

strane države“. Ponudača sistema S-300 usred bombardovanja NATO-a autor ne otkriva, pa nam ostaje samo da nagađamo koja je država za to bila spremna budući da oružje nije došlo jer je ponudu te države odbio državni vrh Jugoslavije uz obrazloženje da je „prekasno“.

S druge strane, u kontekstu odnosa sa NATO paktom, naročito sa Sjedinjenim Američkim Državama, autor ispisuje neprocenjive stranice sećanja na kojima u potpunosti dekonstruiše odnose sa najmoćnijom svetskom silom. U memoarima možemo čitati kako su izgledale razne posete, ručkovi, pregovori i ultimatum, a čitalac tako stiče pravi dojam o moći te svetske sile ali i raznim načinima njenog demonstriranja. Dolazak predstavnika malih zaraćenih zemalja u srce svetske imperije, u Dejton 1995. godine, autor je toliko slikovito opisao da se čitalac nađe u čudu gde sličnosti može naći u Rimskom carstvu i dolasku činovnika ili „saveznika“ iz udaljenih provincija carstva samom caru pred noge. U magli brojnih događaja savremenog sveta i još brojnim izvorima za iste, vrlo često se može izgubiti kompas i važnost davati uistinu marginalnim pojavama. Upravo zato su ovi memoari značajni, jer za čitav period 90-ih godina i slučaj Jugoslavije ubacuju element dugog procesa imperijalizma koji se u svojoj suštini nije značajno promenio od antičkog Rima.

Sveukupno, memoari Momira Bulatovića sasvim sigurno spadaju u jedno od najvrednijih dela iz epohe SR Jugoslavije. Spletom (hladnoratovskih) istorijskih okolnosti daleko najpoznatije memoarsko delo jeste *Revolucionarni rat* Milovana Đilasa. Na te memoare se čak u Erih Hobsbaum poziva u svom klasiku *Doba ekstreme*. Isto tako, zbog spleta istorijskih okolnosti 21. veka memoari Momira Bulatovića će ostati mahom neprimećeni. Dok je Đilas neprocenjiv za revolucionarni rat, Bulatović je nezamenljiv za građanski rat 90-ih godina 20. veka. Zajedno čine nezaobilaznu memoarsku celinu za bliže sagledavanje rata iz koga se rodila socijalistička Jugoslavija, ali i rata u kome je ona nestala.

*Nikola Mijatov*

Далибор Денда, ТЕНКИСТИ КРАЉЕВИНЕ ЈУГОСЛАВИЈЕ, Београд, Медија центар ОДБРАНА, 2020, 411.

Od bitke na Somi 1916. godine, vođenje borbenih dejstava ne može se zamisliti bez oklopnih sredstava. Uz 90-godišnjicu od formi-

ranja prve jugoslovenske oklopne jedinice, pred čitaocima se našla studija pukovnika Dalibora Dende, docenta na Vojnoj akademiji i istraživača u Institutu za strategijske studije, *Tenkisti Kraljevine Jugoslavije*. Ovo delo posvećeno je jednoj prilično zanemarenoj temi iz jugoslovenske vojne istorije i u najvećoj meri zasnovano na neobjavljenoj građi Vojnog arhiva i Arhiva Jugoslavije. Uz to, knjiga je bogato ilustrovana fotografijama iz zbirki Vojnog muzeja i više privatnih kolekcija.

U Predgovoru, autor je dao pregled dosadašnje literature vezane za ovu temu i izneo osvrt na korišćenu izvornu građu. Uvodno poglavlje predstavlja istorijat oklopnih snaga od njihovog nastanka u Prvom svetskom ratu do 1941. godine. Ovde je predstavljen tehnološki razvoj tenkova kao i razlike u doktrinarnim pogledima između različitih država. Tako su u Francuskoj tenkovi do Drugog svetskog rata uglavnom smatrani sredstvima podrške i kontranapada, dok su u Sovjetskom Savezu, Velikoj Britaniji i Nemačkoj postali sredstvo manevra i proboja fronta. U analizi dejstava na Zapadnom frontu 1940, autor iznosi zaključak da Nemačima pobedu nije donela brojčana premoć, već bolja upotreba oklopnih jedinica i sadejstvo sa drugim vidovima i rodovima vojske. Naredni odeljak autor je posvetio oklopnim snagama jugoslovenskih suseda. Najrazvijenije tenkovske jedinice među njima, mada su po svim parametrima zaostajale za drugim velikim silama, imala je Italija zahvaljujući sopstvenoj industrijskoj bazi, dok su drugi jugoslovenski susedi morali da ih uvoze. Pored toga, Bugarska, Mađarska i Austrija imale su veoma skromne oklopne snage zbog ograničenja nametnutih mirovnim ugovorima i pristupile su njihovom ozbiljnijem razvoju tek po ukidanju ovih ograničenja.

