

УНИВЕРЗИТЕТ У БЕОГРАДУ
ФАКУЛТЕТ БЕЗБЕДНОСТИ

ЛОГИСТИКА ВОЈСКЕ СХС/ЈУГОСЛАВИЈЕ
ДИПЛОМСКИ РАД

МЕНТОР:

др Петар Станојевић
ванредни професор

КАНДИДАТ:

Тамара Тасић

Београд, 2021. Године

САДРЖАЈ

УВОД	3
Логистика и Логистичка подршка: дефиницање појмова.....	3
Предмет и циљ рада	4
ЛОГИСТИКА: функција и развој	5
1.1. Функција	5
1.2. Развој	6
2. ВОЈСКА КРАЉЕВИНЕ СРБА, ХРВАТА И СЛОВЕНАЦА	7
2.1. Војни санитет	12
2.2. Интендантске трупе	13
2.3. Техничке и саобраћајне трупе	18
3. ЈУГОСЛОВЕНСКА ВОЈСКА КРАЉЕВИНЕ ЈУГОСЛАВИЈЕ	21
3.1 Састав војске Краљевине Југославије	23
3.2. Опремљеност на почетку рата	25
3.3. Тенковске јединице у војсци Краљевине Југославије	27
3.4. Производни капацитети војне индустрије	30
3.5. Истраживање и развој у области војне технике	30
ЗАКЉУЧАК	31
Објављена грађа	34
ЛИТЕРАТУРА	34

УВОД

Логистика и Логистичка подршка: дефинисање појмова

Логистичка подршка оружаним снагама постоји од када постоје организоване војске. Сам термин настао је по атинским чиновницима *логистима*, у античкој Грчкој, који су прорачунавали државне потребе, а у војном значењу први пут га је употребио византијски цар Лав VI Мудри, (886-912) означавајући њиме све делатности око припрема ратних похода (снабдевање, процену земљишта, и снагу непријатеља).

Временом се, кроз историју, војна логистика развијала заједно са развојем војне вештине и техничко-технолошким напретком па се и њен значај и функција проширују и на друге послове које су у вези подршке војсци, коју спроводи држава и генералштаб.

Логистика у савременом значењу представља вештину и науку управљања, инжењеринга и техничких активности у вези са захтевима, пројектовањем ресурсима снабдевања, и одржавања у подршци циљева, планова и операција. У основној дефиницији, *Логистика* је теорија а операционализација општих поставки праксе логистике у организацији система одбране је пракса логистике и дефинише се као *подршка*. Уобичајено је, чак и у научној литератури, да се појмови логистика и логистичка подршка сматрају синонимима односно изједначавају се, па се у јавној употреби углавном не прави разлика. Стога, иако је схватање да је логистика само краћи назив за логистичку подршку није сасвим исправно, оно је општеприхваћено и уобичајено се користи, при чему се мисли на стару вештину и истовремено релативно нову научну дисциплину које се складно допуњавају (*Доктрина логистике*, 2011, с 8).

У овом раду термин *логистика* користићемо у савременом значењу *логистичке подршке* и свим њеним функцијама и активностима везаним за истраживану тему.

До краја 19. века све европске државе усложиле су термин *Логистика* за активности везане за организацију, снабдевање и одржавање, исхрану, саобраћај и друге видове подршке армијама и миру и рату (*Војна енциклопедија* 1973, с.118).

Предмет и циљ рада

Предмет овог рада представља покушај да се сагледа логистичка подршка Војсци краљевине СХС/Југославије за све време њеног постојања у међуратном периоду—од настанка у новоформираној држави, до капитулације у Априлском рату.

У овом раду биће анализирани битни носиоци војне логистике, како они које организује и реализује држава кроз финансијско и политичко деловање, тако и логистичка подршка коју планирају и спроводе органи Министарства војске. Осветљавање средишњег предмета истраживања није могуће без сагледавања ширег круга питања која неминовно произилазе из сложене стварности битисања прве југословенске државе: финансијских прилика, индустријске развијености земље, зависности војске од увоза наоружања и војне опреме, на унутрашњем и спољнополитичког положаја земље, нарочито у предвечерје рата, на спољном плану. Циљ овог рада је да се прикажу сви ови чиниоци који су директно одражавали на логистичку подршку војсци у једном од најсложенијих периода наше ближе прошлости, а њихово сагледавање је неопходно за разумевање основне теме истраживања.

У првом делу рада, описаће се начин организовања војске Краљевине Схс, као и њен састав и начин функционисања.

Док ће се у другом делу описати Југословенска војска Краљевине Југославије, њене предности и мане, као и њен састав, изглед и попуна.

Приликом израде овог рада, извори који су коришћени јесу релевантни сајтови невладиних организација, државних институција као и академска дела која су везана за ову област, али и информације од медија које су значајне за ову тему.

1. ЛОГИСТИКА: функција и развој

1.1. Функција

Под логистиком се подразумева ефективно и ефикасно планирање, контрола и имплементација повратног и директног тока и складиштења сировина, готових производа и полупроизвода, услуга и информација од места настанка до места потрошње, са циљем да се задовоље потребе купаца (Аћимовић, 2006).

Национална логистика је разноврсна, сложена и као таква захтева употребу модерне технологије и савременог управљања, али и могућност постизања одржавања сигурности и квалитета токова људи, информација и материјала.

У случају војне логистике посебан проблем је ефективно и ефикасно повезивање цивилног и војног сектора како би се припремило и реализовало снабдевање (набавка), материјална, радна и свака друга подршка националне привреде напорима оружаних и, уопште безбедносних снага. (Николић ет ал, 2020) Војна логистика има задатак да задовољи потребе оружаних снага, за разлику од цивилне логистике.

Логистичке активности се одувек везују за обезбеђење војне опреме и наоружања, снабдевање муницијом, омогућавање кретање војске, здравствено збрињавање, решавање проблема исхране људства, заштиту од атмосферских утицаја, итд. (Миленков, Дроњак и Парезановић, 2015.)

1.2. Развој

О логистичкој подршци оружаним снагама, најстарији подаци потичу из 700. године п.н.е. када су Асирци планирали опсаде градова на Блиском истоку у време жетве, како би имали довољно хране за војску. Александар Македонски је успех своје кампање дуговао управо пажљиво планираној логистичкој подршци – део хране, одеће и оружја потребног војницима превожен је бродовима како би се копнена војска кретала брже. Римљани су градили путеве на свим освојеним територијама, и додељивали власништво војницима у замену за војну службу, како би се смањили трошкове одржавања војске у миру. (Antill, 2001.)

Пораз Наполеона у Русији према многима може се објаснити неадекватном логистичком подршком. Током Првог светског рата, логистички проблеми су дошли до изражаја. Рововски рат довео је до недостатка санитетског материјала, муниције, материјала за изградњу и одржавање ровова и других материјала. Индустијске земље су брзо решиле проблем недостатка муниције и оружја, али је дистрибуција материјала оружаним снагама до краја рата представљала кључни проблем Савезника. Улога транспорта у војној логистици дошла је до изражаја, пошто је било неопходно снабдевати не само снаге у покрету, него и војску у рововима, у условима које карактерише недостатак инфраструктуре (Antill, 2001).

