је до поделе функција, односно до формирања два дела штаба корпуса - оперативног и војнопозадиног. За управљање војном позадином формиране су корпусне војне области. Корпусна војна област обухватала је позадинске војне службе на територији корпуса и имала је, поред мобилизацијског, економског и других и саобраћајни одсек. Корпусном војном области (КВО) руководио је ужи део штаба корпуса, преко заменика команданта корпуса, који је одласком оперативног дела корпуса са матичне територије постао командант КВО. Основни задатак КВО био је да води све послове који се тичу одржавања комуникација, регулисања саобраћаја и транспорта војске, војног материјала, хране и друге опреме и извођења техничких радова за потребе оружаних снага (путеви, зграде) усаглашавајући то са надлежним органима власти.

Дивизије ван састава корпуса морале су имати идентичну организацију - дивизијску војну област, са истим органима предвиђеним у КВО. Дужности одсека за саобраћај КВО, према објашњењу које је дао Врховни штаб, биле су врло обимне. Одсек за саобраћај, према том објашњењу „води све послове који се тичу одржавања и регулисања саобраћаја и саобраћајних комуникација, транспорта војске, војног материјала, хране и опреме, транспорт рањеника и

Јосип Броз Тито, Сабрана дела, Комунист, Београд, том 24, стр. 69
■; Зборник, том II, књ. 14, док. 344.

Војна енциклопедија II, књ. 7, изд. 1974, стр. 309.

Никола Анић, Секула Јоксимовић, Мирко Гутић, НОВ Југославије, Војноисторијски институт Београд, 1982, стр. 394.

болесника, везе (телефон, телеграф, пошта) техничких радова за војне сврхе и организације војних радионица (ковачких, коларских, столарских, седларских, за израду самара итд). Надзор над њиме врши економски одсек ВШ. Води евиденцију о транспортним капацитетима на територији корпуса железнице, (кола са воловском и коњском запрегом, товарни коњи, моторна возила итд). Провођење мера саглашава са надлежним цивилним властима, узимајући у обзир првенство за подмирење војних потреба.

За обезбеђење извођења техничких радова за потребе војске (баракe, зграде, железнице, путеви), одсек за саобраћај водиће евиденцију расположивих материјала на територији корпуса, вршити расподелу према потребама појединих команди и прикупљаће средства (гвожђе, грађу, алат, делове машина, материјал уопште, у свој магацин)²³⁵. Задаци саобраћајног органа КВО, како се види, били су врло обимни и многоструко повећани, а добрим делом излазили су из оквира саобраћајне проблематике. Саобраћајном органу стављена је у задатак организација везе на територији КВО, организација радионица, прикупљање и евиденција прикупљеног материјала, организација складишта. Тако обимни задаци утицали су на организацију и бројно стање саобраћајних органа, јер су за ове послове морали имати одређен број људи, почев од команде места па до КВО. Тако је, на пример, у саобраћајној секцији Биоковско-војног подручја било 6 људи, у команди места (Војнић) три, саобраћајни одсек 2. ударног корпуса крајем 1944. имао је 6 референата, док су Војна подручја на територији 6. корпуса имала по 4 борца-старешина.

Будући да су задаци који су постављени саобраћајном органу КВО били преобимни, те он те послове није могао успешно извршити, ГШ Хрватске предложио је ВШ НОВ и ПОЈ да се у КВО приступи формирању техничког одсека. Образложење за формирање овог одсека било је: саобраћајни одсеци неће моћи, у постојећим условима, руководити свим пословима који су предвиђени поменутом наредбом ВШ, па се предлаже да технички одсеци руководе војно-техничким радионицама и грађевинском делатношћу... Саобраћајном одсеку би остало да руководи организацијом саобраћаја, води бригу о комуникацијама и војно-позадинском поштанско-телеграфско-телефинском службом. Наредбом Врховног штаба регулисао је да у команди ВП постоји саобраћајни официр, који је потчињен заменику команданта војног подручја. На основу те наредбе, ГШ Словеније регулисао је за обављање послова на територији команде подручја, штаб корпуса поставља у командама подручја, на предлог команде подручја, саобраћајног официра, односно референта саобраћаја. Референт саобраћаја био је дужан да сваког дана о свом раду подноси усмени рапорт команданту и политкомесару подручја и прима упутства и наређења за даљи рад. Поред административних послова, он је био дужан да проучава стање на територији подручја и команди подручја предлаже конкретне мере за решавање појединих питања у саобраћају.

²³⁵ Зборник, том II, књ. 12, док. 86.

²³⁶ Исто, док. 354.

У почетку, корпусне војне области нису имале техничке органе, па је добар део послова из надлежности техничке службе, обављао саобраћајни орган ове команде КВО, што се из наредбе Врховног штаба може видети. Технички одсек КВО је, међутим, на основу примедби нижих команди, убрзо формиран и имао је две секције: грађевинску и индустријску, а понегде и поштанско-телефонску, иако је ова последња у већини случајева остала у надлежности саобраћајних органа.²³⁷ Поступајући по Наредби ВШ НОВ и ПОЈ, команде корпуса су се реорганизовале. Неке су одмах формирале своје КВО, док су неке команде учиниле то тек у другој половини године. (10. Корпус 13 и 14 Корпус и други). Обимне задатке саобраћајних органа КВО, које је поставио Врховни штаб, саобраћајни органи ГШ република (Хрватска) су прецизирали с обзиром на стање на својој територији, а код корпуса који нису били потчињени ГШ то су учинили саобраћајни органи КВО (5. корпус). Због тога се и појављују разлике у формацији саобраћајних органа КВО, а и у другим активностима у решавању проблема у области организације саобраћаја и транспорта, обучавању возача и старешина и др.

У току 1944. године формирано је укупно 23 саобраћајна одсека, од чега у првој половини године 14 (12 у КВО и 2 у дивизијама -

29. и 37. дивизија). У овим и раније формираним саобраћајним одселима у ВШ и ГШ Хрватске било је око 70 бораца-старешина (просечно 4-5 људи). У другој половини године формирано је још 9 саобраћајних одсека у КВО са око 45 људи, што значи да је у одселима за саобраћај радило око 115 бораца-старешина. На дужностима саобраћајних официра у војним подручјима било је још око 100 бораца (96), што значи да је на разним дужностима у саобраћају крајем 1944. године било преко 200 бораца-старешина, већина са рангом официра. Они углавном нису били довољно стручни за обављање послова у саобраћају и транспорту, али су сви са великом одговорношћу извршавали поверене им задатке, у свим гранама саобраћаја, а пре свега у путном и железничком. Тамо где је на слободној територији било стручних људи, као на пример на територији војне области 5. корпуса где су организовали саобраћај и транспорт, у улози начелника саобраћајног одсека, железнички службеници Омановић Хамдија и Шкондрић Михајло, било је и више резултата, посебно у нормативном регулисању одређених питања, јер је то био основни услов за рад потчињених.

На основу задатака које је Врховни штаб постављао саобраћајним органима, ниже команде су прописивале састав саобраћајних органа и одређивале људе који ће те задатке извршавати, при чему су изражене знатне разлике у саставу саобраћајних органа за исти ниво командовања (КВО). Почетком јула 1944. Саобраћајно одељење ГШ Хрватске, прописало је организацију саобраћајног одсека КВО. Према задацима који су му предвиђени, одсек треба да „руководи на територији КВО службом транспорта, уздржавањем

²³⁷ Петар Законовић, Угљеша Јањетовић, Техничка служба у НОР-у 1941-1945, ВИНЦ, Београд 1987, стр. 66.

комуникација и телграфско-телефонском везом и стара се за стручно уздизање кадрова. На челу одсека је шеф одсека кога поставља штаб корпуса, уз сагласност Саобраћајног одељења ГШ Хрватске". Према тако постављеним задацима, одсек је имао следеће секције: 1) за транспорт, 2) за надзор и уздржавање комуникација и 3) поштанско-телефонску секцију. Оваква формација била је начелна, па је дозвољено да се секције по потреби могу спајати, укидати, организовати нове или постојеће делити. У команди војног подручја, на челу саобраћајног органа био је шеф саобраћајне секције, кога је постављао штаб корпуса. Секција војног подручја имала је три референта: 1) за транспорт, 2) за надзор и уздржавање комуникација и 3) поштанско-телефонског референта. У команди места постављани су само „повереници за транспорт". Њих је постављала команда војног подручја, на предлог референта за транспорт. За свој рад повереник за транспорт одговарао је команди места.²³⁸

Пошто је ГШ Хрватске дозволио да се начелна шема организације саобраћајних органа може мењати, неке ниже команде, на пример Биоковско-неретванско војно подручје, имало је организацију саобраћајног органа, која се знатно разликовала од предвиђене. Шеф саобраћајне секције овог војног подручја имао је референте за: 1) железнички промет, 2) за надзор и уздржавање комуникација, 3) за ПТТ саобраћај и 4) за ауто-промет. У војној области 2. ударног корпуса организација саобраћајног одсека знатно се разликовала од организације саобраћајног одсека КВО на територији Хрватске. Шеф саобраћајног одсека војне области 2. ударног корпуса имао је референте за: 1) железнице, 2) за путеве, 3) машинска постројења, 4) поштанско-телеграфско-телефонску службу, 5) ауто-саобраћај и 6) референта за аеродроме.²⁴⁰

На тим дужностима у саобраћајном одсеку 2. Ударног корпуса, постављено је 5 инжењера и један геометар.

Пошто је шефове саобраћајних секција војних подручја постављала команда корпуса на предлог шефа саобраћајног одсека КВО, шеф саобраћајног одсека војне области 6. корпуса крајем августа 1944, пор. Ђуро Царић, доставио је предлог команди 6. корпуса за именовање шефова саобраћајних секција војног подручја и њихових референата. За шефове саобраћајних секција предложени су: Бродско ВП - Фрањо Здунић, Даруварско - Љубан Рајковић, Новоградишко - Винко Хан, Слатинско - Богдан Ђукић, Овас - Пожешко - Иван Овас и Вировитичко - Славко Поповић. За референте за транспорт у саобраћајним секцијама Војног подручја предложени су: Бродско ВП - Милан Полимац, Даруварско - Петар Банковић, Новоградишко - Драган Мркоњић, Слатинско - Стојан Трбојевић, Пожешко - Коста Дедић и Вировитичко - Душан Буквић.

За референте за надзор и уздржавање комуникација у секцијама Војног подручја предложени су: бродско ВП - Никола Петрић,

²³⁸ Архив ВИИ, К.1891-1, ф.5, д.18/1.

²³⁹ Архив ВИИ, К.1891—3, ф.5, д.11/1.

²⁴⁰ Архив ВИИ, К.1768, ф.3, д.22.

Даруварско - Игњатије Марковић, Новоградишко - Љубомир Мишевић, Слатинско - Петар Крнета, Пожешко - Душан Јаковљевић и Вировитичко - Јакоб Гљежнић.

За референте поште и телефона предложени су: у Бродском ВП - Марко Јелић, Даруварском - Лазо Глодић, Новоградишком - Јово Љиљак, Слатинском - Богдан Којић, Пожешком - Милан Павличић и Вировитичком - Марко Дековић.²⁴¹

У војним подручјима на територији војне области 4. корпуса, саобраћајни официри били су: у Кордунашком ВП - Милан Ратковић, чиновник шумске управе; бихаћком - Рамо Пехмић, тесарски мајстор и дугогодишњи цестар; Банијском Петар Шпановић, а његов помоћник Душан Једнак, тесарски мајстор.²⁴²

Шеф саобраћајне секције Кордунашког војног подручја 24. августа 1944. био је Милан Ивковић, а референт за транспорт Милан Гушић.

Повереници за транспорт у командама места били су: Војнићу - Мићо Цвијановић, његов помоћник Владимир Вудраговић, а надзорник комуникација Никола Михајловић; у команди места Вргинмост

- Марко Мраовић (в. д. повереника) и његов помоћник Душан Рокнић; у команди места Топуско - Милан Брујић, а в. д. помоћника Душан Алинчић; у команди места Скакавац - Душан Јурас, водник (в. д. повереника) и Станко Ковачевић, референт за комуникације. У саобраћајном одсеку војне области 8. ударног корпуса, новембра 1944, вршилац дужности референта за надзор и одржавање комуникација био је поручник Томо Брадарић, а такви референти у војним подручјима били су: у Задарском ВП - Бранко Крекић, надцестар, у Шибенском - Миленко Иљадица, надцестар, у Книнском - Иво Скелин, надцестар, у Сплитском - Мирко Рендић, грађевински инжењер, у Цетинском - Миљенко Селак, надцестар у Биоковском - Иван Попов, у Дубровачком - Јосип Коње, грађевински инжењер и у Средњедалматинском ВП - Ловро Зекан, предузимач.²⁴⁴

Почетком децембра 1944. шеф секције за ауто-промет саобраћајног одсека Војне области 8. ударног корпуса био је Душан Пленча, а на дужности у секцији био је Франо Флеш. У свим војним подручјима на територији војне области 8. ударног корпуса постављени су референти за ауто-промет, од којих су неки имали помоћнике. У Сплитском војном подручју референт за ауто-промет био је Томо Вукман, који је имао два помоћника - Мију Грубишића и Славка Роје. У војном подручју Задра референт је био Глишо Узелац, у Книнском - Анте Балић, у Шибенском - Ратко Анзуловић, у Дубровачком - Никола Шегедин, у Биоковско-неретванском - Анте Главина са помоћником Антом Раосом, у Цетинском - Тончи Шкарић и у Средње далматинском - Максо Бурић.²⁴⁵

²⁴¹ Архив ВИИ, К.468, ф.4, д.2-1.

²⁴² Архив ВИИ, К.1778, ф.1, Д.5/1.

²⁴³ Архив ВИИ, К.1781, ф.6/1, д.6.

²⁴⁴ Архив ВИИ, К. 1891-3, ф.1, Д.42/3.

²⁴⁵ Архив ВИИ, К.1891-4, ф.1, д.31/1.

На територији војне области 3. корпуса у првој половини октобра 1944. шеф одсека за саобраћај био је капетан Недим Шахинпашић. Саобраћајни одсек постојао је и у команди војног подручја Тузла, кога су сачињавали шеф одсека, два техничара и два коресподента. Шеф саобраћајног одсека био је Даут Филиповић, техничари Шефик Ахметовић и Салик Бешлагић, а коресподенти Станислав Пшорн и Стеван Ђурановић. Референт саобраћаја у команди места у Тузли био је Нусрет Несиховић, који је имао три писара. У команди места Крека референт саобраћаја био је Бранко Станковић, у команди места Горња Тузла Ахмет Хасић, капетан, а у команди места Живинице Абдулах Муџезиновић Кадија. У команди места Лукавац референт саобраћаја био је Фрањо Пушкарић, техничар Виктор Жејак, писар Перо Иванковић, а дактилограф Вукица Ђелдовић.

То је само један (до сада пронађени у документима) број старешина и бораца НОВЈ, који су уз много тешкоћа у НОР-у организовали саобраћај на ослобођеној територији Југославије и руководили њиме. Чињеница је, међутим, да је на тим задацима било ангажовано много више људи који су својим радом обезбеђивали одвијање саобраћаја. Крајем 1944. на територији војне области 8. ударног корпуса на задацима организације саобраћаја били су ангажовани: шеф саобраћајне секције и његов заменик, 4 референта са помоћницима, 7 шефова секција у војном подручју и њихови заменици, 26 референата, 1 командант железничке линије, 5 команданата железничких станица са заменицима, 3 делегата ПТТ при обласном НОО, 365 цестара и 44 надцестара, што је укупно 473 човека.²⁴⁷ Пошто је саобраћај добијао све више на значају, број ангажованих људи на овим задацима стално се и у кратком временском размаку повећавао. Тако је, на пример, шеф саобраћајног одсека војне области 2. ударног корпуса половином новембра 1944, у једном требовању исказао да саобраћајни одсек има 35 људи. Половином децембра бројно стање одсека и особља везаног за њега било је 280, а по предвиђању шефа саобраћајног одсека у наредних пет месеци повећање се предвиђа за 170, што би укупно било око 450 људи. Напоменуто је да у овај број није урачуната радна снага која би требало да одржава све комуникације среза.²⁴⁸

На територији Херцеговине, половином маја 1944. формирана је команда војне области 29. дивизије, која је имала три војна подручја

- Мостар, Требиње и Чапљина. Дивизијска војна област са својим органима, установама и јединицама, у сарадњи са органима народне власти, преузела је бригу и око организације саобраћаја на територији војне области, преко команди војних подручја и команди места. Основни задатак било је успостављање и одржавање путног и железничког саобраћаја, на чему је био у првом реду ангажован саобраћајни одсек војне области.

Начелник саобраћајног одсека војне области 29. дивизије, почетком септембра 1944, био је Милош Стаматовић, до тада на дужности политикомесара Јужнохерцеговачког НОП одреда, а касније Азиз

²⁴⁶ Архив ВИИ, К.1741, ф.9, д.5.

²⁴⁷ Архив ВИИ, К.1891-4, ф.1, д.4/2.

²⁴⁸ Архив ВИИ, К.1768, ф.4, д.24/1.

Кудра Зиза.²⁴⁹ Почетком априла 1944. укинут је ГШ Санџак и формирана војна област 37. дивизије, која је имала три војна подручја: Пљевља, Пријепоље и Нови Пазар. Саобраћајни одсек дивизијске војне области и референти саобраћаја и војног подручја организовали су саобраћај на овој територији. Састав одељења није познат. Маја 1944. дошло је до промене у организацији саобраћајних органа ГШ Хрватске - саобраћајни одсек прерастао је у саобраћајно одељење. Један од начелника саобраћајног одељења ГШХ (и други непознат) био је Миле Љубичић Мехо.

Будући да су у Врховном штабу, као и у другим командама, често вршене организацијске промене, није се могло утврдити да ли је саобраћајни орган Врховног штаба издвојен из састава Техничког одсека и када. Према једном документу, половином 1944. при ВШ НОВ и ПОЈ постојало је Саобраћајно одељење, коме саобраћајни одсек једне команде КВО подносио извештај о свом раду.¹

Иако су промене, због прилагођавања новонасталим условима, у организацијско-формацијској структури јединица и команди биле честе, увек је, с обзиром на све већи значај саобраћаја и транспорта, постојао орган који се бавио тим питањима. Ако је половином године постојало саобраћајно одељење при ВШ НОВ и ПОЈ, већ почетком новембра 1944. у Београду је при повереништву за саобраћај НКОЈ формирана Главна управа саобраћаја. Начелник ове Управе био је пуковник Смирнов Владимир, који је од краја 1942. био начелник Техничког одсека Врховног штаба. Формирањем КВО, формиран су и саобраћајни органи, који су се бавили организацијом саобраћаја на територији КВО. Није се, међутим, могло установити, да ли су корпуси који су напуштали своју територију имали у штабу корпуса саобраћајне органе. Према једном документу, који је крајем 1944. достављен Штабу 12. корпуса каже се: „Према прикупљеним подацима, ваша јединица може оспособити за најкраће време (два до четири месеца) око 200 шофера...” Из чега може се закључити да је такав орган постојао, јер једино он, по правилу, треба да се бави обучавањем возача.²⁵²

Почетком наредне, 1945. године, формирањем Команде позадине Повереништва НО, формиран је и највиши саобраћајни орган - Саобраћајно одељење КП ПНО (Команда позадине повереништва народне одбране), које је предузело организацијско-формацијске и друге мере за успостављање јединствених основа саобраћајног обезбеђења НОВЈ.

И поред свих мера и организациско-формацијских решења, на територији ГШ Хрватске у току скоро целе 1944. било је неких нејасноћа око организације и надлежности саобраћајних органа, а посебно тамо где су саобраћајни органи и даље остали у саставу техничких одсека КВО. Пошто је такво стање било у 6. корпусу

²⁴⁹ Данило Комненовић, Мухарем Кресо, 29. херцеговачка дивизија, ВИЗ, Београд, 1979, стр. 382 и 590.

²⁵⁰ Петар Законовић, Угљеша Јањетовић, Техничка служба у НОР-у 1941-1945, ВИНЦ, Београд, 1987, стр. 258.

²⁵¹ Архив ВИИ, К.1763, ф.2, д.28.

²⁵² Архив ВИИ, К.589, ф.5, Д.31-1.

технички одсек КВО 6. корпуса априла 1944. одредио је делокруг рада саобраћајне секције и о томе обавестио све команде војних подручја. Основни задатак саобраћајне секције, према том документу је „да организује промет и брине за исправност возила, било да је оно моторно, парно или животињско". У достављеном распису се, такође, упозорава на сарадњу са суседним војним подручјима скреће пажња на чување моторних возила, исправност вуче, политички рад са друговима који рукују моторним возилима итд. На крају се констатује да је саобраћај код нас још увек слаб, али у скорој будућности ће постати главни покретач, „јер без њега нећемо моћи ићи упоредо са развитком и потребама".²⁵³

Због недовољно јасног статуса саобраћајног органа војног подручја, команда војне области 8. корпуса је почетком августа 1944. дала објашњење свим својим командама војних подручја, у коме се каже: „Шеф саобраћајне секције у подручју раван је по свом звању, положају и одговорности економском, односно техничком референту при подручју. Он је члан команде подручја. Како је саобраћајна секција уско повезана са техничком секцијом, то ће ове две секције морати заједнички живети у једним просторијама".²⁵⁴

Путни саобраћај и транспорт

Са већ успостављеном организацијом саобраћаја и транспорта, 1943. године, јединице и команде НОВЈ ушле су у 1944. Слободна територија се стално повећавала, па су постојеће транспортне јединице преформирале и допуњавале, а формиране су и нове аутомобилске и возарске јединице, које су биле потчињене саобраћајним органима команди и радиле по њиховим плановима. Бројне оперативне и позадинске јединице попуњавају се моторним и запрежним возилима и товарном стоком (коморе), који су служили за подмиривање потреба у транспорту јединица и команди којима су припадале и радиле су по плановима тих команди. Организован путни транспорт одвијао се на слободним територијама Хрватске, Босанске крајине и Словеније. Носиоци путног транспорта на територији Хрватске углавном су биле аутомобилске јединице ранга батаљона, потчињене вишим командама (ГШХ, КВО), док је један број дивизија и корпуса имао аутомобилске чете. По ослобођењу јужних (Македонија) и источних делова земље формирају се и јединице ранга пука и бригаде.

Транспортне јединице - аутомобилске

Аутомобилски батаљон ГШХ, почетком 1944. претрпео је одређене кадровске промене. Будући да дотадашњи састав руководећег кадра у батаљону није задовољио на својим дужностима, Штаб 1.

²⁵³ Архив ВИИ, К.1751/1, ф.27, д.1.

²⁵⁴ Архив ВИИ, К. 1751-1, ф.8, д.3/6.

ауто-батаљона НОВ Хрватске је, крајем јануара, доставио предлог Оперативном одсеку ГШХ за нова постављења, при чему је предложено да један број другова, због тога што нису задовољили, иду на ниже дужности.

У штабу батаљона предвиђени су: командант батаљона, његов заменик, политички комесар и његов заменик. У аутомобилским четама предвиђени су командир, политкомесар и његов заменик. Свака ауто-чета имала је два вода, па је требало поставити по два командира вода, а у сваком воду поставити делегата.²⁵⁵

Међутим, већ 7. фебруара 1944. састав батаљона био је измењен. У батаљону су биле само две чете прва и трећа, јер је друга чета после претрпљених губитака расформирана, односно није имала више возила, пошто су јој Немци у рејону Дрежнице уништили 26 камиона. Неке промене извршене су и у штабу батаљона, као и у саставу старешинског састава у ауто-четама.

Половином 1944, због недостатка горива и других проблема око одржавања моторних возила у Ауто и Тенковском батаљону, ГШХ је оценио да би обједињени батаљони могли организованије и боље одржавати техничка средства, људство потпуније стручно усавршавати, чиме би створили кадровско језгро, које би у одговарајућој ситуацији омогућило поново развијање засебних батаљона.

На основу такве процене, ГШ НОВ и ПО Хрватске одлучио је 20. јуна 1944. да од Тенковског и Ауто-батаљона формира Ауто-тенковски батаљона, састава: једна тенковска чета, једна ауто-чета и ауто-механичка радионица. За команданта Ауто-тенковског батаљона постављен је капетан Будислав Прибић, који је до тада био командант 1. тенковског батаљона, а за в. д. политкомесара Никола Дерикрава, до тада помоћник политкомесара 1. тенковског батаљона. За заменика команданта батаљона постављен је Миле Миљевић, до тада командир 1. чете у ауто-батаљону, а за помоћника политкомесара Милан Ловрековић, до тада помоћник политкомесара 3. ауто-чете Ауто-батаљона. Начелник Саобраћајног одељења ГШ Хрватске, у извештају команданту ГШХ ген. лајтнанту Ивану Гошњаку, о формирању батаљона истиче да Штаб Ауто-тенковског батаљона "... како је формиран има све услове за добар успјех, јер су то марљиви и поверљиви другови којима лежи на срцу напредак и уздизање овог батаљона".

Штабу Ауто-тенковског батаљона постављени су следећи задаци:

- да формира потчињене јединице, војнички их учврсти и организује обуку људства по групама у рејону размештаја возила;
- да организује одржавање и оправку тенкова и камиона у местима где у су возила склоњена или закопана;
- да организује припрему и поступно довожење камиона у Централну техничку радионицу Црна Локва у Петровој Гори, ради преправке на погон „саугасом“;

²⁵⁵ Архив ВИИ, К.1061—3, ф.9, д.43.

- да утврди стање и изради статистички преглед свих моторних возила, резервних делова, горива, мазива и муниције на подручју Лике и Кордуна;
- да оформи централни магацин с најнужнијим деловима за моторна возила, а пре свега за камионе у саобраћају.^{256®}

Половином новембра 1944. расформиран је Ауто-тенковски батаљона и поново формиран Ауто-батаљон ГШ Хрватске. У току 1943/1944. формирано је неколико аутомобилских батаљона, чији су се састави разликовали. Тек октобра 1944. Саобраћајно одељење ГШХ регулисало је да аутомобилски батаљон буде највећа аутомобилска јединица, која се састоји од три чете, свака чета од три вода, а сваки вод од три десетине. У свакој десетини требало је да буде по два камиона.²⁵⁷ Аутомобилска чета Штаба 8. корпуса у лето 1944. преформирана је у Аутомобилски батаљон. Према расположивим подацима, овај батаљон је октобра 1944. имао три чете, свака ауто-чета три вода, с тим што је, за разлику од осталих, први вод сваке аутомобилске чете био помоћни, а остала два вода „возарски“. Помоћни вод је имао три десетине: 1. десетина је била радионичка, 2. економска и 3. стража. Возарски водови су имали по три десетине, а у свакој десетини по три камиона. Свака чета је имала по 18 теретних камиона и потребан број луксузних аутомобила. Механичари у првој десетини, 1. вода 1. чете уједно су били и резервни возачи. Команду чете сачињавали су командир, политкомесар и његов заменик. Сваки вод је, поред командира вода, имао и водног делегата.²⁵⁸

Маја 1944. на Вису је формирана аутомобилска чета 26. дивизије, која је имала само моторна возила са радионицом (17 аутомобила и 4 моторкотача). Новембра исте године 26. дивизија имала је у свом саставу аутомобилски батаљон. Командант батаљона био је капетан Иво Драгичевић, а политкомесар капетан Антон Стипишић.²⁵⁹ Због све израженијих захтева за аутомобилски транспорт, крајем новембра 1944. Саобраћајни одсек војне области 8. корпуса наредио је саобраћајним секцијама потчињених јединица да прикупе сва моторна возила и од њих формирају аутомобилске јединице.²⁶⁰ Аутомобилски батаљон 6. корпуса који је формиран јануара 1944, имао је 98 бораца и старешина. Крајем октобра 1944. батаљон је имао: штаб, сталну аутомеханичку радионицу и две аутомобилске чете. Командант батаљона био је поручник Никола Вукотић Челик, а политкомесар Стево Дејановић. Крајем октобра (24. октобра) Штаб ауто-батаљона 6. корпуса доставио је Штабу 6. корпуса предлог за постављање старешина у ауто-батаљону. У предлогу је предвиђено да поручник Вукотић остане на дужности команданта, а за његовог помоћника предложен је поручник Перо Ненадовић

²⁵⁶ Вујо Видаковић, Први тенковски батаљон, ВИНЦ, Београд, 1988, стр. 233, 234.

²⁵⁷ Никола Анић, Секула Јоксимовић, Мирко Гутић, НОВ Југославије, Војноисторијски институт, Београд, 1982, стр. 429.

²⁵⁸ Архив ВИИ, К.1891-2, ф.6, д.10.

²⁵⁹ Архив ВИИ, К.15А, ф.3, д.52.

²⁶⁰ Архив ВИИ, К.1891-3, ф.5, д.42.

Ореб. За управника радионице предложен је механичар Павел Шкворц, за командира 1. аутомобилске чете поручник Мирко Рашковић, а 2. чете поручник Станко Цимермановић²⁶¹

Према прегледу бројног стања 1. новембра 1944. аутомобилски батаљон 6. корпуса имао је 80 људи, од којих 8 официра, 2 политичка руководиоца, 7 подофицира и 63 борца. Имао је укупно 15 возила, од чега 8 камиона, 4 аутобуса, 2 мотоцикла и 1 камион-радионица.²⁶² Састав штаба аутомобилског батаљона 6. корпуса, 18. децембра 1944, био је: командант Никола Вукотић, заменик команданта Перо Ненадовић Ореб, политкомесар Стево Дејановић Небојша, политички инструктор Ђорђе Јунгић Стијењка и интендант Стево Лукач Тарзан. Аутомобилски батаљон 6. корпуса био је потчињен начелнику саобраћајног одсека штаба 6. корпуса и транспортне задатке извршавао је углавном по његовом плану и наређењима. Међутим, када је ауто-батаљон почео све више и чешће да се употребљава за оперативна превозења, у која саобраћајни орган

6. корпуса није имао увид, начелник саобраћајног одсека је септембра 1944, штабу 6. корпуса предложио да се измени надлежност у наређивању употребе аутомобилског батаљона и да се формира још једна ауто-јединица. Штабу 6. корпуса је предложено да аутомобилски батаљон буде потчињен оперативном одсеку Штаба 6. корпуса и користи се углавном за оперативна превозења, а да се при саобраћајном одсеку КВО формира аутомобилска чета која би се користила за сва превозења у позадини фронта. У ауто-чети, како се у предлогу каже, била би моторна возила слабијег квалитета, као и она која су прерађена на „саугас“. Аутомобилски батаљон би имао своју покретну радионицу за мање оправке, док би се оправке већег обима вршиле у „ауто-гаражи“ (радионици), која би била у саставу ауто-чета.²⁶³ Сви корпуси, непосредно потчињени ГШХ, имали су 1944. године аутомобилске јединице ранга чете или батаљона. Поред већ поменутих, 4. корпус НОВ и ПО Хрватске, односно корпусна војна област 4. корпуса имао је аутомобилску чету са око 25 камиона, а њен основни задатак је био да превози материјал од база и земуница до јединица 4. корпуса извршавајући ове задатке, ауто-чета је спајала ланац дотура између ГШ Хрватске и оперативних јединица 4. корпуса. Размештај чете је углавном био у Вељуну. Десети и 11. корпус имали су аутомобилске чете, које су коришћене за најнужнија превозења. Ауто-чета 3. корпуса формирана је 17. септембра 1944. од заплених моторних возила при другом ослобођењу Тузле. За командира чете одређен је Марко Бућма, који је у 1942. био курир 1. босанског корпуса, по чину заставник, а комесар чете постао је Душан Боснић, заменик политкомесара Бошко Шушњар, четни економ Милан Праштало, а курир Крсто Тадић. Чета је имала три вода, који се у почетку нису делили

²⁶¹ Архив ВИИ, К.476-2, ф.13, д.5.

²⁶² Архив ВИИ, К.473, ф.17, д.1/21.

²⁶³ Архив ВИИ, К.1751-2, ф.7, д.4/1.

²⁶⁴ Вељко Дракулић, Рад саобраћајне службе на територији Хрватске, Војнотехнички гласник, бр. 7, јули 1961.

на одељења, док је касније сваки вод имао три одељења. Водови су имали 15-20 исправних возила, а чета око 50-60 возила. Командири водова били су: Ферид Мујазиновић, заставник Алекса Симић и водник Осман Гутић. Већи број возача био је из Тузле и Зворника, били су врло искусни, већина аутомеханичара, а поред тога знали су и друге послове, па чак и да демонтирају mine и оправљају мостове.²⁶⁵ У току 1944. формиран је и аутомобилски батаљон 924. ваздухопловне базе. Саобраћајни одсек војне области 8. корпуса маја 1944, наредио је да се формира аутомобилски батаљон војног подручја Задра, али о реализацији овог задатка нема података.

Аутомобилске чете формиране су и у 2. и 5. корпусу војној области 8. корпуса 13. и 23. дивизији и у још неким јединицама овог ранга. Будући да је једино у аутомобилским јединицама била техника, њима су, поред транспорта, обуке возача и одржавања и оправке својих средстава, одређивани и други задаци. Тако је, на пример, аутомобилска чета 23. дивизије (командир Раде Будисављевић и политкомесар Душан Козомора) после ослобођења Београда имала два аутомобилска вода и радионички вод, у коме је једно одељење било за оправку наоружања, а аутомобилској чети било је придато и одељење за коларско-ковачке и поткивачке радове.²⁶⁶

С обзиром на све веће потребе за транспортом материјала, у циљу снабдевања јединица, на тада већ успостављеном фронту у Срему и другим деловима ратишта, одлучено је да се формира аутомобилска јединица већег ранга. У Београду је, крајем 1944, почело формирање 1. ауто-пука НОВЈ, чији је штаб формиран 27. децембра 1944. Аутомобилски пук је имао три батаљона и техничку чету, као и органе осталих служби. За команданта пука одређен је капетан Мића Ковачевић, а за политкомесара Миле Прица, мајор. Заменик политкомесара био је Томо Костелац, а обавештајни официр поручник Душан Радаковић.

Састав штабова батаљона није тачно утврђен. Према казивању политкомесара пука, мајора Милета Прице, команданти батаљона били су: првог Винко Лонкер, другог - Славко Вулелија и трећег - Зулфо Дуран. Политички комесари батаљона били су: Мате Раос, Јово Голубовић и Јосип Месарић. Аутомобилски пук формиран је од возила која су заплењена од непријатеља и једног броја добијених од савезника, а основни задатак било је снабдевање јединица на сремском фронту.

Крајем 1944. у Београду је почела са радом Ауто-команда НОВЈ, која је преузела сву бригу око коришћења моторних возила, њихове оправке и обуке возача. Будући да је обједињавала све послове који су обезбеђивали ефикасну употребу аутомобила. Ауто-команда НОВЈ је била команда високог ранга. На челу Аутокоманде био је Штаб, кога су сачињавали командант, политкомесар, начелник штаба, заменик политкомесара и ађутант. За извршавање одређених задатака у њој су постојали одсеци: транспортни, технички,

²⁶⁵ Сећање Шушњар Бошка, заменика комесара Ауто-чете 3. корпуса.

²⁶⁶ Сећање Раде Будисављевића, командира Ауто-чете 23. српске дивизије.

економски, одсек за гориво и мазиво (погонски), пресоначни, мобилизацијски, пропагандни и санитетски. Имала је аутомобилску радионицу и главно аутомобилско слагалиште, а почетком 1945. од јединица је имала два аутомобилска пука, радну и пратећу чету и Ауто-школу.

Први командант Ауто-команде НОВЈ био је пуковник Арутр Хрибар, а касније Исидор Штрок пуковник.

Вероватно по угледу на њу, почетком 1945, наредбом Штаба 8. ударног корпуса формирана је ауто-команда овог корпуса, која је имала сличне органе (референте) за поједине послове око коришћења аутомобила и аутомобилски батаљон.²⁶⁷

У Словенији, све до априла 1945, када је формирана саобраћајна бригада, од моторних возила нису формирале јединице (ауто-чете и батаљона), већ су возила груписана у тзв. ауто-колоне. Главни штаб Словеније у лето 1944. формирао је ауто-колону од моторних возила која су била заплена при капитулацији Италије, а која су у јесен 1943. била сакривена јер је уследила немачка офанзива. До краја 1944. успело се сакупити и оспособити 13 моторних возила и

41 шофер, али због недостатка горива, гума и резервних делова употребљавана су само појединачна возила. Ауто-колона је имала задатак да превози рањенике и војни материјал, а пре свега онај који је долазио од савезника. Крајем децембра 1944. ГШ Словеније је ауто-колону препотчинио војној области 7. корпуса, односно Белокрањском Војном подручју. У завршним операцијама ауто-колона је извршила нека значајнија превозења јединица.²⁶⁸

Октобра 1944. при ГШ Македоније, у селу Лисиче (Велес, сада Титов Велес) формирана је 1. ауто-бригада, која је најпре имала два, а касније три батаљона: два ауто-транспортна и један школски батаљон. Бригада је имала 141 моторно возило и 439 бораца. Пред крај рата бригаде је имала 162 возила и 460 бораца. Била је потчињена Моторизованом одељењу ГШ Македоније. Комесар бригаде био је Љубен Георгијевски. Поред тога, корпуси НОВ и ПО Македоније у то време имали су аутомобилске чете, а дивизије ауто-водове.²⁶⁹ Међутим, према формацији дивизије, коју је ГШ Македоније прописао 1. јула 1944, дивизије нису имале саобраћајни орган нити самосталне ауто-јединице. У другом делу штаба дивизије - интендантури, постојале су „коморске јединице“ (аутомобилски и возарски) батаљон.⁰

У неким оперативним, па и војно-територијалним командама, моторна возила су повремено, када се њима располагало, коришћена. Када се без њих из одређених разлога остало, прелазило се другом врстом транспорта, углавном запрежним. Тако је, на пример, саобраћајна секција Бродског војног подручја формирана августа 1943

²⁶⁷ Архив ВИИ, К.1892-1.7.1, д.30/2.

²⁶⁸ Народноослободила војна на словенском 1941-1945, војашко згодовински институт, ЈЛА, Љубљана, 1978.

²⁶⁹ Никола Анић, Секула Јоксимовић, Мирко Гутић, НОВ Југославије, војноисторијски институт, Београд, 1982, стр. 429.

²⁷⁰ Михајло Апостолски, Завршне операције за ослобођење Македоније, Војно дело, Београд, 1953, стр. 269.

располагала са 6 камиона и 10 бицикала. Када је, на захтев штаба корпуса, предала 5 камиона и све бицикле, секцији је остао један камион. Међутим, касније је и тај камион непријатељ уништио, тако да се решење морало тражити само у коришћење запрега.

Почетком 1944. поједини штабови корпуса разрадили су критеријуме за материјалну попуну јединица, па и критеријуме за попуну моторним возилима, која би се, на име помоћи, добила од савезника. Тако је штаб 5. корпуса НОВЈ, фебруара 1944, тражио, поред осталог, и 40 камиона и 18 мотоцикала.²⁷¹

Запрежне - возарске и товарне јединице

Статутом пролетерских народноослободилачких ударних бригада од фебруара 1942. било је предвиђено да коморе могу бити колске, коњске и механизоване. Међутим, оне су дуго биле састављене само од товарне стоке (коњи, мазге, муле, магарци). Товарна стока била је у власништву јединица НОВЈ, а када су потребе то налагале коњи су узимани од народа, а по завршном задатку враћани су власницима. Товарни транспорт имао је предност на брдско-планинском терену, али је због слабе исхране и исцрпљености стока могла да носи све мање терета. Често је долазило до повреде животиња јер није било одговарајуће опреме, у првом реду самара, па су прављене разне импровизације. Да би се то избегло, поједине јединице давале су потребна упутства за употребу прибора и опреме, а предузимане су мере за оправку постојећих и израду нових самара. У току битке на Неретви и Сутјесци јединице НОВЈ углавном су користиле товарни транспорт, који је допуњаван носачким, за пренос рањеника и друге потребе.

На територијама које су дуже биле слободне и у другим условима, када је то било могуће, јединице и команде НОВЈ користиле су запрежна возила за подмиривање својих потреба у транспорту. Запрегама су располагале саме јединице и војно-територијалне команде, а када оне нису биле довољно узимане су од месног становништва на одређено време и за одређене задатке. У већем броју запрежна возила месног становништва коришћена су за евакуацију рањеника (4. офанзива), а мање за друге задатке. За извршење транспортних задатака у НОР-у највише су коришћени брдски босански коњи, малог раста, издржљиви и скромних захтева у исхрани и нези. Служили су и за ношење терета и за јахање. Број коња у јединицама НОВЈ из године у годину стално је растао. Тако је, на пример, 1. пролетерска бригада октобра 1942. имала 84 коња, а у марту 1943. године 248. У септембру 1944. године 26 дивизија имала је 569, а у децембру 1.028 коња. По годинама, број коња у јединицама НОВЈ био је следећи: 1941 - 1.600, 1942 - 5.000, 1943 - 18.000, 1944 - 43.000 и 1945 - 80.000.²⁷²

²⁷¹ Петар Законовић, Угљеша Јањетовић, Техничка служба у НОР-у 1941-45, ВИНЦ, Београд, 1987, стр. 299.

²⁷² Група аутора, Интендантска служба у НОР-у 1941-1945, ВИЗ, Београд, 1973, стр. 316.

У току НОР-а на слободној територији настајале су разне установе, чије је ефикасно функционисање зависило од постојања одговарајућег транспорта. Тако су, на пример 1944. године, ради смештаја резерви хране, на територији сваке корпусне војне области постојали надземни или подземни магацини (земунице). У оквиру војног подручја магацини су били груписани у секторе, чији је број, поред осталог, зависио и од организације транспорта. Од транспортних средстава сваки сектор је имао 5-10 запрежних возила и око 20 товарних грла.²⁷³

Пошто су потребе за транспортом биле све веће, што је нарочито било изражено у интендатској служби, Врховни штаб НОВ и ПОЈ је крајем октобра 1943, у наређењу о организацији Интендантске службе, предвидео да се у интендантури корпуса и дивизија формира возарски батаљон, а возарске чете у интендантури бригаде и партизанског одреда. За формирање ових јединица у војно-територијалним командама Врховни штаб није дао никаква упутства. Међутим, потреба за овим јединицама и овде се осећала, па су их ове команде саме формирале према могућностима. У Хрватској, почетком 1944, Бродско војно подручје имало је возарски ескадрон који је располагао са 18 пари коња, потребним бројем запрежних кола и осталом опремом. Саобраћајна секција подручја имала је око 50 радника, од којих су 20 били кочијаши, а остали цестари, тесари и други. У другој половини 1944. године. Осјечко војно подручје имало је такође возарски ескадрон са неколико коњских запрега, али се њихов број стално повећавао. Крајем 1944. ескадрон је имао 20 пари коња са запрегама и 9 теглећих коња без запрега (кола).

Транспортна секција Сеобраћајног одсека Псуњског војног подручја имала је 50 запрежних коња, око 20 запрежних возила и 5 чамаца за евентуална превозења преко реке. Папучко-крндијско војно подручје имало је другачије организован запрежни транспорт. Саобраћајна секција имала је возарску групу и радну групу састављену од кажњеника који су били осуђени на присилни рад. Возарска група имала је 42 коња за вучу, 3 јахаћа, 22 запрежна кола, 1 фијакер, 6 јахаћих седала и 31 бицикл. У другој половини 1944. у овом војном подручју формиран је возарски ескадрон, који је коришћен за разна превозења.

Вировитичко војно подручје имало је три возарска ескадрона, али њихов састав није познат.²⁷⁴

Настојећи да утиче на састав запрежних јединица, будући да сва војна подручја нису била једнака, а разликовала су се и по задацима које су извршавала, команда војне области 6. корпуса је почетком августа 1944. својим војним подручјима одредила колики број запрежне стоке могу имати. Тако су Пожешко и Даруварско војно подручје могли имати по 20 пари коња, Новоградишко и Вирови-

²⁷³ Исто, стр. 180.

²⁷⁴ Иван Мишковић, Војна позадина у Славонији 1941-1945, ВИЗ, Београд, 1982.

тичко по 30, а Слатинско и Бродско војно подручје по 50 пари запрежне стоке.²⁷⁵

Међутим, у наредном периоду војна подручја се, при формирању ових јединица, нису придржавала одређених критеријума.

На основу наређења Врховног штаба НОВ и ПОЈ о формирању возарских јединица из 1943, у 8. корпусу је формиран возарски батаљон тек у јесен 1944, а у 9. далматинској дивизији формирана је возарска чета са два вода. У комори бригаде ове дивизије било је 25 товарних коња, а у комори батаљона 10 товарних коња.²⁷⁶

Иако су и до тада формиране и коришћене запрежне јединице, тек крајем 1944. Саобраћајно одељење Главног штаба Хрватске је свим командама корпусних војних области доставило „Упут за организацију возарских ескадрона“. Према одредбама тог документа, возарски ескадрон треба да има 20-25 пари коња, са исто толиким бројем кола. Ескадрон се дели на 4 вода, а у сваком од њих треба да буде 4-5 кола. Команду ескадрона сачињавају: командир, политкомесар, заменик командира и 4 уводника.²⁷⁷

Пошто Саобраћајно одељење Главног штаба Хрватске није дало упутства за формирање и већих запрежних јединица од ескадрона, Саобраћајни одсек војне области 6. корпуса крајем октобра 1944. формирао је возарски дивизион са 6 ескадрона, у коме је било 149 пари коња, 135 кола и 423 борца. Командант дивизиона био је Лазо Ђозлија.²⁷⁸

Да би у случају потребе могли користити транспортна средства и теглећу стоку са територије, саобраћајни органи корпусних војних области имали су преглед расположивог броја коња, волова, магарца, мазги и кола и друге опреме (самари) на својој територији. А стање је било различито. У брдско-планинском подручју више је било товарне стоке, а у равницама теглеће.

Какво је стање било на територији једне корпусне војне области у Босни и Херцеговини, може се видети из прегледа који је сачињен у војној области 3. корпуса половином 1944. године.

На територији је било:

- кола коњских укупно 1.373 од чега једнопрежних 131, двопрежних 59 и воловских кола 1.183;
- коња је укупно било 312, од чега 287 теглећих, 24 товарна и само један јахаћи;
- волова је било 2.387, хамова за запрезање коња 250 и само један самар.²⁷⁹

У Словенији, јединице НОВ и ПО, дуго нису имали потребе за организовањем посебних јединица за транспорт. Резерве животних намирница носили су борци, као и муницију, или га је преносило људство батаљонске или бригадне коморе, које је имало на распо-

²⁷⁵ Архив ВИИ, К.1751, ф.7, д.33/1.

²⁷⁶ Група аутора, Интендантска служба у НОР-у 1941-1945, ВИЗ, Београд, 1973, стр. 195.

²⁷⁷ Архив ВИИ, К.1751, ф.8, д.6/3.

²⁷⁸ Архив ВИИ, К.1752-2, ф.8, д.28/1 и К.1752-1, ф.2, д.22/2.

²⁷⁹ Архив ВИИ, К.1741, ф.9, д.5.

лагању по неког товарног коња или мулу. Када су јединицама била потребна транспортна средства, на пример за евакуацију рањеника или превоз плена и другог материјала, употребљавана су кола са коњском или воловском вучом које су обезбеђивали власници добровољно или су их јединице привремено мобилисале уз сагласност са одборима Освободилне фронте или одговарајућих комисија народне власти. Такав начин транспорта одржао се све до краја ослободилачког рата.

Међутим и поред таквог става о коришћењу транспортних средстава са територије, ујединицама НОВ и ПО Словеније, од почетка 1944, поступно су се организовале возарске јединице. Почетком 1944. године при командама војних подручја 7. корпуса организовани су возарски ескадрони са коњском или воловском запрегом. За редовне превозе установљаване су етапне станице, на којима су се запреге и возари замењивали. При неким од ових станица биле су ковачке, столарске и седларске радионице.

На територији 9. корпуса, а такође при Горењском војном подручју и Горењском партизанском одреду, организоване су транспортне чете, које су материјал из богатих предела превозиле на слободну територију. Потребе за обимнијим превозењима решавали су мобилизацијом цивилних, пре свега сеоских превозних средстава, на пример за превоз животних намирница из Фурланије у Трновски Гозд, за евакуацију рањеника на Нотрањско и друго. За превоз рањеника, јединица и војног материјала унутар слободне територије на Церкљанском и делу Трновског Гозда успешно су употребљавани и теретни аутомобили и аутобуси са погоном на „саугас“. Иако су проблеми транспорта на тај начин решавани успешно, припреме за коначно ослобођење земље захтевале су да и ниже јединице у свом саставу имају транспортна средства. Због тога је Главни штаб Словеније у одредби о новом устројству дивизије, 30. новембра

1944, при штабу дивизије предвидео посебан транспортни вод за превоз муниције и животних намирница јачине 31 борац, а са капацитетом превоза од 8.200 кг. Због недостатка превозних средстава и запрежне стоке која је била јако разређена, то није било могуће свуда спровести.²⁸⁰

Носачки транспорт је и даље примењиван, у условима када се другим средствима није могао обезбедити дотур и евакуација. Тако је, на пример, крајем 1944, дејствујући у околини Травника, 8. крајишка бригада имала велике тешкоће на беспутном терену, па је често била принуђена да организује носачке колоне.²⁸¹

Губици у товарној и запрежној стоци у товарним и запрежним јединицама НОВЈ, као и у оперативним јединицама, попуњавани су стоком заплењеном од непријатеља и прикупљеном на терену. Будући да је коња било мало а потребе све израженије, постојала је могућност, када је решено питање помоћи од стране савезника, да се од њих добије и одређени број коња. Међутим, по оцени

²⁸⁰ Народноосвободилна војна на словенском војашко згодовински инштутут ЈЛА, Љубљана, 1978.

²⁸¹ Војно-економски преглед бр. 2/1959., стр. 159.

савезничке војне мисије, услови за ово још увек не постоје, јер партизани нису били у могућности да их хране. О томе, потпуковник Вивијен Стрит, заменик шефа енглеске војне мисије при Врховном штабу, у свом извештају од јуна 1944. пише:

Када су били принуђени да сиђу са пута, партизани су, наравно, изгубили оно мало превозних средстава која су имали и тако су зависили искључиво од теглеће стоке. То је значило да су могли пренети само предмете које су животиње могле да понесу, док је остатак требало сакрити. Товарне животиње су биле у јадном стању и како за њих није било хране, осим онога што су саме нашле, често су се рушиле па се њихов број с временом смањивао. Нема никаквог смисла да шаљемо коње или мазге за транспорт како бисмо партизанима помогли, све док они не постану кадри да их хране...²⁸² За све време трајања НОБ-а, товарни транспорт често није могао бити организован због недостатка самара, а оно чиме се располагало није било погодно за потребе јединица нити употребљиво за свако грло. Решење овог питања је било у томе да војно-територијалне команде организују радионице које ће израђивати самаре. Будући да су и о томе, као средству за транспорт, бринули саобраћајни органи, Саобраћајни одсек 8. ударног корпуса наредио је октобра 1944. Саобраћајној секцији Цетинског војног подручја, која је имала организовану радионицу за израду самара, да...“ што систематскије и брзо ради на изради самара, који ће се преко Саобраћајног одсека доставити интендантури 8. ударног корпуса, пошто трупна интендантура 8. ударног корпуса има комору товарне стоке и има доста коња без самара или су у лошем стању.“²⁸³

Поред самара који су израђивани у јединицама и командама НОВЈ, изван број је био заплењен од непријатеља. Тако је Штаб 1. корпуса НОВЈ у току 1943. у свом магацину број 1 у Крбавици, имао 150 исправних самара, који су према потреби распоређивани јединицама.²⁸⁴

Организација путног саобраћаја и транспорта

Аутомобилске јединице, у току 1944. године биле су главни носиоци транспорта на слободној територији, као и у једном броју оперативних јединица и главних штабова. Пошто су располагале великим бројем моторних возила, заплењеним при капитулацији Италије, број возила у неким аутомобилским јединицама морао се смањивати јер је горива било све мање, а оријентисати се на коришћење оних возила која су за погон користила друго гориво. Возила која су привремено избачена из употребе су сакривена, а њихово одржавање, ангажовањем војних и органа народне власти, обезбеђено.

²⁸² Михајло Поповски, Свет о Титу и нашој револуцији, II издање публициста, Београд, 1980, стр. 110.

²⁸³ Архив VII, К.1891-2, ф.5, д.35/1.

²⁸⁴ Петар Законовић Угљеша Јањетовић, Техничка служба у НОР-у 1941-45, ВИНЦ, Београд, 1987, стр. 171.

Аутомобилски батаљон ГШ Хрватске, који је пред крај 1943. имао око 100 моторних возила избацио је из употребе један број возила будући да толики број није био потребан. Из саобраћаја су прво повучена сва неисправна, застарела и специјална возила и сакривена у шуми код села Плитвички Љесковац и у Кончаревом Крају. Велике количине погонског материјала, које су заплењене при капитулацији Италије, делимично су утрешене, а оно што је остало морало се сакрити. То је учињено на три места: у Кончаревом Крају, где су лимене бачве смештене у земунице, у шуми изнад села Крбаве и у Лаудоновом Гају, где су бачве закопаване у песак. То су биле резерве аутомобилског батаљона ГШ Хрватске, а КВО су имале своје резерве. Возила су сакривена и у Петровој Гори, у рејону села Перна и Глиница, на Кордуну око села Мочила, а касније и у шумама Чемернице.

У припреми за сакривање, са возила су скидани витални делови и агрегати: карбуратор, генератор, разводник паљења, точкови, па чак и седишта, алат и прибор. Све што је скидано, закопавано је даље од сакривеног возила. Пошто услова за конзервирање није било, затварани су само сви отвори на мотору. Једини начин одржавања тако „конзервираних“ возила био је да се након 20-30 дана ручним покретачем окрене радилица неколико пута, како би се спречило да зарђају цилиндри. Овај задатак обављали су органи НОО, јер су сакривена возила њима била поверена на чување. Повремени надзор над сакривеним возилима вршили су органи команде аутомобилског батаљона и командири ауто-чета из чијег су састава била возила. Пошто је већи број моторних возила био избачен из употребе, почетком 1944. у батаљону се појавио вишак возача. Због тога је у фебруару 1944 у оперативне јединице упућено око 50, а на курс за возаче тенкова у Италију око 70 возача. У батаљону су остали само старији и искуснији возачи - борци и занатлије.

Због недостатка горива, првенствено су коришћена возила чији су мотори били прерађени на „саугас“, која су задавала доста брига онима који су се старали о снабдевању „горивом“. Најцелисходније решење је било да се о снабдевању горивом ових возила старају команде места, на правцима где су се таква возила кретала. Пошто су овако прерађена возила радила на две врсте горива - дрва и дрвени угаљ - у случају да се на територији не обезбеђује гориво, возило чија је погонска снага дрво за 200 км пута морало би да носи пуну каросерију специјално припремљених дрва. Дрвени угаљ је било лакше обезбедити, јер се добијао паљењем дрва у шуми, док је за обезбеђење дрва за погон аутомобила требало имати специјалне сушаре што је довитљивовшћу бораца решено. За сушење дрва коришћене су сушаре у којима су сушене шљиве (Глина). Процес сушења је био доста једноставан. Проблем је био у томе што су возила која су радила на дрва морала на себи да носе неколико џакова сушених дрва, јер се ово гориво на путу није могло наћи. То је смањивало товарни простор и утицало на носивост возила.

Пошто је аутомобилски батаљон ГШХ радио на мрежи путева читаве слободне територије Баније, Кордуна и Лике, са основним правцем Глина - Топуско - Велика Кладуша - Слуњ - Раковица - Кореница, за снабдевање горивом биле су задужене команде војних области. Оне су биле дужне да на местима које је одређивало Саобраћајно одељење ГШХ обезбеде одређене количине дрва и угљена. Аутомобилски батаљон ГШХ је, поред тога, био све више ангажован на транспорту материјала који је преко Базе у Италији упућиван за НОВЈ и искрцаван на обали Јадрана. Почетком новембра 1944. у Сплиту је формирана комисија ГШ НОВ и ПО Хрватске за пријем материјала, а крајем месеца у Обровцу је организована етапна станица ГШХ, чији је задатак био да прихвата и распоређује пошиљке које су додељене за 4. и 11. корпус. На превозињу материјала из Обровца биле су ангажоване две ауто-чете Аутомобилског батаљона ГШХ са 77 теретних возила. Превозиње је вршено правцем Обровац - Кореница сада (Титова Кореница), по потреби и Биоград на мору - Обровац и др. На правцу где је вршено превозиње била је организована претоварна станица у Кореници, као и прихватна станица у Слуњу.²⁸⁵ Као и друге јединице НОВЈ, и Аутомобилски батаљон, односно његови делови, биле су изложене дејству непријатеља са земље и из ваздуха, при чему је долазило до губљења, односно уништавања транспортних средстава. У тим случајевима старешине батаљона позиване су на одговорност, па су неки, у случајевима када је штета настала њиховом кривицом, и смењивани са дужности.

Половином јануара 1944. године 2. ауто-чета 1. ауто-батаљона ГШХ нашла се у рејону Бриња. Како се очекивало непријатељска офанзива, начелник Саобраћајног одсека ГШХ наредио је да чета крене у правцу Глибодола и дође у Личке Јесенице. Снег са коловоза на том правцу није се могао очистити дуже време па су, командир и политкомесар чете одлучили да крену у супротном правцу према Дрежници, где ће преноћити и сутрадан кренути према Јасенку. Нешто због снега, а нешто због недовољно јасне ситуације, чета је у Јасенку остала 3 дана. Пошто се у таквој ситуацији требало ослободити неисправних возила, политкомесар је предложио командир чете да се неисправна возила оставе у Јасенку, са чиме се сложио и политкомесар ауто-батаљона, а са осталим возилима да се крене ка Мркопљу. Међутим, у међувремену је непријатељ пресекао пут ка Мркопљу, па је одлучено да се крене према Дрежници и на предлог команде места возила склопе у селу Вукелићи. Возила су тамо и склоњена и на њима је остао сав материјал, сем бензина који је скинут и бачве одгуране у страну. Ситуација је била таква да је људство аутомобилске чете око возила посело положаје за одбрану, са деловима присутне партизанске бригаде. Међутим и поред свих мера непријатељ је дошао до камиона и уништио 26 возила минирањем мотора, док је један луксузни аутомобил и један камион одвезао са собом. Како се из саслушања види, политкомесар чете је предлагао да се са возила

²⁸⁵ Исто, стр. 305.

скину витални делови, али то командир чете и политкомесар аутомобилског батаљона нису прихаватили.

Због оволиког броја изгубљених моторних возила, саслушан је в. д. политкомесар 2. аутомобилске чете, који је изјавио да се осећа кривим због тога што није сам одлучивао о судбини чете, када је увидео „слабост политкомесара батаљона“. „Партизан сам годину дана и знам како смо тешко дошли до тих камиона, па сам мишљења да се кривци за овај велики губитак казне одговарајућом мером“.

Суд части при ГШХ, марта 1944, казнио је политкомесара 1. аутомобилског батаљона ГШХ и командира и политкомесара 2. аутомобилске чете смењивањем са положаја.²⁸⁶ Крајем октобра

1944, пошто су савезници почели да испоручују све више материјала, Врховни штаб је наредио ГШ НОВ и ПО Хрватске да хитно организује пријем ратног материјала: горива, одеће, хране и др. из Италије, који су савезници ставили на располагање НОВЈ. Поступајући по овом захтеву, ГШХ је својим Аутомобилским батаљоном организовао превозење из Далмације у унутрашњост земље за Лику, Банију, Кордун. Превозење је углавном вршено на релацији Задар - Обровац - Кореница - Слуњ - Топуско - Глина. Из Задра је превозена муниција, храна и друга опрема, а обратно скоро редовно рањеници и посаде америчких авиона, који су, погођени од немачке артиљерије, падали на ослобођену територију. При извршавању ових задатака, батаљон је скоро редовно радио по мањим јединицама-четама. Једна аутомобилска чета чинила је једну колону која је из Задра полазила увече, а у зору већ била у Слуњу и Великој Кладуши. Возила батаљона коришћена су за превозење материјала између јединица и складишта на читавој слободној територији, а превозено је и људство штабова партизанских јединица, већници ЗАВНОХ-а и ЦК КПХ.

Штаб 6. корпуса, крајем септембра 1944, пошто су учестали случајеви неоправданог коришћења моторних возила и трошења горива од стране појединих команди јединица НОВЈ, партиских и органа народне власти, издао је наређење, са основним циљем да се регулише ко има право на колико и коју врсту моторног возила.

У допису који је достављен команди војне области 6. корпуса каже се:..... Ослобођењем Пакраца и Дарувара, Липика, Пожеге и Плетернице, дошло се до великих количина бензина. Но унаточ тога, залихе бензина са којима располажемо веома су мале, тако да ће за дан два бити доведена у питање употреба наших тенкова... За непуних 11 дана утрошено је 4.200 литара бензина, не рачунајући у то бензин који су утрошиле оперативне јединице и јединице ОЗН-е, о којима овај штаб нема прегледа...²⁸⁷

Упозоравајући да су се возила често нерационално и без нарочите потребе користила, а многе јединице и установе као и поједини руководиоци су то самовољно чинили иако је постојало наређење ГШХ по коме установе и појединци могу користити моторна возила

²⁸⁶ Архив ВИИ, К.1751-1, ф.3, Д.25/1.

²⁸⁷ Архив ВИИ, К.1751-2, ф.13/3, д.2.

само уз посебно издату дозволу коју издаје саобраћајни орган штаба корпуса, штаб 6. корпуса је, у циљу отклањања „каоса“, одредио ко има право на коришћење моторних возила.

Према том наређењу, право на моторна возила имају:

- Штаб корпуса - на један ауто (путнички) и 1 моторни котач;
- Обласни НОО за Славонију - на један ауто
- Повјереништво ОЗН-е за Славонију - на један ауто;
- Штабови дивизија - по један моторни котач;
- Корпусна војна област - један моторни котач;
- Обласни комитет КПХ за Славонију - на један ауто.²⁸⁸

Наредбом је свим осталим установама и појединцима, војним и цивилним забрањена употреба било каквог моторног возила. У циљу спровођења наређења све команде места и партизанске страже, као и све јединице ОЗН-е упозорене су да су дужне да свако моторно возило зауставе и провере да ли поседује прописану документацију па уколико је нема да га одмах заплене, а прекршитеље пријаве штабу 6. корпуса ради даљег поступка.

Свим саобраћајним органима команди места и подручја стављено је у задатак да се сва возила региструју, а саобраћајни орган КВО је задужен да изради прописе о регистрацији, обезбеди за све потчињене саобраћајне органе потребне обрасце и карте и детаљно упозна све команде војних подручја и команде места како наређење треба спровести.

Запрежни транспорт је и даље био основни вид транспорта у НОВЈ. На слободној територији Славоније, јединице и команде НОВЈ и даље су за транспорт користиле своје запрежне јединице, а по потреби су формирале и привремене саставе од добровољно датих или мобилисаних запрега са ослобођене, па и полуослобођене територије. Будући да је транспорт у целини, а то значи и организација и извршење утовара и истовара, био у надлежности саобраћајних органа, ови органи су располагали и радном снагом, која је у неким случајевима бројила и више стотина људи. То људство је, по потреби, било ангажовано и на изградњи и одржавању путева и железничких пруга, оправци мостова мањих распона (до 15 метара дужине), обезбеђивању бандера за успостављање жичне везе на територији и друго.

Да би се задаци што успешније извршавали, те године Саобраћајно одељење ГШХ организовало је такмичење између саобраћајних органа нижих команди. Такмичење су организовали саобраћајни органи КВО, преко саобраћајних секција војних подручја. Колики је обим превозења у току такмичења извршен, може се видети из извештаја саобраћајних секција Војне области 6. корпуса које дајемо у нешто скраћеном обиму. Саобраћајна секција Бродског војног подручја, у првој половини децембра 1944, запрежним возилима свог возарског ескадрона превезла је око 6.500 кг разног материјала, највише грађевинског, око 1.700 бандера организација телефон-

²⁸⁸ Исто.

ске везе на територији била је у надлежности саобраћајних органа), око 2.800 кг муниција и др. Превожење је извршено са више од 500 пари запрежних возила, при чему је пређено око 8.000 км. У једном дневном рапорту саобраћајне секције осигуреног војног подручја од половине децембра 1944. каже се да је „... у једном једином зимском дану срушено и огуљено 45 комада храстова, сложено готових шлипера 200 комада, сложено иверице 14 метара итд. На том послу радио је 81 друг Транспорт исте секције, са 23 пара коња и кола је на даљини од 89 км превезао: 58 комада кожа, 1,5 кубика дрва, док је истовремено 5 пари коња и кола превозило материјал за окружни НОО Осигурења“. Сви радници, каже се у извештају, „су увек весели и раде са чистим уверењем да раде за своју напаћену домовину“. У извршавању задатака, из саобраћајне секције посебно су се истакли: Славко Јаковац, Славко Биљан, Јосип Биљан, Андрија Новаковић, Филип Новаковић, Симо Марташевић, Љубоја Банковић, Павле Радоњић, Јосип Ковач, Иван Калинов, Марко Љусовић и Стјепан Седларић.

Саобраћајна секција Пожешког војног подручја крајем 1944. у возарском ескадрону имала је мали број запрега (само 20), због чега су привремено мобилисана (обично на 8 дана) запрежна возила са полуослобођене, па и неослобођене територије. Обим транспортних задатака био је велики. Само у новембру 1944. на територији овог војног подручја било је укупно 750 разних превожења, при чему је било ангажованог око 1.400 запрежних возила са терена, са укупно 2.800 радних дана.

У оквиру објављеног такмичења на територији војног подручја Псуњ, саобраћајна секција, која је заједно са техничким одсеком имала око 200 бораца, израдила је путну мрежу у дужини од 3 км и поправила 6 мостова. Пошто није имала довољно запрежних возила, секција је, заједно са окружним НОО Нова Градишка, извршила мобилизацију запрежних возила са полуослобођене територије на одређено време и њима обавила обимне транспортне задатке.

Када је из техничког одсека команде војног подручја Псуњ издвојена саобраћајна секција, формиран је саобраћајни одсек који је у свом саставу имао транспортну секцију и вод за везу команде војног подручја. Транспортна секција је у свом саставу имала 50 запрежних коња, око 20 запрежних кола и 5 чамаца. Бројно стање саобраћајног одсека при формирању било је око 100 људи. Команда овог подручја је, поред осталог, организовала и извршила превожење до реке Саве више од 70.000 кг пшенице за Банију и Лику. За то превожење било је потребно мобилисати око 1.200 запрежних возила, што је уз помоћ органа народне власти успешно извршено. Пребацавање пшенице за Банију трајало је око месец дана, од 15. августа до 15. септембра 1944. Својим запрежним возилима, у оквиру команде војног подручја, саобраћајни одсек, односно његова транспортна секција, превезао је око 14.000 кг пшенице, око 8.000 кг брашна, око 6.500 кг хлеба, око 12.000 комада дасака и другог грађевинског

материјала за изградњу амбара и земуница, као и доста огревног дрвета за кухиње и болнице.

