

DOČASNÉ PŘEKLÁDKOVÉ PROSTORY

Podplukovník Vlastimil Lidický, podplukovník inž. Josef Madaj

Železniční doprava má proti jiným druhům dopravy své značné přednosti, ale i některé nevýhody, se kterými musíme počítat. Největší nevýhodou je její poměrně snadná zranitelnost a možnost snadného a dlouhodobého přerušení.

Očekáváme, že cílem nepřátelských jaderných úderů budou především takové železniční uzly a objekty na hlavních železničních směrech, jejichž obnova si vyžádá co nejvíce času a které nelze jednoduchým odklonem železničního směru snadno obejít.

I přes tyto nevýhody bude železniční doprava nadále jedním z hlavních druhů dopravy na teritoriu.

V období zvýšeného napětí a v prvních dnech počátečního období války bude železniční doprava na teritoriu po straně vojenské využívána především k přepravě mobilizačních doplňků osob a materiálu, k vývozu materiálu a techniky do prostorů předpokládané činnosti vojsk a k rozptýlení zásob. V průběhu války pak bude sloužit k operačním přepravám vojsk a přepravám zásob a materiálu do frontových skladů a v některých případech i dále.

Zvláštní pozornost z vojenských operačních přeprav a přeprav materiálu na teritoriu si zasluhuje přeprava ve směru ze zázemí na válčiště. Bojující vojska bude třeba neustále a plynule zásobovat novou (nově vyrobenou nebo opravenou) technikou a vším materiálem potřebným k úspěšné bojové činnosti. Zvláště plynulé a nepřetržité zásobování bojujících vojsk municí a PHM je v soudobých podmínkách důležité.

Na druhé straně vystupují do popředí otázky nutného odsunu raněných, poškozené techniky, obalů a kořisti všech druhů z prostoru bojové činnosti do zázemí.

Jak přepravit tato množství vojsk, materiálu, bojové techniky a raněných (at již směrem k frontě, nebo do hloubky teritoria) přes místo, kde je železniční směr dočasně přerušen úderem nepřítele?

Jak zabezpečit, aby železniční přeprava na tomto hlavním směru mohla i přes její přerušení dále pokračovat?

Přepravu materiálu všech druhů a bojových prostředků přes přerušené místo

na železničním směru zabezpečíme pouze jeho překládkou. To znamená, že přepravovaný materiál musíme před přerušeným místem vyložit ze železničních vozů na silniční dopravní prostředky, na nich jej přepravit za přerušené místo po ose, kde jej znovu naložit na železniční soupravy a pak pokračovat v další přepravě po železnici.

Vzhledem k tomu, že nepřítel se bude snažit narušit železniční dopravu především na našich hlavních, zájmových a nejvýkonnějších železničních směrech, nebude možné překládat takové množství různorodého materiálu pouze na jednom místě. Bude zapotřebí jej vykládat současně na několika místech před přerušením železniční trati, přepravovat jej silničními dopravními prostředky po několika osách (překládkových směrech) a opět jej nakládat za přerušeným místem v několika železničních stanicích. Jde o **organizaci a vytváření dočasných překládkových prostorů**.

Zřizování dočasných překládkových prostorů je v soudobých podmínkách války objektivní potřeba ať již na válčišti, nebo na teritoriu. Organizace a zřizování dočasných překládkových prostorů na teritoriu bude značně obtížnější než na válčišti, neboť tento úkol vyžaduje určité množství sil a prostředků, kterých bude na teritoriu nedostatek. Při vyčleňování sil a prostředků se proto bude muset orgán teritoriálního velení, který dočasný překládkový prostor zřizuje, opírat též o možnosti, síly a prostředky mimovojenských složek, především územních orgánů v jednotlivých krajích.

Co je to tedy dočasný překládkový prostor?

Pod pojmem dočasný překládkový prostor rozumíme **komplex všech prvků a přijatých organizačních technických opatření příslušného stupně velení na teritoriu k zabezpečení plynulého pokračování dopravy na nepřítelům dočasně přerušeném, některém z hlavních zájmových železničních směrů teritoria**.

V několika zaměstnáních jsme řešili tematiku spojenou s otázkami řízení a zabezpečení nepřetržitosti dopravy na teritoriu. Chceme proto seznámit čtenáře

s některými našimi výsledky, závěry a způsoby řešení těchto složitých situací. Chceme uvést i některé dosud nedořešené otázky s cílem pomoci tak v jejich brzkém a účelném vyřešení.

Dočasný překládkový prostor na teritoriu organizuje na základě rozkazu nadřízeného, nebo po zhodnocení celkové dopravní situace na teritoriu velitelství příslušného vojenského okruhu. Velení okruhu je v tomto případě nejvyšší orgán, který je schopen tato opatření realizovat a úplně vyřešit. Jeho úrovní odpovídají stupně územních orgánů strany a vlády a krajských orgánů strany, se kterými velení VO udržuje stálou a úzkou součinnost. Ve většině případů totiž potřeba organizace a vytvoření dočasných překládkových prostorů přesahuje jak prostorově, tak i možnostmi zabezpečení silami a prostředky rámec jednoho kraje. Jeho vytvoření řeší nejčastěji orgány dvou, někdy i tří i více krajů. Hlavním úkolem vojenského okruhu je **sjednotit úsilí všech složek řídit práce spojené se zřízením a činností dočasných překládkových prostorů a sladit činnost vyčleněných vojenských sil a prostředků s prostředky zúčastněných krajů.**

Při rozhodnutí o organizaci a vytvoření dočasných překládkových prostorů musí velení okruhu brát v úvahu:

- celkovou dopravní situaci na teritoriu,
- jak nepřítel svou činností ovlivňuje dopravu na teritoriu a jakou jeho činnost (do kterých prostorů) je možno předvídat,
- všestranné podmínky pro obnovu plynulosti železniční dopravy,
- potřebu sil a prostředků a jejich možnosti ke zřízení dočasných překládkových prostorů,
- zda kapacita dočasných překládkových prostorů bude plně odpovídat kapacitě přepravy po železnici jak co do množství, tak i druhu přepravovaného materiálu,
- s kým je třeba úzká součinnost, v kterých otázkách a jaké síly a prostředky může součinnostní složka poskytnout.