2. ВОЈСКА КРАЉЕВИНЕ СРБА, ХРВАТА И СЛОВЕНАЦА

Прокламацијом акта о државном уједињењу Срба, Хрвата и Словенаца од 1. децембра 1918. године, поред других, поставило се и питање формирања заједничке војске, с обзиром да су сва дотадашња настојања била „... да војска буде јединствена, у компетенцији заједничке владе. У српској војсци се гледала она снага која је требало да буде основ и узор...”

Новостворена држава се од самог свог настанка суочавала са спољним тешкоћама. На својим границама дугим преко 3.000 километара није имала задовољавајуће односе са суседима, сем с Грчком и Румунијом. Њен највећи спољни непријатељ била је Италија, која свом снагом радила на искоришћавању слома Аустроугарске како би појачала своје позиције на Балкану. Аустрија, Мађарска и Бугарска, незадовољне губитком територија после Првог светског рата, тежиле су ревизији мировних уговора којима су изгубиле део своје територије на рачун државе Јужних Словена. Будући да је настала као резултат Версајског мировног споразума, силе губитнице у минулом рату су је у читавом међуратном периоду сматрале „версајском творевином“. Према констелацији снага у међуратној Европи, политички и војно, је припадала, Версајском систему у који се предводила Француска. Стога је по свом спољнополитичком положају, Краљевина СХС постала експонент француске политике на Балкану, и у читавом међуратном периоду је била стуб француске политике на Балкану и њен главни политички и војни ослонац. (Petranović, 1, 1989, 33).

”Први корак на успостављању војске заједничке државе био је споразум српске владе и Народног вијећа, у Загребу 3. децембра 1918. године, којим је образована Српска војна мисија са задатком да реорганизује војску. Војска је требало да има копнену војску, ваздухопловство и морнарицу. Указом од 20. децембра 1918. године формирано је Министарство војске и морнарице и именован министар. (Vojna enciklopedija, IV, 1972, 110)

Ратно ваздухопловство Краљевине СХС настало је из ваздухопловства Краљевине Србије, чији зачетак представља формирање Аеропланске ескадриле у Нишу 1913. године од француских авиона и српских пилота који су се вратили из Француске са школовања. На Солунском фронту ваздухопловство српске војске није било самостално већ је оперисало заједно са француском авијацијом под називом Српска авијатика. По окончању ратних дејстава све јединице Српске авијатике и даље су остале под француском командом све до потписивања мировних уговора, када су потпуно потпале под команду Ваздухопловства краљевине СХС. (Алексић, Ђокић, 2008, 17)

Према делу Ивана Мијића “ Хладно оружје војске Краљевине Југославије”, српска војска је, извршавајући наредбе и препоруке команде савезничке Источне војске, као и спроводећи одлуке примирја, била једина респективна снага која је стајала на располагању политичкој власти на путу ка унутрашњој консолидацији. „А” формација војске Краљевине СХС тзв. Мирнодопска, постепено се формирала и развијала, почевши од јануара 1919. године, када је утврђена војнотериторијална подела. Све до маја 1920. године постојала је такозвана „ратна армија”. У том периоду извршена је демобилизација I позива, дотадашња Врховна команда је преименована у Главни генералштаб. Октобра 1919. године, отпуштени су сви добровољци, да би децембра исте године и II позив био демобилисан. Укупно бројно стање у том периоду ефикасности износило је 7888 официра и 232.547 војника у кадру. Министарство војно је 4. јануара 1919. године, спроводећи нову војно-територијалну поделу земље, наредило формирање шест дивизијских области: Потиске, Савске, Дравске, Босанске, Јадранске и Зетске као и образовање III и IV армијске области. У вези с тим, Врховна команда је 1. фебруара исте године прописала наредбу да свака дивизијска област формира по четири пуковска округа (И. Мијић, 2008.).

У исто време створене су биле нове коњичке јединице од којих је 1923. године формирана 2. коњичка дивизија, док су у марту пешадијски пукови добили своје текуће бројеве од 1 до 45. У свим дивизијским областима до септембра, створени су артиљеријски пукови, а до 1923. године постепено су биле створене и артиљеријске бригаде које су имале по 2 пука.

Задржана је војно-територијална подела на подручју Србије, формирана до 1915. године, односно осам дивизијских области, да и подручја Црне Горе, Босне и Херцеговине, Хрватске, Далмације, Салвоније, Славоније, и Војводине била подељена на нових осам дивизијских области, а оне на пуковске округе. Онолико дивизија је требало да има свака армијска област, колико има дивизијских области, тако је на пример дивизију“... требало да сачињавају 3-4 пешадијска пука од по 3 батаљона, митраљеско одељење (осам митраљеза) и вод топова 37 мм, један артиљеријски пук од три дивизиона (са две батерије, у перспективи три), један возарски ескадрон и друге мање јединице“. Армија је имала по један коњички, хаубички и тешки артиљеријски (105, 120, 150 мм) пук. Изван армијског састава била је и коњичка дивизија, минерска чета, аутомобилска команда и друго. (И.Мијић, 2008.)

На темељима организације српске војске, почивала је структура изградње југословеске војске. Уз одређене допуне Закона о устројству војске Краљевине Србије из 1904. године, он је 19. августа 1919. привремено усвојен за целу државну територију. (И. Мијић, 2008.)

У наредном периоду, прописивањем Закона о устројству војске и морнарице 9. августа 1923. године, практично је прихваћен пројекат тадашње врховне команде о новој формацији војске од 1. марта 1919. године, са формацијском поделом (Чл. 17) на родове и струке:

- Главни родови: „пешадија, артиљерија, коњица, инжињерија и ваздухопловство“;
- Помоћни родови: „Саобраћајне трупе, Интендантске трупе, Санитетске трупе, Техничке трупе и Неборачке трупе“;
- Струке: „Ђенералштабна, Економска, Техничка, Санитетска, Судска, Свештеничка, Ветеринарска и Музичка“.

Пројектом о новој формацији у оквиру копнене војске прибегло се решавању питања жандарских јединица, граничних трупа, али и посебних јединица Гарде изван армијског и дивизијског састава. Поред постојећих родова и служби у наредном периоду, који су потврђени законом од 1923. године, прописивањем Закона о устројству војске и морнарице од 6. септембра 1929. године., помоћни родови војске допуњују се новом категоријом (Чл.17): специјалне трупе, којој потпадају Граничне трупе и Жандармерија.

Према буџету за 1923. годину, војни кадар оперативне армије чинило је 6500 официра и 110.000 војника, (осим Граничне трупе и Жандармерије) са формацијским распоредом (Станојевић.С, 1929.)

- Пешадија: 49 пукова по 3 батаљона и митраљеска чета;
- Коњица : 8 коњичких пукова по 4 ескадрона и митраљески ескадрон;
- Артиљерија: 16 артиљеријских бригада по 2 пука;
- Инжињерија: 4 инжињерске коморе, по 1 пионирски батаљон, понтонирски полубатаљон и телеграфска чета;
- Авијација: ескадрила извиђача, ловаца, бомбардера, балонска чета;
- Железничка команда: 2 батаљона и голубија;
- Терен: 4 главе ауто команде, 4 армијске ауто колоне са дивизијским ауто одељењима и 16 возарских ескадрона.