Новоградишко војно подручје, у првих 15 дана такмичења, на територији војне области 6. корпуса постигло је најбоље резултате. Возарски ескадрон је за то време, са 50 запрежних возила, превезао око 70.000 кг пшенице, око 30.000 кг кукуруза, око 45.000 кг брашна, око 8.000 кг свежег меса, око 30.000 кг хлеба, око 500 кг кромпира, око 500 кубика грађе и огревног дрвета, око 4.000 кг зоби и око 15 вагона другог материјала.

Саобраћајна секција Папучко-крндиског војног подручја имала је задатак да организује и врши транспорт између економских сектора, те да заједно са грађевинском секцијом врши оправку путева и изградњу објеката на њима. Тако је извршена оправка пута између Воћина и Ћералија, у дужини од 3 км, затим Дреновац - Ћералије

- Подравска Слатина у дужини од 10 км и Воћин - Звечево, дужине 9 км.

У другој половини 1944. саобраћајна секција Папучко-крндиског војног подручја, заједно са грађевинском секцијом, била је највише ангажована, јер се настојало да се изгради што више објеката и земуница за смештај установа команде подручја, те прихват и складиштење животних намирница. Саобраћајна секција је са својим возарским ескадроном извршила око 700 превоза: око 200 превоза за преношење материјала до аеродрома у Воћину, око 100 за превоз материјала из Ријенаца до Дреновца. За потребе 12. славонске пролетерске бригаде, која је дејствовала у околини Дузлука, извршено је око 50 превозења, а превозења су вршена и до Штаба 6. славонског корпуса. За поправку путева у овом делу Славоније - Подравини, поред запрега из возарског ескадрона команде војног подручја, коришћена су и цивилна запрежна возила. Команда подручја, заједно са органима народне власти, организовала је превозење камена за оправку пута, при чему је народ дао око 250 својих запрега. Израђена путна мрежа повезивала је више места: Кутјево - Ораховица, Орховица - Чачинци, Чачинци - Дреновац, Воћин - Звечево и Дреновац - Ћералије - Подравска Слатина.

У току такмичења, возарски ескадрон команде војног подручја извршио је више од 400 разних превозења. Превезено је, поред осталог, 1.300 железничких прагова, 150 кубика дрвета, 15 вагона хране, 120 кубика дрвета за израду угља (ћумура), један вагон кукуруза, 100 кубика камена и друго.

На подручју Вировитичког војног подручја, због недовољног капацитета других транспортних средстава, коњским запрегама је превезено око 5.000 тона разног материјала. За ово превозење употребљено је 8.296 коњских запрега, које су укупно прешле 105.000 км пута. На плану мера за успостављање саобраћаја, извршена је оправка близу 70 км путева, из каменолома је доведено око 130 кубика камена, очишћено око 30 км јаркова и 6 пропуста и др. Крајем новембра и децембра 1944. на територији војног подручја такмичење је било у току. Износећи податке о томе ко се највише од

појединаца истакао у такмичењу, у извештају команде војног подручја записано је: На подручју ове команде највише су се до сада истакли у своме раду:.... из Саобраћајне секције - Рипљан Влајко, повереник транспорта при команди места Вировитица; Витас Дамјан, командир 3. возарског ескадрона; Момичиловић Милан, заменик командира чете за везу; Нузијан Драго, Плавшић Митар и Лојза Петар, који су се истакли радом на подизању телефонских линија; Канижај Винко и Варговић Марко, кочијаши 3. возарског ескадрона и Хајдуковић Никола, водник 1. возарског ескадрона. У Даруварском војном подручју само у једном месецу запрежна возила су прешла око 4.700 км. Превезено је око 4.000 кг пшенице, око 1.700 кг брашна, 700 комада дасака, око 15.000 комада црепа и око 700 комада цигле. Сељаци су дали око 90 запрежних возила и она су, у оба правца, прешла око 2.000 км.²⁸⁹ Запрежни транспорт на слободној територији Славоније у току 1944. године, пре свега због оштећених путева био је основни вид транспорта. У повољним борбеним и временским условима коришћена су возила аутомобилског батаљона, као и железница.

На слободној територији Словеније, коју су покривале војне области 7. и 9. корпуса и 4. оперативне зоне саобраћај је био нешто другачије организован. Одређиване су линије на којима је успостављен стални саобраћај, који је подељен на етапе, а на њима се саобраћај, односно транспорт, вршио комбиновано камионима и коњским запрегама.

У другој половини маја 1944. Саобраћајни одсек војне области 7. корпуса доставио је свим одсецима за саобраћај у командама војних подручја план за организацију саобраћаја на територији војне области 7. корпуса НОВ и ПОЈ.

Према том плану, стални саобраћај организован је на линији Слична

- Жужемберк - Чрномел - Семић, као и на линији Чрномел - Немшка Лока - Стари Лог - Бања Лока - Брига - Боровец - Драга

- Криб - Нова Вас - Стари Трг.

Саобраћај се делио на три етапе: 1) Слична - НемшкаЛока, 2) Немшка Лока - Драга и 3) Драга - Стари Трг.

Планом је предвиђено да се саобраћај на првој етапи врши аутомобилима са погоном на угаљ „саугас“, а на осталим етапама коњским запрегама.

На етапи где се саобраћај вршио камионима, одређене су постаје у Слични, Жужемберку, Чрмошњици и Немшкој Локи. У тим местима организована су тајна складишта, у којима је требало смештати материјал који ће се превозити.

На етапама где се превозење вршило коњским запрегама, постаје су биле у Старом Логу, Бањи Локи, Боровецу, Драгој, Хрибу, Новој Васи и Старом Тргу. И у тим местима организована су тајна складишта за смештај материјала који се преузимао за превозење. За оправку аутомобила на постаји у Чрномљу организована гаража

²⁸⁹ Иван Мишковић Војна позадина у Славонији 1941-1945, ВИЗ, Београд, 270, 278, 281, 286, 287, 350, 351, 390, 404, 405-407. 484, 453, 526.

1982, стр.122, 131,

са радионицом, а на свим осталим постајама организовани су мањи сервиси за лакше оправке на аутомобилима. На етапи Слична - Немшка Лока у почетку су радила два аутомобила. Наредбом је регулисано да се роба на превоз предаје по товарном листу коју преузима спроводник, који за робу одговара.

Према процени сачињеној у Саобраћајном одсеку војне области 7. корпуса за успостављање редовног саобраћаја на поменутих путевима, било је потребно:

„1. Три теретна аутомобила са погоном на угаљ, за етапу Слична - Немшка Лока.

2. Пет пари коња за етапу Немшка Лока - Драга. За етапу Драга - Стари Трг предвиђена је могућност коришћења запрега цивилног становништва.

3. Знатне количине угљена на постајама за аутомобиле.

4. Ковачка радионица на постаји Сподњи Лог, са свим потребним прибором.

5. Три шофера и три спроводника.

6. Дванаест шефова постаја, 12 складиштара и исто толико писара.

7. Три механичара за гараже и два за сервисе.

8. Пет возара, 2 коњушара, 5 спроводника и 2 ковача.

За шефове постаје долазила су у обзир партизани-инвалиди, који су способни за обављање тог посла, као и саобраћајно особље са терена које је без посла.²⁹⁰

Почетком јула 1944. команда војне области 7. корпуса НОВ и ПОЈ, због недостатака у организацији саобраћаја на територијама војног подручја, по наређењу из маја 1944, преузима сву организацију саобраћаја на релацији Чрномел - Стари Трг при Ракеку... да се направи једном за свагда ред на прометној жили - Чрномел - Стари Трг при Ракеку“.

Наређено је:

1. Да команда места Кочевје одмах мобилише 10 довољно јаких и за сваку возњу употребљивих пари војних коња, који се налазе код цивила. Те коње ће преузети Нотрањско ВП за поуну свог возарског ескадрона, који ће са командом места Кочевје организовати набавку потребног броја запрежног прибора и кола.

2. Нотрањско ВП нека одмах приступи организацији етапне возње на релацији Стари Трг при Ракеку - Чабар - Осилница - Кужељ - Брод Моравице - Стари Трг на Купи. У ту сврху примиће од команде места Кочевје 10 пари коња са запрегом, које ће, као саставни део ескадрона, разместити и то: 2. пара коња у Старом Тргу при Ракеку, један пар у Осилници, два пара у Кужељу и један пар коња у Старом Тргу на Купи.

3. Команда Нотранског ВП, саобраћајни официр, ће одмах организовати етапна складишта у Старом Тргу при Ракеку, Осилници и Кужељу, које ће снабдети потребним крмилом за коње и кухињом.

²⁹⁰ Архив ВИИ, К.1759, ф.1, д.1.

Поред тога поставиће поверљивог скалдиштара кога опремити потребном контролном књигом и који ће знати руковати „Спроводним товарним листама.“

4. Команда места Стари Трг на Купи ће у Старом Тргу организовати такође етапно складиште са потребним надзорним особљем, које ће имати исте задатке као у тачки 3. Поред тога треба да пронађе одговарајућу шталу са доста хране за један пар коња, које ће тамо сместити Нотрањско ВП.

5. Белокрањско ВП ће одржавати етапу Стари Трг при Кочевју - Чрномелу са једним паром коња из свог возарског ескадрона.

6. Нотрањско ВП ће превозење организовати тако да сваки дан полазе једна кола из Старог Трга при Ракеку до Чабра. Храну за коње возар је дужан да носи са собом, а у Стари Трг при Ракеку враћа се други дан. Други дан на пут полази друга запрега. До Чабра из Осилнице у сусрет долази други возар, материјал се претовара, преконтролише и отпрема до Осилнице, где се у складишту чува до другог дана. Други дан материјал иде на кола која долазе из Кужеља и вози се даље до Брод Моравице. Ту долази возар из Старог Трга на Купи, материјал се претовара, контролише и вози без ноћног прекида до Старог Трга на Купи. Материјал се ту складишти и други дан иде напред до Чрномља, са возаром који долази из Чрномља“.

Важно је, напоменуто је у наређењу, да се при томе Хрватска територија не оптерећује разним стајалиштима и складиштима, због чега су складишта одређена у Осилници и Кужељу, док је у Чабру и Брод Моравице само укрштање. Возари због тога треба да имају крмилу и храну са собом. Напоменуто је да се спроводници на тим возилима строго придржавају упутства у погледу контроле материјала, јер они за то одговарају на свом делу пута.

У циљу лакшег уређења сабораћаја, Саобраћајни одсек војне области 7. корпуса доставио је командама војног подручја и ред вожње, којег се возари, нарочито при укрштању у Чабру и Брод Моравицама морају придржавати, како не би без потребе дошло до застоја.

Ред вожње је изгледао овако:

Смер		Долазак	Одлазак	Смер	Долазак	Одлазак
	Стари Трг при Ракеку	-	6		18	-
	Чабар	14	16		14	8
	Осилница	19	4		9	10
	Кужељ	8	9		21	5
	Брод Моравице	14	16		13	16
	СтариТрг наКупи	21	8		19	8
	Чрномел	12	-		-	14

Напомена - бројеви означавају часове

На укрштањима и стајалиштима предвиђени су већи временски размаци ради храњења коња.

У наређењу је такође, регулисано да се складишта која су до тада организовале цивилне власти, у будуће не смеју употребљавати за складиштење војног материјала који ће се превозити нашим линијама, јер ћемо на тај начин бити у стању вршити контролу материјала и пословање.

Команде војних подручја биле су обавезне да реализацији наређења приступе одмах, како би саобраћај на линији Чрномељ - Стари Трг при Ракеку, најкасније за седам дана, био успостављен.²⁹¹ Јуна 1944. линија војног етапног превоза полазила је од седишта команде Истарског војног подручја на Машуну - (на планини Снежник), преко Лошке Долине, Чабра, Осилнице, Кужеља и Старог Трга на Купи, до Чрномеља и Чрмошњица, а одатле до близу Требња и Стичне. Том линијом су допремане потребе за установе ГШ Словеније и штаба 7. корпуса, муниције из тајних складишта на Машуну и материјал са територије 9. корпуса, односно из Фурланије и Трста, а такође и материјал са територије 4. оперативне зоне. Октобра 1944. етапна линија полазила је од Материја - (место на путу Трст - Ријека) и била је дуга приближно 240 км.

Економске комисије су, под водством одсека за господарство при Председништву СНОС (Словенски народноослободилачки савет), такође организовале свој етапни превоз од Стечна, преко Жужемберка до Чрномља и даље преко Старог Трга и Драге на Нотрањско, до Мартињака на Церкнишком језеру. На тој 192 км дугој прузи било је 17 етапних станица, које су транспорте могле пребацити за 4 дана. Том пругом долазио је и материјал који су сакупљале ослободилачке организације у суседној Фурланији и Трсту. Материјал су обично возили легално, с камионима до Коприве на Красу, тамо су га натоварили на муле и у близини Шт. Петра на Красу (сада Пивка), преносили преко пруге, а затим до Мартињака, где га је преузимала етапна транспортна служба.

И на подручју 9. корпуса, као и у другим крајевима Словеније, постојала је организација саобраћаја, чиме се обезбеђивао транспорт за потребе јединица НОВЈ на том простору. По капитулацији Италије и формирању дивизија НОВЈ, у Словеначком приморју настали су први органи позадинске власти. Горичко војно подрује захтевало је најзначајнију територију, било је најпрометније и у економском смислу развијено. Оно је имало команде места у Ајдовшчини, Церкном, Чеповану, Доренберку (касније у Горици), Идрији, Сеножећу и Сежани. Моторним возилима су располагале јединице НОВЈ, у превозињу за потребе партизанских јединица радили су и поједини цивили, симпатизери НОП-а, власници возила. Тако је, на пример, још по капитулацији Италије Станко Подгорник из Бача при Модреји довезао свој црвени камиона на Трново изнад Горице и ставио га на располагање НОВЈ. По сећању Алојза Муниха из Волчје Драге, који је био одређен за возача тог камиона, коришћен је за превозење која су вршена из Ајдовшчине, где су била складишта и млин у Локве изнад Трнова и Горице, превожена је муниција за хаубицу која је била на положају код Гргара и друго.

²⁹¹ Архив ВИИ, К.1759, ф.1, д.3.

У немачкој офанзиви, септембра 1943, камион је сакривен у Трновском Гозду, на месту где је већ било неколико теретних и путничких возила. Немци та возила нису пронашли.

Марта 1944. године дошло је до издаје и почела су хапшења. Прво је ухапшен власник камиона Подгорник, а за њим и Милан Лебан из Бача при Модреји, који је био други возач камиона. Лебан је отеран у логор Дахау, одакле се није вратио.²⁹²

Септембра 1944. у Долу код Чепована формиран је батаљон „Новоград“ који је са својим радницима градио мостове, поправљао путеве, помагао при транспорту итд. Своје чете имао је на подручју команде места Чепован, од Каналског Врха до Предмеје. Батаљон се старао да се зими по снегу саобраћај одвија несметано на око 80 км путева. Моторна возила на подручју 9. корпуса поправљала је радионице у селу Локве и Церкном. У тим радионицама стално је било запослено 10 радника. У њој су се могли оправити акумулатори, прерађивати камиони и атуобуси са банзинских или погона на нафту на погон са дрвима“ саугас”.²⁹³

Узимање запрега од месног становништва, од стране војних команди, различито је регулисано, према нахођењу корисника. У Словенији је за коришћење запрега власнику упућиван позив, у коме је било регулисано време и место доласка запреге, као и коју врсту превозења треба обавити. На позиву је, такође, назначено да се позиву власник мора без поговора одазвати, а да позив служи и као пропусница за возара. На неким позивима, као на пример на позивима команде места Чрномељ, у напомени је стајало да „ко се не одазове позиву, биће кажњен тиме што ће уместо једног, возити више дана“.

Власнике запрежних возила су, поред војних команди, за одређене задатке ангажовали и органи народне власти. Да је ангажовање запрега месног становништва у току 1944. године било велико, може се видети из изјаве Франца Стариха из Чрномеља, који је од јануара 1944. (до фебруара 1945.) добио 71 позив, којима се, са својим воловском запрегом, уредно одазвао.

Крајем 1944. (19. децембра), Саобраћајно-техничко одељење ГШ Словеније, због учесталог неорганизованог узимања запрежне стокe са територије и нерационалног коришћења транспортних средстава, доставио је распис свим командама Војних области, са обавезом да упознају своје потчињене команде. ГШ Словеније упозоравао је да саобраћајним средствима располажу једино саобраћајни официри, те да треба тежити централизацији целокупног саобраћаја. „Свим саобраћајним средствима“, писао је ГШС“, (запрежне и товарне животиње, возила и аутомогили), располажу једино саобраћајни официри команди ВП, односно саобраћајно-технички референти команди места, који су једино овлашћени вршити

²⁹² Сећање возача Муних Алојза из Волчје Драге, Словенија.

²⁹³ Публикација поводом изложбе о раду техничке радионице 9. корпуса, Тиск ГП „Соча“, Нова Горица, 1978.

преко народноослободилачких одбора мобилизацију запрежне стоке и возила за потребе наше НОВ и исте достављати појединим војним јединицама и установама за употребу. Треба тежити, каже се даље у распису, ка централизацији целокупног саобраћаја и превозних средстава у само једној особи, јер је тако могуће координирати вожњу за правилно, економично и рационално коришћење. Зато су све војне јединице и установе дужне обраћати се за обезбеђење превозних средстава и вожњу на саобраћајне официре команди ВП. односно саобраћајно-техничке референте команди места²⁹⁴. На слободној територији Босне и Херцеговине, команде

3. и 5. корпуса, односно њихове војне области, својим активностима утицале су на организацију саобраћаја и транспорта. У јулу 1944. командант 5. корпуса генерал-мајор Славко Родић, издао је „Упуте о вршењу саобраћајно-техничке службе“. „Уредбом о устројству КВО, КВП и команди места - стоји у уводном делу Уредбе - „хтело -се побољшати и проширити све гране војних установа у позадини, а нарочито оне које су директно везане за живот наше војске. Међу ове, као један од врло важних, спада и саобраћај... Без брзог и уредног преношења муниције, хране, рањеника те осталих војних потребштина, наша јуначка војска неће моћи потпуно испунити своје велике деликатне задатке“.

Анализирајући период од формирања КВО, команда 5. корпуса закључује да многе команде војних подручја нису у организовању ове важне гране службе показале веће резултате. И док су Дрварско, Подгрмечко и Мркоњићко војно подручје делимично схватиле значај. Уредбе, онако како је замислио и тражио ВШ НОВ и ПОЈ, остале команде војних подручја нису овом задатку придавале одговарајућу пажњу. Ове команде, сматра Штаб 5. корпуса пропустиле нису направиле хотимично, већ је то последица недовољне пажње при избору саобраћајног особља како код команди војних подручја, тако и код команди места.

Поред тога, референти саобраћаја нису добијали потребна упутства од њихових команди за рад саобраћајно-техничке службе, или су она била врло оскудна. Командама војних подручја приговорено је што није било заједничких службених састанака команди војних подручја и команди места са референтима саобраћаја, на којима би се расправила сва питања саобраћајно-техничке службе, па због тога ова важна грана није дала резултате какве је морала дати. Извештавање од нижих команди није било уредно (неке команде војних подручја касиле су са извештајима више месеци), тако да саобраћајни одсек војне области 5. корпуса није био у могућности да предузима мере у области саобраћаја, нити пак да о свом раду извести Врховни штаб. Упозоравајући све команде војних подручја да у наредном периоду пред саобраћајем стоје велики задаци, команда 5. корпуса захтевала је од команди војних подручја да преко команди места настоје отклонити досадашње пропусте, а „...истрајним и марљивим радом постигну да се саобраћај подигне

²⁹⁴ Архив ВИИ, К.1653, ф.4, д.22.

на ону висину како би могао тачно и на време извршавати своје задатке.²⁹⁵"

Команда војне области 5. корпуса наложила је саобраћајним органима војних подручја да израде преглед колских путева на својој територији са ознакама удаљености једног места од другог и да означе какви су то путеви (бивши државни, бановински или сеоски). Код сваког пута на скици требало је означити број мостова и пропуста са њиховим дужинама, као и то да ли су исправни или неисправни. Рушење и оправка путева могли су се вршити само уз сагласност оперативне јединице на чијем сектору су путеви. Скице путева команде војних подручја задржавале су код себе, а копије су упућиване команди војне области.

Поред тога, команде војних подручја биле су обавезне да на својој територији организују техничко-механичку радионицу која ће вршити оправку оружја, алата, разних мотора и свега што је за НОВ потребно, као и више ковачких, коларских, столарских и самарских* радионица. Када ове радионице нису запослене у војне сврхе, њих може користити народ. Свака команда војног подручја била је обавезна да прикупи тачне податке о колима са коњском и воловском запрегом, те „самарним коњима“. Због велике оскудице у разном техничком материјалу, свака команда била је обавезна да организује саобраћајно-технички магацин, у коме ће се чувати сав прикупљени материјал и алат, железничке, поштанско-телефонске гране, гране путног саобраћаја (све врсте мотора, делови мотора, машина и др.). Овакав материјал могао се наћи свуда, а нарочито га је био разасут око путева, пруга, по градовима и селима. Пошто распис команде војне области 5. корпуса није био достављен и командама места, команде војних подручја биле су обавезне да сазову саобраћајне официре команди места на састанак на коме би се упознали са наређењем команде војне области. Саобраћајни официри команди војних подручја били су дужни да са саобраћајним официрима команди места одржавају службене састанке најмање два пута месечно. На крају, командант 5. корпуса упозорио је команданте војних подручја да морају контролисати рад својих саобраћајних органа.

Саобраћајни одсек војне области 5. корпуса начелник Михајло Шкондрић, крајем јула 1944, доставио је први месечни извештај Саобраћајном одељењу ВШ НОВ и ПОЈ, 5. корпус је био непосредно потчињен Врховном штабу, у коме се констатује да је било потешкоћа у извршавању задатака, али и видног успеха. Што се тиче одвијања саобраћаја на путевима, проблеми су настојали због врло лошег стања путева, јер оправка од почетка НОБ-а није вршена. Оно што се могло урадити било је само крпљење, јер није било радне снаге, превозних средстава ни алата. И поред тога саобраћај моторним возилима и запрежним колима несметано се одвијао на путевима Сански Мост - Лушци Паланка - Српска Јасеница; Сански Мост - Кључ - Рибник; Кључ - Петровац - Дрвар; Шипраге - Котор

²⁹⁵ Архив ВИИ, К.1763, ф.2, д.34.

²⁹⁶ Архив ВИИ, К.1263, ф.34, д.2.

Варош и Котор Варош - Клупе. Пре седме офанзиве, саобраћајни одсек војне области 5. корпуса располагао је са 4. камиона. У току офанзиве уништена су три, а један који је остао није се могао користити због недостатка горива, тако да је цео транспорт пао на терет народа.²⁹⁷

Крајем 1944, 5. корпус НОВЈ имао је своју ауто-чету, чија су возила свакодневно саобраћала на путевима слободне територије, превозећи оружје, муницију, храну, одећу и др. На сваком камиону који је превозио материјал био је спроводник, подофицир или старији борац, чиме се обезбеђивао ред у коришћењу возила. Често се, међутим, догађало да поједини официри, подофицири, па и борци самовољно заустављају камионе, са намером да њих товаре разне материјале, иако је возило већ било натоварено по норми. Пошто се са оваковом праксом и поред упозорења није прекинуло, команда војне области 5. корпуса крајем децембра 1944. издала је наредбу којом се забрањује заустављање камиона и преоптерећивање без сагласности спроводника. Међутим, ако је на камиону било места за путнике или материјал, спроводници су били дужни да приме људе (старешине и борце) или материјал према носивости возила. Ко прекрши наредбу, речено је, узео се на одговорност по Наредби о дисциплинској одговорности војних лица и Уредби о војним судобима.²⁹⁸ Саобраћајни органи војно-територијалних команди у току 1944. извршавали су све оне задатке од којих је зависила организација саобраћаја, а радили су и на спречавању или ометању непријатељског саобраћаја. Поправљани су мостови (путни и железнички), чишћени канали поред путева, успостављане станице за снабдевање, прекопавани путеви итд.

За извршавање ових задатака саобраћајни органи ангажовали су стручна лица (инжењере, техничаре и раднике) и располагали својим јединицама, радним водовима који су задатке извршавали на читавој територији војних подручја, а ангажовани су и заробљени непријатељски војници.

У извештају Саобраћајног одсека команде Банијског војног подручја начелник Јанко Црнобрња (за период од 26. маја до 26. јуна 1944, који је достављен Саобраћајном одсеку војне области 4. корпуса НОВЈ, каже се да је извршена оправка железничког моста на сектору команде места Глина, да се радило на чишћењу канала и пропуста, као и да је успостављена станица за снабдевање камиона (саугас) и др. Прекопавање је вршено у споразуму са јединицом која је дејствовала на том простору, а прекопи су били широки око 12 метара, а дубоки 2,5 м. За извршавање тих задатака саобраћајни орган је имао цестаре, надцестаре, кочијаше, возарску јединицу и по неко моторно возило. Тесари радног вода били су у стању да подижу дрвене мостове дужине и преко 20 метара, под руководством стручног лица команде војног подручја.²⁹⁹

²⁹⁷ Архив ВИИ, К.1763, ф.2, д.28.

²⁹⁸ Архив ВИИ, К.1764, ф.2, Д.1.

²⁹⁹ Архив ВИИ, К.1783, ф.1, Д.41/1-1.

Пошто су на Неретви остали без своје аутомобилске чете, чланови Врховног штаба користили су моторна возила која нису формирана као јединица. За време док се ВШ НОВ и ПОЈ налазио у Дрвару, Тито је имао на располагању теренски аутомобил „ЏИП“ са приколицом, који је добио од савезника. Пошто је често одлазио у Бастасе, јер је тамо имао више мира за рад, врховни командант се возио џипом за који је била закачена приколица, а у којој су се превозили његови пратиоци. Аутомобил је и даље возио Никица Прља. Тако је било све до одласка ВШ НОВ и ПОЈ на Вис.

После неуспешног ваздушног десанта на Дрвар, 25. маја 1944, Врховни штаб се са Купрешког поља авионом пребацио у јужну Италију, а одатле бродом на оток Вис. Вис је од тада постао седиште ВШ НОВ и ПОЈ, ЦККПЈ, НКОЈ и других војних, партијско-политичких и државних руководстава. Већ на почетку године, у периоду јануар-март, на Вис је стигла бригада командоса савезника. У априлу 1944. почели су радови на изградњи аеродрома, који је већ од маја служио као база савезничком ваздухопловству, а од лета на њему базира и 1. ескадрила ваздухопловства НОВЈ. Доласком Врховног штаба на Вис од савезника примљен је још један број џипова, које су чланови ВШ и НКОЈ користили за извршавање својих задатака на отоку. Пошто је употреба возила била интензивна, јер није било ограничења у потрошњи горива, а на отоку другог саобраћаја није било, возачима је било дозвољено да успут, ако има места, обавезно превозе и мештане-цивиле. Пошто се Вис истовремено развио као главна поморска база Морнарице НОВЈ, прихватно-отпремни центар за рањенике и збегове, транспортно-складишни центар, затим центар за дотур и евакуацију великих количина материјалних средстава и борбених потреба, расположиви број моторних возила није могао да задовољи све потребе, тако да неке установе нису могле да добију возила за своје потребе. Половином августа 1944. на Вису се нашао и Јосип Смодлака, повереник за спољне послове НКОЈ, који је записао: „... Са бродова стално искрцавају ратни материјал и храну. Камioni, џипови стално су у покрету. Али, аутомобила има тако мало, да НКОЈ није могао да добије нити једна кола за своје потребе". Половином септембра он је, поред осталог, записао:.....После подне кренули смо из Виса прије 6 сати аутом пут аеродрома. Шофирао је повјереник Бакарић и то веома вјешто.³⁰⁰ За организованим аутомобилским саобраћајем на Вису, с обзиром на величину отока, није било потребе јер се материјал допремао и отпремао бродовима, тако да је било организовано превозење команди, штабова и других појединаца и из тог саобраћаја је вредно забележити неке догађаје. Бранко Броз, братанац друга Тита, који је био у пратњи врховног команданта и возач, у својој књизи „Мој живот уз Тита“ записао је: „После трогодишњег ломатања по планинама по планинама било је удобно возити се аутомобилом. Услови живота на Вису били су сносљиви, па су сви борци из коњичког ескадрона, који је обезбеђивао ВШ, желели да науче возити аутомобил, а и по неки руководиоци. Пошто

³⁰⁰ Јосип Смодлака, Партизански дневник, Нолит, Београд, 1972, стр. 173, 181 и 194.

су они лакше долазили до возила, а слабо су знали или никако возити аутомобил, било је доста саобраћајних незгода, повреда и оштећених возила. Једном приликом" - пише Бранко Броз - изашао сам џипом по тројицу другова: Ивана Милутиновића, Митра Бакића и Душана Кведера. Када сам тамо дошао, Митар Бакић ми је прилазећи рекао: 'Ајде Цврко (тако су звали Бранка Броза - прим. а.) сједи ти отрага ја ћу возити, јер знам боље него ти'. А како је знао возити, убрзо се видело. Возило је слетало са пута, а путници су се једва искобељали из уништеног џипа. Уместо оштећеног, Б. Броз је од Американаца добио нови џип, али им је забрањено да возе, осим возачу друга Кардеља - Мирку, и Никици Прљи".

У пратњи Тита био је и Бранков брат, Владо Броз. Пошто је био возач почетник, једном приликом је, возећи од аеродрома ка месту Вис, слетео са пута и повредио леђа и ногу. Када је испричао другу Титу шта му се догодило, он му је рекао: „Тако, мангупе, то ти је добра школа. У будуће треба да пазиш, а сада иди иза куће, узми метлу пајејаш по Вису... Метлу није јахао, али је џип опет добио".³⁰¹

Од почетка 1944. на Вису се налазила 26. даламтинска дивизија. Будући да је добила задатак да брани овај оток, Штаб дивизије је у заповести за одбрану, регулисао и нека питања из области организације саобраћаја. Под посебном тачком - „саобраћај“ - каже се: „Штабови бригада и штаб артиљерије побринуће се преко интендантуре штаба дивизије да се добије потребна товарна стока за све потребе на овом сектору. Начелник интендантуре дивизије побринуће се за потребан број товарне стоке. Употреба моторних возила, осим мотоцикла, вршити ће се по наређењу и одобрењу штаба дивизије".³⁰²

Питања организације саобраћаја и транспорта, са становишта обезбеђивања услова за живот и борбу, постаје све више преокупација команди и штабови НОВЈ. Међутим, моторизација је, поред погодности које је пружала, наметнула и проблеме - самовољу старешина у коришћењу моторних возила, страдања појединаца који су због недовољне или никакве стручности страдали. Ради спречавања таквих појава, високе команде НОВЈ, издале су наређење, којима су се покушале спречити такве појаве.

Крајем новембра 1944. штаб 29. ударне дивизије је, својим наређењем, забранио да се руководиоци возе на мотоциклима или да сами њима управљају. Наређење је уследило пошто је, после заузимања неколико већих насељених места, заплењено доста моторних возила, пре свега мотоцикла, па су старешине које нису биле обучене да управљају њима често страдале.

Наређење гласи:³⁰³

„1. Најстрожије забрањујемо да се наши руководиоци возе на мотоциклима или да се сами возе на мотоциклима. Мотоциклом може да се вози курир и да га вози шофер који зна да управља са мотоциклом и који је положио шоферски испит. Дакле, мотоцикл се има употребљавати за курирску службу.

³⁰¹ Бранко Броз, Мој живот уз Тита, Спектар, Загреб, 1982.

³⁰² Зборник, том 5, књ. 24, стр. 382.

³⁰³ Архив ВИИ, К.1711, ф.9, Д.3.

2. Ако хоће који од руководиоца да се вози мотоциклом, т. ј. да сам управља са њиме, мора имати одобрење од овог штаба.
3. Ко се огреши о овом наређење, узимаће се на законску одговорност“.

Смрт фашизму - Слобода народу

Политички комесар
потпуковник
Војо Ковачевић

Командант
генерал-мајор
В. Шегрт

На коначно ослобођеном делу југословенске територије у Србији, крајем 1944, живот се полако нормализовао. Главни град је ослобођен, али је велика преокупација војних и цивилних власти било снабдевање војске на фронту. Формираним војним транспортним јединицама 1. ауто-пук НОВЈ јединицама се дотурала храна и муниција, евакуисани су рањеници, болесници, ратни плен. Поред наших, путевима су се кретале моторизоване колоне савезничких армија, углавном Совјетске и Бугарске. Железнички саобраћај на прузи Ниш - Београд био је организован, иако са доста недостатака, али је углавном служио за потребе војске, а јавни саобраћај на путевима није био организован. Фреквенција путника била је велика. Мобилисани су одлазили у јединице, а за војском су кретали и грађани који су тражили своје ближње на положајима. У Београду и другим местима организовани су разни скупови, на којима је учествовао велики број људи, а за све њих требало је обезбедити превоз. Пошто погодног или никаквог превоза на појединим правцима није било, војници НОВЈ, па и грађанска лица, почели су да заустављају возила, чак и она која су се кретала у колонама савезничких армија, с намером да се повезу. Како је то утицало на уредност и хитност пребацивања војске, врховни штаб је крајем децембра 1944. издао наређење којим се најстроже забрањује заустављање савезничких аутомобила, а оне који то не поштују треба казнити. Наглашено је, међутим, да је употреба ових аутомобила дозвољена само у случају ако то дозволи старешина аутомобила, али само док возило стоји.³⁰⁴

Од заплених моторних возила јединице на коначно ослобођеној територији (13. и 14. корпус) један број задржале су за своје потребе, док су један број морале уступити органима народне власти, јер је требало расчишћавати рушевине у порушеним градовима (Београд, Ниш), оправљати путеве и пруге, снабдевати народ најнеопходнијима животним намирницама. Није се могло удовољити свим захтевима, јер су и потребе НОВЈ биле велике и све израженије, али је ипак један број возила уступан НОО. Како је Београд, поред бомбардовања, био запречен и рушевинама које су Немци при повлачењу учинили минирањем зграда, град је требало чистити и полако успостављати саобраћај. С обзиром да је НОВЈ углавном располагала камионима, народни одбор града Београда од команде 1. армиске групе тражио је 300 камиона, али се морао задо-

³⁰⁴ Зборник, том II, књ. 14, док. 503.

вољити са 20 возила која су им дата из јединица и 20 која су јединице заплениле у граду.

На Косову и Метохији у 1944. години народноослободилачка борба постаје све масовнија. Поред оперативних и партизанских, формирају се и војно-позадинске јединице. Главни штаб НОВ и ПО Косова и Метохије (касније Оперативни штаб НОВ и ПО Косова и Метохије) преко војно-позадинских јединица и органа НОО предузимао је мере и за успостављање и одвијање саобраћаја, јер је то био један од услова за коначано ослобођење Косова. Какво је стање у то време било на Косову, може се видети из извештаја који је Оперативни штаб НОВ и ПО Космета доставио ГШ НОВ и ПО Србије, крајем децембра 1944, у коме се поред осталог, наводи: „Много оскудевамо у кисигену, па су нам радови на железничким пругама стали, а могли би брзо успоставити цео саобраћај на нашем сектору... Аутомобилски саобраћај код нас је стао, јер бензина немамо, а нафта је на измаку. Ми смо сва возила употребили за одржавање наших рудника у исправном стању“... Пошто су аутомобилске јединице биле у надлежности саобраћајних органа, они су се, поред планирања употребе и снабдевања погонским горивом, старали и о њиховој оправци и одржавању. Према решењима саобраћајног одсека војне области 8. ударног корпуса, за оправке моторних возила требало је користити постојеће ауто-радионице које се нађу на ослобођеној територији, а тамо где их нема треба их формирати. Крајем октобра

1944. Саобраћајни одсек војне области 8. ударног корпуса наредио је саобраћајној секцији војног подручја Сплит да у споразуму са окружним НОО реквизира неопходан број моторних возила и од њих формира ауто-чету, да у постојећим ауто-радионицама постави своје поверенике, да изврши претрес складишта материјала и гаража и све што нађе „бункерише“ у брдовите крајеве. Наређено је, такође да се на путевима поставе цестари, са задатком да врше оправку путева, при чему им треба скренути пажњу на опасност од нагазних мина.³⁰⁷

Почетком децембра 1944. Саобраћајни одсек војне области 8. ударног корпуса наредио је саобраћајној секцији војног подручја Задар да формира аутомеханичку радионицу у Обровцу са 2 мајстора, 2 маханичара и 2 шофера, са потребним бројем помоћног особља.³⁰⁸

Штаб 5. корпуса половином јула 1944. издао је Упутство о вршењу саобраћајно-техничке службе, у коме у вези формирања радионица каже: „Команде ВП су дужне на својој територији организовати следеће радионице: 1) Техничко-механичку радионицу, која ће вршити оправку оружја, алата, разних мотора и свега онога што је за нашу НОВ потребно; 2) Организовати више ковачких, коларских, столарских и самарских радионица...“³⁰⁹

³⁰⁵ Пеко Далчевић, за Београд, „Политика“, 1.11. 1987.

³⁰⁶ Никола Анић, Секула Јоксимовић, Мирко Гутић, НОВ Југославије Војноисторијски институт, Београд, 1982, стр. 385.

³⁰⁷ Архив ВИИ, К.1891-2, ф.6, д.33/1.

³⁰⁸ Архив ВИИ, К. 1891-4, ф.1, д.4/2.

³⁰⁹ Архив ВИИ, К.1763, ф.2, д.34.

Половином године на територији Војне области 5. корпуса постојало је више радионица. У извештају Саобраћајном одељењу Врховног штаба, достављеном јула 1944. каже се да на територији војне области постоје 4 добро организоване војно-техничке радионице: на територији Подгрмечког војног подручја две и по једна на територији Козарачког и Прњаворског војног подручја. Поред њих, на територији овог корпуса постоје 140 ковачких, 7 браварских ... 5 самарџиских, 30 коларских и једна седларска радионица. До формирања Саобраћајног одсека ВО 5. К, постојала је само једна пилана у Дрвару. На иницијативу Саобраћајног одсека изграђено је још 8 пилана са већим капацитетом, али је њихов рад био умањен због отежаног довожења дрвета...³¹⁰

По ослобођењу источних крајева земље, организоване су радионице у којима је вршена оправка моторних возила. Већ у децембру 1944. обновљен је рад фабрике оружја у Крагујевцу, претежно за ремонт средстава. Формирано је неколико одељења, међу којима је и одељење за оправку возила (железничких и аутомобила свих врста, мотоцикла па чак и запрежних возила). Слична ситуација била је и у другим радионицама и фабрикама.³¹¹ У Београду је, у саставу Ауто-команде, постојала радионица за оправку моторних возила - аутомобилска радионица великих капацитета. У саставу Ауто-команде било је и Главно аутомобилско слагалиште.

Организација саобраћаја и транспорта НОВЈ, која је те године на слободној територији имала знатан број саобраћајних органа и разноврсне транспортне јединице, била је војна, али није радила само за потребе војске. Нова народна власт имала је велике обавезе у обезбеђивању становништва, у првом реду основним средствима за живот. Пошто нису имали своја транспортна средства, транспорт је преузимала на себе војна организација, која је велике количине хране превозила у крајеве који су највише страдали у току рата. У слободне луке Далмације пристизало је све више материјала. Почетком децембра 1944. Врховни штаб НОВ и ПОЈ депешом је обавестио НОО у Сплиту, да у ту луку пристиже 7.000 тона хране. Почетком 1945. бродом, под норвешком заставом, у Сплиту је пристигло 100 вагона хране, а након тога та помоћ је почела да се убрзава. Глад је у Далмацији достигла алармантне размере. Само од 15. октобра до 30. новембра у Далмацији је од глади умрло 611 лице, а од почетка рата до 9. децембра 1944. умрло је 7.941 лице.³¹²

У другој половини новембра 1944. Тито је, на питање дописника „Ројтера“ „Који су најхитнији проблеми који вам се сада намећу у ослобођеној Југославији“, одговорио: „Најхитнији проблем ... јесте питање снабдевања становништва... То је најтежа задаћа због тога што је наш саобраћај потпуно порушен... Све наше пруге и мостови су уништени. Возни парк одвукли Нијемци, Мађари и други.. Сада предузимамо мјере за снабдевање Београда огревом... И ту нам је

³¹⁰ Архив ВИИ, К.1763, ф.2, д.28.

³¹¹ Петар Законовић, Угљеша Јањетовић, Техничка служба у НОР-у 1941—45, ВИНЦ, Београд 1987, стр. 363.

³¹² Експрес политика, 28. март 1985.

Црвена армија прискочила у помоћ и ставила на располагање много стотина камиона за снабдевање становништва и војске... На питање „На који начин савезници могу помоћи“, одговорио је: „Разумије се, нама је потребан још и ратни материјал за вођење рата нарочито саобраћајна средства као камиони, аутомобили итд. што смо ми одавно жељели, молили и тражили од савезника, на основу Закона о зајму и најму изгласан је на Конгресу САД 11. марта 1944, а предвиђа помоћ свим државама које се боре против фашистичких сила - прим. а. Морам да кажем да ме³¹³ прилично чуди да до сада у томе нисмо успели код савезника...

Имајући у виду да се без организованог саобраћаја и транспорта неће моћи успешно извршити маневар јединицама и обезбедити њихово снабдевање врховни командант је стално упозоравао на потребу за формирање транспортних јединица и организацијом саобраћаја на ослобођеној територији. У наређењу упућеном јединицама за попуну јединица, половином септембра 1944, он каже: „Обратите велику пажњу специјалним јединицама - артиљерији, вези, тенковским јединицама, аутомобилским јединицама³¹⁴...¹¹ Врховни командант поручио је Врховном штабу НОВ и ПОЈ на Вису: „... Упутите хитно оваме Волођу из Крајове (В. Смирнов), јер га у Војводици чека велики посао успостављања саобраћаја и пионирских јединица³¹⁵

Регулисање и контрола саобраћаја на путевима

Крајем 1943, по капитулацији Италије, те почетком 1944, будући да је у саобраћају био знатан број моторизованих возила, на слободној територији ГШХ успостављена је организација која је обезбеђивала уредно одвијање саобраћаја при транспорту материјала од морске обале у унутрашњост земље. Извршена је подела путне мреже и одређени органи надлежни за поједине делове и организована служба за одржавање и оправку путева. Целокупна организација била је у надлежности Саобраћајног органа ГШ Хрватске. Формирањем саобраћајних органа КВО и ВП, почетком 1944, одговорност за организацију саобраћаја на својој територији преузимале су секције, односно референти за надзор и одржавање комуникација ових органа. Посебне јединице за регулисање и контролу саобраћаја све до половине 1944. године нису постојале. Крајем јуна у једном војном подручју формиран је „вод за саобраћај“, а пред крај године, по наредби ГШ Хрватске, формирају се прве јединице „саобраћајне контроле“.

На територији Лике, Кордуна и Хрватског приморја, одмах после капитулације Италије била је организована служба регулисања саобраћаја која је добро функционисала. Мрежа путева на слободној

³¹³ Јосип Броз Тито, Сабрана дела, том 25, Комунист, Београд, стр. 19 и 20.

³¹⁴ Исто, том 23, стр. 122.

³¹⁵ Исто, том 24, стр. 42.

територији била је подељена на линије, линије на секторе, а сектори на етапне станице. Команда линије била је непосредно потчињена Саобраћајном одељењу ГШХ. Седиште команде линије било је, начелно, у насељеном месту које је било око средине линије. Тако је, на пример, на линији Глина - Топуско - Слуњ - Кореница - Грачац - Задар, команда линије била је у Кореници или Удбини. Командант ове линије био је Звонко Милошевић.

Команде сектора на овој линији биле су у Задру, Грачацу, Кореници, Слуњу и Топуском, а команде станице биле су у важнијим местима на подручју сектора, на одстојању од 20-40 км.

Дужности команде станице биле су да:

- прикупља борце, курире и органе НОО и обезбеди им превоз возилима која су пролазила кроз станицу;
- обезбеди преноћиште и исхрану за возаче који се крећу правцем на коме се станица налази;
- снабдева возила горивом, ако без њега остану на путу;
- возила која су прерађена на „саугас“ обезбеђује дрвима за погон.

Станице и сектори су, преко команде линије, обавештавали Саобраћајно одељење ГШ Хрватске о свим покретима колона, па и појединачних возила, што је из разлога безбедности било шифровано. Тако је, на пример, Саобраћајно одељење за 1 - 2 часа могло добити податке да је из Задра за Глину кренула колона која превози муницију. Органи за регулисање саобраћаја преносили су, по потреби, наређења возачима који су са возилом већ били на путу, чистили путеве од снега, чували оштећена возила или она која због кvara нису могла даље, обавештавали возаче о местима где се могу очекивати напади непријатеља итд. На овим станицама се, понекад вршио и истовар терета ако би се указала потреба за неким хитним превожом, као што су рањеници и сл.

Органи за надзор и одржавање комуникација, у чијој је надлежности било одржавање, оправка путева и објеката на њима, а по потреби и рушење, имали су потребан број путара (цестара) и путно-мостовне јединице. Путари су обично били старији људи, свако од њих је био дужан да одржава 7 км пута, а радно време било је 10 часова. За свој рад путари су били одговорни команди места на чијој територији је пут који су одржавали, док су путно-мостовне јединице биле непосредно потчињене команди војног округа.

У лето 1944. године организација за оправку и одржавање путева на територији 4, 6. и 10. корпуса оправила је све порушене мостове. До краја 1944. ова организација се толико проширила, да је само у 4. и 6. корпусу на овим задацима ангажовано око 450 бораца и путара (цестара).³¹⁶

Све до половине 1944. посебних јединица за регулисање и контролу путног саобраћаја, према до сада прикупљеним материјалима, није било. Крајем јуна 1944. команда Карловачког војног подручја наредила је да се при војном подручју формира „вод за саобраћај“, али његов састав и активност нису утврђени.

³¹⁶ Вељко Дракулић, Рад саобраћајне службе на територији Хрватске, Војно технички Гласник, број 7/1961.

Половином новембра 1944. године ГШ Хрватске наредио је да се формира „саобраћајна контрола“ на путевима, у ком циљу су формиране јединице „саобраћајних повереника“. По тој наредби, при КВО су формиране чете саобраћајних повереника. Дужност саобраћајне контроле била је да се стара о реду у ауто-саобраћају, да контролише утросак горива и мазива, терет који се превози аутомобилима, регистарски број и инвентар моторног возила, дозволу за вожење, правилно вожење, као и да уклања препреке на путевима групе људи, децу, кола и сл, затвара по потреби саобраћај на појединим комуникацијама итд.

Чета саобраћајних повереника КВО имала је око 30 бораца, док су војна подручја за ове задатке могла имати 5 - 10 људи, а нека и више. Обавештавајући јединице на својој територији, Саобраћајни одсек војне области 8. корпуса упозорио је на увођење саобраћајне контроле на путевима, те поред осталог пише:.....Ове саобраћајне поверенике могли би успоредити са бившом југословенском саобраћајном полицијом, јер им је дужност иста.³¹⁷

Обука људства за попуну јединица „саобраћајних повереника“ вршена је на „курsevима партизанске страже“, а обучено људство саобраћајни одсек КВО распоређивао је војним подручјима.

Тако је Саобраћајни одсек војне области 8. корпуса упутио је 20. новембра 1944. команди Сплитског војног подручја - Саобраћајној секцији - 20 бораца који су завршили курс партизанске страже, са напоменом да 15 распореди као саобраћајне поверенике, а 5 упути у ауто-батаљон. У објашњењу које су дужности саобраћајних повереника, каже се да су они у првом реду контролишу кретање моторних возила, поред осталог да ли се улицама Сплита вози 20 км/час, а „поставити их тамо где су за време Југославије били прометни полицајци...“³¹⁸

Саобраћајни одсек војне области 8. корпуса половином новембра 1944, на дужности командира чете саобраћајних повереника поставио је Ерцег Лина.

За све неправилности које се запазе при контроли саобраћаја, команда јединице саобраћајних повереника подносила је пријаве, са молбом да се предузму мере како се такве неправилности не би поновиле. Поред јединица саобраћајних повереника, регулисање и контролу саобраћаја вршили су и наоружани борци. Почетком децембра 1944. команда 8. корпуса наредила је свим војним подручјима да саобраћајним органима ставе на располагање одређени број наоружаних бораца, да контролишу, како се у наређењу каже, моторна возила која преносе војни материјал. Истовремено, Саобраћајни одсек војне области 8. корпуса издао је упутство о дужностима путара и надзорника.³¹⁹ Зауостављана су и контролисана сва моторна возила, осим оних која су на себи имала натпис „ауто-школа“, о чему је Саобраћајни одсек 8. корпуса на захтев команде

³¹⁷ Архив ВИИ, К. 1891-3, ф.4, д.32/1.

³¹⁸ Архив ВИИ, К.1891, ф.3, Д.17/2.

³¹⁹ Архив ВИИ, К.1891—4, ф.1, Д.12-15 и 38.

Ауто-школе ГШ Хрватске обавестио све своје јединице саобраћајних повереника.³²⁰

Поред надзора на комуникацијама, односно регулисања саобраћаја, саобраћајни органи имали су важне задатке и у домену одржавања путних комуникација. Референти за надзор и уздржавање (одржавање) комуникација, за задатке у области одржавања комуникација, имали су цестаре и надцестаре, а путеве су одржавали и оправљали ангажовањем цивилног становништва преко НОО.

Колики је био обим послова које су извршавали органи за одржавање путева, може се видети из извештаја једног војног подручја. Команда Приморско-горанског војног подручја, у извештају за децембар 1944, који је припремио референт за надзор и одржавање комуникација, пише да је очишћено јарака 37.900 м ископано нових јарака 470 м, разасртто туцаника 347 м³, поправљено мостова 24, поправљено пропуста 82, прочишћено пропуста 174, поправљено коловоза 20.407 м², положено камене подлоге 569м², испланирано банкина 8.100 м, израђено нових потпорних зидова 90м², очишћено снега 204.100 дужних метара, израђено нових цестарских таблица 52 ком итд. На овим задацима, поред референта за надзор и одржавање комуникација и његова два помоћника, било је ангажовано: 6 надцестара, 65 цестара, 414 помоћних тежака добијених од НОО и 36 кола такође од органа народне власти.³²¹

Крајем године Саобраћајни одсек војне области 6. корпуса издао је Упутство за рад секције за надзор и одржавање комуникација, према коме „путеве начелно одржавати ангажовањем цивилних власти, са којима споразумно ради референт за комуникације у ВП. За техничку страну сноси одговорност окружни НОО, а за војно дисциплинску, референт за уздржавање комуникација. Цестари и надцестари и даље су мобилисани и подпадају под органе НОВ. Они се могу отпуштати и премештати, али споразумно са цивилним властима.“³²²

Пред крај 1944. године надлежност у организацији саобраћаја, која је до тада била у искључивој надлежности јединица НОВЈ, постепено се преносила на органе народне власти на ослобођеним територијама. У источним и другим деловима земље који су коначно били ослобођени и контрола и регулисање саобраћаја пренесено је у надлежности НОО, а то је учињено и на слободним територијама иза линије фронта. Упутства за поступак у таквим случајевима давали су саобраћајни органи ГШ република и КВО.

Половином септембра 1944. ГШ НОВ и ПО Хрватске доставио је потчињеним командама корпуса „Упуте за случај ослобођења наше домовине“ у којима, поред осталог, пише: „Контролу промета организирати преко саобраћајне контроле (не као што је раније било јављено - саобраћајне полиције). Дужност саобраћајног контролора могу вршити саобраћајни повереници команди места, али их за то

³²⁰ Архив ВИИ, К.1891—4, ф.6, Д.15.

³²¹ Архив ВИИ, К. 1907-3, ф.3, д.1/1.

³²² Архив ВИИ, К. 1752-2, ф.27, д.1.

треба овласти... Првих дана, након ослобођења неке територије, целокупан ауто-саобраћај се обуставља, успоставља се прометна полиција која ће контролисати кретање свих моторних возила. Затим се регулише поступак за преузимање коња, запрега, седала, рад трамваја, ауто-промет у граду треба зауставити док се не добију упутства. Све шофере и помоћнике мобилисати и држати их на истим местима, а прикупити њихове карактеристике..."³²³

Саобраћајни одсек војне области 5. корпуса (начелник потпуковник Хамдија Омановић) половином новембра 1944. обавестио је све потчињене саобраћајне органе о поступку при преузимању саобраћаја од стране органа народне власти. „Извештавамо вас“ - каже се у распису - „да ће даном 1. децембра 1944. све друмове и друмски саобраћај, преузети под свој надзор Обласни НОО, односно његови органи. Тога дана, саобраћајни официр те команде ће предати друмски саобраћај и друмове Обласном НОО, односно његовим органима који за то буду одређени од стране Обласног НОО.“³²⁴

И Обласни НОО за Славонију половином децембра 1944. приписао је привремену организацију Промјетног одјела обласног НОО за Славонију и саобраћајне службе на ослобођеној територији.³²⁵ Због нејасно дефинисаног односа саобраћајних и техничких органа при спровођењу поступака око преузимања возила, радионица, гаража и сл. у случају коначног ослобођења земље, Саобраћајно одељење ГШХ почетком октобра 1944. доставило је свим корпусима допуну раније датог упутства. "Питање преузимања прометних установа, регулисање промета обнављање комуникација и објеката, заједничка је ствар техничких и саобраћајних органа војних и цивилних власти. Да не би дошло до неспоразума око преузимања радова постројења, установа и регулисања промета, Техничко одељење ГШ Хрватске је издало тумачење, које потпуно одговара нашем становништву, ми још додајемо: Отсеци (саобраћајни) КВО или њихови органи, преузеће све војне непријатељске установе, а војне поверенике и делегате поставити свуда тамо где их је имала непријатељска војска. Цивилне установе, преузимају цивилне власти. Сва војна моторна возила преузеће НОВ, односно саобраћајни отсеци КВО. Цивилна возила, цивилна власт. Вожњу моторних возила ограничити на најужније. Ауто радионице преузима технички одсек. Ауто радионице у саставу гаража, преузимају ауто јединице. Војне власти преузимају само војне ауто радионице..."^{1,326}

Снабдевање горивом

Снабдевање горивом у току НОР-а решавано је на различите начине. Још у првој години рата у неким деловима слободне територије (Ужице) коришћене су сачуване резерве бивше југосло-

³²³ Архив ВИИ, К. 1907-1, ф.1, д.12/1.

³²⁴ Архив ВИИ, К.1763, ф.6, д.25.

³²⁵ Архив ВИИ, К.1755, ф.5, д.26.

³²⁶ Архив ВИИ, К.1907, ф.4, д.29/6.

венске војске. У току наредне две године гориво је обезбеђивано углавном из ратног плена, нешто и куповином са окупираних територија, да би у 1944. години почела испорука горива од стране савезника, а извесне количине горива партизани су произвели на слободној територији.

На слободној територији источне Босне, јединице 3. корпуса на различите начине снабдевале су се горивом. Поред количина које су остале у Тузли по ослобођењу града, извесну количину горива савезници су бацили из авиона, а нешто је извађено из оборених савезничких авиона па прилагођено за погон аутомобила.

Савезници су из авиона гориво спуштали падобранима, у округлим кантама запремине 18 литара, које су по четири биле смештене у лимену посуду. Из оштећеног савезничког авиона, који се срушио у близини Горње Тузле, припадници Ауто-чете 3. корпуса извадили су око 2.000 литара авионског горива и користили га за погон својих аутомобила, али су га претходно помешали са нафтом.

Како су потребе за транспортом биле сваки дан све веће, не само за потребе јединица НОВЈ већ и цивилног становништва, а горива није било довољно, постављен је задатак двојици инжењера, хемичару и геологу, да испитају могућност да се извесна количина сирове нафте преради и добије бензин. Нафта је прикупљена из бушотине у селу Пожарници и при ослобођењу Тизле, а у базенима се затекло преко 10 вагона сирове нафте. Испитивањем је утврђено да нафта садржи 27% бензина, 23% плинског уља и 24% петролеја. По разматрању свих услова, задужени инжењери предложили су да се за дестилацију нафте изради примитивно постројење, на принципу казане за печење ракије. У току од 15 дана, у кругу фабрике шпирита у Креки „рафинерија“ је почела да ради. До априла 1945. у њој је произведено око 16 тона бензина.³²⁷ Једна количина горива заплена је у борбама које су јединице водиле. У септембру 1944. јединице 53. дивизије заузеле су Дервенту и, поред осталог, заплениле око 7 тона горива. У исто време, али на другом крају земље, у источној Србији, јединице 23. дивизије заплениле су код Жагубице око 800 л горива, 160 л моторног уља и др.

Разним каналима и на разне начине гориво је са окупираних територија куповано за новац, или су то обезбеђивали симпатизери НОП-а. Септембра 1944. у Топуско је стигло 8 камиона натоварених горивом са окупираних територија. Гориво је дотурено из Загреба, а на његовом прибављању радио је, како је остало записано, друг Пушкарић.³²⁸

„Упутима за случај ослобођења наше домовине“, ГШ НОВ и ПО Хрватске половином септембра 1944. регулисао је питање преузимања горива која се нађу у складиштима окупатора. „Исто тако, КВО преузимају сва складишта погонског материјала. Ако су дотични управници поверљиви остају, ако не заменити... Треба прику-

³²⁷ Сећање Шушњар Бошка, заменика комесара Ауто-чете 3. корпуса.
³²⁸ Вељко Дракулић, Рад саобраћајне службе на територији Хрватске, Војнотехнички гласник број 7/1961.

пити податке са неослобођене територије КВО о броју моторних и других возила и погонског материјала...³²⁹

Иако су средином 1944. савезници почели интензивније допремање погонског материјала, потребе нису, међутим, биле ни из далека задовољене, што је нарочито важило за јединице које су се снабдевале горивом из совјетске војне помоћи. Због таквог стања, Штаб 1. пролетерског корпуса НОВЈ, крајем октобра 1944, доставио је Врховном штабу НОВ и ПОЈ допис, у коме пише: „Прије шест дана тражили смо од Штаба 57. армије III Украјинског фронта: 10 тона бензина и 5 тона нафте за потребе наших моторних возила. До данас ништа од тога нисмо добили, те смо потпуно остали без горива за моторна возила. Стога вас молимо да ви хитно предузмете и ријешите питање снабдевања горивом моторних возила, имајући у виду повећање броја истих, као и све друге потребе за моторна возила поред бензина и нафте као: уље, резервне дијелове, гуме и ДР³³⁰

Дотур погонског горива добијеног од Англо-Американаца, вршен је бродовима и бродовима-цистернама до етапне станице Вис. Од 1. јула до 27. августа укупно је примљено 1.758 бачви (око 300 тона) бензина. У то време гориво је превезено бродом „Галеб“. Нафте је примљено знатно више 3.495 бачви, тако да ју је било довољно. Издавана је према захтевима јединица и команди, док је за бензин и остале материјале постојао критеријум.³³¹

Уз сагласност Врховног штаба НОВ и ПОЈ, командант ГШ Хрватске генерал-лајтант Иван Гошњак, почетком децембра 1944. наредбом је одредио критеријуме за расподелу савезничке војне помоћи која је долазила поморским путем. Према тој наредби, погонски материјал треба поделити.

- 80% постотни бензин: 5. корпусу 18%, Морнарици 20%, ГШХ 37% и 8. корпусу 25%.
- 87 постотни бензин ће се у целини давати 8. корпусу за тенкове.

Расподелу нафте вршити према стварним потребама, углавном напред поменути командама.³³² Већина моторних возила у јединицама НОВЈ за погон је користила бензин или плинско уље - нафту. Међутим, у војно-територијалним командама постојао је још увек мањи број возила која су прерађена за погон на чврста горива - дрва или угљен („саугас“). Возила са таквим погоном коришћена су и у неким школама и курсевима за обуку возача. Испуњавајући своју обавезу, команде војних области регулисале су начин обезбеђивања дрва и угљена за погон аутомобила и станице места на којима ће се гориво разместити.

О расположивим количинама горива, команде војних области биле су дужне да једном месечно обавештавају Саобраћајно одељење

³²⁹ Архив ВИИ, К. 1907-1, ф. 1, д. 12/1.

³³⁰ Петар Законовић, Угљеша Јањетовић, Техничка служба у НОР-у 1941-45, ВИНЦ, Београд, 1987, стр. 314.

³³¹ Исто, стр. 315.

³³² Исто, стр. 306.

ГШ Хрватске. На свакој станици био је одређен један борац који је водио рачуна да на станици увек буде горива.

Колике су количине горива биле на територији војних подручја и у којим станицама, може се видети из извештаја војне области 4. корпуса, који је за септембар 1944. достављен Саобраћајном одељењу ГШ Хрватске.

На територији Банијског војног подручја, на дрвним станицама за снабдевање камиона залихе погонског материјала биле су:

- у станици Глина - 10 метара дрва и 30 вагона угљена, а у резерви још 40 метара дрва и 100 вагона угљена.
- у станици Класнић - 4 метра дрва и 20 вагона угљена, а у резерви 10 метара дрва и 50 вагона угљена.
- у станици Петриња - 6 метара дрва и 20 вагона угљена, а у резерви 10 метара дрва и 30 вагона угљена.
- у станици Бешлинац - 6 метара дрва и 20 вагона угљена, а у резерви још 8 метара дрва и 50 вагона угљена.
- у станици Стари Гвоздански - 4 метра дрва и 20 вагона угљена, у резерви 10 метара дрва и 40 вагона угљена.
- у станици Стара Костајница - 4 метра дрва и 20 вагона угљена, а у резерви исто толике количине угљена и 10 м дрва.

На територији Кордунашког војног подручја, у дрвним станицама за снабдевање камиона било је:

- у станици Војнић - 20 хвати дрва и 10 вагона угљена, а у резерви три метра дрва.
 - у станици Топуско - 15 вагона угљена, а у резерви 10 хвати дрва.
- Количина дрва рачунате су у кубним метрима, а угљен у вагонима. Један вагон је 54 кг.³³³

Регистрација возила

Стално нарастање броја моторних и других возила и њихово све више и чешће укључивање у саобраћај, наметнуло је потребу за регулисањем саобраћајних токова и контролу возила која у њему учествују. Основни услов за контролу био је да возила буду регистрована, као и да се зна којој јединици и команди припадају. Будући да то у претходном периоду НОБ-а није учињено, осим неких обележавања припадности возила, неке команде су, на пример ГШ Хрватске, у току ове године регулисале основна питања из ове области и обавезале ниже команде да их спроведу.

Половином 1944. саобраћајно одељење ГШ Хрватске доставило је свим КВО наредбу са упутством како извршити регистрацију возила и одредило дужности саобраћајних органа КВО у вези регистрације. Према ставу ГШ Хрватске требало је регистровати све бицикле (котаче) и моторна возила свих врста. Регистарске бројеве одређи-

³³³ Архив ВИИ, К.1778, ф.3, д.33/1.

вали су саобраћајни органи КВО, посебно за бицикле а посебно за аутомобиле и одређену количину бројева достављале су саобраћајним органима војних подручја, који су били извршиоци регистрације.

Како је регистрација возила била регулисана код саобраћајних органа КВО, може се видети на примеру војне области 8. корпуса. За регистрацију моторних возила на својој територији, саобраћајни одсек војне области 8. корпуса одредио је 3.000 бројева, које је поделио: војном подручју Задра од 1-400, Книн од 401-700, Шибеник 701-1200, Цетине 1201-1600, Сплит 1601-2300, Биоково 2301-2600 и Дубровник 2601-3000. За регистрацију бицикла било је одређено 9000 бројева и они су, по сличном критеријуму, додељени војним подручјима. Саобраћајне секције војних подручја биле су дужне да обезбеде материјал и организују израду регистарских таблица у постојећим радионицама, да сва регистрована возила упишу у списак, од којих један примерак достављају саобраћајном одсеку КВО. Облик и садржај регистарске таблице за аутомобиле сигурно је одређен, али до таквих података се у току истраживања није могло доћи.³³⁴

Половином августа 1944. Саобраћајно одељење ГШ Хрватске издало је Упут за регистрацију котача (бицикла). Према Упуту, сваки котач који се налази у саобраћају мора имати једну таблу на којој ће бити написани знакови и регистарски број. По могућности, табла би морала бити израђена од тврдог лима, бело лакирана са црним ивицама 5 мм, црним словима и бројевима те црвеном звијездом. Регистрацији подлежу сви бицикли на територији КВО, војни и цивилни. Војни котачи на табlici имају ознаку подручја и римски број корпуса НОВХ, док ће цивилни котачи имати само ознаку корпуса, а уместо НОВХ, само велико слово Х. Команде мјеста су биле задужене да воде евиденцију котача на свом подручју и редовно извештавају своје ВП о променама. Саобраћајни одсеци КВО су били дужни да једном месечно доставе извјештаје Саобраћајном одељењу ГШХ о броју котача у сваком ВП, по могућности и командама места, у циљу евентуалне прерасподеле возила ако се за то укаже потреба. Колика се важност придавала бициклима види се из напомене Саобраћајног одељења ГШ Хрватске, где се каже да „прерасподелу котача могу вршити и саобраћајни одсеци КВО, али, по могућности, у сагласности са Саобраћајним одељењем ГШ Хрватске“.

Тако је било на територији ГШ Хрватске. У другим јединицама и командам решења су била слична. Тако су, на пример, регистарске таблице за мотоцикле који су припадали 23. дивизији НОВЈ, биле повијене, а на њима је у горњем делу стајало „НОВЈ“, а испод тога је била ознака корпуса, дивизије и регистарски број возила.

На таблицама возила која су припадала Железничкој бригади НОВЈ-ЈА стајала је само-скраћеница „Ж.Б.Ј.А.“ без икаквих других ознака. Међутим, када није било времена и материјала за израду

³³⁴ Архив ВИИ, К.1891-2, ф.2, д.40/1.

³³⁵ Архив ВИИ, К.1891, ф.2, д.40/7.

регистарских таблица, што је скоро редовно био случај код оперативних јединица, припадност возила јединици означавања је приручним средствима (бојом-кредом) на вратима кабине аутомобила и камиона или на погодном месту на другим возилима.

На регистарским таблицама разних врста транспортних средстава на погодан начин истицана је припадност возила јединици.

