

ŽELEZNICE V POČÁTEČNÍM OBDOBÍ VÁLKY

Podplukovník Jaroslav Hon, podplukovník Ing. Vladimír Šťastný

Úvod

O významu železniční dopravy pro zabezpečení přípravného období a vlastní útočné nebo obranné operace bylo již hodně napsáno a stejně tak proběhlo na toto thema i mnoho diskusí. To vše nasvědčuje tomu, že problémy železniční dopravy k zabezpečení útočné a obranné operace jsou již v celku procvičeny a tím i známy.

V dnešním článku se však chceme zabývat významem železnic s hlediska otázek, které zasluhují důkladného rozboru, neboť jim dosud nebyla věnována taková péče, jaké by si svou závažností zasluhovaly. Jsou to otázky spojené s železniční dopravou v počátečním období války.

Jde o tyto otázky:

1. Úkoly železniční dopravy k zabezpečení činnosti vojsk
 - a) doplnění útvarů a svazků na plné početní stavy,
 - b) organisace přeprav spojených s vyvezením vojenského materiálu a zařízení z mírových skladů zpod nepřátelských úderů letectva a řízených střel,
 - c) materiální zabezpečení pozemních vojsk a letectva pro předpokládanou činnost,
 - d) utajení řízení a sledování vojenských přeprav po železnici.
2. Opatření nutná k zabránění využití železnic našeho státu nepřítelem.
3. Evakuace
 - a) civilního obyvatelstva,
 - b) hospodářských produktů,
 - c) závodů,
 - d) proměnných prostředků a důležitých zařízení železnic.
4. Opatření k včasnému odstranění následků nepřátelského napadení železničních objektů.

A nyní na základě vlastních úvah a dosud získaných poznatků chceme rozebrat jednotlivé body.

Úkoly železniční dopravy k zabezpečení činnosti vojsk

Úkoly železniční dopravy v počátečním období války budou velmi složité a jejich splnění bude záviset na tom, jak včas zjistí příslušné orgány velení zprávy o zámyslu nepřítele. Bude-li na provedení přípravy k odražení prvních úderů nepřítele k dispozici několik dní, budou moci orgány vojenské dopravy učinit na železnici nezbytná opatření spojená s postupným doplňováním útvarů a svazků, se soustředováním vojsk, s vyvezením vojenského materiálu a zařízení z mírových skladů zpod nepřátelských úderů letectva a řízených střel a s materiálním zabezpečením pozemních vojsk, letectva a PVOS pro předpokládanou činnost, neboť značně rozvínutá a poměrně výkonná železniční síť naší republiky umožňuje v něko-

lika dnůch přepravit značné počty osob a množství materiálu k zabezpečení činnosti vojsk v prvních dnech války.

Avšak při nenadálém napadení, s úplným překvapením, mohly by hroznadné úderý na železnici podle našeho názoru ohrozit plnění uvedených úkolů. Proto je nutno již nyní činit opatření k zabezpečení oněch úkolů za předpokladu silného rozrušení železniční sítě.

Při postupném doplňování útvarů a svazků na plné počty v době ještě před přímým napadením bude železnice schopna přepravit maximální počet doplňků, neboť přeprava se pravděpodobně bude provádět ještě po nezničených tratích a železniční doprava se bude moci plně podřídit zájmům armády. Takové přepravy budou vyžadovat vysoké organisovanosti a utajení.

Při postupném doplňování útvarů a svazků bude muset být přeprava doplňků řízena operativně zesílením vlakových souprav a zavedením mimořádných vlaků na zájmových železničních směrech tak, aby bylo co nejúčelněji a s největší hospodárností využito jak výkonnosti železnic, tak i jejího vozového a strojového parku.

