

Brigády ochrany týlu v útočné operaci

(VM č. 4/1963)

Podplukovník Jaroslav Šebek

Autor ve svém článku se zabývá dosud velmi málo propracovaným a procvičeným problémem použití brigád ochrany týlu a v základních rysech rozvádí jejich organizaci a charakter použití tak, aby jich bylo možno podle předurčení co nejúčelněji využívat k plnění úkolů v týlovém prostoru. Poněvadž tyto svazky budou plnit celou řadu závažných úkolů v součinnosti se silničními svazky, které v týlovém prostoru budou zabezpečovat provoz na zájmové síti, chce se ve svém diskusním příspěvku zaměřit na některé otázky součinnosti mezi oběma typy svazků, jejichž dořešení a důsledné uplatňování přispěje k dalšímu zlepšení zabezpečení týlových útvarů a zařízení.

Součinnost mezi silničními svazky a svazky ochrany týlu bude zaměřena hlavně na otázky ochrany a obrany důležitých komunikačních center, objektů a zvláště citlivých a ohrožených úseků, dále na otázky vylepšení řízení provozu na zájmové silniční síti, doprovod důležitých transportů a konečně i na otázky odstranění následků po atomovém napadení.

Jsou to právě ty úseky činnosti — a to jak silničních svazků, tak i svazků ochrany týlu — které mají pro zabezpečení organizované a nerušené činnosti týlových útvarů a zařízení a v mnohých případech i pro zabezpečení operačních přesunů rozhodující význam. Proto hlavním koordinujícím orgánem k co nejúčelnějšímu využití možností obou typů svazků bude štáb týlu frontu, který bude řešit základní otázky součinnosti v průběhu zpracovávání zámyslu i plánu týlového zabezpečení, přičemž jednotlivé dílčí otázky a plánovaná opatření budou pak realizována na úrovni štábů svazků na podkladě vydaných směrnic a nařízení štábem týlu.

Poněvadž za zabezpečení provozu na zájmové silniční síti v týlovém prostoru frontu odpovídá náčelníkovi týlu správa vojenské dopravy, budou jednotky a útvary

brigád ochrany týlu podřizovány, pokud se jejich činnost bude vztahovat na zájmovou silniční síť, příslušným velitelům silničních svazků v závislosti na tom, ve kterém ze silničních pásem se bude tato činnost uskutečňovat.

Poněvadž počty silničních svazků i počty brigád ochrany týlu k zabezpečení činnosti týlových útvarů a zařízení v týlovém prostoru budou téměř shodné, je nutno vždy pečlivě zvážit rozdělení prostoru činnosti jednotek a útvarů brigád ochrany týlu tak, aby se tyto prostory pokud možno shodovaly s prostory činnosti silničních svazků, čímž by byly současně vytvářeny podmínky k podstatnému zjednodušení organizace součinnosti.

Jedním z úkolů, na jehož plnění se budou podílet oba typy svazků, bude **obrana a ochrana důležitých komunikačních center, objektů a citlivých míst**, mezi které nutno především počítat významné horské přechody.

K plnění tohoto úkolu má každá ze silničních brigád k dispozici organickou rotu ochrany silnic a mostů, která má 3 čety po 3 družstvech. V současné době s přihlédnutím k prostředkům pro přepravu těchto jednotek lze z této jednotky organizovat 3 pohyblivé hlídky, a to až v síle čety, nebo až 9 stabilních hlídek v síle 1 družstva.

Složení, sestava a vybavení těchto jednotek se bude měnit vždy v závislosti na charakteru úkolu. Střežením důležitých křižovatek a objektů budou pověřovány i ty silniční jednotky a útvary, které na nich budou zabezpečovat pořádkovou službu. K těmto úkolům mohou být využity i silniční útvary, určené k zabezpečení jejich trvalé sjízdnosti.

Tyto úkoly mohou však plnit i ostatní jednotky a útvary s jiným předurčením až po splnění svých hlavních úkolů.

Se zřetelem k možnostem jednotek určených k ochraně silnic a mostů bude

charakter jejich činnosti záviset na typu střeženého objektu. Např. důležité mostní přechody budou vždy střeženy stejné ochranné jednotky, které zde vytvoří systém opěrných bodů k překrytí důležitých přístupů k objektu. Nepřehledná místa, zvláště v prostorech, která se k objektu bezprostředně přimykají, přehrazujeme signálními nebo osvětlovacími prostředky. Při obraně a ochraně jiných důležitých objektů, např. přechodů přes horská pásma, budou tyto úkoly plnit pohyblivé hlídky, podle stanoveného časového programu.