Organizace a vytvoření dočasných překládkových prostorů na teritoriu není záležitostí jen čistě vojenskou. Zde nachází plné uplatnění **zásada všelidové obrany státu a jeho zřízení.**

Na organizaci a vytváření dočasných překládkových prostorů se budou v úzké součinnosti s velením okruhu podílet především tyto orgány strany a státu:

- komise obrany při krajských (okresních) výborech KSČ (KSS),
- krajský (okresní) národní výbor a jeho správa dopravy,
- branné složky a orgány na území příslušných krajů.

Velení okruhu bude organizovat a vytvářet dočasné překládkové prostory jak vlastními silami a prostředky, tak i prostředky, které pro splnění tohoto úkolu vyčlení nadřízený orgán velení.

V tomto případě dojde k plnému uplatnění vzájemné informovanosti a co nejúžšího styku nadřízeného s podřízeným.

Nadřízený (MNO) bude muset realizovat požadavky velení okruhu v součinnosti s řadou dalších celostátních orgánů (ÚV KSČ, ministerstvo dopravy, průmyslu apod.). Velení okruhu pak bude velet vykonavatelům přímo, řídit a organizovat součinnost příslušných krajských vojenských správ (KVS), komisí obrany, krajských správ vojenské dopravy (KSVD) a krajských vojenských stavebních a ubytovacích správ (KVUSS) s určeným náčelníkem dočasných překládkových prostorů.

Vzájemnou podřízenost a součinnost všech orgánů a složek zúčastněných při organizaci a vytváření dočasných překládkových prostorů uvádí **příloha 1.**

Dočasný překládkový prostor bude ve své organizační struktuře zahrnovat tyto prvky:

1. Orgány velení a řízení prací

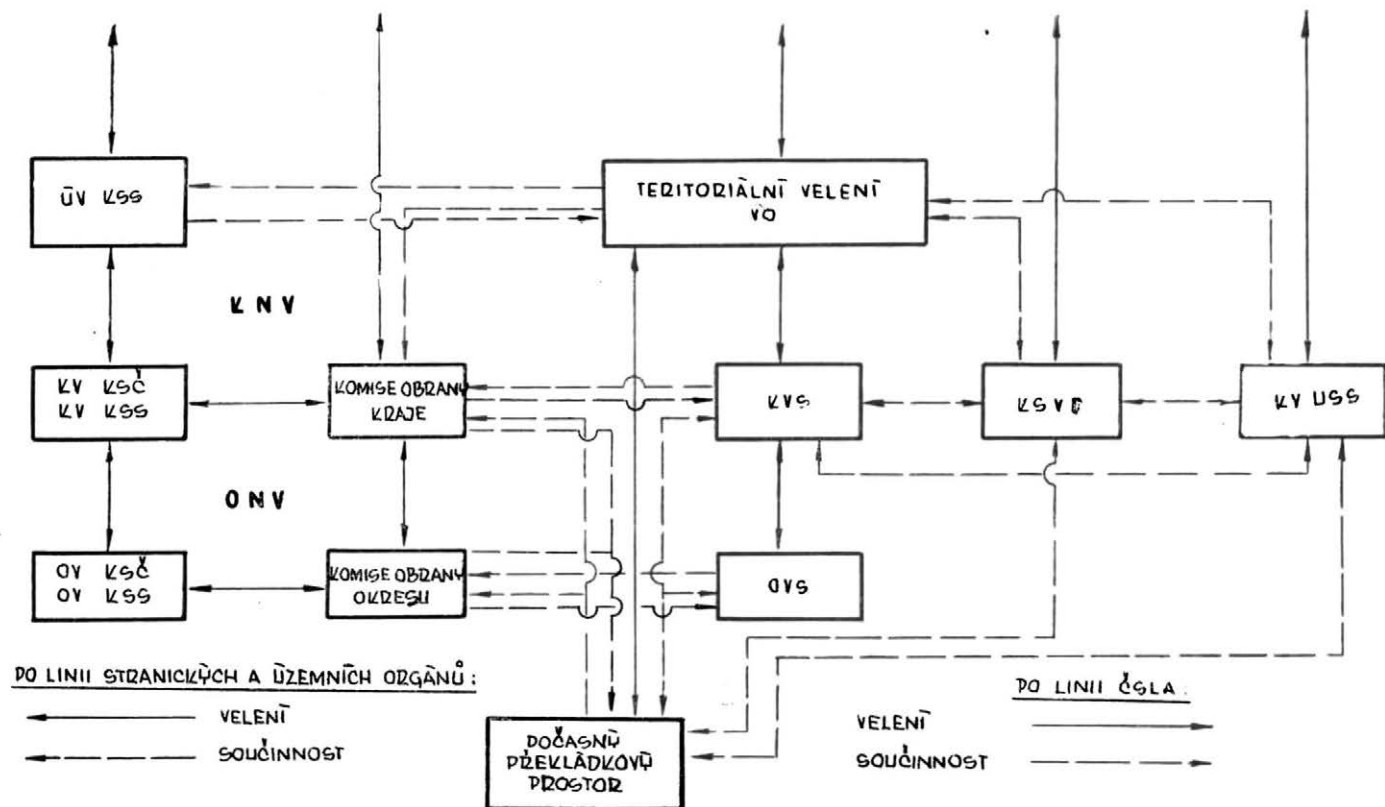
- správu dočasných překládkových prostorů v čele s náčelníkem.

2. Vykládací prostor

- vojenský správce vykládacího prostoru,
- 1 až 4 (někdy i více) vykládací železniční stanice s vojenskými správci,
- 1 až 2 záložní vykládací železniční stanice,
- odpovídající počet prostorů shromáždění u každé vykládací železniční stanice,
- odpovídající počet pracovních skupin na každé vykládací železniční stanici pro vykládku z železničních vagonů na silniční dopravní prostředky, vyba-vené mechanizačními prostředky.

SCHEMA VELENÍ A SOUČINNOSTI

PŘI ORGANIZACI DOČASNĚHO PŘEKLÁDKOVÉHO PROSTORU



3. Nakládací prostor

— obdobně jako u vykládacího prostoru ve smyslu zabezpečení překládky ze silničních dopravních prostředků na železniční vozy.