Doplňky povolane dříve, ještě před přímým napadením musí být vedeny v přesné evidenci, aby nebyl zcela znehodnocen pevný plán přepravy doplňků, podle něhož se pak provádí přeprava zbývajících doplňků, a orgány vojenské dopravy musí znát, které doplňky uvedené v plánu byly již přepraveny, aby mohly včas dát požadavek k zrušení příslušných opatření, provedených k zabezpečení přeprav těchto doplňků. To zvlášť se jistě neobejde bez nejtěsnější spolupráce příslušných pracovníků štábu s orgány vojenské dopravy ať již řídicími nebo traťovými a s orgány železnic.

Při provádění doplňování útvarů a svazků po přímém napadení státu se mohou orgány vojenské dopravy i železnic řídit podle předem zpracovaného plánu, a mohlo by se proto říci, že přepravy budou probíhat i organisovaně. Avšak tu se budeme pravděpodobně setkávat s daleko většími potížemi: může docházet k vzdušným napadením, k rozrušením tratí, železničních zařízení i objektů a co je to hlavní, železnice může být daleko více zatížena i jinými vojenskými přepravami.

Bylo by možné, aby se přeprava doplňků a materiálu v tom případě prováděla po odklonových tratích. Tyto trati jsou ovšem zase zpravidla jednokolejné a méně výkonné. A dále nutno vzít v úvahu i to, že se po odklonových tratích doba přepravy doplňků a materiálu bude značně prodlužovat. Kromě toho nutno počítat s tím, že po těchto odklonových tratích mohou být v dané době prováděny jiné důležité vojenské přepravy v ucelených vlacích.

Z těchto důvodů by bylo podle našeho názoru třeba, aby se při rozrušení důležitého železničního objektu přeprava doplňků prováděla objezdem na automobilech. K zajištění takového způsobu přepravy by bylo ovšem nutné, aby místní vojenské správy v obvodu důležitých železničních uzlů a objektů měly již v miru zabezpečen dostatečný počet automobilních prostředků.

Při srovnávání obou alternativ se pochopitelně přikláníme k alternativě první, to znamená k té, kdy orgány vojenské dopravy i železnic tyto přepravy budou moci provádět ještě do doby přímého napadení státu nepřitelem. Tato alternativa by ovšem vyžadovala, aby byla do důsledku rozpra-

cována příslušnými pracovníky štábu v těsné spolupráci s orgány vojenské dopravy.

Podle našeho názoru doplnění svazků a útvarů na plné počty by bylo usnadněno, kdyby svazky a útvary, zvláště ty, které chrání západní hranice našeho státu, byly doplňovány teritoriálně. Na větší vzdálenosti by pak bylo výhodné přepravovat doplňky v některých případech i dopravními letadly. Tím by se odlehčilo železniční dopravě.

Jsou různé možnosti, z nichž jen některé uvádíme, a záleží nyní na příslušných pracovnících, jaké řešení navrhnou, aby bylo zabezpečeno provedení doplnění.

Organisace přeprav spojených s vyvezením vojenského materiálu a zařízení z mírových skladů zpod nepřátelského úderu letectva a řízených střel, jakož i materiálního zabezpečení pozemních vojsk by již nečinilo celkem potíží v práci orgánů vojenské dopravy. Tyto úkoly však předpokládají těsnou spolupráci všech složek týlu i druhů vojsk s orgány vojenské dopravy. Objem těchto přeprav ještě silněji podtrhuje význam železniční dopravy v počátečním období války.

Zvláštní a velmi závažnou otázkou budou přepravy po železnici spojené s činností letecké armády a PVOS.

Dosud se při všech cvičeních, která byla za poslední léta provedena jak na mapách, tak i v terénu, věnovalo této otázce málo pozornosti. Situace se ulehčovala tím, že se prostě konstatovalo, že letectvo je stále včas zásobeno dostatečným množstvím pohonných hmot a munice pro svou veškerou činnost. V poslední době vzhledem k vývoji a mohutnému rozvoji nových druhů letadel je třeba se touto otázkou velmi vážně zabývat. Při cvičeních bylo možno získat cenné poznatky při plnění tohoto závažného úkolu.