Железнички саобраћај и транспорт

Крајем 1943. на ослобођеним деловима територије Југославије, а углавном у Босанској крајини и Славонији, железнички саобраћај извршавао је значајна превозења за потребе штабова и команди јединица НОВЈ. Превозене су комплетне јединице или њихови делови, разни материјал, цивилно становништво и друго. Овим саобраћајем у Босанској крајини руководио је Технички одсек ВШ НОВ и ПОЈ, преко железничких секција у Дрвару и Бугојну. У Славонији се, уз повремене прекиде, железнички саобраћај одвијао на пругама од Вођина до Славонске Ораховице, између Звечева и Бучја и између других места. У Црној Гори, крајем 1944, превозења су вршена на прузи Бар - Вирпазар, а у западној Македонији између Кичева и Гостивара. Почетком 1944. у Дрвару је формирана прва железничка јединица ранга батаљона у саставу Прве инжењерске бригаде, а крајем године и Железничка бригада НОВЈ, која је ангажована на успостављању саобраћаја у коначно ослобођеним деловима Србије. У току године надлежни саобраћајни органи издали су потребна упутства у циљу што потпуније организације железничког саобраћаја. У саобраћајним органима одређују се лица за руковођење железничким саобраћајем, врши се обука железничког особља и поставља на пругама ради руковођења саобраћајем. Железница је и опслуживала Врховни штаб НОВ и ПОЈ. Почетком децембра 1943. Немци су покренули тзв. шесту офанзиву која је захватила целу Југославију. Немачке снаге, заједно са усташама крећу из Бање Луке, Сарајева и других места против јединица НОВЈ. Врховни штаб је још раније оценио да може доћи до овакве ситуације, па је предузео мере за случај евакуације. Руководилац железничког саобраћаја у Јајцу, Љубомир Медаревић, добио је наређење да се железница организује тако да у најкраћем року може превести Врховни штаб од Јајца до Бугојна или до Потока. Због активности непријатељске авијације, кретање возова вршено је само ноћу. Почетком јануара 1944. Технички одсек Врховног штаба је наредио руководиоцу железничког саобраћаја да се припреми једна композиција воза, са десетак затворених и отворених вагона, те постави у железничкој станици Јајце. У воз је укрцано неколико чланова Врховног штаба, председништво АВНОЈ-а, Национални комитет и други. Пошто је мост у рејону Соколца био порушен, испред моста је извршено искрцавање људства, а воз се вратио у Јајце. Цео дан 6. јануара возови су превозили у правцу

Шипова и Бугојна, а такав притисак на железницу трајао је неколико дана. У току дана руководиоцу железничког саобраћаја наређено је да се припреми повлачење групе железничара из Јајца и да се онеспособе локомотиве и железничка постројења. Тај задатак извршиле су машиновође Пузигаћа, Дошен и Ђиндера, који су са три локомотиве скинули делове арматуре и оштетили их.

После неколико дана руководиоцу железничког саобраћаја је наређено да припреми један воз, којим ће Врховни штаб наредних дана отпутовати у Дрвар, те да половином јануара буде постављен у станици Потоци.

Како је било довољно времена за припрему, неколико вагона је прилагођено за путовање у зимским условима. Теретни затворени вагон кога су железничари наменили за маршала Тита и ужи део Врховног штаба, био је декорисан рукотворинама дрварских омладинки. Унутар, поред зидова, постављене су дрвене клупе. На средини вагона уграђена је округла пећ, а на погодним местима висиле су две карбидне лампе. Предвиђено је да у возу буде једна десетина радника са алатом и дизалицама ради интервенције у случају да воз исклизне са шина или других удеса. Ради веће безбедности, на прузи је било више чувара. Када је воз са члановима Врховног штаба кренуо према Дрвару, испред њега је ишла једна локомотива у којој је био руководилац железничког саобраћаја Љубо Медаревић и заменик команданта Пратећег батаљона Врховног штаба Раде Ристановић. У свануће, када је воз стигао у Дрвар, Тито је изашао из воза и у разговору са железничарима распитивао се о условима рада зими. Пошто су рекли да су слабо одевени, а нарочито они на отвореним кочицама, наредио је да железничарима дају бунде које су од савезника добијене за потребе Врховног штаба, јер, како је рекао..... ми у ВШ живимо под повољним условима и оне су вама потребније него нама.³³⁶

За потребе Врховног штаба, у саобраћају су увођени посебни

возови, док су остали путници користили редовне возове. Од 2. до

4. маја 1944. у Дрвару је одржан Други конгрес Уједињеног савеза антифашистичке омладине Југославије. Осим делегата и гостију, железница је тих дана превозила и грађевински материјал, намирнице за исхрану омладине и друго. Конгресу је присуствовало 816 делегата. У току превозења, непријатељска авијација напала је партизански воз бомбама, који се због закашњења нашао на прузи око Оштреља у јутарњим сатима. Погинула је једна омладинка, а неколико је лакше рањено.

Непосредно пре десанта на Дрвар, железничка секција у Дрвару имала је само 4 исправне локомотиве, од којих су две биле у Дрвару, а две у Потоцима. Железница је нормално радила и задовољавала све потребе за превозењима. Приликом десанта на Дрвар погинуо је шеф железничке станице у Дрвару Божо Марић и још неколико железничара. По повлачењу из Дрвара, Технички одсек Врховног

³³⁶ Тито и железничари Југославије, Завод за новинску и пропагандну делатност ЈЖ, Београд, 1987, стр. 98-103.

штаба 26. маја ујутро нашао се у Потоцима. Ту је Љуби Медаревићу наложено да преузме вођење железнице и железничке јединице око Потока. У Потоцима су затечене две локомотиве. Наређено је да обе буду увек спремне за покрет. Од 26. до 29. маја возови су се кретали само у рејону Потока, превозећи за потребе Врховног штаба. Тако су 29. маја од Потока до Марчетине увале превезени Ђуро Пуцар Стари и Славко Родић, командант 5. корпуса, а воз је био састављен од локомотиве и службених кола. Другом локомотивом и са сличним саставом воза у току дана превозени су и други руководиоци - Ранковић, Жујовић и шеф совјетске војне мисије, генерал Корњејев - који су ишли код Тита, а превозене су и јединице и комора Врховног штаба. Око поноћи, 29. маја 1944. из Потока је кренуо посебан воз до Раскршћа, удаљеног 7-8 км од Потока. Одатле је једна локомотива упућена за врховног команданта, који се налазио 2-3 км одатле, у Марчетиној ували. По доласку на Раскршћа, Тито је изашао из воза и у формираној колони наставио кретање даље ка селу Преодац. Железничари који нису припадали Железничком батаљону остали су да онеспособе локомотиве и да их маскирају, с надом да ће их поново оспособити када прође непријатељска офанзива. Тиме је завршен рад партизанске железнице под непосредном командом Врховног штаба НОВ и ПОЈ.³³⁷

Партизанске железнице на подручју Босанске крајине, будући да су биле на територији војне области 5. корпуса, биле су у надлежности саобраћајног одсека ове војне области. Сматрајући се одговорним за организацију ове врсте саобраћаја, начелник Саобраћајног одсека Војне области 5. корпуса Михајло Шкондрић, по струци железничар, непрекидно је предузимао мере да се успостављени железнички саобраћај одржи, а поремећени што пре поправи. Већ половином јуна 1944, пошто су неке железничке пруге у непријатељској офанзиви биле оштећене, командама војних подручја стављено је у задатак да изврше оправке железничке пруге од Дрвара до Санског Моста и од Српнице до Јајца. Команда Дрварског војног подручја била је дужна да оправи пругу Дрвар - Оштрељ - Српница

- Потоци до Лисине, те Мркоњићког од Српнице, преко Доњег Бравског, до Саничке Ријеке и од Лисине до Подова. Команда Подгумског војног подручја вршила је оправке од Саничке Ријеке до Санског Моста, као и шумски део пруге Доње Бравско - Коричаница, а команда Јајачког војног подручја од Подова до Јајца. Пошто се оскудевало у алату, команде војних подручја требало је да преко команди места и НОО прикупе што више алата и ставе га на располагање руководиоцима радова. Рок за исправку пруге био је 15. јули. За сложеније радове на деоницама, као што је била исправка мостова, упутства је давала команда војне области, која је за то користила стручна лица. Тако је за изградњу мостова, на деоници од Грмеча до Санског Моста, био задужен потпоручник Борислав Видеканић, који је давао потребне нацрте.

³³⁷ ИСТО, СТР 104

Половином јула 1944. команда војне области 5. корпуса наредила је команди Дрварског војног подручја железничкој секцији 5. корпуса, да се до ослобођења Дрвара (коначно ослобођен 31. августа 1944.) железничка секција и радионица за оправку локомотива и вагона премести у Потоке, те да се одмах приступи изградњи просторија за њихов смештај. Наређено је, такође, да се прикупи само онолико људи колико је потребно за пуштање у саобраћај једног воза, а остале употребити за опслуживање железнице. Команда Дравског Војног подручја била је обавезна да секцији за одржавање пруге стави на располагање довољно радне снаге за оправку пруге, водовода и дизање вагона и локомотива који су избачени са колосека, као и да воду за везу нареди да оправи телефонску линију између Потока и Срнетице. У току јула 1944, командант 5. корпуса НОВЈ, генерал-мајор Славко Родић, издао је „Упуте о вршењу саобраћајно-техничке службе“, у којима се у уводном делу напомиње да се „... Уредбом о устројству КВО, КВП и команди места хтелo побољшати и проширити све гране војних установа у позадини, а нарочито оне које су директно везане за живот наше војске. Међу ове, као једна од врло важних, спада и саобраћај... Без брзог и уредног преношења муниције, хране, рањеника те осталих војних потребштина, наша јуначка војска неће моћи потпуно испунити своје велике деликатне задатке...“ Анализирајући период од формирања КВО, команда 5. корпуса закључила је да многе команде војних подручја нису у организовању ове важне гране службе показале видне резултате. И док су Дрварско, Подгумечко и Мркоњичко војно подручје делимично схватиле значај Уредбе онако како је замислио и тражио Врховни штаб, остала нису придвала овом задатку одговарајућу пажњу. Ове пропусте, констатовао је Штаб 5. корпуса команде војних подручја нису направиле хотимично, већ је то последица недовољне пажње при избору саобраћајног особља војним подручјима и командама места. Постављајући задатке за наредни период, шеф саобраћајног одсека војне области 5. корпуса тражио је од саобраћајних референата војних подручја, да лично, или преко команди места, прикупе податке о железничким пругама, локомотивама и вагонима, алату, особљу, мазиву и резервним деловима, без обзира да ли су исправни или не. Требало је, такође, прикупити остали пружни материјал који се налазио код приватних лица или разасут поред пруге, уз ангажовање команди места, НОО и омладине и о томе сваког првог у месецу извештавати. Бригу о оправци пруге водила је железничка секција, која је била обавезна да сваких 15 дана извештава Саобраћајни одсек о томе колико је пруга оправљено, а уз извештај приложити преглед особља, исправних локомотива, вагона и мазива.³³⁸

Железничке пруге на слободној територији Босанске крајине није требало само поправљати на местима где су у офанзиви оштећене, већ их на целој дужини одржавати, јер су се једино тако могле ефикасно користити. За то је требало припремати довољну коли-

³³⁸ Архив ВИИ, К. 1763, ф.2, д.34.

чину прагова и другог пружног материјала, изградити зграде у станицама где су биле порушене оправити мостове. Због тога је половином августа 1944. војне области 5. корпуса уследило друго наређење, у коме су одређени задаци војних подручја. Команди војног подручја Јајце наложено је да поправи железнички мост у Сокоцу, детаљно оправи железничку пругу од Пливских Подова до Јајца и припреми најмање 8.000 прагова, те све то заврши до 15. септембра. За потребе саобраћаја требало је да подигне једну зграду у Шипову од најмање две просторије за смештај железничког особља и материјала и оправи водостанице у Пливи и Шипову.

Команда војног подручја Ливно иако није имала железничку пругу на својој територији, била је обавезна да насече, извуче до пруге и обради 10.000 прагова. Дрварско војно подручје требало је да припреми прагове за пругу према Книну, која још није била слободна, те изгради по једну зграду у Потоцима и Срнетици. Обавеза Мркоњићког војног подручја била је да одмах приступи оправци пруге од Лисине до Пливских Подова, обради 5.000 прагова, припреми грађу за оправку мостова на цести Сана - Кључ у Врхпољу и Кључу и подигне једну зграду у Доњем Бравском. Подгрмечко војно подручје требало је најхитније да приступи оправци пруге од Санске Ријеке до Санског Моста и од Доњег Бравског до Коричанице, припреми 5.000 железничких прагова и грађу за оправку мостова у Санском Мосту, изгради магацин поред пруге у Коричаници и једну железничку зграду у Мијачици.

Радови на оправци пруге извођени су под руководством саобраћајног одсека војне области 5. корпуса. Главни недостатак у извођењу радова био је мали број стручног особља, као и боље војнички организованих јединица које би те радове изводиле, јер технички водови у командама војних подручја нису задовољавали потребе. Будући да су војна подручја била дужна да о стању у саобраћају редовно извештавају, команда Дрварског војног подручја почетком јуна 1944. доставила је извештај у коме каже да је железничка пруга од Срнетице до Лисина прекинута на 26 места, неки прекиди су дуги и до 200 метара, а срце на скретницама минирана и уништена. Непријатељ је у офанзиви уништио 6 вагона, а у исправном стању налазиле су се 3 локомотиве, 8 вагона било је 100 кг уља за мазање. Радови на оправци пруге, каже се у извештају, завршиће се до половине месеца. Напоменуто је да се, према изјави саобраћајног официра команде војног подручја пруга може користити и без уништених срца на скретницама.

На подручју среза Сански Мост, начелник Саобраћајног одсека Војне области 5. корпуса, половином 1944, организовао је оправку ускотрачне пруге од Санског Моста до Заваља, а када је 7. септембра ослобођен Приједор, и од Санског Моста до Приједора. Неколико месеци раније, у употреби је била пруга од Заваља до Срнетице и према Дрвару. За оправку пруге, палење угља и израду

³³⁹ Архив ВИИ, К.1763, ф.2, д.2.

прагова, свака команда места имала је радни вод јачине око 35 људи. На састанку одржаном средином септембра у вези организовања саобраћаја на ослобођеној територији, закључено је да се уз железничку пругу од Горње Санице до Пејића према Приједору, постави телефонска линија. За то је било потребно одсећи потребан број стабала за бандере, а за ложење локомотива још око 1.000 м³ дрва и изградити око 5.000 прагова, за оправку пруге од Срнетице до Приједора. Требало је оправити многе пропусте, мостове и усеке на прузи како би саобраћај био безбедан. Радови на прузи трајали су читаво лето. Половином новембра 1944. прорадио је саобраћај на прузи Приједор - Сански Мост - Срнетица - Дрвар и Срнетица

- Јајце - Бугојно. Превозење на овим пругама било је бесплатно, а карте су издавали срески НОО. Народ Подгумеча је то користио, па су током зиме путовали до Бравска, Оштреља, Дрвара. Крајем новембра команда војног подручја бригу око одржавања путева и пруга пренела је у надлежност НОО.³⁴⁰

Пошто је железнички саобраћај често прекидан, из разних разлога, поновно успостављање саобраћаја на појединим правцима и постављање особља, објављивао је Саобраћајни одсек војне области 5. корпуса. Почетком октобра 1944. објављено је успостављање саобраћаја на прузи Приједор - Дрвар и Срнетица - Јајце - Бугојно и постављено железничко особље. За војног делегата и шефа железничке управе Приједор постављен је Јово Балабан, а за члана железничке управе и шефа наминско-колске службе у Потоцима Михајло Димић.

За прометне (саобраћајне) чиновнике постављени су: у Саници Горњој - Никола Шимић; у Дрвару - Војислав Добошаревић; у Потоцима - Павле Башић и у Шипову - Рифат Шеховић.⁴¹ Непосредно после тога, крајем октобра, постављени су и надзорници пруга. За надзорнике пруга у надзорничком срезу за одржавање пруга постављени су: у Санском Мосту - Ибрахим Бишчевић, у Саници Доњој - Стево Ђурица, у Грмечу - Мићо Врнковић, у Бравском - Милан Бабић, у Потоцима - Урош Трикић, у Млиништу

- Милан Ђукић, у Пливи - Јован Петковић, у Јајцу - Душан Новаковић, у Бугојну - Дервиш Буљугић, у Срнетици - Јово Балабан, у Оштрељу - Миле Додиг, у Дрвару - Давид Ачић, у Босанској Каменици - Коста Ачић и у Вагњу - Лука Поповић. За помоћника надзорника пруге у надзорничком срезу за одржавање пруге Млиниште, постављен је Марко Димичић.⁴²

Настојећи да обезбеди што нормалније функционисање железничког саобраћаја на пругама где је уведен, начелник Саобраћајног одсека војне области 5. корпуса крајем октобра, преко шефа мобилизацијског одсека, обезбедио је да се људство које је запослено на железници не мобилише, већ да свако остане на свом радном месту. Све железничаре који се налазе код својих кућа

⁴⁰ Бранко Бокан, Срез Сански мост у НОБ-у, књ. 3, ВИЗ, Београд, 1980, стр. 317, 1980.

³⁴¹ Архив ВИИ, К.1763, ф.3, д.39.

³⁴² Архив ВИИ, К. 1763, ф.4, д.44.

требало је одмах мобилисати и ставити на располагање железничким управама на одговарајућој територији. Оне који буду отпуштени из железничке службе требало је мобилисати и упутити у јединице. Како је на железници било ангажовано доста људи, а услови за обезбеђивање најнеопходнијег врло лоши, шеф Саобраћајног одсека војне области крајем новембра 1944, тражио је од Одељења за саобраћај Председништва антифашистичког већа народног ослобођења Босне и Херцеговине већу количину новца за помоћ саобраћајном особљу које је без икаквих средстава за живот.³⁴³ Почетком новембра, железничка станица Јајце тражила је од Саобраћајног одсека војне области 5. корпуса жито и со за породице железничког особља. Наредбом војне области 5. корпуса 26. октобра 1944, формирана је Управа железнице у Јајцу а укинута су управе железнице у Приједору и Потоцима. Поред управника, Управа је имала руководиоце саобраћајне, машинско-колске, грађевинске, економске и комерцијалне службе. Управа железнице остала је и после преузимања железничког саобраћаја од стране ЗАВНОБИХ-а. Одређени руководиоци су, свако у оквиру свог задужења, предузимали мере са циљем да се саобраћај што боље организује.

Руководилац комерцијалне службе је, крајем децембра, издао „комерцијалну наредбу“, која се састојала од 5 тачака: 1) обављање кондуктерске службе, 2) отварање стоваришта Заваље, 3) важећи новац, 4) годишњи бележник обр 31, употреба за годину 1945. и 5) превоз жита приватних особа на темељу упутница за кредитирану возњу“.

Због уочених недостатака при контроли путника, кондуктери су упозорени да („имају марљиво прегледати путне исправе“). Пошто се тада превозење железницом плаћало, кондуктер је био дужан да наплати возну цену од путника без возне карте. „Путник, који би се устручавао платити возну карту, мора се у првој станици предати шефу станице с извјештајем. Спорове између путника и кондуктера за време возње, решава возовођа“. Дужност кондуктера је, такође, била да броји путнике и да на свакој станици извештава возовођу колико је у претходној станици ушло, а колико у садашњој изашло. Бројана су и војна и цивилна лица. По завршетку путовања од путника су одузимане возне карте. Одузете возне карте кондуктери су предавали возовођи, који их је предавао шефу домицилне станице или шефу „коначне станице воза“. Сваког понедељка све одузете карте предаване су контроли прихода. Пошто је уочено да се возом превози много робе без наплате превоза, возовођа и кондуктери су обавезни да у случајевима када установе да појединци превозе веће количине робе, а мисле да је намењена шверцу или трговини, траже надоплату, која је износила 100 динара. Што се тиче плаћања превоза, регулисано је да се могу користити динарске новчанице, које је издала бивша Југославија

³⁴³ Архив ВИИ, К.1763, ф.6, д.36.

³⁴⁴ Архив ВИИ, К.1763, ф.5, д.17.

и које су биле у оптицају до почетка рата са Немачком, па и новчанице које је издала бивша српска банка. Превоз се, такође, могао платити и кунама, које је издала тзв. НДХ.

Међутим, пошто је било доста сиромашног становништва које није могло плаћати превоз, а често се путовало ради набавке хране, крајем 1944, и почетком 1945 био је дозвољен бесплатан превоз жита приватним особама и то највише до 100 кг. по особи. Овај превоз је вршен на основу бонова за кредитирану возњу, које су издавали окружни НОО, а оверавале су их команде војних подручја. Половином новембра 1944. Саобраћајни одсек војне области

5. корпуса наредбом бр. 1 од 12. новембра 1944. поставио је и остало железничко особље на територији војне области. Људство је постављено у 15 станица, 4 ложioniце, 5 укрсница и једној распутници. Пошто је наредбом од краја октобра за управника железнице у Јајцу постављен поручник Милан Адамовић, овом наредбом су у већим станицама (Приједор, Дрвар, Јајце) постављени: шеф станице, прометници, робни благајници, скретничари, магационери, возовође, кондуктери, кочиничари, телефонисти и размештачи (маневристи), а у мањим само шеф станице, пометници и скретничари (Млиниште). У већим станицама, број људи за поједине задатке био је већи. Тако је, на пример, у станици Приједор укупно постављено 48 људи, од којих је највише било возовођа (8), скретничара (8) и кочничара (20). У ложioniцама су, поред шефа ложioniце, постављени шеф редионице, машиновође и ложачи. У станицама где су постојале водоцрпне станице одређивани су водоцрпари, а у неким и дрворесци. За обављање службе на железници на територији војне области

5. корпуса, овом наредбом постављено је 242 железничара.³⁴⁶

Једна од даљих активности на уређењу железничког саобраћаја на територији војне области 5. корпуса било је увођење новог реда возње. Саобраћајни одсек, пред крај 1944, доставио је Управи железница у Јајцу „Одредбе уз нови ред возње“, који је требало да ступе на снагу 10. децембра 1944. Као основ за израду реда возње у условима делимичног коришћења железничких пруга одређене су почетне тачке за пруге уског и нормалног колосека. Тако је за пругу уског колосека почетна тачка била Лашва, а нормалног колосека Суња, па је према томе требало одредити и бројеве возова. Пошто је ред возње требало да изради Управа железница у Јајцу, саобраћајни одсек скренуо је пажњу да се у реду возње предвиди дуже задржавање возова у станицама Млиниште и Саница Горња, јер се у тим станицама отварају прихватишта. Управи железница је, такође, наложено да изради службена кола из два дела. У једном делу би био возовођа, а у другом сандук са санитарским материјалом за пружање прве помоћи. Домицилне станице за службена кола биле су Приједор, Дрвар и Јајце. Трбало је, такође, израдити 4 санитарска вагона за рањенике, чија би домицилна станица била Јајце и два вагона за „инфекционе“ болести, а њихове домицилне станице су биле у Јајцу и Санском

³⁴⁵ Архив ВИИ, К.1763, ф.9, д.20.

³⁴⁶ Архив ВИИ, К.1763, ф.5, д.36.

Мосту. За све службенике у станицама и на возовима требало је израдити ручне сигналне фењере, а домицилне и полазне станице возова снабдети завршним сигналама. У свим станицама требало је уредити чекаонице за „путујући свет“, а у станици Јајце организовати коначиште и кухињу за железничко особље.

Половином децембра 1944. донета је одлука о формирању команди железничких станица и командама војних подручја, наређено је да поставе команданте станица. Истовремено, железничке пруге су подељене и формиране две команде мрежа: једна у Дрвару, а друга у Јајцу.

Од 1. јануара 1945. уведен је редован саобраћај за путнике два пута недељно од Јајца до Приједора и од Дрвара до Српнице и обратно - недељом и четвртком. Пратиоце за возове одређивали су команде војних подручја. Јајачко војно подручје давало је пратиоце за релацију Јајце - Српница, Козарачко од Приједора до Српнице, а Дрварско од Дрвара до Српнице. Пратиоци су били дужни да се јаве команданту станице на пола сата пре поласка воза.³⁴⁷ Новембра 1944. начелник Саобраћајног одсека војне области 5. корпуса био је потпуковник Хамдија Омановић, а дотадашњи начелник, мајор Михајло Шкондрић, постављен је за његовог помоћника.³⁴⁸ Половином 1944. ЗАВНОБИХ се конституисао у врховни државни орган, чији је извршни обор преузео функције привремене владе. У саставу Одбора било је и „одељење за саобраћај“ које је, по неким питањима из домена организације железничког саобраћаја на слободној територији, било надређено Саобраћајном одсеку војне области 5. корпуса, што се може видети из њихове међусобне преписке. Будући да је на железници био ангажован већи број железничара и осталог особља који нису имали ни минималне услове за живот, начелник Саобраћајног одсека, потпуковник Омановић, 28. новембра 1944. тражио је од Саобраћајног одељења Председништва ЗАВНОБИХ-а „већу количину новца за помоћ саобраћајном особљу које је без икаквих средстава за живот“. Помоћ је могла бити у готовом новцу или потребним намирницама.³⁴⁹ Пошто је од начелника саобраћајног одсека војне области 5. корпуса учињена одговорном за организацију железничког саобраћаја на слободној територији Босанске крајине, Управа железнице НОВЈ у Јајцу је, почетком децембра 1944, окружницом број 3 објавила отварање јавног саобраћаја на прузи Бугојно - Горњи Вакуф. Службена места на тој прузи била су: постаја Црниће, укрсница Грачаница, постаја Грачаница - рудник, постаја Трновача и станица Горњи Вакуф. Највећа дозвољена брзина на том делу пруге била је 12 км/час. „Као редовни возови са превозом путника“ - каже се у окружници - „од Бугојна до Г. Вакуфа и обратно, саобраћаће свакодневно војни возови бр. 307/308, чији се редови вожње у прилогу достављају. Састав редовне гарнитуре возора број 307/308 је: 1Д, 2Ц или Г. Гарнитура се има саставити у Јајцу и правовремено се упућује у Г. Вакуф. За

³⁴⁷ Архив ВИИ, К.1763, ф.7, д.17.

³⁴⁸ Архив ВИИ, К.1766, ф.5, д.1.

³⁴⁹ Архив ВИИ, К.1763, ф.6, д.36.

део пруге Бугојно - Д. Вакуф одређује се једна возна партија у јачини од једног возовође и два кочничара и једна машинска партија од једног машиновође и једног ложача. За вучу на том делу пруге одређена је локомотива 71-019, чије је оптерећење у оба правца 50 бруто тона. Са важношћу од 11. децембра 1944. укинута су на делу пруге Јајце - Бугојно и обратно, као редовни, возови војни б. 205/306 и 301/202...³⁵⁰

Управник железнице НОВЈ, поручник Адамовић, 11. децембра исте године упутио је распис свим станицама и саобраћајним контролирима, у коме упозорава на неправилност при вршењу саобраћајне службе. Наређено је да се служба на железници има вршити по Закону о железницама јавног саобраћаја бивше Југославије. Шефовима станица је наређено да одмах устроје „Књигу школовања“ и отпочну са обучавањем особља најмање 4 часа недељно. Наглашено је да службу могу обављати само службеници са положеним испитом, а они који то немају, обавезни су да испит положи. За свако закашњење возова више од 30 минута, саобраћајни чиновници су дужни да писмено обавесте Управу железнице о разлозима који су узроковали закашњење.³⁵¹ Пошто је нови ред вожње, по наређењу Саобраћајног одсека војне области 5. корпуса ступио на снагу 10. децембра 1944, Управа железнице НОВЈ је својом наредбом од 15 децембра одредила да почетна тачка пруге уског колосека (0,76) буде станица Лашва, а нормалног (1435) станица Суња. Станице су упозорене да одмах израде турнусе станичног и возног особља и да уреде чекаонице за путнике. У погледу организације рада, пруга се дели на три одсека (према саобраћајној контроли):

а) Рејон саобраћајне контроле Приједор, обухвата пругу Сводна - Ивањска - Приједор - Саница Горња укључно и Балтине Баре - Љубија.

б) Рејон саобраћајне контроле Дрвар, обухвата пругу Саница Горња искључно, Дрвар и Срнетица - Млиништа искључно, са свим шумским крилима.

ц) Рејон саобраћајне контроле Јајце, обухвата пругу Јајце - Млиништа укључно, Јајце - Лашва искључено и Доњи Вакуф - Горњи Вакуф... Пруге се, према наредби, у погледу диспонирања саобраћајем возова деле на диспозиционе одсеке, а регулисано је питање увођења и отказивања возова, питање колосека, транспортне, економске службе и др. На крају наредбе се каже: „Дужност нас железничара, као народних бораца је велика и часна, али зато и одговорна и тешка. Ради тога морамо упрегнути све снаге да посао извршимо како нама доликује и да ведро чела можемо погледати сутрашњици у очи и заслужено дочекати дивну слободу и бољи и праведнији живот у нашој народној Демократској и федеративној Југославији.^{1,352}

³⁵⁰ Архив ВИИ, К.1763, ф. 13, д.8.

³⁵¹ Архив ВИИ, К.1763, ф. 13, д.8.

³⁵² Исто.

Захваљујући, пре свега, стручности и осећању велике одговорности начелника саобраћајног одсека војне области 5. корпуса успостављени железнички саобраћај са краћим прекидима је у овој години дао велики допринос даљем развоју НОВЈ и обезбеђивању услова за живот становништва на слободној територији.

Пред крај 1944. године Председништво ЗВАНОВИХ-а донело је одлуку да се Управа железнице НОВЈ организује као самостална дирекција железница. Одељење за саобраћај и поште ЗВАНОВИХ-а о томе је обавестило Саобраћајни одсек Војне области 5. корпуса.³⁵³ У источној Босни, на територији војне области 3. корпуса после коначног ослобођења Тузле (17. септембра 1944.), заплењено је на десетине вучних и возних средстава железнице - локомотива и вагона. Према извештају одсека за саобраћај војне области 3. корпуса, из друге половине децембра 1944, заплењено је: 31 локомотива, од чега је у саобраћају 3 локомотиве за нормалну и 5 на индустријској прузи и 98 вагона, од чега 8 путничких.

Од 17. септембра до 20. децембра 1944. (око 95 дана) железницом је превезено 96.420 путника, од којих бесплатно 41.530 и 2.060 вагона разне робе.³⁵⁴

Овакви резултати постигнути су ангажовањем већег броја стручног и осталог особља на железници. У извештају надзорног официра, капетана Шефика Бешлагиха, који је био на служби у Креки, бројно стање железничара у јануару 1945. било је преко 200 људи: по станицама 76, у ложионици 55 и у надзорништву пруге 73.³⁵⁵

На територији из надлежности ГШ Хрватске, железнички саобраћај је у 1944. на појединим територијама радио на решењима из претходне године, уз нужна прилагођавања. У првој половини године железница је углавном коришћена на подручју Славоније, односно војне области 6. корпуса, а у другој и на подручју Далмације. И док су на подручју Босанске крајине, главни организатори саобраћаја били саобраћајни одсеци војних области (5. и 3. корпуса), на територији Хрватске, према расположивим подацима, саобраћај, па и железнички, организовала су војна подручја без нарочитог утицаја саобраћајног органа КВО. Још у првој половини 1943, после слома непријатељске офанзиве „Браун“, на територији Пожешког и Псуњског војног подручја развијена је веома широка привредна делатност. Јакe привредне центре (Звечево, Каменско и друге) требало је међусобно повезати, што је било могуће једино активирањем железничког саобраћаја. Оспособљена је пруга од Звечева до Цикоћке Ријеке и на њој уведен редован саобраћај средствима са којима се располагало. У другој половини 1944. капацитет железнице повећан је са три новозаплењене локомотиве и 40 вагона, па је онда железница радила између Звечева и Пакраца у дужини од 42 км. Железницом је превожена војска, народ, храна, рањеници и болесници, грађевински и други материјал. У току лета 1944.

³⁵³ Архив ВИИ, К.1765, ф.9, д.31.

³⁵⁴ Архив ВИИ, К.1741, ф.5, Д.25.

³⁵⁵ Архив ВИИ, К.1746, ф.1, д.18.

превезено је 80 вагона жита из Дубоке Ријеке у Цикоћку Ријеку, одакле је даље отпремано за Банију, Кордун и Лику. У то време био је успостављен железнички саобраћај на прузи уског колосека од Ђаковачке Брезнице до Чаглина, а септембра и на прузи нормалног колосека од Плетернице до Велике, Нове Капеле и Њесковице. О свакој прузи бринула је надзорничка секција. Подземна склоништа за сакривање локомотива у случају продора непријатеља на слободну територију била су израђена у Сапуновом Јарку, које непријатељ није успео открити. Успостављање железничког саобраћаја на ослобођеној територији имало је поред војног и привредног и велики морално-политички значај, јер је функционисање железничког саобраћаја уливало народу наду у скоро и коначну победу.

На територији Псуњског војног подручја железничким пругама нормалног и уског колосека посвећена је велика пажња. Пруга је оправљена у дужини око 4.500 м, при чему је измењено око 1.500 прагова. Између Мијача и Бучја извршена је замена шина, а поправљене су и три скретнице и мост на Пакрачкој Крндији, распона око 80 метара и висине 10 метара. Пруга нормалног колосека радила је на релацији Пакрачка Пољана - Липик - Пакрац - Дарувар, а шумска на релацији Пакрац - Каменско - Звечево. Крајем 1944. на поправци пруга нормалног и уског колосека радило је осам радних група са по 6 другова, на 8 различитих деоница пруге. На деоници око Пакраца чишћен је снег са пруге у дужини око 3 км, а снег је чишћен и на деоници Пакрац - Драговић и Драговић - Бранишци. Поред тога, оспособљено је 16 скретница и очишћен јарак поред пруге у дужини од 50 м. На територији Папучко-крндиског војног подручја извршена је оправка пруге Воћин - Дреновац - Ораховица у дужини од 14 км и подигнут мост на прузи Секулинци - Дреновац. На прузи Дреновац - Воћин измењено је око 600 прагова, а извршена је оправка пруга Чачинци - Химљани, у дужини од 5 км. Оправљене пруге коришћене су за превоз свих врста материјала у централном делу Славоније. За оправку пруга израђено је око 3.000 прагова и око 30 ТТ стубова (бандера).³⁵⁶

Јула 1944. Саобраћајно одељење ГШХ израдило је план по коме би цела железничка мрежа Хрватске требало да буде под командом железничке мреже Загреб. Крајем септембра Саобраћајно одељење ГШХ је издало: Упутство о уређењу војно-железничке службе. По одредбама тог Упутства, железничке пруге се деле на: команде железничких мрежа, команде железничких линија и команде железничких станица. Команду железничке станице чине командант, његов помоћник, један подофицир и два војника. Поред тога, у саставу железничке станице може бити и потребан број војника за обезбеђење - стражу. По том Упутству, на територији железничке мреже Загреб формиране су 34 команде железничких станица.

³⁵⁶ Иван Мишковић, Војна позадина у Славонији 1941-1945, ВИЗ, Београд, 1982, стр. 270, 278, 281, 286, 287.

Упутством је регулисано осигурање и санитетска служба на железници, начин пријављивања војних транспората и др.³⁵⁷

На основу Упутства Саобраћајног одељења ГШХ, Саобраћајни одсек војнеобласти 6. корпуса крајем октобра 1944. доставио је штабу 6. корпуса предлог за организацију железничког саобраћаја, у коме предлаже да седиште команде железничке линије буде у Осијеку (по ослобођењу) привремено у Подравској Слатини, а да команде железничких станица буду у Вировитици, Чачинцима, Плетерници и Пакрацу. Саобраћајни одсек војне области 6. корпуса предложио је да команду железничке линије чине командант, политкомесар, заменик команданта, помоћник политкомесара, обавештајни официр, референт санитета (према могућности). За команданта линије предложен је капетан Богољуб Милаковић, до тада командант Слатинског војног подручја, за политкомесара Светозар Драпшин, до тада политкомесар техничке радионице КВО, за заменика команданта Миомир Петровић, шеф канцеларије 12. дивизије, за заменика политкомесара Драго Новак, курсиста официрске школе вода за везу и за обештајног официра Богдан Ђукић, шеф саобраћајне секције Слатинског војног подручја.³⁵⁸ У јесен 1944. на територији војне области 6. и 10. корпуса, радио је железнички саобраћај на пругама Пакрац - Звечево и Пакрац - Цикоћка Ријека, Гојло - Пакрац - Дарувар, Ораховица - Вировитица - Славонска Пожега - Плетерница, Вировитица - Барч и Воћин - Ораховица, у укупној дужини од око 300 км. Колико је железнички саобраћај био развијен, може се видети из података да је само на подручју војне области

6. корпуса у овом саобраћају било ангажовано око 850 лица. Пошто се осећао недостатак стручних кадрова, у новембру 1944. организовано је више железничких курсева - прометни, на коме је било 180 слушалаца, благајнички са 100 и машинско-ложачки са 42 слушаоца. На изради железничких прагова радило је око 130 људи. Они су за неколико месеци обрадили око 10.000 прагова.³⁵⁹ Половином децембра формирана је команда железничке линије Славонски Брод. За команданта је постављен Боро Влакетић, а за политкомесара Марко Николић, до тада политкомесар Даруварског одреда. Октобра 1944. под руководством саобраћајног органа војне области 6. корпуса подигнут је вијадукт Крндија, дуг 70 метара и тако је успостављен железнички саобраћај између Дарувара и Пакраца. Крајем октобра 1944, приликом успостављања саобраћаја на прузи Воћин - Ораховица, у Ораховици је одржана конференција свих железничара из Славоније и том приликом је изабран одбор ЈНОФ (Јединственог народноослободилачког фронта) железничара Славоније.³⁶⁰

До 1. децембра 1944. године железнички саобраћај на ослобођеној територији Славоније био је под управом саобраћајног органа војне

³⁵⁷ Архив ВИИ, К. 1891-2, ф.4, д.30/1.

³⁵⁸ Архив ВИИ, К.1751-2, ф.7, д.3/1.

³⁵⁹ Вељко Дракулић, Рад саобраћајне службе на територији Хрватске од септембра 1943, до краја 1944, Војнотехнички гласник, број 7/61.

³⁶⁰ Исто.

области 6. корпуса. Од тог времена управу над железничким саобраћајем преузео је Промјетни одјел обласног НОО за Славонију. Промјетни одел издао је Наређење о привременој организацији одјела и саобраћајне службе на ослобођеној територији Славоније.³⁶¹

У току 1944. у Даламацији, на територији војне области 8. корпуса, у саобраћајним органима КВО и ВП постојали су референти за железнички саобраћај. Тако је у Саобраћајном одсеку војне области 8. корпуса, референт за железнички саобраћај био потпоручник Мирко Зорић, који је имао помоћнике и секретарицу. У биоковско-неретванском војном подручју референт за железнички саобраћај био је Блаж Доминиковић. Саобраћајни одсек војне области 8. корпуса, ради успостављања и одржавања већ успостављеног саобраћаја, преко команди војних подручја предузимао је одређене мере. Крајем октобра 1944. Саобраћајној секцији Сплитског војног подручја наређено је да формира команду железничке станице Сплит, следећег састава: командант (официр), помоћник, два подофицира и 30 војника. Дужност команде станице је да у сарадњи са техничком секцијом окружног НОО, успостави железнички промет на ослобођеној територији.³⁶²

На основу наређења ГШХ, од краја септембра 1944, Саобраћајни одсек војне области 8. корпуса НОВЈ, крајем новембра 1944, доставио је штабу 8. корпуса предлог за постављење команданта железничких линија и железничких станица. За команданта железничких линија Сплит - Сињ, Сплит - Книн - Грачац и Перковић - Сливно

- Шибеник, предложен је друг Мирко Зорић, поручник, до сада шеф секције за железнички промет, Саобраћајног одсека војне области

8. корпуса. За његовог помоћника предложен је Егидије Перић, до тада шеф станице Сплит и Сплит-предграђе, за референта за службу вуче (машинска служба) Емил Иванц, прегледач кола, тада борац НОВЈ. За команданта железничке станице Сплит и Сплит-преграђе, предложен је Иван Боровец, политички комесар батаљона, тада у обласном НОО као повереника, за његовог помоћника Драго Шкабар, политички комесар. За команданта железничке станице Сињ постављен је Иван Шипић, потпоручник, тада командант исте станице. За команданта железничке станице Перковић

- Сливно постављен је Максимилијан Бурић, саобраћајни чиновник, тада повереник за транспорт и комуникацију команде Средње далматинско-оточког подручја. За команданта железничке станице Шибеник, постављен је Пашко Лукета, тада повереник за железнички промет у команди Шибенског војног подручја, за помоћника команданта Анте Николић, тада заменик повереника за железнички промет команде Шибенског војног подручја.

За команданта железничке станице Книн, постављен је Обрад Вукојевић, прегледач кола, тада повереник за железнички промет у команди Книнског војног подручја. Поред ових, за службу на железници, тражено је још 8 подофицира из ратних јединица-рекон-

³⁶¹ Архив ВИИ, К.1755-1, ф.5, Д.26/1.

³⁶² Архив ВИИ, К.1891-2, ф.6, д.33/1.

валесцената. У предлогу, Саобраћајни одсек војне области 8. корпуса напомиње да ће се, за стражу на железничким станицама, потребан број бораца тражити од команди војних подручја, такође, инвалида и реконвалесцената.³⁶³

Развој ратне ситуације током 1944. године налага је потребу за ширим и бржим успостављањем железничког саобраћаја за потребе НОВЈ. То је посебно истакнуто на Трећем заседању ЗАВНОХ-а у Топуском 8. и 9. марта 1944, када је одлучено да се у оквиру НО одбора формирају одсеци за саобраћај, док је при ЗАВНОХ-у формирано одељење за саобраћај. Ово одељење је ускоро реорганизовано у Повереништво, које је у свом саставу имало Одељење за железницу. Када је крајем 1944. ЗАВНОХ из Топуског прешао у Шибеник, Повереништво саобраћаја прерасло је у Дирекцију железнице, Дирекцију ПТТ и Дирекцију друмског саобраћаја. Дирекција железнице старала се о организацији саобраћаја у ратним условима и вршила припреме за организацију железничког саобраћаја у миру.

Како је за рад железнице основни услов био постојање стручног кадра, школовање кадрова посвећена је одговарајућа пажња. Како се приближавало ослобођење, потребе за кадровима постајале су све веће. Због тога је Повереништво за саобраћај ЗАВНОХ-а донело одлуку да се формира прва Железничка школа ЗАВНОХ-а у Славонији, у коју ће се укључити слушаоци течајева у Горском котару и Славонији. Школа је, по одлуци Обласног НОО Славоније, отворена у Липику почетком октобра 1944, са 250 полазника у три одељења за отправнике возова и одељењима за кочничаре, маневристе и скретничаре. Школи се касније прикључио и течај за машиновође у Пакрацу и благајнике у Славонској Пожеги. Због близине фронта школа је више пута премештана, да би се крајем године њени делови нашли у Сухопољу и Вировитици. Почетком 1945. преко Барча и Мађарске железничке школе ЗАВНОХ-у половином марта нашле су се у Бачкој Паланци, Новој Гајдобри и Новом Саду где су слушаоци положили испите и добили распоред.³⁶⁴

У Словенији, у другој половини 1944, железничким саобраћајем је руководило Оперативно одељење ГШ Словеније, преко свог референта за железнице, који је имао 4 помоћника - за саобраћај, за грађевинску службу, за машинску службу и за алат и материјал. По наређењу ГШ Словеније, 6. септембра 1944. формиран је Железнички батаљон, који је у стручном погледу био потчињен референту за железнице из састава Оперативног одељења ГШ Словеније.

Саобраћајни одсек војне области 2. ударног корпуса половина новембра 1944. имао је у свом саставу референта за железнице. (Инг. Радован Томовић), али обимнијег железничког саобраћаја на територији ове војне области није било. Железничку пругу Никшић - Билећа оштетиле су диверзантске јединице НОВЈ, а на прузи од

³⁶³ Архив ВИИ, К.1891-3, ф.3, д.1/1.

³⁶⁴ Тито и железничари Југославије, Завод за новинску и пропагандну делатност ЈЖ, Београд, 1987, стр. 109 и 110.

³⁶⁵ Никоал Анић, Секула Јоксимовић и Мирко Гутић, Народноослободилачка војска Југославије, Војноисторијски институт, Београд, 1982, стр. 418.

Подгорице до Плавнице није било локомотива. Партизанска железница радила је за потребе НОВЈ само на прузи Бар - Вирпазар после ослобођења Бара, крајем новембра 1944, да би се превезле јединице НОВЈ.³⁶⁶

У јесен 1944. НОВ Југославије, заједно са јединицама Црвене армије, незадрживо је ослобађала земљу од фашистичког окупатора. Највећи део Србије био је ослобођен. У другој половини октобра, после 42 месеца окупације, ослобођен је и Београд. Јединице окупатора, са четницима, усташама и другим квинслизима, браниле су се у Срему, Славонији и даље према Мађарској. Тих дана железнички саобраћај био је потребан НОВЈ за снабдевање фронта, али и за обнављање привреде, снабдевање становништва и др. Тешко је било разореним пругама и оштећеним локомотивама и вагонима задовољити све потребе за железничким саобраћајем, па је поред битке за истеривање окупатора из земље требало почети велику битку и за оспособљавање железничких пруга.

Бригу за успостављање железничког саобраћаја преузело је Повећеништво за саобраћај НКОЈ, односно његова Главна управа саобраћаја. Београд је ослобођен 20. октобра, а већ 3. новембра 1944, (после 13 дана), начелник главне управе саобраћаја, пуковник Владимир Смирнов Волођа, упутио је поједине стручне људе-железничаре одређеним правницима „у циљу успостављања реда на железницама и упознавање железничких службеника, као и свих осталих са новом организацијом железничке службе... „Капетану Љуби Медаревићу, истакнутом руководиоцу железнице у Босанској крајини у претходним годинама НОР-а, наређено је: „Упутите се одмах главном пругом Београд - Ниш, Велика Плана - Смедерево, као и узаном пругом од Београда према: Ваљеву, Младеновцу и Горњем Милановцу, те у свакој станици, ложионици и радионици спроведите у живот инструкције које су вам дате усмено“.

Одмах по ослобођењу делова западне Србије, на оправци пруга ангажована је Прва инжињеријска бригада НОВЈ, која је при формирању, још почетком фебруара 1944. у Дрвару, имала један железнички батаљон. После десанта на Дрвар, када је Врховни штаб донео одлуку да се инжињеријска бригада расформира, Железнички батаљон је распоређен у 3. крајишку пролетерску бригаду. После ослобођења Ваљева, Железнички батаљон је поново ушао у састав своје матичне јединице, Прве инжињеријске бригаде. Инжињеријска бригада Врховног штаба, по наређењу Врховног штаба, радила је на успостављању железничког саобраћаја на пругама које су ослобођене у Западној Србији. У Лајковцу је формирана железничка секција која је, са железничким батаљоном и тамошњим железничарима, одмах почела да оправља пругу, локомотиве и вагоне на правцима Лајковац - Ваљево, Лајковац - Младенова, Лајковац - Обреновац - Београд и Лајковац - Горњи Милановац. Поред тога, железнички батаљон је обезбеђивао пругу Лајковац - Аранђеловац и саобраћај на њој. Другог дана по ослобо-

³⁶⁶ Тито и железничари Југославије, Завод за новинску и пропагандну делатност ЈЖ, Београд, 1987, стр. 105.

ђењу Београда воз из Лајковца, преко Обреновца, је ушао у железничку станицу Чукрица.

Одмах по ослобођењу у Београд је дошла и Железничка бригада и добила задатак да, са железничким организацијама, подигне железнички мост преко Саве у Београду. Из Инжињерске бригаде упућено је неколико официра у Дирекцију железнице, ради распореда у веће станице. Бранко Медић одређен је за команданта Дирекције железница, док су Љубомир Медаревић и Бошко Данић упућени на слободне пруге у Србији да у свим већим станицама и радионицама покрену рад железнице и пренесу директиве Повереништва за саобраћаја НКОЈ.

Будући да су железничке пруге и објекти на њима, као и возни и вучни парк били веома оштећени Врховни штаб, је 21. новембра 1944. наредио да се формира Прва железничка бригада Врховног штаба. Бригада је формирана у Параћину, у првој половини децембра 1944, а налазила се под непосредном командом Ижињерско-техничкодељења Врховног штаба. Бригада је ималатри батаљона

- саобраћајни, машински и грађевински. Саобраћајни батаљон имао је 300 бораца, Машински батаљон такође 300, док је Грађевински батаљон имао 900 бораца и старешина стручњака за све радове на одржавању и изградњи железничких пруга. У врој прецизној наредби регулисано је да Саобраћајни батаљон мора имати стручно људство за поседање 20 железничких станица и особље за исто толики број возова. Машински батаљон је морао имати стручно људство за поседање и опслуживање 50 локомотива. Задатак Грађевинског батаљона био је да оспособи железничку пругу за брзине (максималне) од 30 км/ч на нормалним и 15 км/час на пругама уског колосека. У састав бригаде ушао је Железнички батаљон 1. инжињерске бригаде Врховног штаба, као и привремено формиран железнички батаљон у Нишу. За попуну бригаде, наређено је, треба мобилисати раднике из железничке и мостовне радионице у Нишу, а један део људства биће упућен од стране Команде дирекције железнице у Београду.

Наређено је 13. корпусу НОВЈ да у бригаду упути све мобилисане железничаре из пешадијских јединица, а да штаб бригаде предузме мере за прикупљање потребне механизације, машина, дизалица и организује радионице. Наредбом од 21. новембра 1944. ВШ НОВ и ПОЈ поставио је старешински кадар у штабу бригаде. За команданта бригаде одређен је капетан Љубомир Медаревић. За првог заменика на сектору машинске службе постављен је капетан Бошко Данић, а за друго, на сектору грађевинске службе, поручник Шаћир Хрле. За политичког комесара батаљона постављен је мајор Видак Поповић, а за његовог помоћника, капетан Саламон Романо.

Још у току формирања, људство бригаде помагало је успостављање железничког саобраћаја на прузи Ниш - Београд и радило на мосту преко Јужне Мораве код Сталаћа. Железничка комуникација долином Западне Мораве била је од великог значаја за наше јединице,

³⁸⁷ Зборник, том II, књ. 14, док. 443.

а овим правцем је дотурана и храна становништву ослобођених крајева у западној Србији, Санџаку, Црној Гори и Босни и Херцеговини. Врховни штаб је због тога упутио Железничку бригаду да оправи пругу на правцу Чачак - Вишеград. Бригада је крајем децембра 1944, са целокупним људством и опремом стигла у Чачак. Радови на прузи почели су првих дана фебруара 1945.³⁶⁸ Штаб бригаде је 7. децембра, својом наредбом, поставио руководећи кадар по батаљонима. У Штаб 1. саобраћајног батаљона постављени су: командант, поручник Бранко Атлагић, заменик команданта заставник Дане Рашета, политкомесар поручник Миле Матијевић, његов помоћник поручник Светозар Ђурић. За интенданта батаљона одређен је Реско Нухбеговић, за рефернта санитета Драгица Пузигаћа, а за серкетара штаба батаљона Милан Вујичић. Бројно стање 1. батаљона, 15. децембра 1944. било је - возовођа 35, кондуктера 38, кочничара 81, саобраћајних чиновника 47, телеграфиста 110 и сруктничара 136. Укупно је у батаљону било 579 људи. Услови за успостављање железничког саобраћаја били су врло тешки. Какво је стање било на пругама може се видети из података за источну Србију, а слично је било и у другим крајевима Србије.

На целој територији источне Србије, железничке пруге од Прахова до Ниша и од Зајечара до Параћина и Бора биле су разорене, а већи број мостова и тунела оштећен. Пруге су релативно брзо оправљене али мостови нису, па је то условљавало претовар терета и више пута на једном превозном путу (између Прахова и Зајечара материјал је претоваран три пута). Вучних средстава (локомотива) није било. На прузи Метовница - Бор затечена је само једна исправна локомотива, а у ложионици у Зајечару ниједна. Најдужи тунел на прузи Ниш - Зајечар, Грамада, био је минирањем затрпан, а и већи број станица на овој прузи демолиран. Пругу је требало што пре оспособити, јер је у Прахову Совјетска Дунавска флотила непрекидно довлачила оружје, муницију и други ратни материјал, што је требало даље транспортовати железницом.

Поред војних саобраћајних органа, на успостављању железничког саобраћаја ангажован је и Саобраћајани одсек среског НО одбора у Зајечару, који је на овим задацима мобилисао све железничаре Тимочке крајине. Главни штаб НОВ Србије донео је 21. новембра одлуку о формирању железничких радних бригада. Седиште штаба ових бригада било је у Нишу, а њихов први командант био је Сурдановић Драгољуб - Лале, професионални железничар. У обнови пруга источне Србије помагале су и совјетске инжињеријске јединице, под командом лајтнанта Вагана Мирзојева Шахрановића. Ангажовањем свих ових снага, тунел Грамада, као највећи проблем на прузи, јер је на целој дужини од 1.800 метара био зарушен, већ 27. октобра био је оспособљен за саобраћај.

Због недостатка локомотива и вагона, Повереништво за саобраћај НКОЈ, предузело је мере за повратак опљачканог возног парка из

³⁶⁸ Тито и железничари Југославије, Завод за новинску и пропагандну делатност ЈЖ, Београд, 1987, стр. 124 и 125.

наше земље. Бугарска је, после капитулације Југославије, од Немаца добила наших 318 путничких и поштанских кола, 1.203 затворених теретних кола и 1.212 отворених, 93 локомотиве нормалног и 50 узаног колосека. Од враћених средстава, један број је припао и зајечарском железничком чвору.³⁶⁹

Саобраћајни органи команди НОВЈ су, у циљу оспособљавања саобраћаја, ангажовали, поред железничара-бораца НОВЈ и мобилисане железничаре на ослобођеној територији. Појединцима, који су сами обављали одређене задатке, команде су издавале објаве, како им војне и цивилне власти, не би правиле сметње при вршењу дужности.

Железнички саобраћај на најважнијој магистрали, Београд - Ниш, која је служила савезницима и НОВЈ, успостављен је 5. децембра 1944.³⁷⁰ Пруга Београд - Чачак - Сарајево пуштена је у саобраћај 19. новембра 1944. Дунав је, међутим, остао велика препрека, па је због порушених мостова велики део Војводине остао без железничке везе са осталим, деловима земље. С обзиром на велике потребе привреде и НОВЈ половином децембра 1944. између Смедерева и Ковина, трајектом су повезане десна и лева обала Дунава, али то није задовољавало тадашње потребе. Трајект је имао 12 колосека, а у једној тури могао је да превезе 24 вагона, или за 24 часа 120 вагона. Рад трајекта ометали су лед, кошава, магла, недостатак вучних средстава итд. По завршетку рата приступило се изградњи железничког и друмског моста преко Дунава код Београда (Панчевачки мост), кога су, на основу договора представника СССР-а и ФНРЈ градили инжињеријске јединице Црвене армије и наше 1. и 2. железничка бригада, уз потребан број стручне и остале радне снаге.³⁷¹

Поморски саобраћај и транспорт

У пролеће 1944. по завршетку зимских операција (шеста офанзива), НОВЈ са 310.000 бораца држала је под контролом трећину југословенске територије.

У обалском подручју мање слободне територије постојале су у Словенском приморју, где су дејствовале јединице 30. дивизије, у Истри, где су се осим словеначког Истарског партизанског одреда налазили једна бригада и два одреда НОП, под командом Оперативног штаба за Истру; затим у Хрватском приморју, где се налазила 13. дивизија 11. корпуса; у северној Далмацији где је дејствовала 19. дивизија 8. корпуса. Уз помоћ јединица Морнарице и савезничких снага, 26. дивизија 8. корпуса држала је Вис, морнарички поморски

Ђорђе Стаменковић, Тимочки железничари 1918-1945, Просвета, Ниш, 1966, стр. 247-252.

Владо Стругар, Југославија 1941-1945, II издање, Партизанска књига, Љубљана и ОУР МОНОС, Београд, 1978, стр. 226.

³⁷¹ Тито и железничари Југославије, Завод за новинску и пропагандну делатност ЈЖ, Београд, 1987, стр. 130 и 131.

обалски сектори су контролисали Ист, Молат, Силбу и Олиб и држали Дуги Оток, Корнате и Ластово.

Организациона структура Морнарице НОВЈ, у периоду од јануара до септембра 1944, била је: Штаб морнарице у вишкој луци, II поморски обалски сектор у Луци на Дугом Отоку, III поморски обалски сектор у Заглави на Дугом отоку, IV, у вишкој луци и V у луци Свети Петар на отоку Ластово.³⁷²

База НОВЈ била је у Монополију у Италији (формирана децембра 1943). Пловна средства Морнарице НОВЈ била су наоружани бродови, патролни чамци и транспортни бродови. Крајем јануара 1944. транспортни пловни парк чинило је 15 пароброда, 20 већих и око 180 мањих моторних једрењака. Транспортни пловни парк био је подељен по секторима и под контролом саобраћајних референата, али су сви пароброди и 20 већих моторних једрењака били под Базом НОВЈ у Монополију.

Пароброди и већи моторни једрењаци саобраћали су између јужне Италије и Виса, превозећи ратни материјал, храну и војску. На Вису је вршен претовар у мање бродове, који су одређеним везама превозили тај материјал до релејних станица на Корнатима и Жирју или пунктова на ближим отоцима или на обали. Са пунктова на обали, које су за време истовара обезбеђивале мање војне јединице, материјал су преносили у унутрашњост каравани жена на леђима или сточне запреге. Релејне станице служиле су за прихват материјала који је слат до удаљених пунктова на обали северне Далмације и Хрватског приморја. На повратку, бродови су обично превозили рањенике, збегове и борце. Главне поморске везе из Виса ишле су правцима Вис - Жирје - Корнати - Дуги оток, Вис - Шћедро - Неретвански канал - Живошће и Вис - Мали Дрвеник. Са Дугог отока ишле су посебне везе за оток Крк, преко Олиба; за обалу испод Велебита кроз Повљански канал и Љубач, а за Задарско приморје кроз Ждрелац и Пашмански канал.

Са Корната је ишла веза за Дуги ток и Модраву; са Жирја за Трибуњ и Пелеш, а са Малог Дрвеника за најближе увале на копну. Са Ластова су ишле везе за Корчулу, Пељешац и Мљет.

Вис је био повезан и са суседним отоцима и са удаљеним оточићем Палагругом.

На мање опасним везама, као Вис - Хвар, Вис - Сушац - Ластово и Вис - Палагруга, саобраћали су ненаоружани бродови. На вези за отоке северне Далмације бродови су обично пловили у конвојима, праћени наоружаним бродовима и патролним чамцима. Везе на опаснијим правцима одржавали су самостални наоружани бродови и патролни чамци.

Обиман транспорт материјала захтевао је не само велике количине бродског простора, него и његово одржавање. Мање поправке вршиле су се на Вису и у бродоградилишној радионици. Ш ПОС-а на Корнатима, а веће у Италији.³⁷³

³⁷² Јован Васиљевић, Морнарица НОВЈ, ВИЗ, Београд, 1972, стр. 177-179.

³⁷³ Исто, стр. 181 и 182.

Почетком 1944. на отоцима средње и јужне Далмације било је око 10.000 избеглица, а на отоцима северне Далмације око 5.000. Овај број, имајући у виду развој ситуације, за кратко време могао се удвостручити, па је требало предузети хитне мере да се животи људи не доведу у опасност. Стога је Обласни комитет КП Хрватске за Далмацију, 23. децембра 1943, предложио Врховном штабу да се избеглице упуте у Италију. Врховни штаб је прихватио предлог и ставио у задатак члановима Војне мисије НОВЈ у Барију да са Савезницима регулишу прихватање и смештај збега. Почетком јануара 1944. склопљен је споразум за евакуацију и смештај 40.000 југословенских избеглица. Збегје био организован у групе (мештани једног села, ешелоне, становници општине) и транспортне скупине (избеглице једног среза или округа).

Масовно превозење трупа и збега са отока средње и јужне Далмације на Вис после повлачења са Корчуле, почело је у ноћи 30/31. децембра 1943, када је 46 бродова IV сектора пребацило са Шолте, Брача и Хвара 3.500 бораца 1. далматинске, Прекоморске и 13. бригаде, Штаба Морнарице НОВЈ и V поморског сектора, а уз то још 900 избеглица и 15 вагона материјала. Упркос лошем времену, пребацивање је настављено и следећих ноћи, али у нешто мањем обиму и уз губитке, јер су 7/8. јануара два немачка торпедна чамца потопила код Хвара два моторна једрењака и заробљено је педесетак људи, већином жена и деце.

Дилеме око одбране отока средње Далмације, посебно Виса, утицале су и на обим превозења трупа. Неколико дана по доласку на Вис, 1. прекоморска бригада, јачине 1.650 бораца, пребачена је у ноћи 3/4. јануара 1944. на Дуги оток, а потом на копно између Биограда и Пировца. Истим путем упућена је, у ноћи 17/18. јануара, 13. бригада са Виса на копно. Оба превозења извршена су без губитака, али је лоше време изазвало одређене поремећаје у плану превозења. Сутрадан, је на Вис приспела 11. бригада, која се налазила на Хвару. Тиме су била завршена сва обимнија превозења трупа на подручју V сектора, али је транспортовање збега настављено и наредних месеци.

Мање обимно, али исто толико значајно, било је превозење рањеника на Вис, а онда оних најтежих у Италију. Средином децембар 1943. у болници 8. корпуса на Вису налазило се 487 рањеника и болесника, а до тада у Италију је било пребачено 335 рањеника. Тај број се стално повећавао. До 5. марта 1944. прошло је кроз Вис 3.123 рањеника и болесника, од којих је 1.676 евакуисаноу Италију, а излечено и враћено у строј преко 1.300 бораца. Преко Виса је упућено и људство за тенковске јединице и авијацију.

Током априла, маја и јуна наоружани и транспортни бродови IV поморског обалског сектора, поред борбених акција, углавном су ангажовани на одржавању везе јер је то остао њихов основни задатак. Тако су, на пример, од половине маја до половине јуна 1944. бродови са Виса испловили 263 пута, ради одржавања везе са пунктовима Дуги оток, Корнатски отоци, Жирје, Мали Дрвеник,

Шолта, Брач, Хвар, Ластово, Сушац, Биоково, Пељешац и Палагружа. Овим везама превожена је храна, оружје, муниција, разни технички материјал, пошта, обавештајци, курири, војници и путници. у повратку бродови су превозили војску, рањенике, збег и путнике, воће, поврће са Хвара и Брача, дуван са Биокова, дрво за бродоградњу са Корнатских отока и др.

Веза између Виса и пунктова у III поморском обалском сектору биле су свакодневне и одржавале су се обично са два брода. Међутим, план вожње се често реметио па су формиран конвоји од 4-5, па и више бродова, да би се нагомилани материјал пребацио.⁷⁴

У склопу дејстава која су изводиле јединице поморских сектора на отоке и са њих на обалу, било је знатних превозиња јединица. Ослобођењем знатног дела обале ставорени су предуслови да се многи послови, које је до тада обављала База Моранрице НОВЈ у Италији, пренесу у земљу. Стога је 18. децембра 1944. Штаб морнарице наредио да се расформира База и уместо ње успостави лучка капетанија у Монополију, са заступствима у Манфредонији, Барлети, Барију и Монополију. Према томе, крајем 1944. Моранарица НОВЈ је на обали Италије имала искључиво органе који су били неопходни за управљање и контролу над саобраћајем између италијанских и југословенских лука.

Од 15. октобра 1943, када је пароброд „Бакар“ испловио из Барија са првим теретом за Југославију, па до краја 1944, Морнарица НОВЈ је превезла укупно 25.397 тона за јединице НОВЈ и 9.995 тона за савезничке јединице у Југославији. Од превезеног терета око 3.000 тона пребачено је током новембра и децембра 1944. непосредно у луке Сплит и Дубровник, а преостала количина, од преко 20.000 тона, била је транспортована преко Виса, а потом, мукотрпним путевима, до отока, обале и даље у унутрашњост земље.³⁷⁵

На почетку 1944. између Врховног штаба НОВ и ПОЈ и савезника вођени су преговори о условима у којима савезничке поморске снаге могу базирати у југословенским лукама.

Врховни командант НОВ и ПОЈ, маршал Тито и шеф Војне мисије Велике Британије, бригадир Маклин, склопили су 6. јануара уговор којим су регулисали нека питања која су до тада била спорна. Поред договора о успостављању ваздухопловне базе у области Задра, посебним поморским уговором предвиђено је да савезничке поморске снаге могу привремено базирати у Сплиту, Задру и у било којој луци или сидришту северно од Задра. Команда тих лука или пристаништа остала би југословенским рукама, а савезничке поморске власти обавезале су се да се неће „ниуком случају мешати у локална унутрашња политичка питања, ни у администрацију, нити дирати у суверенитет народноослободилачких власти“. Југословенске власти су биле дужне да пружају сву могућу помоћ команданту британских снага и да га обавештавају о појединостима значајним за савезничку активност.

³⁷⁴ Исто, стр. 195-197.

³⁷⁵ Исто, стр. 341 и 342.

Учешће јединица Краљевске морнарице у рату на Јадрану разматрано је на преговорима у Казерти, који су почели последњег дана фебруара. Суштина споразума који је постигнут на овим разговорима сводила се на следеће: Краљевска флота прелази одмах у Јадран и учествује у операцијама на северном Јадрану по тражењу Штаба Морнарице НОВЈ, а под оперативном командом Британаца. Када буде формирана јединствена влада сви бродови ратне морнарице, помоћни ратни и трговачки бродови прелазе у састав југословенске морнарице. На основу овог споразума, део Краљевске флоте је крајем марта прешао у Јадран (једна корвета, једна јахта и 8 моторних топовњача). Морнарици НОВЈ 12. марта је упућен позив да преузме помоћне и транспортне бродове који су сакупљени у Барију и Аугусти, а већ 23. марта југословенска морнарица преузела је у Барију пет помоћних бродова бивше Краљевске морнарице - „Спасилац“, „Јаки“, „Снажни“, „Устрајни“ и „Марљиви“. ⁶

На основу склопљених уговора са савезницима, у јадранске луке пристизало је све више ратног материјала, хране, одеће и друго, који је требало прихватити, истоварити (претворити) и упутити корисницима. За организацију саобраћаја и транспорта, према наредби Врховног штаба НОВ и ПОЈ од почетка 1944. одговарали су саобраћајни органи корпусних војних области и ови органи њима потчињених команди. Будући да је јадранска обала била у надлежности команде 8. корпуса, ова команда је, да би решила повољније питање организације саобраћаја у условима преласка са поморског на копнени саобраћај, наредила сплитском војном подручју да формира Секцију за поморски саобраћај, а за руководиоца секције поставила је Анђела Лукина. ³⁷⁷

Саобраћајем на мору руководио је Одсек за поморски саобраћај Штаба Морнарице. Пошто сви поступци око координације и надлежности у раду саобраћајних органа команде Морнарице и 8. корпуса нису били регулисани, а потребе за сарадњом су биле све веће, команда војне области 8. корпуса-саобраћајни одсек, августа 1944, команди Сплитског војног подручја дао је следеће објашњење: „Поморски део улази у компетенцију Саобраћајне секције где ради у оквиру потребе поморског саобраћаја. За свој рад је одговоран поменутој секцији. Са поморском секцијом при Штабу Морнарице ... се треба споразумевати.“ ⁸

Ослобођењем целе Далмације и оспособљавањем лука и пристаништа за пријем и истовар материјала, октобра 1944. одлуком Врховног штаба НОВ и ПОЈ, формирана је Јадранска комисија за пријем материјала од савезника, са седиштем у Сплиту. При овој комисији налазили су се делегати појединих команди већих јединица, који су примали материјал за своје комадне, старали се за пребацивање примљеног материјала до база својих јединица у унутрашњост земље и организовали транспортовање расположивим транспор-

³⁷⁶ Исто, стр. 349-351.

