

VOJENSKÝ VÝZNAM DOPRAVY

Pplk. žel. Jindřich Fořt

Američtí imperialisté, dědicové hitlerovské fašistické vojenské doktriny, dokazují v loupeživé válce v Koreji, že předstihli své učitele v používání barbarských způsobů vedení války proti národům, které přepadli, aby je mohli vykořisťovat.

Předmětem těchto barbarských způsobů vedení války jsou i dopravní spoje a uzly hrdinně bojující Koreje, na které podnikají američtí letečtí gangsteři masové nálety.

V prvních měsících války v Koreji, kdy korejská lidově demokratická armáda hnala lisynmanovské divise i s jejich americkými poradci a nájemnými vojsky až do jihovýchodního cípu Koreje, snažili se američtí imperialisté zastavit vítězný postup lidově demokratických vojsk leteckými nálety na dopravní spoje a uzly na frontě i v celé hloubce země. Rozrušením dopravní sítě se pokoušeli zabránit operačním přesunům vojsk korejské armády na frontě, přisunu svěžích sil a bojové techniky z hlubokého týlu a tím jí znemožnit přípravu k rozhodujícímu úderu na lisynmanovská vojska a vojska imperialistických interventů do té doby, než by se americkým imperialistům podařilo shromáždit všechna jejich pohotová vojska i vojska jejich vasalů v této části světa a vrhnout je na korejské bojiště a tím se znovu pokusit o uskutečnění jejich lupičských cílů.

Plánovitost a zuřivost, s jakou tento svůj záměr uskutečňovali, ukazuje, že pochopili mimořádný význam dopravy pro organizaci obranné schopnosti i pro přípravu a zabezpečení vítězství země bojující za své osvobození proti imperialistickým útočníkům.

Význam dopravy pro organizaci obrany přepadené země pochopilo i hitlerovské velení, jak to dokázalo při přepadení Polska r. 1939, Francie r. 1940 a SSSR r. 1941.

Při přepadení Polska r. 1939 byly cílem náletů hitlerovského letectva dopravní spoje a uzly, a to jak v operační hloubce obrany, tak především v celé hloubce země. Úkolem těchto náletů bylo

1. rozrušit dopravní systém přepadené země a zamezit nebo aspoň značně snížit rychlé provedení mobilisace sil a materiálních prostředků,
2. zabránit rychlému přesunu již zmobilizovaných sil a prostředků do určených prostorů.

Přepady dopravních spojů a uzlů byly proto provedeny fašistickým letectvem současně se zahájením nástupu pozemních sil. Polské velení, které nepředpokládalo, že bude muset samo čelit soustředěnému úderu hitlerovských armád, a které se na válku proti Německu ani řádně nepřipravovalo, protože hlavní svůj úkol vidělo ve válce proti SSSR, jehož vojenskou sílu podceňovalo stejně jako ostatní imperialističtí lupiči, bylo velmi špatně připraveno. Proti tisícům hitlerovských letounů mělo Polsko jen několik set letounů zastaralého typu. Polská armáda však neměla ani dostatek jiných protiletadlových zbraní, a nemohla proto chránit na dopravních cestách proti leteckým útokům prostory a objekty důležité pro provedení mobilisace a převezení zmobilizovaných jednotek do nástupových prostorů.

Tím se hitlerovskému velení podařilo rozrušit dopravní systém Polska již v prvních dvou dnech po zahájení nástupu.

To také způsobilo, že polská armáda nedokončila mobilisaci, nemohla přesunout řadu vyšších jednotek již zmobilizovaných do určených prostorů, a mnohé z nich se proto na frontu přesunovaly pěšky. Touto situací byl porušen celkový nástupový plán polské armády a polskému velení bylo rovněž znemožněno zabránit katastrofě rychlými operačními přesuny vojsk. Následky nepřipravenosti dopravního systému Polska, zajistit za současných podmínek války rychlé provedení mobilisace a soustředění vojsk v stanovených prostorech, byl tím katastrofálnější, že polská armáda byla naprosto nedostatečně motorisována.

