

Поводом Дана оклопних јединица

НАШИ ПРВИ ТЕНКИСТИ

Први светски рат донео је многе техничке иновације које су утицале на промену тактике и физиономије оружане борбе. Једно од најзначајнијих савремених борбених средстава насталих у том периоду били су тенкови. Ново борбено средство названо је по цистерни на точковима (енг. *tank*) чије име је употребљено као шифра да би се њихова појава, која се већ очекивала на фронту, прикрила и изазвала што веће изненађење. Овај назив је остао јер је, због честог спомињања у војсци и на фронтима, стекао право техничког термина.

Пише Далибор ДЕНДА



↑ Француски тенкови у Новом Саду августа 1919. године
(Фото збирка Војног музеја, R-9901)

Тенкове су први пут у борби употребили Британци у бици на Соми, 15. септембра 1916. године. Иако њихов први ангажман није прошао славно, до краја рата афирмисали су се као ефикасно средство за изненађење противника и пробој утврђених положаја. Кључни став о њиховој вредности изнели су Немци, који су у њима видели један од главних фактора свог пораза.

Иако тенкови нису коришћени у операцијама на Солунском фронту, највише војно руководство новостворене Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца, чију окосницу је чинила преименована српска Врховна команда, било је свесно да је реч о борбеном средству пред којим је стајала будућност и на чије се увођење у наоружање морало рачунати.

Прва могућност да југословенско људство више сазна о тим савременим оклопним борбеним возилима отворила се са вешћу о уласку једног батаљона тенкова у састав француске Угарске војске, коју је Врховна команда добила 8. јула 1919. године.

ПРЕГОВОРИ СА ФРАНЦУЗИМА

Представници југословенског војног врха трудили су се од самог почетка да у преговорима

са Французима набаве барем неколико ових борбених средстава. Како је француска Угарска војска располагала са две чете тенкова у близини југословенских трупа, 301. у Дески и 303. у Кањижи, у преговорима који су вођени по овом питању француски командант генерал Де Лобит предложио је начелнику штаба Врховне команде војске Краљевине СХС војводи Живојину Мишићу да се постојећа ситуација искористи за обуку кадра за будућу формацију југословенских тенковских јединица.

Планирано је да се у сваку од поменутих чета упути на обуку по један вод од по једног официра и по 30 подофицира и војника. Војнике је требало обучавати делом за возаре – шофере, а делом за послужиоце на митраљезима и топовима 37 mm на тенковима. Наредба у вези с тим упућена је команданту Прве армијске области војводи Петру Бојовићу 6. августа 1919. године. У њој је прецизирано да људство треба одабрати од овогодишњих регрута из пешадије. Трбало је да официри буду активни, са завршеном академијом, чина потпоручника или поручника, а војници интелигентнији и они који се по могућности разумеју у практичну механику. Француске тенковске чете премештене су у међувремену у Нови Сад, где је требало да се одржи курс.

Овај покушај се, међутим, изјавио јер су француске тенковске јединице због опасности од бољшевика на румунском фронту у Бесарабији и погоршања ситуације у Сирији добиле наређење за покрет ка Румунији, Бугарској и Турској. И поред тога чињени су и даље покушаји да се од Француза набави одређени број половних тенкова из њихових оклопних јединица са Балкана.

О жељи Југословена да се до тенкова дође што пре сведочи и решење министра војног и морнарице генерала Стевана Хаџића из децембра 1919. године да се у наоружање југословенске војске од Француза прими чета од осам тенкова који су се налазили у бугарској престоници Софији. Чета је требало у прво време да послужи за обуку југословенског људства које би касније било искоришћено за њихов пријем. Ти тенкови пребачени су, међутим, средином јануара 1920. године из Софије у Макрикеј у близини Цариграда, где је упућено и одабрано југословенско људство. На обуку су тада од официра отишли капетан друге класе Драгољуб И. Лазаревић, до тада командир вода у 1. батерији 2. дивизиона 3. хаубичког пука Треће армијске области и артиљеријски потпоручник Реља Михаиловић из Прве армијске области, до тада командир вода у 1. батерији 1. дивизиона Дунавског артиљеријског пука. Група југословенских официра, подофицира и војника кренула је 26. фебруара 1920. преко Софије за Цариград. Обука је вршена у 303. тенковској чети 17. колонијалне дивизије француске Источне војске. До уступања тенкова Југословенима ипак није дошло, па се обучено људство вратило у земљу до почетка јула 1920. године.