Prvo poglavlje, „Od ideje do tenka 1919–1931“, bavi se prvim pokušajima jugoslovenske vojske da nabavi oklopna borbena sredstva, kao i razvojem jugoslovenske doktrinarne misli o upotrebi tenkova u tom periodu. Kako Denda primećuje, „savremeni razvoj oklopne borbene tehnike i iskustva iz njene borbene upotrebe nisu ostali nepoznanica ni za jugoslovenski vojni vrh“, tako da su već 1919–1920. i 1924. godine činjeni koraci u pravcu nabavke francuskih tenkova, ali su se završili neuspešno iz više razloga: prvi put zbog nedovoljne količine tenkova kod Francuza, a drugi put zbog nedovoljno obezbeđenog novca. Ipak, prvi tenkovi tipa *Reno-*

*Kegres* konačno su stigli u Kraljevinu SHS 1929. godine i iskorišćeni su za formiranje prve dve čete „bornih kola“, kako su tada ova sredstva nazivana. Ovo je učinilo Kraljevinu Jugoslaviju jednom od poslednjih evropskih zemalja koje su uvele tenkove u svoje naoružanje. Autor ističe činjenicu da su pre Jugoslavije to uradile i male države poput Litvanije i Finske, dok su Poljska i Čehoslovačka pokrenule sopstvenu proizvodnju. Za sve to vreme jugoslovenski oficiri upoznavali su se sa različitim gledištima na upotrebu tenkova, dok je vojska u celini usvojila francusku doktrinu upotrebe tenka kao sredstva za podršku pešadiji. Ipak, doktrina odbrane od tenkova razrađena je na osnovu nemačkih iskustava iz Prvog svetskog rata.

Drugo poglavlje „Tenkovske jedinice u jugoslovenskoj vojsci 1932–1941“ posvećeno je periodu tokom kojeg je iznet niz planova za modernizaciju jugoslovenskih oklopnih snaga, kako u tehničkom, tako i u doktrinarnom smislu. Jugoslovenski vojni vrh zalagao se za značajno proširenje i modernizaciju tenkovskih formacija. U uslovima sveopšteg naoružavanja u Evropi razmatrane su nabavke tenkova praktično u svim zemljama koje su ih proizvodile, ali su najveću poteškoću predstavljale nepovoljne finansijske prilike i nedostatak novca za bilo kakve značajnije nabavke. Iz tih razloga je jugoslovenska vojska do 1941. uspeła da nabavi još 34 tenka *Reno FT* iz Francuske i Poljske, zatim osam tanketa Š-I-d iz Čehoslovačke i 54 moderna laka francuska tenka R-35 u proleće 1940. godine. Skopčan s nabavkama bio je i plan povećanja broja tenkovskih jedinica (po jedan bataljon srednjih tenkova na svaku armiju i bataljon teških tenkova u rezervi Vrhovne komande, kao i posebne formacije tanketa u motorizovanim konjičkim brigadama), ali je tek 1936. formiran Prvi, a 1940. i Drugi bataljon bornih kola, dok je osam tanketa od 1937. činilo Eskadron brzih bornih kola. Prema Dendi, sve do izbijanja Drugog svetskog rata jugoslovenski doktrinarni pogledi na upotrebu tenkova u borbi i dalje su se zasnivali na francuskim, da bi se zatim naglo promenili u svetlu nemačkih uspeha u prvim godinama ovog sukoba. Ipak, nova shvatanja, bazirana na nemačkim iskustvima i vojnoj literaturi, prihvaćena su suviše kasno da bi se sprovedila u praksi.