По Закону из 1923. године коњицу је формацијски чинила дивизија од 8 пукова са по 4 ескадрона (сваки по 140 сабаља), са митраљеским ескадроном као појачањем, док је Коњица представљала самосталне „брзе јединице”, које су биле распоређене уз гранично подручје. Армијска коњица је чинила изузетак, која је 1928. године, формирала и пети пук.

Формиран је по један бициклистички батаљон на нивоу дивизије пошто је 1928. године формацијски устројена и друга коњичка дивизија, док је 1930. године формиран је по један бициклистички батаљон на нивоу дивизије, док су мале водове за везу добили пукови.

У том времену коњичку дивизију чиниле су две бригаде – као појачање митраљески ескадрон и свака од два пука са по четири ескадрона; затим телеграфски ескадрон, бициклистички батаљон, дивизион артиљерије и вод пионира на коњима. Коњици су придодата и три оклопна аутомобила типа “Vight-Berlliet, јануара 1935. године (И. Мијић, 2008.).

Заправо, колико било и јахачких коња за 1. и 2. Дивизију, Главни генералштаб је предлагао да дивизијска коњица састоји од 3357 коњаника, док је формацијско бројно стање, изузев коњичке гарде као и артиљерије од два дивизиона по три батерије бројало 5474 коњаника. У вези с тим, француски генерал Лепетит, инструктор у југословенској војсци, у извештају својој команди од 16. фебруара 1934. године, у коњичку ефективно убраја и гардијску коњицу, поред две бригаде дивизијске – самосталне коњице, и наводи да је „...укупно било 10 коњичких пукова који су се састојали од четири ескадрона са сабљама и једног митраљеског ескадрона”. (И. Мијић, 2008.)

У Југославији, у истом периоду страни војни аташеи извештавали су о плановима да се формира и трећа коњичка дивизија, што се реализовало тек 1939. године. Поједини облици логистичких служби постојали су у српској војсци већ у 19. веку. У Краљевини Југославији неке од ових служби постају незаобилазни чинилац у организовању и функционисању њене војске а свој пуни развој и улогу остварују после Другог светског рата, у саставу Југословенске народне армије као техничка, ваздухопловна-техничка, саобраћајна, интенденска, морнаричкотехничка итд. (Зорић & Ђукић, 2010).

2.1. Војни санитет

За време Првог светског рата санитет је организован у складу са француском војном доктрином, односно организован је у оквиру оперативних јединица (Недок, 2007). Војни санитет се први пут помиње 1835. године (Војска Србије, н.д.).

Развила се мрежа армијских војних болница после завршетка Првог светског рата и уједињења у Краљевину Срба, Хрвата и Словенаца. Први апликациони курс за ниже санитетске официре образован је у Главној војној болници. Одржавани су курсеви за бојне отрове и хигијену воде, у циљу усавршавања санитетских официра, као и курсеви за особобљивање свршених лекара за санитетску службу у војсци и болничарских подофицира и болничара у гасној служби, дезинфекцији, дезинсекцији и дератизацији (Стојиљковић & Зељковић, 2002).

2.2 Интендантске трупе

У септембру 1885. године у српској војсци формирана је Главна интендантура и администрација Врховног штаба. (Војска Србије, н.д.)

Уредбом о уређењу позадинске службе и Опште ратне службе 1937. године прецизније је регулисано функционисање снабдевања војске животним потребама. Интенданска служба је подељена у установе и трупе. Задатак трупа састојао се у припреми прехранбених производа за снабдевање животним потребама трупа, изради али и производњи. Пекарске чете улазиле су у састав трупа које су се налазиле у дивизијама, и занатлијске и месарске јединице ранга чете или батаљона, које су се налазиле у већим оперативним јединицама, или биле на располагању Врховној команди. Интендантске установе могле су да буду покретне, колонске коморе, стациониране одосно интендантска слагалишта (Тешановић и Јовић, 2013.) Стациониране установе су коришћене за чување, пријем и издавање хране, али и других интендантских потреба покретним установама, а покретне установе су снабдевале храном и пратиле оперативне јединице. Колонске коморе су носиле један ратни оброк и два обична obroка хране.

У оквиру позадинских јединица и установа армије функционисала је армијска пекарска чета, месарница, армијска слагалишта.

У оквиру дивизија постојали су возарски у којима су се налазили obroци хране и дивизијске колонске коморе. У дивизијским колонским коморама налазила се база која је са собом носила два обична obroка хране без меса и један резервни оброк хране. База се састојала од слагалишта интендантских потреба дивизијске базе пекарница (три одељења са по шест пећи), радничке чете, марвеног депоа (четри obroка меса у живој стоци) и месарнице. (Тешановић и Јовић, 2013.) У оперативној зони војишне просторије биле су поретне установе и то трупна профијантска колонска комора, као и ручна слагалишта. Ручна слагалишта су обезбеђивала потребе у прехранбеним производима дивизија за дводневно или тродневно време. Из ручних слагалишта вршена је попуна трупних профијантских комора и профијантских колона. (Тешановић и Јовић, 2013.)

У зони армијских команди налазиле су се армијске базе које су садржале веће количине прехранбених производа и биле су трајнијег карактера. У саставу армијских база налазила су се армијска интендантска слагалишта. У овим складиштима налазила су се армијска интендантска слагалишта али и резерве прехранбених производа које су задовољавале петодневне до недељне потребе војске величине око 50.000 лица. (Тешановић и Јовић, 2013.) У зони врховне команде подизана су главна слагалишта оперативне војске и позадине која су због свог стратегијског значаја, постојала и у мирнодопско време.

У оквиру интендантских слагалишта налазиле су се следеће интендантске установе: пекарнице, млинови, кланице и друго. Позадини Врховне команде припадала су сва слагалишта Врховне команде, а попуна слагалишта вршила се из позадине. Поред слагалишта која су се налазила на војишној и позадњој територији, образована су била и станична (етапна) слагалишта, која су се према вазности делила на обична и главна. Ова слагалишта била су формирана према Уредби о служби у Позадини војске, у местима војних водених, железничких или друмских станица. Подизање слагалишта по дубини, на војишној просторији се вршило у три линије, чиме су се обезбеђивале потребе у храни за 28 до 34 дана. (Тешановић & Јовић, 2013.).

На позадњој просторији по армијским и дивизијским областима, налазила су се стална интенданска слагалишта, која су обезбеђивала потребну храну за 30 дана. Економско одељење је било формирано за снабдевање војске прехранбеним производима. Одељење је пратило дневне потребе оперативне војске, посматрало степен могућности снабдевања из месних извора. Такође је вршило набавке у инострантству по питању недостајућих прехранбених производа, као и дотур потреба из позадине. Евиденцију и прераспodelу хране по свим слагалиштима позадње просотрије вршило је Економско одељење Министарства војске и морарице. Позадинском службом је управљао Министар војске и морнарице, док се није образовала Врховна Команда, која је командовала војишном просторијом, а министар је командовао позадњом просторијом.

Интендантски органи су били (Тешановић & Јовић, 2013):

- Главни интендант,
- Интендант команде позадине Врховне команде,
- Армијски интендант,
- Дивизијски интендант и
- Пуковски интендант.