Při zahájení nástupu proti Francii r. 1940 mělo hitlerovské letectvo poněkud jiný úkol. Proti Polsku měla Francie při zahájení nástupu hitlerovských armád ukončenou mobilisaci a francouzské armády byly rozmístěny v plánovaných prostorech. Když se hitlerovské velení rozhodlo opakovat svůj manévř z první světové války, to jest rozbít rychlým nástupem úderných armád přes Lucembursko a Belgii pravé křídlo francouzské armády a tím obejít Maginotovu linii, v níž skládalo francouzské velení největší naději, byl dán hitlerovskému letectvu úkol zamezit francouzské armádě přeskupení sil a včasné přísunutí záloh z hlubokého týlu na ohrožené křídlo. Tento úkol plnilo německé letectvo především ničením dopravních spojů v týlu bojujících armád i v hlubokém týlu země. Když se později francouzské velení pokusilo organisovat obranu na nových liniích, rozvracelo hitlerovské letectvo přísun záloh rušením dopravních spojů v týlu nových obranných linií a ničením komunikací, které byly současně ústupovými komunikacemi rozbitých francouzských armád.

Útoky hitlerovského letectva na dopravní spoje i nepřipravenost dopravního systému Francie po stránce materiálního i politického zajištění měly vzápětí, že francouzský dopravní systém nesplnil svůj úkol. Zrada francouzské buržoasie, neschopnost francouzského armádního velení, vyplývající z jeho poraženecké koncepce posícní obrany, a přezírání nejnovějších útočných prostředků, jako jsou letectvo a tanky, projevila se i v neschopnosti organisovat dopravní systém, který by zabezpečil aspoň ty operační plány a úkoly, které byly francouzským velením vypracovány pro případ války s hitlerovským Německem. Je nesporné, že poraženecká koncepce posícní obrany skládající všechny své naděje v stálá opevnění Maginotovy linie měla veliký vliv na nedocení významu dopravy pro zvýšení obranné schopnosti země a zvláště pro organisaci a zabezpečení jejího vítězství.

Tato skutečnost je stejně jako mnoho jiných důkazem dalšího úpadku buržoasního vojenského umění po první světové válce. První světová válka velmi jasně ukázala mimořádný význam dopravy a především železniční dopravy, ale štáby některých buržoasních států nevyužily však zkušeností nabytých ve válce pro další rozvoj v operačním smyslu.

Jaké jsou charakteristické rysy imperialistické války 1914—18, které měly vliv na úlohu dopravy?

1. Po prvé se objevuje na bojištích strojová technika v masovém počtu.
2. Vytvářejí se mnohamilionové armády, které se rozvinují na frontách dlouhých sta kilometrů (tak na př. ústřední mocnosti začínají válku s 3,5 milionem mužů; během války mobilisovaly dalších 25 milionů mužů. Dohodové mocnosti začaly válku s 6 miliony mužů, mobilisovaly však během války dalších 48 milionů mužů).
3. Změnil se zásadně poměr mezi frontou a zápolím. Aby bylo možné udržovat bojeschopnost milionových armád (zásobovat je bojovou technikou i všemi potřebami pro život a boj), bylo třeba využívat celého národohospodářského potenciálu země. Tím se do- stává do války celá země.

Samo toto strohé vyčíslení charakteristických rysů první imperialistické války, kterými se odlišuje od válek manufakturního údobí, ukazuje tyto úkoly dopravy:

1. Potřeba rychlého provedení mobilisace milionových armád.
2. Přesun zmobilisovaných armád a materiálních prostředků do stanovených prostorů.
3. Plynulé zásobování armád vším potřebným k životu a k boji.
4. Udržování minimálního rozsahu dopravy pro chod válečného hospodářství země.

