

PŘÍSPĚVEK K ŘEŠENÍ PROBLÉMU POHYBLIVOSTI ARMÁDNÍ ZÁSOBOVACÍ ZÁKLADNY

Kandidát vojenských věd podplukovník Bohumír Oliva

V naší armádě se v současné době hojně diskutuje otázka zvýšení pohyblivosti armádního týlu jako základní podmínky nepřetržitého materiálního, zdravotnického a technického zabezpečení vojsk. Pro svou nespornou důležitost byla tato otázka také jedním z hlavních problémů, které měla vyřešit vědecká konference hlavního týlu. Pojmem pohyblivosti armádního týlu rozumíme zvýšení pohyblivosti hlavních armádních týlových zařízení, jakými jsou např. armádní nemocniční základna, armádní zásobovací základna a armádní dílenská zařízení. Ve svém příspěvku se budu zabývat problematikou pohyblivosti armádní zásobovací základny (AZZ).

Doposud se k řešení této otázky přistupuje většinou tak, že se řeší jen formální stránka věci, tj. manévr AZZ.

Manévr AZZ je řešen např. vyčleněním (v útočné operaci) vždy po dvou dnech boje čelního oddělení armádní zásobovací základny (ČOAZZ).

Takto postupně rozvíňovaná ČOAZZ jsou současně postupným přemísťováním AZZ. Podle jiných názorů je doporučováno rozvíňovat vždy po dvou dnech boje dvě ČOAZZ členěná do šířky. Zároveň s jejich přemísťováním by se posunovala též zadní hranice armádního týlu, čímž by byly vytvořeny výhodné podmínky, zvláště po stránce obsluhy komunikací a zkracování vzdáleností přísunu mezi armádními sklady a sklady svazků.

V další skupině názorů jde o přiblížení frontových skladů nebo jejich oddělení k zadní hranici armádního týlu. Při tom tato oddělení frontových skladů jsou pojímána jako zařízení značně pohyblivá a v podstatě zdvojující AZZ. Jejich přiblížení je chápáno jen prostorově.

Jak je vidět, panuje v názorech na pohyblivost AZZ různorodost a není jednotného chápání této otázky a domnívám se, že se ani vědecké konferenci hlavního týlu vyřešení této otázky v plném rozsahu nepodařilo. Protože otázku pohyblivosti AZZ nelze vyřešit jedním článkem na několika stránkách, ani to není úkol krátkodobý, hodlám ve svém příspěvku naznačit jen cesty, jimiž by se měl ubírat vědecký výzkum, aby bylo dosaženo správného řešení odpovídajícího jak požadavkům soudobých operací, tak i možnostem týlu.

Podle mého názoru nelze řešit pohyblivost AZZ jenom hledáním nových forem manévru, ani nelze přesunovat tíhu zabezpečení zcela na týl frontu. Nejdříve je třeba vyřešit otázky, které souvisí s příčinami omezené pohyblivosti AZZ, a pak řešit manévr. Aby bylo možno zachovat tento postup, je nezbytné podrobněji si všimnout objektivních reálně existujících překážek, hledat možnosti a způsoby jejich změn anebo odstranění a pak teprve přistoupit k řešení manévru AZZ.

Základním úkolem týlu je dopravit potřebné množství a druh zásob v pravý čas na pravé místo. Aby účinek tohoto základního zákona se mohl v plném rozsahu projevit a aby ho mohlo být plně využito, je v našich stejně jako v jiných ozbrojených silách vytvořen určitý systém zásobování.

který tvoří vzájemně na sebe navazující řetěz, jímž procházejí všechny zásoby od místa výroby až k místu spotřeby. V tomto řetězu má důležitou úlohu AZZ, o níž říkáme, že je nejdůležitějším článkem v systému zásobování armádního týlu. AZZ je dopravním uzlem, v němž se stýkají různé druhy dopravy. V prostoru AZZ dochází ke styku frontového úseku přísunu s armádním úsekem přísunu. Zásoby dopravené prostředky frontu jsou překládány na dopravní prostředky armády nebo vykládány do armádních skladů a dopravují se dále do vojskového týlu. Je pochopitelné, že za nynějšího stavu techniky není možno učinit z AZZ jen překládací stanici, kde by docházelo výhradně k překládání zásob z jedné prostředků na druhé. Není to ani možné, protože by při takové organizaci přísunu (s dosavadní dopravní technikou) nebylo možno zaručit nepřetržitost zabezpečování vojsk v tom případě, kdyby se nepříteli podařilo narušit činnost dopravy v nadřazeném, tj. frontovém úseku přísunu.