Letecká armáda svými požadavky na materiální zabezpečení si beze sporu bude činit nárok na velkou většinu přepravní kapacity některých železničních směrů a úseků, a to nejen v počátečním období války, ale i při podpoře útočné nebo obranné operace. Tento poznatek získali jak orgány vojenské dopravy, tak i orgány železnic a velitelství letectva, při čemž s požadavky na zabezpečení činnosti vojsk PVOS nebylo zatím vůbec počítáno. To ovšem bude vyžadovat, aby štáb letecké armády plánoval tyto přepravy včas a aby jeho rozhodnutí byla vždy konečná. Železniční dopravu totiž nelze srovnat s dopravou automobilní, při které možno naložený automobilní transport kdykoli buď vrátit nebo obrátit jiným směrem. Železniční doprava je, jak známo, řízena »železným zákonem«, t. j. grafikonem vlakové dopravy při zachování maximální bezpečnosti. K organizování provádění dopravy, zvláště v počátečním období války, bude proto třeba, aby požadavky na přepravu po železnici byly podávány přesně a včas k stanovenému termínu nebo lhůtě.

Mezi přepravami k zabezpečení činnosti letecké armády budou jistě zvláštní místo svou důležitostí zaujímat přepravy ocelových letištních drah. Svým objemem vylučují předem všechny druhy dopravy kromě železniční, neboť jedna ocelová letištní dráha bude asi 10 vojenských vlaků. Soudobé podmínky boje při značném tempu operace a spojené s tím častějším přemisťováním letišť jistě budou vyžadovat, aby byly tyto soupravy letištních drah mobilní, to znamená, aby určitá část z jejich počtu byla naložena na železničních vozech a připravena k rychlému dopravení na

místo určené velitelem letecké armády. To bude vyžadovat od orgánů vojenské i železniční dopravy, aby vlakové soupravy ložené ocelovými letištními drahami vhodně rozmístily tak, aby v krátké době po požadavku velitelství letecké armády mohly být soupravy přisunuty do žádaného prostoru, avšak jen do takového, kam bude železnice schopna je dopravit. Splnění tohoto úkolu bude do jisté míry zatížením pro železnici, neboť soupravy nebudou moci být umístěny, podle zásad soudobých podmínek boje, ve velkých stanicích, kde je dostatečné kolejové rozvití, nýbrž na několika menších stanicích, což v době provádění intensivního přísunu materiálních prostředků i evakuace způsobí železniční dopravě jisté obtíže. Proto tím více bude nutné, aby požadavky na takové přepravy byly orgánům vojenské dopravy zaslány včas, aby nedocházelo k častým změnám požadavků a aby se častěji užívalo i osobního styku plánujících orgánů velitelství letecké armády a PVOS s orgány vojenské dopravy všech stupňů.

Dalším důležitým a složitým úkolem je zabezpečení letecké armády pohonnými hmotami. Mohutný rozvoj moderních letadel nese s sebou i velkou spotřebu pohonných hmot.

A tu se vyskytuje řada otázek: Přepravovat pohonné hmoty v cisternových železničních vozech? Bude nám stačit park cisternových vozů? Bude tento provoz v soudobých podmínkách boje dost pružný? A co, když nastane případ, že nepřítel zničí důležité železniční uzly a objekty na daném železničním směru a dopravu pohonných hmot nebudeme moci provést ani po odklonových tratích?

Jsou to důležité otázky a domníváme se, že by snad všechny odpadly vyřešením potrubní dopravy pohonných hmot.

Předpokládaný objem přeprav k zabezpečení činnosti letecké armády u PVOS, který je značný, a v častých případech i jejich specifičnost nás staví před skutečnost, že by bylo účelné a nutné mít u letecké armády a PVOS, stejně jako u vševojskové armády, oddělení vojenské dopravy, a to již v míru, jehož jádrem by byli odborníci-důstojníci vojenské dopravy, kteří by v míru prostudovali a co možná vyřešili uvedené problémy.