Poněvadž silniční brigády budou zabezpečovat provoz v pásmech zhruba o rozsahu 80—100 000 km² (délka zájmových silnic může být kolem 1500 km v každém pásmu), bylo by bezprostřední řízení rot ochrany silnic a mostů značně těžkopádné. Bude proto účelnější v závislosti na charakteru úkolu podřizovat některé z jejich jednotek přímo velitelům jednotlivých silničních rajónů. Velitelům silničních rajónů budou pak podřizovány i přidělené jednotky brigád ochrany týlu s úkolem střežit důležité objekty nebo úseky na zájmové silniční síti. Za jejich materiální a zdravotnické zabezpečení budou odpovídat příslušní velitelé silničních rajónů.

Spojení s těmito jednotkami bude zpravidla po dispečerské síti silničních praporů. Při zesílení silničního praporu jednotkou brigády ochrany týlu bude nutné vždy stanovit, s jakým úkolem a na jak dlouhou předpokládanou dobu je tato jednotka přidělena.

Bude účelné, aby přidělené jednotky brigád ochrany týlu plnily úkoly střežení a obrany jako samostatné celky. Vznikne-li však nutnost vzhledem k významu objektu a stavu sil a prostředků, které budou pro jeho obranu a ochranu k dispozici, kombinovat rotu ochrany silnic a mostů silničních brigád s jednotkami ochrany týlu, pak nadřazeným bude ten velitel, který zaujímá vyšší velitelský stupeň.

Při organizaci obrany a ochrany důležitých komunikačních center a úseků na zájmové silniční síti bude nutné s ohledem na časté změny v situaci v týlovém prostoru mít silnou zálohu, kterou by disponoval náčelník týlu a které by mohl využít k úkolům v rozhodujících prostorech. Tuto zálohu budou vytvářet zpravidla pouze útvary brigád ochrany týlu. V závažných situacích může být činnost jednotek a útvarů ochrany v rozhodujícím prostoru koordinována stažením jednotek ochrany z pasivních úseků, a to zpravidla

za řízení příslušných orgánů náčelníka týlu.

Vlastní ochrana silnic a mostů v týlovém prostoru nesmí se omezit pouze na pasivní opatření a bezprostřední ochranu a obranu svěřených objektů či úseků zájmové silniční sítě. Má-li být činnost jednotek, vyčleněných k obraně či ochraně co neúčinnější a neefektivnější, je nutné, aby štáb týlu pečlivě sledoval činnost a výskyt diverzních a výsadkových jednotek nepřítel, popřípadě zbytků útvarů, které vlivem rychlého postupu vlastních vojsk zůstaly v týlovém prostoru a dovedl aktivními formami (např. vyhledáváním a pátráním) včas činnost těchto jednotek a skupin zamezit. Jednotky brigád ochrany týlu mají k dispozici roj vrtulníků, kterého lze kromě jiných důležitých úkolů použít i k vyhledávání těchto skupin již na přístupech ke střeženým objektům. Jednotek roty ochrany silnic a mostů a jednotek brigád ochrany týlu nelze použít natrvalo k těm úkolům, které se v daný okamžik zdají nejdůležitější, ale jejich úkoly budeme měnit s potřebným časovým předstihem v závislosti na situaci v prostoru důležitých úseků a objektů zájmové silniční sítě týlu.

Mají-li být jednotky a útvary, určené k ochraně a aktivní činnosti, která by měla být základní metodou jejich činnosti, účelně a organizovaně využívány, je nutné, aby řídicí štáb měl o místě jejich činnosti trvalý přehled.

Další významný úkol, který budou společně plnit jednotky silničních svazků a jednotky brigád ochrany týlu, je vlastní řízení provozu na zájmové silniční síti. I když tento úkol nebude typický jako úkol spojený se střežením a ochranou významných objektů, úseků či týlových zařízení, bude hrát přesto významnou roli a bude nutné jej při organizaci součinnosti pečlivě dohodovat, aby nedocházelo ke zbytečným duplicitám.