4. Překládkové směry

— 1 až 5 podle komunikačních možností v prostoru, různorodosti překládaného materiálu a počtu železničních stanic,

— odpovídající počet výjezů PHM pro každý překládkový směr,

— odpovídající počet míst technického ošetření vozidel (pojízdné dílny) pro každý překládkový směr,

— jednotky pro úpravu a údržbu komunikací.

5. Dopravní jednotky

— jednotky silniční dopravy s nákladními vozidly,

— prapor pctrubní dopravy pro překládku PHM (je-li přidělen).

6. Jednotky zabezpečení

— protiletadlový útvar (jednotka), je-li přidělen,

— spojovací jednotky,

— pořádková jednotka,

— jednotka střežení a ochrany,

— obvaziště,

— jednotky zabezpečení proviantem, — dopravní jednotka pro zabezpečení PHM.

Je-li nařízeno organizovat překládku raněných, pak v sestavě dočasného překládkového prostoru bude podle řešení mimo jiné též CHPPN, odsunová sběrna a jednotka zdravotnických dopravních prostředků (autobusy).

Podle kapacity jednotlivých přepravních směrů a podle předběžného vyhodnocení železničních stanic a jejich vybavení, může mít dočasný překládkový prostor za jeden pracovní den (24 hodin) tuto průměrnou kapacitu:

— cca 3500 tun munice a ostatního vojenského materiálu — asi 7 vlaků,

— cca 2400 tun (3000 m³) PHM — asi 5 vlaků,

— cca 1000 až 1200 raněných, tj. 1 až 2 SZV (soupravy zdravotnických vlaků nebo improvizované zdravotnické vlaky), jejich překládku a odsun po železnici do hospitalizačních zařízení v zázemí,

— překládku těžké, bojové a pásové techniky — cca 1–2 vlaky.

Kapacita dočasného překládkového

prostoru je dána místními podmínkami a je přímo závislá na:

— kapacitě vykládacích a nakládacích železničních stanic a jejich vybavení mechanizačními prostředky,

— organizací a řízení pořádkových prací,

— počtu a kvalitě jednotlivých překládkových směrů,

— počtu, schopnostech a výkonu přidělených pracovních skupin a dopravních prostředků.

Vytváření dočasných překládkových prostorů na teritoriu bylo v minulých letech předmětem několika zaměstnání. Pro názornost a komplexnost řešení tohoto úkolu uvádíme jako příklad situaci z jedné válečné hry.

Organizaci a zřízení dočasného překládkového prostoru jsme řešili v této situaci:

Vlastní vojska úspěšně rozvíjela operaci směrem západním i přes houževnatý odpor nepřítele. Nepřítel dosud působil na prostor teritoria svými raketovými jadernými prostředky operačního dosahu a letectvem. Jeho činnost byla zaměřena především na zmobilizovaná vojska v prostorech soustředění, na vojska na přesunu územím k frontě, na důležitá politická, hospodářská a dopravní centra s cílem narušit úkoly teritoria a zdržet přísun čerstvých vojsk, záloh a materiálu na frontu.

V 6.00 14. 3. byl pozemním jaderným úderem nepřítele o mohutnosti 50 kt zničen důležitý železniční uzel DOBRÁ n/L, čímž byl na dlouhou dobu přerušen nejvýkonnější železniční směr východ — západ. Podle vyhodnocení celkové situace v místě úderu mohli by být provoz na tomto výkonném železničním směru po odstranění následků napadení zahájen až po 12–15 dnech.

Velitel vojenského okruhu na základě úkolu od nadřízeného přijal toto rozhodnutí:

— organizovat a zřídit z vlastních sil a prostředků a z prostředků vyčleněných pro tento úkol nadřízeným **dočasný překládkový prostor DOBRÁ n/L** s výkonností odpovídající dosavadní výkonnosti přerušeno železničního směru,

— nedostávající se síly a prostředky vyžádat od nadřízeného velitele a od součinnostních branných složek státu cestou příslušných komisí obrany.

Na základě rozhodnutí velitele, zhodnocení celkové situace a upřesnění úkolu přistoupil štáb k jeho realizaci. Tyto úkoly plnilo především **operační oddělení** a oddělení dopravy týlu VO v úzké součinnosti s ostatními zainteresovanými složkami velitelství VO. Otázky součinnosti s komisemi obrany příslušných krajů, nebo i s hlavními územními stranickými a vládními orgány a nutné požadavky **projednávali hlavní funkcionáři velení VO osobně**, již vzhledem k tomu, že jsme dočasný překládkový prostor organizovali na rozhraní dvou krajů. Úkoly na krajské vojenské správy a požadavky na ostatní krajské vojenské orgány (KSVD, KVUSS) přenášely odborné složky velitelství VO za souhlasu odborných složek nadřízeného štábu.

Požadavky nadřízenému na nedostávající se prostředky předkládali jsme šifrovkami anebo prostřednictvím směrového důstojníka, který byl neustále ve styku s operačním oddělením VO. **Tím byla také zabezpečena informovanost nadřízeného o postupu prací a včasná reakce nadřízeného na vzniklé potřeby**, požadavky a případnou pomoc.

Jednotlivé prvky dočasného překládkového prostoru jsme volili jak uvádí **příloha 2**.

Podle cvičného souhrnného plánu dopravy **bylo nutné přepravovat na tomto železničním směru průměrně za jeden den:**

- a) **ve směru východ-západ (k frontě):**
 - PHM 3—5 vlaků,
 - munice 4—5 vlaků,
 - ostatního materiálu 2—3 vlaky.

Kromě toho jednorázově přepravit:

- těžkou pásovou techniku jedné železniční brigády — 2 vlaky,
- jeden motostřelecký pluk s bojovou technikou a materiálem — 7 vlaků;
- b) **ve směru západ-východ (od fronty do zázemí):**
 - do 1000 raněných, tj. 1—2 zdravotnické vlaky (podle přísunu),
 - prázdný obalový materiál a kořistní materiál s technikou 4—6 vlaků.

Podle možností, výkonnosti a vybavení jednotlivých železničních stanic a stavu silnic v dočasném překládkovém prostoru volili jsme tyto **překládkové směry:**

1. VÝROV—KOUNICE

pro překládku PHM a obalů na PHM jak silničními vozidly, tak potrubním

útvarem dopravy PHM (bude-li přidělen).