Jsmo toho názoru, že jen tak by bylo možno zvládnout značné požadavky letectva a PVOS kladené na železnici v počátečním období války i v průběhu útočné nebo obranné operace, kdybychom již v míru byli na ně dobře připraveni a problémy nám byly již jasné.

Další velmi důležitou otázkou pro orgány vojenské dopravy, zvláště pro počáteční období války, bude utajení řízení a sledování všech vojenských přeprav.

Podle platných nařízení se musí zprávy tajného rázu podávat pojitky kódovaně, k čemuž slouží různé druhy tabulek.

Ve vojenské dopravě u orgánů všech stupňů při podávání zpráv se nejvíce hovoří o konkrétních železničních stanicích. Při tvoření nynějších tabulek nebylo pamatováno na tuto skutečnost, a tak každý název stanice se musí podávat po jednotlivých písmenech. Při různých situacích v železniční dopravě, kdy je třeba rychle a operativně řídit běh převozů a transportů, mohla by se stát nutnost utajení při podávání zpráv dnešním systémem brzdou v práci orgánů vojenské dopravy všech stupňů. Cenné poznatky na tomto poli jsme získali na cvičeních s vojsky při přezkušování jejich bojové pohotovosti.

Promítneme-li si tyto poznatky do počátečního období války, kdy je na

jedné straně opravdu nutné přísně zachovávat utajení a kdy předpokládáme, že vojenských přeprav bude nesporně mnoho, dojdeme k závěru, že je nutné, aby byla zpracována zvláštní kódová tabulka pro orgány vojenské dopravy. Tohoto úkolu se již chopili důstojníci vojenské dopravy, bude však třeba, aby specialisté v tomto oboru jim vyšli vstříc jak radou, tak i konkrétní pomocí.

Při tom při všem stále zůstává otevřen problém utajení při provádění vojenských přeprav u provozních orgánů železnic, neboť ty by velmi těžko mohly při své práci a s přihlédnutím k dodržování maximální bezpečnosti v dopravě podávat zprávy a rozkazy kódovaně.

Otázka utajení při provádění vojenských přeprav musí být řešena odpovědnými pracovníky. Funkcionáři vojenské dopravy dají k tomu všechny své zkušenosti a znalosti.

Opatření nutná k zabránění využití železnic našeho státu nepřítelem

V počátečním období války, kterou se nepřítel bude snažit zahájit tak, aby co nejvíce využil momentu překvapení, bude oboustranně otázka včasného dopravení sil a prostředků pravděpodobně jednou z rozhodujících.

Agresor bude proto veden snahou zmocnit se komunikační sítě co možná neporušené, aby tak mohl v krátké době doplnit zásoby svých vojsk, které se vzdálily od základen, jakož i přemístit základny blíže k útočícím vojskům. V opačném případě nemůže být úspěch usnadněný momentem překvapení považován samým nepřítelem za trvalý. Tuto skutečnost nelze vyvrátit ani tvrzením, že nepřítel počítá v soudobé operaci do značné míry se zásobováním útočících vojsk vzduchem. Vzdušným zásobováním vojsk vzhledem na množství materiálu a těžkou bojovou techniku, kterou musí být vojska doplňována, je zatím řešena nepatrná část uvedené problematiky. Základními komunikacemi na evropském válečném území zůstávají na kratší vzdálenost, t. j. ve vojskovém a armádním týlu silnice, ve frontovém a hlubokém týlu železnice.

Odlehlost výrobních základen nepřítele, který bude do značné míry zásobován válečným materiálem ze zámoří, určuje závislost jeho zásobovacího systému na železnici. Proto vojenská doprava má neobyčejný zájem na získání poznatků o nepřátelské železniční síti, aby ji mohla správně zhodnotit a poskytnout velení přesné údaje o tom, které železniční objekty nutno vyřadit a tím citelně ohrozit zásobování nepřátelských vojsk.