Naš pravděpodobný nepřítel v celku reálně odhaduje důležitost a význam týlu a ve své strategii i taktice pojímá jako jeden z důležitých úkolů lektectva a řízených střel spojených s použitím zbraní hromadného ničení znemožnění práce týlu („isolace bojiště“), a to zejména dopravy všech druhů. Proto je nutno vždy počítat s tím, že týl a jeho zařízení budou v budoucnosti velmi často cílem útoků všech druhů bojových prostředků nepřítel. Z toho vyplývá, že musíme být připraveni na to, že v jednotlivých člancích celého systému přísunu, který je v podstatě systémem dopravním, bude docházet k poruchám. Avšak vojska musí být zabezpečována nepřetržitě. Vojska tyto poruchy v zásobovacím systému nesmějí pocítit, protože by jinak nebylo v pravý čas potřebnými zásobami zabezpečeno splnění jejich taktického nebo operačního úkolu. Je proto jasné, že v každém článku celého řetězu zásobování musí být udržovány určité zásoby materiálu, kterých by mohlo být použito k včasnému zásobování vojsk, a to za jakékoli situace. Výše těchto zásob je na různých stupních různá a závisí na možnostech jejich včasného obnovení starším náčelníkem. Výše těchto zásob vyjádřená v tunách závisí nejen na stupni příslušného zásobovacího článku, ale i na výkonnosti dopravy dané především druhem použité techniky, jakož i vzdáleností jednotlivých zásobovacích článků od sebe. Tak např. na stupni vojskového týlu jsou udržovány zásoby umožňující zabezpečit v průměru tři dny boje. Je tomu tak především proto, že se u jednotek a útvarů nejcitlivěji projeví výkyvy v denní spotřebě a že tu je doplňování zásob nejobtížnější. Proto u jednotek, útvarů a svazků je udržována zásoba přibližně vždy na jeden den boje, a to na každém stupni. Svazky prvního sledu bojují v nejrůznějších podmínkách terénních a taktických, a proto musí mít určitou materiální soběstačnost a samostatnost. Z toho hlediska byly stanoveny takové normy pohyblivých zásob u jednotek, útvarů a svazků, které by zabezpečovaly nepřetržitost v zabezpečování bojové činnosti vojsk. Tyto normy byly ověřeny zkušenostmi z Veliké vlastenecké války a jsou v naší armádě všeobecně v současných podmínkách uznávány. Uvažuje se nejvýše o změnách v jejich rozložení, a to především ve zvýšení zásob u vozidla, muže a zbraně, protože vlivem vývoje techniky tu nastaly podmínky k provedení těchto změn zvyšujících materiální soběstačnost jednotek. Tímto způsobem je možno provést určité změny ve složení vezených zásob u svazků s cílem zkrátit proudy týlu a dosáhnout tak úspory vozidel a tím i personálu, PHM, dopravní a opravá-

renské techniky apod. Zvláštností zásob vojskového týlu je, že jsou vzhledem k svému relativně malému objemu tonáže plně pohyblivé. To je jejich velkou předností, odpovídající plně potřebám soudobého boje.

Jinak se však jeví otázka pohyblivosti zásob u armádního týlu.

Je požadováno a znovu bylo potvrzeno vědeckou konferencí hlavního týlu, že v armádním týlu mají být udržovány zásoby na 2 až 3 dny boje. Výše těchto zásob nebyla dosud nijak blíže zdůvodněna. Vyjdeme-li z tohoto předpokladu a z předpokladu, že váha kalkulačních jednotek armády činí u munice 1 p/p 10000 t, u PHM 1 n 3600 t, u proviantu 1 ddp 300 t, dojdeme k tomuto výsledku:

	Za 2 dny	Za 3 dny
— munice (denní spotřeba 0,3 p/p)	6000 t	9000 t
— PHM (denní spotřeba 0,3 n)	2160 t	3240 t
— proviant (denní spotřeba 1 ddp)	600 t	900 t
Celkem hlavní druhy materiálu	8760 t	13140 t
Ostatní materiál 15 %	1320 t	2000 t
Celkem v AZZ	10080 t	15140 t

Je nasnadě, že je-li možno udržovat ve vojskovém týlu zásoby pohyblivými, je to naprosto nemožné v armádním týlu. Dopravní prostředky armádního týlu jsou propočteny na denní objem přísunu z AZZ do vojskového týlu. Tento objem činí průměrně 4000 t. K tomu, aby AZZ byla pohyblivá, bylo by třeba jedním koloběhem přepravit všechny zásoby v AZZ, tj. 10100—15200 t (kromě vnitřního zařízení skladů). Převedeno na auta o nosnosti 10 t představuje toto množství 1010 až 1520 aut. Z toho vyplývá, že by požadavek vybavit armádní týl dopravními prostředky na celý objem přechodných zásob nejen přesáhl ekonomické možnosti kteréhokoli státu, ale je i nesprávná, protože nezabezpečuje jejich plné využití.

Kromě toho, co již bylo uvedeno, je třeba si ještě všimnout problému armádních skladů. Dospěli jsme k závěru, že v AZZ musí být udržovány určité zásoby. Tyto zásoby musí být někde uloženy, obhospodařovány, chráněny před vlivem povětrnosti a před činností nepřítele. K tomuto cíli je AZZ vybavena určitým počtem skladů. Každý jednotlivý sklad má řadu vnitřního zařízení, které potřebuje k plnění svého poslání. K tomuto zařízení patří např. obalový materiál, stanový materiál, různé regály, polní nábytek, bedny apod. O tonáži tohoto vnitřního zařízení skladů nám dává zatím jedinou představu článek generálmajora Slabého, uveřejněný ve Sborníku týlu a zásobování čís. 2/1957. Podle tohoto článku je třeba k přísunu vnitřního zařízení skladů AZZ 530 vagonů.