II. M. PACOV—SPÁČOV

pro překládku munice a ostatního materiálu.

III. VYSOKÁ u ML.—SLATINY

pro překládku vojsk, bojové techniky a raněných.

IV. VRANOV—LIPA

pro překládku ostatního materiálu.

Ve vykládacím a nakládacím prostoru jsme stanovili prostory shromáždění, odkud byl regulován pohyb vozidel na překládkovém směru. Ve vykládacím a nakládacím prostoru jsme určili po dvou záložních železničních stanicích.

V dočasném překládkovém prostoru jsme vytvořili jako orgán velení „**Správu dočasného překládkového prostoru**“ v čele s náčelníkem a jeho zástupcem pro věci politické. Správa měla tyto složky: organizační skupinu, skupinu pro plánování a řízení překládky, skupinu pro údržbu a obnovení komunikací, skupinu technického zabezpečení, skupinu týlového a materiálního zabezpečení a hlavního lékaře.

V případě potřeby překládky raněných je nutné počítat i s vytvořením skupiny pro řízení překládky raněných.

Možné rozmístění, organizace a početní stavy dočasného překládkového prostoru DOBRA n/L uvádějí **přílohy 3 a 4**.

Stručná náplň práce a funkční povinnosti jednotlivých skupin správy dočasného překládkového prostoru mohou být tyto:

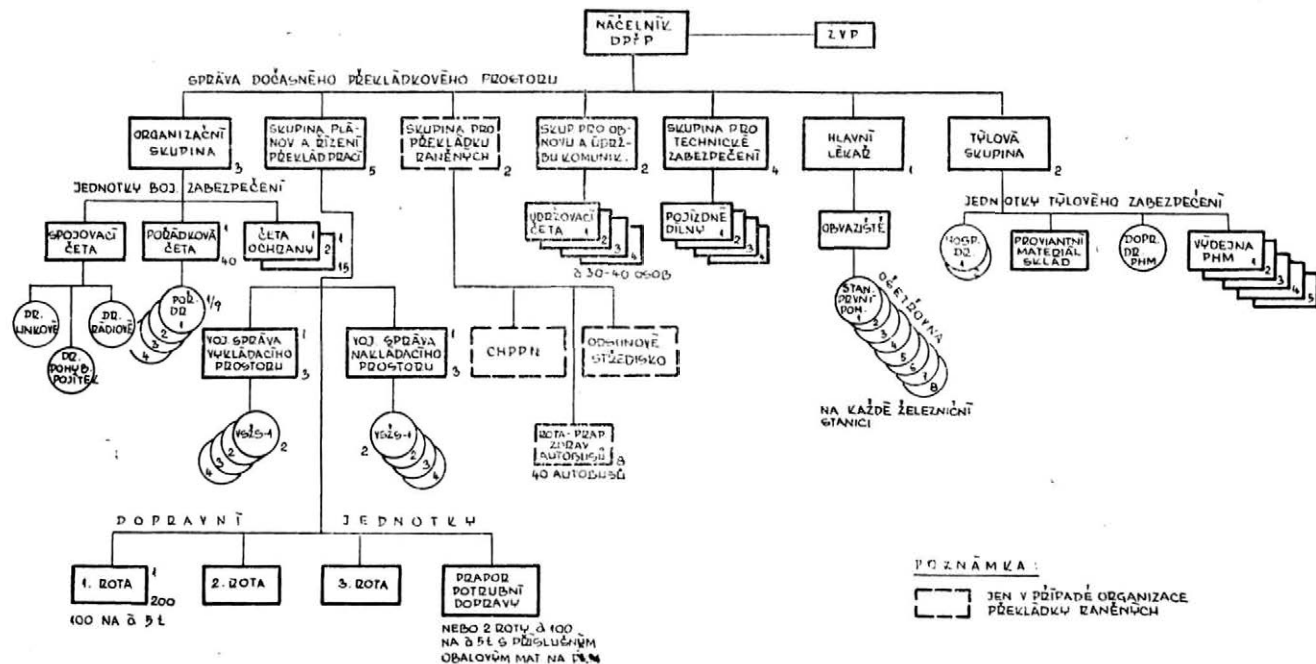
a) Organizační skupina

Složení: 1 důstojník pro bojové a strážní zabezpečení (náčelník skupiny), 1 důstojník pro pořádkovou a regulační službu, 1 důstojník pro zabezpečení spojení.

Skupina řeší a kontroluje úkoly pořádkové a regulační služby na jednotlivých překládkových směrech a v rájových příslušných železničních stanic. K tomu úkolu má pořádkovou četu o 4 družstvech po 1+9 osob. Skupina je plně schopna zabezpečit jedním pořádkovým družstvem jeden překládkový směr v délce do 50 km.

Spojení s jednotlivými prvky sestavy dočasného překládkového prostoru zabezpečuje spojovací četa (1 družstvo linkové, 1 družstvo rádiové a 1 družstvo pohyblivých pojtek). Ochrana a střežení

MOŽNÁ ORGANIZACE DOČASNÉHO PŘEKLÁDKOVÉHO PROSTORU DOBRÁ M/L.



TABULKA
možných počtů jednotlivých prvků dočasného překládkového prostoru DOBRÁ n/L.

Příloha 4

Poř. čís.	NÁZEV SOUČÁSTI	Osoby					Technika								Poznámka
		důstojníci.	podd. a mužstvo	MV VB	Civilní pracov.	celkem	moto-cykly	Vozidla			PAD 2	PAD 1	PK	RM 31	
								osob.	nákl.	auto-busy					
1	Správa DPFP	21				21		1							
2	VSVP+4 VSŽVS	12				12	1								
3	VSNP+4 VSŽNS	12				12	1								
4	Spoj. četa		28			28	6	1						4	
5	Poř. četa			40		40	7								
6	Rota ochrany			35		35	3	1							
7	5 dopr. rot (100 Na)	5			1000	1005			500						*)
8	8 prac. rot (200 os)				1600	1600									*)
9	4 udrž. čety				150	150									
10	4 pojízdné dílny				60	60					4	4			
11	Obvaziště (pluk. typ)	2	17			19		2	2						
12	2 hosp. družstva		2		28	30			14				14		
13	Prov. sklad (div. typ)		3			3									
14	Družstvo dopravy PHM		10			10			10						
15	3 výjezen PHM		5			5									
16	CHPPN	12	55		20	87		2	11	1					
17	Odsunová sběrna	13	35			48		5	5						
18	Autobusová rota	1	40			41				40					
19	Celkem	78	195	75	2858	3206	18	12	542	41	4	4	14	4	

*) V případě, že bude přidělen prapor potrubní dopravy pro překládku PHM, sníží se potřeba dopravních prostředků na 3 dopravní roty a 6 pracovních rot.

