

K soudobým otázkám pořádkové služby

Plukovník Jan Raban



Pořádková služba plní v poli v podstatě dvě funkce: **regulaci pohybu a policejní.**

Nás zajímá zvláště první funkce, tj. regulace pohybu jednotek během přesunů.

Není třeba zdůrazňovat, jaký význam mají přesuny v operaci, ani jak záleží na tom, aby vojska byla přesunuta rychle, organizovaně a s udržením plné bojové pohotovosti. Prostředkem k tomu je promyšlená a dobrá práce orgánů pořádkové služby.

Charakter operace a boje i charakter přesunů vojsk se od druhé světové války od základů změnil. Operace je mnohem pohyblivější a tempo přesunů se zvýšilo až několikanásobně. Také charakter bojiště se změnil. Dnes by se vojska setkala s mnohem větším množstvím vážných překážek nejen na bojišti, ale i v hlubokém týlu a v zápolí.

Tyto změny se musí odrazit i v organizaci a způsobech práce pořádkové služby.

Také nový Polní řád, který stanoví pro přesuny vzdálenosti mezi prapory minimálně 5 km, zásadním způsobem ovlivní organizaci operačních přesunů, neboť velmi vzrostou délky proudů.

Z charakteru činnosti vojsk v soudobé válce se dají vyvodit tyto nároky na pořádkovou službu, velitele a štáby:

1. Pořádková služba musí být velmi pohyblivá. K tomu je třeba ji vybavit pohyblivými dopravními prostředky a vnitřním spojením orgánů pořádkové služby.

2. Pořádkovou službu mohou úspěšně vykonávat jen dobře vycvičení, zkušení, rázní, rozhodní a samostatní vojáci. Jádrem pořádkové služby by tedy mělo mít stále organické složení vybraných a zvláště cvičených vojáků (důstojníků, praporčíků, poddůstojníků i mužstva). Mělo by též být vybaveno organickými vozidly a soupravami regulačního materiálu obsahujícími vše potřebné, počínaje signalizačními a spojovacími prostředky a konče jednotnými blankety hlášení výpisů a tabulek přesunů atd.

3. Pořádková služba musí být neustále řízena a kontrolována štábem, aby mohla včas reagovat na rychle se měnící situaci.

K tomu je třeba ji vybavit rychlými spojovacími prostředky, které jsou schopny i na velké vzdálenosti udržet stále spojení s nadřízeným štábem.

4. Význam přesunů pro splnění cílů operace vyzvedá jejich zabezpečení jako prvořadou povinnost.

Přesuny zabírají až 80–90 % času v boji. I za boje prvních sledů budou další sledy v neustálém pohybu nejen v útočné, ale i v obranné operaci. V období přesunu svazku (svazu) i mimo boj musí být řízení přesunů **hlavní náplní práce** a hlavní starostí velitelů a štábů.

Dosavadní praxi — vyčlenit pro zabezpečení přesunů jen malou skupinku štábu a „nechat se dopravit“ na místo určení — bude nutno revidovat a naopak zdůraznit povinnost velitelů a štábů všech stupňů nepřetržitě řídit přesun své jednotky.

Řízení přesunů se rovná velení vojskům v této fázi činnosti svazku (svazu). Nelze je zaměňovat za regulaci. Pořádková služba je **pouze jedním z prostředků řízení přesunů**. Má a může nám zabezpečit pořádek při přesunech, ale nemůžeme na ni přenášet zodpovědnost za řízení přesunů, tj. požadovat, aby velela vojskům na přesunech. Velet je za všech okolností povinností velitele a jeho orgánu velení — štábu. Některé zkušenosti ze cvičení s vojsky ukazují, že ani v mírových podmínkách nemůže regulace nahrazovat řízení (tj. velení).

