

Železniční doprava v POV

ANO či NE?

Dopravní zabezpečení ozbrojených sil v počátečním období války je jednou z rozhodujících činností odpovědných orgánů na státním území. I při rozvíjení a posilování silniční, potrubní a letecké dopravy zůstává dopravní zabezpečení bojujících vojsk i nezbytných úkolů národního hospodářství stále a ve značné míře závislé na železniční dopravě.

I když podíl železniční dopravy na celkovém dopravním zabezpečení v operačním prostoru bojujících vojsk není malý, udržuje si železniční doprava rozhodující postavení zvláště v hlubokém týlu — v hloubce státního území.

Význam železniční dopravy v komplexním dopravním systému zdůrazňují zejména podmínky zabezpečení počátečního období války v rámci koalice států — účastníků Varšavské smlouvy. Spočívá především ve velké přepravní kapacitě, ve schopnosti překonávat velké přepravní vzdálenosti a v nepřetržitém provozu, který je jen částečně závislý na povětrnostních vlivech.

Největší nároky na železniční dopravu z hlediska potřeb ozbrojených sil budou zkumulovány do krátkého časového období bezprostředně před zahájením ozbrojeného zápasu a v prvních několika dnech. V dalších dnech sice nároky na železniční dopravu klesají, neklesnou však nikdy pod 10 000 tun zásob přepravených denně ve směru východ—západ.

Nároky na železniční dopravu zvláště v počátečním období války, vedené s po-

užitím ZHN, jsou veliké. Naproti tomu jedním z důsledků soudobé raketové jaderné války bude hromadné ničení komunikací. Navíc bezprostřední sousedství ČSSR s pravděpodobným nepřítelem vytváří reálné nebezpečí rozsáhlého ničení železnic již při prvním hromadném úderu.

Budou tedy železnice státního území schopny splnit svoji úlohu v počátečním období války?

Pokusím se uvést některé skutečnosti, na jejichž základě bude možné přijmout některé závěry a odpovědět i na tuto otázku.

V počátečním období války, vedené raketovými jadernými prostředky, je reálné nebezpečí rozsáhlého ničení železnic v celé hloubce státního území. Jaký rozsah zničení železničních objektů a zařízení železniční sítě státního území můžeme očekávat a jaký charakter zničení předpokládáme?

Železniční síť na státním území může být v soudobých podmínkách vedení ozbrojeného zápasu rozrušena nebo její jednotlivé objekty a zařízení zničeny téměř všemi způsoby ničení, které jsme až dosud uvažovali jen při ničení železniční sítě na bojišti (frontové železniční sítě).

Z objemu ničení nemůžeme vyloučit ani zničení vzniklá bojovou činností, a to nejen v pohraničních územích, ale i v hloubce státního území při použití silných výsadků nepřítelem, ani zničení úmyslná — zatarasování — nebude-li se operační situace vyvíjet dostatečně uspokojivě.

Jakými způsoby může být železniční síť státního území rozrušena nebo ničena:

1. jadernými údery, a to buď

— přímo, byl-li úder veden na hospodářské nebo politické centrum, jehož součástí je i železniční uzel, nebo byl-li úder veden přímo na železniční uzel;

— nepřímo, byl-li úder (zpravidla taktického určení) veden na vojska, letiště, základny nebo sklady jaderných zbraní apod., a železniční objekt byl v bezprostřední blízkosti cíle jaderného napadení.

2. Bojovou činností vojsk obou stran v bezprostřední blízkosti železničních objektů a zařízení, dále bombardováním železničních stanic a transportérů klasickými tříštivotrhávacími a zápalnými pumami a bojovou diverzní činností.

3. Účinkem zátarasů v taktické nebo operační hloubce, které zřizují bojující vojska v přímé závislosti na vývoji bojové činnosti. Takové zátarasy můžeme zřizovat od okamžiku, kdy vlastní vojska bezpečně zjistila, že v průběhu následujícího období nebudou schopna současnými silami a prostředky převzít iniciativu a kdy se proto budou snažit získat čas a prostor k vytvoření předpokladů k soustředění nových sil, prostředků a zásob k pozdějšímu zahájení boje o iniciativu.