Команданти и командири су били одговорни за стање профијантских и трупних комора. Благовремена попуна прехранбеним производима, вођење евиденције о количинама прехранених производа, снабдевање коморе, претстављали су задатке профијантских трпних комора. Снабдевање се највише вршило из локалних извора, док се из позадине вршило ређе. Набавка прехранбених производа за потребе исхране припадника војске реализовала се у складу са Законом о војној администрацији и Законом о војним набавкама. (Тешановић и Јовић, 2013.) уколико су се узимале мање количине хране набавка је вршена путем куповине од народа, а приликом већих набавки, спроводило се лицитирање путем писаног или усменог наметања са најмање два трговца, уз обавезно полагање кауције у висини од 10% од вредности набавке, односно уз пружање доказа да поседују некретнине у тој вредности. (Тешановић и Јовић, 2013.) Страни трговци су били у обавези да полажу кауцију у висини од 20% од вредности набавке. Куповином од народа набављали су се основни прехранбени производи, као што су жито и брашно. Неоговорним снабдевачима према постојећим прописима била је предвиђена могућност трајне забране учешћа у јавним лицитацијама, такође и неповраћај кауције у случају кашњења са испоруком, достављања неквалитетне и оштечене робе.

У оперативној зони се реализовала производња хлеба, у позадини Армије и зони Врховне команде, на позадњој и војишној просторији. У оперативној зони израда хлеба се обично вршила код локалног становништва, која је била под надзором пуковских и дивизијских интенфаната. Производња хлеба у позадини Армија и зони Врховне команде обухватала је две врсте хлеба – трајашњи бисквитарни, чији је рок употребе износио 12 дана и обичан хлеб чији је рок употребе износио 5 дана.

За производњу хлеба користиле су се дибизијске и армијске пекарске чете, војне сталне пећи на војишним просторијама, приватне пекаре и пољске пећи. (Тешановић и Јовић, 2013.)

Снабдевање месом на војишној просторији организовале су команда позадине Врховне команде и интендатуре оперативних трупа. (Тешановић и Јовић, 2013.) Како би се задовољиле потребе снабдевања, употребљивало се свеже месо и смрзнуто месо. Свеже месо се добијало из сточног магацина, где је боравила жива стока, или набавком од снабдевача. У периоду концентрицања јединица и у току операција исхрана се реализовала из локалних извора, а у случају немогућности њиховог коришћења вршен је дотур из трупних колона и профијантских колона. (Тешановић и Јовић, 2013.)

Израдом Плана снабдевања за наступајуће операције омогућена је реализација исхране у припремама за извођење операција:

- Потребе у прехранбеним производима за одређени период,
- Процена стања месних извора,
- Обим потреба који се мора доставити из позадине,
- Подела прехранбених производа на јединице и колоне и друго (Тешановић & Јовић, 2013).

Јединице су у току операција располагале комплетним оброцима, пољским покретним пекарама, возећим и товарним кухињама, као и стоком за клање која се налази у марвеним магацинима. На војишној просторији смеле су се држати само неопходне резерве прехранбених производа како би се обезбедила бржа покретљивост војске, док се остало налазило на позадној просторији.

У интендантским слагалиштима на позадној просторији, чувало се 25 дневних obroка хране. Резервни оброк и текући оброк хране, су били формиран ради редовног снабдевања војске. Део текућег obroка носили су војници са собом (хлеб и вино), док су остали носили део „пољске кујне“,односно, „бојне коморе“. Покретне резерве хране носили су војници и трупне коморе, а трупне коморе су попуњаване из профијантских комора. Текући оброк хране, за време кретања јединица, се попуњавао из слагалишта или пак куповином на локалној територији.

У трупним коморама су се чувала још два обична obroка хране, док су основне јединице са собом носиле један резервни оброк и један обичан оброк хране. Комесар са комором основних јединица вршио је пријем прехранбених производа на станицама за предају хране, у трупним коморама. Комесар је након тога прехранбене производе предавао четним кујнама, које су биле на 5 km иза борбене линије, и у којима се обављала припрема хране. Јединице су формирале ешалоне, а њихово снабдевање се одвијало преко трупних комора, док су колонске коморе представљале посебан ешalon. (Тешановић и Јовић, 2013.)

Постојале су три врсте дневниг obroка хране и то обични, суви оброк и резервни оброк. Обични дневни оброк хране се примењивао у редовним приликама, а састојао се од 1 kg хлеба, 0,3 kg меса, 0,15 kg сувог варива, 0,083 kg зачина и 0,045 l напитка (кафе). Суви дневни оброк хране се примењивао у ситуацијама када се није могла извршити припрема хране, попит маршевања, превозења и слично, а састајао се од 1 kg хлеба, 0,225 kg сухомеснатих и млечних производа и 0,025 kg соли и црног лука. Резервни дневни оброк хране се примењивао у ситуацијама када се није могла јединицама доставити храна, а састојао се од 0,5 kg двопека, 0,3 kg месних конзерви и 0,092 kg конзерви кафе. (Тешановић и Јовић, 2013.) Снабдевање војске са време ратног стања реализовало се из посебно одабраних кредита за ратно стање, а према Закону о администрацији војске и морнарице, као и коришћењем индустријских капацитета земље. Питању снабдевања водом придавао се велики значај у Војсци Краљевине Југославије. (Тешановић и Јовић, 2013.)

2.3 Техничке и саобраћајне службе

Као датум формирања саобраћајне службе узима се 15. децембар 1908. године када је краљ Петар Први Карађорђевић у Београду издао указ: „...Да се коморска кола прописана формацијом војске могу заменити аутомобилима...“ (Војска Србије, н.д.). Од оснивања у послератном периоду па до осемдесетих година 20. Века грађевинска служба је била организована на територијалном принципу. (Војска Србије, н.д.)

Министарство војске и морнарице је 1923. године, с обзиром на скромни буџет, предузело мере за обнову застареле опереме. Уредбом о уређењу Министарства војске и морнарице из 1923. године уређује се питање надлежности Артиљеријско-техничког одељења“ и то као (Мијић, 2016):

- „Набавка свију врста оружја, муниције и убојне опреме за сувоземну Војску у миру и рату; наређивање израде и оправака у Артиљеријско-Техничким Заводима, радионицама и установама ...“,
- „Снабдевање сувоземне војске, тврђава и складишта: оружјем, оружним прибором, муницијом, запрежним, јахаћим и товарним прибором и подвозним средствима (колима), транспортовање и смештај овога материјала до употребе, старање о чувању свега материјала, оружја и муниције по складиштима и магацинима“...

Аутомобилски одсек је, након доношења новог Закона о устројству војске и морнарице 1923. године, остао у саставу Артиљеријско-техничког одељења Министарства војног и морнарице, док је Саобраћајно одељење, у реорганизованом Главном ђенералштабу било потчињено првом помоћнику начелника Генералштаба.

Саобраћајно одељење имало је у свом саставу четири одсека (Ранковић & Денда, 2009):

- Железничко-пловидбени,
- Етапни,
- Поштанско-телеграфски и
- Интендантски.