5. V souvislosti s charakterem bojové činnosti na válčišti dostává se do popředí i otázka **manévru prostředky pořádkové služby**. Manévr těmito prostředky bude nutný vždy při náhlých změnách situace a při změnách úkolu (směru postupu) přesunovaných vojsk. Aby byl uskutečnitelný, musí si každý štáb vyčlenit potřebnou **zálohu pořádkové služby**, kterou nasadí při nepředvídaných okolnostech a změnách.

6. V plánu přesunů bude nutno **předvídat manévr** pořádkovou službou, promyslet a propočítat pravděpodobné varianty a připravit jejich uskutečnění.

Z charakteru bojové činnosti na válčišti můžeme odvodit **tři základní druhy pořádkové služby**, které budou mít svoje odlišné zvláštnosti.

PRVNÍ DRUH — POŘÁDKOVÁ SLUŽBA VOJSKOVÁ

Prostředky pořádkové služby by měly být už u praporu (oddílu) a možná už u setniny, byť i v podobě pouze několika spojek (směrníků) na motocyklech.

Potřeba vyplývá dokonce i z mírových podmínek. Je znám případ, kdy při cvičení tankové roty velitel praporu postavil regulaci na silnici, kterou rota přejížděla z polní cesty. Protože měl jeden tank poruchu před vjezdem na silnici, ostatní tanky odbočily a přejížděly silnici asi o 400 m dále. Tam už regulace nebyla a došlo k vážné nehodě. Z blízké zatačky vyjel civilní osobní automobil právě, když tank vyjížděl na silnici. Přes pozornost řidiče a velitele jej tank při otáčení rozdrtil. Lze soudit, že hlavní příčinou nehody zde byla **nepohyblivost pořádkové služby** a skutečnost, že velitel roty za pořádkovou službu nezodpovídá a není jí vybaven. Měl by mít proto nejméně 2 motocyklisty (třeba i přidělované velitelem praporu) z nichž alespoň jeden by se za přesunu pohyboval neustále před čelem a druhý za zády jednotky. Regulační služba musí vždy na křižovatkách uzavřít jakýkoli příčný pohyb pro veškerá vozidla (i civilní) po celou dobu průjezdu jednotky.)

Tím více to platí pro prapory (oddíly), útvary a svazky, které by měly být vybaveny stálými organickými prostředky vojskové pořádkové služby, vysoce po-

*) Zajímavé a správné v této věci je ustanovení Státního dopravního řádu NDR, kde v § 2, odst. (5) stojí: „Při jízdě motorizovaných proudů Německé lidové armády jsou jejich dopravní směrnici oprávněni převzít samostatně řízení dopravy. Jejich pokynů se musí uposlechnout“. Také naše pravidla silničního provozu (SZ č. 141/1960) v § 47 stanoví: „Na silnici, která se na přechodnou dobu užívá pro vojenskou dopravu, jsou dopravními orgány orgány vojenské pořádkové služby“.... § 51 dává právo orgánům vojenské pořádkové služby zastavovat civilní vozidla. Naše orgány, zvláště nižších stupňů velení ne vždycky tohoto práva využívají, což je na škodu bezpečnosti provozu i pochodo-
vých kázní vojenských proudů.

Operační umění a taktika

hyblivými a zkušenými, Také na stupni armády a frontu by měl mít štáb vy-cvičenou a dostatečně vybavenou organickou jednotku vševojskové pořádko-vé služby.

Pokud není tato otázka vyřešena, zodpovídají jednotlivé stupně velení, aby řádně připravily prostředky a vycvičily personál (vojenské osoby), které k to-mu účelu mohou vyčlenit.

Hlavním znakem vojskové pořádkové služby by měla být **pohyblivost**. Po-řádkové orgány útvarů a svazků by měly konat svoji službu za pohybu. Za tím účelem by bylo vhodné je členit do tří skupin. Čelní skupinu svazku (útvary) vysílat na značnou vzdálenost před pochodovým proudem tak, aby mohla dělat dostatečný doplňující průzkum pochodové osy a objížděk, včas hlásit zátarasy na osách, vyžádat rozhodnutí o objížděce a vystavit stojící regulační orgány na nepřehledných místech, odbočkách, v městech apod.