³⁷⁷ Архив ВИИ, К. 1891—1, ф.4, д.19.

³⁷⁸ Архив ВИИ, К.1891-2, ф.4, д.19.

тним средствима морским или сувоземним путевима. Јадранска комисија је у свом саставу имала Саобраћајни одсек и своју Аутомобилску чету.³⁷⁹

Почетком новембра почело је успостављање саобраћаја цивилним бродовима са отоцима. На тражење Саобраћајне секције Шибенског војног подручја, Саобраћајни одсек војне области 8. корпуса дао је сагласност за успостављање саобраћаја са отоцима, уз напомену да се за то тражи сагласност III поморског обалског сектора.³⁸⁰

Саобраћајни орган Врховног штаба НОВ и ПОЈ није учествовао у решавању проблема насталих око транспортовања материјала из савезничке војне помоћи, као ни касније када је дотуран други материјал у унутрашњост земље.³⁸¹

Саобраћај и транспорт на рекама

На нашим унутрашњим водама (рекама и каналима) уздужни саобраћај организован је на већим рекама, углавном Дунаву и Сави, а попречни на овим и другим мањим рекама (Дрина, Драва, Купа, Уна и др.).

У односу на 1943. годину када су превозења вршена углавном преко река, у овој години, коначним ослобођењем источних делова земље, организују се и превозења дуж река, те органи који ће таквим саобраћајем управљати.

Половином септембра 1944. на Фрушкој Гори је формирана права морнаричка чета, која је поред извођења борбених дејстава у захвату реке, одржавала саобраћај преко Дунава код Нештина и Крчедина.³⁸²

У ослобођеном Београду, 2. новембра 1944. формирана је Команда речне пловидбе, као орган Повереништва за саобраћај НКОЈ, која је у оперативном погледу била потчињена Штабу морнарице НОВЈ (командант потпуковник Јурај Боначи, комесар Душан Милета). Поред борбених задатака, Команда речне пловидбе руководила је целокупним саобраћајем на Дунаву и Сави. Ова команда имала је морнаричке базе у Кладову (формирана 12. октобра 1944. са задатком да ради на организацији речног саобраћаја на Дунаву), Новом Саду и Шапцу. Базе су имале речне ратне и помоћне бродове. Њихов задатак је био да обезбеђују пловидбу на Дунаву, Сави и Тиси и да, у садејству са совјетском Дунавском речном флотилом, обезбеде пловидбу и пребацивање људства и материјала на тим рекама, за борбу против непријатељске групације на Сремском фронту.³⁸³

³⁷⁹ Архив ВИИ, К.59, ф.5, д.2 и К.59, ф.14, д.18.

³⁸⁰ Архив ВИИ, К. 1891-3, ф.1, д.6/1.

³⁸¹ Митар Вујовић, Економска служба Врховног штаба НОВ и ПОЈ 1941-1945, ВИНЦ, Београд, 1990, стр. 161.

³⁸² Војна енциклопедија I, књ. 8, изд. 1966, стр. 516.

³⁸³ Никола Анић, Секула Јоксимовић, Мирко Гутић Народнослободилачка војска Југославије, Војноисторијски институт, Београд, 1982, стр. 404.

Пошто су Немци при повлачењу порушили остатак мостова и пловних речних прелаза, од бродараца су формиране војне радне групе за рашчишћавање пролаза и уклањање препрека, како би се обезбедио пролаз пловним јединицама Црвене армије, које су спроводили наши бродски крмари од Прахова до Будимпеште и даље ка Бечу. Поред уздужних, бродарци су обезбеђивали и попречна превозења на Дунаву и Сави, а она су била организована на више места - на Дунаву у Прахову, Кладову, Панчеву, Београду, Земуну, Вуковару, Бездану и Батини, а на Сави у Шапцу, Сремској Митровици и Брчком. На Тиси су прелази били организовани у Тителу и Старом Бечеју. На пловним објектима - бродовима, скелама и чамцима - старешине су били капетани ЈРБ, а они су руководили саобраћајем на Дунаву. Речним саобраћајем у Кладову и Прахову руководио је капетан ЈРБ Стеван Петеј, а у Тителу је руководилац био Стеван Грубор. За чишћење бачких канала формирана је група коју су водили капетани ЈРБ Димитрије Јовановић и Богдан Љешковић. Група од 20 бродараца радила је на оспособљавању кратких дрвених мостова који су били порушени дуж Великог бачког канала, уз помоћ сеоских општина и добровољним радом мештана. Циљ је био да се каналом обезбеди пролаз бродовима совјетске армије, али је падом Вуковара престала потреба за овим. Људство ЈРБ, које није било укључено на пловним објектима, било је ангажовано на рашчишћавању пристаништа у Новом Саду, Београду, Панчеву, Смедереву, Великом Градишту, Кладову и Прахову. Мост на Дунаву према Панчеву био је порушен, па је постављен понтонски мост на коме се дежурали капетани ЈРБ. Због мина, које су Немци поставили при повлачењу, а од којих је страдало неколико бродова, крајем децембра 1944. организована је осматрачка противминска служба. Осматрање је било организовано по секторима, у чијем су саставу биле осматрачке станице. Тако су на сектору Београд - Гроцка осматрачке станице биле у Вишњици, Панчеву, Ритопеку и Гроцкој. Станице су биле размештене по селима, а имале су 8-12 младих морнара. Старешина овог сектора био је капетан ЈРБ Андрија Кликовац, а његов помоћник капетан ЈРБ Димитрије Јовановић. Седиште старешина сектора било је у Београду и они су имали моторни чамац на располагању, који је био наоружан.

Старешина сектора је био дужна да свој сектор обиђе једном седмично. Свака бродска противминска станица имала је командира, а сви морнари у саставу станице били су наоружани. Од Београда до Новог Сада била су два осматрачка минска сектора, а низводно од Београда три - у Смедереву, Великом Градишту и Голупцу.

На Сави није било минског осматрања, али су капетани, који су пловили овом реком, упозоравани на заостале пловне мине.³⁸⁴

Обимнија превозења на Дунаву и Сави извршена су у току 1945. године. ради снабдевања јединица 1, 2. и 3. армије.

³⁸⁴ Димитрије Јовановић, капетан ЈРБ из Београда, сећања.

Већа попречна превожења извршена су на реци Дрини. Од 25. децембра 1944. до 3. јануара 1945. преко Дрине је код Зворника превезено разним пловним средствима преко 42.000 бораца и старешина НОВЈ, преко 900 запрежних кола, 2.300 грла стоке и око 300 тона разног материјала.³⁸⁵

Пошто се под превожењем на рекама подразумевају сви партизански преласци преко река који нису имали карактер формисања, то се у овом поглављу не бавимо преласцима преко водених токова великих јединица НОВЈ.

Ваздушни саобраћај и транспорт

Од друге половине 1943. савезници су организовали дотур најнужнијих материјалних потреба НОВЈ ваздушним путем. Транспортна авијација базирала је на аеродрому Фођа у Италији и била је састављена од једне транспортне групе западних савезника и једне совјетске групе. Задатак тих група био је да превозе ратни материјал и опрему у циљу снабдевања јединица НОВЈ, да превозе рањенике са аеродрома на слободној територији Југославије у болнице у Италији, превозе старешине НОВЈ, курире и друго.

У току 1944. на територији Југославије организовано је више импровизованих аеродрома, на које су се спуштали савезнички авиони. Такви аеродроми били су: у Словенији - Козариште и Красинец; у Хрватској - Вргин Мост, Гацко поље, Крбавско поље, Бучањ, Милошевац, Дарувар, Воћин; у Босни и Херцеговини - Тичево, Сански Мост, Медено поље, Благај, Равно, Османци; у Црној Гори - Брезна, Његовуђа, Пљевља, Беране; у Србији - Мирошевац, Косанчић, Сокобања, Шуљина, Карловчић итд.

На неким аеродромима формиране су тзв. авио-базе. Крајем јула 1944. на аеродрому код села Његовуђа на Жабљаку формирана је 3. авио-база, а почетком септембра код Берана 4. авио-база. Авио-базе су имале задатак да прихватају и отпрамају пошиљке савезничке војне помоћи које су допремане авионима. Преко њих је обављана и евакуација рањеника и болесника НОВ и ПОЈ ради лећења у Италији, остваривана је курирска веза, а у одређеним ситуацијама и превоз људства и материјала. Преко Базе НОВЈ у Барију, 10. новембра 1944. пребачена је совјетска војна мисија при Главном штабу НОВ и ПО Србије, на аеродром Косанчић (село) близу Лесковца.³⁸⁶

Ратни материјал и опрема дотурани су слетањем транспортних авиона на аеродроме или су ова средства избацивана из авиона помоћу падобрана. У лето 1944. на тај начин довезене су извесне

³⁸⁵ Чедомир Друловић, Неки проблеми саобраћајне службе у НОР-у, Војнотехнички гласник, број 4/1959.

³⁸⁶ Митар Вујовић, Економска служба Врховног штаба НОВ и ПОЈ 1941-1945, ВИНЦ, Београд, 1990, стр. 194, 195.

количине наоружања и војне опреме за јединице Главног штаба Србије, Македоније и Војводине. Влада СССР-а донела је 6. маја одлуку да се у селу Калиновик, у области Виноградске, организује база за дотур материјала помоћи НОВЈ. Међутим, дотур из ове базе био је ограничен, јер је база била удаљена од Југославије око 1.300 км, авиони су могли мало да понесу, а и релативно мали број су савезници могли ангажовати за ове потребе.³⁸⁷

Војна мисија НОВЈ у СССР-у наишла је на разумевање и спремност да се Југославији изађе у сусрет, али је ограничавајући фактор био транспорт. О томе је шеф војне мисије НОВЈ у СССР-у (Москви), генераллајтант Велимир Терзић, у свом извештају врховном команданту НОВ и ПОЈ, почетком јуна 1944. писао: „Најтежи и једини проблем у погледу снабдевања наше војске, јесте транспорт материјала за Југославију... Као што знате, авионима се могу пребацивати само мале количине. Ваздушни пут је веома дуг и скопчан са великим ризиком и губитком авиона, а у овој ситуацији, они немају довољно авиона. Зато ће се тежити снабдевања пренијети морским путем преко Барија, не прекидајући снабдевање ваздушним путем.³⁸⁸ Пре тога, маја 1944, наша војна мисија у СССР-у је обавештена да су Совјети добили сагласност Енглеза да користе луку и аеродром у Барију за дотур своје војне помоћи у Југославију. Тако је из СССР-а, преко Ирана и Персиског залива (лука Бендершати-пур) бродовима дотурен део совјетске војне помоћи за НОВЈ до Барија, а потом југословенским бродовима и совјетским авионима до искрцних места у Југославији.

После освајања Румуније и капитулације Бугарске, базе Совјетске армије биле су ближе Југославији. Главне базе, преко којих је остваривано дотурање совјетске војне помоћи, биле су смештене у Крајови и Софији. За дотур су тада коришћене све врсте транспорта

- путни, железнички и речни. Део совјетске помоћи и даље је дотуран авионима, нарочито у неослобођене делове земље или приликом хитних испорука, а совјетска транспортна ваздухопловна ескадрила из Барија дејствовала је до краја рата.³⁸⁹

Материјал, који је авионима и бродовима дотуран јединицама НОВЈ на територију Југославије, додељен је по распореду које је сачинио Врховни штаб НОВ и ПОЈ, а поступак око преузимања, истовара обезбеђивања превоза и утовара регулисали су главни штабови република. Тако је Главни штаб Хрватске 18. августа 1944. прописао да код доласка више авиона на аеродром треба имати две екипе од 8 до 10 војника за истовар материјала из авиона и одношење истовареног терета на одређена места. Код сваког истовара материјала, уз шефа екипе за истовар требало је да буде представник јединице која прима материјал, како би се одмах могли утврдити недостатци у паковању и друго.³⁹⁰

³⁸⁷ Група аутора, Интендантска служба у НОР-у 1941-1945, ВИЗ, Београд, 1973, стр. 201.

³⁸⁸ Митар Вујовић, Економска служба Врховног штаба НОВ и ПОЈ 1941-1945, ВИНЦ, Београд, 1990, стр. 202.

³⁸⁹ Исто, стр. 195.

³⁹⁰ Група аутора интендантска служба у НОР-у 1941-1945, ВИЗ Београд, 1973, стр. 202.

Шест дана после ослобођења Београда, 26. октобра, за употребу је био спреман и земунски аеродром, а први авиони слетели су наредног дана. Наредбом Врховног штаба за формирање Штаба ваздухопловства НОВЈ, од 29. октобра 1944, за организацију ваздушног саобраћаја формирано је Одељење за ваздушни саобраћај, а за његовог начелника именован пуковник Јевреме Бјелица.³⁹¹

Без обзира на све тешкоће, ваздушним транспортом су пребачене знатне количине ратног материјала. Организација прихвата савезничке војне помоћи, прилагођавана је конкретним приликама. Због непостојања копнених веза са савезницима, до спајања фронта у јесен 1944, ваздушно-поморски путеви дотура били су лако рањиви и ризични, па ни с те стране војна помоћ у почетку није могла бити ни сталан нити поуздан извор снабдевања све бројније Народноослободилачке војске Југославије.³⁹² И пред свих тешкоћа и недостатака, ваздушни саобраћај и транспорт имали су значајну улогу у снабдевању јединица НОВЈ и евакуацији. Будући да НОВЈ у то време није располагала сопственом транспортном авијацијом, ту је улогу на себе преузела савезничка авијација. На молбу Врховног штаба НОВ и ПОЈ, од 1943. до краја рата, савезничка транспортна авијација извршила је око 8.640 авио-полетања, превезла на слободну територију 16.469 тона разног материјала и евакуисала 19.000 људи, од којих 12.000 рањеника и болесника.³⁹³ Само у јулу 1944. Совјети су ваздушним путем транспортовали преко 80.000 тона разног материјала и то из Калиновке преко 36.000 тона, а из Барија преко 47.000 тона.³⁹⁴

На састанку у Казерти, између маршала Тита и генерала Вилсона, августа 1944, командант БАФ-а изнео је податак да је у мају извршено 900, у јуну 1.600, а у јулу 1.200 летова за Југославију.

Евакуацију рањеника са територије Југославије вршила је транспортна група западних савезника из састава 281. ВИНГ-а, совјетска транспортна група мајора Јарамазова, а од половине марта 1945. у томе су учествовале и наше транспортне групе.³⁹⁵

Обука старешина и возача

Обука возача моторних возила-аутомобила и камиона, у 1944. години је почела организовано да се изводи у школама и на курсевима у земљи и иностранству. За возаче су обучавани углавном презравели борци НОВЈ, који су као рањеници пребачени на лечење у Италију, као и припадници југословенских народа, који су

³⁹¹ Ваздухопловство у НОР-у Југославије, команда РВ Земун, 1965.

³⁹² Митар Вујовић, Економска служба Врховног штаба НОВ и ПОЈ 1941-1945, ВИНЦ, Београд, 1990, стр. 195.

³⁹³ Јован Вукотић, Стварање и уређење слободне територије у НОР, Привредна штампа, Београд, 1981, стр. 204.

³⁹⁴ Група аутора Интендантска служба у НОР-у 1941-1945, ВИЗ, Београд, 1973, стр. 319.

³⁹⁵ Ваздухопловство у НОР-у Југославије, команда РВ Земун, 1965.

³⁹⁶ Исто, стр. 249-252.

се у разним околностима нашли ван земље, углавном у Италији, а неки и у Африци.

Наставници-инструктори били су малобројни возачи бивше југословенске војске (БЈВ) и предратни власници аутомобила и гаража у Југославији, као и бројни припадници југословенских народа који су се, као припадници БЈВ и италијанске војске нашли у иностранству. Још почетком 1942. у логору Агами крај Александрије постојао је Гардијски батаљон Врховне команде БЈВ, који је имао око 500 људи. Од њих је 2/3 било Словенаца из Истре и Словеначког приморја, бивших припадника Италијанске војске, 1/3 Срба, сакупљених са свих страна и 16 Хрвата. Батаљон је, поред застарелог наоружања, имао и 9 камиона. Предвиђено је да се батаљон претвори у савремену оклопну јединицу, па је наређено да се цео батаљон обучи за шофере, ради лакшег преласка на борна кола. Циљ је био да се ово људство сачува за дејство у Југославији, било у борним колима или као шофери на аутомобилима.³⁹⁷

Иако је База НОВЈ у Италији још у прошлој години предузимала неке мере за обуку возача аутомобила, школа је на тлу Италије почела са радом у другој половини 1944, уз сагласност и материјалну помоћ савезника. Одлука о томе донета је на конференцији између врховног команданта савезничких снага у Средоземљу и маршала Тита, одржаној 10. августа 1944. Поред осталих питања која су разамтрана на Конференцији, под тачком „Обука возача камиона, генерал Вилсон је „нагласио значај обучавања једне знатније групе возача камиона да би се могли користити у време када обални појас Југославије буде доступан савезничким снагама и када се материјал и намирнице буду могли допремати поморским путем и када се за маршала Тита буду могли набавити камиони којима би се вршила дистрибуција тог материјала.

„Генерал-лајтнант Кларк (начелник административне управе ВК савезничких снага) је предложио да се једна група од 100 југословенских возача упути у Италију на обуку и да они треба да буду таквог квалитета да би се могли касније задржати као инструктори за нове групе које би биле упућене. Маршал Тито се сложио да упути југословенско особље на обуку возача камиона, у складу са оним што је изнио ген. лајтнант Кларк.³⁹⁸

Одмах по доношењу такве одлуке, у августу 1944, у Гравини је формирана Ауто-школа НОВЈ. За команданта школе одређен је Славко Вулелија, борац од 1941, за политкомесара Јосип Месарић, за његовог помоћника Мате Раос, а за помоћника команданта Франц Бичек. За омладинског руководиоца одређен је Душан Обрадовић, а технички официр постао је Карло. Ауто-школа је имала 5 наставних чета, радионички вод, интендантско и санитетско одељење. У свакој чети било је 95-110 слушалаца, а за обуку је од савезника добијено око 70 моторних возила разних марки и типова (Додге, ГМЦ, Бетфорд, Џип, мотоцикл...). Курсисти су били углавном

³⁹⁷ Зборник, том 14, кн>. 1, док. 2.

³⁹⁸ Јосип Броз Тито, Сабрана дела, том 22, Комунист, Београд, стр. 313.

борци НОВЈ, већином прездравели рањеници. Инструктори су, за обуку из вожења, у почетку били само возачи из расформираног ауто-батаљона БЈВ у Каиру, а касније и курсисти који су завршили обуку у претходним класама. Један број искусних возача и аутомеханичара, углавном Словенаца и Далматинаца, дошао је из земље. Обука је трајала око три месеца. Наставне чете делиле су се на групе, а свака чета је имала своју орагнизацију обуке. Већа пажња поклањана је практичној обуци. Саобраћајни прописи нису изучавани. Обука из вожења извођена је прво на мењажу (аутодрому), а касније на путевима. Мањаж није био уређен, али је имао природне услове: неравнине, разне препреке, мостове, тако да је то обезбедило потребне услове за обуку возача за рат. Курсисти су обучавани и за вучу оруђа. Испити из вожње полагани су на путовањима која су трајала 5-6 дана, ишло се до Сицилије, Напуља, Рима, а возило се и дању и ноћу. Испит се полагао код више наставника, а кандидати су у току полагања прелазили са једног возила на друго. Испит је кандидат положио само ако је добио задовољавајућу оцену код свих наставника. За полагање испита бирани су путеви са мањим интензитетом саобраћаја, јер су се главним путевима кретале непрекидне колоне савезничких армија ка фронту.

Материјално обезбеђење за теоријски део обуке било је врло слабо. И резервних делова за оправку возила која су коришћена у настави није било, па се оно што је требало налазило на „гробљу“ аутомобила енглеске војске. Успех у обуци био је загарантован, јер су сви курсисти врло озбиљно схватили свој задатак, па су учили и у слободном времену. До краја 1944. обуку је завршила једна класа, из чијег су састава изабрани инструктори за следеће класе, а остали су упућени са возилима у земљу или су распоређени на дужностима у бази НОВЈ као возачи. Обука у Ауто-школи настављена је у 1945.³⁹⁹ године. Последња класа курсиста завршила је обуку фебруара 1945. Са примљеним возилима и натовареним материјалом за НОВЈ, у луци Бари су укрцани у брод „Љубљана“ и превезени до Сплита. Из земље је, почетком 1944, по наређењу Врховног штаба, из јединица упућивано стручно људство у Италију, које је, са онима који су тамо обучавани, требало да преузме ратну технику коју су савезници ставили на располагање НОВЈ. Крајем јануара 1944. Врховни штаб је доставио наређење ГШ Словеније да авијатичаре и остало техничко особље упути преко Виса у Италију: „авијатичаре, шофере, тенкисте, механичаре, морнаре, шаљите на отоке на Италију... најнужнији број задржите ... офицере задржите“⁴⁰⁰...“ Наређење сличне садржине Врховни штаб је, у другој половини фебруара 1944, доставио ГШ Хрватске, да све припаднике НОВ и ПОЈ ваздухопловне, тенковске и возачке струке, хитно упути штабу 5. корпуса НОВЈ, ради упућивања у Совјетски Савез на обуку за пријем материјала..... ■ Најхитније“, каже се у наређењу, „упутите у Штаб 5. К сво ваздухопловно, тенковско и шоферско особље, без

³⁹⁹ Сећање Славка Вулелије, команданта Ауто-школе у Гравини, Италија.

⁴⁰⁰ Зборник, том II, књ. 11.

обзира на коме се положају налази. Од овог људства изузет је најнужнији број шофера. Не смете никога задржати, а оне који се налазе на путу за Италију, вратите натрег у штаб 5. К".⁴⁰¹ Фебруара 1944. из Ауто-батаљона ГШ Хрватске, на курс за возаче тенкова у Италији упућено је око 70 возача.⁴⁰²

У току ове године и на територији Југославије почела је организована обука шофера. Обука је прво извођена на краћим курсевима, који су трајали по неколико дана, а онда су формиране ауто-школе са дужиим трајањем. Школе су организоване по упутствима ГШ, или су то самоиницијативно предузимале команде корпуса, односно КВО. Курсеви и школе за обуку шофера, углавном су организовани на територији Хрватске.

Када је половином јуна 1944. формиран Ауто-тенковски батаљон, у ауто чети овог батаљона организовано је стручно усавршавање возача камиона. Обука је најпре извођена по групама, у рејонима где су возила била смештена, а касније, када су возила прикупљена на једном месту, обука је организована у оквиру чете као целине. За обуку нових возача, Штаб Ауто-тенковског батаљона формирао је у августу курс за обуку возача камиона у Глини. Наставник стручне обуке био је Александар Калчан, а борбене обуке Вукашин Накарада. За практичну обуку у вожењу камиона додељено је по 15 км за сваког курсисту. После завршене обуке људство је распоређивано за помоћнике возача камиона и, под контролом возача, стицало је праксу за самостално управљање возилима.⁴⁰³

Поводом отварања шоферског курса, Технички отсек КВО 6.К је, половином септембра 1944. доставиоо распис свим командама ВП, којим их обавештава да се курс организује у Звечеву и да ће трајати 8 дана. „У ту сврху, каже се у распису, свако подручје упутиће 7 другова који имају воље и увјете да ће се у том правцу развијати, уједно да су одани нашој борби. Према томе ћете изабрати такове другове, а без обзира у којој јединици да се налазе и не требају имати никакву стручну спрему".⁴⁰⁴

Командант курса је 5. новембра 1944. известио Саобраћајни отсек ВО 6.К да први курс завршава обуку 15. XI предлаже састав комисије за испите, као и начин како стимулирати слушаоце. Пошто у то време других могућности није било, командант курса предлаже да се најбољим слушаоцима додељује нова одећа и обућа.⁴⁰⁵

Ауто-секције Саобраћајног одсека Војне области 6. корпуса доставила је 3. новембра 1944. Новоградишком војном подручју допис којим их обавештава да ће у Пакрацу почети са радом шоферска школа са 100 полазника. Задатак Новоградишког војног подручја је да обезбеди смештај за слушаоце у Пакрацу.⁴⁰⁶ У децембру 1944.

⁴⁰¹ Зборник, том II, књ. 12, док. 83.

⁴⁰² Вељко Дракулић, Рад саобраћајне службе на територији Хрватске, Војнотехнички гласник, број 7/1961.

⁴⁰³ Вујо Видаковић, Први тенковски батаљон, ВИНЦ, Београд, 1988, стр. 238.

⁴⁰⁴ Архив ВИИ, К. 1751-2, ф.1, д.21/1.

⁴⁰⁵ Архив ВИИ, К.1752, ф.1, д.14/1.

⁴⁰⁶ Архив ВИИ, К. 1752-1, ф.1, д.9/1.

у ауто-школи се налазило на обуци 76 возача, 30 подофицира и 25 саобраћајних повереника. Повереници су били руководиоци официјерског ранга, који су се припремали за рад у командама војних подручја и командама места. Свака група имала је свој наставни програм, а наставу код свих је изводило 7 наставника.⁴⁰⁷

Према сећањима једног од слушаца, обука је почела у Звечеву, а када је ослобођен Пакрац, премештена је тамо. Сви слушаоци који су положили испит за шофера добили су „Војно-шоферску карту“⁴⁰⁸ Исте јесени и у 4. и 8. корпусу формирани су курсеви за обуку возача моторних возила.

На територији војне области 4. корпуса, у првој половини новембра 1944. почео је са радом курс „Шоферски и саобраћајне милиције“, у Глини, где је обуку завршила прва група слушаца. Друга и трећа група, због честих испада непријатеља, најчешће из Петриње, морала је за време обуке да мења локацију. Једно време курс је радио у Топуском, док је трећа група обуку завршила у Карловцу, по његовом ослобођењу. „Саобраћајна милиција“ обучавана је заједно са возачима само на првом курсу, а касније су обучавани само возачи. Обука је трајала око два месеца. У првој класи било је укупно 56 другова и другарица, од чега на шоферском курсу 33, а на курсу „саобраћајне милиције“ 23 слушаоца. У другој и трећој класи било је око 50 слушаца. Већина слушаца била је пореклом са села, било је и оних који нису завршили ни 4 разреда основне школе, али су и они, иако под тешким ратним условима, са успехом савлађивали доста обимно градиво и испите положили са одличним и врло добрим успехом. Најбољи су били слушаоци првог курса, јер су испит положили са одличним успехом, иако су због недостатка возила и горива возили само око 100 км. Руководилац курса био је поручник Милан Миљевић, предратни шофер из Топуског, комесар курса је био Јожа Франелић, родом из Сушака, а њега је заменио Ковачевић, рођен у Војнићу. Наставници из вожења били су Гојко Ергарац родом из Глинице и Милан Хољевац из Слунја. Руководилац курса, Миљевић, уједно је био и наставник из теоријског дела познавања мотора и из вожње. У наставном програму за „саобраћајну милицију“ главни предмет био је „регулација саобраћаја на путу и у граду“, а слушаоци су, поред осталог, имали и предавања из криминологије.⁴⁰⁹

Пошто је недостатак старешинског кадра за аутомобилске јединице био све израженији, ГШ Хрватске је јула 1944. у Топуском формирао курс за оспособљавање старешина за аутомобилске јединице. Курс је трајао 25 дана. Следећи курсеви били су у Глини и трајали су по 45 дана.⁴¹⁰ Саобраћајни одсек Војне области 8. корпуса, половином новембра 1944, у вези обуке возача, командама војних подручја, упутио је допис следеће садржине: „Команда подручја упутиће

⁴⁰⁷ Вељко Дракулић, Рад саобраћајне службе на територији Хрватске, Војнотехнички гласник, број 7/1961.

⁴⁰⁸ Душан Шоронда из Нове Градишке, сећања.

⁴⁰⁹ Милан Миљевић, старешина курса у Глини, сећања.

⁴¹⁰ Вељко Дракулић, Рад саобраћајне службе на територији Хрватске, Војнотехнички гласник, број 7/1961.

допис свим командама места да упуте људство за шоферско-мотористички курс, а допис ће подесити тако да свако подручје упутити по 10 (десет) слушаоца. Похађачи курса по могућности треба да имају следеће особине: да је занатлија (по могућности), старији борац, одан НОБ-у, стар 17-24 год. физички јак, доброг вида, доброг слуха".⁴¹¹

У Сплиту је, крајем децембра 1944, била Ауто-школа ГШ Хрватске. Команда школе тражила је од војне области 8. корпуса да обавесте све своје јединице да не заустављају возила на којима је истакнут натпис „ауто-школа“, како су сва њихова возила била обележена.¹² Саобраћајни одсек војне области 8. корпуса децембра 1944. тражио је од команде места Сплит да упутити Јерка Дупланчића ауто-школи за руководиоца курса, али се из документа не види на чију се ауто-школу то ондоси.⁴¹³

Од половине 1944. у Словенији је радила Подофицирска школа, у којој су при крају рата обучавани и саобраћајни подофицири. Официрска школа ГШ НОВ и ПО Словеније је крајем децембра 1944. имала више одељења. До краја рата је на тенковско-шоферском одељењу било 7 течајева, са 175 слушалаца. Прометно одељење Официрске школе ГШ НОВ и ПО Словеније имало је само један курс, на коме је било 52 слушалаца.⁴¹⁴

Прве три године рата јединице НОВ и ПОЈ попуњаване су углавном добровољцима. На II заседању АВНОЈ-а донета је одлука о увођењу опште војне обавезе, која је обухватала све грађане од 18 до 50 година, али се она почела широко примењивати од друге половине 1944.

У циљу обуке мобилисаног људства, Врховни штаб, је крајем децембра 1944, наредио да се формирају допунске бригаде и регрутни центри. Регрутни центри имали су око 2.000 људи, а обука је трајала око два месеца. У њима су се, поред осталих специјалности, обучавали и возачи моторних возила - шофери.⁴¹⁵ По ослобођењу источних крајева Србије, из редова мобилисаних бораца тражени су добровољци који би се обучавали за шофере. Они који су се јавили упућивани су у Крагујевац (из источне Србије), где је у објектима Војно техничког завода организована обука. Сви кандидати за шофере били су подељени у четири чете, а свака чета имала је око 100 војника. Овде је, углавном, извођена теоријска обука, јер возила за обуку извожења није било довољно. После завршетка обуке у Крагујевцу, која је трајала око 3 месеца, практични део - вожења - требало је наставити у Сплиту, али се до њега није могло доћи преко још увек окупираних делова наше земље. Решење је нађено тако што су кандидати пребачени из Београда савезничким авионима у Бари (Италија), а оданде бродо-

⁴¹¹ Архив ВИИ, К.1891-3, ф.1, Д.31/2.

⁴¹² Архив ВИИ, К.1891-4, ф.6, Д.15/1.

⁴¹³ Архив ВИИ, К.1891-1, ф.3, Д.10.

⁴¹⁴ Народноосвободилна војна на словенском, Војашко згодвински институт ЈЛА, Љубљана, 1978, стр. 817 и 819.

⁴¹⁶ Никола Анић, Секула Јоксимовић, Мирко Гутић, НОВ Југославије, Војноисторијски институт, Београд, 1982, стр. 529.

вима у Сплит. У Сплиту је обука из вожења трајала око 2 месеца, а онда су кандидати полагали испит. Они који су испит положили задуживани су са возилима и укључивани у постојеће ауто-јединице, или су формиране нове.⁴¹⁶ У ослобођеном Београду, одговорна за функционисање аутомобилског саобраћаја била је Ауто-команда НОВЈ. Требало је прикупити заплењена моторна возила, формирати ауто-јединице, обучити возаче. У то време у Београду се налазио један аутомобилски пук Совјетске армије, који је имао око 800 моторних возила. Ова возила је требало да буду предата НОВЈ, али је командант пука тражио да види формирану јединицу (старе-шине и возачи), а да ће возила бити предата тек када се установи да су возачи способни за сигурну вожњу.

Пошто је возаче требало што пре оспособити, командант Ауто-команде, пуковник Артур Хрибар, наредио је да се формира Ауто-школа која ће сваких 15 дана избацити по једну класу нових возача. Наредио је, такође, да се за 15 дана напише уџбеник за аутомобил и то само за возила ЗИС и ГАЗ, јер ће то, како је командант рекао, бити наша возила.

За организацију школе и обуку возача, командант Ауто команде задужио је потпуковника Велимира Станковића, потпоручника Бранислава Моравца и наредника БЈВ Милојицу Баралића. Сви они су у БЈВ припадали ауто-возарској струци.

У врло тешким условима, јер је требало пре свега поправити зграде порушене бомбардовањем, у које је требало сместити школу, са око 15 возача из Београда који су се јавили на оглас објављен у „Политици уз велике напоре задатак је извршен и почетком децембра 1944. стигло је око 180 омладинаца, већином Скојеваца из Београда и унутрашњости и настава је почела. Настава је, углавном, била из описа аутомобила, технологије горива и мазива и пешадијског стројевог правила. Обука из вожења није се могла изводити јер није било аутомобила. Обука возача трајала је око 3 месеца, а не 15 дана како је било наређено, а по завршетку возачи су распоређени у јединице, док је један број отишао у тенковску школу за слушаоце, која је пролеће 1945. формирана у Београду.

Пошто је возача за аутомобиле и тенкове требало све више, Штаб Ауто-команде НОВЈ сматрао је да се обука може изводити и у нижим јединицама. У том циљу 30. децембра 1944. доставио је распис свим командама корпуса. У акту достављеном Штабу 12. корпуса НОВЈ каже се да корпус, према прикупљеним подацима, за 2-4 месеца може обучити око 200 шофера. У прилогу акта достављен је и план и програм курса за шофере, према коме обука траје два месеца, односно најмање 50 радних дана, од којих 22 дана за теоријску наставу, а 28 за обуку из вожења аутомобила. По завршетку шоферског курса, речено је, шофери се не могу одмах распоредити као возачи на теретним аутомобилима, већ треба да буду најмање 15-20 дана помоћници возача.

⁴¹⁶ Миодраг Милојевић, шофер, из села Берчиновца, Књажевац, сећања.

⁴¹⁷ Бранислав Моравец, наставник у Ауто-школи, сећања

Предмети на курсу за обуку бораца-шофера били су: 1) Опис и познавање аутомобила, 2) Технологије, 3) Саобраћајна служба, 4) Вожење аутомобила и мотоцикла, 5) Општа ратна служба, 6) Ратна служба моторизованих јединица, 7) Егзерцирна правила, 8) Наоружање, 9) Настава гађања и 10) Политичка настава. Први курс требало је да почне са радом 15. јануара, а да се заврши 15. марта

1945. Ниже команде НОВЈ актом су обавештене да се при Ауто-команди НОВЈ формира Школа за аутомобилске официре, која ће трајати 2,5 месеци. У Школу треба упућивати војнике, командире и команданте батаљона из оперативних јединица, првенствено оне који су рањавани и нису способни за пешадијске јединице, а по могућности да су шофери, механичари и машински техничари и желе да служе у моторизованим јединицама.

Школа је требало да почне са радом 15. јануара 1945. и трајала до краја марта. Друга класа почела је 1. априла и трајала до 15 јуна, трећа класа од 16. јуна до краја августа, а четврта од почетка септембра до половине новембра 1945. Међутим, школовање прве класе није почело како је предвиђено, већ нешто касније.⁴¹⁸

У Македонији је обука возача извођена у Ауто-бригади ГШ Македоније. ГШ Македоније 28. децембра, доставио је наређење о настави команди 15. корпуса и свим дивизијама. „Други одсек - пише у наређењу - „врши обуку стручњака, међу којима постоји и школа за велосипедисте и моторциклисте која се изводи при Ауто-бригади ГШ Македоније. Школа се образује у .. граду Скопљу. Иста почиње 27. II. 1945. а завршава 19. III. 1945. За школу ће свака бригада да упути по 4 друга, а сваки штаб дивизије по 4 друга, тако да сви буду 25. II. 1945. у Скопљу. Обука се врши за курирску службу. За стручну обуку одговара штаб Ауто-бригаде“⁴¹⁹

Основна обука кандидата за возаче, бораца НОВЈ, у току 1944. организована је и извођена на иницијативу саобраћајних органа главних штабова (ГШХ) и појединих корпуса, углавном на територији Хрватске (4. 6. и 8. корпуса). Курсеви и ауто-школе трајали су од неколико дана до неколико месеци, често су, под притиском непријатеља, премештани, али су ипак обезбеђивали неопходан број возача за потребе ГШ, штабова корпуса и неких дивизија.

По завршеној основној обуци, где се инсистирало на практичној обуци за сигурно управљање возилом, један број возача, распоређиван је у постојеће аутомобилске јединице, батаљоне и чете, у којима је обука настављена, али су се, поред стручних, изучавали и други војни предмети. Како је обука возача у аутомобилским јединицама организована и извођена може се видети на примеру 1. аутомобилског батаљона ГШ Хрватске. Почетком фебруара 1944. команда Ауто-батаљона израдила је „План војно стручног рада за идући месец“ (фебруара). При изради плана полазило се од тога да борци нису били у оперативним јединицама те да са њима треба изводити борбену обуку, како би у случају потребе могли бранити“... наше камионе од непријатеља који су крваво стечени“. Обука се, према

⁴¹⁸ Архив ВИИ, К.589, ф.5, д.31/1.

⁴¹⁹ Архив ВИИ, К.232, ф.15, д.1/2.

том плану, изводила сваке суботе увече и сваке недеље после подне. Предвиђене су теме из војне дисциплине, стројевог правила, борбене обуке, упознавање са оружјем, а предвиђена су и гађања и то за оне који су били у оперативним јединицама са по два, а они који у њима нису били по три метка. Предвиђена је једна узбуна у току ноћи и заузимање положаја за одбрану камиона.

Стручна обука је планирана да се изводи једном недељно а, речено је, по могућности и више. Углавном се састојала из познавања и одржавања моторних возила.⁴²⁰

Поред редовне обуке свог људства, у 1. ауто-батаљону ГШХ. одржавани су и повремени курсеви ради обуке возача и аутомеханичара. Наставници су биле старешине Ауто-батаљона. На захтев ГШ НОВ и ПО Хрватске, команда Ауто-батаљона, 3. маја 1944, доставила је списак „стручних предавача“ који би држали предавања за време трајања курса у 1. ауто-батаљону.

Према мишљењу команде батаљона, предавачи могу бити: Франц Кучан, механичар, заменик команданта батаљона; Јожа Фарлан, механичар, командир 1. ауто-чете; Стипе Мандић, механичар, командир 3. ауто-чете; Срећко Дефранчески, млађи водник, механичар 1. ауто-чете; Анте Станчић, механичар, десетар у 1. ауто-чети; Марио Болха, механичар 2. ауто-чете; Франц Савник, управник радионице 2. ауто-чете, Иван Стошић управник радионице 3. ауто-чете и Никола Андрес, шофер у 3. ауто-чети.⁴²¹

Ауто батаљон ГШ Хрватске је касније преименован у 1. ауто-батаљон Команде позадине ГШХ, а крај рата је дочекао као Ауто-батаљон Главног штаба ЈА за Хрватску.⁴²²

Организација Телеграфско-телефонске везе и поште

Пошто је Врховни штаб НОВ и ПОЈ наредбом од 9. фебруара прописао структуру штабова корпуса и одредио саобраћајним органима КВО, поред осталог, да...“ воде све послове везе (телефон, телеграф, пошта)“, саобраћајни органи КВО и ВП предузимали су мере за организацију везе на својој територији. За извршавање ових задатака, саобраћајни органи су имали и јединице за везу. У КВО саобраћајни органи су могли имати чету за везу, а ВП је обично имало вод, ређе чету. У раду на организацији везе на територији коришћена је цивилна служба везе, а понекад и јединице везе оперативних јединица.⁴²³

Организацијом ТТ везе и поште на територији КВО руководи „поштанско-телефонска секција „Саобраћајног одсека КВО, а у ВП те

⁴²⁰ Архив ВИИ, К.115А, ф.2, д.12.

⁴²¹ Архив ВИИ, К.115А, ф.7, Д.12.

⁴²² Никола Ани*, Секула Јоксимовић, Мирко Гутић, НОВ Југославије, Војноисторијски институт, Београд, 1982, стр. 532.

⁴²³ Исто, стр. 423.

здатке извршава „поштанско-телефонски референт“ Саобраћајне секције ВП. У команди места посебно лице за ове задатке није постојало.

Будући да у вези са овим задатком није добила никаква друга упутства, команда војне области 8. корпуса, почетком априла 1944, издала је „Правилник за организацију релејних и телефонских станица“ на територији корпуса, те „упутство за рад саобраћајног референта“. Према одредбама тог Правилника, референт за саобраћај у војном подручју (шеф саобраћајне секције“) био је одговоран је за сав поштанско-телефонски саобраћај на територији подручја. Он је руководио свим радовима у вези поштанско-телефонског саобраћаја преко официра за везу, чији је рад контролисао референт за саобраћај. Официри за везу били су непосредно потчињени референту за саобраћај дотичног подручја, а њих је постављала команда КВО по властитој иницијативи или на предлог команде подручја. Референт за саобраћај трасирао је и подизао сталне и полусталне ТТ линије, при чему је за постављање стубова користио цивилно становништво. Исто тако, он је набављао и сакупљао сав материјал за везу, организовао релејне и телефонске станице и вршио непосредан надзор над њиховим радом. У сагласности са командом војног подручја, саобраћајни референт постављао је људство на релејне и телефонске станице и надзорнике ТТ линија. Саобраћајни референт организовао је и формирао чету за везу при команди војног подручја, водио бригу о стручној спреми људства и непосредан надзор над четом. Исто тако, он је организовао телефонске механичарске радионице и старао се о исправности централа и телефона. Референт саобраћаја војног подручја био је дужан да успостави и одржава лични додир са референтима саобраћаја суседних војних подручја и да сваког месеца доставља извештај о свом раду. Напоменуто је да тамо где још нису постављени саобраћајни официри све послове треба лично да преузму команданти војних подручја.⁴²⁴

Јула 1944. године Штаб 5. корпуса НОВЈ издао је „Упуте о вршењу саобраћајно-техничке службе“. У делу који се односи на организацију пошта, телефона и телеграфа, команде војних подручја су обавезане да уведу „релејне поште“, како би се омогућило војницима и њиховој родбини писмено јављање, као и пренос службене поште и пакета, осим оних који се шаљу специјалним куририма. На територији војне области 5. корпуса пошта је била организована на принципу релејних станица. У местима, седиштима команди војних подручја, отварање су поште. Према ставу Штаба 5. корпуса за организацију везе на територији, код свих команди војних подручја требало је формирати чете за везу, у чији састав би ушли сви управници пошта, командири релејних станица, курири, телефонисти и радници који врше оправку и подизање телефонских стубова, односно линија. Пошто се у зиму 1943/44. ушло са лошим телефонским линијама, команда војне области 5. корпуса упозорила је

⁴²⁴ Архив ВИИ, К.1891, ф.2, д.6.

команде војних подручја да се лето искористи за прикупљање материјала за нове линије, а нарочито железне носаче и порцуланске чаше и одмах да се монтирају на стубове.⁴²⁵

Крајем јула команда војне области 5. корпуса пошто је била непосредно потчињена Врховном штабу НОВ и ПОЈ, доставила је свој први месечни извештај о раду у протеклом периоду. Што се организације везе тиче, Саобраћајно одељење Врховног штаба известило је да су поште организоване у виду релејних станица код Козарачког, Подгрмечког, Дрварског и Мркоњичког војног подручја, док је код Ливањског и Јајачког војног подручја организација пошта била у току. Иако примитивна, телефонска веза је добро послужила и војсци и народу. На територији војне области 5. корпуса, половином ове године, било је 234 км телефонских линија са 8 телефонских централа и 69 телефонских станица. У циљу оспособљавања особља за ову грану службе, одржан је курс који је трајао 20 дана, на коме је било 24 курсиста.⁴²⁶

О организацији везе на територији војне области 6. корпуса пронађено је мало података, али оно чиме са располаже говори да су и у том војном подручју на задацима везе ангажовани саобраћајни органи. Саобраћајна секција Папучко-крндиског војног подручја израдила је око 300 телефонско-телеграфских (ТТ) стубова, а Вировитичког преко 500.⁴²⁷

У предлогу, који је крајем августа 1944. Саобраћајни одсек војне области 6. корпуса доставио команди 6. корпуса за именовање руководиоца, помиње се и руководиоца поштанско-телефонске службе у војним подручјима. До маја 1944. сва веза била је обједињена у Одсеку за везу, који се налазио у оперативном делу ГШ Хрватске. Тада је из оперативног дела издвојен део који је руководио везом у позадини, па јепоштанско-телеграфски одсек организован као посебан одсек Саобраћајног одељења ГШ Хрватске. Тако је, крајем 1944, у Саобраћајно одељење ГШ Хрватске имало: транспортни одсек, одсек за надзор и одржавање комуникација, ПТТ одсек и железнички одсек. Укупно је у одељењу било 18 лица.⁴²⁸

Поштанско-телефонски одсек имао је задатак да организује и руководи службом ПТТ у позадини слободне територије, да стручно уздиже кадрове, сарађује са одсеком за везу ГШ Хрватске, ради прилагођавања везе оперативним потребама. Задатак чете за везу (КВО, ВП) био је да одржава постојеће и изграђује нове ТТ линије, да омета телефонске везе непријатеља и врши диверзије на непријатељске ТТ линије, ради обезбеђења материјала.

За пренос поште, свака пошта је имала онолико курира колико је било поштанских праваца. За курире су бирани борци добре физичке кондиције, искусни, поуздани и снажљиви. Како је већ почетком априла 1944. Саобраћајни одсек војне области 8. ударног корпуса

⁴²⁵ Архив ВИИ, К.1763, ф.2, Д.28.

⁴²⁶ Исто.

⁴²⁷ Иван Мишковић, Војна позадина у Славонији 1941-1945, ВИЗ, Београд, 1982, стр. 41-45.

⁴²⁸ Душан Пуача, Развој саобраћаја и везе у НОР-у на територији Хрватске, Војнотехнички гласник, број 11/1961.

⁴²⁹ Исто.

издао Правилник и упутства за рад референта саобраћаја за ПТТ, крајем октобра, у допису који је доставио Саобраћајној секцији војног подручја, ставља се у задатак секцији да прикупи материјал и отпочне са подизањем телефонских линија према Сињу до Клиса, а да за превоз поште употреби најбољу двоколицу (дилижансу).⁴³⁰

Будући да је организација саобраћаја и везе још увек била у надлежности војних органа, Саобраћајни одсек војне области 8. корпуса, почетком новембра 1944, на захтев Саобраћајне секције Шибенског војног подручја дозволио је успостављање цивилног поштанског промета за обична писма и дописнице, а за партизанае, припаднике НОВ и новчаног промета, који ће се отпремати на досадашњи начин. Речено је, такође, да уколико дозвољавају прилике може се успоставити аутобуски промет за цивилна лица, водећи рачуна да предност на возњу имају поштански пратиоци (курири).⁴³¹

Кад је Обласни НОО за Далмацију преузео све поште, Саобраћајни одсек војне области 8. корпуса је код свих пошта поставио своје делегате, како би преко њих обезбеђивао интересе НОВЈ. За војног делегата у пошти Книн постављен је Никола Вукојевић, у пошти Задар Никола Франетовић, у пошти Шибеник Стјепан Зјачић, а у Сплиту Зорко Богдановић. Дубровник је имао две поште, па је у пошти 1 постављен Марко Кременчић, а у пошти 2 Бенедикт Цебало. У ТТ секцијама у Сплиту постављен је Вељко Кнежевић, а у Дубровнику Бариша Талијанчић. На ове дужности постављани су, углавном, чиновници ПТТ бивше Југославије.⁴³² Референт за ПТТ, у Саобраћајном одсеку војне области 8. корпуса крајем 1944, био је поручник Егидије Куртиш, а његов помоћник поручник Станко Белонга. У Биоковско-неретванском војном подручју референт за ПТТ био је Нико Срзић, а повереници у поштама на овој територији били су: у Имотском - Вице Глучина, у Макаарској - Иван Ковачевић, у Метковићу - Алфонс Андријашевић, и у Вргорцу - Анте Радоми-рац.⁴³³

Половином новембра 1944. Војна област 2. ударног корпуса, по указаној потреби, на предлог шефа Саобраћајног одсека, именовала је референте у одсеку. За референта поштанско-телефонске-телеграфске службе именован је инг. Петар Вујачић.⁴³⁴

Иако је још у мају 1944. из Одсека за везу ГШ Хрватске издвојен део који је руководио везом у позадини, а у Саобраћајном одељењу ГШХ организован је одсек за ПТТ, а слична реорганизација на нижим нивоима командовања вршена је у неким КВО све до краја године. Тако је, на пример, тек у новембру 1944. у Штабу 11. корпуса из одсека за везу издвојена секција за везу у позадини и придата Саобраћајном одсеку војне области 11. корпуса.⁴³⁵

⁴³⁰ Архив ВИИ, К.1891—2, ф.6, Д.33/1.

⁴³¹ Архив ВИИ, К.1891—3, ф.1, Д.6/1.

⁴³² Архив ВИИ, К.1891-3, ф.3, д.46/1.

⁴³³ Архив ВИИ, К.1891—3, ф.5, д.11/1.

⁴³⁴ Архив ВИИ, К.1768, ф.3, д.22/1.

⁴³⁵ Никола Анић, Секула Јоксимовић, Мирко Гутић, НОВ Југославије, Војноисторијски институт, Београд, 1982, стр. 421.

Саобраћај и транспорт у 1945. години

Војно политичка ситуација
почетком 1945. године

Почетком 1945. наговештава завршетак другог светског рата. У Европи су савезничке снаге са истока избиле на границе Немачке, а са југа и југоистока се приближавале немачкој територији. Црвена армија је главним снагама оријентисана ка Берлину и Бечу. Западни савезници су, после искрцавања у Нормандији, избили на границу Немачке, а у Италији стигли до Ломбардије. Немачка је била у тешкој ситуацији, а Јапан није могао утицати на исход рата у Европи.

Крајем 1944. ослобођени су Србија, Македонија, Војводина, Косово, Далмација, Црна Гора и добар део Босне и Херцеговине. Успостављен је јединствени стратегијски фронт од Драве преко Срема, Босне и Лике до Јадрана. Створена је стабилна и пространа стратегијска позадина НОВЈ за даље вођење рата.

Завршне операције за коначно ослобођење земље захтевале су ставарање крупних стратегијско-оперативних састава, који ће бити способни за пробој непријатељског фронта. Требало је створити одговарајућу организацију ОС на југословенском ратишту, повезану са савезничким фронтovima и обезбедити садејство са њима. У складу са политичким захтевима, ОС требало је да добију одговарајући организацијски облик и назив.

Најважнији догађај у тој реорганизацији наступио је домах на почетку године. Наредбом врховног команданта НОВ и ПОЈ, од 1. јануара 1945, формиран су 1, 2. и 3, а почетком марта и 4. армија. Одлуком Повереништво и народне одбране и наредбом Врховног команданта, маршала Тита, од 1. марта 1945, НОВЈ је преименована у Југословенску армију (ЈА), а Моранарица НОВЈ у Југословенску морнарицу. Истом одлуком, Врховни штаб НОВ и ПОЈ реорганизован је у Генералштаб ЈА, који је био орган Повереништва народне одбране, за оружане снаге. За снабдевање ОС свим средствима за живот и борбу при Повереништву народне одбране, половином јануара 1945, формирана је Команда позадине НОВЈ. Армија је била највећа стратегијско-оперативна јединица, начелно састављена од дивизија. Поред ових, армија је имала и самосталне родовске и позадинске јединице, међу којима и саобраћајне и команду позадине. У саставу команде позадине било је саобраћајно одељење, одељење за комуникације и снабдевање горивом.

Формирањем армија корпуси су ушли у њихов састав, сем корпуса на још неослобођеној територији Хрватске и Словеније (4, 7, 9. и 10. корпус) и Корпуса народне одбране (КНОЈ). По уласку корпуса у састав армија, на територији су остале корпусне војне области

(КВО), као органи војно-позадинске власти и војне области неких дивизија. Почетком јануара 1945. на територији Југославије било је 25 корпусних војних области. До краја марта неке су расформиране, а неке преименоване и нису носиле ознаке корпуса којима су припадале, већ су добиле називе према местима у којима су била седишта команди ВО (У Србији су тада формиране Нишка, Крагујевачка и Ваљевска војна област). До формирања армија, саобраћајни органи КВО били су потчињени у стручном погледу саобраћајним органима ГШ и Врховном штабу, НОВ и ПОЈ. По формирању армија, све послове око организације саобраћаја и транспорта, преузела је Саобраћајно одељење Команде позадине НОВЈ и наставило активности које је у претходној години предузела Главна управа саобраћаја ПНО за саобраћај и Ауто-команда НОВЈ.

На нивоу Команде позадине ПНО, целокупни саобраћај (путни, железнички и водени) био је у надлежности Саобраћајног одељења ове команде. Међутим, у организацији органа позадине формираних армија, одмах на почетку појављују се разлике. Тако, на пример, у команди позадине 1. армија постоји Саобраћајно одељење (од марта преименовано у аутомобилско), док у команди позадине 3. армије за ове задатке постоје два одељења: аутомобилско и железничко-пловидбено, што ће се неко време по завшетку рата задржати на свим нивоима виших команди. За транспорт материјала у армијама и нижим командама, користе се све врсте транспортних средстава и ове команде располажу одговарајућим јединицама: аутомобилским и запрежним, док Команда позадине Повереништва народне одбране за транспорт има само аутомобилске јединице (колоне). На релацији Команда позадине Повереништва народне одбране - армија предвиђено је коришћење железнице и поморског, односно речног саобраћаја.

Према одлуци ПНО од марта 1945. о формирању саобраћајних органа, до краја рата при главним штабовима, армијама, корпусима и Југословенској морнарици постојала су саобраћајна одељења, при командама војних области одсеци, при командама војних подручја секције, а у дивизијама и бригадама референти.⁴³⁶ Међутим дивизијама неких армија формиран су саобраћајни отсеци. У последњој години рата, снабдевање крупних оперативно-стратегијских јединица, захтевало је врло обиман транспорт за дотур и евакуацију. Будући да су железничке комуникације, а пре свих пруга Београд

- Загреб биле знатно или тотално оштећене, главни терет преузео је аутомобилски транспорт, који је допуњаван осталим видовима путног транспорта. Све већи број заплених моторних возила (само у 1945. запленио је 9.700 моторних возила⁴³⁷) омогућавао је не само превозење материјала, већ у последњем месецу рата и масовније превозење јединица... Војна организација саобраћаја преузела је на себе и скоро сва превозења за потребе привреде и становништва, јер је у то време она била једино способна да то

⁴³⁶ Исто, стр. 519.

⁴³⁷ Војна енциклопедија II, књ. 3, изд. 1972, стр. 352.

учини. А потребе су биле велике јер је, поред осталог, требало превести огромне количине хране која је долазила као помоћ од Уједињених нација и савезника.

Највиши државни и политички органи су, одмах по доласку у Београд, приступили изградњи апарата власти. Успостављен је привредни савет који је требало да усклађује делатност свих привредних повереништава НКОЈ и Комисије за привредну обнову земље. Одмах се приступило обнови саобраћаја, индустрије и пољопривреде. На велике тешкоће наилазило се у обнови железничких пруга. Саобраћај између Ниша и Београда успостављен је почетком децембра 1944, а према Загребу железница је прорадила тек половином јуна 1945. До интеграције железничког саобраћаја у Војводини није могло доћи јер су порушени мостови на Дунаву код Новог Сада, на Тиси код Сенте и на Тамишу код Панчева. То је проузроковало велике сметње у превозу жита из ове области у сирмашније крајеве. Други, такође крупан проблем, било је превозење материјала из лука на Јадранској обали, углавном намирница у сиромашне крајеве Далмације. Из уговора који је НКОЈ 21. јануара 1945. закључио са англо-америчком војном организацијом за цивилну помоћ слободним земљама, у првој половини 1945. примљено је око 120.000 тона намирница. По уговору о помоћи Уједињених нација, који је закључен 24. марта 1945, до краја године испоручено је 780.475 тона разне робе, док је Совјетска влада одмах по ослобођењу Београда, испоручила 50.000 тона жита. Са заплених и од савезника примљених моторних возила (до августа 1945. из помоћи Уједињених нација примљено око 1.100 камиона), војна саобраћајна организација извршила је огромна превозења.⁴³⁸ Тек по капитулацији Немачке, формирано је право цивилно ауто-саобраћајно предузеће у Далмацији - „Државно ауто саобраћајно предузеће“ (ДАСП), коме је предат комплетан ауто-батаљон ЈА.

Путни саобраћај и транспорт

У 1945. годину НОВЈ је ушла са већим бројем транспортних јединица; аутомобилских и возарских (запрежних), на свим нивоима командовања. Поред постојећих, у саставу главних штабова, корпуса и неких дивизија, јединице аутомобилске ранга батаљона и возарске ранга батаљона-дивизиона, формирају се при КП ПНО, и новоформираним армијама. Утицај на даљи развој саобраћаја и транспортних јединица вршила је КП ПНО, одмах по формирању. Половином јануара, обавештавајући ниже команде да је „у ПНО организована КП са задатком да снабдева целокупну војску свим материјалним потребама“, Команда подручја ставља на знање нижим командама, поред осталог, шта ко може од транспортних јединица имати. Моторна возила са којима се располаже формирају се као „ауто-ко-

⁴³⁸ Владо Стругар, Југославија 1941-1945, III издање. Партизанска књига, Љубљана, 1978, стр. 227.

лоне“ при извршавању задатака, а њих, према решењу КП ПНО могу имати КП ПНО, армије, дивизије и бригаде. Запрежни транспорт се предвиђа - у бригади - ескадрон, а у дивизији - дивизион.

За организацију транспорста и усмеравање саобраћајних токова, од стране КП ПНО, дату су неки основни елементи. Формирана су слагалишта КП ПНО, армијска и дивизијска, одређена њихова одстојања од линије фронта, одређен начин дотура и надлежност органа за планирање саобраћаја и транспорта.

Почетком фебруара 1945. КП ПНО доставила је распис свим нижим командама, у коме је регулисано питање одговорности за организацију саобраћаја и транспорта, уређење сухопутних комуникација и уређење железничког транспорта.

Саобраћајни органи у јединицама и командама НОВЈ и ЈА

До почетка 1945. у јединицама и командама НОВЈ, организација саобраћаја била је постављена углавном на задацима које је Врховни штаб НОВ и ПОЈ одредио почетком 1944, формирањем КВО. Пошто задатке у овој области Врховни штаб није одредио и другим командама (ГШ), а сам није могао испољити већи, пре свега стручни утицај, јер је саобраћајни одсек (одељење) нестао из његове формације после 4. непријатељске офанзиве, саобраћајни органи КВО су саобраћај и транспорт на својој територији организовали према условима које је одређивала ратна ситуација и могућностима које је пружала територија, уз, углавном, минимални утицај саобраћајних органа неких ГШ (Хрватска).

Према томе, све до почетка 1945. у НОВЈ није постојао саобраћајни орган при Врховном штабу НОВЈ (централни орган), који би, на основу потреба и могућности НОВЈ (ЈА), прописивао устројство саобраћајних органа и транспортних јединица и усмеравао њихов рад саобразно захтевима за успешно вођење оружане борбе.

Пошто све до тада снабдевање оружаних снага није било обједињено, половином јануара 1945. при ПНО НКОЈ формирана је Команда позадине ПНО, са задатком да снабдева оружане снаге потребним средствима за живот и борбу. Будући да су саобраћај и транспорт саставни делови функције позадинског обезбеђења, у КП ПНО формирано је Саобраћајно одељење, како је речено за..... уређење целокупног саобраћаја војске". Тим актом од 1. фебруара 1945. није прописан и састав Саобраћајног одељења, па је марта исте године, одлуком ПНО пов. бр. 275, формирана Саобраћајна служба, са аутомобилском, железничком и пловидбеном граном.⁴³⁹

До краја рата начелник Саобраћајног одељења КП ПНО био је пуковник Артур Л. Хрибар.*

⁴³⁹ Никола Анић, Секула Јоксимовић, Мирко Гутић, НОВ Југославије, Војноисторијски институт, Београд, 1982, стр. 519.

у марту 1945. године Министарство народне одбране (формирано 7. марта) израдило је формацију Команде позадине МНО. Одељење саобраћаја имало је 5 одсека: 1) Одсек за аутомобилску службу Ауто-команде, 2) Одсек за војно-железнички транспорт, 3) Одсек за уређење сувоземног транспорта и сувоземних комуникација, 4) Одсек за водени и ваздушни саобраћај и 5) Одсек за погонски материјал и мазиво. На челу одељења био је начелник, који је имао свој штаб. Одељење саобраћаја обједињавало је све гране саобраћаја - путни, железнички, водени и ваздушни, а сви послови око експлоатације, одржавања и оправке аутомобила извршавани су преко Ауто-команде.⁴⁴⁰



Схема организације Саобраћајног одељења Команде позадине МНО

За пријем материјала од савезника, КП ПНО формирала је 14. јануара 1945. Јадранску комисију, са седиштем у Сплиту. Начелници одељења КП ПНО добили су задатак да у Комисију одреде по једног члана, па је и Саобраћајно одељење упутило свог члана.⁴⁴¹ Почетком 1945. шеф Саобраћајног одсека Јадранске комисије био је Урош Брковић.⁴⁴² Пошто је КП ПНО наложила нижим командама (ГШ, армије, самостални корпуси, војне установе, школе и др.) да своје позадинске службе прилагоде тако да одговарају службама предвиђеним у командама подручја ПНО, ниже команде приступиле су том задатку, али су, због недостатака детаљнијих упутстава (формација), позадине нижих команди, па и саобраћајних органа у њима, неједнако организовани.

У Команди позадине 1. армије формирано је Саобраћајно одељење, које је од марта преименовано у Аутомобилско одељење. За начелника одељења постављен је капетан Јусуф Имамовић. Наредбом од 15. фебруара 1945. команда 1. армија поставила је саобраћајне органе у позадинама својих дивизија. У команди позадине 1. пролетерске дивизије постављен је поручник Андрија Пејовић, у 5. дивизи-

⁴⁴⁰ Архив ВИИ, К.25А, ф.12, д.4/1.

⁴⁴¹ Петар Законовић, Угљеша Јањетовић, Техничка служба у НОР-у 1941-45, ВИНЦ, Београд, 1987, стр. 307.

⁴⁴² Архив ВИИ, К.59, ф.5, д.34/2.

зији Бошко Скакић, до тада комесар ауто-чете исте дивизије, у 6. пролетерској дивизији старији водник Бранко Миљуш, а у команди позадине 21. дивизије Мишо Милановић. Једино 11. дивизија није доставила предлог за постављење саобраћајног органа.⁴⁴³

Команда 1. пролетерске дивизије је за в.д. референт за саобраћај у команди позадине 1. пролетерске бригаде поставила потпоручника Милана Дрљачу⁴⁴⁴

У команди позадине 3. армије органи за послове саобраћаја другачије су организовани. Уместо саобраћајног, формирана су два одељења: аутомобилско и железничко-пловидбено. Аутомобилско одељење сачињавали су путни одсек, одсек погонског материјала, покретна аутомобилска радионица, складишта аутомобилског и погонског материјала. Аутомобилско одељење имало је два батаљона: - ауто транспортни и саобраћајни. Начелник Аутомобилског одељења био је капетан Никола Егић, до тада референт за саобраћај ГШ Војводине⁴⁴⁵

Под железничко-пловидбеним одељењима били су: железнички батаљон, команда железничке линије и команда пловне линије.

У команди армијске базе постојао је саобраћајни референт, коме су били потчињени: аутомобилско складиште, складиште погонског материјала и транспортна ауто-чета.⁴⁴⁶

Када је почетком марта 1945. формирана 4. армија, у Команди позадине армије формирано је Аутомобилско одељење. На челу одељења био је начелник, који је имао два помоћника: за оправку и снабдевање и за експлоатацију возила. Одељење за снабдевање горивом било је одвојено од аутомобилског. За начелника Аутомобилског одељења постављен је мајор Анте Фабрис, а његови помоћници били су капетан Анте Стипичић и потпоручник Тони Гарнинчић.⁴⁴⁷

У позадини 2. армије постојало је Саобраћајно одељење, али његов састав није познат.

Променама које су у формацијама армија касније настајале, саобраћајно одељење није било у саставу позадине, већ у саставу штаба армије. Такав случај био је у 3. армији. Саобраћајно одељење је априла 1945. било потчињено штабу армије, а у позадини армије било је аутомобилско и железничко одељење.

У дивизији се, према наредби бр. 25 Штаба 3. армије од 24. априла 1945, у команди позадине 11. дивизије формирао одсек за организацију и транспорт, у коме поред шефе одсека и његовог помоћника, постоји и шеф аутомобилске службе. У 11. дивизији на тој дужности био је Бранко Анишић⁴⁴⁹

⁴⁴³ Архив ВИИ, К.715Б, ф.1, д.21.

⁴⁴⁴ Архив ВИИ, К.715А, ф.17, ф.3/1.

Коста Нађ, Победа, Спектар, Загреб, 1980, стр. 99.

Ђоко Ивановић, Организација и рад позадине 3. армије, Позадина и снабдевање, број 2/1952.

⁴⁴⁷ Архив ВИИ, к.413, ф.1, Д.25.

⁴⁴⁸ Војна енциклопедија II, књ. 10, изд. 1975, стр. 93.

⁴⁴⁹ Архив ВИИ, К1305, ф.33, д.3.