Posebnu pažnju u ovom poglavlju Denda je posvetio obuci jugoslovenskih tenkista. Školovanje starešina bilo je vezano za državu porekla nabavljenih tenkova, dok se ozbiljnim vežbama

tenkovskih jedinica sa drugim rodovima vojske pristupilo u drugoj polovini 1930-ih, a naročito 1940. godine. Ovde su se pokazale mnoge slabosti jugoslovenskih oklopnih jedinica: nenaviknutost trupa na sadejstvo sa tenkovima, mali broj školovanih starešina, zastarelost velikog broja vozila. Još jedna posebno izdvojena tema jeste učešće tenkista u puču od 27. marta 1941. Oni su veoma aktivno učestvovali u onemogućavanju bilo kakvog delovanja protivnika, pri čemu se kao naročito zanimljiv događaj izdvaja privođenje načelnika Glavnog generalštaba, armijskog generala Petra Kosića od strane pripadnika Drugog bataljona bornih kola.

Treće poglavlje, „Jugoslovenski tenkisti u Aprilskom ratu“, posvećeno je dejstvima oklopnih jedinica u kratkotrajnoj odbrani Jugoslavije 1941. godine. Kako Denda jasno pokazuje, ove jedinice (dva bataljona sa po tri čete i jedan eskadron) bile su suviše malobrojne, loše opremljene i nepovoljno raspoređene kako bi imale bilo kakav značajniji uticaj na tok ratnih zbivanja. Jugoslovenska vojska raspolagala je, prema autoru, sa 117 oklopnih vozila, od čega samo 62 moderna (54 tenka i osam tanketa). Po jedna četa Prvog bataljona bornih kola nalazila se u Skoplju, Zagrebu i Sarajevu, 1. četa Drugog bataljona takođe se nalazila u Skoplju, dok su Eskadron brzih bornih kola i ostatak Drugog bataljona bili u rezervi Vrhovne komande. Dešavalo se da na pravcima gde je jugoslovenska vojska upućivala čete bornih kola Nemci koriste čitave oklopne divizije. Ratna iskustva jugoslovenskih oklopnih jedinica veoma su različita, kao što je predstavljeno u ovom poglavlju: neke jedinice nisu ni učestvovali u borbi, dok su neke u skladu sa svojim mogućnostima hrabro pružale otpor neprijatelju koji je uživao svaku vrstu nadmoći, pri čemu se posebno može istaći suprotstavljanje Eskadrona brzih bornih kola nemačkoj oklopnoj koloni kod Topole.

Završni deo knjige čine Zaključak, Biografije oficira tenkista, Tipovi tenkova Jugoslovenske vojske, spisak izvora i literature, biografija autora i rezime na engleskom jeziku. Posebno bismo istakli biografski odeljak, koji prikazuje profesionalni razvoj tenkovskih oficira jugoslovenske vojske. Neki od njih su služili i posle Drugog svetskog rata u Jugoslovenskoj (narodnoj) armiji, nastavljujući na neki način tradiciju predratnih oklopnih jedinica u novim okolnostima.

Pored toga što je metodološki dobro utemeljena, knjiga je napisana jasno i razumljivo, što

je čini prijemčivom za sve čitaoce. Zbog svega navedenog, smatramo da će knjiga *Tenkisti Kraljevine Jugoslavije* naići na pozitivan odziv kako stručne, tako i šire javnosti.

*Ilija Kukobat*

Далибор Денда, АУТО-ЈЕДИНИЦЕ У ЈУ-ГОСЛОВЕНСКОЈ ВОЈСЦИ (1918–1941), Београд, Медија центар ОДБРАНА, 2021, 348.

Motorna vozila predstavljaju osnovni vid snabdevanja i transporta oružanih snaga u čitavom svetu već decenijama, a stepen motorizacije zaraćenih strana često je presudno uticao na ishod borbenih dejstava. Razvoj automobila nije prošao nezapaženo ni u Srbiji, odnosno Jugoslaviji, čija je vojska nastojala da i na ovom polju, u skladu sa svojim mogućnostima, prati i primeњуje najnovija dostignuća. Upravo ovoj temi posvećeno je delo docenta na Vojnoj akademiji pukovnika Dalibora Dende *Auto-jedinice u jugoslovenskoj vojsci (1918–1941)*. Autor se ovom temom već bavio u knjizi *Automobil u srpskoj vojsci 1908–1918*, tako da delo koje ovde prikazujemo predstavlja njen prirodan nastavak. Knjiga je pretežno zasnovana na građi iz fondova Vojnog arhiva i Arhiva Jugoslavije i bogato ilustrovana fotografijama od kojih su mnoge prvi put predstavljene javnosti.