Саобраћајно одељење је утицало на изградњу саобраћајне земље, пратило развој саобраћајне службе, планирало транспорт. 1928. године, дошло је до промене у формацији ауто-јединица. Главна ауто-команда са Шоферским батаљоном је тад укинута, док су Министарство војске и морнарице и армијске области добили своје ауто-команде. До 1935. године оваква организација остала непомењена, када су уместо ауто-команди формирани армијски аутомобилски пукови (од два батаљона и шест чета), као и аутомобилски пук Министарства војске и морнарице (Ранковић & Денда, 2009). Краљевина СХС и Југославија није имала сопствену аутомобилску индустрију и у потпуности је била условљена на увоз из иностранства. Постојање свести о значају моторних возила у модерним армијама је било развијено још у војсци Краљевине Србије. Пуковник Данило Калафатовић је још 1921. године писао о нужној потреби моторизације југословенске војске. Војска је посебно била заинтересована за развој аутомобилске индустрије у Краљевини СХС/Југославији (Миљковић, 2011). Југословенско ратно ваздухопловство настало је из ратног ваздухопловства Краљевине Србије које је формирано током балканских ратова. (Алексић & Ђокић, 2007) Опремање ваздухопловства одвијало се у складу економским снагом земље. Основни извори набавке авиона и опреме у првим послератним годинама били су из немачких ратних репарација и из увоза. Од средине двадесетих година, у земљи се ствара и домаћа ваздухопловна индустрија, која је до краја међуратног периода није могла да задовољи ни основне потребе за попуњавање формације како бројем тако ни структуром потребних авиона. (Алексић и Ђокић, 2007)

Од 1930. до 1935. године најзначајнији снабдевач Ваздухопловства војске и морнарице Краљевине Југославије била је Чехословачка. Ваздухопловство војске је почетком тридесетих година имало само трдесетак потпуно застарелих ловаца и седам релативно модерних ловаца због чега су наручени најновији британски авиони овог типа. (Алексић и Ћокић, 2007.)

Према Уредби о уређењу позадине и позадниске службе из 1935. године у рату је било предвиђено формирање Саобраћајног одељења Министарства војног и морнарице. У делокруг Саобраћајног одељења спадали су сви послови у вези са организацијом саобраћаја и експлоатацијом саобраћајних средстава на фронту, као и експлоатација железничких и пловидбених комуникација за војне транспорте у позадини. (Ранковић & Денда, 2009) Железница је располагала са 9.600 км пруга, од чега 7.400 км нормалног колосека, а око 2.300 локомотива, 3.500 путничких и око 53.000 теретних вагона. (Ранковић & Денда, 2009.) У поморскома саобраћају је било 185 бродова, од чега 72 путничка и 96 теретних. У речном саобраћају било је 38 путничких бродова, 379 дрварица, 115 тегљача, 464 теретњака без мотора, и друго. (Ранковић & Денда, 2009) У Априлском рату коришћено је оперативно само шест авиона, фабрика „Икарус” је предала 4. априла 1941. године последња четири оправљена авиона немачким снагама, а остало је заплењено. (Алексић & Ћокић, 2007).

3. ЈУГОСЛОВЕНСКА ВОЈСКА КРАЉЕВИНЕ ЈУГОСЛАВИЈЕ

Краљевина која је била индустријски и економски неразвијена, имала је крајње ограничене могућности за модерно ратовање, због тога што се привреда заснивала на пољопривредној производњи. Недовољно наоружање и већим делом застарело, као и недостатак модерних војних техничких средстава давало је утисак песимистичке прогнозе за успешну одбрану земље. Неразвијена државна економија је представљала основни разлог недостатка модерног наоружања и војне технике. Сиромашан државни буџет, као и ниски доходак по глави становника ограничавао је набавку и куповину модерног наоружања. Са друге стране, модерно и преко потребно наоружање као и недовољни индустријски потенцијали у земљи нису омогућавали производњу. Национални доходак по глави становника је износио 3500 динара уочи рата, око 70 долара, а пример за то је да је за куповну једног тенка требало издвојити 800-1600 националних доходака.

Војне власти, дубоко и болно свесне малог економског потенцијала своје земље, недовољних залиха и оружја и муниције, као и недостатка опреме, одеће и резерве хране, грчевито су правиле планове за одбрану земље, који су у основи били дефанзивног карактера. По ратним плановима замишљено је да би при пуној мобилизацији војска могла имати преко 1 200 000 људи у оперативним јединицама, и још око пола милиона у осталим неборачким службама. Толики предвиђени број мобилисаних људи био је нереалан због дубоке политичке и националне подељености у друштву. Неким националним групама у земљи одбрана монархије није била у интересу. (Бранко Јевтић) Према Бранку Јевтићу прилике у Краљевини Југославији биле су изузетно сложене, док су војне потешкоће због тешког економског стања и опште немаштине додатно оптерећене политичком и социјалном кризом. Проблеми и болести друштва нису мимоишле ни војску, тим пре што су се од 1939. године у њу сливали грађани-војни обавезници, уносећи у војску акутне националне и социјалне проблеме карактеристичне за цивилно друштво. Ни војска није била поштеђена својих унутрашњих криза и подела. Официри су се окупљали око појединих генерала стварајући тако политички супростављене групе.

Најпознатије ривалске официрске групе биле су оне, с једне стране, око генерала Петра Живковића, браће Недића и Марића и, са друге стране, око генерала Душана Симовића. Све заоштреније међунационално неповерење у војсци додатно је оптерећивало и продубљивало политичку кризу. Већина несрпских официра није благонаклоно гледала на режим, што је угрожавало борбену готовост и овако слабе армије. Велики број високих официра несрпске националности налазило се на кључним командним положајима, што је код српских и пројугословенских официра стварало незадовољство, сумњу и неповерење у успешно вођење будућег рата. Национална структура официрског, посебно кључног командног кадра, није била ни пропорционална ни уједињена.

На развој војске Југославије у првим годинама после завршетка Другог светског рата имала је велики утицај совјетска војна теорија и пракса. (Зорић и Ђукић, 2010.) У току народноослободилачког рата организација саобраћаја и транспорта била је у прво време у надлежности интендантских органа народноослободилачког покрета. Почетком 1942. године организовање транспорта преузима главна интендантура при Врховном штабу. Исте године основан је, при Врховном штабу, Технички одсек са секцијама за грађење путева, одржавање и изградњу телефонских линија, организацију и регулисање транспорта на ослобођеним територијама и друге активности. Технички одсеци образовани су и при командама различитих подручја, које су регулисале и контролисале војни и цивилни саобраћај у својим рејонима, изузев железничког саобраћаја који је у надлежности Техничког одсека Врховног штаба. (Ранковић и Денда, 2009.)

3.1 Састав војске Краљевине Југославије

Састав војске изгледао је на следећи начин: штаб Врховне команде, три штаба групе армија, седам штабова армија, 28 пешадијских дивизија, три коњичке дивизије, једна гардијска коњичка бригада, два планинска одреда, 16 здружених одреда, 16 граничних посадних пукова, две тврђавске команде (у Боки Которској у Шибенику). Као самосталне команде биле су Ваздухопловство и Морнарица, са свим пратећим установама. (Б.Шиљековић и В.Тодоровић, 1961). Постојала је команда за специјалне јединице, у оквиру које је била и четничка команда. Као самосталне јединице војска је имала четири пука тешке моторизоване артиљерије, један батаљон за везу, два тенковска батаљона, шест аутомобилских батаљона и три железничка пука. (Б.Шиљековић и В.Тодоровић, 1961.)