Почетком 1945. и у команди неких корпуса настале су одређене измене, а највише у 8. корпусу. Аутомобилска служба изузета је из надлежности Саобраћајног одсека, а за руковођење њоме формирана је Ауто-команда. Наредбом команданта 8. корпуса генерал-мајора Петра Драпшина, 1. јануара 1945. при Оперативном одсеку Штаба 8. корпуса формирана је Ауто-команда, чији је задатак био да руководи целокупном ауто-службом у 8. корпусу. Она се старала о стручном људству аутомобилске службе, наређивала употребу моторних возила и водила евиденцију о њима, снабдевању погонским средствима, резервним деловима, алатом, машинама за ауто-радионице и вршила оправку моторних возила. Наредбом је регулисано да се при дивизијама (9, 19, 20. и 26) формирају ауто-чете, које су у дисциплинском и техничком погледу потпадале под руководство Ауто-команде, а њихову употребу регулисали су (наређивали) штабови дивизија. Оне јединице које нису имале ауто-јединице (артиљеријска и тенковска бригада), саме су регулисале употребу својих возила, а Ауто-команда је била дужна да води евиденцију и њихових возила.

Ауто-команду су сачињавали: шеф, његов помоћник, референт за гориво, референт за технички материјал, управник радионице и руковођа слагалишта. Шеф Ауто-команде руководио је целокупном ауто-службом у корпусу преко свог помоћника и референта. Помоћник је био дужан да води евиденцију о возном парку корпуса, да познаје прилике на терену, по потреби предлаже измене унутар возног парка, па и измену формације. Референт за гориво примао је погонски материјал од комисије ГШ Хрватске, распоређивао га и старао се о његовом правилном утрощу. Референт за технички материјал водио је евиденцију о целокупном техничком материјалу, распоређивао га јединицама и руководио слагалиштем Ауто-команде. Управник радионице руководио је радионицом Ауто-команде, примао и предавао возила у рад и водио рачуна о хитности оправке. Пошто је Ауто-команда имала оперативни одсек, он је руководио ауто-јединицама, распоређивао моторна возила и формирао ауто-јединице. Одсек је формирао слагалишта техничког материјала, прикупљао расходована возила са којих су скидани употребљиви делови и припремани за даљу употребу.

За вршење генералне оправке моторних возила, Ауто-команда је добила задатак да формира „централну радионицу” већег капацитета, у којој би се, поред генералне оправке возила, израђивали најпотребнији делови. Ауто-команда је имала аутомобилски батаљон, који је потчињен оперативном одсеку Ауто-команде.

На руководећа места у Ауто-команди постављени су: за шефа, капетан Иван Драгичевић, до тада командант Ауто-батаљона 26. дивизије; за политкомесара капетан Антон Стипишић, до тада политкомесар ауто-батаљона 26. дивизије; за помоћника политкомесара др Здравко Биримиша, до тада саобраћајни референт у ауто-батаљону 26. дивизије; за референта за гориво Петар Делмештре, тада на служби у 1. ауто-батаљону 8. корпусу; референта за технички материјал Вјeko Перасић, до тада управитељ радионице

Ауто-батаљона 26. дивизије; за управника радионице заставник Анте Станчић, до тада управник радионице 1. ауто-батаљона 8. корпуса; за руковође слагалишта Иво Радиновић и Анте Јерчић, до сада на служби у 1. ауто-батаљону 8. корпуса, за команданта 1. ауто-батаљона Ауто-команде 8. корпуса поручник Јожа Фарлан, до тада командант 1. ауто-батаљона 8. корпуса; за политкомесара 1. ауто-батаљона Ауто-команде 8. корпуса Ловро Дукић, до тада политкомесар 1. ауто-батаљона 8. корпуса; за заменика команданта 1. ауто-батаљона Ауто-команде Ернест Барановић, до тада командир 1. чете ауто-батаљона 26. дивизије. Руководиоце у ауто-четама батаљона требало је да постави Штаб 8. корпуса, на предлог Ауто-команде.⁴⁵⁰

Саобраћајни одсек војне области 8. корпуса из чије је надлежности формирањем Ауто-команде 8. корпуса изузето право на организацију аутомобилског саобраћаја у 8. корпусу, почетком јануара 1945. имао је 20 људи. Шеф одсека био је поручник Лукин, његов помоћник Анте Пољак; референт за ПТТ поручник Егидије Куртин, а његов помоћник поручник Станко Белонга; референт за надзор и одржавање комуникација потпоручник Томо Брадарић, а помоћник Иво Драгичевић; референт за ауто-промет Никола Шегедин, а помоћник Вукман Томислав; референт за железнички промет потпоручник Мирко Зорић, а његов помоћник Емил Иманц, а секретарица у одсеку Зора Кларикић.⁴⁵¹

Према другим подацима из јануара 1945, Саобраћајни одсек војне области 8. корпуса имао је секције (не референте), на чијем челу је био шеф, са више помоћника. На пример, шеф секције за ауто-промет, Никола Шегедин, имао је три помоћника; - Томислав Вукмана, Анту Шкаричића и Динка Алексића, а Никола Рожић био је задужен за набавку материјала. У војном подручју ове војне области постојали су референти за ауто-промет. У задарском војном подручју на овој дужности био је Јозо Иванковић, у Шибенском Ратко Анзуловић, Книнском Анте Балић, Сплитском Мате Сорић, Биоковско-неретванском Динко Борић, Дубровачком Мате Јерковић и Средњедалматинском Максимир Бурић.⁴⁵²

У војној области 8. корпуса у саобраћајним органима и на задацима обезбеђивања саобраћаја био је ангажован велики број људи. Према извештају о раду ових органа, из јануара 1945, у Саобраћајном одсеку војне области и секцијама војних подручја било је 64 лица. На одржавању путева радило је 365 цестара и 44 надцестара, тако да је укупно на пословима саобраћаја у овој војној области било ангажовано 473 лица.⁴⁵³

И у другим КВО настале су потребе за изменама у персоналном саставу саобраћајних органа. Војна област 4. корпуса почетком марта 1945. предложила је Штабу 4. корпуса да се у Саобраћајни

⁴⁵⁰ Архив ВИИ, К.1892-1, ф.1, д.30/2.

⁴⁵¹ Архив ВИИ, К.1892-1, ф.1, д.26/1.

⁴⁵² Архив ВИИ, К.1892-1, ф.1, д.26/4.

⁴⁵³ Архив ВИИ, К.1892-1, ф.1, д.40/3.

одсек поставе шефови секција и референти. За шефа железничке секције предложен је Пајо Маловић, који је до тада био шеф саобраћајне секције Карловачког војног подручја. Поручник Душан Митић предложен је за шефа ПТТ секције, а за референта по техничкој грани у ПТТ секцији потпоручник Никола Шикић, до тада шеф саобраћајне секције Банијског војног подручја. За шефа секције за транспорт предложен је Милан Ивковић, до тада в.д. шефа ове секције, за референта за колни (запрежни) транспорт у секцији потпоручник Лазо Милановић, до тада в.д. команданта возарског дивизона КВО, а за референта за ауто-промет водник Милан Хољевац, до тада наставник на саобраћајном курсу.⁴⁵⁴

И у Саобраћајном одсеку војне области 5. корпуса дошло је до измена. Почетком јануара 1945. команда ове војне области доставила је Саобраћајном одсеку 5. корпуса решење којим се дотадашњи шеф Саобраћајног одсека, потпуковник Хамдија Омановић, разрешава дужности и упућује на располагање Председништву ЗАВНО-БИХ-а. Дужност шефа Саобраћајног одсека примио је мајор Михајло Шкондрић, који је до тада био помоћник потпуковника Омановића, с тим што да уједно врши дужност војног делегата при Управи железница. Потпуковник Омановић постављен је за помоћника директора Државних железница у Сарајеву. До половине априла 1945. мајор Шкондрић био је начелник Саобраћајног одељења војне области 5. корпуса, а онда је наредбом Повереништва народне одране - Саобраћајно одељење, број 843 од 7. априла 1945, постављен за шефа војне делегације при Дирекцији железница Сарајево. За в.д. шефа Саобраћајног одсека војне области 5. корпуса постављен је капетан Јово Видовић, који је до тада био помоћник шефа истог одсека. Истом наредбом за команданта железничке мреже у Јајцу постављен је капетан Перо Грбић, а дотадашњи командант железничке мреже, Симо Кисин, стављен је на располагање команди Јајачког војног подручја.⁴⁵⁵

Саобраћајни одсек војне области 6. корпуса (Славонија) имао је 4 секције: транспортну, телефонско-телеграфску, ауто-секцију и секцију за надзор и одржавање комуникација. Под контролом одсека, према извештају од јануара 1945, налазила се ауто-школа и возарски дивизион.

На територији Словеније, у Главном штабу, 7. и 9. корпуса, значајнијих промена у организацији саобраћајних органа није било.

У војној области 10. корпуса (Загребачког), почетком 1945, постојао је Саобраћајни одсек, на чијем челу је био шеф одсека, капетан Будисављевић. Половином фебруара шеф саобраћајног одсека предложио је измене у руководећем кадру, с тим да се поставе: за шефа транспортне секције Емил Малешев, који је до тада био референт за транспорт Бјеловарског војног подручја; за шефа секције за надзор и одржавање комуникација поручник Ладислав Холуб, а за његовог заменика Стјепан Ламер; за шефа ПТТ секције

⁴⁵⁴ Архив ВИИ, К.1779, ф.2, Д.21.

⁴⁵⁵ Архив ВИИ, К.1765, ф.9, Д.31 и 1766, ф.1, д.5.

поручник Виктор Мрак, до тада референт за ПТТ у Бјеловарском војном подручју.⁴⁵⁶

Крајем априла 1945. Саобраћајни одсек војне области 10. корпуса имао је 11 лица. Шеф одсека био је поручник Виктор Мрак, а у одсеку су били Емил Малешев, Иван Болф, Винко Карбони, Олга Звер, Ружа Светличић, Резика Јурковић, Ивица Разлег, Еле Подвиз, Драгутин Шефер и Томо Литвић.⁴⁵⁷

До новембра 1944. саобраћајни официр 12. корпуса био је Николај Егић, а онда је, одлуком Врховног штаба НОВ и ПОЈ постављен за референта за саобраћај ГШ Војводине. Почетком 1945. постављен је за начелника аутомобилске службе 3. армије.⁴⁵⁸

Података о организацији саобраћајних органа на територији војне области 14. корпуса нема, али се на основу малог броја докумената може закључити да су саобраћајни органи и овде постојали. Ако је још крајем августа 1944. у команди места Сокобања постојао саобраћајни одсек, са железничаром Драгутином Гојковићем.⁴⁵⁹ На челу, може се рачунати да су ти органи до краја рата у свим војно-позадинским органима постојали. Саобраћајни одсек војне области 11. корпуса октобра 1944. начелник одсека је инг. Швалба на крају рата имао је потчињене саобраћајне органе у команди Личког, Приморско-Горанског подручја и командама градова Сушак, Ријека, и Пула. У командама војних подручја постојали су официри за саобраћај и референти за транспорт. Официр за саобраћај у Личком војном подручју био је поручник Лека Дмитар, а у Приморско-Горанском поручник Леополд Клаузбергер, а његов заменик поручник Живко Жагар. У команди градова Сушак и Ријека саобраћајем су руководили шефови саобраћајних секција. На Сушаку је шеф саобраћајне секције био инг. Симо Кудиш, а у Ријеци инг. Алдо Пемер. У команди града Пула официр за саобраћај био је потпоручник Здравко Ролих.

У ГШ постојали су саобраћајна одељења, али података о њиховом саставу нема. Начелник Саобраћајног одељења ГШ НОВ и ПОХ, половином фебруара 1945. био је капетан Милан П. Мраковић.⁴⁶¹

Крајем марта 1945. у мрежи војнопозадинских органа на територији Југославије била је 21 корпусна војна област, 93 команде војних подручја и више стотина команди места. У свим војним областима и војним подручјима постојали су саобраћајни органи као и у већем броју команди места, који су, извршавајући своје задатке у обезбеђивању јединица НОВЈ, стварали услове за преношење надлежности у саобраћају на цивилне органе, у којима је један број старешина заузимао руководећа места.

Саобраћајни органи у другим републикама (Црна Гора, Македонија), Косову и Метохији, Војводини и постојећим у то време корпусима нису обрађени, јер документација о њима није пронађена.

⁴⁵⁶ Архив ВИИ, К.1901/2, ф.2, д.10/1.

⁴⁵⁷ Архив ВИИ, К.1901/2, ф.7, д.40/1.

⁴⁵⁸ Коста Нађ, Победа, Спектар, Загреб, 1980, стр. 77 и 99.

⁴⁵⁹ Драгољуб Мирчетић, Народна власт у сокобањском срезу 1941-1945, НИРО Народне новине, Ниш, 1984, стр. 78.

⁴⁶⁰ Архив ВИИ, К.1907, ф.1, д.2/1.

⁴⁶¹ Архив ВИИ, К.1892/3, ф.1, Д.32/1.

Транспортне јединице

Пошто је аутомобилски транспорт у постојећим условима ангажовања и стања на комуникацијама почетком 1945. био најпогоднији, Команда позадине Повереништва народне одбрене (КП ПНО) као највиши орган за материјално обезбеђење и збрињавање оружаних снага у низу предузетих мера на плану позадинског обезбеђења регулисао је да се формира и већи број аутомобилских јединица на свом и нижим нивоима командовања. Пошто ће њихов број и транспортне могућности, у односу на потребе бити мали, предвиђено је и формирање јединица са сточном запрегом, као и могућност коришћења запрега (коњских и воловских) у власништву народа.

Аутомобилске јединице

Расписом, који се односи на уређење целокупног саобраћаја војске, од 1. фебруара 1945, предвиђено је да се аутомобилске јединице формирају на нивоу КП ПНО, армија и дивизија. При Ауто-команди Саобраћајног одељења ПНО-КП требало је формирати по један ауто-пук за превозења на правцу дејства сваке армије (до 1. марта 3, а затим 4 ауто-пука), а за транспорт из унутрашњости потребан број јединица. У резерви је за непредвиђене случајеве, требало имати један број јединица (није одређено које и колико). Саобраћајно одељење команде позадине армија требало је да има под својом командом један ауто-пук, уз напомену да „ако је велика оскудица“, може и батаљон. Саобраћајном одсеку дивизије потребан је, како је речено, ауто-батаљон, „у оскудици бар чета“.

За ситне превозе армије, дивизије и бригаде морају имати најмање по једну возарску чету (број по потреби) или одговарајући број товарних грла.⁴⁶²

Међутим, овако предвиђање, из нама непознатих разлога није се остварило. За снабдевање јединица и дотур материјала до база 1, 2. и 3. армије Саобраћајно одељење КП ПНО, односно Ауто-команда, све до краја марта 1945. године, када је формиран 2. ауто-пук, располагало је само једном ауто-јединицом, 1. аутомобилским пуком. Фебруара 1945. у Сплиту је, од заплених и једног броја возила примљених од савезника, формиран 1. самостални батаљон Ауто-команде НОВЈ. Командант батаљона био је поручник Касим Борић, а његов заменик по техничкој грани потпоручник Ђоко Крнета.⁴⁶³

У то време у Дубровнику је формиран и аутомобилски батаљон, од возила која су са возачима долазила из Италије. Батаљон је имао око 300 моторних возила и око 200 возача. Фебруара 1945. у Сплиту је из Италије стигло око 100 обучених возача (последња група на обуци у Гравини), којом је командовао Милан Похлавен. После двадесетак дана проведених у 1. ауто-батаљону у Сплиту, ова група

⁴⁶² Архив ВИИ, К.59, ф.5, д.25а.

⁴⁶³ Архив ВИИ, К. 1892-2, ф.4, д.41.

возача пребачена је у Дубровник. Како се располагало већим бројем моторних возила, формирана су још два ауто-батаљона - један у Сплиту, а други у Дубровнику. За команданта једног батаљона у Дубровнику постављен је потпоручник Милан Похлавен, негов заменик је постао инг. Милан Милошевић, а политкомесар мајор Вицко Гргин. Од ових ауто-батаљона (1. и 3. у Сплиту и 2. и 4. у Дубровнику) крајем марта 1945. формиран је 2. ауто-пук Ауто-команде Југословенске армије.⁴⁶⁴

О формирању ауто-пука, Штаб пука је 31. марта 1945. обавестио све војне команде и установе на подручју Далмације, команду 4. армије ГШ Хрватске и све органе народне власти на подручју Далмације и Херцеговине. Други аутомобилски пук је, како је обавештавао Штаб пука, формиран са основним задатаком да прима и превози сав материјал од Југословенске државне комисије у крајеве Далмације, Лике, Босне, Херцеговине и Црне Горе. За команданта пука постављен је капетан Бећо Лазовић (крајем 1942. био је командир Ауто-чете Врховног штаба НОВ и ПОЈ), а за политкомесара мајор Душан Пленча. У штабу пука постојао је технички и саобраћајни одсек. Штаб пука био је смештен у Сплиту, Мажурановићево шеталиште број 66.

На задацима превозења материјала са Јадранске обале у унутрашњост земље, пук је радио до краја маја 1945. Од тада је све задатке око превозења преузело новоформирано „Државно ауто саобраћајно предузеће“ („ДАСП“). За формирање ДАСП-а, 2. ауто-пук је дао један број моторних возила, тако да је у сваком батаљону пука остало по око 80 возила. Јуна 1945. године 2. и 4. ауто-батаљон су из Дубровника дошли у Сплит, а онда је цео 2. ауто-пук прешао у Загреб. У Загребу је остао до краја јула, када је прешао у Београд, где је од 1. и 2. ауто-пука формирана Аутомобилска бригада МНО.⁴⁶⁵

Штаб 2. ударног корпуса је, ради правилне употребе свих моторних возила и контроле над утрошком погонског материјала, наредио да се Ауто-батаљон 2. ударног корпуса привремено формира са 4 ауто-чете, од којих ће свака, према потреби, имати 2-4 вода. У три до тада постојеће чете у Ауто-батаљону предвиђене су неке допуне, док би се 4. чета формирала постепено од возила оспособљених у области Подгорице и заплелих на комуникацији Подгорица - Колашин. За место штаба Ауто-батаљона као и 1. и 3. ауто-чете одређен је Никшић, друга чета требало је да буде на Цетињу, а 4. у Подгорици (ослобођена 18. децембра 1944). Без изричитог наређења Штаба 2. ударног корпуса ове локације се нису смеле мењати. Ради успостављања путничког саобраћаја на територији Црне Горе и Боке, Штаб ауто-батаљона био је дужан да све аутобусе којима располаже стави на располагање Председништву ЦАСНО. Штабовима 3, 29. и 37 дивизије наређено је да формирају своје ауто-чете, које ће се првенствено употребљавати за оперативна превозења.

⁴⁶⁴ Сећање Драгомира Станковића, начелника штаба 2. батаљона 2. ауто-пука.

⁴⁶⁵ Архив ВИИ, К.1711, ф.3, Д.9.

⁴⁶⁶ Сећање Владе Бертонцеља, старешине у ауто-јединицама.

Формација ауто-чета није одређена, али је наглашено да се оне формирају од возила којима свака дивизија располаже, а касније их треба повећавати све до броја возила којима ће се задовољити и остале потребе дивизије. Саобраћајни одсек војне области 2. ударног корпуса имао је право контроле свих аутомобилских јединица (батаљона и ауто-чета дивизија) и обавезу да води евиденцију свих возила 2. ударног корпуса. Иста права имали су и саобраћајни органи дивизијских војних области (29. и 37. дивизије). Оперативне јединице биле су дужне да сва заплењена моторна возила и њихове делове, одмах предају најближим војнопозадинским властима, а оне о томе обавештавају Саобраћајни одсек војне области 2. ударног корпуса.⁴⁶⁷

Ауто-чета 3. корпуса (формирана 17. септембра 1944), није мењала своју формацију. Радећи на транспорту материјала за снабдевање јединица 3. корпуса, чета је после неколико промена локације (Тузла, Зворник, Власеница) 6. априла 1945. дошла у ослобођено Сарајево, где је касније ушла у састав ауто-батаљона 6. армије⁴⁶⁸

Прва ауто-чета 4. корпуса половином априла 1945. преформирана је у аутомобилски батаљон. Командант батаљона био је Јосип Пожег, а политкомесар С. Жарковић. Батаљон је, у априлу 1945. имао три ауто-чете, покретну радионицу, 40 моторних возила и 110 бораца.⁴⁶⁹ Према другом документу, у батаљону је било 7 дизелаша, 18 бензинаца, 4 санитетских кола, 5 особних аутомобила и 6 моторкотача.⁴⁷⁰

Аутомобилски батаљон 5. корпуса формиран од ауто-чете 5. корпуса формирана крајем 1944. (априла 1945). Први подаци о њему, од половине фебруара 1945. кажу да је поред аутомобилских имао и једну тенковску чету. Батаљон је од 22. априла 1945. претпочињен војној области 5. корпуса. Када је 5. корпус ушао у састав 2. армије, све јединице овог корпуса требало је да се предају овој армији, па и ауто-батаљон. Пошто то није учињено, Штаба 2. армије је актом од 29. априла 1945. тражио од војне области 5. корпуса да упути батаљон у њен састав. Војна област је одговорила да ауто-батаљон није код ње, већ је вероватно у Санском Мосту, где се раније налазио.⁴⁷¹

У Аутомобилском батаљону војне области 6. корпуса у току 1945. није било значајнијих организацијских промена. Извесне промене настале су у бројном стању моторних возила, а због офанзиве непријатеља морао се пребацити на територију Мађарске. У једном извештају штаба 6. корпуса команди 3. армије на почетку 1945, каже се да се након успешне акције на Врбицу, ауто-батаљон повећао на 23 исправна камиона, а да, захваљујући правовремено организованом шоферском курсу „ми имамо сада на сваки камион по 3 шофера“⁴⁷²

⁴⁶⁷ Архив ВИИ, К.1768, ф.7, д.18/2.

⁴⁶⁸ Сећање Бошка Шушњара, заменика комесара Ауто-чете 3. корпуса.

⁴⁶⁹ Никола Анић, Секула Јоксимовић Мирко Гутић, НОВ Југославије, ВИИ Београд, 1982, стр. 429.

⁴⁷⁰ Архив ВИИ, К.436А, ф.2, д.15.

⁴⁷¹ Архив ВИИ, К.1765, ф.10, Д.7.

⁴⁷² Коста Нађ, Победа Спектар, Загреб, 1980, стр. 100.

У извештају који је 10. марта 1945. Саобраћајни одсек војне области 6. корпуса, доставио Саобраћајном одељењу ГШ НОВ и ПО Хрватске о свом раду у току фебруара, поред осталог, говори се и о губицима који су настали услед дејства непријатеља. Уништено је, пише у извештају, 5 камиона исправних, 20 моторкотача и 14 разних кола. Непријатељ је одвезао троје луксузна кола, 120 комада гума, 40 литара бензина, 200 кг машинског уља и 200 кг нафте. Аутомобилски батаљон прешао је у Мађарску, ауто-школа престала са радом, а слушаоци упућени у јединице. Возарски дивизион предао је коње оперативним јединицама. Саобраћај се одвијао према приликама на појединим подручјима, тако да су се сва превозна средства употребљавала до задњег момента, а потом су, по могућности, законспирисана. Речено је, такође, да се саобраћајни одсек са својим особљем налази у покрету од 14. фебруара, 1945.⁴⁷³

Ауто-батаљон војне области 6. корпуса ушао је у састав 3. армије када је расформиран. Наредбом Штаба 7. корпуса ЈА, бр. 1160 од 20. априла 1945, формирана је прометна бригада, која се састојала од 4 батаљона: 1) Путно-саобраћајни батаљон, 2) Ауто-батаљон, 3) Возарски дивизион и 4) Железнички батаљон. Аутомобилски батаљон имао је 3 чете (свака је имала своју радионицу за лакше оправке) радионицу за веће оправке у чијем саставу је било складиште горива и резервних делова. Командант ауто-батаљона био је заставник Франц Еинзидлер, заменик команданта потпоручник Јоже Вршчај, а политкомесар Фердо Цимерман. У априлу 1945. ауто-батаљон је имао 64 човека. Формиран је од возила „ауто-колоне“, коју је ГШ НОВ и ПО Словеније, крајем 1944. ставио на располагање команди 7. корпуса.⁴⁷⁴

Почетком 1945. године у 8. ударном корпусу формирана је Ауто-команда, у чијем саставу је формиран и 1. ауто-батаљон Ауто-команде 8. ударног корпуса. Батаљон је имао 4 чете, а њихова седишта била су: 1. код Штаба 8. ударног корпуса, 2. у Задру, 3. у Сплиту и 4. у Дубровнику. Формирањем Ауто-команде расформирани су 1. аутомобилски батаљон 8. ударног корпуса и аутомобилски батаљон 26. дивизије и они су све људство и возила предали у састав 1. ауто-батаљона Ауто-команде 8. ударног корпуса. Пошто су расформирани ауто-батаљони имали своје радионице у Сплиту и Шибенику (батаљон 8. ударног корпуса у Сплиту радионице САДЕМ и МОНТАН, а батаљон 26. дивизије у Сплиту радионице ПЕРАСИЋ, ГАТИН И МИПАГ и једну у Шибенику), наређено им је да ове радионице са људством, машинама и алатом предају управнику радионице Ауто-команде 8. ударног корпуса.

Наређено је, такође, да се у дивизијама 8. ударног корпуса формирају ауто-чете састава: 5 теретних возила, 2 путничка, 1 санитетско и 8 мотоцикла, а свакој бригади се даје по 3 мотоцикла, од којих један са приколицом.

Војна област 8. ударног корпуса, речено је у наредби, наређиваће употребу оних возила која јој буду стављена на располагање или

⁴⁷³ Архив ВИИ, К.128, ф.10, д.1/9.
Зборник том VII, књ. 19, док. 79.

додељена на употребу. У надлежности војне области остаје регистрација свих моторних возила (војних и цивилних), а ту се води и евиденција о возилима код грађанских власти и приватним возилима и стара се о организацији и раду саобраћајних поверенстава (органа за регулисање саобраћаја). Ранијом наредбом Штаба 8. корпуса регулисано је да КВО може имати на употреби 2 путничка аутомобила, војно подручје по једно путничко возило, што је припадало и команди места Задар, Шибеник, Сплит и Дубровник. Остале команде места имају право само на 1 мотоцикл. По формирању Ауто-команде, ова возила остала су и даље на употреби код ових команди.

Саобраћајни одсек војне области 8. ударног корпуса 4. јануара 1945. доставио је распис свим командама, војних подручја, којим их обавештава да је формирана Ауто-команда 8. корпуса, те да се сва ауто-средства и моторна возила која су у саставу ауто-чета команди војних подручја морају предати Ауто-команди, јер, како је речено, прелазе у надлежност Оперативног штаба ударног корпуса.⁴⁷⁵

На основу овог наређења, Дубровачко војно подручје предало је 18. јануара 1945. 4. ауто-чети Ауто-команде 10 теретних возила, 2 путничка, 2 мотоцикла и 34 разна неисправна возила.⁴⁷⁶

Почетком маја 1945, по налогу Саобраћајног одсека војне области 8. ударног корпуса, поново је формиран аутомобилски батаљон ове војне области.⁴⁷⁷

На територији 9. корпуса и 4. оперативне зоне саобраћајне јединице нису биле организоване, па су позадинске власти формирале или предвиделе органе који би, при ослобођењу земље, извршавали задатке у организацији саобраћаја и транспорта.⁴⁷⁸

Десети „Загребачки“ корпус, на почетку године располагао је једном аутомобилском четом, која је формирана крајем 1944. године. Ауто чета је имала командни део, општи део (писари, телефонисти, курири), провијантски вод (4 десетине), муниципални вод са три десетине (за сваку дивизију по једна), тенковски вод од 2 тенка, технички део чете (бравари, електричари, лимари) и помоћни део чете. Укупно је у чети било 36 разних врста возила и 81 борац.⁴⁷⁹

Према до сада прикупљеним подацима, аутомобилске јединице нису биле формиране у 9, 12, 14. и 15. корпусу НОВЈ.

О аутомобилским батаљонима армија, њиховом бројном стању људства и возила има мало података. Међутим, на основу расположивих докумената може се видети стање и ангажовање неких од њих. Тако је, на пример, Штаб 1. армије, 28. марта 1945, наредио команданту позадине 1. армије да прикупи све камионе Ауто-батаљона у Сремску Митровицу и батаљон стави на располагање Штабу

⁴⁷⁵ Архив ВИИ, К.1892-1, ф.1, д.30/2.

⁴⁷⁶ Архив ВИИ, К.1895, ф.2, д.12/1.

⁴⁷⁷ Архив ВИИ, К.1895-3, ф.8, д.9/2.

⁴⁷⁸ Народноослободилна војна на словенском, Војашки згодовински институт ЈЛА, Љубљана, 1978, стр. 840-842.

⁴⁷⁹ Никола Анић, Секула Јоксимовић, Мирко Гутић, НОВ Југославије, Војноисторијски институт, Београд, 1982, стр. 428.

5. дивизије, за транспорт артиљерије и муниције јединица 5. дивизије.⁴⁸⁰

За Аутомобилски батаљон 2. армије постоји податак да је 15. марта 1945. имао 289 људи и 135 моторних возила.⁴⁸¹ Од укупног броја возила, 88 је било носивости 1,5 т и 47 носивости 2,5 т. У Штабу армије било је 5 путничких возила и 1 мотоцикл. Када је формирана

4. армија аутомобилски батаљон Ауто-команде 8. корпуса ушао је у њен састав и преименован је у ауто-батаљон 4. армије. Аутомобилско одељење 4. армије 1. марта 1945. је наредило да се расформира Ауто-чета при штабу 8. ударног корпуса, а да се формирају две чете: једна при штабу 4. армије и друга, која ће бити потчињена Аутомобилском одељењу армије. Наређењем је регулисано да руководство чете сачињавају командир, политкомесар и његов заменик. Одређен је и број људи и моторних возила по четама. Тако, ауто-чета при штабу 4. армије треба да има: 5 теретњака, 1 полутеретњак, 15 особних возила, један моторкочач са приколицом и 1 без приколице.

Ауто-чета при Аутомобилском одељењу 4. армије треба да има: најмање 20 теретњака, 10 особних возила и 3 моторкочача без приколице. Штоп се људства тиче, ауто-чета при Штабу 4. армије има 22 шофера, 5 помоћника, 2 механичара, 1 механичарског помоћника и помоћно особље, а ауто-чета Аутомобилског одељења 35 шофера, 20 помоћника, 5 механичара, 2 механичарска помоћника и помоћно особље. У састав чете, како је наређено, улазе механичарска радионица „Трновски“ и вулканизерска радионица.

За командира ауто-чете при Штабу 4. армије постављен је поручник Ивица Раднић, а за политкомесара Лука Милићевић. За командира ауто-чете при Аутомобилском одељењу постављен је друг Анте Славица, а политкомесар ће се одредити накнадно.⁴⁸²

У току 1945. формирано је, према евиденцији сачињеној на основу прикупљеног материјала, 18 аутомобилских чета, 11 аутомобилских батаљона 1 ауто-пук и 1 саобраћајна бригада.

Формација ауто-чета није била уједначена. Тако је, на пример, ауто-чета Врховног штаба НОВ и ПОЈ почетком 1945. године имала

4 вода, по један вод за Генералштаб, Политичку управу, Команду позадине и Команду артиљерије. Чета је имала 216 моторних возила и 157 бораца Ауто-чета 4. дивизије, међутим, имала је само аутомобилске делове са радионицом, 17 аутомобила и 4 моторкочача.

Нова формација дивизије, коју је донео Генералштаб ЈА 13. марта 1945, од саобраћајних јединица у бригади и дивизији предвиђала је у саставу команде позадине транспортне чете, али различитог састава. Транспортна чета бригаде могла је имати један транспортни вод и економат чете. Транспортна чета дивизије била је мешовитог састава и имала је један ауто-вод са 17 возила и два

⁴⁸⁰ Архив ВИИ, К.251, ф.1, д.19.

⁴⁸¹ Зборник, том 11, књ. 2, стр. 51.

⁴⁸² Архив ВИИ, К.314, ф.1, д.25.

транспортна вода са 80 двопрежних кола и 87 бораца. Међутим, на ову формацију највећи број дивизија прешао је тек по завршетку рата.⁴⁸³

У јединицама НОВЈ - ЈА било је доста моторних возила разних врста, од којих је један део неисправних, а њихов број се у јединицама истог ранга разликовао. Тако је 15. фебруара 1945. године 1. армија имала 289 камиона (од тога 124 неисправно), 8.920 коња и 2.751 кола (једно и двоосовинских). Четврта армија имала је 31. марта 1945. године 467 моторних возила, преко 4.200 грла стоке и 447 кола.⁴⁸⁴

Аутомобилске и јединице родова и служби попуњаване су возилима које су заплена од непријатеља, а њих је било све више. Из извештаја, у којима су на различите начине приказивана саобраћајна средства заплена од непријатеља, може се видети колико је моторних возила заплена од 11. марта до 14. априла и од 20. априла до 15. маја у појединим местима или регионима. У једном таквом извештају, на крају је записано да је од 26. фебруара до 15. маја 1945. заплена: 858 камиона, 3.255 других моторних возила, 25 возова, 74 локомотиве и 852 вагона.⁴⁸⁵

У прегледу заплених саобраћајних средстава у мају 1945, наведено је колико је која армија, односно дивизије из њиховог састава, запленила ових средстава. Укупно је, према том прегледу, заплена преко 3.200 камиона, близу 270 путничких аутомобила, 770 мотоцикла, 1.660 запрежних возила, око 780 коња, 13 локомотива, 300 вагона, док је преко 1.000 камиона уништено.

Штаб 3. армије, у извештају за период од 8. до 23. маја 1945. пише да је заробљено поред велике количине наоружања и друге опреме и 950 камиона, од чега је исправно 650,270 путничких аутомобила од којих је било исправно око 150, два ванга аутомобилских гума и др.⁴⁸⁶

Рачунајући да само заплена транспортна средства неће обезбедити потребе јединице НОВЈ - ЈА, Врховни штаб је предузимао мере да се и од савезника добије што више ових средстава. На састанку маршала Тита са Врховним командантом савезничких снага у Средоземљу, фелдмаршалом Александром, који је одржан у Београду од 21. до 25. фебруара 1945, разматрано је, поред осталог и питање испоруке борбених и транспортних возила за потребе НОВЈ. Међутим, захтев за испоруку 10.000 транспортних моторних возила није прихваћен, пошто су, и савезници тада наводно оскудевали у моторним возилима.⁴⁸⁷

Међутим, мање пошилке моторних возила разних врста и даље су пристизале на јадранску обалу. Које су количине и врсте моторних возила пристизале, може се видети из једног извештаја Јадранске

⁴⁸³ Никола Анић, Секула Јоксимовић, Мирко Гутић, НОВ Југославије, Војноисторијски институт, Београд, 1982, стр. 519.

⁴⁸⁴ Зборник, том XI, књ. 4.

⁴⁸⁵ Архив ВИИ, К.21, ф.2, д.14/1-9.

⁴⁸⁶ Зборник, том XI, књ. 3, док. 154.

⁴⁸⁷ Петар Законовић, Угљеша Јањетовић, Техничка служба у НОР-у 1941-45, ВИНЦ, Београд, 1987, стр. 297.

комисије, у коме се каже да је закључно са 19. априлом 1945. године (нема података од када). Комисија примила преко 90 моторних возила: камиона од 3 тоне марке Додге 3 т - 49 комада, камиона марке Форд од 1,5 т - 22, камиона од 6 т за РС - 2, мотоцикла „Харлеј Давидсон“ - 20 и приколица од 6 т - 2 комада. Од ових количина, 40 возила марке Додге од 3 т додељено је 4. армији, ГШ Хрватске 5, Другом корпусу 2 и 5 команди 2 комада. Крајем јануара 1945. Јадранска комисија примила је бензина од 87 октана 377 бачви (око 75 тона).⁴⁸⁸

Моторна возила врховни штаб НОВ и ПОЈ тражио је и од Совјетског савеза. Неколико дана после ослобођења Београда, 29. октобра 1944, маршал Тито упутио је писмо Стаљину:

„Драги друже Стаљине,

Користим ову прилику да Вам у најкраћим цртама изложим стање у Југославији. Тек сада, када је ослобођена скоро читава Србија и многи крајеви наше земље ми све више увиђамо колике огромне тешкоће стоје пред нама. Земља је страховито разорена, саобраћај је врло тежак јер су железнички и други мостови скоро сви порушени. Осим тога непријатељ је успео одвући скоро читав возни парк према Немачкој. У вези са приближавањем зиме, наши ослобођени градови, а нарочито Београд остају без горива и животних намирница, јер не располажемо никаквим превозним средствима да би барем минимално могли снабдети наше градове са разним потребама. У вези са тиме нама би било потребно најмање 2.000 камиона и горива за камионе који би снабдевали градове... Ја Вас много молим ако је икако могуће да нам ставите на расположење бар око 1.000 камиона, а остало ћемо покушати добити од Савезника по закону о зајму и најму. Исто тако у нашој Армији нарочито на овом сектору нема превозних средстава и биће врло тешко да сами снабдевамо наше трупе на фронту. Према томе Вас молим да ваши штабови привремено ставе на расположење нужно потребну количину камиона. Морам овом приликом да напоменем да се ваши официри нису придржавали Ваше заповести да сав плен који буде захваћен у Београду буде предан НОВЈ. Преко 500 камиона и других моторних возила, колико су заједно заплениле јединице Црвене армије и НОВЈ, како саопштава командант 1. корпуса, генерал Пеко Дапчевић, успело је њему задржати свега 6 камиона, а све друго су узеле ваше јединице...”

Убрзо је стигао Стаљинов одговор:

„Маршалу Титу,

1. Никакво наређење о предаји ратних трофеја Црвене армије Југословенима не постоји. Ви сте доведени у заблуду. Такво наређење и не може да постоји, с обзиром на то да према општем правилу плен припада оном ко га заплени.

2. Шаљемо вам за задовољење ваших потреба 800 аутомобила, под условом који ће вам саопштити Толбухин и Корнејев. Кроз извесно време послаћемо вам још толико возила.

⁴⁸⁸ Архив ВИИ, К.58, ф.12, д.10/1.

3. Већ је започето слање обећаних 50.000 тона жита, а биће завршено крајем новембра... С поштовањем Ј. Стаљин".⁴⁸⁹

Колико је моторних возила Совјетски Савез и до када испоручено НОВЈ није познато.

Добијена су углавном, била теретна возила марке „ЗИС“ и „ГАЗ“, носивости 3 тоне.

Командант 3. армије, генераллајтнант Коста Нађ, у вези са ратним пленом је записао: „Огромна моторизација заплењена у подручју Крапине, Клањца, Рогатице и Рогашке Слатине, одмах је искоришћена за пребацивање трупа 3. А. На жалост, нисмо имали доста возача. Готово уопште их нисмо имали. Но, какви бисмо били партизани када и тај проблем не бисмо решили. Једноставно смо наредили свим немачким возачима, да се врате у своје камионе. За волан - и вози, наравано по наређењу наших људи, који су сели уз њих ...“

По завршетку рата, на основу издатих формација, вршена је прерасподела моторних возила и возача, ради попуне постојећих и новоформираних јединица. Тако је за формирање 1. тенковске армије у Љубљани, из 1. армије упућено 150 камиона и 30 мотоцикла, а из једног ПТ дивизиона из Загреба 44 камиона, два луксузна аутомобила и 89 шофера.⁴⁹⁰

У време када јединице нису располагале потребним бројем моторних возила а у ратном плену их је било мало, возила су узимана са ослобођене и окупираних територије од оних који су их имали. Пошто су такви случајеви учестали, јануара 1945. Врховни штаб НОВ и ПОЈ издао је наређење којим је регулисано ко може узимати, односно мобилисати превозна средства." За попуњавање оперативних јединица" - стоји у наређењу - „људством, стоком и превозним средствима, јединице се морају обраћати команди војне области или војном подручју на чијој се територији средства налазе. Ако тога нема на територији ВО и ВП, онда ићи преко ГШ републике, односно тражити од претпостављене команде". На окупираној територији мобилизацију возила могле су вршити и саме јединице непосредно"⁴⁹¹

Све већи број моторних возила у јединицама НОВЈ пружао је одређене погодности, али је наметнуо и проблеме. Услед довољне стручности у руковању долазило је до оштећења и кварова на возилима који се нису често могли оправити јер није било довољно радионица, а ни одговарајућих резервних делова. За возила заплењена од непријатеља, резервни делови су се могли обезбедити једино скидањем са оштећених возила која се више нису могла оправити. Таквих возила било је на коначно ослобођеној територији поред путева и на пољима где су вођене борбе.

Основни проблем за одржавање аутомобилског парка био је недостатак ауто-радионица, стабилних и покретних, посебно оних које

⁴⁸⁹ Митар Вујовић, Економска служба Врховног штаба НОВ и ПОЈ 1941-1945, ВИНЦ, Београд, 1990, стр. 229, 230.

⁴⁹⁰ Архив ВИИ, К.264, ф.2, Д.24.

⁴⁹¹ Архив ВИИ, К.715А, ф.1, д.13.

би вршиле веће оправке, а мало се пажње поклањало формирању радионица, њиховом одржавању и снабдевању.

У циљу отклањања ових недостатака, командант Позадине МНО (генерал-лајтнант Јака Авшић), у првој половини маја 1945. издао је наређење са циљем да се наведени недостаци отклоне. Наређено је да се формирају складишта трофејног материјала и возила, у којима ће се прикупити сва заплењена превозна средства, технички материјал, алат и машине. За прикупљање материјала формиране су трофејне јединице, којима је скренута пажња да се морају прикупити све аутомобилске гуме, старе и нове, које треба класифицирати по исправности и величини, као и све врсте акумulatorа и акумulatorских кутија. Гуме и акумulatorи не могу се расходovati без комисије која о томе одлучује. Возила се, такође, могу расходovati само када комисија утврди да је то оправдано, а о сваком расходованом возилу подноси се извештај МНО. Возила су у трофејним складиштима разврставана према врсти оштећења, на возила за већу, средњу или лаку оправку.

Трофејне јединице су формиране у чете, водове и одељења, а њих су, према наређењу, формирала Саобраћајна одељења армија, самосталних корпуса и дивизија. Армијске трофејне јединице могле су се придавати појединим корпусима или дивизијама. Код оперативних јединица, трофејне јединице кретале су се непосредно иза борбених делова и вршиле сакупљање материјала. Трофејне јединице имале су своја превозна средства (камионе), а биле су снабдеване овлашћењима за прикупљање материјала.

За извршење свих задатака око прикупљања трофејних возила и материјала за њихово одржавање, одговорна су била Аутомобилска (саобраћајна) одељења армија, самосталних корпуса и главних штабова, као и саобраћајни одсеци дивизија и војних области.⁴⁹² Непосредно по завршетку рата (20. маја 1945.) врховни командант наредио је да се формира „Главна трофејна база“ у Загребу, а за руковођење Базом одређен је командант артиљерије МНО, генерал-мајор Бранко Обрадовић. Задатак Базе био је да прикупља, сређује, попише, магационира и инвентарише целокупан трофејни-заплењени материјал, као и моторних возиласвих врста. Овим наређењем регулисано је да јединице могу задржати само оно што им по формацији припада. Наређено је, такође, да се уведе најстрожа штедња бензина. Из Базе су се могле издавати само најнужније количине бензина и то само за онај број возила који јединицама припада по формацији. Наређењем је регулисано и питање припадања возила појединим војно-територијалним командама. Команде места, које су имале преко 10.000 становника и команде војних подручја имале су право на један путнички аутомобил и један мотоцикл. Команде места које су, у месту где су се налазиле, имале мање од 10.000 становника, нису имале право на моторна возила. Будући да су се у Главној трофејној бази прикупљала и моторна возила, Саобраћајно одељење Команде позадине МНО упутило је у састав Базе једног свог официра⁴⁹³

⁴⁹² Архив ВИИ, К.1766, ф.2, д.24.

⁴⁹³ Архив ВИИ, К.77А, ф.14, д.3/2.

Запрежне (возарске) јединице

Моторна возила којих је све више било у јединицама НОВЈ, нису могла да обезбеде транспорт у свим борбеним, временским и теренским условима. Искуства из претходних година су показала да је запрежни транспорт, иако мале носивости, способан да ради у скоро свим условима. Имајући то у виду, ова врста транспорта задржана је и на нивоима виших, новоформираних команди, а у њиховим формацијама предвиђен је и товарни транспорт.

У распису који је фебруара 1945. доставила нижим командама КП ПНО, у циљу регулисања целокупног саобраћаја војске, поред дивизијских и бригадних комора које су вршила превозења од дивизијских до батаљонских слагалишта, предвиђено је да за мала превозења армије, дивизије и бригаде морају имати најмање по једну возарску чету, па и одговарајући број товарних грла.⁴⁹⁴

На основу тог става највишег позадинског органа у НОВЈ, команде армија су у својим формацијама предвиделе и ове јединице. Тако је, на пример, у позадини 1. армије предвиђено да се формирају два „транспортна батаљона са коњском вучом“, док је у позадини 3. армије било 5 возарских батаљона - 2 у команди армијске базе, 2 у санитетском одељењу и 1 у интендантури армије. У позадини ове армије није било саобраћајног органа (аутомобилско одељење), па су ове јединице потчињене другим органима позадине и радиле за њихове потребе. У 2. армији посебне запрежне јединице (армијске) нису формиране, већ су по потреби запреге узимане са територије.

Колики је удео запрежног и товарног транспорта у дотуру и евакуацији на крају, може се видети из бројног стања стоке по јединицама у последњој години рата. У 1. армији 15. фебруара 1945. било је близу 7.000 теглећих коња и преко 1.000 товарних, а у 4. армији 31. марта 1945. око 1.200 теглећих и 2.500 товарних грла (1.740 коња, 730 мазги и 55 магараца). У 1. армији било је, половином фебруара 1945. 2.750 једно и двоосовинских кола, у 2. армији око 990, а у 4. армији крајем марта, око 450 кола.⁴⁹⁵

Већи број коња био је у саставу комора које су формиране по јединицама, а од једног броја формиране су запрежне јединице, које су биле потчињене саобраћајним оргнима.

У току 1945. формиран је мањи број запрежних јединица, а за транспорт су коришћене јединице формиране у претходним годинама. Иако је још крајем октобра 1944. ГШ Хрватске дао упутства за формирање возарских јединица-ескадрона и одредио број возила у њима, у формацијама ових јединица јављају се велике разлике. Тако, на пример, уместо 20-25 пари коња, колико је одређено да један ескадрон има, возарски ескадрон 6. корпуса је имао 150 пари коња, а на почетку 1945. године 6. корпус имао је возарски дивизион, који је имао 9 ескадрона, у коме је било 466 људи, 218 кола, 236 теглећих коња, 17 јахаћих и два товарна.⁴⁹⁶

⁴⁹⁴ Архив ВИИ, К.59, ф.5, д.25а.

⁴⁹⁵ Архив ВИИ, К.252, ф.2, д.6.

⁴⁹⁶ Душан Пуача, Развој саобраћаја и везе на територији Хрватске, Војнотехнички гласник, број 11/61.

Крајем јануара 1945. војна област 6. корпуса за комесара возарског ескадрона поставила је капетана Милана Шошу.⁴⁹⁷

Без утврђеног времена формирања, у материјалима из последње године рата, у неким корпусима постојале су запрежне (возарске) јединице: батаљони, дивизиони, ескадрони. Према постојећим подацима, војна област 4. корпуса почетком марта је имала возарски батаљон (командант Рујевић, поликомесар Мандић), а у то време такву јединицу имала је и војна област 5. корпуса. Половином марта, на територији војне области 6. корпуса сва војна подручја имала су возарске ескадроне као самосталне јединице војних подручја, које су биле под непосредном командом војних подручја, како је упозоравала команда војне области 6. корпуса. И поред тога што је она имала врло јак возарски дивизион и ескадроне у сваком војном подручју, све потребе се увек нису могле задовољити, а у таквим случајевима се пришло мобилизацији запрежних кола са терена, којима је вршено превозење материјала за оправку објеката на путевима или су возила стављана на располагање оперативним јединицама. Тако је 27. априла 1945. мобилисано 100 кола са запрегама за потребе 12. ударне дивизије, а следећег дана још 103 за потребе 40 дивизије. Укупан број мобилисаних кола са запрегама за јединице НОВ Славоније у априлу 1945. био је 603 кола.⁹⁸

Наредбом Штаба 7. корпуса од 20. априла 1945. формиран је возарски дивизион у саставу „Прометне бригаде“. За команданта дивизиона одређен је Матија Кожар, за заменика Иван Бичек, а за политкомесара потпоручник Франц Коленц. Дивизион је имао 64 човека, 36 коња и 31 кола.⁴⁹⁹

У мају 1945. на територији војне области 10. Загребачког корпуса, возарске јединице су постојале у војним областима и у свим војним подручјима. Возарски ескадрон војне области 10. корпуса имао је 26 људи, 25 коња, 9 кола и 9 пари амова. Мословачко војно подручје у свом возарском ескадрону имало је 57 људи, 15 коња, 6 кола и 6 пари амова, Бјеловарско 45 људи, 49 коња и 23 кола, а Калничко 24 човека, 57 коња и 9 кола.⁵⁰⁰

По одлуци КП ПНО, од почетка фебруара 1945, дивизије и бригаде морају имати најмање по једну возарску чету или одговарајући број товарних грла. Будући да је допуштено да се ове јединице формирају према могућности, у дивизијама 8. ударног корпуса формирају се возарски батаљон, различитог састава. Возарски батаљон 26. дивизије имао је 8 запрежних кола и 17 товарних коња, у батаљону 19. дивизије било је 6 кола и 25 товарних коња, а у батаљону 9. дивизије 10 запрежних кола и 25 товарних коња. Све ове јединице потпадале су под интендантуру дивизије. Бригаде су у својим интендантурама имале 5-6 већих кола и 30-35 товарних коња, а у батаљонима је било 18-30 товарних коња. Употребу ових јединица планирала је интендатска служба.⁵⁰¹

⁴⁹⁷ Архив ВИИ, К.1752, ф.2, Д.27/1.

⁴⁹⁸ Иван Мишковић, Војна позадина у Славонији 1941-1945, ВИЗ, Београд, 1982, стр. 519.

⁴⁹⁹ Зборник, том VI, књ. 19, док. 79.

⁵⁰⁰ Архив ВИИ, К.128, ф.28, д.1/9.

⁵⁰¹ Мујо Диздар, Снабдевање у Мостарској операцији, Позадина и снабдевање, 2/47

Како формацијом број кола у саставу запрежних јединица и комора није одређен, команде су тежиле да њихов број буде што већи, што је све више имало утицаја на покретљивост јединица. Због тога је, по пробоју Сремског фронта, командант 1. армије наредио да се „заплењена коњска кола могу задржавати у јединицама само у случајевима ако јединици недостаје број кола предвиђен по формацији, односно према стварној потреби јединице. Сва друга заплена кола предати Команди позадине 1.А.⁵⁰²

Организација путног саобраћаја и транспорта

На почетку 1945. Команда позадине, ПНО, решењем о ешелонирању позадинских установа и резерви на ослобођеној територији и одређивањем основних принципа у вршењу дотура и евакуације, дала је и основне елементе за организацију саобраћаја и транспорта и одређивања броја и врсте транспортних јединица. Организована „са задатком да снабдева целокупну војску свим материјалним потребама“, те да у том циљу „има своје базе, транзитна слагалишта, радионице, заводе, ауто колоне и др...“, КП ПНО је, уз захтев да се организација позадине у свим командама-установама постави тако да одговара успостављеној организацији у КП ПНО дала и неке основне напомене и за организацију саобраћаја и транспортна. „Упозорава се да коморе у бригади - транспортни ескадрон и моторна колона, морају бити тако организоване да... материјал из дивизијске предајне станице за батаљоне, дотурају што ближе фронту. Ако бригада нема довољно моторне вуче, онда овај пут мора бити кратак... колико могу издржати садашњи слаби коњи... а то је 10 км удаљења“.

Треба настојати, речено је, да армије и дивизије, својим ауто-колонама дотуре материјал што ближе фронту, а то нарочито када је јединица у наступању. У дивизији је основни носилац транспорта „транспортни дивизион“ (запрега), а ауто-колона помаже или замењује дивизион у снабдевању дивизије.

Основна начела дотура, да виша команда дотура материјал нижој својим транспортним средствима, могу се мењати. Некада ће и дивизијске и армијске колоне дотурати до саме линије фронта.

„Сав рад, како упозорава КП ПНО, мора бити вођен на практичан начин без шаблона и бирократије, како најбоље одговара дотичној ситуацији“. За евакуацију рањеника у свако доба треба ставити сва средства на располагање. И о утрошку бензина је требало водити рачуна“... са циљем да се увек има нека резерва за евентуално непредвиђене случајеве. И сва служба транспортовања мора бити еластична. Од ње се тражи да мора бити организована тако да задовољи потребе јединица у свим условима вођења борбених дејстава, а да транспортне јединице буду способне да се саме бране у случају напада непријатеља.

⁵⁰² Архив ВИИ, К.805, ф.9, д.2.

„Сва служба транспорта мора бити еластична, тако да се у случају офанзиве наших снага може растегнути да и у најбржем наступању борци добију потребе, а опет, у случају повлачења, да се што лакше може спровести евакуација..."⁵⁰³

Почетком фебруара КП ПНО издаје упутство о „уређењу целокупног саобраћаја војске“, у коме се регулише одговорност саобраћајних органа команди за организацију саобраћаја између база и складишта на војишној просторији и између њих и јединица. Постављено је начело да за саобраћај до ниже, одговара саобраћајни орган више команде. Тако за саобраћај до армијске базе одговара Саобраћајно одељење КП ПНО, до дивизијских ручних слагалишта Саобраћајно одељење КП армије, а до бригадних станица за пријем, одговара шеф саобраћајног одсека дивизије.

Будући да су одстојања извора снабдевања од линије фронта важан елемент за планирање саобраћаја, КП ПНО је прописала да Главно слагалиште КП ПНО треба да буде 180-200 км иза линије фронта, армијска слагалишта (базе) 40-80, дивизијска око 20, а пријемна станица бригаде 8-10 км. Напоменуто је да саобраћајни органи виших команди, кад год је могуће настоје да се материјал дотури што даље, како би се што више искористила моторна возила и избегло претоварање и замор коња.

Речено је и сва саобраћајна средства комбинирати тако да се првенствено задовоље потребе санитета при евакуацији рањеника, а превозна средства увек тако користити да су камиони и кола потпуно натоварени и да се никад не враћају празни, већ само у крајњем случају. Главни штабови, војне управе и К су обавезни да уреде саобраћај слично оном што је предвиђено за А, прилагођавајућу своју организацију приликама на њиховој територији".⁵⁰⁴

Основна решења за планирање саобраћаја, али и рад других органа позадине, КП ПНО је морала дати јер су пред њом стајали огромни задаци. У коначно ослобођеним деловима земље - Србији, Војводини и Македонији - формиране су нове бригаде, дивизије и корпуси, јединице РМ и РВ. У саставу армија, почетком 1945, било је неколико стотина хиљада бораца, а у позадини фронта у школама, болницама и јединицама, такође велики број бораца. Све ове јединице требало је снабдевати свим потребама за живот и борбу, у чему је организација транспорта и саобраћаја имала значајну улогу. У завршним операцијама, НОВЈ је усмерена на три стрателгиска правца. Северна група, 1. и 3. армија у зони између река Саве и Драве, усмерена ка Марибору, средња, 2. армија преко Добоја, Бање Луке и Карловца ка Новом Месту и јужна, 4. армија, преко Ријеке ка Трсту.

У циљу извршења тако обимног задатка, крајем 1944. и почетком 1945. Економско одељење Врховног штаба НОВ и ПОЈ формирало је базе за снабдевање, транзитне базе и етапне станице у Сплиту,

⁵⁰³ Архив ВИИ, К.1766, ф.2, д.3.

⁵⁰⁴ Архив ВИИ, К.59, ф.5, д.25а.

Дубровнику, на Вису и у Биограду на мору. Главна база Економског одељења Врховног штаба имала је 12 одељака: у Београду, Смедереву, Младеновцу, Земуну, Новом Саду, Зрењанину, Панчеву, Старом Бечеју, Бачкој Тополи, Бачкој Паланци и другим местима".⁵⁰⁵

Требало је у позадини што брже организовати целокупан привредни живот, како би се, у првом реду фронт, али и становништво могло снабдевати. Базе су организовале прикупљање жита и других намирница у широј околини, затим то дотурале јединицама или у градове за потребе војске и народа. О обиму транспортних задатака, које је саобраћајни органи требало да извршавају, потврђује пример снабдевање Београда из базе у Панчеву. Од октобра 1944. до марта 1945. у Београд је из Панчева превезено око 1.600 вагона брашна и других намирница, 200 вагона кукуруза, 10 вагона сухомеснате робе, 7 вагона масти, око 360 вагона купуса, 500 вагона кромпира, 130.000 литара литара разног пића и др.⁵⁰⁶ Пошто се пруга није могла користити јер је панчевачки мост био порушен, материјал је искључиво, уз много опасности од мина, превожен шлеповима, а даље војним камионима. На овим задацима био је ангажован и један део 1. ауто-пука НОВЈ, који је имао лоциране јединице на територији Бачке и Баната.

Многе задатке базе су извршавале у тесној сарадњи са органима народне власти. Јачањем цивилних установа и њиховим оспособљавањем, улога база се сужавала, тако да су се све више оријентисале на снабдевање јединица на фронту. Поред осталог, базе су имале задатак да оспособљавају железничке пруге и пловне објекте.

По преласку у Срем у избијању на линију Сотин - Оролик - Босутске шуме, јединице 1. пролетерског корпуса (до формирања 1. армије) суочиле су се са проблемом уредног снабдевања, због недостатка транспортних средстава, за превоз материјала из одеља базе у Земуну. Железница се није могла користити јер је пруга од Земуна до Новске, у дужини од 100 км, била тешко оштећена (посечени прагови), а транспортна средства дивизија, углавном запреге, поред тога што су била малобројна, коришћена су и за евакуацију рањеника. Једно од решења је било да се мобилише што већи број кола са коњским запрегама, али на подручју Срема тога није било довољно. Због тога је дозвољено 1. пролетерском корпусу да на територији Зрењанина мобилише око 200 коња и 100 кола, од чега је свака дивизија добила 15-20 запрежних возила, што је знатно олакшало дотур.⁵⁰⁷

На снабдевању јединица на Сремском фронту ангажован је једним делом и 1. ауто-пук НОВЈ, који је био у Београду. За снабдевање Сремског фронта формирана је група од око 60 моторних возила која су била у најбољем техничком стању и она је морала бити спремна увек да крене на задатак. Возила су, углавном, била совјетског порекла „ЗИС“ и „ГАЗ“, али је било и других.⁵⁰⁸

⁵⁰⁵ Група аутора Интендантска служба у НОР-у 1941-1945, ВИЗ, Београд, 1973, стр. 526.

⁵⁰⁶ Исто, стр. 527.

⁵⁰⁷ Исто, стр. 530.

⁵⁰⁸ Војин Оморац, командир ауто-чете у 3. батаљону 1. ауто-пука, сећања.

У даљим дејствима, транспорт за снабдевање јединица 1. армије био је комбинован. Коришћени су путеви, железница и реке, у зависности од распореда база и могућности коришћења саобраћајница. Почетком 1945. организован је одељак у Новом Саду. одакле су средства, преко Бачке Паланке, пребацивана у Илок. Део средстава железницом је превожен у Сремску Митровицу.

Када је почетком априла 1945. отпочела офанзива у Срему, дотур за Сремску и Сремско-босутску оперативну групу вршен је углавном дивизијским транспортним средствима, док су армијска транспортна средства била ангажована за пребацивање армијске базе и њених одељака ближе фронту. За једну оперативну групу дивизија, све до 14. априла када је избила у рејон Винковаца, дотур је вршен из Бачке Паланке Дунавом до Београда, затим Савом до одељка армијске базе у Брчком, где су дивизиске коморе преузимале материјална средства. Питање транспорта решавали су углавном органи позадине, али су и команде имале утицаја на то, постављањем задатака. Тако је Штаб 1. армије, крајем марта 1945, наредио команданту позадине 1. армије да "... ради транспорта трупа преко Саве, концентрише сва превозна средства-моторне чамце и шлепове, чиме располаже Команда речне пловидбе и упути их у Шабац". „За транспорт артиљерије и муниције јединица 5. дивизије, прикупи све камионе Ауто-батаљона 1.А у Сремску Митровицу и стави на располагање Штабу 5. дивизије, а да се за овај транспорт нарочито користе камиони на нафту...⁵⁰⁹

Пошто се, успешним извођењем борбених дејстава по пробијању Сремског фронта лакше долазило до транспортних средстава, узимањем од непријатеља, у јединицама је било све више ових средстава, углавном запрежних, што је без потребе утицало, поред осталог и на њихову покретљивост. Уочивши овај проблем, командант 1. армије је 18. априла 1945. издао наређењесвим потчињеним јединицама:

„По пробијању Сремског фронта па све до сада, примећено је да све наше јединице возе у коморама већи број неисправних камиона, аутомобила и мотоцикла. Такође је примећено да се свакодневно у позадини јединица повећава број коњских кола, тако да се она користе и за превоз разних неупотребљивих ствари, војних ранаца и сл. Овим неправилним радом умањује се код наших јединица маршевска дисциплина у великој мери и отежава се покрет јединица у наступању. Штабови дивизија нису овом питању посветили довољно пажње и не контролишу рад својих позадинских органа.

Да би се са оваквим неправилностима прекинуло, наређујем:

1. Штаб дивизије ће у року од 2 дана, закључно са 20 априлом, предати све неисправне камионе, аутомобиле и моторцикле из свих својих јединица Команди позадине А (аутомобилско одељење).
2. Команда позадине А извршиће оправку моторних возила, после чега ће их доделити јединицама према њиховим потребама.

⁵⁰⁹ Архив ВИИ, К.251, ф.1, д.19.

3. У будуће, сва заплењена неисправна моторна возила морају се одмах предавати Команди позадине А преко сабирног батаљона, или делегата аутомобилског одељења, како би се што пре извршила оправка истих.

4. Заплењена коњска кола могу се задржавати у јединицама само у случајевима ако јединици недостаје број кола предвиђен формацијом, односно према стварној потреби јединица. Сва друга заплењена кола такође предат Команди позадине Армије“.¹⁰

Успешним и брзим гоњењем непријатеља, путеви дотура и евакуације су се нагло издуживали, а непријатељ је систематски рушио све објекте на комуникацијама, што је отежавало дотур материјала. Због тога је, докле год је било могуће коришћен водени транспорт (Савом и Дунавом), а за премештање армијских позадинских установа ангажована су армијска транспортна средства, а често и дивизијска.

Непосредно пред завршетак рата (7. маја), Штаб 1. армије, у заповести за ослобођење Загреба, наредио је Команди позадине армије да, због предвиђања већег утрошка, за превозе муниције и горива из Клоштар Иванића до дивизијских база користи један део дивизијских камиона и дивизијске транспортне колоне.⁵¹¹

Транспортна средства 1. армије могла су скоро у потпуности задовољити потребе дотура и евакуације, захваљујући све већем броју заплењених транспортних средстава, али и мањим потребама за дотур материјалних средстава из позадине, јер код јединица НОВЈ било све више заплењених средстава (муниције, хране), која су коришћена.

Почетком јануара 1945. године 2. армија је тежиште операција пренела у долину реке Босне, у циљу спречавања извлачења јединица непријатеља групе армија „Е“, у чему је делимично успела. Ослобођени су Грачаница, Градачац, Јања, а њене јединице избиле су у долину доњег тока реке Босне. Међутим, крајем марта тешко је одолевала нападима непријатеља и повукла се до испред Тузле. Почетком априла 2. армија прешла је у офанзиву према Добоју, половином месеца њене јединице заузеле су Добој, Маглај и Завидовиће. До краја априла ослобођени су Дервента, Босански Брод, Босанска Градишка, Стара Градишка и Бања Лука. У првој половини маја ослобођени су Босански Нови, Костајница и Карловац, а затим су јединице 2. армије наступале према Загребу и Новом Месту, да би заједно са јединицама 1. армије ослободиле Загреб 8. маја.

Почетком 1945. извори снабдевања јединица 2. армије налазили су се на територији Србије. Армијска база била је у Ваљеву, док су неки њедни делови били истурени ближе јединицама. Тако је, на пример, интендантска база била у Лозници и Бањи Ковиљачи, а онда је своје одељке имала у Тузли и Зворнику. За дотур материјала до одељка одређени су путеви дотура и евакуације. Одељак армиј-

⁵¹⁰ Архив ВИИ, К.805, ф.2, д.9.

⁵¹¹ Зборник, том XI, књ. 2, стр. 629.

ске базе у Тузли попуњаван је материјалним средствима из складишта у Лозници и Бањи Ковиљачи, правцем Бања Ковиљача - Зворник - Тузла или Бања Ковиљача - Козлук - Прибој - Лопаре

- Горња Тузла, те правцем Лозница - Лешница - Јања - Челић - Тузла. Из одељка армијске базе у Зворнику, превозења у циљу снабдевања јединица које су тамо дејствовале вршена су и према Власеници и Романији. У Шапцу је била организована претоварна станица, где се бродовима од Београда реком Савом материјал довозио, а онда је претовар вршен на друга транспортна средства.

Највеће потешкоће у транспорту материјала за јединице 2. армије настајале су због велике издужености комуникација, путева дотура и евакуације, који су често прекидани дејством непријатељских снага. Непријатељ је у више наврата успео да заузме Зворник, јер му је то обезбеђивало извлачење још заосталих снага, а онда је превозење ка Тузли вршено само правцем Лешница - Јања - Челић

- Лопаре - Горња Тузла - Тузла.

Међутим и на овом правцу транспорт су ометале четничке групе, нарочито преко Мајевице. Ради тога су оперативне јединице, поред борбених задатака, обезбеђивале транспорте на местима где би они могли бити нападнути. Недостатак транспортних средстава условио је да се сва превозења из Србије организују свим транспортним средствима којима се располагало, без обзира коме су припала и какве су методе у снабдевању и транспорту предвиђене у Упутству Команде позадине ПНО. Принцип да виша команда одговара за организацију саобраћаја и транспорта до база и складишта нижих јединица, при чему треба настојати да се материјал дотури што даље како би се што боље искористила моторна возила и избегао претовар је поштован, али је било случајева да су ниже команде упућивале своја транспортна средства до база и складишта претпостављених. Тако су, на пример, возила Ауто-чете 23. дивизије, која је била на положајима између Озрена и Мајевице, неко веме свакодневно превозила из Ваљева 4 до 5 хиљада килограма хлеба за своје и друге јединице у шири рејон Тузле, при чему су, поред зиме и великог снега, била изложена опасности од напада четничких група.⁵¹²

Прва Ауто-чета 3. корпуса учествовала је у превозењу материјала из Србије и у евакуацији рањеника. Рањенике је превозила до Шапца, а у повратку је возила муницију, храну и друго. Чета је имала око 60 моторних возила и извршавала је бројне задатке на подручју скоро целе источне Босне, од Романије до реке Саве.⁵¹³

Главна снага моторизованог транспорта био је Ауто-батаљон 2. армије, који је уз помоћ 1. ауто-пука НОВЈ вршио превозења већег обима из Србије у источну Босну, често до најистуренијих јединица на положајима.