4. Účinky zaminování železnic, které uvažujeme jen zcela výjimečně a snad v rámci zátarasů v operační hloubce.

Výsledky jaderných úderů na železnici můžeme charakterizovat takto:

Údery, s nimiž bude nutné počítat na státním území, budou mít v větší části pozemní, v menší části vzdušný charakter. Poškodí a zničí zvláště objekty na železnici (tj. budovy, mosty, vozový a lokomotivní park a nadzemní sdělovací trati). Poškození železničního spodku a svršku bude pravděpodobně menšího rozsahu. Vel-

ké objemy těchto obnovovacích prací budou vznikat především při pozemních jaderných úderech, které směřovaly buď přímo anebo do bezprostřední blízkosti železničního objektu nebo zařízení.

Radioaktivní zamoření po vzdušných úderech nebude při obnově železnic rozhodujícím faktorem. Obnova bude moci být zahájena v krátké době po výbuchu a radioaktivní zamoření neovlivní vážné termíny obnovy ani výkonnost nasazených sil a prostředků. Pozemní údery tuto charakteristiku podstatně mění. Radioaktivní zamoření po pozemním úderu bude rozhodujícím faktorem ke stanovení doby zahájení obnovy a k možnosti použití sil a prostředků při odstraňování následků napadení. Souvislá pásma radioaktivního zamoření budou vážnou překážkou k zahájení obnovovacích prací bez ohledu na stupeň rozrušení železničních objektů a zařízení v důsledku jaderného napadení. Přímé jaderné napadení některých železničních zařízení a objektů bude výjimečné. Přímo mohou být napadeny železniční uzly, avšak méně již železniční mosty, popřípadě jiné železniční objekty. Železniční mosty v hloubce státního území budou zpravidla ničeny jinými prostředky než ZHN, především diverzními výsadky, popřípadě bombardováním klasickými leteckými pumami.

Pokud jde o přímé napadení dopravních zařízení na železniční síti ČSD, nemůžeme počítat, že by jaderný úder jakéhokoli určení směřoval výhradně na železniční objekt, nebude-li rozhodujícím komunikačním uzlem. Takových objektů je na železniční síti ČSD zhruba asi 5. Nemůžeme však přehlížet, že cílem jaderných úderů budou rovněž ekonomická a politická centra jako celky. Poněvadž tato centra bývají současně důležité komunikační uzly, bude v těchto případech docházet ke zničení i dopravních zařízení.

ZNIČENÍ NA ŽELEZNIČNÍ SÍTI ČSD BOJOVOU ČINNOSTÍ POZEMNÍCH VOJSK, LETECTVA (KLASICKÝM BOMBARDOVÁNÍM) A DIVERZNÍ ČINNOSTÍ

Zničení bojovou činností pozemních vojsk můžeme očekávat výhradně v prostorech této bojové činnosti, tj. v příhraničním pásmu, v pásmech sražení čelních svazků a útvarů.

Soudobá útočná operace bude charakteristická pohybem po silničních komunikacích s občasným rozčleněním a rozvinutím sil. Zničení objektů a zařízení na železnici můžeme tedy očekávat především v prostorech výhodných k postupu vojsk, zvláště je-li železnice v blízkosti silnič-

ních komunikací a dále v prostorech výhodných k obraně, kde vojska budou nucena se rozvinout a zahájit střetnutí. V těchto prostorech můžeme očekávat častá rozrušení železničních tratí, především přejezdů pásových vozidel a dále rozrušení účinkem paleb a ženijních zátarasů.

Je nepravděpodobné, že by v železničních násypch byly budovány těžké ženijní objekty, přesto však mohou být násypy s propusty začleňovány do systému obrany

a v průběhu bojové činnosti mohou být poškozeny, popřípadě zničeny.