Krise buržoasního vojenství, která se po první světové válce ještě více prohloubila, a strach imperialistických ideologů války z proletariátu, který je přivedl k vytváření jednostranných teorií války motorů — prohlašovali, že budoucnost patří malým, málo početným armádám žoldáků po zuby vyzbrojených všemi druhy bojové techniky — měly za následek, že nebyla věnována pozornost zkušenostem z první světové války, co se týká významu dopravního systému země za války, a že tyto zkušenosti nebyly dále rozvíjeny. Tak se setkáváme na počátku druhé světové války v Polsku a ve Francii s organizačně, materiálně a politicky nepřipravenými dopravními odděleními, která netvoří jednotný,

harmonicky sladěný dopravní systém, nýbrž pracují bez znalosti svých úkolů nezávisle jeden na druhém a které jsou neschopné řešit ty úkoly, před které je postavila druhá světová válka.

A přece druhá světová válka nemohla začít tam, kde skončila první světová válka, ani nemohla být jejím pouhým opakováním. Proti první světové válce byla druhá světová válka válkou motorů. Bylo proto třeba učinit ze zkušeností z první světové války správné závěry i co se týká úkolů dopravního systému. Takové závěry učinila sovětská vojenská věda a jejich správnost je prokázána výsledky Velké vlastenecké války Sovětského svazu proti fašistickému Německu.

Správné zhodnocení významu dopravy pro organizaci obrany i pro přípravu a zabezpečení vítězství umožnilo sovětské vojenské vědě vytvořit předpoklady pro úspěšné splnění všech úkolů dopravy v těžkých podmínkách současné války. Byl vytvořen dopravní systém, v němž se vzájemně harmonicky doplňují všechny druhy dopravy, kde jeden svými přednostmi nahrazuje nedostatky druhého, kde si všechny navzájem pomáhají a nikoli konkurují, a tak společně zabezpečují plynulý chod dopravy přes všechny snahy útočníka přerušit práci celého systému.

Přednost tohoto dopravního systému však není jen v jeho dokonalé organizaci. Jakmile tato organizace byla vytvořena, byla dokonale materiálně zabezpečena. Aby se stala živou, vysoce organizovanou silou, byla naplněna a řízena lidmi vysoké politické a morální hodnoty, kteří si včas osvojili své úkoly a znali jen jedinou cestu jejich splnění. Cestu zničení fašistického útočníka.

Tento dopravní systém, a v něm zvláště železniční doprava, dokázal, že ty metody, kterých hitlerovské letectvo používalo proti Polsku a Francii a kterých bylo použito proti Sovětskému svazu a jeho dopravnímu systému ještě daleko ve větším měřítku, neměly tytéž výsledky. Sovětská dopravní organizace dokázala již na počátku Velké vlastenecké války národů SSSR, že hitlerovské plány nemohou být uskutečněny proto, že jsou založeny na nereálných předpokladech, na fantastických přáních fašistických ideologů.

Přes to, že fašistické letectvo podnikalo ve dne v noci masové nálety na sovětské komunikační uzly a nešetřilo přitom pum ani hořlavin, sovětská dopravní organizace plnila úkoly jak pro bojující vojska na frontách Vlastenecké války, tak i pro zvýšení obranné schopnosti země. Je známo, že sovětský dopravní systém, zvláště sovětské železnice, převezly miliony mobilisovaných sovětských občanů, že přesunuly stovky a stovky průmyslových závodů z evropské části země za Ural, že v rámci operačních i strategických úkolů převážely celé vyšší vojenské jednotky a že zvyšovaly přísun surovin pro válečnou výrobu.