Tyto přechodně statické orgány by měly předávat pořádkové úkoly čelním pořádkovým orgánům následujícího útvaru, aby se sami opět dostaly dopředu. Bylo vhodné též ihned po dojetí čela je nahradit čelní skupině ze zálohy po-řádkové služby a po přejetí vlastního proudu stáhnout do zálohy na čelo po-chodujícího proudu. Toto střídání by se mělo dít na stupni praporečnických (oddí-lových) proudů. Počítáme-li rychlost proudu 40 km/hod. a rychlost předjíždě-jících orgánů pořádkové služby 60 km/hod., bude jim trvat 20—30 minut, než se dostanou po předání úkolu znovu do čela praporečnického proudu.

Druhou skupinou pořádkové služby by měla být dosti silná **záloha**. Ta by se měla pohybovat v čele nebo před čelem pochodujícího proudu. Její úkol: na-hražovat nebo střídát čelní skupinou vystavené statické směrníky i její ztrá-ty a vyjíždět ihned na nový směr, změni-li se osa přesunu, nebo na objezdnou komunikaci, hlási-li čelní skupina zatarasení hlavní pochodové osy.

Třetí skupinou by měla být **zadní skupina pořádkové služby**. Ta by se mě-la pohybovat na zádi proudu. Zatímco úkoly prvních dvou skupin by byly pře-vážně regulační a zabezpečovací, úkol třetí skupiny by byl charakteru více po-licejního. Jejím úkolem by bylo především dbát na to, aby se proud netrhal a aby nepředjížděl, kdo k tomu není oprávněn. Tato skupina by zodpovídala též za to, že dojedou na místo určení všechna vozidla, která se cestou opozdí pro poruchu.

Důležité bude vymezit vztah orgánů pořádkové služby k prostředkům ope-račního, taktického a technického zabezpečení pohybu (ženijním, PVO, vyproš-ťovací, opravárenským atd.).

Jedno možné řešení je podřízovat tyto prostředky veliteli pořádkové jed-notky a uložit mu povinnost organizovat a řídit zabezpečení přesunu. Snad by to bylo vhodné při samostatném přesunu menších proudů (nejvýš do útvaru). Výhodnější bude vyčlenit pro zabezpečení přesunu a řízení čelní pořádkové služby operační skupinku štábu s prostředky velení a spojení a umístit ji v sestavě odřadu zabezpečení pohybu s úkolem řídit jak čelní pořádkovou služ-bu, tak činnost prostředků zabezpečení přesunů. Takovou operační skupinu bude účelné vybavit i vrtulníky.

Nebude však účelné tuto skupinu pověřovat celkovým řízením přesunu. To je nutné ponechat v rukou velitele a štábu, který kromě velení jednotkám musí nepřetržitě řídit i činnost této operační skupiny.

Nový Polní řád ČSLA (Vševojsk-1-1) stanoví některé nové zásady řízení přesunů a také vzdálenosti mezi praporními (oddílovými) proudy, určuje mnohem větší než jsou dosud používány. Tyto zásady vycházejí z analýzy charakteru bojové činnosti na válčisti a odpovídají též plně fyzikálním zákonitostem pohybu proudů a vozidel.)

Tím se nám ovšem značně prodlužují délky pochodových proudů a svazků, ale současně se mohou přesuny, zvláště operačního měřítka, podstatně urychlit. Budeme si muset osvojit zásadu, neměřit délku pochodu, ani délku proudů na kilometry, ale za hlavní měřítko a kritérium přesunu volit čas, za který jsou vojska schopna přesun uskutečnit.