Како се и поред ангажовања свих расположивих транспортних средстава нису могле задовољити потребе у транспорту, командант

⁵¹² Изјава Раде Будисављевића, командира Ауто-чете 23. српске дивизије.

⁵¹³ Изјава Бошка Шушњара, заменика комесара Ауто-чете 3. корпуса.

2. армије је, у фебруару 1945. тражио од врховног команданта да се преко ГШ Србије предузму мере да се мобилише већи број исправних запрежних возила којима би се вршио дотур материјала преко Дрине, иако сељаци нису радо давали своја возила да иду у Босну.¹⁴

Командант позадине 2. армије, због све већег удаљавања јединица од база за снабдевање, у заповести од 20. априла 1945. наређује: „Досадашњи наш комуникацијски правац: Ковиљача - Зворник - Тузла - Добој је сувише далек, затим изискује много превозних средстава и потрошњу течног горива. Да би се тако дуг пут избегао, гориво уштедело, а одељења била у стању да јединице благовремено снабдевају, потербно је да предузмете следеће:

ђ/ОДЕЉЕЊЕ УБОЈНЕ ОПРЕМЕ И МАТЕРИЈАЛА

1. У току 20, 21, 22 и 23. IV ваше одељење ћете пребацити из Тузле у Бос. Шамац.

2. Најпотребнију муницију и наоружање из слагалишта Тузла, пребацили од Миричине возом, а одатле камионима за Бос. Шамац. За камионе обратите се Саобраћајном одељењу...

3. Муницију и наоружање, уколико је сада има у слагалишту у Ковиљачи а хитно је потребна за положај, повратићете је још у току 20. и 21. о.м. за Шабац, а одатле утоварити у шлеп за Брчко, односно за Бос. Шамац.

4. Исто тако свакодневно из слагалишта из Ковиљаче колико год вагона буде кретало за Шабац користите их и утоварујте муницију и наоружање до Шапца, а одатле шлепом т.ј. досадашњи комуникациски правац Ковиљача - Зворник - Тузла - Добој немогуће је користити, јер немамо горива и морамо користити железницу и р. Саву...

5. У Бос. Шамцу организовате слагалиште. За пребацивање људства и најпотребнијег материјала потражите један камион од Саобраћајног одељења.

ж/САОБРАЋАЈНО ОДЕЉЕЊЕ

1...ваше одељење са свим моторним возилима, као и запрежним, пребацићете у Бос. Шамац.

2. Исто тако све резерве горива и мазива са којима располагете, пребаците у Бос. Шамац.

3. Комуникациски правац: Ковиљача - Зворник - Тузла - Добој неће више бити у употреби из разлога напред наведених.

4. Сва моторна возила која су ван употребе прикупити у Ковиљачи и предати Саобраћајном одељењу Команде позадине М.Н.О. За предају одредити саобраћајног официра, с тим да се, чим преда возила, врати у одељење.

5. По могућности даћете одређени број камиона одељењима како би се на време и према овој заповести пребацила у одређено место“.⁵¹⁵

⁵¹⁴ Група аутора Интендантска служба у НОР-у 1941—1945, ВИЗ, Београд, 1973, стр. 543.

⁵¹⁵ Петар Законовић, Угљеша Јањетовић, Техничка служба у НОР-у 1941—45, ВИНЦ, Београд, 1987, стр. 402 и 403.

Када су, у другој половини априла, јединице 2. армије наставиле да гоне непријатеља према Босанском Броду, путеви дотура и евакуације су се знатно издужили, па су се делови армијске базе морали истурати ближе јединицама. Будући да су у питању биле велике количине материјала (муниције, хране и др.) тражено је да ова превозења изврши Команда позадине МНО својим возилима, а по плану Саобраћајног одељења 2. армије и возилима Ауто-батаљона 2. армије.

Штаб 2. армије је, у заповести од 25. априла, поред осталог одредио и путеве дотура и евакуације за своје и потчињене јединице. За установе 2. армије одређен је пут Брод - Дервента - Бања Лука - Приједор, за 45. дивизију пут Приједор - Кнежопоље - Босанска Дубица, за 28. дивизију Приједор - Кнежопоље - Босанска Костајница и за 23. дивизију пут Приједор - Босански Нови. За снабдевање јединица 2. армије које су дејствовале у рејону Карловца, крајем априла 1945. Штаба 2. армије регулисао је да..... до успостављања базе за снабдевање у Сењу, дотур хране, муниције и осталих потреба вршиће се комуникацијом: Книн - Дрвар - Босански Петровац - Бихаћ - Огулин. Дивизија ће користити све комуникације на просторији где су смештене...⁵¹⁶

Крајем априла 1945. команда 2. армије наредила је Војној области западне Босне да свој ауто-батаљон преда Команди позадине 2. армије, али није утврђено да ли је то учињено.⁵¹⁷

Располажући све већим бројем моторних возила, већина дивизија је формирала своје ауто-јединице (чете). Команде дивизија су у својим заповестима одређивале задатке и овим јединицама, као и саобраћајним органима. Тако је Штаб 39. дивизије у својој заповести задужио командира Ауто-чете да одговара за „ред вожње“ свих моторних возила у дивизији.⁵¹⁸

За ослобођење Карловца, у саставу 2. армије формирана је Карловачка оперативна група дивизија од 3, 4, 10. и 34. дивизије. У заповести Штаба 2. армије од 29. априла 1945. за дејство на простору Огулин - Карловац одређени су комуникацијски правци којима ће се вршити дотур и евакуација у току извођења борбених дејстава. Пошто су извори снабдевања били у Сењу и Бихаћу, пут дотура и евакуације 2. армије био је Сењ - Огулин и Бихаћ - Слуњ - Огулин. За дотур потчињеним јединицама били су одређени путеви: - за 4. дивизију Огулин - Примишље - Полој - Сиња; - за 3. дивизију Огулин - Тоуњ - Генералски Стол; - за 10. дивизију Огулин - Слуњ и - за 4. корпус Огулин - Трошмарија - Босилево.⁵¹⁹

Почетком марта 1945. јединице 3. армије налазиле су се на левој обали река Драве и Дунав, од Барча до близу Вуковара. За извођење операција, армији су били потчињени 6. и 10. корпус. Бројно стање 3. армије 1. јануара 1945. било је око 50.000 бораца,

⁵¹⁶ Група аутора Интендантска служба у НОР-у 1941-1945, ВИЗ, Београд, 1973, стр. 548.

⁵¹⁷ Архив ВИИ, К.1765, ф.10, д.7.

⁵¹⁸ Зборник, том XI, књ. 2, стр. 488.

⁵¹⁹ Зборник, том XI, књ. 2, стр. 375.

а уочи априлске офанзиве, са 6. и 10. корпусом, око 90.000 бораца.⁵²⁰ Обезбеђење услова за живот и борбу јединица 3. армији захтевало је адекватну организацију саобраћаја и транспорта.

До почетка априлске офанзиве, команда позадине армије предузела је низ мера у циљу припреме органа позадине за извршавање задатака. У току припрема, које су почеле почетком марта а завршене 10. априла, евакуисан је сав сувишан материјал, опрема и амбалажа, неисправна транспортна средства, болесни и рањени коњи и друго. Одређени су путеви дотура и евакуације и на њима је извршена оправка оштећених делова и мостова. У армијским и месним радионицама организована је брза оправка транспортних средстава, амбалаже, возачке опреме и друго.

Превозење у циљу снабдевања јединица 3. армије, које су дејствовале у Славонији, вршено је из армијске базе која се налазила у Сомбору. Пошто се преко Дунава није могло прећи транспортним средствима, је су мостови били оштећени, претоварне базе биле су организоване у Апатину и Батини. За дотур материјала јединицама била су коришћена углавном моторна возила ауто-транспортног батаљона армије, а у одређеним ситуацијама и возила потчињених јединица. За ове задатке ауто-батаљон армије располагао је знатним бројем исправних моторних возила, јер је аутомобилска радионица успела да изврши све лаке и средње оправке камиона. За то што је било доста исправних моторних возила треба захвалити и чињеници да се о њима водила велика брига. За управљање возилима бирани су најбољи возачи и они су се такмичили чији ће камион бити бољи, уреднији, који ће имати мањи број кварова и др. Поред тога, редовна контрола возила од стране претпостављених имала је утицаја.

Међутим, иако се располагало већим бројем моторних возила, сва увек нису могла бити коришћена јер није било довољно погонског материјала. За сва возила којима је Армија располагала било је свега 1,5 пуњења погонског материјала, па је заведена најстрожа штедња. Државно пољопривредно добро „Беље“ располагало је извесним количинама горива, али су и оне биле утрошене.

У дејствима ка Марибору и аустријској граници, јединице 3. армије све више су користиле моторна возила за превозење трупа и материјала, па и ратних заробљеника до сабирних логора. У условима када су, на прилазима аустријској граници, непријатељске снаге биле разбијене, а неки делови су се почели предавати јединицама ЈА, ситуација се из часа у час мењала. На неким правцима снаге ЈА су биле недовољне, па су због брзине јединице са других праваца превозене камионима или возом. Када је 9. маја запретила опасност да се група усташа пробије из Цеља ка Велењу и даље, Штаб 4. оперативне зоне је на камионима упутио 6. и 11. бригаду ка Цељу, а неке снаге су преко Словенских Коњица упућене ка Марибору и даље ка Корушкој.⁵²¹

⁵²⁰ Рат и револуција народа Југославије 1941-1945, Војноисторијски институт, Београд, 1962.

⁵²¹ Коста Нађ, Победа, Спектар, Загреб, 1980, стр. 166.

На дан 13. маја 1945. године 16. војвођанска дивизија је била сва моторизована. Тога дана дивизија је од Штаба 3. армије добила задатак:..... Најхитније дивизију пребацити преко прелаза Језерско у Аустрију". Штаб 16. дивизије одмах је камионима упутио бригаде заобилазним путем преко Цеља, Љубљане и Крања у Корушку. У заповести Штаба 16. дивизије, поред осталог, се наређује: „Друга бригада примиће камионе колико је потребно за целу бригаду на цести у висини Г. Вас, по примитку камиона кренуће истим правцем, за 1. бригадом". Командант 3. армије, генерал-лајтнант Коста Нађ, 14. маја, у рапорту упућеном Врховном команданту, поред осталог је известио: „Главнина 16. дивизије јутрос је камионима упућена правцем: Цеље - Љубљана - Крањ, да преко Језерског... обухвати непријатељску групацију код Блајбурга са запада и онемогући јој пробијање ка Целовцу".⁵²²

У депеши упућеној врховном команданту 15. маја, Штаб 3. армије у закључку, поред осталог, пише: „У завршној фази офанзиве ЈА за коначно ослобођење наше земље, наша Армија је остварила успешно задатке одређене јој од врховног команданта. При томе је до нарочитог изражаја дошло брзо гоњење потученог непријатеља... при чему су коришћена као брза превозна средства трофејна моторизација и железница, која је од Марибора до Дравограда тек била оспособљена. Та чињеница брзог пребацивања јединица била је одлучујућа".⁵²³ На крају депеше се каже да је од 9. до 15. маја заплењено 950 камиона (исправних 650), особних кола 270 (исправних 150), мотоцикла 320 и друго.

Према плану завршних операција, задатак 4. армији је био да разбије и уништи непријатељске снаге у Лици, Горском Котару и Хрватском приморју и брзо продре у Истру и ка Трсту.

На дан формирања 4. армија је имала 67.000 бораца, да би 1. маја тај број повећан на 110.000 бораца. Ради обезбеђења услова за живот и борбу тако великог броја људи, где су поред бораца били и становништво и ратни заробљеници пред позадином Армије постављали су се важни задаци, почев од набавке средстава па до дотура јединицама које су незадрживо наступале ка Трсту. С обзиром на такве услове, уредно снабдевање могло се извршити углавном ослонцем на аутомобилски транспорт, при адекватном размештају позадинских јединица Армије и дивизија у почетном распореду и прихватљивим избором путева дотура и евакуације од армијских ка позадинским установама потчињених јединица. Планирање и организација превоза аутомобилима било је у надлежности Аутомобилског одељења Команде позадине Армије, док је снабдевање горивом вршило Одељење за снабдевање горивом.⁵²⁴

У марту 1945. позадинске установе 4. армије биле су размештене:

- Главна армијска база у Обровцу, - армијске базе (истурени делови) у Книну и Грачацу, а - дивизијске базе - 13. дивизије у

⁵²² Исто, стр. 207.

⁵²³ Исто, стр. 215.

⁵²⁴ Зборник, том XI, књ. 4, док. 17.

Медаку, 19 дивизије у Плочама, 20. у Брувну, 26. у Обровцу и 9. дивизије у Радучићу (код Книна).

За извршење постављеног задатка Армији су додељене велике количине разног материјала које су бродовима допремане у Сплит. Поред осталог, било је око 150 вагона само артикала хране, од чега је, према одлуци надлежних, требало пребацити у Обровац (главну базу), око 50 вагона.

За извршење ових и других превозења Армија је располагала својим аутомобилским батаљонима, док је свака дивизија из њеног састава имала аутомобилску чету. Знатан број аутомобила налазио се и неким јединицама родова и служби, које су их користиле за своје потребе и по свом плану, (артиљерија, интендантска служба и др.). Крајем марта Армија је имала преко 200 камиона, близу 90 путничких аутомобила и аутобуса, око 3.000 товарних и теглећих коња и близу 800 мазги и магараца.⁵²⁵

Превозења морем за потребе 4. армије, оперативна и снабдевачка, вршена су преко саобраћајног одсека Поморске команде северног Јадрана. Очекујући богат ратни плен, команда позадине Армије наредила је да се при дивизијама и самосталним бригадама формирају екипе за прикупљање ратног плена, у чији је састав улазио и један аутомобилски официр. Средства из ратног плена распоређивала је Команда позадине армије према стварним потребама. У току извођња борбених дејстава дотур материјално-техничких средстава до дивизијских база вршила је позадина Армије својим транспортним средствима, а дивизије су дотурале својим потчињеним јединицама. Половином априла 1945. представник 4. армије је, преко Јадранске комисије, преузео око 10.000 тона разног материјала (муниције, хране) и око 1.000 тона горива. Транспорт материјала до база у Цриквеници, Селцу и Новом извршен је бродовима (око 20 бродова), а одатле камионима до Ријеке и даље до база дивизија и бригада.

Колики је обим транспорта за обезбеђење јединица 4. армије морао бити извршен, види се из извештаја делегата 4. армије при Јадранској комисији Игњатија Мацуре, за период од 15. априла до 15. јула 1945. а пише: „У наведеном периоду, организовао сам пријем, транспорт и пребацивање око 10.000 тона материјалних средстава (хране, интендантске опреме, санитетског материјала, погонског горива, наоружања и муниције) од армијских база у Цриквеници, Селцу и Новом, а од ових база средства су транспортована армијским транспортом до примопредајних станица-база дивизија и бригада. Материјал се састојао од 1.600 тона брашна, 1.600 т пшенице, 1.000 т горива, 80 т зоби, 3.500 колета санитетског материјала, 1.500 хл вина, 20 тона сапуна, 50 т варива, 100 т конзервираног меса, 16 хаубица, 1.000 т муниције за топове, око 30 т разне друге муниције и 50 тона разне друге интендантске опреме. Поред овог материјала, који је примљен од савезника, пребачено је још из армијског складишта у Книну око 200 т разних намирница... које су

⁵²⁵ Зборник, том XI, књ. 4, док. 57.

се тамо налазиле као ратни плен при ослобођењу овог места од окупатора, почетком децембра 1944. Транспорт материјала је обављен морским путем до Цриквенице, Селца и Новог, а одатле камионима до Ријеке и даље... Највећи проблем су била транспортна средства јер се располагало врло оскудним капацитетима и то већином дрвеним бродовима, једрењацима и баркама мобилисаним од мештана, а највећи брод с којим се располагало био је 'Солин'. Потребе фронта за превозним средствима у периоду брзог гоњења непријатеља, који је одступао под силовитим нападима јединица 4. ЈА, биле су велике нарочито за транспортовање људства и материјала ближе фронту, па се сва расположива транспортна средства, којима су упућивани храна и остали материјал у армиску базу, нису враћали одмах, већ су задржавана за потребе фронта по више дана, тако да се пристигли материјал није могао редовно дотурати из Сплита до армиских база".⁶

Када су јединице 4. армије половином априла прешле у напад ради ослобођења Истре и Трста, армијска база премештена је у Сењ и то камионима Команде позадине Армије до Карлобага, а даље бродовима. Касније је армијска база пребачена у Цриквеницу, па после 3. маја у Ријеку, а њени истурени делови (помоћне базе) после

7. маја били су у Илирској Бистрици и Св. Петру (данас Пивка).

Транспорт и организација саобраћаја, у условима када су јединице брзо напредовале, а њихови позадински делови због тога често премештали, када је требало евакуисати велике количине заплете-ног ратног материјала или превозити оперативне јединице, имао је велику улогу у обезбеђивању потребних услова за коначну победу над непријатељем. Напрезања технике, а посебно људи била су велика, али је све то било само део општег полета и жеља да се земља што пре ослободи. Пожртвовање возача, међутим, није остало незапажено. У извештају кмоанданта 4. армије генерала Петра Драпшина, о дејству у Крбавском Пољу, Бихаћу, Лапцу и Раковици, поред осталог, пише: „Треба захвалити великом пожртвовању и издржљивости шофера, који су дан и ноћ били за воланом и преносили потребе за борце и са бојишта превозили рањенике и евакуирали у позадинске болнице".⁵²⁷

На правцима дејства дивизија 4. армије било је и тешких терена, због чега је њихово снабдевање било отежано, али је уска сарадња снабдевачких и саобраћајних органа обезбеђивала снабдевање и у таквим условима. За 20. дивизију, која је дејствовала преко планине Снежник, снабдевање је било тешко организовати, у првом реду због недостатка путева, али су „...крајњим напрезањем интендантских и саобраћајних органа, дивизији на време дотурана интендантска средства".⁵²⁸

Формацијски састав 4. армије често се мењао. Дејства су се брзо одвијала, па је јединице које су се налазиле на великим одстојањи-

⁵²⁶ Игњат Мацура, Рад делагата 4. армије при Јадранској комисији за пријем материјала од савезника у Сплиту, Војно-економски преглед, број 6/1975.

⁵²⁷ Архив ВИИ, К.312, ф.4, д.1.

⁵²⁸ Група аутора Интендантска служба у НОР-у 1941-1945, ВИЗ, Београд, 1973, стр. 572.

ма, а предвиђење су да се ставе под команду 4. армије требало превозити, односно комбиновати маршевање и превозење, што се може видети на примеру 29. херцеговачке дивизије.

По директиви ГШ ЈА, од почетка априла 1945, за прелазак у општу офанзиву, 29. херцеговачку дивизију је из рејона Сарајева требало што пре пребацити у долину реке Уне. Пошто је време било ограничено, главна пажња посвећена је брзини покрета, у ком циљу су коришћена малобројна моторна возила и ускотрачна железница Лашва - Травник - Јајце - Срнетица - Оштрељ, и Срнетица - Сански Мост. Четрнаеста бригада је из рејона Каоник почела превозење железницом 13. априла за Оштрељ, где је стигла након два дана. Артиљеријска бригада дивизије је из Травника за Оштрељ упућена такође железницом, где је стигла 17. априла, а 11. бригада је 15. априла укрцана у воз, ради превозења до Млиништа и даље у Сански Мост.

По прикупљању у долину реке Уне (20. априла 1945) дивизија је ушла у састав 4. армије, где је добила задатак да се хитно пребаци у рејон Презида. Њена 13. бригада је из рејона Хрељина, комбинацијом марша и превозења камионима, преко Чабра, пребачена у Презид. Пошто није имала довољан број својих возила, Штаб 4. армије упутио је 18 камиона из своје артиљеријске бригаде, остављајући оруђа на положајима. Једанаеста бригада је, такође, из Чабра у Презид превезена камионима. Наступајући даље према Трсту, из Презида је у Пивку превезен Штаб дивизије са приштабским деловима, а из Бабиног Поља и Лескове Долине у Пивку је у два ешелона превезена 11. бригада.

Комбиновани марш дивизије од Сарајева до Пивке и Постојине (преко 600 км) трајао је 19 дана.

„Дивизија је на маршу“ - записано је у монографији 29. херцеговачке дивизије - „користила извесна превозна средства. Прије свега то је била ускотрачна железничка пруга: Травник - Јајце - Оштрељ (са неколико локомотива и недовољним бројем вагона), те тридесетак камиона Артиљериске бригаде 4. армије, који су у једној тури, једва могли превести два пјешадиска батаљона. Железницом је превезена само једна (14. ударна) бригада од Каоника до Оштреља и углавном артиљериска бригада, прије свега њене и дивизијске покретне резерве у муницији. Камиони су пак коришћени само у завршеној фази, ради убрзања марша појединих бригада на сасвим кратким деоницама од по 20-90 км.

До сарајевске операције, дивизија је имала веома мали број моторних возила. Снабдевање је било базирано на бригадном транспорту, у чијим коморама су се тек сада појавила запрежна кола. Непосредно пред полазак на марш, дивизија је из плијена оспособила 8 камиона, од којих је (са десет постојећих), у току марша образована ауто-чета дивизије. Поред ње, дивизија је имала и ауто-чету у саставу артиљеријске бригаде. Са тако малим бројем возила није било могуће покренути ни оне минималне резерве са којима се

располагало, па су запрежна кола и товарни коњи и у овом маршу, пеузели највећи део терета".⁵²⁹

Захваљујући коришћењу транспорта (путног и железничког, бродског и ваздушног), 4. армија је могла извршити свој деликатан задатак: пробој немачке одбране у Лици, уништење немачких снага код Илирске Бистрице, ослобођење Трста и Словеначког приморја и спајање са снагама 3. армије код Целовца.

И у корпусима који су остали ван састава армија, саобраћајно-транспортна организација се даље усавршавала и све више добијала на значају. Формирањем армија, један број корпуса ушао је у њихов састав, а корпусне војне области остале су као војно-територијалне команде. Почетком јануара било је 25 КВО, од почетка офанзиве (20. марта) расформирано 9, неке су преформирание и преименоване (нису носиле нумерацију корпуса, већ градова - Нишка, Крагујечка, Ваљевска), а неке су тек формиране (Косовско-метохијска војна област).

Када је 15. маја 1945. завршен рат, било је 19 КВО и 2. дивизијске (29. и 37. дивизије). У највећем броју КВО постојали су и саобраћајни органи. У циљу обједињавања и усмеравања активности свих војно-позадинских органа, ГШ ЈА је наређењем од 13. априла 1945. све војно-позадинске команде (КВО) потчинио Команди позадине МНО.⁵³⁰

Сем задатака из ранијег периода, пред војно-позадинске органе постављали су се све сложенији задаци у снабдевању већег броја јединица, мобилизацији, смештају, па и саобраћају. Поред ових, задаци војно-позадинских органа су допуњавани, на коначно ослобођеном делу територије Југославије, потребама ослобођене земље, као што је обнова и изградња војних објеката за потребе ЈА и друго. Половином марта 1945. Наредбом МНО регулисано је да војно-позадински органи не смеју вршити никакву реквизицију, конфискацију или ма каква одузимања разних добара за потребе ОС непосредно од народа, већ да се у том циљу обраћају органима народне власи. На коначно ослобођеном делу територије, војно-позадински органи постепено су преносили део својих задатака за обезбеђење територије на органе народне власти и њихову службу унутрашњих послова.

До промена је дошло и код војних подручја. Величина територија коју је обухватала команда војних подручја била је различита, а зависила је, поред осталог, и од постојања комуникација, односно могућности организације саобраћаја.

Почетком 1945. било је 104 војна подручја, а на крају рата 93, у којима су, сем мањег броја, постојали саобраћајни органи.

У неким ослобођеним крајевима (Далмација) почетком 1945. почело је укидање команди места, тако да су команде војних подручја биле

⁵²⁹ Данило Комненовић и Мухарем Кресо, 29. херцеговачка дивизија, ВИЗ, Београд, 1979, стр. 538.

⁵³⁰ Никола Анић, Секула Јоксимовић, Мирко Гутић, НОВ Југославије, Војноисторијски институт, Београд, 1982, стр. 525.

најниже војно-територијалне команде. У већим местима, у команди места постојали су саобраћајни органи (референти или одсеци), као и у командама градова, а њих је на крају рата било 12.⁵³¹

У корпусима који су остали ван састава армија, организација саобраћаја и транспорта прилагођавана је потребама команди оперативних јединица али и потребама обезбеђивања у позадини. Ван састава армија остали су: 2. корпус до средине априла, 5. корпус такође до априла, а до краја рата остали су 3, 4, 7, 9. и 10. корпус.

Штаб 2. ударног корпуса је употребу моторних возила свог ауто-батаљона регулисао тако да две чете служе за превоз трупа, по плану Штаба корпуса, а остале две за рад у позадини. Команда Ауто-батаљона 2. ударног корпуса била је обавезна да возилима из састава 2. и 4. ауто-чете подмирује потребе у транспорту позадинских војних власти на територији КВО (команди војних подручја и команди места). Прва и трећа ауто-чета, које су биле лоциране у Никшићу, а у саставу ових чета били су нови камиони марке „Доџ“ (Додџе), биле су на располагању Штабу 2. ударног корпуса за оперативна превоза и овај Штаб је наређивао њихову употребу. Саобраћајни одсек војне области 2. ударног корпуса био је дужан да регулише сва питања око употребе ових возила, да командама ауто-чета издаје потребна упутства и да свакодневно извештава Штаб корпуса о броју исправних и за употребу способних возила. Штаб корпуса је, у циљу увођења реда у коришћењу моторних возила, наредио да се прикупе сви путнички аутомобили и мотоцикли који су се налазили код војних јединица и органа народне власти и ставе на располагање Саобраћајном одсеку војне области 2. ударног корпуса који ће регулисати њихову употребу. Наређење Штаба 2. ударног корпуса односило се и на војне области 29. и 37. дивизије.

Почетком 1945. бројни саобраћајни органи на територији војне области 3. корпуса добијали су све више задатака, који су, под руководством Саобраћајног одсека ове војне области успешно извршавани. „Овај одсек“, писао је у свом извештају Штаб 3. корпуса Врховном штабу, „долази све више до изражаја, с обзиром на порушене цесте и железничке пруге. Предузети су радови на прузи Живинице - Ђурђевик, која је била неопходно потребна за извоз дрва за Тузлу... и радови на прузи Живинице - Ступари - Мајдан и Бурачић - Добашница. На комуникацији Тузла - Кладањ се ради и биће готова за 15 дана. На овој цести је порушено око 15 мостова. Цеста Тузла - Зворник је оспособљена и на њој се врши даноноћно саобраћај... Сва моторна возила са којима смо распоредили додељена су Ауто-чети која је скоро формирана... Ауто-чета би могла бити појачана са више моторних возила, што спречава оскудице бензина... Има већи део аутомобила, камиона и аутобуса који су у исправном стању, али нису дати у погон ради недостатка бензина.⁵³²

⁵³¹ Исто, стр. 526.

⁵³² Архив ВИИ, К.1768, ф.7, д.18/2.

⁵³³ Зборник, том IV, књ. 32, док. 146.

Поред учешћа у снабдевању јединица 2. армије, Ауто-чета 3. корпуса вршила је транспорт материјала за снабдевање својих јединица. „Наш задатак је био“, сећа се један од старешина чете“, да превозимо наоружање, муницију, одећу и храну за јединице 27. дивизије, које су оперисале на Романији од Соколца и Црвених Стијена до Рогатице, у циљу припреме за ослобођење Сарајева. Кретали смо се путем: Тузла - Зворник - Дрињача - Нова Касаба

- Власеница - Хан Пијесак, а по некад и до Соколца и Рогатице. Задатак је обично извршаван са једним ауто-водом са 10-15 возила, а за обезбеђење колоне су одређивани два борца са митраљезом. Ако се задатак извршавао ноћу, а то је било често, са колоном је, поред командира вода, ишао и командир чете, комесар или његов заменик. Наређења за извршавање задатака су издавана усмено, кратко и јасно: где ће се шта товарити, правац кретања, место прикупљања, место истовара и коме материјал предати. По извршеном истовару, командир вода се обично јављао интенданту јединице и начелнику санитетске службе ради евакуације рањеника и болесника, заплењеног материјала или онога што јединицама није потребно, а редовно су превожени и курири. По преласку ауто чете из Тузле у Зворник, добили смо 15 возила марке 'Доџ,' носивости 3 тоне и Форд-Канада који су имали широку каросерију, погодну за превоз кабастог терета. Тада смо добили и возаче који су завршили обуку у Италији.⁵³⁴ Због недостатка кадрова, у свим војним подручјима није било саобраћајних органа (у Бирчанском, Мајевичком и Посавско-требавском), али је став Штаба 3. корпуса, због њихове све веће важности, био да их треба што пре пронаћи и тамо поставити.

Са постављеним органима у претходној години, организација саобраћаја у војној области 4. корпуса постигла је значајне резултате, што се може видети из њиховог извештаја о раду. У извештају начелника Саобраћајног одсека за март 1945. пише да је камионима превезено 83 тоне материјала и 1.976 људи, а да је пређено 35.300 км. Запрежним транспортом - колима у исто време превезено је преко 950 тона са 9.975 кола, која су прешла око 56.000 км.⁵³⁵

Превозења су, углавном, вршена по плану Саобраћајног одсека војне области и његовим транспортним јединицама, јер су ниже команде, војна подручја, располагале врло малим бројем моторних возила (у 6. војном подручју било је свега 2 камиона, 2 путничка аутомобила и 13 мотоцикла).⁵³⁶

Војна област 5. корпуса од фебруара 1945. имала је на располагању аутомобилски и возарски батаљон, али подаци о ангажовању ових јединица нису пронађени. Из онога до чега се до сада дошло види се да је аутомобилски батаљон био ангажован на превозењу разног материјала и евакуацији рањеника. У једном документу Штаба 5. корпуса скреће се пажња Ауто батаљону на уредност при превозењу рањеника.⁵³⁷

⁵³⁴ Изјава Бошка Шушњара, заменика комесара Ауто-чете 3. корпуса.

⁵³⁵ Архив ВИИ, К.128, ф.20, д.1/9.

⁵³⁶ Архив ВИИ, К.1779, ф.2, д.34/2.

⁵³⁷ Архив ВИИ, К.468, ф.4, д.2.

У овој војној области, већа пажња посвећена је железничком саобраћају јер су постојали услови за његову организацију, и начелник Саобраћајног одсека био је по струци железничар (мајор Шкондрић). Почетком 1945. Саобраћајни одсек војне области 6. корпуса имао је 4 секције: транспортну, ауто-секцију, секцију за надзор и уздржавање комуникација и ПТТ секцију.

У току борбе за Славонију, Саобраћајни одсек војне области 6. корпуса сва своја возила предао је Команди позадине 3. армије. Војна област за Славонију задржала је за своје потребе 2 камиона, 3 путничка аутомобила и 4 мотоцикла. При командама војних подручја и командама градова Винковци, Осијек и Славонски Брод остало је само по једно моторно возило. Због недостатка моторних возила ни рањеници нису могли бити на време евакуисани, па су превожени запрежним возилима.

Због смањеног броја транспортних средстава, саобраћајни органи су имали мање послова око организације превозења, а онда су се ангажовали на другим пословима из своје надлежности, као што су израда прагова за железницу и телефонских стубова, прикупљање разног материјала, па и обнови попаљених зграда и обезбеђивању услова за смештај људи и стоке (бараке). И поред тога, саобраћајни органи војних подручја постигали су запажене резултате у својим активностима, што се може видети из њихових извештаја. У једном извештају о свом раду, Саобраћајна секција осјечког војног подручја пише: „У путу укупно 130 км и натраг, посебно је превезено са 15 пари коња и 15 кола следеће: превезено 388 мтц разног материјала, 29 кубика грађе, 8 кубика даске... Израђена је једна штала (22x6) очишћено 823 м јарка уз цесту Ђаково - Нашице... На сечи шуме било је ангажовано 197 људи који су израдили 401 телефонски стуб... Шлипераши су направили 975 шлипера... израдили једну коњушницу, бајту за смештај 50 људи, радионицу за пломпаре, 14 великих корита, 15 карлица и 12 запрежних саоница..."

То су били само неки резултати Саобраћајне секције осјечког Војног подручја, која је 1945. године радила у врло сложеним и тешким условима. И поред тога, ова секција се толико развила да је крајем рата имала око 200 бораца и 25 запрежних возила.⁵³⁸

Пошто су се сва питања решавала заједно са органима народне власти, крајем јануара 1945. одржан је састанак у команди Бродског војног подручја са претставницима окружног НОО Славонски Брод, на коме се, поред осталог, расправљало и о повећању производње прагова, грађе за израду мостова, дрва за огрев и друго. Састанку је присуствовао и шеф саобраћајне секције Бродског војног подручја Марко Јелић.⁵³⁹ Сличних активности било је и у другим војним подручјима на територији војне области 6. корпуса Поправљани су путеви, мостови, железничке пруге, израђивани прагови и телефонски стубови, сакупљана телефонска жица и други материјал за везу, успостављана и одржавана ТТ веза на територији војне

⁵³⁸ Иван Мишковић, Војна позадина у Славонији 1941-1945, ВИЗ, Београд, 1982, стр. 507, 508.

⁵³⁹ Исто, стр. 351.

области, организован транспорт разног материјала, а нарочито артикала хране која је сакупљана, а то су често биле огромне количине. Такоје, на пример, у 1945. години на територији Папучко-крндиског војног подручја реквизицијом и присилним откупом прикупљено људске и сточне хране око 850 тона (пшенице 500 т), што је требало транспортовати до јединице, складишта или млинова.⁵⁴⁰

До уласка у састав 3. армије Аутомобилски батаљон војне области

6. корпуса у току јануара и фебруара 1945. превезао је све тешке рањенике из болнице са Папука и Крндије и друга места, на ослобођени део мађарске територије. Један број тешких рањеника превезен је до Сомбора, а у повратку је превожен ратни материјал.

Још половином 1944. Саобраћајни одсек војне области 7. корпуса, у циљу, увођења реда у саобраћају, сву организацију саобраћаја на основном правцу Чрномељ - Стари Трг преузео је у своје руке и регулисао поступак у организацији запрежног транспорта. Крајем

1944. Саобраћајно-технички одсек војне области 7. корпуса НОВ и ПОЈ је, у циљу централизације саобраћаја ради рационалног коришћења транспортних средстава, упозорио све потчињене команде на својој територији да свим саобраћајним средствима располажу једино саобраћајни официри команди војних подручја и саобраћајно-технички референти команди места, те да су јединице дужне обраћати се њима за обезбеђење превозних средстава. У условима сталног нарастања потреба за транспортом у свим гранама саобраћаја, крајем априла 1945. Војна област 7. корпуса формирала је Саобраћајну бригаду, која је обједињавала све гране саобраћаја и све врсте транспорта. Штаб бригаде, у саставу командант капетан Франц Повше, његов заменик Франц Селевшек и политкомесар Ернест Пикел, преузели су сву бригу око организације саобраћаја на територији војне области. Међутим, команде места су и даље користиле месна транспортна средства - запреге, све до краја рата. Тако је, на пример, референт саобраћаја команде места Чрномељ, 20. марта 1945. упутио позивницу Францу Волфу и Францу Стариhi из Чрномеља, да 24. марта у 8 сати дођу са колима и воловима за превоз дрва. На позивници је стајало упозорење: „Ко се не буде одазвао позиву, казниће се да вози више дана“.⁵⁴¹

Војна област 9. корпуса није предвиђала формирање транспортних јединица, а регулисано је да позадински органи, при ослобођењу земље, формирају органе који би организовали саобраћај и транспорт.⁵⁴²

У време када су формиране 1,2, и 3. армија, Штаб 8. ударног корпуса је 1. јануара 1945. издао наредбу о формирању „секције аутокоманде“, којом је врло детаљно регулисано питање организације саобраћаја и транспорта. Потчињена Оперативном одсеку Штаба 8. ударног корпуса, не позадини, аутокоманда је добила задатак да руководи целокупном ауто-службом у 8. ударног корпуса, да наређује

⁵⁴⁰ Исто, стр. 291.

⁵⁴¹ Франц Стариha из Чрномеља, сећања

⁵⁴² Народноослободила војна на словенском 1941-1945, Војашко згодовински инштитут ЈЛА, Љубљана, 1978, стр. 840.

употребу возила и води евиденцију о томе. У поглављу о употреби возила наређено је: возила се имају употребљавати тако да њихова носивост буде искоришћена, али не смеју бити преоптерећена; недовољно натоварена возила морају успут примати материјал који треба превести истим правцем, без обзира коме материјал припада, осим у случајевима када се превози ратни материјал; возила се у току вожње могу заустављати само код Саобраћајних станица; употребљавати возила може само она јединица којој је возило дато на располагање или додељено на употребу, а она му даје правац, дужину кретања и задатак; штабови дивизија ће настојати да употребу возила наређује једно лице, које ће се бринути да носивост возила буде потпуно искоришћена, а тако ће поступити и Војна област 8. ударног корпуса, Артиљериска група и Тенковска бригада. У случајевима када потребе за транспортом превазилазе могућности оперативних јединица и других команди и установа, употребу других возила одобрава Штаб 8. ударног корпуса, сем у случајевима велике хитности, када употребу возила одобрава командант Ауто-батаљона и командири ауто-чета, о чему су дужни да известе Аутокоманду.

Штаб 8. ударног корпуса прописао је и документацију чијим ће се вођењем обезбедити правилна употреба моторних возила.⁵⁴³ У Мостарској операцији (јануар-фебруар 1945) за снабдевање јединица, дотур и евакуацију коришћена су моторна возила Ауто-батаљона

8. ударног корпуса, као и транспортна средства са којима су располагале дивизије и бригаде. Главна база за снабдевање свих јединица била је у Сплиту, док су станице за снабдевање биле у Сињу, Омишу и Макарској. Касније је премештена у Метковић по наређењу штаба 8. корпуса свакој станици додељено је по 12 камиона из ауто-батаљона Аутокоманде 8. корпуса. Станица у Омишу била је формирана због недостатка транспортних средстава. У њу су довожене све потребе за 9. и 26. дивизију и артиљеријску бригаду, а ове јединице су својим транспортним средствима материјал превозиле до својих складишта. Транспортна средства којима су располагале дивизије и бригаде била су у интендантури тих јединица. Сметње у правовременом дотуру настајале су због неправилне расподеле транспортних средстава, јер се догађало да дивизија има мањи број превозних средстава него бригаде, које се неправилно и нерационално користе. Камиони су коришћени до најистуренијих тачака докле су могли доћи, а даље се преносило колима или на коњима.⁵⁴⁴

Велики задаци који су стајали пред саобраћајним органима све више су се повећавали. Снабдевање бројних јединица НОВЈ био је основни задатак, али ни мало мањи био је задатак да се материјал, пре свега храна, која је у виду помоћи или куповином набављана у иностранству, за становништво које је у неким крајевима формално умирало од глади превезе у унутрашњост. Први брод под норвешком заставом, на основу споразума од 19. јануара 1945, упловио је у

⁵⁴³ Архив ВИИ, К. 1892-1, ф.1, д.30/3.

⁵⁴⁴ Мујо Диздар, Снабдевање у мостарској операцији - Позадина и снабдевање ЈА, број 2/1947.

сплитску луку са 100 вагона хране, а након тога помоћ је почела да се повећава.

Колики су задаци стајали пред војном организацијом саобраћаја и транспорта у 1945. може се видети из експозеа Тита на Трећем заседању АВНОЈ-а:

„Велики је напор учињен у прехрани становништва у опустошеним крајевима у Црној Гори, Далмацији, Горском Котару, на Кордуну, у Босни и Херцеговини, у Словенији итд. У томе смо постигли добре резултате упркос мањкању саобраћајних средстава. До сада је расподељено разне хране и других предмета потребних за живот, преко 400.000 тона, скоро 1/4 тога је добијена од УНРА... Поред тога наша војска ставила је на располагање привреди око 45.000 коња...¹¹⁵⁴⁵

Материјал, који долази из иностранства, ишао је преко Јадранске комисије у Сплиту, а она је имала истурена одељења у Дубровнику, Сењу и Цриквеници, а по потреби и у другим местима на јадранској обали. За материјал који је приман за НОВЈ, распоред је давала Команда позадине НОВЈ/МНО, а у неким случајевима и ГШ Хрватске. Тако је, на пример, погонски материјал, који је пристигао почетком 1945. распоредио ГШ Хрватске по следећем критеријуму: ГШХ дато је 33%, 8. корпусу 23%, Штабу морнарице 18%, 5. корпусу 16% и ГШ Словеније 10%.

Око употребе моторних возила све су се више испољавали разни проблеми, што је, поред осталог, ометало да се устроји јединствена евиденција моторних возила у ЈА. Став из ранијег периода, да је возило онога који га је запленио и на крају рата је доводио до тога да старешине при премештају из једне јединице у другу са собом узимали и возила, првенствено путничка. На основу става да се евиденција свих моторних возила мора устројити на нивоу МНО, КП МНО је половином маја (13. маја 1945) издала свим нижим оперативним и војно-територијалним командама наређење, којим захтева да сви имаоци моторних возила доставе МНО извештај из кога ће се видети чијом је одлуком моторно возило додељено јединици, где је регистровано и његов регистарски број, чије је власништво: државна својина, мобилисано или ратни плен, његово техничко стање и друго. Упозорено је да сваку промену власништва возила одобрава МНО.⁵⁴⁷

Регулисање и контрола путног саобраћаја

Први зачеци организоване контроле саобраћаја на путевима слободне територије, јављају се после капитулације Италије на путевима који су са обале Јадранског мора водили у унутрашњост

⁵⁴⁵ Јосип Броз Тито, Општенародна одбрана и друштвена самозаштита, Свјетлост, Сарајево, 1980, стр. 288, 289.

⁵⁴⁶ Архив ВИИ, К.59, ф.5, Д.34/2.

⁵⁴⁷ Архив ВИИ, К.1766, ф.2, д.25.

земље (Лика, Банија, Кордун, и из Хрватског Приморја за Горски котар). Међутим, тек годину дана касније формирају се јединице „саобраћајних повереника“ и организује саобраћајна контрола, а крајем 1944. неки корпуси (5. и 6. корпус) предали су путни саобраћај органима народне власти.

До почетка 1945. Врховни штаб НОВ и ПОЈ није имао скоро никаквог утицаја на организацију саобраћаја, па ни у области регулисања и контроле саобраћаја на ослобођеној територији. Мере у овој области предузимане су тек пошто је формирана Команда позадине НОВЈ.

Почетком фебруара 1945. Команда позадине НОВЈ, у распису „за уређење целокупног саобраћаја војске“, наложила је саобраћајним одељењима армија да формирају јединице за експлоатацију ратних путева“, који имају три основна задатка: 1) уређење путева за аутомобилску употребу, 2) поправку мостова и путева и 3) службу регулисање саобраћаја“.

Ове јединице требало је поставити на свим ратним путевима где се саобраћај врши камионима.

Највиша јединица за ове задатке је батаљон, за експлоатацију ратних путева, који има три чете, а свака од њих је имала око 130 бораца. Батаљон контролише пут дужине до 150 км а свака чета по 50 км. Свака чета, на средини деонице пута који контролише, формира прихватну станицу, која има задатак да организује санитарско збрињавање пролазећих јединица, брине се о њиховој исхрани, врши оправку аутомобила и снабдева их потребним горивом и мазивом. Прихватна станица требало је да има просторију за логор ратних заробљеника, који треба да буде ограђен, а станица мора бити уређена за одбрану у случају напада непријатеља. За све ове задатке био је одговоран командант батаљона, јер је он био командант „ауто-пута“. Ако се, због његове дужине на једном ауто-путу налази више батаљона, одређиван је командант ратног пута.⁵⁴⁸ На овај начин, саобраћајну службу на свим важнијим путевима били су дужни да организују главни штабови, команде КВО и војних подручја. Априла 1945. Команда позадине МНО прописала је „Општа упутства у погледу организације путних јединица“. Поновљено је и овом приликом да су за формирање јединица за експлоатацију „ратних путева“ одговорна саобраћајна одељења армија и главних штабова. Задатак јединице за експлоатацију ратних путева, сада нешто проширен, био је: 1) Одржавање већ изграђених и за ауто-саобраћај уређених путева, 2) Мање оправке путева и мостова, 3) Регулисање саобраћаја, 4) мање оправке прилазећих аутомобила и 5) Контрола и одржавање телефонских линија на сектору ових јединица.

Подизање већих мостова вршила је инжињерија, пошто путне јединице за ово нису биле опремљене. У хитним случајевима, међутим, путне јединице могле су градити мостове са отворима до 5 метара.

⁵⁴⁸ Архив ВИИ, К.59, ф.5, д.25а.

Јединице за експлоатацију ратних путева, према овом упутству, формирају се у батаљоне, а њихов назив је „Самостални цестовни батаљон". Батаљон је имао 4 чете, свака чета 120 бораца, а контролисала је сектор дужине 50 км. Батаљон је контролисао сектор од око 150-200 км. Ако је на једном простору било више батаљона, формирала се команда цестовне мреже.

Командант батаљона имао је помоћника (начелник), затим политкомесара, персоналног референта, два писара и два курира. Батаљон је имао, такође санитетског референта и интендантуру. Референт за комуникације био је инжињеријски официр, а он је имао помоћнике за путеве и мостове (инж. подофицир) и помоћника за регулисање и контролу саобраћаја (саобраћајни подофицир). Референт за везу имао је вод за везу, а постојале су још и радионица и кухиња.

Путна (цестовна) чета имала је четни вод, путни (цестовни) вод, саобраћајни вод, вод за везу, интендантуру, амбуланту, радионицу и кухињу.

Команду чете сачињавали су командир, заменик командира (инжињеријски официр), политкомесар, писар и курир. Четни вод је имао 2 подофицира и 12 бораца, путни вод једног подофицира, 45 цестара, 5 надцестара и једног тесача. Саобраћајним водом командовао је саобраћајни официр, а у воду је било још 6 подофицира и 18 саобраћајаца. Чета је имала на располагању један камион и један мотоцикл. Саобраћајни вод, иако је био у саставу чете, у извршавању задатака био је потчињен референту за комуникације у батаљону. У путној чети, саобраћајни вод је развијао саобраћајни центар, на чијем челу је био командир центра. Командир саобраћајног центра-водник, имао је задатак да: 1) поставља контролне страже, (контролне тачке - КТ), страже за регулисање саобраћаја (саобраћајне тачке-СТ), организује везу између њих и „покретне контролне патроле"; 2) снабдева свој сектор саобраћајним знацима и путним ознакама, 3) шаље патроле на обилазне путеве и нове секторе; 4) уклања све препреке и неправилности у саобраћају; 5) подноси пријаве о кршењу саобраћајне дисциплине и 6) сваког 1, 7, 15. и 21. у месецу шаље извештај саобраћајном центру батаљона о стању у саобраћају. Упутством су биле прописане дужности командира саобраћајног вода, стражара, контролних патрола и других. Помоћник за регулисање и контролу саобраћаја Референта за комуникације у команди батаљона имао је задатак да: 1) планира регулисање саобраћаја на читавом сектору батаљона; 2) руководи радом сектора за регулисање саобраћаја и организије везу између сектора; 3) сакупља на време саопштења са свих сектора и припрема извештај о резултатима регулисања саобраћаја и исти доставља надлежној команди.

У случају када је на једној путној мрежи ангажовано више путних батаљона, у циљу једнообразне организације саобраћаја формира се команда путне (цестовне) мреже, коју чине: командни вод, санитетски и интендантски одсек, одсек за комуникације, одсек за везу, вод за везу, радионица и кухиња. Шеф одсека за комуникације има: референта за путеве и мостове (официр), референта за

регулисање саобраћаја (официр), референта за радионице (официр), писара и курира. Радионица је имала један камион и два мотоцикла, од којих један са приколицом.

Одсек за комуникације у команди путне мреже је претпостављени орган свим батаљонима ангажованим на регулисању саобраћаја на путној мрежи. Референт за регулисање саобраћаја из одсека за комуникације чини главно руководство саобраћаја и даје директиве свим потчињеним јединицама.⁵⁴⁹

Одељење за комуникације Команде позадине ПНО (в.д. начелника одељења био је поручник Ретл. Б.) почетком године издало је упутство о регулисању саобраћаја. Оно је садржало: саобраћајне прописе, саобраћајна документа, прописе о саобраћајним знацима и сигналимa за регулисање саобраћаја. Пошто је у то време употреба моторних возила одобрена од стране надлежних команди, сва моторна возила чија је употреба одобрена морала су да буду регистрована, према упутству за регистрацију и снабдевена прописаним документима.

Прописана документа за возила и возаче била су: војно-шоферска исправа, потврда за руковаоце аутомобила, колска књига, путни лист и маршрутна карта. Цивилни возачи морали су имати само шоферску исправу, потврду за руковаоца аутомобила и колску књигу.

Регулисано је, такође, ко има право да зауставља аутомобиле, забрањена је вожња на камионима, одређено је ко се може возити у кабини, поступак на раскрсници, право претицања итд.

За појединачна путничка и теретна моторна возила одређене су средње брзине кретања. На слободном (отвореном) путу особни аутомобили могли су се кретати брзином 40-60 км/ч, а теретни 30-40; кроз насељена места особни аутомобили 30 км/ч, а теретни 20.

Ако су возила била у колони, њихова брзина кретања могла је бити до 25-30 км/ч на отвореном путу и 20 км/ч кроз насељена места.

Поред тога, прописом је одређено одстојање између возила у колони. На месту је то одстојање могло бити 3-5 м, у покрету 20-30 м, ноћу и по прабини 60 м, а преко мостова 10 м.

Потврда за руковаоца аутомобила је био документ из кога се види број колске књиге, регистарски број аутомобила, као и коме је дат на руковање, ауношенаје и марка аутомобила, број мотора и шасије.

Маршрутна карта је рађена само у случајевима када се планирало кретање колоне. У карту је уношена маршрута кретања колоне, број аутомобила са знаком марке и типова возила, као и места укрцавања и искрцавања. Маршрутну карту морао је имати вођа колоне.

Саобраћајни органи за регулисање саобраћаја употребљавали су два барјачића - бели и црвени. Црвени барјачић је саобраћајац држао у десној руци, а употребљаван је (подизањем) само за

⁵⁴⁹ Архив ВИИ, К.1766, ф.15, д.2.

заустављање возила. За све остале знаке у регулисању саобраћаја коришћен је бели барјачић. У оквиру прописа за регулисање саобраћаја прописане су ознаке за саобраћајне органе, као и за возила којима се даје право првенства. Саобраћајци су, када су били на дужности, на десној руци носили траку црвене боје, ширине 8 цм. У средини бело-плавог круга била је петокрака звезда и у њој слово „К“ за органе који су вршили контролу саобраћаја или слово „С“ за саобраћајце који су регулисали саобраћај. Возила органа који су вршили контролу саобраћаја обележавана су налепницама које су стављане на ветробранска стакла („шофершајбна“). Налепнице су биле величине 15x15 цм, на њиховим срединама био је плаво-бели круг и у њему петокрака звезда са словом „К“ у средини. На горњој страни круга био је натпис „Југословенска армија“, а на доњој „саобраћај“.

Возила која су имала право обиласка означавана су налепницом исте величине. На белој налепници на средини била је петокрака звезда, испод ње натпис „право обиласка“, а изнад повијена стрелица плаве боје.⁵⁵⁰

Наређењем ГШ Хрватске, новембра 1944. уведена је саобраћајна контрола на путевима и почело се са формирањем јединица „саобраћајних повереника“. Прописане су и дужности саобраћајне контроле. Почетком наредне, 1945. године ГШ Хрватске издао је упутство да се приступи формирању „саобраћајних поверенстава“, чији задатак је био: 1) контрола саобраћаја, 2) осигурање комуникација и 3) регулисање транспорта. Према Упутству, које је саобраћајни одсек војне области 8. ударног корпуса издао 18. фебруара 1945. саобраћајно поверенство сачињавају надзорник саобраћајног поверенства и његов помоћник. За извршење задатака из надлежности саобраћајног поверенства, на територији војне области 8. ударног корпуса формирају се саобраћајна поверенства I и II реда. На тој територији било је 10 поверенстава I реда, (у Обровцу, Бенковцу, Книну, Шибенику, Сплиту, Сињу, Имотском, Метковићу у Дубровнику) и 9 поверенстава II реда (у Биограду на мору, Дрнишу, Омишу, Макарској, Корчули, Вису, Брачу, Хвару и Загвозду). Седиште саобраћајног надзорника било је у Сплиту, а он је имао: секретара, једног референта, двојицу телефониста и курира. Руководиоци саобраћајних поверенстава I реда имали су: писара, двојицу телефониста и 3 курира. Курири су вршили и патролну службу, а вође патроле били су водници. У поверенствима II реда били су: писар и курир. Свако поверенство имало је по 6 бораца за стражарску службу.

Извршни органи саобраћајних поверенстава биле су саобраћајне станице. Место саобраћајног поверенства I реда било је у насељеном месту, а II реда на главном путу. Саобраћајне станице постављане су на улазу и излазу из насељеног места. Према упутству, саобраћајне станице су имале округлу таблу промера 70 цм, обојену црвено са белим ободом, на којој је писало „СТОЈ“, за заустављање

⁵⁵⁰ Исто.

возила. Органи саобраћајне контроле су на левој руци носили црвену траку ширине 10 цм, на којој су била исписана бела слова „СК“ (саобраћајна контрола).

Саобраћајне станице са поверенствима су биле повезана телефоном. Органи који су вршили контролу саобраћаја били су дужни да:

- у саобраћајни дневник уписују сва возила која улазе и излазе из града,
- прегледају исправе возача и возила (објаву, објаву за возњу, дозволу, књигу моторног возила и друго).
- испитају да ли возило путује правцем коли му је одређен,
- да ли је возило претоварено и да ли се возач придржава саобраћајних прописа,
- да ли возач превози робу или путнике уз награду и да ли је возило регистровано и таблице прописно пломбиране итд.

Осигурање комуникација се вршило тако што се патролама установљавало стање на путевима и утврђивала њихова проходност и безбедност, пружала помоћ возилима која су остала на путу у дефекту, обавештавала јединице о сигурности кретања на путевима итд.

Из области регулисања транспорта, саобраћајна поверенства су примала обавештења о кретању возила и могућности утовара, обавештавала о местима укрцавања и искрцавања, контролисала возаче да ли се при укрцавању људи и материјала придржавају прописа, додавала терет возилима која се крећу у одређеном правцу а нису довољно натоварена и др. Када се на саобраћајним станицама установи да возач нема прописане исправе, заједно са возилом спроводи се у седиште поверенства, а о томе обавештава његова јединица. У случају да возач не поступа по њиховом захтеву, саобраћајне станице су овлашћене да траже оружану помоћ од команде места или града. Против возача који за превоз примају награду (наплаћују), подносе пријаву његовој јединици и непосредно ОЗН-и. У случају да је возач ватреним оружјем или на други начин присиљен да заустави возило и укрца неко лице, саобраћајна станица спроводи ово лице команди места и „предаје га у затвор“, ради даљег поступка. Саобраћајне станице сва примљена обавештења о стању на путевима заводе у „књигу запажања“ и о недостацима извештавају поверенство.

Поверенства, путем патрола установљавају стање на путевима и о томе обавештавају надзорника, који обавештења преноси саобраћајном одсеку војне области. Патролирање на путевима врши се: мотоциклом, бициклом, и пешке. Мотоциклисти службу врше на најпрометнијим путевима, бициклисти на мање прометним, а пешаци у фаду.

Због важности која је придавана познавању стања на путевима, саобраћајни „уреди“ су имали предност у коришћењу средстава везе над позадинским и цивилним властима, а у врло хитним случајевима су имали предност као и оперативне јединице. На возила која су била обележена црвеним заставицама (опасност-муниција-експлозив) није се смело ништа више товарити, а код

превожења људи прописано првенство је овим редом: рањеници, болесници, хитни курири, војници за даљи пут, остали војници, цивили са децом и на крају остали. Код превожења робе предност су имале војне интендантуре, затим превози за оперативне јединице, за војну позадину, а онда за цивилне власти и приватна лица.⁵⁵¹

Крајем фебруара 1945. јединице „саобраћајних повереника“ преименоване су у „јединице за експлоатацију ратних путева“, како је то, почетком фебруара 1945, прописала Команда позадине НОВЈ.⁵⁵²

Пошто је крајем 1944. на територији Хрватске саобраћај и транспорт углавном пренесен у надлежност органа народне власти (обласни НОО), координација између ових и саобраћајних органа НОВЈ је била неопходна у циљу обезбеђења приоритета у саобраћају за НОВЈ. У том циљу, Председништво ЗАВНОХ-а - Повјереништво унутрашњих послова - Одјел за јавни ред и сигурност, 21. фебруара 1945. послало је свог члана Повјереништва, Блажа Калафатовића, да са војном области 8. ударног корпуса уреди сва питања у вези са уређењем надзора над саобраћајем на територији Обласног НОО Далмације.⁵⁵³

У наредби Штаба 8. ударног корпуса 1. јануара 1945, о формирању Ауто-команде, за формирање и старање о правилном раду Саобраћајних поверенистава биле су одговорне Војна област и команде Војних подручја. У случају непоштовања саобраћајних прописа од стране оперативних јединица, захтев за њихово поштовање могла је поставити само Ауто-команда, а не непосредно војно-територијалне команде.

У наредби од почетка јануара 1945, Штаб 8. ударног корпуса у делу где се говори о саобраћају по цестама, упозоравао је:

„Кретање по цестама и улицама мора бити опрезно, а возачи и пјешаци имају се строго придржавати постојећих саобраћајних прописа. Нарочито се има водити рачуна:

- да се возила крећу толиком брзином да возач може њима у свако доба господарити - кроз насељено мјесто има се кретати оном брзином која је означена цестовним знаком на улазу у мјесто - вози се десно, претизава се лијево - возити десно особито на кривинама гдје је прегледност мала - пропуштати брже возило - избјежавати претизавање при густом саобраћају а вршити га само на цестама које га омогућују;
- возила паркирати тако да не ометају саобраћај - мјеста за паркирање биће временом означена одговарајућим прометним знаком;
- заустављање вршити искључиво на десној страни цесте и пазити да се тиме не закрчи пролаз;
- при скретању и пролажењу давати прописне сигнале: Правац напред дуги знак, правац десно два кратка знака, правац лијево три кратка знака;

⁵⁵¹ Архив ВИИ, К. 1892-2, ф.2, д.24.

⁵⁵² Архив ВИИ, К.1892-2, ф.5, д.37.

⁵⁵³ Архив ВИИ, К.1892-2, ф.4, д.27/1.

- пјешаци се имају кретати десном ивицом цесте, у насељеним мјестима плочником - свако гомилање на цести најстроже се забрањује, забрањује се заустављање возила на цести, скакање и вешање за блатобране...⁴

Крајем априла 1945. у Словенији је, наредбом штаба 7. корпуса формирана Саобраћајна (прометна) бригада, у чијем саставу је био и „Путно саобраћајни батаљон“. Командант батаљона био је Мирко Габријел, а његов заменик старији водник Иван Монделц. Плиткомесар бригаде је предвиђен, али овом наредбом није био постављен. У априлу 1945. „Путни саобраћајни батаљон“ имао је 55 људи. У бригади је, поред осталих, био организован курс за обуку саобраћајца.⁵⁵⁵ У формацији 3. армије постојао је у Позадини армије Саобраћајни батаљон, који је био потчињен Аутомобилском одељењу команде позадине 3. армије. Батаљон је, у операцији у Славонији, са две чете био ангажован на регулисању саобраћаја при изградњи моста на реци Драви, а једна чета вршила је регулисање и контролу саобраћаја на путевима дотуру и евакуације од армијских покретних складишта до бригада. „Захваљујући уредном функционисању аутомобилске службе, био је обезбеђен благовремен дотур муниције и осталог материјала“, записао је командант Позадине 3. армије пуковник Ђоко Ивановић.⁵⁵⁶

Пошто је један део земље, са главним градом Београдом, био ослобођен, а у јединицама је било доста заплених моторних возила, појавио се проблем саобраћајних незгода које су се скоро сваким даном догађале, што је за последицу имало тешке људске и материјалне жртве. Моторним возилима управљала су нестручна лица, возило са великим брзинама, а међу прекршиоцима прописа био је и приличан број старешина. Настојећи да овакво стање поправи, Генералштаб ЈА је 26. марта 1945. издао наређење у коме се каже:

„У последње време дешавају се често аутомобилске несреће, што има за последицу тешке људске и материјалне жртве. Разлог овог лежи у томе што моторним возилима управљају нестручна лица, што се вози великим брзинама, ноћу без светла. Запажено је нарочито да поједини руководиоци узимају од шофера кола и како нису довољно вични управљању и не познају саобраћајне прописе, неминовно долази до судара, удара у неки предмет или објект, скретања са цесте итд. Осим тога, још увек нека возила нису регистрована. Оваквим поступком не само да се наноси велика штета и оптерећују радионице које једва могу примити на оправку возила дотрајала у нормалном раду, већ се и руши углед и ауторитет официра ЈА. У циљу отклањања оваквих штетних и самовољних поступака

⁵⁵⁴ Архив ВИИ, К. 1892-2, ф.1, д.30/2.

⁵⁵⁵ Зборник, том VI, књ. 19, док. 79.

⁵⁵⁶ Ђоко Ивановић, Неки подаци о организацији и раду позадине 3. армије у Славонској операцији, Позадина и снабдевање, број 2/1952.

НАРЕЂУЈЕМ:

1. - Моторним возилима смеју управљати само стручна лица-шофери са положеним испитом, којима су возила дата на руковање и који су снабдевени са прописном документацијом.
2. - Официри, који имају положен возачки испит, не смеју управљати моторним возилима без одобрења претпостављеног старешине, које се може издати само у случајевима када нема шофера.
3. - Возити се сме само прописаним брзинама. Путничка кола кроз насеља 30 км, а на слободном путу 50-60 км на сат. Санитетска и лака теретна кроз насељена места 25 км, на слободном путу 40-50 км на сат. Теретна кроз насељена места 20 км, на слободном путу 30-40 км на сат.
4. - Ноћу возити са светлом, осим где то буде изричито забрањено. При сусрету са другим возилима смањивати светло, да не долази до заслепљивања возача и судара возила.
5. - Војна лица, која поступају противно овом наређењу узимати на најстрожију одговорност и то како оне који као нестручни буду управљали возилима, тако и шофере дотичних возила и њихове претпостављене старешине, са чијим се знањем то буде дешавало.
6. - Сва моторна возила нерегистрована зауставити и предати најближој команди места, односно команди града.
7. - Саобраћајно одељење МНО, да изда потребна упутства.⁵⁵⁷

Јединствени прописи у области РКСб настали су тек почетком 1945, када је Команда позадине ПНО наложила да се формирају „јединице за експлоатацију ратних путева“, одредила формацију путних (цестовних) јединица и прописала неке основне елементе за РКСб.

Пошто је основни услов за контролу возила у саобраћају био да сва возила бугу регистрована, на шта је стално упозоравао, почетком фебруара 1945. Саобраћајни одсек војне области 8. ударног корпуса свим командама војних подручја доставио је детаљно упутство, на основу наређења Штаба 8. ударног корпуса. Пошто је још увек било моторних возила која нису била регистрована, наређено је да се таква одмах пријаве за регистрацију, а Тенковској бригади је наређено да изради регистарске таблице за сва моторна возила на територији 8. ударног корпуса од броја 100 до 2.000 и доставе их Оперативном одсеку Ауто-команде. Ауто-команда 8. ударног корпуса била је дужна да обезбеди да свако моторно возило добије регистарске таблице, Књигу моторног возила, дозволу за вожњу и Дневник вожње и горива, јер се без ових докумената ниједно моторно возило није смело упутити у саобраћај.⁵⁸

Поред постављеног задатка 1. тенковској бригади, у вези са израдом регистарских таблица, саобраћајне секције војних подручја биле су дужне да израде по 100 комада регистарских таблица и то: саобраћајна секција Задар од броја 8.001 до 8.100, Шибеник од 8.101 до 8.200, Сплит 8.201 до 8.300, Дубровник 8.301 до 8.400 и Книн од 8.401 до 8.500. Упозорено је да се при изради таблица треба придржавати Наредбе ГШ Хрватске од 14. јула 1944, с тим што је на табlici уместо „НОВХ“ (Народноослободилачка војска

⁵⁵⁷ Архив ВИИ, К.715Б, ф.2, д.5.

⁵⁵⁸ Архив ВИИ, К. 1892-1, ф.1, Д.30/2.

Хрватске), требало ставити „НОВЈ“ (Народноослободилачка војска Југославије), док „ознаке корпуса и петокрака остају и не могу се мењати“.⁵⁵⁹

Организација регулисања и контроле путног саобраћаја у НОВЈ почела је 1944. године. Зачеци организације, према расположивим подацима, јављају се на територији ГШ Хрватске, по упутствима саобраћајних органа ове команде.

Нарочито добро организована служба регулисања и контроле путног саобраћаја у 1944. години била је у војној области 8. корпуса.

До почетка 1945. Врховни штаб НОВ и ПОЈ није имао утицаја на организацију регулисања саобраћаја. Почетком 1945, због све израженије потребе, Команда позадине Повереништва народне одбране издала је упутство у циљу уређења саобраћаја на путевима. Упутством је постављен задатак армијама да формирају „јединице за експлоатацију ратних путева“, које су имале три основна задатка: уређење путева за саобраћај, поправку мостова и путева и организацију регулисања и контроле саобраћаја. Батаљон је за ове задатке, био највиша јединица, одређено је његово устројство, бројно стање и прописан начин употребе. На основу обавеза из упутства, Одељење за комуникације Команде позадине почетком године је прописало Упутство за регулисање саобраћаја, које је, поред саобраћајних прописа, регулисало и сва друга питања која су била од утицаја (регистрација возила, документа за возило и возача и друго).

Иако је упутство Команде позадине обавезивало, поред армија и све друге команде НОВЈ, Главни штаб Хрватске је почетком године остао на својим решењима из претходне године, па је почетком 1945. издао упутство да се приступи формирању „саобраћајних поверенстава“ и одредио им задатке. На основу тог упутства, Саобраћајни одсек Војне области 8. корпуса прописао је детаљно упутство за организацију службе регулисања и контроле путног саобраћаја на својој територији. Крајем фебруара 1945. Главни штаб Хрватске је, поступајући по Упутству Команде позадине ПНО, преименовао јединице „саобраћајних повереника“ у „јединице за експлоатацију ратних путева“.