Zdravotnické prostředky pro překládku raněných nutno vyžádat od nadřízeného.

Operativní ústředí a laborator

Podplukovník Vlastimil Ladiček,
podplukovník inž. Josef Madaj

překládkových pracovišť je úkolem roty ochrany (2 čety, jedna pro vykládací, druhá pro nakládací prostor). V případě potřeby a dostatku sil může být ještě vytvořena další jednotka v síle družstva až čety k doprovodu a střežení proudů dopravních vozidel na jednotlivých překládkových směrech, hlavně při překládce válečně důležitého materiálu.

Pořádková četa a rota ochrany jsou složeny z příslušníků Veřejné bezpečnosti (VB), jejichž vyčlenění pro tyto úkoly je nutné projednat s komisemi obrany příslušných krajů. Do spojovací čety je výhodné začlenit jeden vrtulník Mi-4.

b) Skupina pro plánování a řízení překládky

Složení: náčelník (důstojník vojenské dopravy pro celkové řízení překládky a pro spolupráci s příslušnými KSVD), 1 důstojník pro řízení dopravních útvarů, 3 důstojníci — dispečeri.

Skupina plánuje, řídí a kontroluje překládku prostřednictvím vojenského správce vykládacího a nakládacího prostoru a vojenských správců železničních stanic. Řídí a rozděluje dopravní prostředky a pracovní síly na jednotlivé překládkové směry a dbá na jejich plné a účelné využití.

Spolupracuje s příslušnými KSVD v otázkách železničně technického zabezpečení překládky. S krajskými vojenskými správami (KVS) projednává uvolnění potřebného počtu pracovníků z řad civilního obyvatelstva.

V její podřízenosti jsou dopravní jednotky na jednotlivých překládkových směrech, popřípadě prapor potrubní dopravy PHM (je-li přidělen).

c) Skupina pro údržbu a obnovu komunikací

Složení: 1 důstojník pro údržbu a obnovu silnic (náčelník skupiny), 1 důstojník pro technické zabezpečení železničních tratí.

Skupina řeší otázky údržby a sjízdnosti silnic a cest na jednotlivých překládkových směrech. Podle počtu překládkových směrů je jí podřízen příslušný počet udržovacích čet. Úzce spolupracuje s teritoriálními orgány vojenské dopravy při vyčleňování sil a prostředků ministerstva dopravy.

d) Skupina technického zabezpečení

Má 3 až 4 důstojníky technického směru.

Organizuje opravy silniční dopravní techniky, mechanizační zařízení pro překládku a řídí veškerou činnost prostředků k opravám na jednotlivých překládkových směrech. K tomu zabezpečuje i přísun náhradních dílů a materiálu.

e) Skupina týlového a materiálního zabezpečení

Složení: 1 důstojník pro zabezpečení týlovým materiálem (náčelník skupiny), 1 důstojník pro zásobování PHM.

Skupina řídí zásobování pracovních skupin a ostatních příslušníků dočasněho překládkového prostoru proviantem a zásobování dopravních a mechanizačních prostředků PHM podle pokynů odborných složek týlu VO. Úzce spolupracuje se složkami lidosprávy. Bezprostředně řídí činnost hospodářských družstev, družstva dopravy PHM, skladu proviantu, jednotlivých výdejen PHM na překládkových směrech.

f) Hlavní lékař

Organizuje a řídí zdravotnické zabezpečení se 4 zdravotnickými instruktory a 1—2 zdravotnickými silami. Zřizuje z přidělených prostředků obzvláště plukovního typu a řídí činnost stanic první pomoci (ošetřoven) na jednotlivých železničních stanicích.

g) Skupina pro překládku raněných

Zřizuje se v případě, je-li nařízeno překládat raněné.

Má 1—2 důstojníky zdravotnické služby.

Skupina organizuje a zabezpečuje vykládku raněných, jejich převoz a naložení do zdravotnických vlakových souprav. Pro překládku a odbornou lékařskou pomoc se obvykle přiděluje jedna CHPPN, odsunová sběrna a nejméně autobusová zdravotnická rota (40 zdravotnických autobusů).

Organizace správy dočasněho překládkového prostoru vyžaduje poměrně značný počet důstojnických kádrů různých odborností. K tomu účelu nadřazený obyčejně vyčlení určitý počet kádrů z jednotlivých krajských správ vojenské dopravy (KSVD). Zbytek musí velení VO vyčlenit ze svých počtů. Bude to především náčelník dočasněho překládkového prostoru z řad příslušníků oddělení dopravy týlu VO, 1—2 příslušníci operačního oddělení, nebo oddělení bojové přípravy, příslušník okružové politické správy, spojovacího oddělení VO apod. Se zřizováním dočasných překládkových prostorů na te-

ritoriu je nutné počítat předem. Proto již v míru bude účelné stanovit v mobilizačních povinnostech úkoly pro vytvoření základního jádra takového prostoru a toto popřípadě jen doplnit útvary, silami a prostředky.

Rozbor a vysvětlení některých hlavních prvků dočasného překládkového prostoru nám blíže objasní účel a funkci po stránce organizační. Dočasný překládkový prostor má dva hlavní organizační celky:

- vykládací prostor,
- nakládací prostor.

Vykládací prostor je souhrn železničních vykládacích stanic, na kterých se vykládají vojska, bojová technika a ostatní materiál ze železničních vagónů na silniční dopravní prostředky; prostorů shromáždění vozidel, nebo skupin vozidel po naložení a všech ostatních prvků bojového, technického, materiálního a zdravotnického zabezpečení.

Vojenský správce vykládacího prostoru (VSVP) je přímým představeným všem orgánům a prvkům sestavy vykládacího prostoru a podřízen přímo náčelníkovi správy dočasného překládkového prostoru. Určujeme ho na jednu z železničních stanic. Má 2—3 přidělené důstojníky a jsou mu přímo podřízeni vojenští správci jednotlivých železničních vykládacích stanic.