Změny vyplývající z nového Polního řádu bude nutno obrazit i v praxi pořádkové a regulační služby. Dosavadní statické pojetí pořádkové služby v těchto nových podmínkách neobstojí. Pro regulaci a zabezpečení pohybu vojsk musíme najít nové formy. Nové kvalitě pohyblivosti vojsk, dlouhým vzdálenostem mezi praporními proudy a potřebám rychlých změn v regulaci pohybu vojsk na bojišti může odpovídat jedině pojetí vysoce pohyblivé, vycvičené, pružné a odborně řízené pořádkové a regulační vojskové služby.

DRUHÝM — ODLIŠNÝM DRUHEM POŘÁDKOVÉ SLUŽBY JE POŘÁDKOVÁ SLUŽBA TÝLOVÁ

Její hlavní činnost, pokud jde o regulaci a udržování pořádku, je třeba zaměřit na přísun a odsun, na pohyb týlu v týlovém prostoru vojsk, svazů i vyšších svazů, jednoduše řečeno na týlový provoz. Její orgány budou vykonávat službu na vojenských automobilních silnicích, tj. na systému přísunových a odsunových cest a rokůd a v prostorech rozložení týlových zařízení.

Jak vidno, charakter pořádkové služby týlu je jiný, než charakter pořádkové služby vojsk. Obě se od sebe liší zásadně a to právě tak jako se liší přesuny vojsk do týlového provozu. Charakter pořádkové služby vojsk je daleko více pohyblivý. Její orgány budou nasazovány stále na jiných osách, podle způsobů přeskupení a manévru vojsk. Týlová pořádková služba musí být sice mnohem pohyblivější než byla koncem druhé světové války, aby mohla dosáhnout průměrných norem denního postupu útočné operace vojsk do 100 km, ale přece jen bude mít i nadále charakter převážně statický. Bude nasazována na delší dobu na určitém jen pomalu se měnícím systému vojenských automobilních silnic. Její pohyblivost bude zapotřebí spíše k zabezpečení manévru pořádkovými orgány při narušení systému VAS jadernými údery a zamořením, než k dosažení tempa zabezpečení přesunu.

Podle toho může vypadat i její organizace a v/bavení, která se nemusí v zásadě příliš lišit od dosavadního.

I ona však musí být pružně a nepřetržitě řízena nadřízeným štábem týlu a musí mít možnost průzkumu a rychlého přeskupení na objezdné a jiné komunikace. Měla by být proto vybavena potřebnými rychlými spojovacími a dopravními prostředky. Zde nebude nutné individuální vybavení každého jednotlivce vlastním dopravním prostředkem, avšak bude nutné, aby velitelé po-

* Viz VM č. 3/1963, článek „Některé problémy přesunů mimo komunikace“ a VM č. 1/1964, článek „Teorie pružných proudů“.

řádkových jednotek měli rychlou pohyblivou zálohu, kterou by mohli okamžitě zasadit na obnovení provozu tam, kde byly pořádkové orgány vyřazeny bojovou činností nepřítele, zasaženy radiací, kde je zapotřebí přeorganizovat provoz na objezdné a náhradní komunikace.

Z nepřetržitého, rychlého a hustého provozu na týlové komunikační síti v soudobé válce vyplývá i potřeba poskytovat pomoc jednotlivým řidičům i proudům. Pořádková služba týlu by měla být proto vybavena potřebnými prvky zdravotnické a technické pomoci, zásobovacími místy PHM a stravovacími stanicemi. Nezbytným požadavkem je zapojení systému pořádkové služby týlu na systému radiální a protivzdušné hlásné sítě, zabezpečující neustálý přehled orgánů pořádkové služby o radiální a vzdušné situaci v širším zájmovém prostoru a tím způsobem i soustavnou informaci všech uživatelů VAS.

TŘETÍM DRUHEM POŘÁDKOVÉ SLUŽBY JE POŘÁDKOVÁ SLUŽBA TERITORIÁLNÍ.