Крајем претходне године, на територији Хрватске, путни саобраћај је пренесен у надлежност народних власти (обласних НОО), уз задржавање приоритета у коришћењу комуникација од стране НОВЈ. По потреби, по овим питањима остваривана је координација између војних и органа народне власти.

У Словенији је команда 7. корпуса, за извршавање задатака у области регулисања и контроле путног саобраћаја, у овом периоду формирала „прометну бригаду“, у чиме је саставу био „путно саобраћајни батаљон“, који је, поред осталих задатака, вршио и обуку саобраћајаца. Према подацима за 3. армију (за 1. и 2. нису познати), за задатке регулисања и контроле путног саобраћаја у позадини Армије постојао је Саобраћајни батаљон, који је био потчињен Аутомобилском одељењу Команде позадине 3. армије.

Карактеристично је; из ове области, за период рата у 1945. години следеће: 1) Врховни штаб НОВ и ПОЈ први пут се појављује са документима којима се регулишу питања регулисања и контроле

⁵⁵⁹ Архив ВИИ, К.1892-1, ф.1, д.30/1.

саобраћаја доста комплексно; 2) Иако је наложено армијама, главним штабовима, корпусима и њиховим војним областима како формирати „јединице за експлоатацију ратних путева“, армије нису тако поступиле, па их или нису формирале (1. и 2. армија), или су их формирале под другим именом, а са сличним задацима (3. армија 7. корпус); 3) У већини главних штабова и корпуса и њихових војних области ове јединице овако нису формиране (сем ГШ Хрватске), а у нижим јединицама (дивизијама) није било потребно за овим јединицама. 4) Сарадња између војних и цивилних саобраћајних органа по питањима регулисања и контроле саобраћаја је настављена.

Железнички саобраћај и транспорт

Опсежне мере за успостављањем железничког саобраћаја на ослобођеним деловима земље, предузимане су одмах по ослобођењу Београда од стране Главне управе саобраћаја Повереништва за саобраћај НКОЈ, (начелник пуковник Владимир Смирнов). На ослобођеним територијама Хрватске и Босне и Херцеговине (Славонија, Босанска крајина) успостављени железнички саобраћај у претходној години одвијао се у зависности од расположивог броја вучних и возних средстава (вагона и локомотива) и ратних услова. Почетком 1945. организација железничког саобраћаја преноси се од војних на цивилне органе саобраћаја.

Формирање армија и бројно нарастање НОВЈ/ЈА и потребе рата, повећали су захтеве за превозењем трупа и материјала за њихово снабдевање, а и потребе савезничких армија, СССР-а и Бугарске, које су дејствовале неко време на нашој територији.

Преузимајући одговорност за целокупно позадинско обезбеђење НОВЈ, Команда позадине НОВЈ је, актом од 1. фебруара 1945. у вези са уређењем „целокупног саобраћаја војске“, регулисала и уређење железничког саобраћаја. На железници се, према том упутству, постављају органи који ће регулисати сав војни саобраћај према потребама фронта. На свим већим железничким станицама постављају се команданти железничких станица са задатком да: 1) правовремено обавештавају железничке органе о времену спровођења војних транспорта, 2) прате транспорт до следећег команданта станице и у случају задржавања воза интервенишу, 3) дочекују сваки транспорт и контролишу исправност, 4) врше надзор над пролазећим војним лицима, 5) организују и контролишу утовар војног материјала итд. За обављање ових послова командант станице има на располагању једну десетину војника. Надзор над радом команданта железничке станице врши командант железничке линије, а он је за свој рад одговоран команданту железничке мреже, ако је формирана.

Команда позадине НОВЈ упозорила је да се преко војног делегата при Повереништву за саобраћај НКОЈ предузму мере да се желе-

зничке пруге у „позадњем појасу“ што пре оправе, јер је овај превоз најекономичнији.

Тамо где железница ради, речено је, потребно је да се дуж пруге на више места држе резерве превозних средстава (аутомобили, кола), како би, у случају оштећења пруге дејством непријатеља, превозења настављено овим средствима.⁵⁶⁰

Железнички саобраћај у то време био је потребан НОВЈ за снабдевање фронта, али и за обнављање привреде, снабдевање становништва, а тешко је било на разореним пругама и са оштећеним локомотивама и вагонима томе удовољити. Вођена је битка за оспособљавања железничких пруга за саобраћај, паралелно са битком за истеривање окупатора из земље. Поред онога што је обостраним дејствима порушено у рату, Немци су при повлачењу уништавали железничке радионице, ложионице, станице, мостове, тунеле и друга постројења, секли прагове. Много вагона и локомотива одвукли су из Југославије, а још више уништили.

Од целокупне мреже југословенских пруга- 12.694 км са станичним колосецима, у току рата оштећено је и онеспособљено 8.115 км или 64%. Порушено је и уништено преко 61% мостова дужине преко 30 м, преко 1.000 станичних зграда и 239 железничких ложионица. Онеспособљено је или уништено 1.848 локомотива (преко 80%), 3.160 путничких вагона (90%) и 48.332 теретна вагона (90%). Процењено је да је југословенским железницама причињена штета у износу преко 25 милијарди предратних динара.

Пошто је железничка пруга долоним Западне Мораве, према процени, била од великог значаја за снабдевање јединица које су се бориле у том делу земље, а тим правцем је дотурана и храна ослобођеним крајевима у западној Србији, Санџаку, Црној Гори и Босни и Херцеговини, Врховни штаб је крајем 1944. упутио 1. железничку бригаду, са задатком да изврши оправку железничке пруге на правцу Чачак - Вишеград. Од почетка фебруара до маја 1945. оспособљена је пруга (шинска веза) на целој дужини од Чачка до Вишеграда, провизорно оспособљено 20 мостова дужина од 7 до 75 метара, укупне дужине 450 м и већи број пропуста.

Оправљена су 4 тунела, који су били знатно оштећени. Подигнуте су све телефонске и телеграфске линије до Љубића (Чачак) до испред Сарајева. Оспособљене су радионице у Љубићу, Ужицу и Вишегради, а поправљене све локомотиве и већина железничких вагона нађених на овом делу пруге. Пруга је пуштена у саобраћај по деоницима. Деоница пруге Љубић-Овчар бања, пуштена је у саобраћај 10. јануара 1945. Почетком марта пуштена је у саобраћај деоница од мостова у Овчар бањи до Ужица и у марту од порушених објеката код Ужица до Кремне. Цела пруга од Љубића до Ужица пуштена је у саобраћај 15. априла 1945. Воз је после тога саобраћао од Београда и Сталаћа до железничке станице Шарган-Витас. Када је завршена пруга од Ужица, све јединице које су радиле на том делу, премештене су на део пруге од Ужица до Вишеграда. За време

⁵⁶⁰ Архив ВИИ, К.59, ф.5, д.25а.

док је радила на овој деоници, Железничка бригада је добила нови задатак - оспособљавање пруге од Винковаца према Загребу. Бригада је превезена железницом од станице Шарган-Витаси до Винковаца.⁵⁶¹

За 35 дана, од 5. маја до 10. јуна 1945. године 1. железничка бригада је, руководећи радном снагом од око 250.000 људи (заробљеника и мобилисаног становништва и добровољаца) успоставила саобраћај на 250 км потпуно порушене железничке пруге од Винковаца до Дугог Села. У оближњим шумама било је исечено око 450.000 прагова, као и сва грађа за израду провизорних мостова. У јулу 1945. формирана је и 2. железничка бригада. Железничка пруга Београд - Загреб пуштана је у саобраћај поступно: Винковци - Славонски Брод 19. маја, Славонски Брод - Новска 4. јуна и Новска - Дуго Село 13. јуна 1945.

Свечани воз Дирекције железница Загреб, са 10 путничких вагона и вагон-рестораном, пошао је из Загреба 15. јуна у 6,35 часова и стигао 16. јуна у зору у железничку станицу Земун.⁵⁶²

У послератном периоду, железничке бригаде ангажоване су на оспособљавању објеката на пругама Србије, Босне и Херцеговине и Хрватске. Касније су железничке бригаде преименоване у инжињеријске и из њих је отпуштен већи број железничара.

У железничком саобраћају почетком 1945. дошло је до одређених промена, углавном на територији Босне и Херцеговине и Хрватске (Босанска крајина, Славонија и Далмација). Иако је већ у претходној и на почетку ове године, железнички саобраћај пренесен у надлежност органа народне власти (ЗАВНОБИХ, ЗАВНОХ, обласни НОО), овај саобраћај је био организован по раније датим упутствима саобраћајних органа главних штабова и К(КВО) и прилагођен новонасталим условима. Ради координације у циљу обезбеђивања приоритета НОВЈ, при овим органима упућиване су војне делегације или делегати. Неке војне делегације имале су широка овлашћења, па и право наређивања.

Крајем новембра 1944. у Босни и Херцеговини је, као орган Председништва ЗАВНОБИХ-а, формирана самостална Дирекција железница. Будући да се у редовима НОВЈ налазио један број професионалних железничара, који су били на разним дужностима, па и на челу саобраћајних органа јединица и команди НОВЈ, за попуно Дирекције стручним кадром узет је један број њих, што је неминовно довело до одређених промена у дотадашњим формацијама саобраћајних органа. Тако је на захтев ЗАВНОБИХ-а, а по одлуци војне области

5. корпуса почетком јануара 1945. разрешен дужности начелника Саобраћајног одсека потпуковник Хамдија Омановић и стављен на располагање Председништву ЗАВНОБИХ-а. На његово место постављен је мајор Михајло Шкондрић, који је до тада био помоћник начелника, с тим што ће уједно вршити дужност војног делегата

⁵⁶¹ Тито и железничари Југославије. Завод за новинску и пропагандну делатност ЈЖ, Београд, 1987, сртр. 124-126.

⁵⁶² Исто, стр. 127.

војне области 5. корпуса при Управи железница. Потпуковник Хамдија Омановић је постављен за помоћника директора државних железница у Сарајеву.⁵⁶³

Пошто су се, по предању железница органима народне власти, појавиле нејасноће око њихове даље употребе за потребе НОВЈ, војна област 5. корпуса наредила је војним подручјима на својој територији, уз одређена објашњења, да треба „одмах пронаћи и поставити једног способног официра који се разуме у железничку службу и који ће вршити функцију команданта железничке мреже и регулисати рад по потребама војних траснпората... Командант железничке мреже, којег има поставити та команда подручја, стајаће у вези са Саобраћајним одсеком ове војне области, од којег ће добијати потребне упуте у свом раду“.⁵⁶⁴

Испољавајући све више утицај на укупну организацију позадине НОВЈ, па и у области саобраћаја, Повереништво НО - Саобраћајно одељење, наредбом бр. 843 од 7. априла 1945. поставило је за шефа војне делегације при Државним железницама у Сарајеву мајора Михајла Шкондрића, који је до тада био начелник саобраћајног одсека војне области 5. корпуса. На његово место постављен је капетан Јова Видовић, до тада помоћник шефа Саобраћајног одсека војне области 5. корпуса. Истом наредбом, за команданта железничке мреже у Јајцу постављен је капетан Перо Грбић, до тада на дужности у Саобраћајном одсеку војне области 5. корпуса, а дотадашњи командант железничке мреже у Јајцу, Симо Кисин, стављен је на располагање команди Јајачког војног подручја.⁵⁶⁵

Половином априла 1945. команде железничке мреже постојале су у Приједору, Јајцу и Дрвару и у одређеним станицама команде железничких станица.

Пошто је преузео дужност шефа војне делегације, мајор Шкондрић је 26. априла 1945. издао наредбу у циљу реорганизације војно-железничке службе на територији Дирекција железнице Сарајево. Наредбом су укинуте команде железничке мреже у Приједору, Јајцу и Дрвару, као и све команде железничких станица. Уместо ових, формиране су две команде железничких линија: број 1 у Пеиједору и број 2 у Јајцу. Под Управом железничке линије у Приједору биле су пруге Добрљин - Бања лука (укључно), Босански Нови - Бихаћ, Приједор - Срнетица и Срнетица - Страгачина. На овим пругама железничке станице биле су у: Бањој Луци, Босанском Новом, Бихаћу и Срнетици. За команданта железничке линије број 1 постављен је капетан Перо Грбић, а за његовог помоћника Симо Болтић. За команданте станица постављени су: Бањој Луци поручник Вељко Бабић, а за његовог помоћника потпоручник Милан Милашиновић; у Босанском Новом за команданта станице постављен је потпоручник Никола Марић, а за помоћника потпоручник Иван Лукић; у Бихаћу је пбстављен потпоручник Тоде Јерковић, а

⁵⁶³ Архив ВИИ, К.1766, ф.5, д.1.

⁵⁶⁴ Архив ВИИ, К.1766, ф.1/1, д.3.

⁵⁶⁵ Архив ВИИ, К.1765, ф.9, д.31.

за његовог помоћника заставник Петар Штрбац; у Срнетици командант станице био је поручник Никола Петрић, а помоћник потпоручник Јово Влатковић.

Под управом железничке линије број 2, у Јајцу, биле су пруге Лашва - Јајце, Доњи Вакуф - Бугојно, Бугојно - Горњи Вакуф и Јајце - Срнетица (искључно). На овим пругама железничке станице су биле у Травнику у Млиништима. За команданта железничке линије број 2, у Јајцу, постављен је поручник Никола Окулић, а за његовог помоћника заставника Перо Кесић. За команданте станица постављени су: у Травнику потпоручник Драгољуб Чумбо, а за његовог помоћника Ејуб Омерагић; у станицу Млиништа за команданта је постављен поручник Мирко Поњовић, а за његовог помоћника потпоручник Никола Рељић. У командама линија и станица за обезбеђење предвиђено је подофицир са 10 бораца. Сви они који су до тада били на железници, а овом наредбом нису распоређени, враћени су у јединице из којих су дошли на железницу.

На располагање Војној делегацији у Сарајеву, стављени су Јово Балабан, до тада командант железничке мреже у Приједору и Мухарем Куленовић до тада помоћник команданта железничке мреже у Јајцу.⁵⁶⁶ Саобраћајни одсек војне области Босне 4. маја 1945. доставио је свим командама војних подручја „Упутство о вршењу дужности команданта мреже и железничке станице“, у коме детаљно регулише дужност ових органа.⁵⁶⁷

У источној Босни, на територији војне области 3. корпуса крајем 1944, пошто је било доста заплених локомотива и вагона, железницом су извршена многа превозења и путника и разне робе, што се може видети из рада железнице у 1944. На територији ове војне области, контролу рада железнице вршио је „надзорни официр“, који је био потчињен начелнику Саобраћајног одсека војне области 3. корпуса. Железнички саобраћај добро је функционисао јер је на овом послу био ангажован знатан број људи. Из једног извештаја надзорног официра (капетан Шефик Бешлагић) види се да је било ангажовано преко 200 људи и то: железничким станицама 76, у ложионицама 55 и у надзорништву пруге 73.⁵⁶⁸

Почетком 1945. на територији источне Босне нашао се велики број јединица, у саставу Јужне оперативне групе дивизија, која је формирана почетком децембра 1944, са задатком да дејствује на правцу Зворник - Тузла - Добој. За снабдевање ових јединица коришћена су сва расположива транспортна средства, па и железница. Међутим, догађале су се разне неправилности, што је ометало ефикасно коришћење ове гране саобраћаја у условима када је она морала да задовољи потребе НОВЈ и себе оспособи, вршећи оправку пруге и објеката на њој. Тако се, на пример, често догађало да се истовар робе (угља и др.) врши на отвореној прузи између железничких станица, не поштује се ред вожње, воз који је превозио материјал

⁵⁶⁶ Архив ВИИ, К.1766, ф.1/1, д.29.

⁵⁶⁷ Архив ВИИ, К.1763, ф.21, д.10.

⁵⁶⁸ Архив ВИИ, К.1746, ф.18, д.1.

за оправку пруга и мостова (наменски воз) се заустављао и користио у друге сврхе, војници су се кретали пругом и станичним колосецима итд.

Како је половином марта 1945. надзор над радом железнице прешао у надлежност органа народне власти, Обласни НОО за источну Босну је 16. априла 1945. доставио штабујужне оперативне групе допис, у коме су изнешене све неправилности око коришћења железнице, и тражи интервенција ове команде ради увођења реда. Од ове команде се тражило да борци и рањеници који путују имају објаве за пут, на основу којих ће на железничкој станици добити бесплатне карте, да се војна лица возе у вагонима који су за њих одређени, јер свака композиција има вагоне за војнике, рањенике и цивиле, да се војници не возе на отвореним вратима итд.⁵⁶⁹

Септембра 1944. Саобраћајно одељење ГШХ издало је „Упутство о уређењу војно-железничке службе“, којим је предвиђено да се на железници формирају војно-железничке команде: мрежа, линија и станица, по коме су ове, у наредном периоду и формиране. Овим Упутством нису били предвиђени референти за железницу у саставу саобраћајних органа. Међутим, пошто се осетила потреба и за њима, почетком 1945. постављају се и шефови, односно референти за железнички саобраћај у КВО и ВП. Почетком марта 1945. војна област 4. ударног корпуса доставила је предлог Штабу 4. ударног корпуса за „шефа железничке секције“ у Саобраћајном одсеку ове војне области постави Пајо Маловић, који је до тада био шеф саобраћајне секције војног подручја Карловац.

Крајем марта 1945. сва војна подручја на територији војне области

4. ударног корпуса имала су референте за железнички саобраћај, а неке од њих и пружне раднике.

Банијско војно подручје имало је 3 десетара (пруге) и 38 радника, а Кодрунашко 8 железничара, док су војна подручја (Покупско - туропољско, Бихаћко, Карловачко и Жумберачко) имала само референте.⁵⁷¹

Половином априла 1945. предвиђало се да на територији војне области 4. ударног корпуса команде железничких станица по ослобођењу буду у Карловцу, Сиску и Суњи. Командант железничке станице Карловац био је поручник Лазо Раусављевић (прометник), а његов помоћник заставник Симо Јањанин. У Сиску је командант станице био заставник Стјепан Дринковић, а помоћник борац Мишко Ђурековић. У железничкој станици Суња, командант станице је био поручник Милан Бајић, (прометник по занимању), а помоћник заставник Јурај Бериславић.

У војним областима, где нису одређени железнички органи у саставу саобраћајних отсека КВО, бригу о железници водили су референти за надзор и одржавање комуникација. У упутству које је шеф

⁵⁶⁹ Архив ВИИ, К.274, ф.34, д.2.

⁵⁷⁰ Архив ВИИ, к.1779, ф.21, д.2.

⁵⁷¹ Архив ВИИ, К.128, ф.5, д.1/9.

⁵⁷² Архив ВИИ, К.128, ф.21, д.1/9.

Саобраћајног одсека војне области 6. корпуса дао шефу секције за надзор и одржавање комуникација каже се да „начелно, уздржавање железничке пруге треба да води орган цивилне власти. Војска мора имати пуну контролу преко референта за уздржавање комуникација у командама ВП и преко шефа секције КВО. На ослобођеној територији, где су подигнуте чисто војне пруге са војним људством, уздржавање пруга може и даље остати под руководством саобраћајног одсека КВО“.⁵⁷³

Штаб 6. корпуса је, јануара 1945, обавестио своје оперативне јединице да се на територији Славоније могу користити железничке пруге за превозење јединица и материјала. Јединица која је желела да нешто превезе железницом, требало је захтевом да се обрати штабу корпуса, а не директно одговорним руководиоцима железничких станица. Железничке пруге које су тада могле користити, биле су: Чачинци - Подравска Слатина - Вировитица, Подравска Слатина - Носковци, Вировитица - река Драва, Коченичани, - Бастаји - Дарувар - Пакрац - Липик - Пакрачка Пољана и Плетерница - Велика. Могла се користити и Гутманова пруга: Ораховица - Чачинци - Дреновац - Воћин, а и пруга „Славекс“ на линији Пакрац - Каменско - Звечево и Паучје - Љесковица. Железничке станице су, према упутству Штаба 6. корпуса биле дужне да на захтев војних јединица уводе теретне возове и организују укрцавање и искрцавање, као и да врше надзор над радом железничке службе. На територији Славоније постављене су команде железничких станица у Чачинцима, Вировитици, Дарувару и Пакрацу. На железничкој линији Осијек - Подравска Слатина, команда железничке станице била је у Подравској Слатини.⁵⁷⁴ Још у првој половини 1944. непријатељски авиони митраљирали су и бомбардовали возове који су се кретали пругама Славоније, често превозећи партизанске јединице, настављајући то и у 1945. години. Међутим, 1945. године партизанска железница Славоније била је изложена нападима и савезничке авијације. У марту 1945, када су превозени делови 6. корпуса, воз састављен од две локомотиве и 20 вагона напали су савезнички авиони на прузи између Пакраца и Ђуловца. Погинуо је један лојач, док су командант железничке станице Дарувар и стројовођа рањени.

И на територији војне области 8. ударног корпуса организација железничког саобраћаја прилагођавала се новим условима и у том циљу вршене су одређене кадровске и друге промене. У Саобраћајном одсеку ове војне области постављен је референт за железнички саобраћај, који је нешто касније постао „шеф железничке секције“. На ту дужност дошао је потпоручник, Мирко Зорић, а његов помоћник био је Емил Иванц.⁵⁷⁵ Половином јануара 1945. Саобраћајни одсек војне области 8. ударног корпуса издаје „Привремене прописе (упуте) за превозење војних лица и њиховог пртљага железницом“, који су ступили на снагу 1. фебруара 1945. Циљ прописа био је да

⁵⁷³ Архив ВИИ, К.1752-2, ф.27, д.1.

⁵⁷⁴ Архив ВИИ, К.488, ф.11, д.3/7.

⁵⁷⁵ Архив ВИИ, К.1892-1, ф.1, д.21/6.

се обезбеди да свако војно лице које путује железницом има путне исправе, а да се преко њих обезбеди евиденција о лицу које путује у команди из чијег је састава и у полазној железничкој станици, јер један део путне исправе остаје код железнице.⁵⁷⁶

На територији ове војне области референти за железнички саобраћај постојали су и у командама војних подручја.

У току фебруара 1945. при „Равнатељству железница“ формирана је Војно-железничка делегација, у чији састав су улазили и представници војних области, као и ГШ Хрватске. Саобраћајни одсек војне области 8. удраног корпуса половином фебруара 1945. састав Делегације упутио је, као привременог делегата, Чедомира Мајсторовића, који је до тада био на дужности референта за железнички саобраћај војног подручја Книн. Саобраћајни одсек ове војне области 8. задржао је право да поставља задатке свом делегату, имајућу у виду интересе НОВЈ. О томе је Саобраћајни одсек известио Саобраћајно одељење ГШ Хрватске и захтевао да и они упуте своје људе у састав ове делегације.⁵⁷⁷

Половином априла 1945. Команда позадина ГШХ доставила је војним областима „Привремене упуте за организацију војно-железничког саобраћаја на територији ДФЈ“ (Демократске федеративне Југославије). Поступајући по одредбама Упутства, војна област 8. ударног корпуса доставила је потчињеним јединицама на знање:

„1. Команда железничке линије Саобраћајног одсека ове ВО, премешта се са седиштем у Книн, те потпада у надлежност Саобраћајног одељења Команде позадине ГШХ.

2. Овиме се укида секција за железнички саобраћај Саобраћајног одсека ове ВО.

3. Укида се команда железничке станице Сињ, а досадашњи командант железничке станице Сињ, друг Милан Миловановић, поручник, по предаји дужности команданту железничке станице Сплит, има се јавити овој области на даљи распоред. Особље железничке станице Сињ, додељује се команди железничке станице Сплит, на нову дужност.⁷⁸

У Саобраћајном одсеку војне области 10. корпуса Загребачког, почетком 1945. постојала је железничка секција. У извештају о раду ове секције од 1. до 15. јануара 1945. пише да је „рад секције у застоју ради непријатељског наступања у свим ВП, осим Мословачког, које је делимично угрожено“. Редовни саобраћај на прузи Чазма

- Брестовац врши се једном локомотивом без реда вожње. Поред превозења рањеника, превезено је са 104 вагона преко 302.000 кг разног терета. Железничко особље чине 97 људи, од чега је у станицама 16, влакопратно особље 17, машинско 16 и остало 48. На нормалним пругама, стоји у извештају, није се радило.⁵⁷⁹

⁵⁷⁶ Архив ВИИ, К. 1892-1, ф.3, д.32/1.

⁵⁷⁷ Архив ВИИ, К.1892-2, ф.5, Д.28/1.

⁵⁷⁸ Архив ВИИ, К.1892-4, ф.2, д.33/1.

⁵⁷⁹ Архив ВИИ, К.1901-2, ф.1, Д.12/1.

Половином фебруара железничка секција у саставу Саобраћајног одсека војне области 10. корпуса је укинута, па је Саобраћајни одсек имао, као и раније, три секције - за надзор и одржавање комуникација, транспортна и ПТТ секцију.⁵⁸⁰

У Словенији је, наредбом Штаба 7. корпуса од 20. априла 1945. од саобраћајних јединица војног подручја, са територије 7 корпуса, формирана прометна бригада. У саставу ове бригаде био је и железнички батаљон са три чете, састављен од саобраћајног, машинског и грађевинског особља. Командант батаљона био је заставник Велимир Ђуровић, политкомесар Хамдија Семерд, а заменик команданта Антон Ролих. Намена железничког батаљона била је да преузме железничке пруге и организује железницу за потребе НОВЈ. Стање на железници у Словенији било је врло тешко, што се може видети из следећих података: од 1.300 км пруга било је порушено 230 или 18%. Уништено је 255 скретница (17%), 500.000 прагова (20%), 6.000 метара објеката (35%). Од тунела 7 је било неупотребљиво, а од 60 мостова са распоном већим од 30 м, било је порушено 25 или 41,7%.

Од 4.200 зграда, власништво железнице, 850 је било порушено до земље (20%), 42 ложионице и радионице, те 28 складишта. Љубљана је била потпуно одсечена од остале територије, јер су све железничке пруге биле покидане. При ослобођењу је било 75 употребљивих локомотива, што је 24% у односу на претходно стање, а од 18.078 вагона, колико их је при ослобођењу нађено, око 2.500 је било избачено са колосека поред пруге, а преко 6.000 је било неупотребљивих.⁵⁸¹

У Македонији су, одмах по ослобођењу Скопља (13. новембра 1944) предузете мере за оспособљавање железнице. Овај задатак је, на иницијативу начелника ГШ Македоније, генерала Павла Илића, добио Стојан Тодоровски Ларго, искусни железничар, који се тада налазио на дужности команданта војног подручја Куманово. Проблеми су, као свуда на територији земље, били тешки. Пруга и објекти на њој су били порушени, а локомотива и вагона није било у потребном броју. Највећи проблем били су мостови, што је онемогућавало везу Скопља у свим правцима. Према Нишу је био срушен мост на Морави код Ристовца, а према Ђевђелији у Демир Капији. У Скопљу је био порушен мост на Вардару, а Качаничка пруга је била оштећена, па је саобраћај на њој успостављен 1946. године. Недостатак вагона донекле је надокнађиван довлачењем са територије Грчке, тако да се могло обезбедити превозење на неоштећеним деоницама пруге. Прво је прорадила ускотрачна пруга (0,60) од Скопља до Охрида, која је превозила материјал и за потребе Албаније.

Један од већих задатака који је железница извршила било је превозење јединица 15. корпуса за Сремски фронт. Јединице су до Ристовца ишле пешке, а онда укрцаване у вагоне и преко Ниша

⁵⁸⁰ Архив ВИИ, К. 1901-2, ф.2, д.10/1.

⁵⁸¹ Народноосвободилна војна на словенском, Војашко згодивински институт ЈЛА, Љубљана, 1978, стр. 840.

превезене до Београда. Железнички саобраћај из Скопља према Нишу, успостављен је 1. маја 1945. Недостатак железничког особља такође је био присутан, јер су Бугари, који су радили за време окупације на железници, отишли, а постојећи број железничара није био довољан. Због тога су формиран кратки курсеви од 2 до 3 месеца, на којима су оспособљавани железничари разних специјалности.

Стојан Тодоровски Ларго, као школован и искусан железничар - (отправник возова од 1932-1941), све до 1946. радио је на организовању железничког саобраћаја у Македонији сам, а био је потчињен непосредно ГШ Македоније. У стручном погледу ослањао се на Војну делегацију при ЈЖ у Београду (начелник Јоже Малнарић). Војна делегација у Скопљу формирана је у 1946.⁵⁸²

У завршним операцијама, када је требало брзо дејствовати и спречити извлачење непријатељских јединица из наше земље, на неким деловима пруге у Словенији превозене су и оперативне јединице. Када је 11. и 12. маја главнина усташке војске покушала да се извуче у Аустрију, командант 3. армије, генерал-лајтнант Коста Нађ, да би ово осујетио, наредио је команди 51. дивизије, која је у то време била у Марибору „да одмах крене железницом из Марибора за Дравоград, са задатком да појача тамошње снаге

6. бригаде 36. дивизије". По заповести штаба дивизије, возом су из Марибора за Дравоград превезене: 7, 8. и 12. бригада 51. дивизије и артиљеријска бригада. У Дравоград је, возом из Марибора 10. маја стигао и 2. батаљона Прекомурске бригаде.⁵⁸³

Од првих устаничких дана па до краја рата, железнички саобраћај је уз врло велике тешкоће, због недостатака средстава и често прекидан услед дејства непријатеља, упорно и уз велику одговорност старешина и бораца који су у њему радили вршио разна превозења за потребе НОВЈ и народа. Све до пред крај 1944. железнички саобраћај је био у искључивој надлежности НОВЈ („ЖНОВЈ“), а онда се почиње преносити у целини или делимично у надлежност органа народне власти - НКОЈ и земаљских антифашистичких већа и НОО. Првенствено у коришћењу железнице за своје потребе, НОВЈ (ЈА) обезбеђује упућивањем војних делегата и делегација при надлежним органима за железнички саобраћај, органа народне власти. Друга тенковска бригада, која је формирана у Совјетском савезу, железницом је превезена преко Бугарске и 26. марта стигла на железничку станицу Топчидер у Београду.

Саобраћај и транспорт на мору

Саобраћај и транспорт на мору, успостављен у ранијем периоду, задржао је углавном исте карактеристике и 1945. године. Основни задатак, који је постављен пред Морнарицу НОВЈ (Југословенску

⁵⁸² Сећање Стојана Тодоровског Ларга, организатора железничког саобраћаја у Македонији.

⁵⁸³ Коста Нађ, Победа, Спектар, Загреб, 1980, стр. 192.

морнарицу), био је, поред извођења борбених дејстава, одржавање и обезбеђивање пловних комуникација, превозење јединица и њихово снабдевање и снабдевање становништва у ослобођеним крајевима. Посебан задатак Морнарице у овом периоду био је садејство са 4. армијом у борбама за ослобођење Хрватског приморја, Кварнерских отока и Истре.

После ослобођења обале и отока од Бојане до отока Пага и Лошиња, 1944. године, Морнарица НОВЈ је тежиште свог деловања пренела на северни Јадран. С тим у вези извршен је нови распоред неких јединица и штабова, који је био прилагођен припремама за завршне операције. Након реорганизације Морнарице НОВЈ у Југословенску морнарицу, 1. марта 1945, припреме за завршне операције су интензивирале.

Ради организовања одбране обале и припреме за завршне операције, Морнарица НОВЈ је почетком 1945. извршила два врло важна задатка: превозење јединица 8. корпуса за извршење мостарске операције, а затим њихово пребацивање на простор северне Далмације.

Од 30. јануара до 6. фебруара 1945. из Задра, Сплита и Шибеника пребачени су 19. и главнина 26. дивизије, те делови 1. тенковске и артиљеријске бригаде 8. корпуса, на сектор Омиш - Градац. Укупно је пребачено 13.745 бораца, 1.020 коња, 105 кола, 4 топа, 5 волова, 1 покретни мост, 110 тона погонског материјала, 560 тона разне муниције, 380 тона хране, 50 тона сточне хране, 130 тона разног интендантског материјала и 30 тона разног другог материјала.

У превозењу јединица и материјала учествовали су: 1 помоћни ратни брод, 7 моторних сплави, 5 пароброда, 1 реморкер, 28 моторних једрењака, укупно 42 брода. При превозењу јединица и материјала бродови су пловили у конвоју или појединачно дуж обале поморске руте. Превозење је обављено успешно, што је омогућило маневар 8. корпусу, чије су јединице заједно са 29. херцеговачком дивизијом успешно извршиле мостарску операцију.⁸⁴ После успешно извршене мостарске операције, 8. корпус је, према наређењу Врховног штаба НОВ и ПОЈ, ради извођења завршне операције оријентисан ка северозападу. Да би извршио груписање потребних снага, Штаб 8. корпуса наредио је да се 19. и 26. дивизија из рејона Мостара пребаце копном на сектор Башке Воде, Макарска, Градац, Плоче, а одатле морским путем на простор северне Далмације (Биоград на мору, Бенковац, Обровац). Задатак да ове јединице пребаци добила је Морнарица НОВЈ.

У моменту пријема наређења, Морнарица НОВЈ извршавала је друге важне задатке. Део бродова био је заузет превозењем хране за становништво на обали и оточима из Каштел-Шућурца код Сплита. Сви пароброди и део моторних једрењака обављали су редовне и ванредне путничко-теренте пруге за потребе војних јединица и

⁸⁴ Југословенска морнарица у завршним операцијама за ослобођење Југославије, ВИНЦ Београд, 1988, стр. 228, 229.

становништва. По пријему наређења требало је хитно концентрисати бродове у одређене луке до 24. фебруара ујутро. У исто време требало је превести два батаљона 14. далматинске бригаде из Виса у Дубровник и омогућити пребацивање целе 1. тенковске бригаде преко реке Цетине код Омиша, јер је постојећи мост био порушен. Од постојећих бродова формирана су три конвоја, један за сваку дивизију, а трећи за превоз материјала. Превоз јединица и материјала извршен је од 24. фебруара до 4. марта, док је материјал превожен до 7. марта.

Са сектора Башка Вода - Градац превезене су 19. и 26. дивизија на сектор Задар, Сукошан, Биоград на мору. Укупно је превезено 16.402 бораца, 1.693 коња, 89 кола, 8 топова и 1.565 тона разног материјала. У превози су учествовали: 1 помоћни ратни брод, 9 пароброда, 9 моторних једрењака, 8 десантних сплави и 2 реморкера, укупно 29 бродова.

Успешним и брзим превози Морнарица НОВЈ је омогућила концентрацију 8. корпуса, односно 4. армије за извођење личко-приморске операције. Пред почетак завршних операција, Југословенска морнарица је у свом саставу имала: 8 наоружаних бродова, 51 патролни чамац, 11 помоћних ратних бродова и реморкера, 24 пароброда, 269 моторних једрењака и 19 разних помоћних бродова. Укупно 382 брода, од којих је 129 било неисправно.⁵⁸⁵

Офанзива на фронту 4. армије започела је 20. марта и била је усмерена на сектор непријатељске одбране код Бихаћа. После ослобођења овог града започеле су борбе и на приморском делу фронта 4. армије нападом на Госпић и Карлобаг и искрцавањем на оток Паг.

Завршне операције Југословенске морнарице започеле су искрцавањем на оток Паг, а превози јединица за овај задатак извршено је са 3 наоружана брода, 14 патролних чамаца, 8 моторних једрењака и 4 десантне сплави. За напад на Паг превезено је 1.850 бораца, на Раб 3.434, на Крк 3.900, а за напад на Црес и Лошињ превезено је 4.586 бораца.

За десант на Истру бродови Југословенске морнарице превезли су 10.170 бораца, 230 рањеника, 1.620 коња, 600 кола, 23 моторна возила, 1.200 тона разног материјала, 4 тенка, 2 оклопна аутомобила, 2 камиона тегљача, 1 комплетан артиљеријски дивизион и 150 тона муниције и убојног материјала. У превози су учествовали: 4. наоружана брода, 1. болнички брод, 10 патролних чамаца, 7 десантних сплави, 27 моторних једрењака и 11 моторних леута.⁵⁸⁶

Поред овога, бродовима Југословенске морнарице извршена су још три важна задатка: превози 4. далматинске бригаде из Дубровника у Истру; превози разног материјала (муниција, храна, одећа) за потребе јединица 4. армије и Југословенске морнарице које су учествовале у завршним операцијама и превози новобилисаних бораца из Драча (Албанија) и Бара, преко Дубровника и

⁵⁸⁵ Исто, стр. 230.

⁵⁸⁶ Исто, стр. 233.

Трогира, за Цриквеницу. Око 6.000 мобилисаних бораца са Косова и Метохије превезено је у Цриквеницу, ради попуне јединица 4. армије, а 1.000 у Истру ради попуне 9. дивизије.

После пребацивања јединица у Истру, сви слободни бродови наставили су превозење материјала и бораца за потребе 4. армије и Југословенске морнарице. Кварнерски поморски сектор добио је наређење да се пробија према Пули. Међутим, требало је преконтролисати пловне руте и све луке и лучице, јер су Немци свуда положили мине.

Завршетком рата, због специфичности ситуације око Трста, бродови кварнерског поморског сектора наставили су патролирање уз обалу Истре. Вршено је обележавање поморских рута ради одржавања поморског саобраћаја. Успостављене су поморске пруге, посебно између Истре и Далмације.

Снабдевање јединица 8. ударног корпуса, а од 1. марта и 4. армије, које су дејствовале на морској обали и отоцима, вршено је комбинованим транспортом - аутомобилима, железницом и бродовима. Разни материјал који је долазио од савезника, преузимао је од Јадранске комисије у Сплиту, укрцаван у бродове и превозен до база оперативних јединица на морској обали. Пuteви дотура хране из ослобођеног дела земље за 4. армију били су веома дуги и скопчани са многим тешкоћама. Тако су вагони натоварени храном у Војводини, железницом нормалног колосека долазили у станицу Ђорче Петров код Скопља, где је вршен истовар у магацине, затим је вршен утовар у вагоне ускотрачне железнице, који су преко Тетова, Гостивара и Кичева долазили у Стругу. У Струги је, преко команде места, материјал истоваран и смештан у магацин бивше царинарнице. Одатле је превоз настављен камионима преко територије Албаније до Драча, где је вршен истовар а потом утовар у бродове који су материјал превезли до армијских база на северном Јадрану.⁵⁸⁷ У априлу 1945. делегат 4. армије преузео је у Сплиту око 10.000 тона разног материјала, који је требало превести до армијске базе у Цриквеници, Селцу и Новом. Посредством саобраћајних органа 4. армије, морнарице и Јадранске комисије, за превозење је обезбеђено преко 20 бродова разних носивости. Највећи брод који је био ангажован на овом задатку био је брод „Солин“, који је коришћен и за превозења из италијанске луке Бари од Виса и Сплита. Остали пловни објекти били су мањи бродови и једрењаци.⁵⁸⁸

Настављено је превозење материјала и других потреба за јединице 4. армије и Југословенске морнарице. Велики проблем су била минска поља, па су неки бродови преуређени у миноловце.

У операцијама за ослобођење Кварнерских отока, савезничке поморске снаге учествовале су симболично, јер су одвојили само неколико десантних бродова за превозење трупа. У десанту на

⁵⁸⁷ Митар Вујовић, Економска служба Врховног штаба НОВ и ПОЈ 1941-1945, ВИНЦ, Београд, 1990, стр. 247.

⁵⁸⁸ Војно-економски преглед, број 5/1969.

Истру, савезнички бродови нису учествовали, под изговором да пре десанта треба рашчистити минска поља. У ствари, западни савезници су били узнемирени темпом наступања југословенских снага и осећали су се изиграним у погледу својих интереса у Југославији, па су одлучили да ускрате војну помоћ.⁹

у погледу коришћења трговачких бродова савезника, односи су раније рашчишћени. Крајем новембра 1944. Штаб морнарице упозорио је штабове сектора да лучке капетаније могу бити искључиво у нашим рукама и да једино оне могу вршити надзор над целокупним саобраћајем и путницима. То је исто важило и у погледу пријема, смештаја и манипулације материјалом који су допремали савезнички бродови, а своје жеље савезници су могли саопштити преко официра за везу при штабовима сектора.

Ради ефикасније сарадње са савезницима и рационалног коришћења бродског простора намењеног за снабдевање НОВЈ материјалним потребама, Штаб морнарице је почетком априла 1945. упутио официра за везу у представништво британског Министарства за ратни транспорт, које се налазило у Напуљу.⁵⁹⁰

Према до сада непотпуно прикупљеним подацима, наши бродови су у току рата морским путем превезли око 100.000 бораца, 16.000 рањеника 35.000 избеглица и више стотина хиљада путника. Само са италијанске обале бродовима је превезено око 46.000 тона разног материјала.

На крају рата Југословенска морнарица је имала: 24 пароброда, 269 моторних једрењака и 19 помоћних објеката.⁵⁹¹

Речни саобраћај и транспорт

Због великог значаја водених путева за снабдевање фронта и потребе да се реше многи проблеми у речном саобраћају, делокруг рада Команде речне пловидбе брзо је проширен. Почетком децембра 1944. она је, преко Дирекције речне пловидбе, Управе за одржавање водених путева, појединих капетанија и пристаништа и морнаричких база у Кладову, Новом Саду и Шапцу, руководила целокупном службом пловидбе на рекама и каналима.

Базе су биле војне установе, које су, поред осталих задатака, решавале и све задатке око организације саобраћаја и његове сигурности на подручју своје надлежности и сарађивале са јединицама копнене војске. Све до краја јануара 1945. Команда речне пловидбе била је више везана за Повереништво саобраћаја НКОЈ, него за Команду морнарице.

⁵⁸⁹ Југословенска морнарица у завршним операцијама за ослобођење Југославије, ВИНЦ, Београд, 1988, стр. 271.

⁵⁹⁰ Јован Васиљевић, Југословенска морнарица, ВИЗ, Београд, 1972, стр. 345.

⁵⁹¹ Југословенска морнарица у завршним операцијама за ослобођење Југославије, ВИНЦ, Београд, 1988, стр. 226.

Основно подручје рада Команде речне пловидбе било је организација саобраћаја. Речни пловни парк, који је затечен после повлачења Немаца, био је највећим делом неупотребљив или оштећен. Поред губитака који су настајали дејством савезничке авијације, Немци су при повлачењу настојали да униште све пловне објекте које нису могли евакуисати. Тако је само на југословенском делу Дунава потопљено око 700 пловних објеката, претежно код Прахова, Костолца, Смедерева, Гроцке, Београда, Земуна, Новог Сада, Бачке Паланке и Апатина. На Сави код Београда било је потопљено око 120, даље узводно још 60, а на Тиси код Титела, Жабља, Новог Бечеја и Сенте око 30 пловних објеката.

Пловни парк, којим је Команда речне пловидбе располагала почетком 1945, по извршеној мобилизацији био је скроман: око 100 пловних објеката (6 путничких бродова, 24 реморкера, 2 моторна шлепа, 50 шлепова и танкера и двадесетак дрварица и штекова).

Напори за успостављање речног саобраћаја кретали су се у два правца: да се што пре очисти и обележи пловни пут и да се што већи број оштећених или потопљених објеката оспособи за пловидбу. На Дунаву, главни део терета за извршење тог задатака преузела је Совјетска дунавска флотила, а на Сави су тај задатак преузеле искључиво југословенске јединице. У склопу тог задатка, извађено је из воде доста потопљених објеката, оспособљени неки штекови за пристајање. У бродоградилишту у Новом Саду и Апатину поправљено је до 1. фебруара 1945. близу 60 пловних објеката, (од којих преко 50% совјетских). У организовању саобраћаја на дужим релацијама, на пример између Београда и Новог Сада, База је сарађивала са Совјетском дунавском флотилом, која је била заинтересована за брзо успостављање пловидбе на Дунаву. На овој релацији по саобраћај су нарочито биле опасне мине, положене на уском делу Дунава код Крчедина. У марту 1945. Немци су почели да пуштају низ Дунав лутајуће мине и да врше препаде брзим јуришним чамцима. Тако су 7/8. марта из Драве продрли до Апатина и оштетили моторни реморкер „Космај“, а потопили једну дрварицу. Покушали су да разоре понтонски мост између Бездана и Батине, али нису успели.

У таквој ситуацији, Команда 1. базе речне флотиле у Новом Саду наредила је 9. априла да се успостави служба противминског осматрања из чамца, а касније је ова служба обављана са обале.⁵⁹²

У фебруару и марту настављено је превозење трупа преко Саве. Саобраћај са Београдом био је редован и обављао се са три пароброда. Узводно од Шапца саобраћале су само дрварице, тегљене моторним чамцима.⁵⁹³

Савска флотила сарађивала је са јединицама 1. и 2. армије у превозењу њихових јединица.

Пример сарадње између флотиле и јединица 1. армије (јужна оперативна група), остварен је у току борби код Брчког. Пребаци-

⁵⁹² Јован Васиљевић, Морнарица НОВЈ, ВИЗ, Београд, 1972, стр. 398

⁵⁹³ Исто, стр. 401.

вање на успостављени мостобран почело је 12. априла у 2. часа, а завршило се 13. априла у 11. часова. Тенкови, артиљерија и комора превожени су дрварицама и скелама, које су теглили моторни чамци. Трупe су превожене мобилисаним бродовима Команде речне пловидбе. У току завршних операција преко Саве, за потребе Сремског фронта и фронта у Славонији превезено је око 250.000 људи, 12.000 моторних и запрежних возила, 1.700 оруђа, 35 тенкова, 2.500 грла стоке и више од 600 вагона разнoг метаријала.

По завршеним превозима код Брчког, флотила је пошла са дрварицама до Орашја, где је три ноћи и два дана (од 21 час 13. априла до 8 часова 16. априла) превозила трупе. Патролним чамцима морнарице НДХ, који су били затечени у Броду, пребачена је 9. српска бригада 23. дивизије преко Саве, са босанске на славонску страну.⁵⁹⁴

Расположивим пловним средствима речног саобраћаја на Сави и Дунаву, у току 1945. за потребе јединица 1. 2. и 3. армије вршена су уздужна и попречна превозења. За време док се армијска база 1. армије налазила у Шиду, материјал са територије Бачке намењен 1. армији превожен је железницом од Бачке Паланке, а онда пловним средствима у Илок. Снабдевање Јужне оперативне групе дивизија 1. армије (2.5. и 17. дивизија) вршено је дереглијама из армиске базе у Сремској Митровици реком Савом, до села Јамена, Брезово Поље а касније и Брчко. Касније је за ову оперативну групу дивизија храна дотурана шлеповима и реморкерима Дунавом до Београда, а затим Савом до Брчког.⁵⁹⁵

За 2. армију материјал се и даље довозио Савом од Београда до Шапца, а за 3. армију превозења су вршена на Дунаву а после и Драви. За време офанзивних операција у Срему и Славонији, пловне јединице превезле су за њихове потребе преко 29.800 бораца, 2.500 моторних возила, 10.350 запрежних кола и преко 7.000 тона разнoг материјала.⁵⁹⁶ Преко Дунава, Саве и Дрине за потребе КоВ, превезено је око 670.000 припадника НОВЈ и Црвене армије, 9.500 моторних возила, тенкова и топова, 890 запрежних кола, 15.000 коња, 4.800 грла стоке и 70.300 тона разнoг ратног материјала. За снабдевање Београда, од октобра до децембра 1944. превезено је око 50.000 тона живежних намирница и преко 15.000 тона угља.

Половином фебруара 1945. радила је путничка линија између Шапца и Београда бродовима „Нера“ и „Неготин“. Линија је радила до половине марта 1945, када су ови бродови повучени ка Сремској Митровици, да заједно са бродовима „Словенац“ и „Касија Милетић“ врше снабдевање Сремског фронта. Убрзо затим бродови су упућени из Сремске Митровице за Брчко, где су учествовали у пребацивању јединица из Босанске у Сремску Рачу. При извршавању задатака, на Сави је од mine страдао брод „Касија Милетић“, који

⁵⁹⁴ Група аутора Интендантска служба у НОР-у 1941-1945, ВИЗ, Београд, 1973, стр. 538.

⁵⁹⁵ Исто, стр. 201.

⁵⁹⁶ Исто.

⁵⁹⁷ Војна енциклопедија II, књ. 8, изд. 1974, стр. 382.

је превозио око 300 рањеника, док је „Словенац“ код села Јарак наишао на мину и потонуо, при чему је страдао велики број чланова посаде. Речна пловидба је демобилисана са свим својим објектима и особљем августа 1945.⁹⁸

Саобраћајни органи команди војних подручја, на чијој су територији постојале пловне реке, старали су се и о тој врсти саобраћаја и регулисале су одређена питања од утицаја на коришћење ових пловних путева.

Будући да се налазио у међуречју између Саве и Драве, Саобраћајни одсек војне области 6. корпуса половином јануара 1945. издао је „Упуте за формирање и рад команди пловних линија и команди пристаништа“, по којима је предвиђено формирање пловних линија на Дунаву, Сави и Драви. Коришћење воденог транспорта на Дунаву, према упутству, организовано је споразумно са војним властима у Војводини, а на Сави са командама 3, 4. и 5. корпуса. Док се не формирају команде пловне мреже, команде пловних линија ће бити потчињене Саобраћајном одсеку КВО и деловаће, речено је, као његови помоћни органи. На челу пловне линије био је командант пловне линије, а код њега је био и један представник цивилне власти. Команда пристаништа формирана је одмах по ослобођењу пристаништа. У састав пристаништа ушла је и капетанија, ако је њено седиште у том пристаништу, која је, заједно са командом пристаништа, радила на организовању пловних транспората. На челу команде пловне мреже био је „командант пловне мреже“, а и он је у својој команди имао представника цивилне власти.

Упутством Саобраћајног одсека војне области 6. корпуса детаљно су разрађена права и дужности органа надлежних за организацију саобраћаја на рекама.⁹⁹

Ваздушни саобраћај и транспорт

До 1945. године све што је ваздухом транспортовано за НОВЈ углавном су вршили савезници својим транспортним авионима, нарочито у другој половини 1944.

Пошто су у претходним годинама створени основни предуслови за организацију ваздушног транспорта НОВЈ (26. октобра 1944. отворен је земунски аеродром, а 29. октобра у Штабу ваздухопловства НОВ Југославије формирано одељење за ваздушни саобраћај), на почетку 1945. почела је употреба транспортних авиона у снабдевању јединица, чије снабдевање на други начин није било довољно.

Иако у мањој мери, савезници су и даље дотурали материјал слетањем на припремљене аеродроме или бацањем из ваздуха помоћу падобрана. Крајем фебруара 1945. интендантура 1. армије уредила је помоћни аеродром у Лаћарку, селу близу Сремске Митро-

⁹⁸ Казивање Димитрија Јовановића, капетана ЈРБ из Београда.

⁹⁹ Архив ВИИ, К.1752-2, ф.1, д.28/1.

вице, на који је из америчких транспортних авиона падобранима спуштена одећа и обућа у балама (око 10.000 пари одеће и обуће).⁶⁰⁰

Снабдевање армија храном било је најкритичније код 4. армије, будући да савезничка помоћ није била довољна, а са сиромашне територије (Далмација), није се могла обезбедити исхрана за велики број бораца (марта 1945. године 4. армија је имала 67.000 бораца). Дотур хране из Војводине није био могућ сувоземним путевима ка северном приморју, јер путеви правци ка овом подручју нису били слободни.

Због тога је, поред знатних количина хране из Војводине која је железницом, камионима и бродовима упућивана преко Скопља, Тиране и Сплита, по налогу Генералштаба ЈА, између Београда и Задра организован ваздушни транспорт, па је авионима дневно дотурано по 12 вагона најнеопходније хране.⁶⁰¹

Евакуацију рањеника и даље је вршила савезничка авијација, а од марта 1945. у томе је учествовала и наша транспортна авијација.⁶⁰²

Обука старешина и возача

Нарастање броја аутомобилских јединица и саобраћајних - аутомобилских органа у командама и позадинским органима НОВЈ, наметнуло је потребу даљег оспособљавања већег броја возача и старешина. На постојећим, раније формираним курсевима и ауто-школама, почетком 1945. обука је била у току, а до завршетка рата формиране су нове, а неке школе и курсеви престали су са радом. Поред оних које је сама обучавала, НОВЈ-ЈА се делом возача попуњавала мобилисаним возачима из грађанства, а за пријем на курсеве за возаче прописују се услови, којима су дате могућности и женама борцима из редова НОВЈ да се могу обучавати за шофере.

Почетком 1945, (15. јануара) у Београду је формиран курс за обуку официра, који је по завршетку рата прерастао у Аутомобилску-официрску школу.

Прва Ауто-школа, која је формирана у Гравини (Италија), фебруара 1945, после 7 месеци рада, престала са радом, обучени возаче последње класе су са возилима натовареним материјалом из савезничке помоћи упућени у земљу, а старешине команде Ауто-школе авионом преко Бугарске упућени у Београд, где су распоређени на друге дужности у постојећим ауто-јединицама и саобраћајним органима. Од тада (фебруара 1945.) обука шофера изводила се у јединицама и командама НОВЈ у земљи.

Први „аутомобилски официрски курс“, а не „Школа за аутомобилске офицере“, како је акту Штаба ауто-команде од 30. децембра 1944.

⁶⁰⁰ Митар Вујовић, Економска служба Врховног штаба НОВ и ПОЈ 1941-1945, ВИНЦ, Београд, 1990, стр. 245.

⁶⁰¹ Исто, стр. 247.

⁶⁰² Ваздухопловство у НОР-у Југославије, РВ Земун, 1965, стр. 249-252.

објављено, почео је са радом 6. марта а завршио 20. јуна 1945. На курс је примљено 122 слушаоца и сви су школовање завршили са успехом. Слушаоци су о завршеном школовању добили „сведочанство“, у коме је поред личних података записано да је кандидат „завршио 1. аутомобилски официрски курс са (одговарајућим) успехом“. На обуку су примљени већином официри, известана број подофицира и бораца, који су се налазили на руководећим дужностима. Предмети који су изучавани били су: познавање аутомобила, вожење аутомобила, саобраћајна служба, технологија, ратна служба, топографија (читање карата), администрација, физика и математика. Политички комесар Аутомобилске школе био је потпуковник Б. Тошковић, а за команданта школе потписан је А. Божичевић.

Свршени слушаоци распоређивани су на руководеће дужности у аутомобилским јединицама и саобраћајним-аутомобилским управним органима ЈА и чинили су језгро за формирање Саобраћајне службе ЈА/ЈНА.

Обука шофера, према прикупљеним подацима, настављена је углавном у ауто-школама и на курсевима на територији Хрватске, под руководством Саобраћајног одељења ГШХ, касније Команде позадине ГШХ, где су, поред шофера, обучаване и старешине подофицирског ранга.

Јануара 1945. на територији војне области 6. корпуса, под руководством начелника саобраћајног одсека ове војне области, постојала је Ауто-школа која је имала три курса - шоферски са 60 другова у трајању 3 месеца; за саобраћајне поверенике са 15 другова у трајању 4 месеца, те подофицирски курс са 29 другова у трајању 4 месеца. Школа је почела, како је саобраћајни одсек војне области

6. корпуса известио Саобраћајно одељење ГШХ, 1. фебруара 1945.

Шоферски курс, под руководством Саобраћајног одсека војне области 4. корпуса, како је обавештено Саобраћајно одељење ГШХ, завршио је 10. априла 1945, а други курс требало је да почне 12. априла али је уместо 70 дошло само 24 друга, пасечекало на долазак осталих.⁶⁰⁴ Курсеви су, углавном, одржавани у Топуском, а неке од класа завршиле су обуку у ослобођеном Карловцу.

У Сплиту су, под руководством Саобраћајног одељења ГШХ и Саобраћајног одсека војне области 8. ударног корпуса почетком 1945. организована два курса. Саобраћајно одељење је организовало курс за „шофере и руководиоце“, а у организацији Саобраћајног одсека радила су два курса: за стражаре и саобраћајце, које је похађало 42 друга (курс је завршио са радом) и курс за стројовође са 50 слушаоца, који је јануара 1945. био у току. Предвиђен је и курс за поштаре, али он тада још није почео са радом.⁵

У мају 1945. на територији војне области 8. ударног корпуса постојале су две ауто-школе: Ауто-школа ове војне области 8. која

⁶⁰³ Архив ВИИ, К.128, ф.11, Д.1/9.

⁶⁰⁴ Архив ВИИ, К.128, ф.21, д.1/9.

⁶⁰⁵ Архив ВИИ, К.1892/1, ф.1, д.40/3.

је била у Трогиру и Ауто-школа Команде позадине ГШХ у Биограду на мору. Половином маја 1945. Команда позадине ГШХ наредила је да се њена Ауто-школа „одмах пресели из Биограда н/м у ослобођени Оточац и настави са радом“.⁶⁰⁶

Крајем фебруара 1945. Саобраћајни одсек војне области 8. ударног корпуса обавестио је све припаднике 8. ударног корпуса да се на курсеве за шофере могу упућивати и другарице из редова НОВЈ, а Ауто-школи је у мају наређено да почне са прикупљањем архивске грађе за историју НОБ-а.

За обуку кадрова разних специјалности који су били потребни железници, „Равнатељство државних железница“ при ЗАВНОХ-у отворило је у Сплиту курсеве за надзорнике пруга и саобраћајне чиновнике који су почели са радом 1. марта 1945. Шеф Саобраћајног одсека војне области 8. ударног корпуса у вези са тим доставио је допис команди ове војне области следеће садржине:

„Равнатељство државних железница при ЗАВНОХ-у, у циљу попуњавања и изобразбе стручног железничког особља, даном 1.111

1945. отвара у Сплиту курсеве (течајеве) за надзорнике пруга и саобраћајне чиновнике са по 100 кандидата, укупно 200 кандидата. Предност имају припадници НОБ, а кандидати могу бити и другарице. Уколико војне власти не би имале кандидате, или буде мали број, тада ће Равнатељство железница за попуну кандидатима узети другове из СКОЈ-а и осталих омладинских антифашистичких организација^{11. 607}

Пошто курсеви и школе нису могли да обезбеде потребан број шофера, решење је тражено у мобилизацији шофера и аутомеханичара и узимањем бораца - возача који су били на другим дужностима.

Одлуком НКОЈ од 1. новембра 1944. регулисано је питање мобилизације, тако да је већ крајем 1944. један број шофера мобилисан. Како се и почетком 1945. јављао недостатак шофера, Команда позадине НОВЈ крајем јануара наредила је свим командама КВО, да најхитније изврше мобилизацију шофера, аутомеханичара и свих који знају руковати моторним возилима. Требало је мобилисати и све официре и подофицире бивше југословенске војске, који су служили при Ауто-команди или у аутомобилским јединицама. Распоред мобилисаног људства вршио је делегат кога је Ауто-команда слала по наређењу Команде позадине, у местима где је мобилисано људство прикупљено. Наређењем није било обухваћено људство које се налазило у саставу аутомобилских јединица КВО и ВП. Делегат Ауто-команде, који је распоређивао мобилисане шофере, био је капетан Бећо Лазовић (1943. командир Ауто-чете Врховног штаба).⁶⁰⁸

Шофери нису били потребни само за ауто-јединице, већ све више и за попуну родовских јединица, које су имале моторна возила. Тако

⁶⁰⁶ Архив ВИИ, К.1892/4, ф.5, д.32/1.

⁶⁰⁷ Архив ВИИ, К.1892-2, ф.3, д.27/1.

⁶⁰⁸ Архив ВИИ, К.1768, ф.11, д.6/1.

је, на пример, начелник артиљеријског одељења врховног штаба још октобра 1944. тражио да се са територије Србије мобилише до 1.000 шофера и механичара за моторизоване јединице.⁶⁰⁹

Организација ТТ везе и поште

Организација везе (ПТТ) на слободној територији (позадинска веза) све до почетка 1945. била је у надлежности саобраћајних органа НОВЈ. Формирањем Земаљских антифашистичких већа република, ова организација се постепено преносила на органе за везу ових већа. Пошто је организација ПТТ и даље морала да обезбеди предности НОВЈ, саобраћајни органи у јединицама и командама НОВЈ су у такве установе делегирали своје представнике (војне делегације), преко којих су обезбеђивали своје интересе. Будући да је организацију ПТТ требало стално дограђивати, саобраћајни органи су својим делегацијама и даље достављали разна упутства, која су и цивилним органима била нека врста помоћи у раду и даљем усавршавању система ПТТ.

Тако је, на пример, почетком 1945. Саобраћајни одсек војне области 6. корпуса доставио допис „Прометном одјелу Обласног НОО за поштанско-телефонски промет“ са предлогом мера за функционисање ових служби.⁶¹⁰

Саобраћајни одсек војне области 8. ударног корпуса на почетку године упутио је своју делегацију при „Равнатељству ПТТ“ у Сплиту, а почетком марта 1945. доставио јој је „Упутство за спровођење правилника о телефонско-телеграфској служби“ из 1935, пошто другог није било.⁶¹¹

Половином фебруара 1945. Саобраћајно одељење ГШХ издало је „Правилник за вршење телефонске службе и „Упутство за увођење телеграфа и телеграфске службе“, јер је до тада углавном коришћена телефонска веза.⁶¹²

У неким КВО преношење организација веза на органе народне власти извршено је знатно касније. Тако је било на територији војне области 5. корпуса, где је преношење извршено тек у априлу 1945, у склопу реорганизације војних подручја, када су све поштанске установе са особљем пренете под управу ЗАВНОБИХ-а.

Петар Законовић, Угљеша Јањетовић, Техничка служба у НОР-у 1941-1945, ВИНЦ, Београд, 1987, стр. 321.

⁶¹⁰ Архив ВИИ, К.1752, ф.1, д.25.

⁶¹¹ Архив ВИИ, К. 1892-3, ф.1, д.21.

⁶¹² Архив ВИИ, К.1892-3, ф.1, д.21/2.

Закључак

Саобраћај и транспорт (у даљем тексту саобраћај) у току народноослободилачког рата настајао је стварањем слободне територије и нестајао у моменту поновне окупације територије од стране непријатеља. Обим и врста саобраћаја зависили су од величине слободне територије. На слободној територији већег обима организоване су све врсте саобраћаја: аутомобилски, железнички, запрежни, товарни, носачки, поморски, речни и ваздушни, док је на мањим преовладавао углавном запрежни, товарни, па и носачки транспорт.

Зачеци организованог саобраћаја у Народноослободилачкој војсци Југославије јављају се већ на почетку устанка. Иако су прве слободне територије настале у Србији, Црној Гори, Босни и Херцеговини и Словенији, саобраћај је у години устанка (према расположивим подацима) био релативно добро организован у западној Србији, јер је слободна територија обухватала простор између Дрине и Саве, Београда, Смедерева и Јужне Мораве и повезивала се са слободном територијом источне Босне, Санџака и југоисточне Србије.⁶¹³

У току 67 дана постојања „Ужичке републике“ појављују се зачеци организованог саобраћаја разних врста, уз наглашено добру организацију железничког саобраћаја. Појављују се и први органи војне позадине, који треба да се баве проблемима саобраћаја на територији и у Народноослободилачкој војсци Југославије.

Крајем новембра 1941. ова слободна територија поново је окупирана, па је успостављена организација саобраћаја престала да постоји.

У Црној Гори је у 13. јулском устанку ослобођено 3/4 територије Црне Горе, али услови за организацију саобраћаја, без комуникација које су биле у рукама непријатеља, није било. У трећој офанзиви (мај-јуни 1942) слободна територија је изгубљена.

У јулу и августу 1941. створена је слободна територија и у западној Босни (Босанска крајина), која је почетком септембра изгубљена. У време док је постојала слободна територија организован је саобраћај, углавном железнички, па су формиран и органи за управљање овим саобраћајем (Комесаријат за железнички саобраћај).

И у Хрватској је, у току јула и августа, створена већа слободна територија у Лици, на Кордуну, Банији, Горском Котару, а мање у Далмацији, Хрватском приморју и Славонији.

У Славонији су 1941. створене мање слободне територије у Горењској, али су брзо изгубљене, па услова за организацију саобраћаја није било. Како се види, саобраћај је у току 1941. био организован у западној Србији и у околини Дрвара, где су, за даљи рад на организацији саобраћаја, стечена нека почетна искуства.

⁶¹³ Војна енциклопедија I, књ. 8, изд. 1966, стр. 676, 677.

У првој половини 1942. слободна територија у Југославији обухватала је простор између Сарајева, Зворника, Вишеграда, Пријепоља, Колашина, Даниловграда, Стоца и Невесиња. Средиште је било у Фочи, где се у то време налазио Врховни штаб НОВ и ПОЈ. Дејствима непријатеља у другој непријатељској офанзиви слободна територија је била раздвојена и смањена. Од краја јануара до половине маја 1942. на простору између Фоче, Горажда и Чајнича био је организован путни саобраћај са десетак камиона и аутобуса и железнички (ускотрачна пруга) између Фоче и Горажда.

У западној Босни слободна територија се проширује, нарочито у мају 1942, када су ослобођени Приједор и Љубија. Она се протезала од Саве до јужних падина Динаре. Средином 1942. ова територија повезала се са слободном територијом Хрватске и Словеније, па је тако било слободно све од Купе до Неретве и од линије Сисак - Бања Лука - Зеница до испред Сплита и обале Јадранског мора. Само у Босни и Херцеговини и Хрватској слободна територија обухватала је око 48.000 км,² што је, на пример, било веће од територије Белгије, Холандије или Швајцарске.⁶¹⁴

Од краја јула 1942. па до средине фебруара 1943. на овој територији се налазио Врховни штаб НОВ и ПОЈ.

Тако пространа и за дуже време слободна територија омогућила је да се, према могућностима, јер су потребе сигурно биле далеко веће, организују све гране саобраћаја, а такође формирају и прве аутомобилске јединице и сабраћајни органи (Ауто-чета Врховног штаба и Ауто-чета ГШ Хрватске). У осталим крајевима земље постојале су мање слободне територије које су биле кратког века, тако да до неког бољег и организованог саобраћаја није могло ни доћи.

Почетком 1943. слободна територија у западној Босни је, у 4. непријатељској офанзиви, поседнута од непријатеља. Током офанзиве, добро организованим железничким саобраћајем и комбинацијом превозења расположивим транспортним средствима Народноослободилачке војске Југославије и на територији, вршена је евакуација разног материјала, народа, војске и рањеника. Иако у врло тешким, зимским условима, камионима, запрегама и носачима, успешно је извршена евакуација великог броја рањеника до Неретве, када су сва моторна возила морала бити уништена. Уништена је и железница, али су организатори саобраћаја при повлачењу предузели све мере да се железнички саобраћај може брзо поново успоставити (онеспособљавана су вучна средства скидањем виталних делова са локомотива, сакривани резервни делови, мазиво и друго).

По завршетку 4. непријатељске офанзиве, слободна територија у Босанској крајини и Хрватској, обновљена је па је тада јединствена слободна територија била од Сушака до близу Неретве, а допирала је до Карловца, Бихаћа, Бање Луке, Травника, Гламоча и Ливна.