Z uvedených skutečností můžeme vyvodit tento dílčí závěr:

Základními objektivními příčinami omezené pohyblivosti AZZ je nutnost udržovat v AZZ určité přechodné zásoby, které svou tonáží jsou velmi objemné a které nelze naráz přepravit jedním koloběhem. Další důvod omezené pohyblivosti AZZ je ve vybavení armádních skladů početným a těžkopádným vnitřním zařízením.

Je nesporné, že chceme-li relativně zvýšit pohyblivost AZZ, musíme nejdříve podrobit oba základní elementy, které ji činí nepohyblivou, rozboru z hlediska potřeb soudobého boje a s přihlédnutím k soudobé, a to zejména dopravní technice. Podaří-li se vyřešit některý z těchto prvků, teprve pak budou vytvořeny podmínky pro hledání nových zdůvodněných forem manévru AZZ.

Problém přechodných zásob v AZZ

Hlavním cílem přechodných zásob udržovaných v armádních skladech je zabezpečit nepřetržitost zásobování vojsk armády, dojde-li ve frontovém úseku přísunu k poruchám. Dále mají přechodné zásoby armády za účel krytí výkyvy ve spotřebě u jednotlivých svazků, k nimž v průběhu boje vždy dochází. Zevšeobecně — přechodné zásoby jsou základním předpokladem k udržení určité materiální soběstačnosti armády. Rozhodující úlohu nyní má určení jejich výše. Podle zkušeností z Veliké vlastenecké války byly v AZZ udržovány přechodné zásoby ve výši asi 1 až 1,5 p/p munice, 1 až 2 n PHM a 10 dd potravin. Kromě toho byly udržovány další zásoby ostatního materiálu ve skladech druhů vojsk. Výše těchto zásob se pohybovala v rozmezí 15 až 20 % tonáže hlavních druhů materiálu. Jak je zřejmo, byly ve skladech AZZ během Veliké vlastenecké války udržovány zásoby průměrně na 5 dní boje. Ovšem tehdy byly jiné dopravní podmínky, než je tomu dnes. Hlavní tíha přísunu do armádních skladů spočívala na železniční dopravě, která na tomto stupni měla rozhodující úlohu. Z toho důvodu se také jakékoli narušení železniční dopravy přímo odrazilo na stavu zásobování vojsk, která až do doby obnovení železničního provozu žila z přechodných zásob dříve soustředěných v AZZ. Dnes se však podmínky soustřeďování materiálu podstatně změnily.

Základní příčiny těchto změn jsou jednak v rozšíření možností působení nepřítele na týl, jednak v rostoucí mechanisaci a motorisaci vojsk.

Nové, čím dále tím ničivější druhy bojových prostředků vyžadují oproštění týlu od závislosti výhradně na železniční dopravě, která se stala zranitelnější. Rovněž rostoucí pohyblivost vojsk vyžaduje pohyblivější a pružnější týl. Proto i soudobý týl je postupně motorisován. Tím se vytvářejí předpoklady k provedení dalších změn v jeho organisaci a činnosti a mezi jiným též k provedení revise výše přechodných zásob udržovaných ve skladech AZZ.