ВОЈНА ДОКТРИНА

Први контакти припадника југословенске војске са тенковима у лето 1919. године давали су реалан повод не само за размишљање о формирању сопствених тенковских јединица већ и доктрине о њиховој

употреби и одбрани од њих. У вези с тим, југословенска Врховна команда тражила је и крајем 1919. године добила од француског Министарства рата два правилника о употреби јединица тешких и лаких тенкова. У исто време преко војног изасланика у Лондону набављена су поверљива правила британског генералштаба која су се односила на тенкове и њихову употребу у садејству са другим родовима војске. Главни извор за стицање знања о одбрани од тенкова било је немачко упутство из Првог светског рата – *Vervendungund Bekämpfungder Tanks*, које је у југословенску војску доспело преко новопримљених аустроугарских официра. Та упутства послужила су као основ за изградњу југословенске војне доктрине о тактичкој употреби тенкова и одбрани од њих.

Од увођења тенкова у наоружање југословенске војске није се одустајало, па је ради даље обуке 1921. године расписан конкурс за војнодржавне питомце у Француској. На курс који је трајао од 1. марта до 20. августа 1922. упућен је артиљеријски мајор Јеврем П. Топаловић, који се припремао да постане први командант тенковских јединица југословенске војске. Топаловић је био на обуци у 501. тенковском пуку стационараном у Туру. По повратку из Француске он је својим радом „Борна кола (тенкови)”, објављеним у свесци

часописа *Ратник* за август 1922, и нешто касније објављеним радом „Тактичка употреба борних кола”, у свесци истог часописа из јула 1923. године, поставио главне постулате југословенске војне доктрине о тактичкој употреби тенкова. Из Француске су тада набављена и нова француска правила издата 1923. у Версају, као и приручници о употреби тенкова на основу искустава из Првог светског рата, издати у Версају 1922. године. Захваљујући између осталог и овоме, у војној терминологији Краљевине СХС/Југославије за та борбена средства устаљен је назив *борна кола*, који је представљао превод француског *Char de combat* насупрот уобичајеног енглеског *tank*.

ПРВИ ТЕНКОВИ

У међувремену су из Француске у Југославију пристигли и први тенкови. Првих 10 француских тенкова типа *рено* испоручено је априла 1929, а осталих 11 преко Дубровника, 8. јула исте године. Ти француски тенкови имали су гумирани гусеничасти ланац и представљали су модификовану и покретљивију верзију од ратних модела. Развијали су максималну брзину до 12 км/час. Француска ознака овог тенка била је R-24, а југословенска M-28.

Тенкови су најпре стационарани у Крагујевцу, у складу са тада важећом доктрином која је предвиђала да се

Коњичке танкете Škoda Š1D у јесен 1937. године (Фото збирка Војног музеја, А19 – 083)



Капетан I класе Фридрих Ренер са новонабављеним тенковима у Крагујевцу 1930. године (породична фотографија Божидара Ренера)



Тенк из састава 3. чете 1. батаљона Борних кола на обуци у Сарајеву јула 1940. године (Колекција Синише Стефана Зидаревића)



приликом кантоновања ова борбена средства сместе у близини неке фабрике или радионице, чијим би се материјалима и алатом могла послужити њихова посада у случају кварова који су били чести. Ту је у Војнотехничком заводу од 5. фебруара до 8. априла 1930. организован курс за обуку на борним колима, чији је управник био капетан прве класе Фридрих Ренер. Почетком априла формирана је и прва тенковска чета у југословенској војсци као Чета борних кола Шумадијске дивизијске области, састављена од 11 тенкова *Renault Kegreez*, на чијем се челу од 8. априла такође налазио Ренер. На положај водника у чети борних кола постављен је истим указом поручник Владимир Љ. Јовановић. Ренера и Јовановића крајем новембра 1930. године на дужности су сменили капетан друге класе Данило Зобеница и поручник Благоје Небреклијевић који су се вратили са обуке у Версају. Од преосталог материјала (10 тенкова *Renault FT17*) формирана је касније и друга чета чије је седиште било у Београду.