Bojovou činností vzniknou na železnici místa menších zničení, nejčastěji s nálevkami v tělese železničního spodku. Na krátkých úsecích bude též zničen železniční svršek. Na železničních stanicích přibudou trosky budov a vozového a lokomotivního parku. Stupeň poškození železnic bude přímo úměrný úpornosti a délce boje. V prostorech nevýhodných k bojové činnosti, např. ve značně členitém terénu a pod. a v prostorech chudých na silniční komunikace, počítáme jen zřídka s poškozením železnic; celé, i několik kilometrů dlouhé železniční úseky mohou být neporušené. Zničení nemůžeme také očekávat ve větších hloubkách státního území. Rozsah prostorů, kde může dojít ke zničení, pravděpodobně nepřekročí 5 % celkové provozní délky zničených tratí.

V průběhu počátečního období války musíme počítat i s napadením železničních objektů na železniční síti ČSD letectvem, a to klasickými tříštivotrhavými a zápalnými pumami. Mohou být napadeny zejména železniční stanice a uzly, popřípadě i železniční mosty. Výjimečně může nepřítel letectvy napadnout i transporty, pohybující se na širé trati.

Podle současné situace může nepřítel působit proti teritoriu ČSSR celkem 550 až 600 letounů (z toho 90–100 stíhačů, 130–150 průzkumných letounů a asi 330 až 350 stíhacích bombardovacích letounů), které během prvního dne války v závislosti na situaci mohou uskutečnit až dva vzlety, což znamená, že proti teritoriu ČSSR může první den války zasáhnout až 700 stíhacích a bombardovacích letounů. Za předpokladu, že asi 100 těchto vzletů bude využito k napadení jadernými zbraněmi, zůstává k bombardování klasickou letectvou municí zhruba ještě asi kolem 600 vzletů stíhacího bombardovacího letectva, což s ohledem na jejich únosnost představuje kolem 1000 i více tun klasické letecké munice. Z tohoto množství, podle zásad velení NATO o použití letectva, můžeme počítat:

- asi 10–15 % k přímé podpoře vojsk,
- asi 50 % k boji se zbraněmi hromadného ničení a získání vzdušné nadvlády,
- asi 35–40 % k izolaci bojiště s hlavním zaměřením na komunikační objekty, zásobovací základny, na politická a hospodářská centra.

Vezmeme-li v úvahu možnosti a uvedené doktrinální zásady o použití letectva, pak můžeme v jedné z možných variant vyjádřit úsilí nepřátelského letectva i podle prostorů v těchto rámcových údajích;

— 10–15 % na západní pohraniční kraje,

— 60–70 % na oblasti středních a východních Čech, území Moravy a západní oblasti Slovenska,

— zbývajících 15–30 % na ostatní území středního a východního Slovenska.

Poněvadž převážnou část prostředků letectva použije nepřítel v prostoru Čech a Moravy, budou tedy i objekty na železniční síti ČSSR, jejichž napadení předpokládáme tříštivotrhavými leteckými pumami, převážně v tomto prostoru. Zdůrazňuji, že jde o jednu z možných variant, která se může podle vzniklé situace i podstatně změnit. Přesto však z kalkulačního hlediska můžeme uvažovat, že v hloubce teritoria ČSSR, a to převážně v prostoru Čech a Moravy, může nepřátelské letectvo denně napadnout 2–4 železniční stanice, popř. jiné železniční objekty.

Další z možných prostředků účinného působení proti teritoriu ČSSR představují průzkumné diverzní odřady nepřítelů. Tyto odřady v síle 12 speciálně školených mužů, dostávají náročnější průzkumné úkoly a úkoly přímé diverze, např. ruší dopravu, zamořovat pitnou vodu a jiné zdroje výživy, ničit energetické zdroje a rozvodné sítě, terorizovat obyvatelstvo, přepadávat a ničit radiotechnická zařízení, úřady, telefonní centrály apod.

Podle současné situace může potenciální nepřítel zasadit proti teritoriu ČSSR až 1 rotu zvláštního určení z celkového počtu 10 rot speciální vzdušné výsadkové skupiny, což představuje asi 12 průzkumných diverzních odřadů, každý o 12 osobách. Možnost jejich postupného vysazení zaujímá hloubku našeho území s těžištěm právě na hlubší týlový prostor. Vzhledem k různorodosti úkolů těchto 12 průzkumných diverzních odřadů, zbývá na diverzní činnost proti železničním objektům a zařízením poměrně malá část kapacity. Přesto však některá z těchto skupin bude vyslána především s cílem zničit ty železniční objekty na železniční síti ČSSR, které jsou pro železniční dopravu životně důležité, které však by bylo možné zničit jaderným úderem nebo letectvem jen se značnými obtížemi.