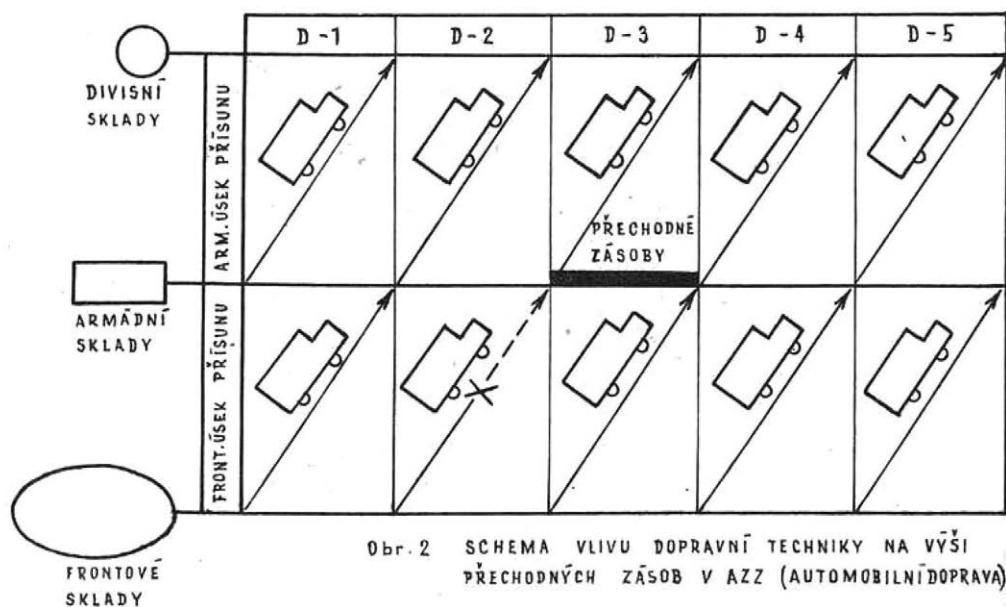
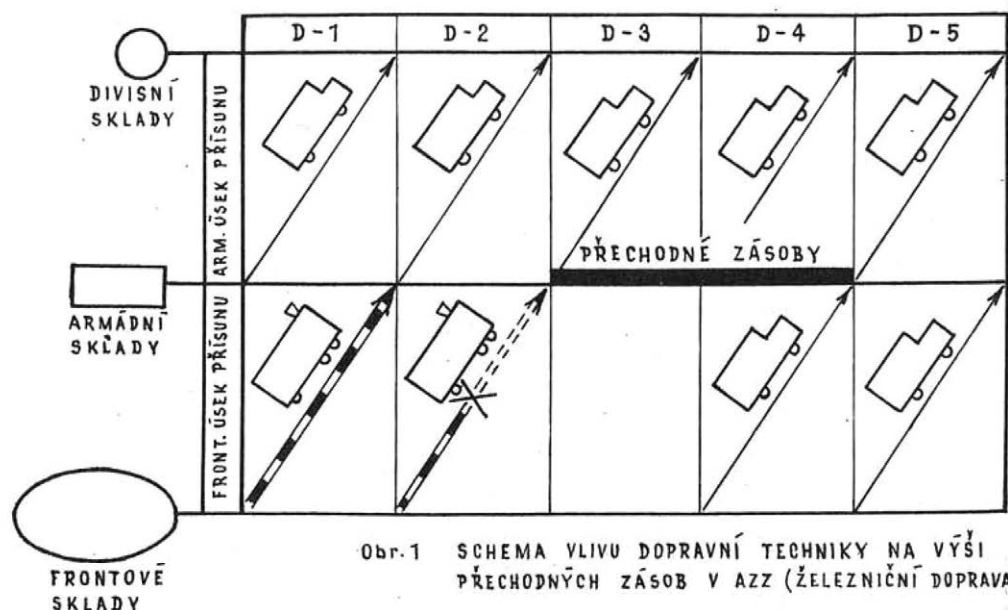
Jak již bylo uvedeno, zásobování vojsk v poli je prováděno určitým systémem zásobovacích článků vzájemně na sebe navazujících. Na styku dvou na sebe vzájemně navazujících článků jsou vytvářeny sklady materiálu. Na výši zásob v těchto skladech má vliv především možnost jejich doplňování nadřazeným článkem přísunu. Stejně tak je tomu i u výše přechodných zásob v AZZ.

V současné době se na frontovém úseku přísunu předpokládá rozsáhle využívat takových druhů dopravy, jako je automobilní, potrubní, vzdušná. Kromě toho je však nespornou skutečností, že železniční přísun z frontu do AZZ, i když ztratil na svém významu, je nadále důležitým druhem přísunu, a že armádní sklady budou proto rozvíjeny na vhodném železničním úseku. Tato skutečnost je zdůvodněna tím, že pravděpodobné válčiště má bohatě rozvinutou železniční síť, která nemůže být zcela zničena ne-

přítelem. Nepřítel může soustředit své úsilí na ztížení nebo ochromení výkonnosti např. jen jednoho směru, kde může dosáhnout podstatného snížení nebo i naprostého vyřazení dopravy. Ale není možné, aby stejného účinku dosáhl v celém pásmu činnosti frontu, kde je možno za každou armádou vést nejméně jeden, někdy dva vhodné směry. Avšak na druhé straně zdokonalení válečné techniky, jako jsou např. řízené střely, umožní ničit určité důležité objekty na železniční síti, a tak na omezenou dobu vyřadit daný směr z provozu. Na druhé straně je však třeba mít na zřeteli, že front má možnost volby vhodného objezdu (odklonu) nebo provedení jiného manévru v dopravě, jakou je např. využití k zásobování dvou armád zásobovací základny té armády, k níž byl železniční směr zachován neporušený. Do doby opravení poškozeného železničního směru musí mít front možnost organisovat náhradní automobilní dopravu. Z toho vyplývá, že i v současných podmínkách nemůže dojít k déle trvajícimu naprostému přerušení přísunu z týlu frontu do AZZ. O ohrožení automobilní dopravy nemůže být řeči, protože bohatost rozvíti silniční síť spolu s technickými vlastnostmi automobilních dopravních prostředků umožňuje vždy nejen rychlé vyhledání objížděk, ale i jízdu po podřadných cestách a podle potřeby i terénem. Kromě toho je třeba vzít v úvahu, že front bude mít k dispozici tolik dopravních prostředků, aby mohl organisovat k jedné nebo i více armádám svého operačního učenění výhradně automobilní dopravu. Z těchto předpokladů je nutno vycházet při posuzování výše přechodných zásob, které musí být nezbytně udržovány v armádních skladech AZZ, aby bylo zabezpečeno nepřetržité zásobování vojsk armády.

Odvodíme-li výši přechodných zásob, které za jakékoli situace musí být udržovány ve skladech AZZ s přihlédnutím na druh použité dopravy a na možnosti působení nepřítele na ni, dojdeme k výsledkům, jak znázorňuje obr. 1 a 2.