Тенковска чета из Крагујевца пребачена је крајем маја и почетком јуна 1931. у Калиновик код Сарајева, у састав Пешадијске и Артиљеријске

Првих 10 француских тенкова типа рено испоручено је априла 1929, а осталих 11, преко Дубровника, 8. јула исте године. Ти француски тенкови имали су гумирани гусеничасти ланац и представљали модификовану и покретљивију верзију од ратних модела. Развијали су максималну брзину до 12 км/час. Француска ознака овог тенка била је R-24, а југословенска M-28.

официрске школе. Ту су тенкови коришћени за обуку и упознавање старешинског кадра југословенске војске са радом овог борбеног средства.

Нови импулс раду на изградњи тенковских јединица у југословенској војсци дао је средином 1932. године командант Треће армијске области са седиштем у Скопљу дивизијски генерал Милан Ђ. Недић. Он је предложио један, за оне прилике изузетно напредан план реорганизације и модернизације војске. У том плану који је југословенски Генералштаб разматрао до почетка 1934. године, генерал Недић између осталог предвиђа и постојање

моторизованих трупа које би чинили по један батаљон тенкова за сваки од шест корпуса оперативне војске и један батаљон оклопних аутомобила за коњички моторизовани корпус. Те трупе биле би у стручном смислу под заједничком командом. План је представљао основу за изградњу оклопних и механизованих јединица југословенске војске у наредном периоду њиховог развоја.

Југословенски војни врх тада се заинтересовао и за набавку танкета из Чехословачке и Пољске, које су израђиване на основу сопствених модификација британске лиценце *Carden Lloyd Mk VI*, али до њиховог увођења у наоружање југословенске војске није дошло.

На отпочињање реализације плана свакако је одређеног утицаја имала и чињеница да се, по личној жељи краља Александра I Карађорђевића, на месту начелника Главног генералштаба од јуна 1934. године нашао његов творац, генерал Милан Недић. У току те 1934. године Југословенска војска испитивала је чешке моделе тенкова типа *Škoda*. Реч је о танкети *MU-4/I*, којој је био уграђен јачи мотор од 40 КС и на којој су урађене још неке модификације. Она је приказана у

Југословенски тенк *Renault Kegresse M28*
(Фото збирка Војног музеја, А 87-36)



Југословенски тенкови приликом дефилеа
трупа на Бањици, 6. септембар 1930. године
(Фото збирка Војног музеја, А 87-35)



Београду од 20. до 31. октобра 1934. године. Иако се већ дуже времена преговарало о набавци 40 ових танкета, југословенски војни врх се ни овог пута није одлучио за набавку. Да се ипак рачунало на веће проширење формације сведочи и чињеница да је наредне 1934. године Чета борних кола Пешадијске официрске школе добила и своју славу. Она је прослављала 15. септембар сваке године, као успомену на дан пробоја Солунског фронта.

За Недићевог мандата набављени су додатни тенкови из Француске у виду позајмице ратног материјала. Та испорука остварена је почетком 1935. кроз бесплатну испоруку војне помоћи. Тада је од Француза

набављено 20 половних тенкова *Renault FT17*. Још једна набавка од 14 тенкова *Renault FT17* остварена је такође средином тридесетих година, вероватно из Пољске.

Следеће набавке тенкова извршене су из Чехословачке. Наиме, у децембру 1935. Краљевина Југославија закључила је деветогодишњи кредит за набавку наоружања у тој земљи у износу од 450 милиона чешких круна. Ова набавка наоружања била је у виду компензационог посла. Након обезбеђивања материјалне основе за допуну наоружања и опреме донета је 1936. године нова *Уредба о формацији војске у мобилно и ратно доба* и усвојен нови план изградње оклопних

јединица. План је предвиђао набавку 36 лаких, 66 средњих тенкова и осам коњичких танкета. Средње тенкове и материјал за моторизацију коњице требало је набавити у Чехословачкој од фирми *Česko-Moravska Koblen-Danek* и *Škoda*.