Tento „zázrak“ nevyrostl přes noc. Bylo třeba mnoho svědomité, každodenní poctivé práce a přípravy jak civilního, tak i vojenského dopravního aparátu po stránce organizace, materiálního vybavení a politického a morálního uvědomění. Podřízení celého dopravního systému zájmům obrany země, tvrdá vojenská kázeň, znalost úkolů všemi dopravními orgány, dovedné řízení dopravy vojenskými dopravními orgány Sovětské armády přispěly k tomu, že sovětská doprava splnila s úspěchem nejen všechny mimořádné úkoly uložené jí ve zvláště těžkých podmínkách na počátku války, ale že dokázala i připravit a zabezpečit vítězství s hlediska úkolů dopravy. Sověťští „dopraváci“, civilní i vojenští a především železniční, vykonali divy tím, že dovedli přesunout za zdánlivě nemožných podmínek celé sovětské armády s jednoho místa fronty na druhé včas i utajeně pro útočníka. Tisíce vojenských vlaků převezlo sovětské armády k Moskvě i k Stalingradu i jiná místa rozsáhlé fronty, kde se rozhodovalo o osudu války.

Tyto úspěchy zhodnotil generalissimus Stalin takto: „Velikou úlohu při organizaci pomoci frontě sehrál náš transport, především železniční transport . . .“ — „Žádný druhý dopravní systém by nezvládl takové úkoly jaké zvládl za Velké vlastenecké války sovětský dopravní systém.“

„Pevnost týlu“ je uváděna v učení generalissima Stalina, jako jeden z pěti stálých činitelů rozhodujících o vítězství ve válce. Tento trvalý činitel by nemohl být uplatněn správně

a včas při organisaci vítězství, kdyby nebyl tyl protkán uvnitř a těsně spojen s bojujícími armádami spolehlivě pracujícími tepnami dopravní sítě. Generalissimus Stalin znovu ukazuje na význam dopravy a říká: „Co jsou nám platné včas a v dostatečném počtu vyrobené zbraně, střelivo i jiné potřeby pro bojující vojska, nebudou-li včas dodány frontě?“

Veliké úkoly ukládají dopravě i „stalinské zásady manévrování“ a soustřeďování převahy sil na zvolených směrech.

Všechno, co bylo dosud řešeno o úkolech dopravy ze zkušeností Sovětské armády, ukazuje, že úkoly dopravy, a to především železniční dopravy, vzrůstají ve strojovém údobí válek tou měrou, jak se rozvíjí technika a jak je využíváno k účelům války řady objevů z různých vědních oborů.

Tyto zkušenosti nás učí, že zájmu obrany vlasti a přípravě vítězství nad útočníkem je třeba podřídit všechny zdroje materiální, politické a morální síly země. Z toho vyplývá i pro naši železniční, automobilní a lodní dopravu úkol, podřídit všechnu svou činnost svrchovanému zájmu obrany naší vlasti. Jde o to, aby všechny druhy naší dopravy správně chápaly společný úkol, aby se na tento úkol svědomitě, organizačně, materiálně a zvláště politicky připravovaly a aby svoje dílčí zájmy řešily s hlediska společných povinností a vytvořily tak předpoklady pro správné a hospodárné využití všech možností k dosažení nejvyššího stupně pohotovosti.

Dopouštěli bychom se však velké chyby, kdybychom chápali úkoly naší dopravy jen s hlediska našich vnitrostátních zájmů. Naše doprava má ještě druhý neméně důležitý úkol, zapadající do rámce boje pokrokových sil světa proti podpalovačům nové války. Tak jako jsme hrdi na to, že jsme součástí velikého tábora míru a pokroku, a tak, jak jsme šťastni, že v tomto táboře stojí po našem boku i na našich hranicích národy vítězného Sovětského svazu i národy lidově demokratických republik Polska, Maďarska i lidově demokratické republiky Německé, tak také je třeba chápat, že naše doprava musí prakticky uskutečňovat tuto naši příslušnost k mohutnému táboru míru.

Konečně je třeba, aby si naše armáda a především její velitelský sbor uvědomil tyto závažné úkoly naší dopravy jak s hlediska nutnosti udržení provozuschopné dopravy pro život armády, tak i s hlediska udržení hospodářského života státu za války, a učinil opatření k jejímu zabezpečení.