Ta se nebude tolik lišit od pořádkové služby týlu, jako ta od pořádkové služby vojskové. Zásady činnosti a řízení teritoriální pořádkové služby budou v podstatě totožné se zásadami pořádkové služby týlu.

Odlišnosti budou hlavně v její **organizaci a statice**.

Zatím co pořádkovou službu týlu uskutečňují organické, provozní a silniční jednotky týlu, teritoriální pořádková služba je organizována na teritoriálním systému orgánů vojenské dopravy. Bylo by logické a z hlediska možnosti řízení vojenských teritoriálních orgánů za války jedině možné, aby i orgány vojenské dopravy (i teritoriální pořádková služba) byly začleněny do jednotného systému teritoriálního velení, tj. do systému vojenských okruhů, krajských a okresních vojenských velitelství. Jiný systém řízení pravděpodobně nebude účelný, vzhledem k činnosti protivníka na teritoriu a zejména vzhledem k účinkům ZHN v počátečním období války. Absolutně centralizovaný systém řízení by nebyl dosti pružný a pohotový a mohl by zcela selhat, zvláště v počátečním období války, kdy právě na pružném řízení pořádkové služby bude nejvíce záležet.

Tuto otázku nebudu podrobněji rozebírat, protože není přímým předmětem mého úvah.

Pořádková služba teritoria je tedy budována na jiných organizačních principech, než týlová. Její síť bude řidší, ale může být v případě potřeby zhuštěna pomocí orgánů ministerstva vnitra, Svazarmu, popřípadě jiných organizací. Samozřejmě věcí je zabezpečení obsluhovaných vojenských silnic prostředky zdravotnické a technické pomoci, odpočinkovými zařízeními, stravovacími a zásobovacími stanicemi s využitím vojenských i civilních fondů.

Také nepřetržitě spojení orgánů vojenské dopravy a pořádkové služby s teritoriální hláskou službou radiální a PVOS je nezbytně nutné, aby pořádková služba mohla nepřetržitě informovat o situaci na státní silniční síti přesunující se útvary a svazky, týlová zařízení i zásobovací a odsunové proudy.

I zde však platí zásada, že řízení přesunů rovná se velení a musí být uskutečňováno veliteli a štáby přesunovaných vojsk. Orgány vojenské dopravy a pořádková teritoriální služba jsou jenom jedním z prostředků zabezpečení přesunů a nemohou velet přesunovaným vojskům. Jejich činnost se bude řídit zásad-

ním rozhodováním generálního štábu a ve frontovém týlu budou spolupracovat na zabezpečení rozhodnutí velitele frontu. V přesunech vojsk budou nápomocny potřebám a požadavkům velitelů přesunovaných útvarů a svazků, nemohou však za ně rozhodovat. Představa, že svazek bude „dopravován a řízen“ na teritoriální silniční síti orgány vojenské dopravy MNO je myšlná a nesprávná. Žádný velitel se nemůže se svou jednotkou „nechat dopravit“ jako zboží, ale musí sám rozhodovat a řídit přesun tak, aby splnil rozkaz nadřízeného velitele.

Orgány teritoriální pořádkové služby mu budou nápomocny tím, že ho budou soustavně informovat o situaci na státní silniční síti, zejména o sjízdnosti, zatarasení, o možnosti objížděk, o vyhrazení komunikací generálním štábem, o radiační situaci, atd. a že mu budou nápomocny při regulaci pohybu jeho jednotek. To mu umožní nerozvinovat celou kapacitu vlastní vojenské pořádkové služby, kterou může ponechat z větší části pro zasazení v případě náhlé potřeby a využít pro prostory a komunikace, které nebudou teritoriální pořádkovou službou obsluhovány.

Zcela jiný je poměr orgánů vojenské dopravy na teritoriu k týlovému provozu na obsluhovaných vojenských silnicích teritoria. Ten budou tyto orgány skutečně řídit, tj. uskutečňovat velení podle rozkazů a plánů týlu MNO.