V prvním případě (obr. 1) předpokládáme, že dojde k přerušení železničního směru mezi FZZ a AZZ a že front musí organisovat náhradní automobilní dopravu do té doby, než železniční směr bude učiněn opět schopným provozu. Vzdálenost frontových skladů od armádních skladů může činit nejvýše jednodenní výkonnost automobilních dopravních prostředků. Na organisaci tohoto nově zaváděného náhradního druhu dopravy mezi frontem a AZZ je třeba počítat rovněž jeden den. Tak dojdeme k celkovému výsledku dvou dní. Z toho vyplývá, že přísun od frontu může být přerušen nejvýše na dva dny, a to za velmi nepříznivých podmínek. Bude-li k armádě organisována frontem výhradně automobilní doprava (obr. 2), může toto přerušení přísunu trvat nejvýše jeden den nebo i kratší dobu. A tak dospíváme k závěru, že by v AZZ měly být udržovány ne dvoudenní až třídnenní zásoby materiálu všech druhů, které jsou jednou z hlavních příčin nepohyblivosti AZZ, ale zásoby jednodenní až dvoudenní. Skutečná výše těchto zásob bude záviset na konkrétní situaci. Bude v každé jednotlivé operaci určována velitelem armády na návrh náčelníka týlu armády, a to vždy podle úkolu armády a podle komunikačních podmínek. V některých případech může výši přechodných zásob v AZZ určit přímo velitel frontu. Bude to zejména v situacích, kdy armáda bude plnit samostatný úkol nebo kdy bude na vedlejším směru činnosti frontu nebo kdy na frontovém úseku přísunu nastane tíživá dopravní situace.





Přijmeme-li zásadu, že v armádních skladech budou udržovány přechodné zásoby na 1 až 2 dny, činila by jejich výše, vyjádřeno v tunách:

	a) při jednodenních zásobách	b) při dvoudenních zásobách
munice	0,3 p/p — 3000 t	0,6 p/p — 6000 t
PHM	0,3 n — 1200 t	0,6 n — 2400 t
proviant	1 dd — 300 t	2 dd — 600 t
celkem hlavní druhy materiálu	4500 t	9000 t

K tomu je ovšem třeba připočíst ještě zásoby ostatního materiálu (ženijního, chemického atd.). Tyto zásoby ve Veliké vlastenecké válce činily 15—20 % hlavních druhů materiálu.

Poněvadž však vzrostly požadavky na spotřebu zejména automobilního a tankového materiálu (s růstem motorisace a mechanisace vojsk), ženijního materiálu, jakož i na spotřebu chemického materiálu (vzhledem k používání zbraní hromadného ničení nepřitelem), je možno nyní odhadnout celkovou spotřebu tohoto materiálu na 25 % hlavních druhů materiálu. Měla by tedy tonáž ostatního materiálu činit:

	a) při jednodenních zásobách v AZZ	b) při dvoudenních zásobách v AZZ
25 %	1100 t	2200 t

Doposud se však uvádí, že sklady druhů vojsk udržují tuto výši zásob:

výstrojní	500 t,
chemický	1200 t,
automobilní	1200 t,
tankový	350 t,
ženijní materiál	80 t,
ženijní munice	70 t,
politickoosvětový materiál	10 t,
topografické mapy	30 t,
zdravotnický	150 t,
spojovací	200 t,
celkem	3800 t.

Při propočtu procentního poměru k zásobám hlavních druhů materiálu dojdeme k výsledku, že ostatní materiál činí

	a) při jednodenních zásobách v AZZ	b) při dvoudenních zásobách v AZZ
	84,4 %	42,2 %
	(tj. 3800 t k 4500 t)	(tj. 3800 t k 9000 t)
při dodržení zásady 25 % poměru se jeví rozdíl — více		
o	2700 t (3800—1100 t)	1600 t (3800—2200)

Z uvedeného propočtu plyne, že výše zásob materiálu druhů vojsk, jež má být udržována v armádních skladech, daleko převyšuje požadovanou

jednodenní nebo dvoudenní normu. Rozdíl mezi plánovanou a skutečnou výší zásob je velký (1600 až 2700 t). Bylo by proto žádoucí provést k odlehčení AZZ revisi základních norem zásob v armádních skladech druhů vojsk. Kromě toho se v základních normách zásob jednotlivých druhů vojsk jeví značné rozdíly. Je těžko pochopitelné, aby např. základní norma armádního chemického skladu činila 1200 t a naproti tomu základní norma tankového skladu 350 t a u obou ženijních skladů (ženijního materiálu a ženijní munice) dokonce jen 150 t. Na první pohled je zřejmé, že stanovení základních norem nebylo provedeno na jednotné bási společné pro všechny armádní sklady, a že je žádoucí přezkoušet dosud udávané základní normy.

Je nasnadě, že tuto otázku může řešit jedině hlavní týl jako orgán koordinující činnost jednotlivých druhů vojsk po týlové stránce. Na základě podkladů vydaných hlavním týlem by měly jednotlivé druhy vojsk provést propočet výše základních norem zásob ve svých armádních skladech. Za základ by měla být vzata dvoudenní norma a nikoli celková potřeba pro operaci. Není možno požadovat, aby armáda při zahájení operace měla všechny zásoby na splnění svého úkolu. Je třeba počítat s tím, že přísun od frontu bude pokračovat i v průběhu operace a že každodenní spotřeba bude kryta přísunem z hloubky.