Организација позадине је изгледала овако: Команда позадине врховне команде са свим установама, шест комани армијских области, 16 команди дивизијских области и 49 команди војних округа. Постојале су и унутрашње трупе за заштиту и осигурање позадине јачине 48 пешадијских ослабљених пукова (сваки пук је имао по пет батаљона). У састав ових пукова улазили су и припадници жандармерије. Као позадинска јединица била је и команда територијалне противваздушне одбране. (Б.Шиљековић и В.Тодоровић 1961.) Југословенска војска је поседовала око 7000 артиљеријских оруђа, од којих је половина била застарела, још из времена минулих ратова. Уз то, оруђа су увезена из различитих европских земаља па је набавка муниције и резервних делова доведена у питање. Расположиве залихе артиљеријске муниције биле су довољне за свега два до три месеца рата. Слично стање било је и у ратном ваздухопловству, које је поседовало око 450 авиона различитог порекла. Модерних апарата било је мање од половине. Чак и за ловачке авионе домаће производње није било могуће обезбедити резервне делове. (Ј.Томашевић, 1979)

Ратна морнарица се састојала од једне застареле крстарице, четри нешто савременија разарача, две старе торпиљерке, десетак торпедних чамаца, и исто толико минополагача, четири подморнице и десетак мањих помоћних бродова. Уз тако мали број бродова, уз то застарелих, морнарица је имала једноставан задатак да у случају прекоморског напада задржи непријатељско напредовање наредних 48 часова што би, по плану било довољно време за долазак копнених снага до обале, и започне борбу. (Ј.Томашевић, 1979.) Уочи рата залихе обуће и одеће задовољавале су потребе за свега две трећине мобилисане оперативне војске, а за позадинске јединице предвиђено је само делимично снабдевање. Остале опреме за оперативне јединице било је свега за трећину мобилисаних регрута. Медицинског и санитетског материјала било је за свега неколико ратних недеља. Резерве хране за војску и стоку обезбеђене су за око два месеца рата, као и резерве бензина, под условом да рафинерије и складишта горива не буду уништена непријатељским бомбардовањем. Обнављање залиха било је потпуно искључено. (В.Терзић, 1982.) Недостатак моторизованих транспортних средстава и зависност од сточне вучне снаге, и товарних животиња за транспорт, умањивало је покретљивост јединица. Само четири артиљеријска пука била су моторизована. Спорост и ограничена маневарска покретљивост због употребе теглеће и товарне стоке у наметнутом модерном ратовању било је од пресудног значаја. Примера ради, овакве јединице су савладавале за 24 часа оно што је моторизована јединица прелазила за мање од два сата.

Слабост југословенске војске је била у живој сили, транспортним средствима, снабдевању и наоружању, али додатно је била оптерећена недостатком државно-политичког јединства и јасних циљева политичког и војног руководства.

3.2 Опремљеност војске на почетку Другог светског рата

Јединице за везу југословенске војске већином старијег модела (из првог светског рата), имале су довољно материјала за телеграфско-телефонске везе. Почев од 1935. године набављено је централа „морзе”, и нешто савремених телефонских апарата, као и оптичко-сигналних апарата. Међутим, стање радиовезе није било задовољавајуће ни у погледу обуке особља, ни у погледу материјала.

Радио-станице из Првог светског рата нису могле да се модернизују, а оне које су набављене у времену од 1928. до 1930. године, биле застареле. Тек после 1937. године покренуто је питање набавке модерних радио-станица, док се 1939. године није донела одлука да се ове станице израђују у Чачку, јер се због избијања рата нису могле више набавити у иностранству. Од поручених 2000 комада у Чачку до марта 1941. године било је само око 300, али ни оне никад нису стигле до јединица. Због тога за време рата није било могуће организовати ни оперативну ни трупну радио-мрежу, што је знатно отежавало обавештавање и командовање. Југословенска војска имала је и мирнодопску територијалну сталну радио-мрежу за везу Главног генералштаба и штабова армијских области, која се проширила до штабова дивизијских области, а затим до граничних и важнијих гарнизона. Ова радио-мрежа, која је у почетку рата имала 41 радио-станицу, имала је задатак да обезбеди везу између позадинских команди и да послужи и за потребе територијалне ваздушне одбране. Она је добро функционисала захваљујући стручном и добро извежбаном подофицирском кадру, који је завршио двогодишњу радио-телеграфску школу у морнарици. Међутим, радио-станице у саставу оперативних јединица војске слабо су функционисале зато што није било довољно стручног кадра. Интендантске јединице и установе биле су потпуно опремљене, али већином старијим и несавременим материјалом. Пекарску опрему сачињавале су пећи „Гођел” старог модела, пошто су моторизоване пећи биле тек у испитивању кад је избио рат. Куварска опрема се састојала из товарних (од 25 литара) и возећих кухиња од 150 и 250 литара старог (аустроугарског) или домаћег модела. Хране за људе и стоку било је за 2 месеца рата.

Тежина дневног текућег obroка износила је 1.276 kg за људе, а 5.010 kg за стоку. Резервни оброк људске хране састојао се из: 500 грама двопека, 300 грама месне конзерве и 70 грама кафене конзерве са шећером. Од предвиђених 20 милиона obroка до пред рат је обезбеђено око 2/3 ове количине. Одећа је била комплетна само за 750-800 хиљада људи припадника оперативне војске, а за остале само делимично. Шлемова, ранаца и лаких ћебади било је само за 30% људства оперативне војске, док су за људство резервне војске предвиђене само: шајкаче, шињели, увијачи и ципеле, али ни то није било готово до почетка рата. Овај недостатак одеће настао је зато што је све до 1938. године набављана само из редовног буџета, који није био довољан. Почев од 1938. године набавка ове опреме вршена је из ванредних кредита, али се од тада па до почетка рата није могло набавити све што је било потребно. Поред тога, ни подела одеће није извршена равномерно, тако да су најбоље биле опремљене четврта, друга и прва армија. Санитетске опреме било је довољно само за оперативну војску, док је за организацију санитарске службе у позадини недостајао потребан материјал. Нарочито је било недовољно моторних санитарских транспортних средстава. Санитетско особље (нарочито из резерве) није било довољно упознато са санитарском тактиком и употребом расположиве санитарске опреме. (<https://www.pogledi.rs/>)

3.3 Тенковске јединице у војсци Краљевине Југославије

Краљевина Југославија била је једна од земаља која је, међу последњима (1930) формирала тенковске јединице, не рачунајући земље поражене у Првом светском рату. Развој овог рода у југословенској војсци текао је знатно спорије него у Немачкој, иако је прва тенковска јединица формирана око летири године пре прве тенковске јединице Вермахта. Основни разлог за то били су у непостојању домаће индустрије способне да буде носилац самосталне производње, одсуство свести о значају овог борбеног средства у будућем рату код људи чији је утицај био пресудан за развој југословенске војске, немогућности набавки одговарајућих борбених оклопних средстава у иностранству.