Од предвиђених оклопних борбених средстава реализована је само набавка једне чете (ескадрона) од осам коњичких танкета *Škoda ŠID* која је испоручена из Чехословачке у лето 1937. године, док је набавка средњих тенкова остављена за касније, вероватно због њихове недовољне усавршености. Танкете су испоручене са два воза који су Чехословачку напустили 14. и 25. августа 1937. године.

БАТАЉОН БОРНИХ КОЛА

Након набавки нових оклопних борбених средстава од њих и постојећих тенкова у септембру 1936. године формиран је Батаљон борних кола. За команданта батаљона постављен је пешадијски потпуковник Павло Ј. Беговић, до тада наставник Пешадијске официрске школе у Сарајеву. За командира Прве чете постављен је пешадијски капетан прве класе Данило С. Зобеница, до тада командир чете борних кола Пешадијске официрске школе; за командира Друге чете Батаљона борних кола пешадијски капетан прве класе Благоје Д. Небреклијевић, до тада командир Треће чете 23. пешадијског пука, и за в. д. командира Треће чете овог батаљона пешадијски поручник Љубиша Т. Терзић, до тада командир вода у батаљону Пешадијске официрске школе, док је за ађутанта Батаљона борних кола постављен пешадијски капетан прве класе Станислав П. Мишић, до тада помоћник одељенског старешине Ниже школе Војне академије.

Када је коначно марта 1937. тенковски батаљон оформљен у пуном саставу, југословенска војска имала је укупно 55 тенкова *Renault FT17* и *Renault Kegresse*. Две чете Батаљона борних кола које су коришћене за

обуку биле су деташоване у Загреб и Сарајево, док су једна чета за обуку и помоћна чета као и штаб батаљона остали у Београду. Тенковски батаљон југословенске војске имао је 1937. године у свом саставу 48 тенкова *Renault FT17* и *Renault Kegresse*, док су остали били у резерви. Формирање тенковског батаљона означило је отпочињање масовније обуке регрута и старешина у земљи за шта је било потребно израдити одговарајућа правила. Рад на *Упуту за употребу оклопних јединица и одбрану од оклопних кола*, који је представљао основу за извођење обуке, отпочео је у лето 1936. и завршен у току 1938. године. У његовој изради поред француских коришћена су и чехословачка упутства о употреби тенкова и одбрани од њих и о употреби противтенковских оруђа, које је набавио војни изасланик у Прагу Ђенералштабни пуковник Драгољуб Михаиловић. Југословенски *Упут* заснивао се на француским доктринарним ставовима према којима су тенкови имали улогу помоћног оруђа пешадије и нису се могли употребљавати за самостална борбена дејства. Јуна 1938. године одређено је да Батаљон борних кола као своју славу прославља 2. август – Светог Илију.

Заједно са проширењем формације на обуку у Чехословачку послат је још један мањи број пешадијских и коњичких официра. Обука југословенских тенкиста у Чехословачкој настављена је и 1938. године.

У лето 1937. године од материјала испорученог из Чехословачке формиран је Ескадрон брзих борних кола. Ескадрон је организацијски припадао Коњици и био је непосредно под њеном Командом, али је због обуке лоциран у Београду у саставу Батаљона борних кола. Поред осам тенкова (два вода), у састав Ескадрона улазила су и три оклопна аутомобила (један вод), док је по мирнодопској формацији у њему било 67 војника и старешина. Југословенска војска је тако крајем 1937. године располагала са укупно 63 тенка.



Југословенска војска ушла је у Априлски рат 1941. године са укупно 117 тенкова организованих у два батаљона лаких тенкова (од чега један модеран) и један ескадрон лаких коњичких танкета. Од југословенских оклопних јединица најуспешнији отпор непријатељу пружио је Ескадрон брзих борних кола којим је командовао коњички мајор Душан Радовић.