V našem případě jsme stanovili 4 vykládací železniční stanice. Kromě toho se určují 1—2 stanice jako záložní.

Nakládací prostor je souhrn železničních nakládacích stanic, na kterých se překládá přepravovaný materiál ze silničních dopravních prostředků opět na železniční vagóny (soupravy); prostorů shromáždění jednotlivých vozidel (skupin) před překládkou a všech stávajících prvků bojového, technického, materiálního a zdravotnického zabezpečení.

V jeho čele je **vojenský správce nakládacího prostoru (VSNP)**.

Počet nakládacích stanic je obdobný jako ve vykládacím prostoru a jejich určení je vázáno stanoveným překládkovým směrem vedoucím z rájony příslušné stanice ve vykládacím prostoru. Personální obsazení správy nakládacího prostoru a nakládacích stanic, odpovídá z hlediska úkolů a práce počtům, uvedeným pro vykládací prostor.

Rájonek železniční (vykládací či nakládací) stanice rozumíme prostor, zahrnující všechny prvky rozmístěné na železniční stanici, vytyčené cesty a pří-

stupy do určeného prostoru shromáždění a samotný prostor shromáždění. Náčrt rájony železniční nakládací stanice SLATINY — viz přílohu 5.

Síly a prostředky na jednotlivých železničních stanicích rozmístí vojenský správce železniční stanice tak, aby zabezpečil organizovanou vykládku (nebo naložení) materiálu a pohyb vozidel v rájónu železniční stanice. Železniční stanice není třeba k těmto úkolům zvláště upravovat. Bude se plně využívat všech pevných stávajících zařízení jako rampy, zpevněné plochy, budovy stanice, skladiště apod.

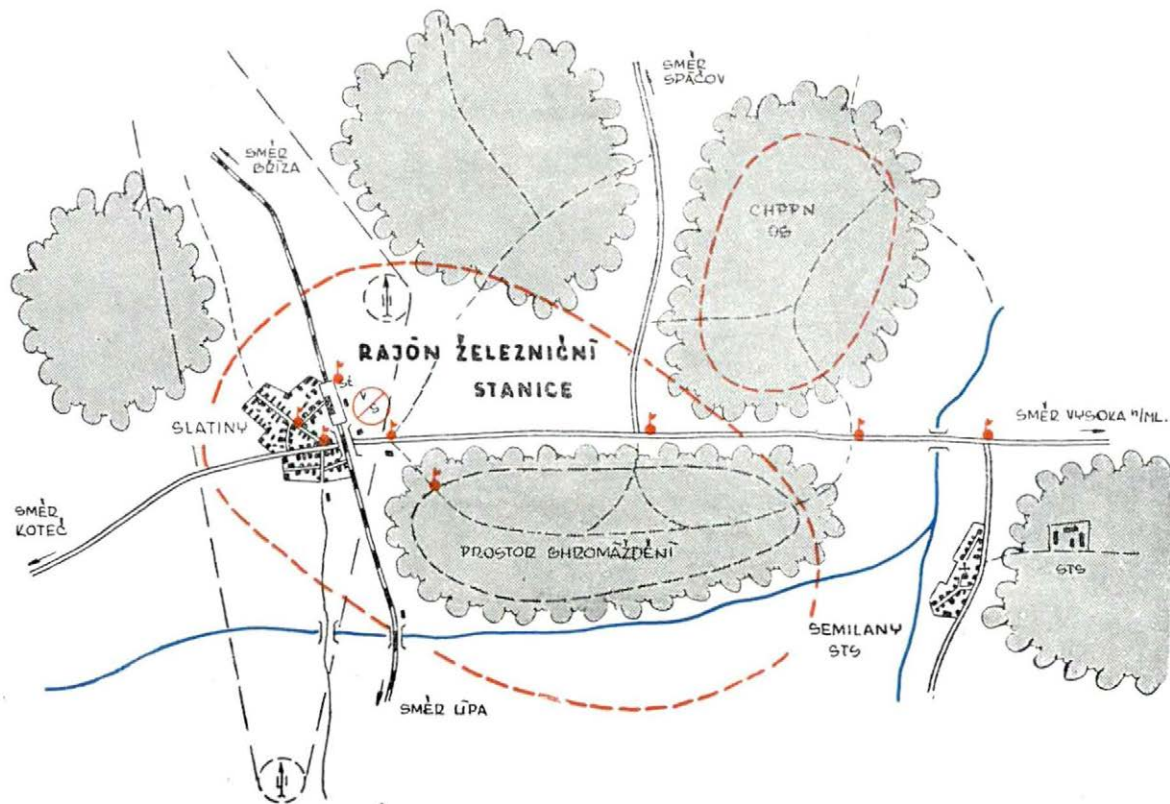
Pro překládku bojové techniky bude třeba zabezpečit nutný počet nakládacích (nájezdnic) můstků, spojovacích můstků a sochorů. Pro výstavbu výpomocných ramp je třeba vytvořit v blízkosti vykládky (nakládání) zálohu příslušného materiálu (jako kolejnice, pražce, skoby a podobně). Pro překládku těžké bojové techniky (tanků, OT, radiolokátorů apod.) bude třeba mít v záloze na železniční stanici 1—2 speciální vozy Pxx.

Pro vykládku materiálu ze železničních vozů na silniční dopravní prostředky a naopak, je třeba **soustředit na každou železniční stanici různé mechanizační prostředky**, které rozděluje správa dočasného překládkového prostoru. Tyto prostředky zajišťují příslušné komise obrany jednak z blízkých stálých vojenských závodů, skladů a zařízení, jednak z civilního sektoru.

Prostory shromáždění slouží k soustředění dopravních vozidel. U nakládacích stanic slouží k soustředění vozidel s materiálem a k jejich organizovanému odesílání do nakládací stanice k překládce. Prostory shromáždění volíme v porostlém terénu. V těchto prostorech i doplňujeme PHM ze zřízených výdejn, popřípadě na stanicích, přímo ze železničních cisteren, což však z hlediska bezpečnosti je méně výhodné.