Neméně důležitou otázkou s hlediska zvýšení obranyschopnosti naší vlasti je včasné provedení operačních zátarasů na železnici.

Zničení důležitých železničních objektů by mohlo mít značný vliv na zásobování vojsk nepřítele a tím na jeho pronikání vpřed. Při uplynulém cvičení byly řešeny problémy v provedení operačních zátarasů, a to jak s hlediska jeho zabezpečení lidmi, tak i s hlediska velení.

Vzhledem k tomu, že prováděcí lhůty mohou být při nenadálém napadení našeho státu nepřítelem neobyčejně krátké, nebude možno pro tento případ uvažovat o použití železničního vojska a ženijních jednotek divisi chránících státní hranice.

Podle našeho názoru by však bylo možno použít vojsk Pohraniční stráže, a to ke střežení nevýbušných zátarasů. K vlastnímu provedení operačních zátarasů na železnici by mohlo být použito zaměstnanců příslušných orga-

nisací stavebně udržovací služby železnic, kterým by k tomu účelu mohl být dán příslušný výcvik a kteří by jako pomocné síly pod vedením zkušených instruktorů z řad ozbrojených složek plnili uložené úkoly.

Z uvedených důvodů bude nutné, aby základní byl uzlový způsob ničení, neboť je rychlejší a vyžaduje méně sil a prostředků. Jednotlivá pásma zatarasení bude nutno plánovat ve dvou alternativách:

1. ničit jen železniční mosty a tunely,
2. ničit mosty, tunely a uzly.

Železniční mosty a tunely, nebudou-li vybaveny zvláštními zařízeními, bude účelné ničit soustředěnými náložemi dopravenými na konstrukci kolejovým vozidlem (a na tomto vozidle odpálenými), neboť tento způsob nebude vyžadovat vysoké odbornosti provádějících a bude časově výhodný, i když spotřeba trhavin při tomto způsobu několikanásobně vzroste.

Hlavní zásadou při ničení železničních uzlů bude úplné znemožnění všech výjezdů v dostatečné délce a zaminování objektovými a protivlakovými minami.

Zpracování plánu provedení na základě pokynů velení armády a jeho materiálně technické zabezpečení musí být podle našeho názoru úkolem velitelství příslušného vojenského okruhu. Výpisy z tohoto plánu musí být zaslány též velitelům těch divisí, které chrání státní hranice nebo jsou dislokovány v uvažovaném pásmu zatarasení. Ti prostřednictvím svých ženižních náčelníků musí učinit opatření k jeho realizaci. U objektů a uzlů ležících mimo prostor těchto divisí bude nutno přenést tuto povinnost přímo na velitelství příslušného vojenského okruhu.

Evakuace

Evakuaci nebudeme podrobně rozbírat, neboť řešit tuto otázku přísluší jiným složkám. Chceme jenom upozornit na závažnost této otázky, jak se ona jeví nám, pracovníkům vojenské dopravy.

K provedení evakuace po železnici bude třeba značného počtu železničních vozů všech řad, lokomotiv i železničního personálu. Uvážíme-li, že evakuace bude s největší pravděpodobností probíhat současně s vojenskými přepravami (přepravy doplňků, operační a zásobovací přepravy), pro které musí být přednostně připraveny vlakové soupravy s příslušnými železničními zaměstnanci, bude nutné, aby již nyní v míru, a to v době co možná nejkratší, bylo stanoveno: co se bude evakuovat, z kterých okresů, objem evakuovaných předmětů a doba. Bez tohoto rozhodnutí představitelů odpovědných ministerstev a orgánů státní moci nebude s to ministerstvo dopravy náležitostmi zabezpečit provedení plynulé evakuace, a co je nejdůležitější s hlediska obrany státu, nemůže ministerstvo dopravy již v míru zabezpečit různými opatřeními ať organizačními nebo investičními vojenské přepravy plánované k počátečnímu období války.