Први озбиљнији план развоја, чији је аутор био дивизијски генерал Милан Ђ. Недић, појавио се релативно рано, већ 1932. године. План, који је прављен по француском узор, и у складу са француским доктринарним поставкама уз мање модификације, ће бити главна идејна основа за развој оклопних јединица у југословенској војсци. Будући да је организација рађена по француском моделу, који се у пролеће 1949. године показао као неуспешан, питање је колико би побољшао учинак југословенске војске у Априлском рату. Југославији је за веће проширење формације тенковских јединица недостајало и обучено људство. Масовнија обука регрута почела је тек 1937. године, док до 1949. године неког масовнијег учешћа тенковских јединица у здруженим вежбама већег обима није ни било. Убрзана обука која је вршена у току 1949. године није била довољна ни да припреми потребан официрски кадар, а камо ли довољан број обучених официра и војника, тако да би се југословенска војска свакако нашла у проблему, све и да су планови набавке били остварени у потпуности. Учинак југословенских тенковских јединица у ратним дејствима са тактичким, бројчаним и техничким супериорнијим противником могао са лакоћом предвидети.

Поред батаљона борбених кола, ван његовог састава, постојала је и Чета борбених кола допунске команде. Чету су чинили командир, три вода, паркови вод и општи део. Командир је био пешадијски официр до чина капетана I класе. У овој чети требало је да буде укупно 72 човека и четири тенка. (Јединични преглед број VII/5)

У лето 1937. године је од материјала испорученог из Чехословачке формиран Ескадрон брзих борбених кола. Ескадрон је организацијски припадао коњици, и био је непосредно под њеном командом, али је због обуке лоциран у Београду, у саставу Батаљона борбених кола. Поред осам тенкова (два вода), у састав Ескадрона улазила су и три оклопна (један вод) и три путничка теренска аутомобила, један камион и пет мотоцикла, док је по мирнодопској формацији у њему било 67 војника и старешина (М.Бабић).

До нове промене у формацији оклопних јединица дошло је у фебруару 1938. године, када је наређењем министра војске и морнарице било решено да свака чета борних кола има у свом наоружању три вода тенкова Ренаулт FT17 и један вод тенкова Ренаулт M28 (Војни архив). У оквиру Батаљона, на тај начин борбених кола нашли су се и тенкови ренаулт M28, који су били међу првима набављени зарад потребе југословенске војске, још 1929. године. У саставу батаљона број тенкова повећан је тако по формацији 48. Из Францускенова набавка тенкова довела је до тога да је Наредбом министра војске и морнарице Пов. Бр. 5176 од 25. априла 1940. године формиран, на дан 10. маја исте године, Други батаљон борбених кола док је дотадашњи батаљон борбених кола, који је био састављен од застарелих тенкова ренаулт FT17 и Ренаулт Кегреце, који је преименован у Први батаљон борбених кола. Батаљон се састајао од три тенковске чете, и штаба. Људство је било обезбеђено на тај начин што су официри, подофицири и каплари и редови, према истој наредби Батаљона борбених кола равномерно распоређени на оба батаљона, док је инспектор пешадије требало да попуни оба батаљона официрима и подофицирима до пуног формацијског састава што пре, и то прво старешинама које су већ биле специјализоване за службу у јединицама борбених кола, док су регрути требали да стигну у оба батаљона до 10. до 20. маја.

Већи део обученог људства је ипак био распоређен у 2. тенковском батаљону који је имао нове материјале, док је недостатак попуњен обичним старешинама (официрима и подофицирима) са којима се вршила обука. Као орган III степена без класе Други батаљон је био привремено смештен у логору „Краљевић Андреја“, где се снабдевао код Аутомобилског пука Министарства војске и морнарице. Према Прилогу уз Уредбу о формацији војске у мобилно и ратно доба, са изменама од 30.12.1940. године, сваки Батаљон борбених кола састајао се од штаба, три чете тенкова и помоћне чете. Истог формацијског састава били су оба батаљона борбених кола југословенске војске. Сваки батаљон требало је да има у свом саставу 50 тенкова према новој формацији.

3.4 Производни капацитети војне индустрије

Према Тодору Мирковићу, за производе војне индустрије Краљевине Југославије, ипак, владало је мишљење да су они веома доброг квалитета, поред осталог и због тога што је била организована и спровођена веома строга контрола квалитета, као и напоре на плану обезбеђења својих оружаних снага средствима ратне технике из домаће производње. Обновила је и проширила капацитете војне индустрије Краљевине Србије, и оне на територијама које су припадале бившој Аустро-Угарској. Проширила је те капацитете и освојила производњу широке палете средстава ратне технике, укључујући помоћне и борбене авионе и ратне бродове, које је производила у прилично великим количинама.

У великој мери је она ипак била зависна од спољних извора као по питању производње, тако и набавке оних средстава која су због економских и других разлога, нису била произвођена у земљи. На бази увозних лиценци, војна индустрија Краљевине Југославије је производила највечи део наоружања и војне опреме: пушкомитраљез – чехословачка, пушку – белгијска лиценца, минобацач са муницијом 81 мм – француска, – чехословачка, авионе и авионске моторе – француске лиценце итд. У читавом периоду између два светска рата Југославија је готово била велики увозник војних технологија и готових производа војне намене. Уочи Другог светског рата, она је у великој мери повећала увоз ПА топова и муниције за њих, борбених и помоћних војних возила, укључујући и средњи тенк, па чак и авиона, иако је била произвођач тих средстава. У Европи неповољна војно-политичка ситуација, као и неповољан геостратегијски положај прве и друге југославије, стварали су потребу интензивирања одбрамбених припрема, што је укључивало и производњу ратне технике. Највише погона војне индустрије, као и највећи обим производње средстава НВО, био је у Србији, до Првог светског рата. Најзначајнија је била бродоградња на подручју Хрватске, док је у Словенији-производња експлозивних средстава (Камник).

Тако је била омогућена производња барута и експлозива на просторима, као и неких врста стрељачког наоружања и артиљеријских оруђа, као и муниције за њих. Краљевина Југославија је обновила постојеће и изградила нове капацитете за производњу НВО, пратећи тренд наоружавања у Европи. Ширен је и асортиман производа упоредо са изградњом нових капацитета. На плану развоја капацитета за производњу школских и борбених авиона нарочито су били остварени завидни резултати, као и авионске опреме на бази властитог развоја и страних технологија. Укупни годишњи капацитети за производњу наоружања пред Други светски рат, процењивани су на : 655.000 комада пушака кал 7,9 мм, 6000 пушкомитраљеза истог калибра, 400.000 ручних бомби, 4000 минобацача кал 81. Мм, 100.000 минобацача клипних авона, извесне количине авионских бомби и друго. (Т. Мирковић, 2007)

Између два светска рата били су запажени резултати и у градњи ратних бродова. За потребе властите ратне морнарице, на пример, у бродоградилиштима Краљевица и Сплит изграђено је неколико миноловаца и разарачи „Загреб“ и „Љубљана“, а у градњи је био и разарач „Сплит“. Капацитети војне индустрије прве Југославије, ипак, нису били довољни да би задовољили потребе њене војске, па је она била релативно велики увозник средстава ратне технике. Изузев делом у ваздухопловној индустрији, властита производња средстава НВО заснивана је скоро у целости на увозним технологијама. (Т. Мирковић, 2007)

Омер Пезо у својој књизи „Војна индустрија Југославије“, наводи: „Готово све машине и Војних завода и других погона војне индустрије демонтиране су и пребачене у Немачку и неке квислиншке земље, укључујући и НДХ, а неке су уништене бомбардовањем“.