Překládkovým směrem nazýváme silniční spoj mezi rájonek vykládací stanice a rájonek nakládací stanice. Délka překládkového směru je vzdálenost mezi prostory shromáždění u vykládací a nakládací stanice. Překládkový směr má vést pokud možno po dobrých a výkonných komunikacích a má být co nejkratší. Jeho výkonnost má odpovídat kapacitě příslušné stanice a charakteru přepravovaného materiálu. Tyto podmínky je nutno při volbě překládkových směrů plně respektovat, což se projeví v organizovanosti

NÁČRT RAJŮNU NAKLÁDACÍ STANICE SLATIN V



a plynulosti plnění překládkových úkolů. Kázeň, pořádek v dopravě a tím i plynulost pohybu na překládkovém směru zabezpečujeme nutným počtem pořádkových orgánů, regulačníků a prostředků technické pomoci.

Přeprava materiálu na jednotlivých překládkových směrech vyžaduje značný počet silničních dopravních prostředků. V našem případě bylo třeba přepravit více než 3500 t materiálu na třech překládkových směrech, což si vyžádalo cca 300 5tunových vozidel. Počítáme, že dopravní rota, tj. 100 NA s nosností 5 tun, má denní výkon 1200 tun materiálu. Vzhledem k délce překládkového směru a potřebě pravidelného ošetření techniky jsme došli k závěru, že vozidla mohou na překládkových směrech denně uskutečnit 3 koloběhy.

Poněvadž překládka bude ve skutečnosti probíhat do obnovy přerušeno železničního směru nepřetržitě, tj. i po dobu několika dnů, je nutné počítat při zajišťování řidičů s jejich zdvojením.

Překládka vojsk, bojové techniky, munice a ostatního materiálu není zvláště náročná a složitá. Určité požadavky na překládku, zvláště po stránce silničních dopravních prostředků má překládka:

- těžké, pásové bojové techniky,
- pohonných hmot,
- raněných.

a) **Překládka těžké, pásové a bojové techniky:**

V podstatě jde o urychlení pohybu této techniky přes překládkový prostor a úsporu určitého počtu motohodin. Ženiční a silniční stroje, tanky, radiolokátory a jinou těžkou pásovou techniku přepravujeme na podvalnicích. Těžkých podvalníků s nosností 50 tun je však nedostatek a jejich uvolnění ze závodů národního hospodářství nebo vojenských závodů a soustředění k překládce bude proto záviset na součinnosti velení VO s komisemi obrany. V našem případě jsme řešili uvolnění 5 kusů těchto podvalníků z prostředků teritoria a komisí obrany obou krajů. Podvalníky byly uloženy na vykládací stanici VYSOKÁ u ML. a využili jsme je k přepravě techniky ženijní brigády a motostřeleckého pluku. Pohyb techniky na těchto podvalnicích vyžaduje překládkový směr o velké výkonnosti.

b) **Překládka pohonných hmot:**

Překládka PHM není dosud účelně vyřešena. PHM lze dočasným překládkovým prostorem překládat několika způsoby, z nichž uvádíme ty nejzákladnější:

1. pomocí útvaru potrubní dopravy PHM,
2. v obalech (sudech),
3. automobilními cisternami.

ad 1. Překládka PHM pomocí útvaru potrubní dopravy PHM je v **současných podmínkách nejrychlejší a nejvýkonnější.**

V našem případě jsme řešili překládku PHM útvarem potrubní dopravy PHM, ale požadavek na jeho přidělení byl nadřazeným zamítnut. Proto jsme přikročili k překládce pomocí obalů na PHM. Požadovali jsme na nadřazeném štábu denní přísun 12000 sudů à 200 litrů do stanice KOUNICE. Poněvadž ani tento požadavek nemohl být nadřazeným splněn, došli jsme k závěru, že v našem případě nelze překládku PHM uskutečnit. Z toho vyplývá požadavek, **počítat v mobilizaci s postavením alespoň jednoho útvaru potrubní dopravy PHM pro potřeby velení VO.**

Překládka PHM útvarem potrubní dopravy PHM, je závislá mj. na těchto podmínkách:

- překládkový směr má být co nejkratší,
- trasa potrubí má vést podél stálých komunikací (silnic, žel. tratí apod.) jak z hlediska možnosti střežení, snadné údržby (přístupu k trase) tak i pro malé převýšení jednotlivých úseků trasy,
- PHM se čerpá do potrubí přímo ze železničních cisteren a po průchodu potrubím se přímo přečerpává do železničních cisteren, přistavených v nakládací stanici. Zde třeba klást důraz na organizovaný přísun prázdných cisternových vozů.

ad 2. Překládka PHM v obalech je **méně výhodná.** PHM je nutné nejprve z cisteren přečerpat do obalů (sudů), tyto přepravit do nakládacích stanic, kde je naložit na otevřené vozy, nebo znovu přečerpat do cisternových železničních vozů. Tento způsob je zdlouhavý, vyžaduje zvláštních bezpečnostních opatření a je náročný na počty pracovníků, dopravních vozidel a obalů. Proto bude používán jen ve výjimečných případech (menší množství PHM). K přečerpání a plnění obalového materiálu lze použít 10cestných přečerpávacích souprav a jiných zařízení.

ad 3. Překládka PHM automobilními cisternami uskutečňujeme jen v případě,

jde-li o menší množství PHM. Automobilových cisteren nebudeme mít nikdy dostatek, abychom jimi mohli krýt překládku takového množství, jak bylo uvedeno v našem úkolu.

Tyto způsoby překládky PHM je možno navzájem kombinovat. Dospěli jsme k závěru, který dávám k posouzení: PHM překládat speciálně upravenými podvalníky o nosnosti 50 tun. Na upravený podvalník s kolejovým polem najet celou železniční cisternou, jako celek ji přepravit na nakládací stanici, kde s ní sjet na železniční koleje. Tento způsob překládky urychlí a odpadne přečerpávání PHM. Tím však vzrůstají nároky na kvalitu překládkového směru a na zesílení silničních objektů. Bylo by též nutné zabezpečit výkonné tahače.

c) Překládka raněných

Překládka raněných je vysoce specializovaný proces, protože ranění budou potřebovat i při překládce odbornou lékařskou péči a pomoc.