U Predgovoru su obrazloženi cilj i metodologija istraživanja i dat kratak osvrt na dosadašnje radove vezane za temu iz naslova. Prvo poglavlje, „Razvoj motorizacije u svetu i izgradnja vojnih auto-jedinica“, obuhvata dva dela. Prvi se bavi motorizacijom vojske na svetskom nivou, pri čemu su posebno istaknuta iskustva Velike Britanije, Francuske, Nemačke, Italije, Sjedinjenih Američkih Država i Sovjetskog Saveza. Radilo se o državama sa ubedljivo najvećim kapacitetima auto-industrije na svetu, koje su ih i koristile za motorizaciju svojih oružanih snaga na različite načine, u skladu sa svojim finansijskim mogućnostima i doktrinarnim stavovima. Autor ističe činjenicu da je, suprotno brižljivo građenoj slici, nemačka vojska na početku Drugog svetskog rata u velikoj meri i dalje zavisila od konjske vuče i da je veliki nedostatak vozila veoma često nadoknađivan iz ratnog plena i porudžbinama od fabrika u okupiranim zemljama. Drugi deo posvećen je motorizaciji oružanih snaga dva jugoslovenska suseda, Rumunije i Bugarske.

Njihova iskustva sa motorizacijom potpuno su suprotna i proizilaze iz više faktora: razvoja industrije (Rumunija je imala sopstvenu fabriku kamiona) i činjenice da su Bugarskoj posle Prvog svetskog rata nametnuta ograničenja u pogledu naoružavanja, koja su uticala i na zaostajanje u motorizaciji njene vojske.

U drugom poglavlju, „Preduslovi za razvoj motorizacije u Jugoslaviji (1918–1941)“, Denda pokazuje kakve su bile mogućnosti za razvoj i upotrebu motorizacije jugoslovenske vojske. Njeno rukovodstvo se u najvećoj meri oslanjalo na železnicu kao osnovno sredstvo za prevoz i snabdevanje vojske, mada je jugoslovenska železnička mreža bila krajnje neravnomerno razvijena, a u nekim krajevima nije ni postojala. Ozbiljnijem razvoju putne mreže pristupilo se tek u drugoj polovini 1930-ih godina, na šta je, kako dokazuje autor, važan uticaj imala upravo vojska. Značajniji rezultati ostvareni su na planu snabdevanja gorivom i mazivom. Na teritoriji Jugoslavije postojale su do Drugog svetskog rata četiri rafinerije nafte (Bosanski Brod, Caprag, Osijek, Beograd), jednim delom je obezbeđeno i snabdevanje naftnim derivatima iz Rumunije i izgrađen je niz slagališta goriva i maziva širom Jugoslavije.

U nastavku istog poglavlja, autor predstavlja još dva činioca od značaja za motorizaciju jugoslovenske vojske: civilni automobilizam i domaću automobilsku industriju. Iako je po broju motornih vozila Jugoslavija zaostajala čak i za svojim susedima, brojno i kvalitativno stanje voznog parka omogućavalo je da se rekvizicija civilnih vozila za vojne potrebe izvede u odgovarajućoj meri. Sa druge strane, iako je još od 1923. iznet niz predloga i učinjen niz pokušaja da se u jugoslovenskoj državi otvori fabrika motornih vozila, ovo je ostvareno tek 1937, kada je određeno da Industrija avionskih motora u Rakovici kod Beograda proširi svoju delatnost i na proizvodnju kamiona. Ipak, njihova izrada je zaista pokrenuta tek 1940, tako da do ulaska Jugoslavije u Drugi svetski rat nije mogla zadovoljiti potrebe vojske. Treba istaći i činjenicu da je postojala zamisao o proizvodnji lakih oklopnih vozila za snabdevanje i lakih tenkova u fabrici „Jasenica“ u Smederevskoj Palanci, ali da do njenog ostvarenja nije došlo.

Poglavlje „Automobilske jedinice u Vojsci Kraljevine SHS (1918–1929)“ prikazuje njihove prve godine. Autor predstavlja obezbeđivanje tehničkih sredstava za vojsku novonastale