

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

jugoslovenske države iz ratnog plena i nabavkama od saveznika, a kasnije i kroz ratne reparacije. Posebnu pažnju posvećuje kadrovima auto-službe, u koju su primani i pripadnici bivše austrougarske vojske, a zatim organizovani kursevi za obuku novog ljudstva. Veoma detaljno su navedeni ispitni programi za sticanje činova za starešine automobilske službe. Obradeno je i stvaranje formacije automobilskih jedinica, odnosno Glavne auto-komande sa Šoferskim bataljonom i auto-odreda pri Ministarstvu vojske i mornarice i komandama armijskih oblasti, čija su auto-odeljenja delovala pri komandama divizijskih oblasti i Konjičke divizije. Baveći se doktrinarnim pitanjima, Denda napominje da je jugoslovenska doktrina o upotrebi motornih vozila bila zasnovana na francuskoj, koja je nalagala postojanje što manje automobilske službe u mirno doba zbog smanjenja troškova i oslanjanje na rekviziciju vozila od civila u ratu.

U poglavlju „Automobilska služba u Vojsci Kraljevine Jugoslavije (1929–1935)“ autor je obradio formacijske izmene koje je u pomenutom periodu pretrpela ova služba. Glavna auto-komanda i Šoferski bataljon su ukinuti, Ministarstvo vojske i mornarice i armijske oblasti su dobile svoje auto-komande, a auto-odeljenja su prešla u sastav divizijskih oblasti i Konjičke divizije. Auto-komande su preuzele i obuku ljudstva, a pravno je regulisan i status oficira specijalista auto-vozačke službe. Doneti su i propisi o bezbednosti saobraćaja i upotrebi, održavanju i bojenju vozila.

Poglavlje „Razvoj automobilske službe (1935–1939)“ bavi se periodom velikih promena u automobilskoj službi na svim poljima, kao i ubrzanom modernizacijom voznog parka u vreme opšteg naoružavanja evropskih zemalja. Dotadašnje auto-komande zamenjene su 1935. automobilskim pukovima, odredi bataljonima, a odeljenja četama. I ovde se, prema autoru, jugoslovenska vojska oslanjala na francuska iskustva. Iste godine su započele velike nabavke motornih vozila u Čehoslovačkoj, posebno za potrebe konjice i artiljerije, ali i sa ciljem da se premosti očekivani nedostatak specijalnih i teretnih vozila koji ne bi mogao da se nadomesti rekvizicijom od civila u vreme rata. U odeljku posvećenom obuci kadrova, Denda pokazuje da su velike probleme predstavljali nedovoljan broj vozača obučanih u civilstvu i upućivanje civila sa vozačkom dozvolom na odsluženje vojnog

roka van auto-jedinica, ali da je bitan iskorak učinjen formiranjem Škole za rezervne auto-vozačke oficire, čime bi se rešio problem nedostatka odgovarajućih starešina u ratu.

Period najdinamičnijeg razvitka auto-jedinica u jugoslovenskoj vojsci obrađen je u poglavlju „Automobilska služba 1939–1941“. Usled zaokreta u spoljnoj politici, Jugoslavija je velike količine motornih vozila za vojne potrebe nabavljala u Nemačkoj, Italiji i Češkomoravskom protektoratu, dok je 1.000 američkih kamiona „Ševrolet“ nabavljeno isključivo za upotrebu tokom rata i raspoređeno u više slagališta širom zemlje. Baveći se izmenama u formaciji auto-jedinica u ovom periodu, autor dokazuje da je jugoslovenska vojska do Aprilskog rata uspeła da motorizuje 40% komore, što se može smatrati zavidnim rezultatom za to vreme. Od posebnog značaja je činjenica da su tek 1940. oficiri specijalisti za auto-vozačku saobraćajnu službu prevedeni u automobilske oficire, čime je automobilska služba postala pomoćni rod vojske. Stanje u auto-jedinicama pred Aprilski rat, prema Dendi, bilo je zadovoljavajuće, kako po stanju voznog parka, tako i po moralnom stanju ljudstva.

Posebno poglavlje „Auto-jedinice u sastavu vazduhoplovstva“ bavi se njihovim funkcionisanjem tokom čitavog međuratnog perioda. Ove jedinice nastale su u vidu auto-odreda pri vazduhoplovnim komandama, a zatim pukovima, da bi 1935. bile preformirane u auto-čete i radionice u sastavu odgovarajućih pozadinskih jedinica Vazduhoplovstva Vojske. U periodu pred Drugi svetski rat ove jedinice su u dobroj meri popunjene vozilima iz domaće proizvodnje.

Završno poglavlje „Automobilske jedinice u Aprilskom ratu 1941. godine“, bavi se upotrebom auto-jedinica tokom ovog kratkotrajnog sukoba. Autor nabrja jedinice koje je trebalo formirati od vozila iz ratne rezerve i rekvizicije, ali i ističe probleme sa rekviriranjem vozila od civila na prostoru Hrvatske banovine izazvane držanjem vođstva Hrvatske seljačke stranke prema mobilizaciji. Na dva primera, 66. i 71. automobilskog bataljona, Denda je pokazao sa kakvim su se problemima suočile auto-jedinice tokom Aprilskog rata: kasno aktiviranje, loše stanje puteva dodatno pogoršano nepovoljnim vremenskim prilikama, velika izloženost napadima iz vazduha.