Problém vnitřního zařízení armádních skladů

Ke studiu tohoto problému je dosud jediným pramenem článek generál-majora Josefa Slabého, uveřejněný ve Sborníku časopisu Týl a zásobování čís. 2/1957. Podle tohoto článku představuje vnitřní zařízení:

Armádní sklad	Tun	Vagonů
dělostřelecký muniční	220	22
PHM	140	14
dělostřelecký smíšený	2400	240
proviant	160	16
ženijní	210	21
ženijní munice	210	21
výstrojní	60	6
zdravotnický	100	10
chemický	80	8
tankový	130	13
automobilní	100	10
spojovací	70	7
politickoosvětový	30	3
topografické mapy	150	15
kořistní		
velitelství a organické útvary AZZ	1210	121
Celkem	5270	527

Za předpokladu, že se tonáž vnitřního zařízení skladů AZZ vztahuje na dřívější AZZ, která udržovala zásoby na 2 až 5 dnů boje, bude možno při nově navrhované výši přechodných zásob (1 až 2 dny boje) úměrně snížit i tonáž vnitřního zařízení o $\frac{1}{2}$, tj. na 2650 t. I takto snížené vnitřní zařízení má vysokou tonáž dosahující 25 až 50 % celkové nově navrhované tonáže přechodných zásob v armádních skladech. Takový zjev je jistě nezdravý a vyžaduje důkladného přezkoušení a revise. Stejně tak jako u výše přechodných zásob ve skladech druhů vojsk i tu by bylo třeba koordinující činnosti hlavního týlu, který by měl ve spolupráci s ostatními zainteresovanými složkami přezkoušet vhodnost a nutnost vnitřního zařízení jednotlivých skladů. U některých skladů, jako je např. sklad PHM, bylo by možno tuto otázku řešit zavedením sedlových vozů s cisternovými návěsy. AZZ se přemísťuje vesměs po dobrých silnicích, a tak by bylo možno použít velkotonážních cisteren nebo jiných návěsů s přívěsy. Takovým vhodným sedlovým vozem je např. NT 138, pro nějž je konstruována návěsná cisterna na 16000 l a je možno zapojit ještě přívěs o 7000 l. Obdobně by bylo možno i pro ostatní sklady zavést sedlové vozy, které by sloužily k převážení jejich vnitřního zařízení a personálu. V době, kdy je AZZ rozvinuta, byly by tyto sedlové vozy soustředěny pod velením náčelníka AZZ a sloužily by pro účely vnitřní dopravy v AZZ.

Perspektivy manévru AZZ

Posuzujeme-li problém pohyblivosti AZZ, musíme mít vždy na zřeteli, že je zcela vyloučeno dosáhnout plně pohyblivosti AZZ, jak je tomu např. u skladů vojskového týlu. Je však možno zvýšit pohyblivost AZZ, a to tak, že bude provedena důsledná revise zásob, které mají být ve skladech AZZ udržovány, jakož i revise vnitřního zařízení jednotlivých armádních skladů. Pohyblivosti AZZ je třeba rozumět tak, aby bylo možno materiál a sklady přepravit ke konci armádní útočné operace a rozvinout je co nejblíže za vojsky, a to bez ohledu na železnici. Přitom nesmí být narušena zásada udržování přechodných zásob, které jsou nezbytným činitelem a základní podmínkou udržení plynulosti a nepřetržitosti zásobování vojsk armády. Podstatou otázky pohyblivosti AZZ tedy je nezávislost AZZ na železnici. Přitom by mohla být přemístěna dvěma až třemi koloběhy armádních dopravních prostředků.

Splněním uvedených předpokladů, tj. stanovením a úpravou výše přechodných zásob v armádních skladech a jejich vybavením dopravními prostředky pro přepravu vnitřního zařízení a personálu skladů, budou vytvořeny podmínky pro zkoumání možností nových forem manévru AZZ. Přitom je třeba vzít v úvahu též možnosti nové dopravní techniky i možnosti zavedení nových druhů dopravy do armádního úseku přísunu.

Budou-li armádní sklady (myšleno bez materiálu) plně pohyblivé, bude možno jimi organicky vybavit armádu již v prostorech soustředění a plynule je přemísťovat v průběhu operace. Každý sklad by bylo třeba vybavit tak, aby mohl v průběhu operace rozvinout dvě oddělení.