3.5 Истраживање и развој у области војне технике

Практично није постојао организован научно-истраживачки и развојни рад у области ратне технике у Краљевини Југославији, сем у ваздухопловној индустрији Краљевине Југославије, али ни ту није достигао свој максимум. Производња муниције и наоружавања заснивана је углавном на увозу техничко-технолошких услова. Између два светска рата, у области развоја и производње средстава КоВ увезене су лиценце за производњу пушаке 7,9 мм (из Белгије) и пушкомитраљези истог калибра из Чешке, минобацача кал. 81 мм из Француске и за неке врсте артиљеријске муниције из Чехословачке. У ваздухопловној индустрији, произвођени су школски и борбени авиони домаће конструкције као и четири типа авиона- ловци и бомбардери- по страним лиценцама (енглеској, француској и немачкој). По лиценциној документацији у производњу су ушла и два авио-мотора. Решења неких талентованих конструктора прве Југославије (на пример за ловачки авион ИК-3, који је испољио изванредна борбена својства у Априлском рату), била су посебно запажена у свету, нарочито код немачких стручњака који су 1941. године дошли у посед њихових решења. (Т.Мирковић, 2007) У бродоградњи Краљевске Југославије није било организованог домаћег развоја, због недостатка стручног кадра, али тако и због тога што су сва важнија бродоградилишта била у страном власништву; пројектовање нових брода су вршили скоро увек страни стручњаци.

ЗАКЉУЧАК

Пошто је југославија у том времену била слабије развијена држава, због чега јој је издржавање војске био велики терет, она је упркос властитом развоју војне индустрије, зависила од увоза војне опреме. Модерна опрема и наоружање су углавном недостајали. Осим тога, југословенска тактика се споро прилагођавала осталим новитетима, као и техничким иновацијама. Војску су углавном чиниле незграпне и тактички застареле дивизије. Такве јединице су се углавном ослањале на вучу и сточни транспорт, због недостатка железничке мреже и моторних возила. Слично је било и са авијацијом, а док је за морнарицу увек недостајало средства. Руководећи војни састав био је подељен у односу на текући процес реорганизације државе на националном принципу, али и у односу на спољну политику. У односу на предходни, такозвани „ Велики рат“, Други светски рат донео је доста новина у ратној вештини. Једна од кључних иновација била је доктрина *Blickriga* која је настала захваљујући помном поручавању искуства из Првог светског рата, поготову улоге ваздухопловства и јуришних одреда, као и улоге оклопних јединица, али важну улогу имала је и авијација, чија је намера била да увођењем падобранаца освоји кључне тачке, као и да неутралише, пре напредовања моторизованих и оклопних јединица.

Краљевина Југославија произашла из Првог светског рата, и развијала се у нестабилним унутрашњим међународним условима (међу-етничке и међуконфесионалне нетрпељивости, економска криза, јачање комунизма и фашизма, који су тежили светској доминацији), који су условљавали наоружање не само Југославије, већ и других земаља Европе. Југословенска војна индустрија је у току Другог светског рата опљачкана и скоро потпуно уништена, део разорен, део демонтиран, а машине однете у Немачку. На ослобођеним територијама током рата повремено су радиле неке фабрике оружја као на пример у Ужице, као и радионице за оправку заплењеног оружја и за производњу разних убојних направа и средстава.

Објављена грађа

Živko Avramovski, Britancio Kraljeviji Jugoslaviji 1921-1930, knjiga 1
ArhivJugoslavije/ Globus Yagreb 1986.

Aprilski rat 1941. Zbornik dokumenata, Vojnoistorijski institute, Beograd 1969

ЛИТЕРАТУРА

1. Алексић, Д. & Ђокић, Н. (2007). Набавка ваздухополовнг материјала из Чехословачке за потребе ваздухопловства војске и морнарице Краљевине Југославије. *Токови историје*, 1-2, 43-65.
2. Алексић, Д. Ђокић, Н. (2008) *Француски ваздухоплови у наоружању војске и морнарице Краљевине Југославије*, Институт за нивју историју Србије, Београд
3. Antill, P. (22 August 2001), *Military Logistics: A Brief History*,
http://www.historyofwar.org/articles/concepts_logistics.html
4. Априлски рат, ЗД, Београд, 1987, II, стр. 614-616
5. Бабић, Р. (2002). Позадинска (логистичка) база Генералштаба у обезбеђењу Војске Југославије. *Војнотехнички гласник*, 50 (4-5), 423-429.
6. Branko Petranović, *Istorija Jugoslavije 1918-1988*, knjiga 1, NOLIT Beograd, Beograd 1989.
7. Бранко Јевтић: „Национална структура у ЈКВ”, необјављени списи
8. Бошко Шиљековић и Војо Тодоровић (1961.) Југословенска краљевска војска, Војна енциклопедија IV, прво издање
9. Војска Србије (н.д.). Службе Војске Србије. Преузето са
https://www.vs.rs/sr_lat/o-vojsci/opste/sluzbe-vojske-srbije
10. Велимир Терзић (1982.) „Слом краљевине Југославије 1941”, Београд
11. Војни архив, П-17, К-84, Ф-2, р.б. 27: Стр. Пов. Ђ. Бр.359 од 28. фебруара 1938.

12. Зорић, М. & Ђукић, С. (2010). *Српско војно школство*. Београд: Министарство одбране Републике Србије.
13. Мијић, И. (2016). Хладно оружје Војске Краљевине Југославије (1918-1941). Историјски музеј Србије. Преузето са <http://imus.org.rs/wp-content/uploads/2016/09/z-19.pdf>
14. Министарство одбране Републике Србије (н.д.). Сектор за материјалне ресурсе. Преузето са <https://www.mod.gov.rs/cir/4319/sektor-za-materijalne-resurse-4319>
15. М. Бабић, Оклопне јединице у НОР-у , стр.8-9.
16. Миљковић, М. (2011). Аутомобилом на југоисток – аутомобили као средство немачког продора у Краљевину Југославију. *Токови историје*, 2, 62-80
17. Недок, А.С. (2007). Реорганизација Војног санитета 1916. године. Преузето са <https://www.rastko.rs/rastko/delo/12563>
18. Наоружање и војна опрема Краљевине Југославије 1941. Преузето са сајта <https://m.facebook.com/Sveovojsci/posts/1645229479093948>
19. Николић, М. & Смиљанић, Ч. (2000). Примена логистичког приступа у организацији снабдевања погонским средствима и одржавања погонске опреме. *Војнотехнички гласник*, 2, 125-133
20. Правилник о материјалном пословању у Министарству одбране и Војсци Србије (2014). *Службени војни лист*, 29.
21. Ранковић, Ж. & Денда, Д. (2009). 100 година саобраћајне службе у српској војсци. *Military Technical Courier*, 57(1), 16-31
22. Станојевић.С. (1929). Народна енциклопедија Српско, Хрватско, Словеначка, књига III, Београд, 409.
23. Јозо Томашевић (1979.) „Четници у Другом свјетском рату 1941-1945”, Загреб
24. Јединични преглед број VII/5 , Чета борних кола допунске команде, 20, Стр.Пов. Ђ. Бр. 755/1936

25. Тешановић, Б. & Јовић, С.Б. (2013). Историјско-економски аспекти исхране српске и југословенске војске до 1941. године. *Војно-историјски гласник*,
26. Тодор Мирковић(2007) , Утицај војне потрошње и војне производње на економски развој и технички прогрес, Београд
- 27.