Činnost jednotek brigád ochrany týlu bude zaměřena při plnění tohoto úkolu hlavně do prostoru čáry uzavření přífrontového pásma a frontového týlu, kde budou zřizována vstupní místa ke kontrole osob a transportů, vcházejících do týlového prostoru. Poněvadž zásadním požadavkem pro pořádkovou službu musí být co nejvíce urychlit vlastní provoz na silniční síti (každá kontrola představuje nežádoucí zdržení), musí být kontrolní činnost silničních svazků sladěna s kontrolní činností brigád ochrany týlu, aby nedocházelo k dublování kontrol

a jeden a týž proud nebyl za přesunu týlovým prostorem několikrát kontrolován, což by mělo za následek jeho nežádoucí zdržení. Z těchto důvodů bude výhodné vytvářet společná kontrolní a propouštěcí stanoviště a dále kontrolovat pouze osoby, vozidla a transporty, které nejsou uvedeny v základní plánovací dokumentaci dispečerských stanovišť.

To vyžaduje, aby kontrolní propouštěcí stanoviště měla trvalé spojení s dispečerskými stanovišti, která mají přehled o všech přesunech plánovaných po zájmových silnicích v týlovém prostoru.

K zjednodušení organizace pořádkové služby je nutné vzít v úvahu organizaci pořádkové služby silničními útvary a svazky a nedopustit, aby činnost jednoho útvaru zasahovala do zájmového prostoru několika silničních útvarů.

Organizace součinnosti při řešení otázek pořádkové služby bude usnadněna tím, že metody při plnění tohoto úkolu jsou v podstatě u obou svazků shodné, poněvadž síť pořádkových stanovišť se rozvíjí zpravidla v pásmech za prvosledovými armádami. Trvalé spojení s pořádkovými stanovišti, vyčleňovanými z počtů brigády ochrany týlu, bude zabezpečeno pomocí dispečerské sítě silničních svazků.

Jaká pořádková stanoviště bude brigáda ochrany týlu zřizovat? Budou to — vzhledem ke struktuře její organizace — jednak pořádková stanoviště stálá, která budou zřizována v podstatě na všech komunikacích překračujících čáru předfrontového pásma a čáru uzavření frontového týlu, to jest uzavíracích clon.

Poněvadž pořádkové orgány brigád ochrany týlu se podřizují přímo příslušným velitelům silničních útvarů, bude detailní rozmístění pořádkových stanovišť záležitostí velitelů silničních rajónů. Těžiště řízení provozu silami a prostředky brigád ochrany týlu bude však především spočívat hlavně v pohyblivých pořádkových stanovištích k doplnění stálých

pořádkových stanovišť v prostorech PFZ, OPFZ, NZ a na odbočkách k těmto týlovým etapám, popřípadě k rychlému zabezpečení provozu při náhlých změnách situace.

Dále sil a prostředků brigád ochrany týlu využijeme i pro doprovod zvláště důležitých a sledovaných transportů, např. při přesunech raket a raketového paliva a podle potřeby jako zálohy pro zabezpečení řízení provozu.

Posledním úkolem, na kterém se budou podílet jak útvary silničních svazků, tak i brigád ochrany týlu, bude **odstraňování následků po atomovém napadení** na zájmové silniční síti týlu. Ke splnění tohoto úkolu má brigáda ochrany týlu ve své organizaci ženíjní rotu, vybavenou potřebnými prostředky mechanizace.

I když těžiště činnosti jednotek brigády ochrany týlu bude v prostoru rozmístění jednotlivých týlových etap, jeden z prvořadých úkolů, zabezpečující zachráně a vyprošťovací práce, bude spočívat v uvolnění silniční sítě v potřebném rozsahu.

Při plnění tohoto úkolu bude činnost jednotek silničních útvarů navazovat na činnost jednotek brigád ochrany týlu. I zde musí být činnost pečlivě koordinována tak, aby úsilí obou svazků bylo zaměřeno na uskutečnění rozhodujících opatření v nejkratší době. Koordinujícím orgánem zde musí být štáb náčelníka týlu, který bude usměrňovat činnost svazků na podkladě trvalého vyhodnocování radiační situace a celkového pojetí manévru týlových útvarů a zařízení.

Tak jako u silničních svazků nutno vždy uvážit, který úkol je pro zabezpečení manévru týlových útvarů a zařízení v daný okamžik rozhodující a podle toho upřesňovat síly a prostředky, které jej budou plnit, tak tomu musí být i u útvarů brigád ochrany týlu.

Brigády ochrany týlu disponují účinnými prostředky k zabezpečení nerušené činnosti týlových útvarů a zařízení.