⁶¹⁴ Исто.

Међутим због сталног упада непријатеља на ту територију повољнијих услова, за организацију саобраћаја и формирање већих аутомобилских и других јединица није било све до капитулације Италије.

Када је капитулирала Италија, слободна територија је знатно проширена и обухватала је простор од Бенешке Словеније до Проклетија и од реке Саве до мора (око 130.000 км²). Разоружањем италијанске војске заплешен је велики број моторних возила и других транспортних средстава путног, железничког, воденог и ваздушног транспорта, што је омогућило да се формира и одређени број транспортних јединица. На територији Хрватске и Словеније формиране су аутомобилске јединице ранга чете и батаљона или ауто-колоне, а на мору и неки пловни састави. У војним подручјима на слободној територији формиран су саобраћајни органи (секције), а у саставу техничког одсека неких корпуса формиране су, такође, саобраћајне секције (6. корпус).

Крајем године, наређењем корпуса (6. корпус), у војним подручјима су формиране возарске јединице, ради растерећења грађана од давања својих запрега.

Већ почетком 1943. сва питања око експлоатације моторних возила, наређењем Врховног штаба, стављена су у надлежност Техничког одсека (до тада је то радио Економски одсек Врховног штаба), а Врховни штаб је издао и „Уредбу о организацији поштанског, телефонског и телеграфског саобраћаја на слободној територији у којој су одређени конкретни задаци саобраћајног органа Врховног штаба. Скоро целе године радило се на доградњи железничког саобраћаја, углавном на територији Босне и Хрватске, за неке пруге прописани су редови возње, саобраћајем су управљале железничке секције које су биле потчињене Техничком одсеку Врховног штаба, а почела је организована обука бораца за возаче аутомобила, мотоцикла и тенка (Моторизовани батаљон 1. пролетерске дивизије). Све повољнија ситуација на југословенском ратишту почетком 1944. омогућила је да Народноослободилачка војска Југославије ослободи велике делове територије Југославије, неке и коначно, чиме су стварани све повољнији услови за организацију саобраћаја.

У настојању да оперативне јединице ослободи задатака и око уређења и рада позадине, Врховни штаб је почетком 1944. донео одлуку о реорганизацији штабова корпуса. Формиране су корпусне војне области, у чијем је саставу био саобраћајни одсек, пред којим су постављени врло обимни задаци - регулисање саобраћаја, одржавање путева, транспорт војске, материјала и рањеника, организација ПТТ, војних радионица и друго. У циљу спровођења тако постављених задатака, команде војних области издавале су разна упутства и наређења.

Тако је команда Војне области 8. корпуса у првој половини 1944. издала „Правилник за рад саобраћајног референта“. Према том упутству, референт саобраћаја у војном подручју, поред осталог, био је одговоран и за организацију поштанско-телефонског саобраћаја на територији војног подручја, због чега је требало да формира

чету за везу, јер су послови око одржавања телефонских линија били врло обимни (на пример, на територији војне области 5. корпуса, половином 1944. било је око 230 км телефонских линија са 8 централа).

Све обимнији задаци у саобраћају захтевали су формирање саобраћајних органа и на другим нивоима командовања, као и прерастање постојећих у више облика организовања.

Половином 1944. Саобраћајни одсек Главног штаба НОВ и ПО Хрватске прерастао је у Саобраћајно одељење (у неким документима половином ове године помиње се Саобраћајно одељење Врховног штаба НОВ и ПОЈ), које је својим упутствима прописивало организацију саобраћајних органа на нижим нивоима командовања. Дозвољена је могућност одступања од предвиђене организације, па су се због тога јављале и разлике у организацији саобраћајних органа у корпусним војним областима, војним подручјима и командама места.

Пошто су аутомобилске јединице извршиле задатке у евакуацији материјала после капитулације Италије, број возила у њима морао се смањивати из два разлога - није било потребе за тако обимним транспортом, а најпре због тога што је погонског горива било све мање. Искључена моторна возила из саобраћаја 1. аутомобилског батаљона Главног штаба НОВ и ПО Хрватске склањана су у шуме око Плитвичких језера и у другим погодним местима. Један број возача, који су остали без возила, упућен је у оперативне јединице (око 50), а око 70 је упућено у Италију на обуку за возача тенкова. У недостатку горива коришћена су и возила која су била прерађена за погон на „саугас“, а о њиховом снабдевању „горивом“ старале су се команде места.

Сразмерно нарастању Народноослободилачке војске Југославије, расле су и транспортне јединице, као њихови саставни делови. У току 1944. формирано је више аутомобилских јединица: 11 аутомобилских чета, 7 аутомобилских батаљона, 1 аутомобилски пук и једна аутомобилска бригада, као и већи број запрежних јединица (ескадрона и дивизиона).

Крајем октобра 1944. на територији војне области 5. корпуса формирана је Управа железнице са седиштем у Јајцу, крајем новембра ЗАВНОБИХ је установио „Самосталну дирекцију железница“, док је Обласни НОО за Славонију преузео управу над железничким саобраћајем. У току ове године почела је и врло интензивна обука возача аутомобила ван земље (Италија), као и у земљи (Ауто-школа ГШ Хрватске, 4. 6. и 8. корпуса и др.).

Иако су слободне територије смањиване или пресећане продором непријатеља дуж комуникације, саобраћај се прилагођавао таквим условима, користећи транспортна средства која је у таквој ситуацији било могуће користити.

Продором Оперативне групе у лето 1944. у Србију, ослобођена су велика подручја у Србији, али такве територије стваране су или постојеће прошириване и у другим крајевима земље. До краја године ослобођени су Македонија, Далмација, Црна Гора, Србија, Косово и

Метохија и део Босне и Херцеговине. Ослањајући се на властити транспорт, углавном товарни, ређе запрежни, те користећи војна и цивилна транспортна средства на територији где су дејствовале, јединице Оперативне групе су на територији Србије, уз садејство јединица Црвене армије, Бугара и корпуса Народноослободилачке војске Југославије (13. и 14. корпус) разбиле бројно јаке непријатељске снаге и заплениле велике количине ратног материјала и више хиљада моторних возила (у борби за Београд заплењено је преко 1.000, а између Ниша и Прокупља 800 камиона и 100 путничких аутомобила). Скоро у исто време у Дубровник је стигло 200 камиона, као помоћ савезника. Један број заплених моторних возила узеле су јединице Црвене армије, нешто Бугари, други је ушао у састав јединица Народноослободилачке војске Југославије, а нешто је дато и органима народне власти.

Половином новембра 1944. при Повереништву за саобраћај НКОЈ формирана је Главна управа саобраћаја (начелник пуковник Владимир Смирнов).

Управа је одмах предузела мере за успостављање железничког саобраћаја на прузи Београд - Ниш и према Ваљеву и Горњем Милановцу. За оправку пруга формирана је 1. железничка бригада Народноослободилачке војске Југославије. Скоро истовремено, у Словенији је при Главном штабу Словеније формиран железнички батаљон са истим задацима. У другој половини 1944. Главни штаб Народноослободилачке војске Србије донео је одлуку о формирању железничких бригада (број није познат), чији је задатак био да врше оправку пруга и објеката на њима јер је велики број мостова био оштећен, а тунели минирањем затворени. У обнови пруга источне Србије учествовале су и совјетске инжињеријске јединице. Предузете су мере за прикупљање локомотива и вагона у земљи, а од Бугарске је тражено да врати сва железничка средства која су 1941. одвучена на њену територију. На тим задацима била је ангажована и омладина, чији је допринос изузетно значајан за изградњу пруге од Бора до Црног Врха, којом су извучена дрва из шуме за снабдевање Београда огревом (половином јануара 1945. на изградњи је било око 1.600 омладинаца). И у другим крајевима формиране су инжињеријске јединице, са задацима да, поред осталог, врше и оправку комуникација и објеката на њима (у Македонији су формиране 4 овакве јединице).

Како су доњи токови река Саве и Дунава били слободни, а потребе за транспортом постајале све обимније, предузете су мере за доградњу већ постојеће организације речног саобраћаја. У Кладову је половином октобра 1944. формирана „Морнаричка база НОВЈ“, са задатком да организује речни саобраћај на Дунаву, а нешто касније и базе у Новом Саду и Шапцу, чији задатак је био да организују прелаз преко Дунава и пруже помоћ копненим снагама Народноослободилачке војске Југославије. Ваздушни саобраћај био је у надлежности Одељења за ваздушни саобраћај, Штаба ваздухопловства. Поморским саобраћајем, од октобра 1943, управљао је Одсек за поморски саобраћај Штаба морнарице Народноослободи-

лачке војске Југославије, који је посебно дошао до изражаја формирањем База Народноослободилачке војске Југославије, у Барију, када је организовано превозење материјала из савезничке помоћи и евакуација рањених бораца из земље и збегова.

У завршним операцијама, организованим поморским и ваздушним саобраћајем снабдеване су јединице 4. армије, а извршено је превозење морем једног броја њених јединица, мобилисаних бораца и друго.

Ослобођењем великог дела југословенске територије, НКОЈ и АВНОЈ су донели одлуку да се привредни и политички живот што пре нормализује у Србији, Македонији, Војводини и Косову и Метохији и створе услови за реорганизацију Народноослободилачке војске Југославије, што је брзо и уследило. Почетком 1945. формиране су три армије, почетком марта и четврта, у њиховим формацијама је предвиђено да за саобраћајно обезбеђење, за којим су потребе биле све веће, свака од њих има саобраћајно одељење у оквиру команде позадине, аутомобилски батаљон и један број запрежних јединица. Половином јануара 1945. при Повереништву народне одбране формирана је Команда позадине Повереништва народне одбране, у чијем саставу је, за руковођење саобраћајем формирано Саобраћајно одељење. За целокупну бригу око набавке, коришћења, оправке и снабдевања стално растућег броја аутомобила у Народноослободилачкој војсци Југославије, крајем 1944. у Београду је формирана Ауто-команда, која је поред осталих задатака, преузела на себе и обавезе око обуке возача моторних возила (аутомобила).

Почетком 1945. у Београду је формиран 1. аутомобилски пук Народноослободилачке војске, чији је основни задатак био снабдевање јединица на Сремском фронту. Крајем марта формиран је и 2. аутомобилски пук Ауто-команде Народноослободилачке војске Југославије, са командом пука у Сплиту и батаљонима у Сплиту (2) и Дубровнику (2). Пук је имао задатак да превози разни материјал који је бродовима пристизао из иностранства у јадранске луке, а пре свега артикле хране у пасивне крајеве у унутрашњост земље. У армијама су формиране „јединице за експлоатацију ратних путева“, а у неким (4. армија), уместо саобраћајног, аутомобилско одељење, као управни орган аутомобилске службе.

За обуку старешина за аутомобилске јединице и саобраћајне-аутомобилске управне органе, при Ауто-команди, средином марта 1945. почела је са радом Аутомобилска школа. Први аутомобилски официрски курс завршио се крајем јуна 1945. и 122 официра и подофицира распоређено је на нове дужности.

Обука војника возача требало је, према замисли Ауто-команде, да се изводи по корпусима и у том циљу је одређен разрез по корпусима, (ко колико треба да обучи) и прописан наставни план и програм.

Успостављањем стратегијског фронта на линији Драва, Дунав, Срем, Дрина, Сарајево, Мостар, Бања Лука, Бихаћ, оток Паг, ство-

рена је стабилна стратегијска основица, која је омогућила искоришћавање свих извора за даље вођење рата. Увођење у борбу наших крупних снага, снабдених савременом техником, захтевало је употребу комуникација, уређење позадине и дотур великих количина ратног материјала. У условима тешко оштећених сувоземних комуникација и минираних водених путева, требало је организовати саобраћај, без довољно транспортних средстава у свим видовима транспорта. Коришћењем свих транспортних средстава, од железнице и аутомобила, до запрежних возила, бродова и авиона, дотуром од себе ка себи, обезбеђивале су се потребе бројним јединицама на фронту, јер је од тога зависило њихово успешно дејство против непријатеља.

Пробојем Сремског фронта и преласком у општу офанзиву наших снага, иако је број моторних возила стално растао, јединице су се и даље ослањале углавном на запрежни транспорт. Аутомобилске јединице армија (батаљони) по устаљеном принципу снабдевања, преузимале су материјал из база Команде позадине Југословенске армије и превозиле до армијских база, а по потреби и могућности и до дивизијских. Аутомобилски транспорт Команде позадине Југословенске армије био је недовољан (само један ауто-пук) да обезбеди транспорт до армијских база 1, 2. и 3. армије, али су њихове потребе, коришћењем железнице, бродова и транспортних средстава нижих команди, задовољаване. Због повећаних потреба нижих јединица (дивизија, бригада), у ослобођеним крајевима (Банату) вршена је мобилизација коња, којима су попуњаване њихове запрежне јединице.

Четврта армија се снабдевала коришћењем свог аутомобилског батаљона, а добрим делом и ослонцем на дотур бродовима, нешто железницом и ваздушним путем из Земуна за Задар.

Аутомобилске јединице главних штабова, корпуса и дивизија које су дејствовале иза линије фронта (Хрватска, Словенија) улазиле су у састав армија које су дејствовале на њиховом правцу или су расформиране. Аутомобилски батаљон 6. корпуса ушао је у састав 3. армије, аутомобилски батаљон 5. корпуса у састав 2. армије, док је Аутомобилски батаљон Команде поздине ГШ Хрватске расформиран.

Капитулацијом Немачке, на територији Словеније јединице Народноослободилачке војске Југославије заплениле су велики број моторних возила, (само у 1945. НОВЈ је запленила близу 10.000, а у току НОР-а преко 20.000), што је у послератном периоду коришћено за подмиривање потреба Југословенске армије и формирање ауто-транспортних предузећа у земљи („ДАСП“ у Далмацији, 1945).

На крају рата, у јединицама, установама и школама Југословенске армије од ауто-јединица је било: једна ауто бригада (Македонија), два аутомобилска пука, око 20 аутомобилских батаљона и око 30 аутомобилских чета. У 7. корпусу НОВ Словеније постојала је прометна (саобраћајна) бригада. У Саобраћајним органима од Гене-

ралштаба Југословенске армије и Команде позадине Југословенске армије и у нижим командама оперативних и војнотериторијалних јединица, на крају рата било је преко 200 старешина ранга официра и подофицира, који су, по формирању аутомобилске и саобраћајне службе Југословенске армије ушле у њихов састав.

Организација саобраћаја и транспорта (саобраћајна служба) у току НОР-а, уз велике напоре па и пропусте, успешно је обезбеђивала покретљивост јединица, штабова и команди, њихово снабдевање, евакуацију рањеника, избеглица и ратног плена. Од првих зачетака, 1941. године, нарастањем кроз наредне године рата, организација саобраћаја и транспорта је на крају рата, својим јединицама и органима, била способна да обезбеди услове из своје надлежности Армији, чије је бројно стање 1945. године било око 800.000 бораца.

ПРЕГЛЕД
АУТОМОБИЛСКИХ ЈЕДИНИЦА КОЈЕ СУ ФОРМИРАНЕ У ТОКУ НО РАТА У ЈУГОСЛАВИЈИ 1942-1945.

Ред. бр.	ЈЕДИНИЦА	време формирања	према подацима постоји од	време расформирања	време преформирања у	Старешине		Извори података	Примедба
						командир	командант политкомесар		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	АУТ О-ВОДОВИ								
1	Ауто-вод за опслуживање ГШ Хрватске	1942/43						Изјава Милана Миљевића, припадника Ауто-вода.	
2	Ауто-вод Врховног штаба НОВ и ПОЈ	крајем 1944.			поч. 1945. у Ауто-чету ВШ			„НОВЈ“, Бгд, 1982, стр. 429.	
	АУТО-ЧЕТЕ								
3	Аутомобилска чета ВШ	август 1942.		мај 1943.		Секулић Владо Лазовић Бећо	Вукадиновић Илија Заклан Максим	Архив ВИИ, К-4, ф.4, Д.5.	
4	Аутомобилска чета народноослободилачке партизанске војске Хрват.	октобар (новемб.) 1942.			септемб. 1943. у Аутомоб. батаљону НОВ Хрватске.			Архив ВИИ, К-107Б ф.2, д.34.	
5	Ауто-чета Штаба 8. корпуса		октобра 1943.	марта 1945.		Раднић Ивица, поручник	Милићевић Лука	Архив ВИИ, К. 314 Ф-1.Д. 25.	
6	Ауто-чета 26. дивизије	фебруара 1944.		новемб. 1944.				ВЕ—I, књ. 10, стр. 560	
7	Ауто-чета 3. корпуса	17. септ. 1944.				Бућма Марко заставник	Боснић Душан поручник	Изјава Шушњар Бошка, заменика комесара чете	1945. ушла у састав Ауто-батаљ. 6. армије, Сарајево
8	Ауто-чета 23. српске дивизије.	септембар 1944.				Будисављевић Раде	Козомара Душан	Изјава Р. Будисављевића, командира Ауто-чете.	
9	1. ауто-чета саобраћајног одсека ВО 8. К	30. октобра 1944.						Архив ВИИ, К.1891 -2, ф.6, д.35/1.	
10	Ауто-чета 10. корпуса	новембра 1944.						„НОВЈ“, Бгд, 1982, стр. 428.	
11	2. ауто-чета 2. корпуса		28. децембра 1944.				Радуловић Илија Бећо	Архив ВИИ, К.1714 Ф-1, Д.3.	
12	Ауто-чета 5. корпуса		децембра 1944.		фебруара 1945. у Ауто-батаљон 5. К			Архив ВИИ, К.1764 Ф-2.Д.1.	
13	1. ауто-чета 4. корпуса	1944.			априла 1945. у Ауто-бат. 4. К			В. Дракулић, „Рад саобраћајне службе...“, ВТГ, 7/59.	
14	Ауто-чета 13. дивизије		1944.					Архив ВИИ, К.913, Ф-7, Д.7.	
15	Ауто-чета 11. корпуса	1944.						В. Дракулић, „Рад саобраћај. службе...“ ВТГ, 7/59.	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
16	Ауто-чета 20. дивизије	1. јануара 1945.						АрхивВИИ, К. 1892/1 ф.1, д.40/3.	
17	Ауто-чета ВО 29. дивизије	2. јануара 1945.						АрхивВИИ, К. 1768/7, ф.7, Д.18/2	
18	Ауто-чета 9. дивизије	јануара 1945.						Архив ВИИ, К. 1892/1 ф.1, д.40/3	
19	Ауто-чета 19. дивизије	јануара 1945.						АрхивВИИ, К. 1892/1, ф.1, д.40/3.	
20	Ауто-чета 29. дивизије	јануара 1945.						Архив ВИИ, К.1714, Ф-3, Д.1.	
21	Ауто-чета 3. дивизије	јануара 1945.						АрхивВИИ, К.1768, -7, ф.7, д.18/2.	
22	Ауто-чета Генералштаба ЈА	јануара 1945.						„НОВЈ“, Београд, 1982, стр. 429.	Има216 моторних возила и 157 бораца.
23	Ауто-чета 37. дивизије	јануара 1945.						АрхивВИИ, К.1768 /7, ф.7, д.18/2.	
24	Ауто-чета ВП Дубровник	јануара 1945.						АрхивВИИ, К.1895 ф.2, Д.12/1.	
25	Ауто-чета ВП Сплит	јануара 1945.						Исто	
26	Ауто-чета ВП Шибеник	јануара 1945.						Исто	
27	Ауто-чета 4. дивизије	фебруара 1945.						„НОВЈ“, Бгд, 1982, стр. 429.	
28	Ауто-чета 5. дивизије		фебруара 1945.				Скакић Бошко	АрхивВИИ, К.715Б, ф.2, д.2/1	
29	Ауто-чета Оперативног штаба Косова и Метохије.	фебруара 1945.						Хронологија НОБ Југославије, стр. 1076.	
30	Ауто-чета при Штабу 4. армије	1. марта 1945.				Раднић Ивица поручник	Миличевић Лука	АрхивВИИ, К.314, ф.1, Д.25.	•Има 6 теретних, 15 путн. возила и 2 мотоцикла
31	Ауто-чета Аутомобилског одељења 4. армије.	1.марта 1945.				Славица Анте		Исто	Има20 терених, 10 путн. возила и 3 мотоцикла
32	Ауто-чета Јадранске комисије Команде позадине ЈА.		1.априла 1945.					АрхивВИИ, К.59, ф.14, д.18.	Јадранска комисија је формирана фебруара 1945.
33	Ауто-чета 39. дивизије		маја 1945.					Зборник, том XI, књ. 2, стр. 488,	
34	Ауто-чета 33. дивизије		1945.					АрхивВИИ, К.1213 ф.6, Д.4.	
35	Ауто-чета Артиљериске бригаде 29. дивизије.		1945.					Монографија 29. херцеговачке дивизије, 1979, ВИЗ, страна 539.	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
36	Ауто-чета брегалничко-струмич- когВП.						Ђорчевски Ђоко	Изјава Ђорчевски Ђоко.	
	АУТО-БАТАЉОНИ								
37	1. ауто-батаљон НОВ Хрватске	25. сеп- тембра 1943.		20. јуна 1944. пре- формиран у Ауто-тен- ковски бат. ГШ Хрват.		Будисављевић Миле	Пјевац Светозар	Архив ВИИ, К.419А, ф.9, д.36/1. „НОВЈ“, Бгд, 1982, стр.531 и 532.	Преименован10. фебруара 1945. у Аутобатаљон ко- манде војне поза- дине ГШ Хрватске. Расформиран 15. маја 1945.
38	Моторизовани бата- љон 1. пролетерске дивизије		септембра 1943.			Секулић Владо, капетан		Архив ВИИ, К.710, Ф-2, Д.1-5.	
39	Ауто-батаљон 6. корпуса	јануара 1944.				Вукотић Никола (септ. 1944)	Дејановић Стево (септ. 1944)	„НОВЈ“, Бгд, 1982, стр.429.	Новембра1944. има 15 мотор. возила и 63 борца.
40	Ауто-батаљон ВП Задар		маја 1944.					Архив ВИИ, К.1891- -1, ф.3, Д.22.	
41	Ауто-тенковски бата- љон ГШ Хрватске	20. јуна 1944.		12. новем- бра1944. расформи- ран.		Прибић Буди- слав,капетан	Дерикрава Нико- ла, в.д.	Видаковић Вујо, „Први тенковски ба- таљон, Бгд, 1988.	
42	1. ауто-батаљон 8. ударн.корпуса	3. новем- бра 1944.		1. јануара 1945.		Фарлан Јожа	Дукић Ловро	АрхивВИИ, К.1891/5, (5, ф.5. д.31/1.	Ушао у састав Ауто-батаљона Ауто-команде 8. ударног корпуса.
43	Ауто-батаљон ВО 8.ударног корпуса		новембра 1944.			Џепина Бошко, поручник,	Шего Марко поручник	Архив ВИИ, К.1891/5, ф.5, д.31.	
44	Ауто-батаљон 26. дивизије		новембра 1944.	јануара 1945.		Драгичевић Иван, капетан	Стипишић Антон, капетан	АрхивВИИ, К.15А, ф.3, Д.52.	
45	Ауто-батаљон 924. ваздухопловне базе.	децембра 1944.				Петров Павле	Вујадиновић, мајор	„Чувари нашег неба“, Бгд, 1977-часопис.	
46	1. ауто-батаљон Ауто-команде 8. ударног корпуса	1. јануара 1945.				Фарлан Јожа, поручник	Дукић Ловро	АрхивВИИ, К.1892 -1, ф.1, д.30/2.	Преименован у Ауто-батаљон 4. армије.
47	1. ауто-батаљон 2. ударног корпуса	2. јануара 1945.					Вучинић Васо	Хронологија НОБ Југославије, стр. 1056.	
48	Ауто-батаљон 5. корпуса	19. фебру- ара1945.						Архив ВИИ, К.1765, ф.7, Д.14.	Од 22. априла 1945. потчињен ВО 5.К. Априла1945. има тенковску чету.
49	1.самостални ауто-батаљон Ауто-команде НОВЈ		фебруара 1945.			Касим Борић, поручник	.	АрхивВИИ, К.1892, ф.4, д.41.	Марта 1945. ушаоу састав 2. ауто-пука Ауто-команде ЈА.
50	Ауто-батаљон 1. армије		марта 1945.				Ђорић Ђорђије Ђоле	АрхивВИИ, К.81, Ф-2, д.3.	
51	Ауто-батаљон 2. армије		марта 1945.				Вучинић Васо (април-мај) 1945.	Архив ВИИ, К.1765 Ф-10, Д-7.	Марта 1945. има 135 моторн. возила и 289 бораца.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
52	Ауто-батаљон 4. армије	марта 1945.						„НОВЈ“, ВИИ, Београд, 1982, стр.519.	
53	Ауто-батаљон 3. армије	априла 1945.						Исто	
54	Ауто-батаљон Прометне бригаде 7.корпуса	20.априла 1945.				Еизиндлер Франц,заставник	Цимерман Фердо	Зборник, том VI, књ. 19, док. 79.	
55	Ауто-батаљон војне области западне Босне		априла 1945.					АрхивВИИ, К.1765-5 Ф-10, Д-7	
56	1. ауто-батаљон 4. ударног корпуса		априла 1945.			Пожег Јосип (марта1945)	Жарковић С. (марта, 1945)	„НОВЈ“, ВИИ, Бгд, 1982, стр. 429.	Марта 1945. има 34 мотор. возила и 116 бораца.
57	Ауто-батаљон ВО 29. дивизије		маја 1945.					АрхивВИИ, К.1892, ф.4, д.25 и 26.	
58	Ауто-батаљон 1. пролетерск. корпуса.		1945.					„НОВЈ, ВИИ, Бгд 1982, стр. 429.	
59	Ауто-батаљон јужне Оперативне групе.		1945.			Вукић	М.Ерцег	АрхивВИИ, К.311, Ф-1, Д-7.	Преименован у Ауто-батаљон 2. армије.
60	Школски Ауто-батаљон 1. армије.							АрхивВИИ, К.81, ф.2,д.3.	
У књизи „Економска служба Ерховног штаза НОВ и ПОЈ“, аутора Митра Вујовића, Београд 1990, стоји да је Одељак главног интендактског слагалишта у Бањи Ковигзачи имао ДВА АУТО БАГАЉОНА, <i>а</i> и других података о овоме нема.									
	АУТОМОБИЛСКИ ПУКОВИ								
61	1.аутомобилски пук НОВЈ	децембра 1944.		друга поло- вина1945.		Ковачевић Мића, капетан	Прица Миле, мајор	Према изјави ко- месара пука Прица Миле.	У другој половини 1945. ушао у састав Ауто-бригаде МНО.
62	2. аутомобилски пук Ауто-команде ЈА.	31. марта 1945.		Исто		Лазовић Бећо, капетан	Пленча Душан, мајор	АрхивВИИ, К.174, Ф-3, Д.9.	Исто
	АУТОМОБИЛСКЕ БРИГАДЕ								
63	1. ауто-бригада Главнштаба Македоније.	септембра 1944.					Георгијевски, Љубен	„Хронологија НОБ Југославије“, стр. 1010.	
64	Прометна бригада 7.корпуса.	20.априла 1945.				Повше Франц, капетан	Пикељ Ернест	Зборник, том VI, књ. 19, док. 79. „НОВ насловен- скем“, Љубљана, 1978, стр. 842.	Бригадаје имала 4 батаљона: - друм, саобраћајни - ауто-батаљон - возарски дивизион -железнички ба- таљон

Према новој ФОРМАЦИЈИ ДИВИЗИЈЕ, коју је Генералштаб ЈА прописао 13. марта 1945. у бригади и дивизији предвиђене су транспортне чете различитог састава. Транспортна чета бригаде је имала један транспортни вод и економат чете. Транспор-

тна чета дивизије била је мешовитог састава и имала је један аутомобилски вод са 17 моторних возила и два транспортна вода са по 80 двопрежних кола и 87 бораца. На ову формацију већи број дивизија прешао је по завршетку рата.



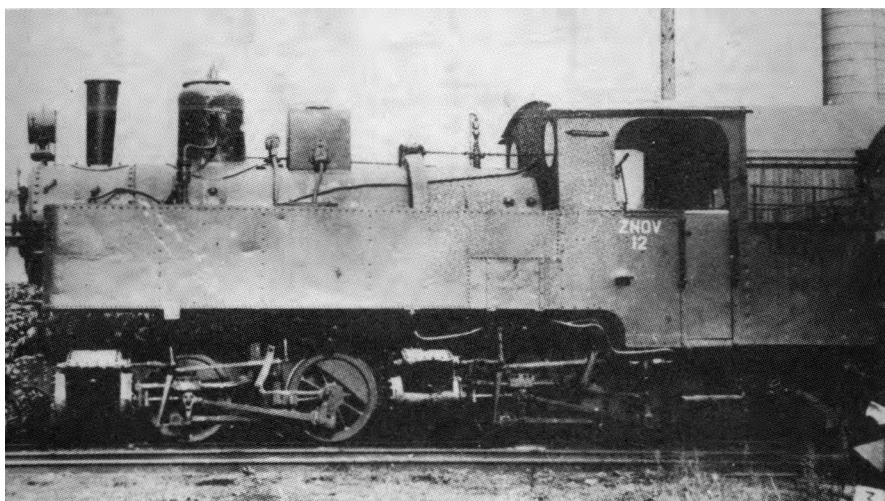
Партизански воз на прузи између станица Грмуша-Штрбачки Бук, (пруга Книн-Бихаћ), новембра 1942. (Бихаћка република).



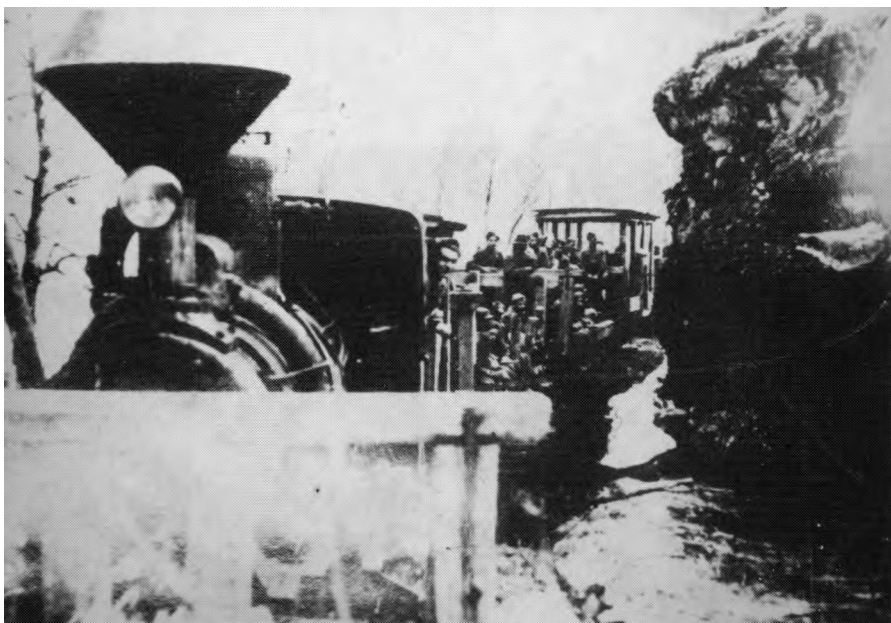
Комесар железничке станице Јајце Милан Беловуковић-Дева, са групом железничара, септембра 1943.



Борци 2. пролетерске бригаде укрцавају се у воз ЖНОВ код Млиништа у Босни, октобра 1942.



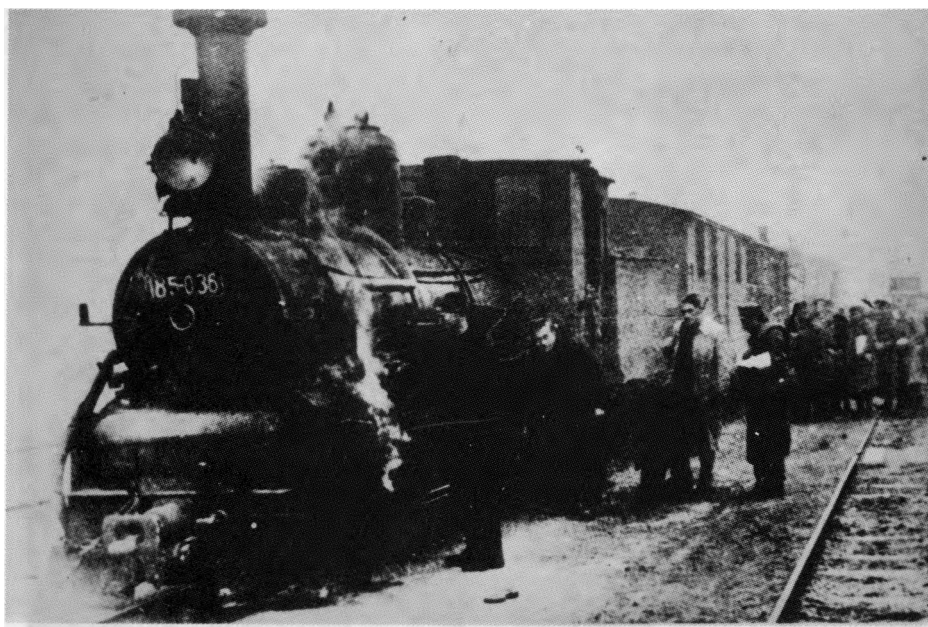
Локомотива ЖНОВ, која је саобраћала од Дрвара до Млиништа и Јајца.



Превоз јединица партизанском железницом у Славонији у јесен 1943.



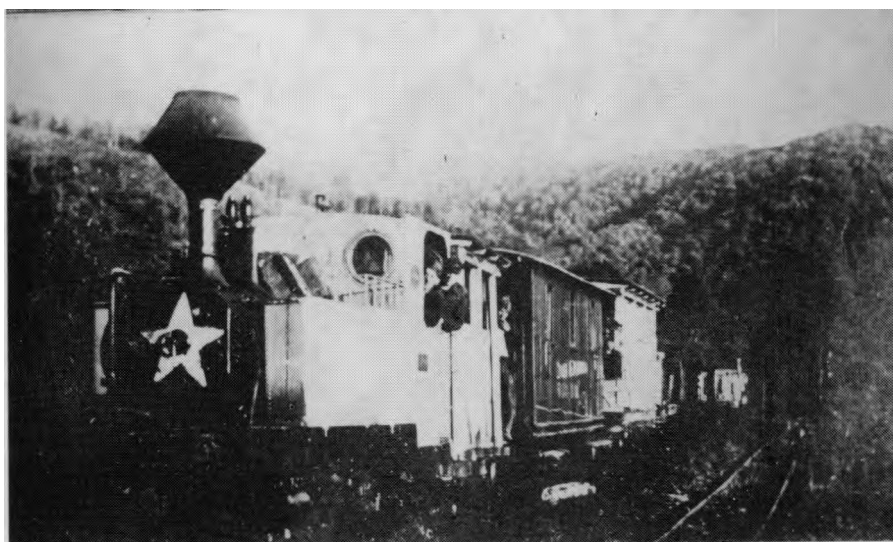
Железничка станица Бугојно, септембра 1943.



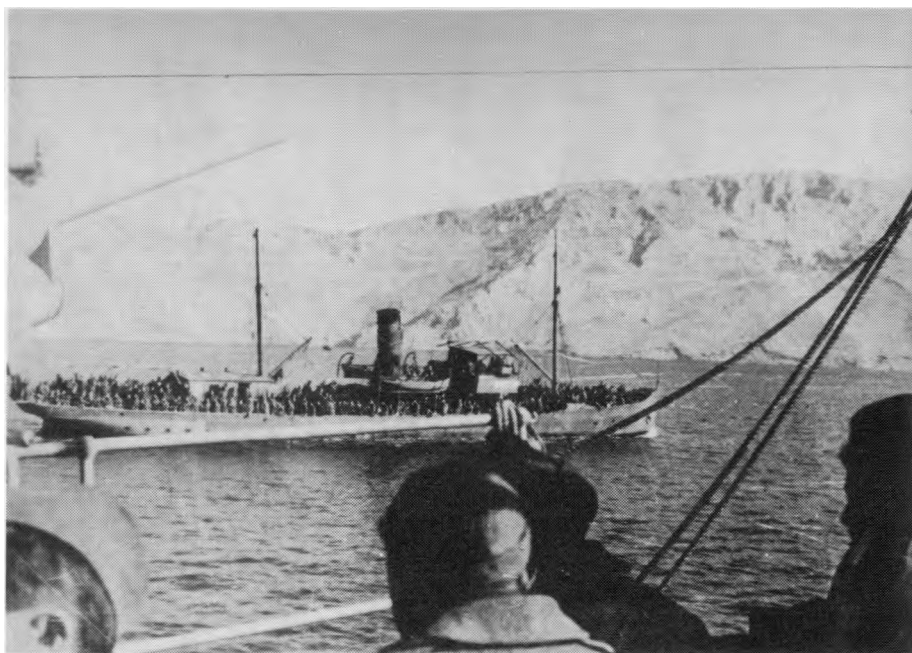
Довожење железницом делегата на друго заседање АВНОЈ-а, Јајце, новембра 1943,



Група железничара и бораца НОВЈ на станици у Јајцу, у јесен 1943.



Партизански воз на Псуњу (Славонија), 1944.



Превозење јединица 26. дивизије морем за мостарску операцију, Макарско приморје, фебруара 1945.



Запрежни транспорт, покрет јединица ка Мостару, фебруара 1945.



Секулић Владо, командир Аутомобилске чете Врховног штаба НОВ и ПОЈ, август-новембар 1942.



Медаревић Љубомир, Начелник Саобраћајне секције у Техничком отсеку Врховног штаба НОВ и ПОЈ, друга половина 1942.



Моторизовани транспорт - артиљерија у дефилеу ослободилаца Мостара, 16. II 1945.



Команда Ауто чете 23. српске дивизије.
Будисављевић Раде, командир, (први с
лева), Козомора Душан, комесар (први с
десна), Ђорђевић, командир вода, (седи)
и Живка, четна болничарка.



Шкондрић Михајло, начелник Саобра-
ћајног отсека Војне области 5. кор-
пуса 1944.



Будисављевић Миле, командант Ау-
томобилског батаљона Г лавног штаба
НОВ и ПО Хрватске, од септембра
1943. до јуна 1944.



Лазовић Беђо, капетан, командант 2. ауто пука Ауто команде ЈА, марта 1945. Од новембра 1942. до марта 1943. командир Ауто чете Врховног штаба НОВ и ПОЈ.



Борић Касим, поручник (десно), командант 1. самосталног ауто батаљона Ауто команде НОВЈ, 1945. Крнета Ђоко (лево), помоћник команданта батаљона по техничкој грани.



Наоружани мотоцикл са приколицом
марке „Циндап“, из састава Ауто чете
23. српске дивизије. За управљачем ко-
мандир чете, Будисављевић Раде, марта
1945.



Вулелија Славко, поручник, командант
Ауто школе у Гравини (Италија) од авгу-
ста 1944. до фебруара 1945.



Група руководица Ауто школе у Гравини (Италија), 1944. У средини командант
Ауто школе, поручник Вулелија.



Прица Миле, комесар 1. ауто пука НОВЈ, (лево) и Ковачевић Мићо, капетан, командант 1. ауто пука НОВЈ, Београд, 1945.



Миљевић Милан, поручник, старшина курса за шофере и саобраћајну милицију Војне области 4. корпуса, у Глини 1944.



Група инструктора у Ауто школи у Гравини 1944.



Бућма Марко, заставник, командир Ауто чете 3. корпуса. Погинуо новембра 1944.



Група старешина и слушаоца курса за шофере и саобраћајну милицију у Глини 1944.

1668/42

MINISTARSTVO NARODNE ODbrane
KOMANDA POZADINE
Br. 684
13 maja 1945 godine.
B e o g r a d

M.H.O. D.H.P.J.
APRIL 1945 - BEograd
No. Per. 24/2
K. 1766/10

VOJNOJ OBLASTI V KORBUSA
/Za sva podr. područja /

Primećeno je da pojedini rukovodioci prilikom premeštaja iz jedne jedinice u drugu uzimaju sa sobom i motorna vozila, postupajući sa njima kao sa svojom ličnom, a ne državnom imovinom, što, razume se, stvara nered i ometa pravilan pregled i evidenciju motornih vozila. Da bi se ovome stalo na put i onemogućile ovakve štetne pojave

N A R E D J U J E M:

Da svi imaoци motornih vozila, najkasnije do 1945 godine dostave Ministarstvu Narodne Odbrane izveštaj sa sledećim podacima:

- 1.-Čijom je odlukom motorno vozilo dodeljeno i za koje svrhe služi.
- 2.-Gde je motorno vozilo registrovano, pod kojim registarskim brojem i na čije ime /nadležtvo, jedinica, starešina jedinice/.
- 3.-Ko se motornim vozilom sada služi.
- 4.-Kome je motorno vozilo ranije služilo sa naznakom da li je mobilisano ili državna svojina, ratni plen it.d.
- 5.-Sadašnje stanje motornog vozila, glavni nedostaci, /gume/.
- 6.-Marka, tip, motocikl, putnička, teretna ili specijalna kola.

Osim toga se najstrožije zabranjuje svaka promena privremenog vlasništva motornog vozila bez odobrenja Ministarstva Narodne Odbrane. Ako je promena odobrena dostaviće se Ministarstvu Narodne Odbrane jedan primerak primo-predajnog akta u kome će se pored ostalog tačno naznačiti tehničko stanje vozila.

Svaki prekršaj ovog naredjenja kazniće se najstrožije.

SMRT FAŠIZMU + SLOBODA NARODU!

POLIT. KOMESAR
M a j o r:
/Šćepanović Jevto s.r./

ZA KOMANDANTA POZADINE
NAČELNIK ŠTABA
P.pukovnik:
/Magašić s.r./



Da je prepis veran svome orig.
tvrdi i overava
K a p e t a n:
/Rabatić /
Rabatić

Наређење Команде позадине Министарства народне одбране о коришћењу моторних возила.

ВОЈНА ОБЛАСТ II КОРПУСА
НОВ ЈУГОСЛАВИЈЕ

Пов. Бр. 8

5 јануар

1944

И. И. О. П. Р. А.
18/2-7
1762

Економски Сектор

Штаб II Ударног Корпуса под пов.бр.1 од 2 јануара о.г.доставио нам је акт слиједене садржине:

Да би се вршила правилна употреба свих моторних возила и контрола над потрошњом погонског материјала, са којим располаже овај Штаб,

Н а р е ђ у ј е м о :

- 1.- Ауто-батаљон II Ударног Корпуса формира се привремено у 4 чете, од којих ће свака бити формирана од 2 - 4 вода (по потреби).
- 2.- Прва ауто-чета имаће у свом саставу досадашњи број возила и 3 камиона, који су до сада били у саставу ауто-чете у Котору. Прелаз аутомобила из Котора регулисаће Саобраћајни одсек КВО.
- 3.- Друга ауто-чета имаће досадашњи број теретних аутомобила повећана са 5 камиона која су пребачена из Албаније. Поред тога у састав 2 чете улазе сва возила на територији Боке и Црногорског Приморја (Херцег Нови, Рисан, ~~Миле~~ Котор, Бар и Улцињ и друга мјеста на тој територији).
- 4.- Трећа чета остаће у досадашњем саставу са новим камионима марке "Доу".
- 5.- Четврта чета формираће се постепено од возила оспособљених у области Подгорице и на комуникацији Подгорица - Колашин која су заплићене на од непријатеља.
- 6.- Сједиште Штаба ауто-батаљона, за сада биће у Никшићу. Сједиште ауто-чета биће за сада и то: прве чете у Никшићу, друге чете на Цетињу, треће чете у Никшићу и четврте чете у Подгорици. За промјену сједишта Штаба батаљона или команди чета издаће се, у случају потребе, посебно наређење. Без изричног наређења Штаба Корпуса ова сједишта се не могу мијењати.
- 7.- Сви аутобуси са којима располаже ауто-батаљон да се што прије ставе на расположење Претседништву ЦАСНО-а, ради успостављања путничког саобраћаја на територији Црне Горе и Боке. Поред ових предаће ауто батаљону свој аутобус Штаб артиљеријске групе II Ударног Корпуса, и приколицу која је заплићена код Подгорице. Штаб ауто батаљона извршиће најхитније исправку овога аутобуса и чим буде оспособљен ставити га на расположење Претседништву ЦАСНО-а.
- 8.- Сви Штабови дивизија формираће самосталне ауто чете, које ће бити употребљене за оперативне сврхе дивизија. Ове чете ће се у првом моменту формирати од броја аутомобила са којима сада располажу, а постепено их попуњавати и повећавати, тако да постигну број возила који може задовољити све потребе.
- 9.- Контролу свих аутомобилских јединица (ауто батаљона и дивизионских чета) и евиденцију свих возила овога Корпуса вршиће Саобраћајни одсек КВО - односно Војне области дивизија гдје ове постоје.
- 10.- Саобраћајни одсек КВО из састава 12 и 4 ауто чете задовољиће потребе позадинских војних власти (Команди подручја, команди мјеста итд.) Ради овога ће регулисати употребу возила оних чета и издаће им потребна упутства.
- 11.- 1 и 3 ауто чета на свим возилима стоје на расположењу Штабу овога Корпуса за оперативне сврхе, те ће њихова употреба бити наређивана од стране органа овога Штаба. За сваки конкретан случај. Саобраћајни одсек

И. П. О. М. Р. Д.
18/3-7
1768

отсек КВО свакодневно ће извјештавати о броју исправних и за употребу способних кола из састава ових чета, а затим ће добити наређење за њихову употребу. У случају да сједиште Штаба Корпуса и Саобраћајног одељења КВО не буде у једном мјесту употребу возила ових чета наређује непосредно Штаб Корпуса.

12.- Сви путнички аутомобили и мотоцикли, који се налазе код позадине оких војних власти и НО власти ставиће се одмах на расположење Саобраћајном одељењу КВО који ће регулисати њихову употребу у духу наше раније наредбе. На исти начин ће поступити Војне области дивизија, гдје су све формиране.

13.- Сва моторна возила као и дјелове од иситих, која буду током операција заплијењена од стране оперативних јединица морају се одмах предати најближим војно позадишним властима, које ће хитно о томе обавијестити Саобраћајни одељек КВО.

14.- Саобраћајни одељек КВО, и Војне области дивизија, гдје ове постоје, на основу овога наређења издаће потребна упутства за формирање аутојединица и употребу свих врста возила, као и за расформирање досадашњих ауто-чета, уколико нијесу предвиђене овим наређењем.

Предње вам се доставља да са истим упознате све јединице ради поступка. Такође треба са овим упознати све народне власти на вашој територији.

Смрт фашизму - Слобода народу.



Замјеник команданта
II Ударног Корпуса
генерал-мајор,

Никола Милићковић

ТОПНИК БЕЛОР
С. Ј. О. И. КОМАНДА ТЕРИТОРИЈА
- КОМУНДАТОРАТ -
1768

Наређење Војне области 2. Корпуса НОВЈ, о формирању ауто батаљона и организацији саобраћаја.

АУТОМОБИЛСКА ШКОЛА АУТО КОМАНДЕ ЈУГОСЛОВЕНСКЕ АРМИЈЕ - БЕОГРАД

С В Е Д О Ч А Н С Т В О

О ЗАВРШЕНОМ ИСПИТУ I ОФИЦИРСКОГ АУТОМОБИЛСКОГ КУРСА

Друг **БОРИК ЛОБАНОВИЋ МЛАДШИ**
рођен **8. XII. 1922** г. у **СЕНГАРАЈ** општина **ПУСТА РЕЧА**
срез **ПУСТОРЕЧКА**, завршио је I официрски аутомобилски
курс са **Д. О. Б. Р. Е. И.** успехом.

20. Јули 1941 год.

Београд

СМРТ ФАШИЗМУ - СЛОБОДА ЧАРОДУ

Политички комесар,

капетан,
члан Југославске,

Милошковић



За команданта школе,

Дим. З. Ђокић

Сведочанство о завршеном официрском аутомобилском курсу у аутомобилској
школи Аутокоманде Југославије армије.

Broj. 128...

6-II-1945 god.

Predaja željeznica
ZAVNOBIH-u

KOMANDI SREDNJO-BOSANSKOG PODRUČJA

U vezi vašeg akta br. 70 od 8.I. 1945 koji se odnosi na nadležnost nad željeznicama vašeg područja, odgovaramo vam slijedeće:

Odlukom Zemaljskog Antifašističkog Vijeća Narodnog Oslobođenja Bosne i Hercegovine, a u sporazumu sa Stabom 5 Korpusa NOVJ sve željezničke pruge na teritoriji ove Vojne oblasti sa pripadajućim im objektima i voznim parkom pripale su pod nadležnost ZAVNOBIH-a te prema tome po ovoj odluci su i vaše željeznice pod pale pod kompetenciju ZAVNOBIH-a. S toga u smislu napred navedene odluke predajte tamošnje željeznice u nadležnost Okružnom NO Odboru.

Napominjemo, da i ako su željeznice pod pale pod rukovodstvo ZAVNOBIH-a, ipak one za sada prvenstveno služe Narodno Oslobođilačkoj vojsci i podvrgnute su njezinoj kontroli. Radi toga treba Komanda područja odmah pronaći i postaviti jednog sposobnog oficira, koji se razumije u željezničku službu, a koji će vršiti funkciju komandanta željezničke mreže i regulisati rad po potrebama vojnih transporta.

Komandant željezničke mreže, kojega ima postaviti ta Komanda područja stajao u vezi sa Saobraćajnim otdjelom ove Vojne oblasti, od kojega će dobivati potrebna uputstva u svom radu.

Po izvršenoj predaji željeznica izvijestiti ovu Oblast sa naznakom imena, prezimena i ostalih generalija postavljenog komandanta mreže.-

Smrt fašizmu - Sloboda narodu!

Šef Saobraćajnog otdjeka,
M a j o r :

M. M. M. M.



Za Vojnu oblast,
P u k o v n i k :

M. M. M. M.

КОМАНДА
ПРЕДБОРНОГ ПОДРУЧЈА
Бр 518/45 16.11.45

1945

сб.о

PW

20/11-1945

2-1766

3/11/5

Обавештење Војне области 5. Корпуса о предаји железнице НОВЈ ЗАВНОБИХ-у.

Извори и литература

I ГРАЂА

A. НЕОБЈАВЉЕНА:

1. Архив Војноисторијског института - архива НОП-а.

B. ОБЈАВЉЕНА ГРАЂА:

1. Зборник докумената и података о народноослободилачком рату народа Југославије 1941-1945, том II, књ. 1, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 и 14; том IV, књ. 32; том V, књ. 18, 24; том VI, књ. 19; том XI, књ. 2, 3 и 4; том XII, књ. 2; том XIV, књ. 1 и 2.
2. Војна енциклопедија, изд. 1958-1967 (прво издање), књ. 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10; Војна енциклопедија, изд. 1970-1975 (друго издање), књ. 2, 3, 5, 7 и 8.
3. Хронологија ослободилачке борбе народа Југославије, Војноиздавачки завод, Београд, 1964.

II ЛИТЕРАТУРА

A. КЊИГЕ:

1. Анић Никола, Јоксимовић Секула, Гутић Мирко, Народноослободилачка војска Југославије, ВИИ, Београд, 1982.
2. Апостолски Михајло, Завршне операције за ослобођење Македоније, Војно дело, Београд, 1953.
3. Баста Милан, Рат је завршен седам дана касније, Глобус, Загреб, 1976.
4. Бокан Бранко, Срез Сански мост у НОБ, књ. 3, 1980.
5. Братој Хинко, Дневник партизана, превод са словеначког, ВИЗ, Београд, 1968.
6. Броз Јосип, Тито, Општенародна одбрана и друштвена самозаштита, Сјвeтлост, Сарајево, 1980.
7. Броз Јосип, Тито, Сабрана дјела, књ. 12-25, Комунист, Београд, 1977-1985.
8. Броз Бранко, Мој живот уз Тита, Спектар, Загреб, 1982.
9. Група аутора, Интендантска служба у НОР-у, 1941-1945, ВИЗ, Београд, 1973.
10. Чолаковић Родољуб, Записи из ослободилачког рата, Свјетлост, Сарајево, 1955.
11. Дедијер Владимир, Дневник 1941-1942, Југословенска књига, Београд, 1951.
12. Дедијер Владимир, Дневник 1942-1943, Државни издавачки завод Југославије, Београд, 1946.
13. Дедијер Владимир, Сведочанства о II светском рату, Народна књига, Београд, Партизанска књига, Љубљана, 1980.
14. Дедијер Владимир, Нови прилози за биографију Јосипа Броза Тита, Либурнија, Ријека, 1980.
15. Друг Тито, Младинска књига, Љубљана, 1981.
16. Дудић Драгојло, Дневник, Просвета, Београд, 1957.
17. Дикин Ф., Бојовна планина, НОЛИТ, Београд, 1973.
18. Ђурић Љубодраг, Ратни дневник, ВИЗ, Београд, 1966.
19. Годишњак југословенског ваздухопловства, Београд, 1940.
20. Херцеговина у НОБ, Војно дело, Београд, 1961.
21. Хронологија ослободилачке борбе народа Југославије, Војно историски институт, Београд, 1964.
22. Источна Босна у НОР-у, књ. I и II, ВИЗ, Београд, 1971.

23. Јелић др. Иван, Хрватска у рату и револуцији 1941-1945, Загреб, Школска књига, 1978.
24. Јовановић Батрић, Црна Гора у НОР-у и социјалистичкој револуцији, књ. I, Војно дело, Београд, 1960.
25. Јовановић Арсо, Преглед народноослободилачке борбе, Коларчев народни универзитет, Београд, 1946.
26. Југословенска морнарица у завршним операцијама за ослобођење Југославије, ВИНЦ, Београд, 1986.
27. Каровић Селим, Титове ратне стазе, Чаковец, 1987.
28. Колар Владимир, Истарска свитања, Народна армија, Београд, 1968.
29. Коцбек Едвард, Пут у Јајце, Знање, Загреб, 1978.
30. Комненовић Данило, Кресо Мухарем, 29. херцеговачка дивизија, ВИЗ, Београд, 1979.
31. Лопичић Јанко, Ратни дневник 1941-1945, Просвета, Београд, 1961.
32. Љубичић Никола, Ужички партизански одред Д. Туцовић, Војно дело, Београд, 1979.
33. Љубичић Никола, Поповић Јеврем, Ковачевић Миливоје, Радовановић Миливоје Фарбин, Ужице 1941, Војно дело, Београд, 1961.
34. Маклин Фицрој, Рат на Балкану, Зора, Загреб, 1953.
35. Медич Бранко, Јанковић Драгољуб, Железници и железничари Ужичке републике, Одбор за прославу 20 година ЈЖ, Београд, 1961.
36. Миљанић Гојко, Кадрови револуције 1941-1945, Штампарско прдузеће, Цетиње, 1975.
37. Митровић Богосав Шумар, Уз врховног команданта, Фонд НОБ Подриња, Шабац, 1975.
38. Мирчећ Драгољуб, Народна власт у сокобањском срезу 1941-1945, НИРО Народне новине, Ниш, 1984.
39. Морача Милутин, Ратни дневник, Војно дело, Београд, 1962.
40. Мишковић Иван, Војнапозади на Славонији 1941-1945, ВИЗ, Београд, 1982.
41. Митровић Митра, Ратно путовање, Просвета, Београд, 1971.
42. Нађ Коста, Ратне успомене 1942, Центар за културну дјелатност ССО, Загреб, 1979.
43. Нађ Коста, Ратни сусрети с Титом, Дечје новине, Горњи Милановац, 1977.
44. Нађ Коста, Устанак, Спектар, Загреб, 1981.
45. Нађ Коста, Бихаћка република, Спектар, Загреб, 1982.
46. Нађ Коста, Победа, Спектар, Загреб, 1980.
47. Нађ Коста, Шатор планина, Спектар, Загреб, 1984.
48. Народнослободилачка војна на словенском 1941-1945, Војашко згодовински институт ЈЈ1А, Љубљана, 1976.
49. Николић Гојко, Корјен, стабло, паветина, Огњен Прица, Карловац, 1980.
50. Обрадовић Бранко, У близини Тита, 4. јули, Београд, 1977.
51. Оровић Саво, Ратни дневник 1941-1945, Хронометар, Београд, 1972.
52. Пети конгрес КПЈ, Култура, Београд, 1948.
53. Пленча Душан, Партизански одреди народа Далмације 1941-1942, Војно дело, Београд, 1960.
54. Поповић Коча, Белешке уз ратовање, БИГЗ, Београд, 1988.
55. Поповски Михајло, Свет о Титу и нашој револуцији, II издање, Удружење публициста, Београд, 1980.
56. Рат и револуција народа Југославије 1941-1945, Војно историски институт, Београд, 1962.
57. Радовановић Јован, 67. дана ужичке републике, Просвета, Београд, 1961.
58. Рибар Иван, успомене из НОБ, Војно дело, Београд, 1961.
59. Смирнов Владимир, Инжињеријске ратне приче, Народна армија, 1972.
60. Смодлака Јосип, Партизански дневник, НОЛИТ, Београд, 1972.
61. Србија у рату и револуцији 1941-1945. Српска књижевна задруга, Београд, 1976.
62. Средња Босна у НОБ, сећање учесника, књига I, ВИЗ, Београд, 1976.
63. Стаменковић Ђорђе, Тимочки железничари 1918-1945, Просвета, Ниш, 1966.
64. Станисављевић Живко, Кумановска битка, Просвета, Београд, 1951.

65. Станишић Милија, Кадрови револуције - Црногорци на руководећим дужностима у НОР-у народа и народности Југославије, Историски институт СР Црне Горе, Титоград, 1984.
66. Статистика индустрије краљевине Југославија, Министарство просвете и индустрије, Београд, 1941.
67. Статистички годишњак 1938-1939, Београд, 1939.
68. Стругар Владо, Југославија 1941-1945, партизанска књига Љубљана и ОУР Монос, Београд, 1978.
69. Стварање и развој ЈА, књига II, Главна политичка управа ЈА, Београд, 1951.
70. Сведочење учесника НОБ 1941-1945, књига 20 и 21, ВИЗ, Београд, 1975.
71. Терзић Велимир, Слом краљевине Југославије, I и II део, Побједа, Титоград, Народна књига, Београд и Партизанска књига, Љубљана, 1982-83.
72. Тито и железничари Југославије, Завод за новинску и пропаганду делатност ЈЖ, Београд, 1987.
73. Видаковић Вујо, Први тенковски батаљон, ВИНЦ, Београд, 1988.
74. Васиљевић Јован, Морнарица НОВЈ, ВИЗ, Београд, 1972.
75. Васиљевић Јован, Војнопоморска историја, ВИЗ, Београд, 1978.
76. Ваздухопловство у НОР-у Југославије, Команда РВ, Земун, 1965.
77. Вукотић Јован, Стварање и уређење слободне територије у НОР-у ИРО Привредна штампа, Београд, 1981.
78. Вујовић Митар, Економска служба Врховног штаба НОВ и ПОЈ 1941-1945, ВИНЦ, Београд, 1990.
79. Законовић Петар, Јањетовић Угљеша, Техничка служба у НОР-у 1941-1945, ВИНЦ, Београд, 1987.
80. Југословенска морнарица у завршним операцијама за ослобођење Југославије, Едиција за победу и слободу, књ. 6, ВИНЦ, Београд, 1986.
81. Зорић Милан, Дрвар у устанку 1941, Војно дело, Београд, 1963.

Б. ЧЛАНЦИ И РАСПРАВЕ:

1. Диздар Мујо, Снабдевање у Мостарској операцији, Позадина и снабдевање, број 2/1974.
2. Дракулић Вељко, Два дана у партизанској ауто чети, Војнотехнички гласник, број 7/1959.
3. Дракулић Вељко, Рад саобраћајне службе на територији Хрватске од септембра 1943. до краја 1944, Војнотехнички гласник, број 7/1961.
4. Друловић Чедомир, Неки проблеми саобраћајне службе у НОР-у, Војнотехнички гласник, број 4/1959.
5. Ивановић Ђока, Неки подаци о организацији и раду позадине 3. армије у славонској операцији, Позадина и снабдевање, број 2/1952.
6. Мацура Игњат, Рад делегата 4. армије при Јадранској комисији за пријем материјала од савезника у Сплиту, Војноекономски преглед, број 6, 1975.
7. Пуача Душан, Развој саобраћаја и везе у НОР-у на територији Хрватске, Војнотехнички гласник, број 11/1961.
8. Развој устанка у Србији 1941. и прва непријатељска офанзива, Лекција Катедре војне историје Више војне академије ЈНА, изд. 1955.
9. Шкондрић Михајло, Партизанске железнице у току НОР-а, писани необјављени материјал у поседу породице Шкондрић у Београду.

Садржај

ПРЕДГОВОР.....	5
ЈУГОСЛАВИЈА ПРЕД РАТ 1941	9
- саобраћајни органи и јединице у војсци Краљевине Југославије	13
САОБРАЋАЈ И ТРАНСПОРТ У 1941. ГОДИНИ	15
- Војно-политичка ситуација у Југославији 1941.....	15
- Стварање првих јединица и установа војно-позадинске власти и њихови задаци у области саобраћаја и транспорта.....	16
- Саобраћај и транспорт у „Ужичкој републици“	17
- организација путног саобраћаја и транспорта.....	19
- организација железничког саобраћаја и транспорта	22
- организација саобраћаја и транспорта при напуштању Ужица	26
- Саобраћај и транспорт у источној Босни.....	30
- Саобраћај и транспорт у Босанској крајини	31
- Закључак	33
САОБРАЋАЈ И ТРАНСПОРТ У 1942. ГОДИНИ	35
- војно-политичка ситуација у Југославији 1942	35
- организација саобраћаја и транспорта у источној Босни, Црној Гори и Херцеговини	39
- формирање Аутомобилске чете Врховног штаба и организација путног саобраћаја и транспорта на слободној територији западне Босне 1942.....	43
- организација железничког саобраћаја на слободној територији Босанске крајине, 1942.....	56
- организација саобраћаја и транспорта у Словенији 1942.....	63
- саобраћај и транспорт на мору 1942.....	63
- саобраћај и транспорт на рекама 1942.....	65
- закључак	66
САОБРАЋАЈ И ТРАНСПОРТ У 1943. ГОДИНИ	68
- Војно-политичка ситуација у Југославији 1943.....	68
- Мере Врховног штаба НОВ и ПОЈ за организацију саобраћаја и транспорта у 1943.....	73
- Путни саобраћај и транспорт на слободној територији Босанске крајине 1943.....	75
- Организација саобраћаја и транспорта у 4. непријатељској офанзиви.....	76
- Закључак о транспорту у 4. непријатељској офанзиви	88
- Саобраћај и транспорт на територији Југославије до 5. непријатељске офанзиве.....	90
- Транспорт у 5. непријатељској офанзиви.....	92
- Саобраћај и транспорт у другим деловима земље од почетка 1943. до капитулације Италије.....	94
- Саобраћај и транспорт од капитулације Италије до краја 1943.	96
- Железнички саобраћај у Босни и Херцеговини, Хрватској, Словенији и Македонији у другој половини 1943.....	110
- Поморски саобраћај и транспорт у 1943. години.....	120
- Саобраћај и транспорт на рекама	123
- Ваздушни саобраћај и транспорт.....	124
- Транспорт ратног материјала из савезничке војне помоћи	125
- Обука возача моторних возила	127

САОБРАЋАЈ И ТРАНСПОРТ У 1944. ГОДИНИ	129
- Војно-политичка ситуација у Југославији 1944.....	129
- Саобраћајни органи на слободној територији 1944. године ...	132
- Путни саобраћај и транспорт.....	139
- Транспортне јединице - аутомобилске	139
- Запрежне-возарске и товарне јединице	145
- Организација путног саобраћаја и транспорта	149
- Регулисање и контрола саобраћаја на путевима.....	169
- Снабдевање горивом	173
- Регистрација возила.....	176
- Железнички саобраћај и транспорт.....	178
- Поморски саобраћај и транспорт	196
- Саобраћај и транспорт на рекама.....	201
- Ваздушни саобраћај и транспорт.....	203
- Обука старешина и возача.....	205
- Организација телеграфско-телефонске везе и поште.....	213
САОБРАЋАЈ И ТРАНСПОРТ У 1945. ГОДИНИ	217
- Војно-политичка ситуација у Југославији почетком 45.....	217
- Путни саобраћај и транспорт	219
- Саобраћајни органи у јединицама и командама Народноосло-	
бодилачке војске и Југословенске армије	220
- Транспортне јединице	227
- Аутомобилске јединице.....	227
- Запрежне-возарске јединице	237
- Организација путног саобраћаја и транспорта.....	239
- Регулисање и контрола путног саобраћаја.....	258
- Железнички саобраћај и транспорт.....	268
- Саобраћај и транспорт на мору	277
- Речни саобраћај и транспорт	281
- Ваздушни саобраћај и транспорт.....	284
- Обука старешина и возача.....	285
- Организација ТТ везе и поште.....	288
ЗАКЉУЧАК	289
ПРИЛОЗИ	297
- Преглед аутомобилских јединица које су формиране у току НО	
рата у Југославији од 1942-1945.....	298
ИЗВОРИ И ЛИТЕРАТУРА.....	322

УДК 355.69:949.71 НОБ

ЈЕЛЕНКОВИЋ, Александар

Саобраћај и транспорт у НОР-у Југославије : 1941-1945 / Александар Јеленковић. - Београд : Војноиздавачки и новински центар, 1992 (Београд : Војна штампарија). - 325 стр. : илустр. ; 24 ст. - (Библиотека Ратна прошлост народа и народности Југославије ; књ. 415. Монографије јединица НОВ и ПО Југославије ; књ. 185)

Ћир. - Тираж 300 примерака. - Извори и литература: стр. 322-324.

а) Саобраћај у НОР-у

б) Транспорт у НОР-у

„Саобраћај и транспорт у НОР-у“ јесте књига у којој се описује стварање и рађање транспорта, проблеми и врсте транспорта, утицај на борбена дејства, начин разрешавања свих потешкоћа везаних за транспортовање роба и живе силе. На једноставан начин могу се сагледати сви услови везани за транспорт цивилних и војних структура. Лако се прати нарастање организованог транспорта у свим врстама саобраћаја. Поред техничког аспекта, топло се описују кадрови саобраћајне гране. Овим штивом лакше разумемо све историјске услове али и последице вођења НОР-а на нашим просторима.

Ликовно-технички уредник
Драгана Лацмановић, дипл. сликар - графичар

Језичка редакција
Наташа Николић, професор

Коректура
Сања Вуковић

Технички секретар редакције
Слободанка Пантелић

Тираж 300 примерака
Штампање завршено децембра 1992.

Штампа:
Војна штампарија Београд, Генерала Жданова 40 б