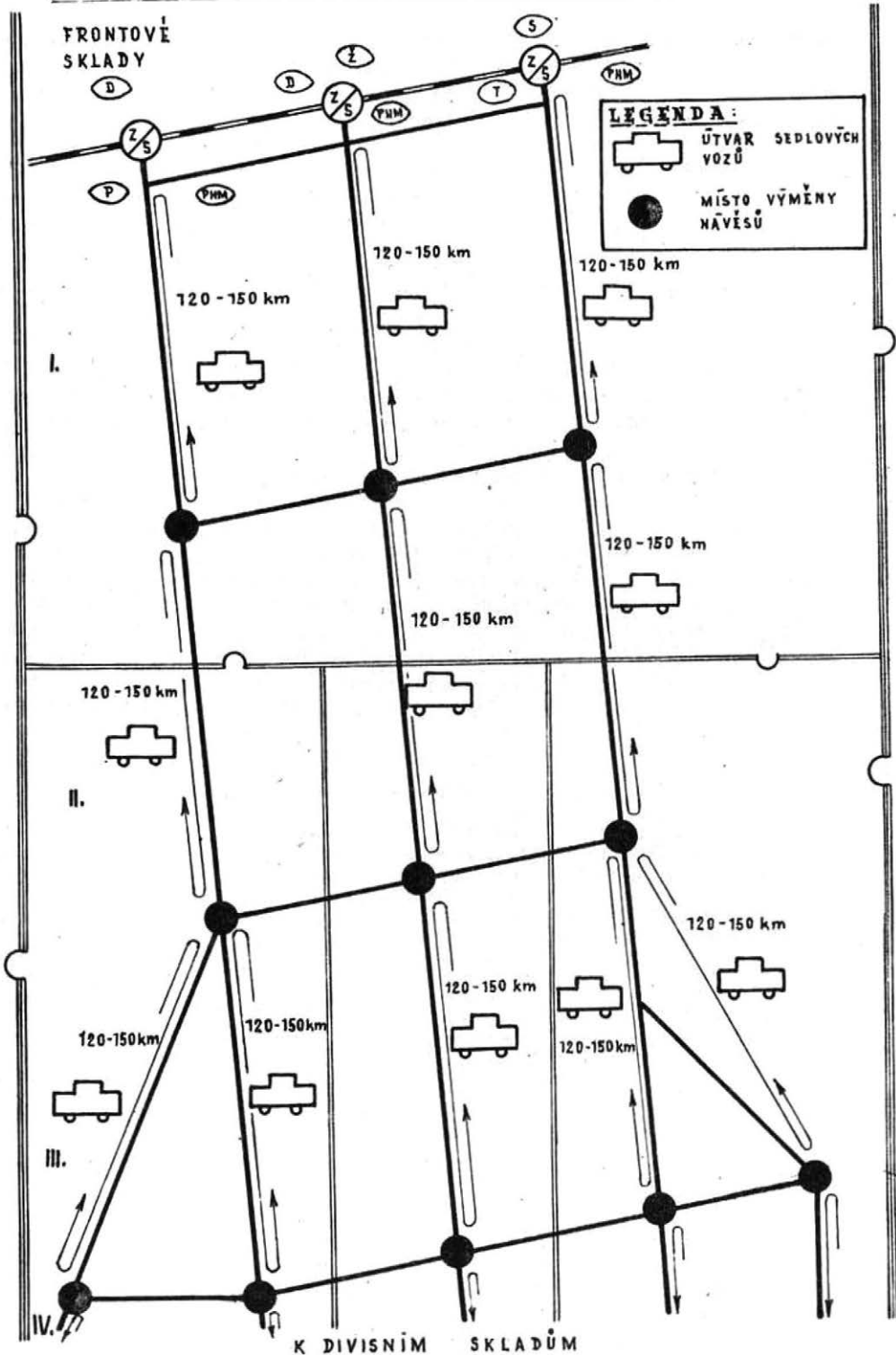
Různě je doposud posuzována úloha týlu fronty při zabezpečování operací. Projevují se názory, jako by front měl v přípravném období a v průběhu armádní operace rozvinovat čelní oddělení FZZ, a to mnohdy i na silnici. Při tomto manévru se čelní oddělení FZZ navrhuje rozvinout někdy

zcela blízko AZZ nebo ČOAZZ. Domnívám se, že takové řešení je nejen nevhodné, ale i nesprávné, protože se prakticky zdvojují armádní zařízení a z ČOFZZ se stává zcela zbytečná překládací stanice, nehledě k tomu, že se frontovými zařízeními nedá manévrovat tak jako divisními sklady. Říkáme a stěžujeme si na to, že armádní tyl je nepohyblivý, ale přitom očekáváme, že tyl frontu bude daleko pohyblivější. Při posuzování možností frontu je třeba vždy vycházet z úkolu frontu a nikoli posuzovat a konstruovat manévr frontu z úzce izolovaně posuzovaných možností armády. Daleko výhodnější formou manévru frontu k zabezpečení včasného a nepřetržitého zásobování armády je použít frontových dopravních prostředků na úseku přísunu armády. Tato zásada najde své plné uplatnění zejména v průběhu operace, kdy front využívá co nejdále železničního směru, na němž rozvíjí zásobovací (vykládací) stanice, které později přeměňuje v stanice obsluhy frontových skladů. Z těchto zásobovacích (vykládacích) stanic provádí vlastními automobilními dopravními prostředky přísun materiálu do ČOAZZ. V této situaci pracují armádní prostředky na přemísťování zbytku zásob z AZZ do nově rozvíňovaného ČOAZZ a armádní sklady se postupně rozvíjí v novém prostoru poblíž předpokládaného směru obnovy železničního směru, a vytvářejí tak novou AZZ, zatím na silnici. Front po skončení přesunu AZZ rozvíjí na vhodné železniční rokadě (obnovené), a to zpravidla na původním předním okraji nebo dále v hloubce FZZ. V tomto období stanoví front armádám prvního sledu svého operačního učlenění novou zadní hranici týlového prostoru, která bude obvykle probíhat před původním předním okrajem, a to zhruba na čáře bližšího úkolu armády. Tak hloubka armádního tylu bude činit asi 100 km. Je samozřejmé, že celý manévr frontu závisí na celkovém plánu operace. Avšak za příznivých podmínek můžeme předpokládat, že železnice bude obnovena ke konci armádní operace zhruba do dřívější taktické hloubky obrany nepříteli a že v tomto prostoru za předpokladu existence vhodné železniční příčky může být rozvíjeno ČOFZZ, které se postupně, a to v průběhu frontové operace, stane FZZ. S vytvořením ČOFZZ na silnici je možno počítat jako s velmi vzácnou výjimkou. Přemísťování FZZ je nutno vidět jako neustálý proces pohybu frontových skladů po všech obnovených železničních směrech frontu. Přiblížení frontových zásob nelze vidět jen v prostorovém přiblížení, ale především v přiblížení dopravním, to znamená v použití výkonných a rychlých dopravních prostředků, které dopravují potřebné zásoby přímo do armádních skladů nebo do jejich oddělení. V tomto případě je prakticky každé armádní zařízení předem nastaveným zařízením frontu, protože je frontem zabezpečováno a front za jeho včasné zabezpečení všemi potřebnými zásobami má plnou odpovědnost. A tato pomoc frontu je nejen účinná, ale i účelná a za daných podmínek nejhospodárnější. Oč je hospodárnější tyto zásoby přisunout do armádních skladů přímo, než rozvíňovat frontové sklady 30 až 40 km za AZZ?