Umístění teritoriální pořádkové služby bude v podstatě statické a stabilní na stále stejném systému teritoriální sítě obsluhovaných vojenských silnic. Z toho plyne i možnost nevybavovat všechny jednotky a hlídky této služby dopravními prostředky. Na své stanoviště mohou být dopravovány pravidelnými koloběhy prostředků hromadné dopravy. K spojení mohou využívat státní a vojenské linkové sítě a stále rádiové sítě. I teritoriální pořádková služba bude však potřebovat nejnútnejší počet technických i netechnických pojítek, spojek a pohyblivou zálohu. Bylo by dobré, kdyby mohla být dotována alespoň na stupni kraje nebo okruhu i vrtulníky.



Zbývá ještě ujasnit vzájemný poměr a součinnost těchto tří systémů pořádkové služby při přesunech vojsk.

Vojsková pořádková služba bude

- na silnicích obsluhovaných pořádkovou službou týlu nebo teritoria rozvinuta z části a bude plně využívat jejich pomoci při regulaci pohybu a udržování pořádku přesunujících se vojsk;

- na silnicích neobsluhovaných, ať už na teritoriu nebo v týlovém prostoru frontu, armády, bude plně rozvinuta a bude jediným prostředkem regulace pohybu vojsk.

V obou případech bude pořádková služba vojsková podřízena pouze svému nadřízenému veliteli a bude řízena jediné svým nadřízeným štábem.

Součinnost s pořádkovou službou týlu (teritoria) musí být zajištěna v plánu přesunů nadřízeného velitelství a udržována součinností v nadřízených štábech.

Přesuny vojsk budou mít (jen s ojedinělými výjimkami zakotvenými v plánech přesunů a v rozkazech) přednost před přesuny týlových zařízení a před běžným týlovým provozem.

Zvláštním případem bude součinnost teritoriální pořádkové služby s týlovou na stupni frontu a armády, pokud jejich týlové prostory budou na území,

Operační umění a taktika

kde bude teritoriální pořádková služba rozvinuta. Tato součinnost musí být zajištěna plánem pořádkové služby nadřízeného velitelství (velitelství frontu) podle pokynů generálního štábu. Účelné bude, aby orgány teritoriální pořádkové služby v týlovém prostoru frontu byly dočasně operačně podřízeny velitelství frontu a pracovaly podle jeho rozkazů po dobu, než se změní týlový prostor frontu. Tento požadavek je nezbytný, aby nebylo komplikováno velení. V jednom prostoru nemohou velet současně dva orgány. Jenom přísné dodržení nedílné velitelské pravomoci může zabezpečit pořádek a organizovaný chod přesunů i týlového provozu. Po změně týlového prostoru přejdou tyto orgány zpět pod úplnou pravomoc teritoriálního systému velení.

— ☆ —

Pokusil jsem se nastínit jen základní problémy a některé nové názory na pořádkovou službu. Považují za samozřejmé, že z těchto myšlenek lze v praxi uskutečnit zatím jen to, co je v souladu s platnou organizací naší armády a co neodporuje platným řádům a předpisům. Abychom však dosáhli pokroku v otázkách pořádkové služby, jejíž praxe nezbytně zastarává a neodpovídá již v mnohém duchu nových polních řádů, bude třeba soustavného studia tohoto problému i prověřování nových způsobů činnosti pořádkové služby v praxi.

Důležitost uplynulého a rychlého přeskupování vojsk pro splnění cílů operací vyžaduje, aby se i pořádková služba, jako hlavní prostředek zabezpečení přesunu vojsk a týlového provozu, dostala na soudobou výši.

Jistě bude potřebné zabývat se nejenom způsobem regulace pohybu vojsk, ale i druhou stránkou činnosti pořádkové služby, její funkcí policejní. To však nebylo předmětem mých úvah.