Југославија је своје планове за изградњу тенковских јединица везивала за чехословачки зајам, па је сарадња са „Шкодом“ настављена, али све до Минхенског споразума ништа значајније није урађено по том питању. Након аншлуса Аустрије (у марту) и поделе Чехословачке (у октобру 1938) у југословенској војсци почело се много озбиљније размишљати и о појачању сопствених оклопних јединица. Новим планом наоружавања из новембра 1938. године требало је за сваку од седам ратних армија формирати по један батаљон средњих тенкова, а за располагање Врховној команди један батаљон тешких тенкова. Ради тога било је потребно набавити 252 средња тенка (по 36 за сваки од седам батаљона) и 36 тешких тенкова. Од средстава за моторизацију две (касније три) коњичке дивизије било је потребно набавити 72 (касније 108) лака тенка или оклопна аутомобила (по један дивизион у свакој).

АПРИЛСКИ РАТ

У ратним условима било је тешко доћи до потребног наоружања јер су га све зарађене стране и неутралне земље произвођачи чувале за себе и испоручивале само у случају да су се за њега могле добити стратешке сировине или девизе. У замену за стратешке сировине, после дуготрајних и тешких преговора, Југославија је у пролеће 1940. године из Француске набавила само 54 модерна лака тенка *Renault R35*.

Нова набавка тенкова довела је до тога да је 10. маја 1940. формиран Други батаљон борних кола, док је дотадашњи Батаљон борних кола, састављен од застарелих тенкова *Renault FT17* и



НОВЕ КЊИГЕ – „ТЕНКИСТИ КРАЉЕВИНЕ ЈУГОСЛАВИЈЕ“

Монографија „Тенкисти Краљевине Југославије“ аутора Далибора Денде у издању Медија центра „Одбрана“ представља научно утемељену историографску реконструкцију процеса развоја тенковских јединица од прве идеје о њиховом увођењу у наоружање југословенске војске 1919. до употребе у Априлском рату 1941. године. У прилогу књиге дато је шездесетак биографија официра тенкиста, као и опис техничко-тактичких карактеристика тенкова у употреби у Војсци Краљевине Југославије. Илустрована је оригиналним фотографијама из музејских и приватних колекција, од којих се многе први пут приказују јавности.



Renault Kegresse, преименован у Први батаљон борних кола. Сваки батаљон састојао се од штаба, три тенковске чете и помоћне чете. Људство је обезбеђено на тај начин што су официри, подофицири, каплари и редови постојећег Батаљона борних кола равномерно распоређени на оба батаљона, а инспектор пешадије требало је да попуни оба батаљона официрима и подофицирима до пуног формацијског састава што пре и то првенствено старешинама које су већ биле специјализоване за службу у јединицама борних кола. За команданта Другог батаљона борних кола постављен је пешадијски мајор Данило С. Зобеница, док је за заступника команданта Првог батаљона борних кола одређен капетан прве класе Станимир П. Мишић. Оба команданта тенковских батаљона и њима потчињене јединице имала су активну улогу у пучу 27. марта 1941. године.

У ратним условима било је тешко доћи до потребног наоружања јер су га све зарађене стране и неутралне земље произвођачи чувале за себе и испоручивале само у случају да су се за њега могле добити стратешке сировине или девизе. У замену за стратешке сировине, после дуготрајних и тешких преговора, Југославија је у пролеће 1940. године из Француске набавила само 54 модерна лака тенка Renault R35.

Југословенска војска ушла је у Априлски рат 1941. године са укупно 117 тенкова организованих у два батаљона лаких тенкова (од чега један модеран) и један ескадрон лаких коњичких танкета. Од југословенских оклопних јединица најуспешнији отпор непријатељу

пружио је Ескадрон брзих борних кола којим је командовао коњички мајор Душан Радовић. У борбама у Тополи вођеним 11. априла 1941. године Радовић је успео да уништи три немачка тенка и командно оклопно возило, али је приликом напуштања свог погођеног и запаљеног тенка покошен непријатељском митраљеском ватром. Многи официри и подофицири тенкисти Војске Краљевине Југославије успели су да преживе рат и поставе основе за изградњу тенковских јединица ЈНА. Најуспешнији од њих био је потпоручник Периша М. Грујић (1915–2003), који је након рата напредовао до чина генерал-мајора оклопних јединица и пред крај каријере био начелник Тенковског школског центра у Бањој Луци и Катедре оклопних јединица Центра високих војних школа ЈНА. |