Mohlo by se říci, že by se ministerstvo národní obrany touto otázkou nemuselo zabývat, že stačí odevzdat příslušné požadavky ministerstvu dopravy k zabezpečení. Skutečnost však vypadá jinak. Mohlo by se stát, že by se při požadování zvýšeného nároku na odsun nedostávalo třeba prostředků pro vojenské přepravy, že by tím došlo k narušení plánu velení, což by mohlo mít své následky. Dále je třeba mít stále na zřeteli tu skutečnost, že nikdy nebude dostatek proměnných prostředků v dopravě, a tu je nutné přesně zkalkulovat hospodárné využití souprav použitých pro vojenské pře-

pravy v pravděpodobném směru východ—západ k evakuačním přepravám západ—východ.

To jsou hlavní důvody, proč se ministerstvo národní obrany zajímá o to, aby příslušní činitelé stanovili rozměry a doby předpokládané evakuace, aby se tak ministerstvo dopravy mohlo připravit na splnění svých odpovědných úkolů v počátečním období války.

Opatření k včasnému odstranění následků nepřátelského napadení železničních objektů

V soudobé válce daleko více než v předešlých budou železniční objekty předmětem napadení nepřátelským letectvem, a to ať přímo nebo nepřímo. Přímým napadením nutno rozumět útok nepřátelského letectva ať klasickými zbraněmi nebo zbraněmi hromadného ničení výhradně na železniční stanice, mosty nebo jiné objekty důležité pro nerušený železniční provoz. Za nepřímé napadení lze považovat takové, které nastane po nepřátelském útoku zbraněmi hromadného ničení na politická nebo průmyslová střediska našeho státu. Vzhledem k tomu, že na naší železniční síti jsou velké železniční uzly zároveň důležitými politickými nebo průmyslovými středisky, je jasné, že napadením těchto středisek budou asi vyřazeny z provozu železniční uzly.

V počátečním období války bude silná železniční přeprava s cílem zabezpečit nedotknutelnost našich státních hranic. Proto je třeba i v míru se zaměřit k zajištění sil a prostředků k tomu, aby úderů nepřátelského letectva nebyla ochromena naše železniční doprava, aby následky nepřátelských leteckých úderů byly co možná v nejkratší době odstraněny.

Aby mohlo ministerstvo dopravy zabezpečit pohotovou likvidaci následků nepřátelského napadení alespoň v nejnutnější míře (t. j. zajistit průjezd vlaků a uvedení nezbytných kolejových, provozních a vozebních zařízení do funkce), musí mít organisovány ve svém, po případě v jiných resortech, zvláštní jednotky, provozní organisace a j. a jednotky železničního vojska. Tyto jednotky a organisace musí být mobilní a schopné pohybu po kolejích nebo po silnici a sloužit technickému zabezpečení nejvýznamnějších úseků a objektů železniční sítě, po případě organisování provozu na obnovených železnicích.

Jsmě toho mínění, a je to nakonec žádoucí, aby při reorganisaci těchto jednotek a organisací bylo čerpáno z bohatých zkušeností a praxe obdobných jednotek Sovětského svazu, které za Veliké vlastenecké války sehrály významnou úlohu a velkým dílem přispěly k slavnému vítězství Sovětské armády, aby i u nás byly zformovány zvláštní jednotky v přijatelném počtu, s dostatkem sil a prostředků, aby se jejich možnosti technického zabezpečení přiblížily ověřené praxi ministerstva dopravy Sovětského svazu.

Tuto nutnost potvrzuje i skutečnost, že naše železniční síť je daleko hustší, technicky složitější a pravděpodobnost přímého úderu nepřítele na naše železnice je mnohonásobně větší.

Závěr

Tímto krátkým článkem jsme chtěli ukázat na složitost práce železnic v počátečním období války a pokusili jsme se i naznačit cestu, co je třeba učinit k splnění těchto závažných a odpovědných úkolů.