Skupina pro řízení této překládky bude mít zpravidla k dispozici autobusovou zdravotnickou jednotku (v síle rota až prapor), neboť improvizovaná úprava dopravních vozidel pro převoz raněných je obtížná a neodpovídá zdravotnickým požadavkům. Autobusová zdravotnická rota může přepravit svými 40 autobusy 720 až 800 raněných jedním koloběhem.

Pro odbornou péči a pomoc přiděluje se správě dočasného překládkového prostoru obvykle jedna CHPPN nebo i odsunová sběrna.

Pro překládku raněných volíme dobrý, výkonný překládkový směr s hladkým povrchem vozovky. Pro další odvoz raněných do zázemí po železnici nutno počítat s přistavením zdravotnických vlakových souprav. Nejsou-li k dispozici, lze k těmto účelům využít i prázdné nákladní vozy, důkladně vyčištěné a dezinfikované. Horkou vodu k těmto účelům bereme přímo z lokomotivy.

Z přehledu sil a prostředků dočasného překládkového prostoru je vidět, že více než 70 % počtu osob jsou osoby z řad civilního obyvatelstva. Z toho na 80 % lze počítat řidiče a pracovní jednotky, které se bezprostředně podílejí na překládkovém procesu. Při výpočtu nutných pracovních sil je třeba brát v úvahu po-

třebu minimálně 4 osob k naložení jednoho nákladního automobilu. Při současném nakládání a vykládání 18–20 aut to činí 80–100 osob. Při práci na dvě směny jde o 200 pracovníků na jedné železniční stanici.

Na čtyřech překládkových směrech (8 železničních stanic) tato potřeba vzrůstá na 1500–1600 pracovníků. Kromě nich je třeba k údržbě překládkových směrů (silnic) cca 150 osob ministerstva dopravy, cca 60 osob pracujících na ošetřování, údržbě a opravách dopravní a mechanizační techniky a asi 25–30 zdravotnických sester.

Dočasný překládkový prostor je po stránce organizační mohutný celek. Přes 3200 osob, do 600 dopravních silničních vozidel, různé mechanizace a zařízení vyžadují i odpovídající materiální, zdravotnické a technické zabezpečení.

V materiálním zabezpečení je třeba klást důraz především na stravování osob a zásobování dopravní techniky PHM. Stravování zabezpečuje důstojník proviantní služby, který má k tomu účelu proviantní sklad divizního typu. Stravu připravuje jak ve vykládacím, tak i v nakládacím prostoru vždy jedno hospodářské družstvo.

Jeho možné složení:

- starší kuchař — velitel družstva,
- 14 kuchařů,
- 2 soupravy hospodářských výdejen,
- 7 nákladních vozidel + 7 polních kuchyní.

K zabezpečení včasného zřízení proviantního skladu je výhodné počítat s vytvořením příslušných zásob proviantu po územních celcích již v míru.

Zásobování PHM organizuje důstojník týlové skupiny pro zásobování PHM. K tomu má 1 dopravní družstvo o 10 automobilech a 5 t. Na každém překládkovém směru zřizuje se výdejna PHM se skladníkem (nejlépe v prostorech shromáždění u vykládacích stanic). **Pro zabezpečení počátečního chodu je účelné vytvořit již v míru v možných ohrožených prostorech zásoby cca 150 t NM, 20 t BA, obalového materiálu cca 70 m³ (což je něco více než předpokládaná denní spotřeba), 150 sudů a 200 l a 2000 baněk a 20 litrů.**

O zdravotnickém zabezpečení jsme se již zmínili při rozboru jednotlivých prvků dočasného překládkového prostoru.

Na technickém zabezpečení bude zá-

viset plynulost překládky na jednotlivých překládkových směrech. Technické zabezpečení organizuje technická skupina ve správě dočasného překládkového prostoru. Na každém z překládkových směrů jsme řešili umístění jedné pojezdové automobilní dílny, vybavené dvěma soupravami PAD-2 a třemi soupravami PAD-1. Tyto prostředky stačily svou kapacitou k běžné údržbě a bezprostředním opravám vozidel na příslušném překládkovém směru.

K větším a rozsáhlým opravám jsme využili a soustředili se souhlasem komise obrany technické prostředky blízké STS SEMILANY a letůčku vojenského automobilního opravárenského závodu. Je možné využít prostředky ČSAO a jiných opravárenských závodů po součinnostním dohovoru s příslušnou komisí obrany.

Pro nedostatek prostředků protivzdušné obrany budou muset chránit a bránit dočasný překládkový prostor ve většině případů prostředky PVOS. Pouze ve výjimečných případech je možné počítat s přidělením malorázového PL útvaru. V takovém případě je výhodné rozmístit útvar po bateriích k obraně nejdůležitějších železničních stanic ve vykládacím i v nakládacím prostoru.

Pro případ zamoření radioaktivní stopou plánujeme zásahy rot chemické ochrany příslušných KVS. Je nutné předem prozkoumat plánovaná místa speciální očisty a s výsledkem seznámit prvky sestavy dočasného překládkového prostoru.

Spojení v dočasném překládkovém prostoru řešíme s plným využitím stálé poštovní linkové sítě a stálé železniční linkové sítě (spoje MD).

V některých případech lze počítat i s vyčleněním určitých spojů ministerstva vnitra.

K jednotlivým prvkům sestavy a důležitým regulačním a pořádkovým orgánům bude nutné zřídit krátké místní spoje. Bude-li spojovací četa vybavena rádiovým družstvem, je možné počítat i s rádiovým spojením náčelníka prostoru s vojenskými správci vykládacího a nakládacího prostoru.

Spojení s nadřazeným (VO) udržujeme po linkových spojích přes příslušnou KVS, stejně jako i součinnostní spojení s KSVD a KVUSS. Družstvo pohyblivých pojiček využijeme především k podřízeným správám nakládacího a vykládacího prostoru a k nadřazenému v případě narušení stávajícího spojení.

Zajištění nepřetržité dopravy na teritoriu je klíčovým opatřením pro organizované řízení veškeré činnosti na teritoriu. Zkušenosti ze cvičení plně potvrdily nutnost organizace a zřizování dočasných překládkových prostorů. Proto je nutné tuto zcela novou tematiku v teritoriální přípravě velitelů a štábů dále rozpracovat, prohloubit a zvládnout a přispět tak ve smyslu RMNO na rok 1964 k dalšímu zvýšení připravenosti štábů teritoriálního velení.