Další otázkou je možnost použít nové automobilní techniky, jako jsou sedlové vozy, a to na stupni armádního a frontového tylu.

Sedlové vozy jsou vysoce výkonné dopravní prostředky, které zejména na frontovém a na armádním úseku přísunu mohou rozhodující měrou přispět k vyřešení problému nepřetržitosti zásobování a pohyblivosti týlových zařízení. Sedlové vozy by umožnily vytvářet zásoby materiálu naložené

Obr. 3 PŘÍKLAD MOŽNÉHO VYUŽITÍ SEDLOVÝCH VOZŮ



Page 100 - Oct 1 1900 - 1000 - 1000



na návěsech, rozptýleně na 1 až 2 směrech (v rámci armády) a zabezpečovaly by soulad tempa zásobování s tempem postupu vojsk.

Sedlové vozy jako nová dopravní technika vytvářejí předpoklad pro provedení změn jak v organizaci týlu, tak i ve formách manévru. Armádní a frontový týl by se stal daleko pružnějším, jeho možnosti manévru by se zvětšily, vzrostla by produktivita jeho práce. Na druhé straně však by vzrostly požadavky na úroveň řízení týlu.

Příklad možného využití sedlových vozů viz obr. 3.)*

Možnosti využití sedlových vozů pro dopravní účely v poli jsou široké. Podrobněji jsou rozvedeny v časopise Týl a zásobování čís. 12/1957.

Z á v ě r

Problém pohyblivosti AZZ je jednou ze základních otázek armádního týlu, jejíž vyřešení by přispělo k zvýšení jeho pohyblivosti a k dosažení nepřetržitosti materiálního zabezpečování vojsk. Možnosti zvýšené pohyblivosti AZZ záleží zejména

- ve snížení výše přechodných zásob hlavních druhů materiálu v armádních skladech,
- ve snížení základní výbavy skladů druhů vojsk a
- v odlehčení vnitřního zařízení jednotlivých armádních skladů.

Všechny tyto otázky by bylo třeba řešit centrálně jedním koordinujícím orgánem, který by ve spolupráci s jednotlivými druhy vojsk po důkladném rozboru úkolů a funkce každého armádního skladu mohl rozhodnout o jeho organizaci a vybavení materiálem, jakož i vnitřním zařízením.

Teprve po vyřešení těchto otázek budou vytvořeny podmínky pro stanovení nových zásad manévru AZZ v operaci.

*) Vysvětlivka k obr. 3.

Útvary sedlových vozů odeberou materiál z frontových skladů nebo přímo z železničních transportů na zásobovacích stanicích a dopraví jej do míst výměny. Místa výměny návěsů jsou od sebe vzdálena na 120 až 150 km, takže jeden koloběh sedlových vozů nepřesahuje jejich denní výkonnost. V místech výměny návěsů odepnou sedlové vozy naložené závěsy a připnou prázdné (popř. naložené odsunovým materiálem) a provádějí další koloběh. Sedlové vozy z následujícího článku přísunu dopravily do míst výměny návěsů prázdné návěsy a další koloběh provádějí s naloženými návěsy, které sem dopravila první skupina sedlových vozů. Tento proces se opakuje až do divisních skladů, kde je náklad přeložen na dopravní prostředky svazku. V místech výměny návěsů rozmístěných v armádním týlu se provádějí potřebné úpravy nákladů podle toho, jak je třeba doplnit příslušné svazky.

Články přísunu označené I a II obsluhují útvary sedlových vozů frontu a články přísunu III a IV útvary sedlových vozů armády. V místech výměny návěsů se nerozvíjejí sklady v dosavadním pojetí, nýbrž určitá záloha materiálu se udržuje naložená na návěsech. Manipulace s materiálem je omezena na nejmenší míru.