U Zaključku autor sumira svoje istraživanje. Posebnu zanimljivost predstavlja odeljak Znamenite ličnosti u kojem se nalaze biografije

23 oficira jugoslovenske vojske koji su naročito uticali na razvoj automobilske službe jugoslovenske vojske. Na kraju knjige priloženi su spisak izvora i literature i biografija autora. Kroz čitavu knjigu autor ubedljivo dokazuje da je jugoslovenska vojska u periodu između svet-skih ratova bila svesna značaja upotrebe motor-nih vozila, ali da je ujedno bila opterećena ne-dostatom finansijskih sredstava, nedovoljnom domaćom industrijskom bazom i slabim mo-gućnostima za popunu ljudstvom izazvanim izrazitom tehničkom neprosvećenošću stanov-ništva Jugoslavije kako bi auto-jedinice došle do odgovarajućeg obima. Nedostatak knjige leži u tome što ni na koji način nije pomenuta upotreba motornih vozila u mornarici.

Ukupno uzev, delo *Auto-jedinice u jugoslo-venskoj vojsci (1918–1941)* može se smatrati značajnim doprinosom srpskoj istoriografiji i sigurno će doprineti boljem razumevanju stanja u kojem se nalazila jugoslovenska vojska 1941. i razloga koji su doprineli njenom brzom slomu u Aprilskom ratu. Stoga ovu knjigu najtoplije preporučujemo naučnoj i široj javnosti.

*Ilija Kukobat*

Растко Ломпар, ДИМИТРИЈЕ ЉОТИЋ – УЧИТЕЉ ИЛИ ФАРИСЕЈ. ЗБОР, ХРИШ-ЋАНСТВО И ВЕРСКЕ ЗАЈЕДНИЦЕ 1935–1945, Београд, Catena mundi, 2021, 399.

U dosta bogatoj galeriji istorijskih oridinala malo koja ličnost naše novije istorije je toliko sporna kao Dimitrije Ljotić. Od strane svojih pristalica (uključujući tu i neke naše mlade savremenike) veličan do obožavanja, a od svojih levičarskih protivnika (uključujući i njihove današnje predstavnike) ocrnjivan najtežim (dis)kvalifikacijama, on je tek u poslednjih desetak godina počeo da privlači pažnju ozbiljnih istraživača. Kad kažemo ozbiljnih, mislimo na one koji ne traže dokaze za unapred utvrđene zaključke, već koji iz pronađenih dokaza (ili indicija) izvlače utemeljene i nepristrasne zaključke. To je postalo moguće tek pošto su svi mitovi Drugog svetskog rata srušeni. Tek tada se moglo pristupiti i demontiranju mita o (dobrom ili zlom) Dimitriju Ljotiću i njegovom pokretu Zbor. Međutim, i tu je pristup bio postupan – preko zborniške publicistike, preko njene kritike iz redova bivših zborniški i umere-nih protivnika, stiglo se do ozbiljnih radova o Zboru i njegovom vodi. Ne čudi što većinu

autora koji se naučno bave ili makar osvrću na Ljotića i njegov pokret čine mlađi istraživači za koje su Drugi svetski rat i generacije koje su se u njemu borile oružjem, a potom još decenija-ma publikacijama, zaista „istorija“. Daleko od toga da je pripadnost mlađim generacijama garancija uspeha istraživačkog poduhvata i predstavljanja rezultata javnosti, ali u slučaju monografije Rastka Lompара o kojoj je ovde reč možemo biti zadovoljni načinom na koji je autor iskoristio svoje komparativne prednosti: strast za istraživanjem, znanje stranih jezika i mogućnost da koristi najnoviju relevantnu lite-raturu izašlu u svetu i da istražuje u nemačkim arhivima, dobre mentore (knjiga je proizašla iz master rada!) i *last but not least*, želju da se bude objektivna.

Lompar je Ljotiću i Zboru prišao iz jednog, uslovno rečeno, novog ugla usmeravajući svoju pažnju prvenstveno na verski aspekt ideologije i prakse Dimitrija Ljotića. Poznavaočima problematike ovo ne mora izgledati posebno origi-nalno, budući da je Ljotićeva religioznost bila dobro poznata još pre Drugog svetskog rata i da je činila verovatno najsnažniji stub njegovog svetozora. Niko od autora koji su se ranije bavili ovim kontroverznim političarem, među-tim, nije glavnu pažnju usmerio na taj aspekt: komunističkim autorima koji su se bavili Zbo-rom antikomunizam i kolaboracija bili su u prvom planu, novijim levičarski antisemitizam (koji su onda antisrpski propagandisti prišivali celom srpskom narodu po principu *pars pro toto*) koji je povezan sa antisemitizmom vla-dike Nikolaja Velimirovića (i onda opet, *pars pro toto*, pripisivan celoj Srpskoj pravoslavnoj crkvi). Knjiga Rastka Lompара je pokušaj da se objasne koreni Ljotićevih verskih (a u vezi s njima i drugih) pogleda, da se on i Zbor kontra-stiraju sa klasifikacijama ekstremno desnih i fašističkih pokreta svog doba te da se pokaže kako je versko učenje Dimitrija Ljotića ostvari-vano u delovanju Zbora i Srpske dobrovoljačke komande, odnosno Srpskog dobrovoljačkog korpusa. Knjiga se sastoji od Predgovora, Uvo-da, dva glavna dela podeljena na po dva poglavlja, te Zaključka i Priloga.

Predgovor (str. 9–24) sadrži pregled ranije literature o Ljotiću i Zboru, osvrćući se kratko na stavove autora i njihovu utemeljenost. Neki od ovde spomenutih autora će u daljem tekstu biti često korišćeni, kritikovani ili razmatrani u funkciji izgradnje ili potvrde sopstvenog stava autora ove monografije. Drugi deo Predgovora