Úmyslné zničení železnic zatarasováním

Souvislé zatarasování železnic v soudobé operaci nepředpokládáme a zejména ne v počátečním období války, kdy obě strany budou rozhodně a úporně bojovat o získání iniciativy. V armádách nejsou ostatně k tomuto účelu ani organizovány speciální síly a prostředky, kterých by

bylo potřeba značné množství.

Přesto však uvažujeme dva základní druhy zátarasů, které by mohly ovlivnit celistvost železniční sítě:

1. Zátarasy v taktické hloubce

Zátarasy v taktické hloubce mohou organizovat divize s cílem zastavit postup nepřítel, popř. ztížit jeho postup. Obnova takto zničených železničních objektů a zařízení bude úkolem frontových obnovovacích prostředků i v případě, že zátarasy budou v přihraničním pásmu na vlastním státním území.

2. Zátarasy v operační hloubce

Zátarasy v operační hloubce organizují vyšší operační štáby s cílem zamezit nepříteli průchodnost určitým prostorem válčístě. Zde je nutné počítat nejen se zničením železničních mostů, ale i se zničením částí železničních úseků, tunelů, železničních stanic, jejich zařízení a kolejíšť a zejména se zničením sdělovacího a zabezpečovacího zařízení. Systém zátarasů v operační hloubce bude organizován zpravidla v době, kdy jedna z válčících stran vyhodnotila, že není schopna převzít iniciativu a kdy musí proto získat čas a prostor k vytvoření nových bojových uskupení a k shromáždění zásob.

Rozhodnutí o realizaci rozsáhlých zátarasů v operační hloubce vydá po zhodnocení situace zpravidla nejvyšší velení, které současně k tomu účelu určuje a vyčleňuje síly a prostředky.

Systém zátarasů v operační hloubce se zpravidla opírá o některou z vážných terénních překážek (velký vodní tok, zalesněný horský masív) a k jeho zabezpečení mohou být použity nejen klasické, ale i jaderné zbraně, především jaderné miny. V tomto případě je nutné počítat s úplným zničením velkých železničních mostů, částečným zničením nebo zatarasením tunelů, se zničením železničních úseků přilehlých k těmto objektům a se zničením zařízení na nich. V soudobých podmínkách vedení operace nepočítáme s použitím zátarasů v operační hloubce již během počátečního období války. Proto ani rozsah zničení, vzniklý na základě zátarasů v operační hloubce, není nutné v celkové kalkulaci rozsahu zničení sítě státního území uvažovat.

Minování železnic

V soudobých podmínkách vedení útočných operací ustoupil význam minování železnic silně do pozadí.

Zvláštní kapitolu ovšem tvoří zničení přehrad a vodních nádrží a s tím související devastace dlouhého pásu území, na kterém mohou být železniční objekty a zařízení, převážně mosty. Zde počítáme, že při zničení přehrad typu Slapy, Orlická, Orava budou všechny železniční objekty do vzdálenosti několika desítek kilometrů zničeny. Obnova takových objektů by byla podstatně ztížena vzhledem k tomu, že rozsáhlá území budou zabahněna, zavodněna a zničeny přístupy k těmto objektům.

Z rozboru možností zničení železničních objektů a zařízení na železniční síti státního území v počátečním období války vyplývá, že nepřítel může rušivě zasahovat do činnosti železnic na státním území.

Bylo bezpodmínečně nutné zpracovat celkový rozbor možností zničení za použití variantní cílové analýzy jaderného napadení a s přihlédnutím k možnostem nepřítel v ostatních druhích možného zničení k vytvoření předpokladů rozsahu obnovovacích prací, nutných k zachování nejnětější kapacity železničního provozu na zájmové, tzv. základní železniční síti státního území.

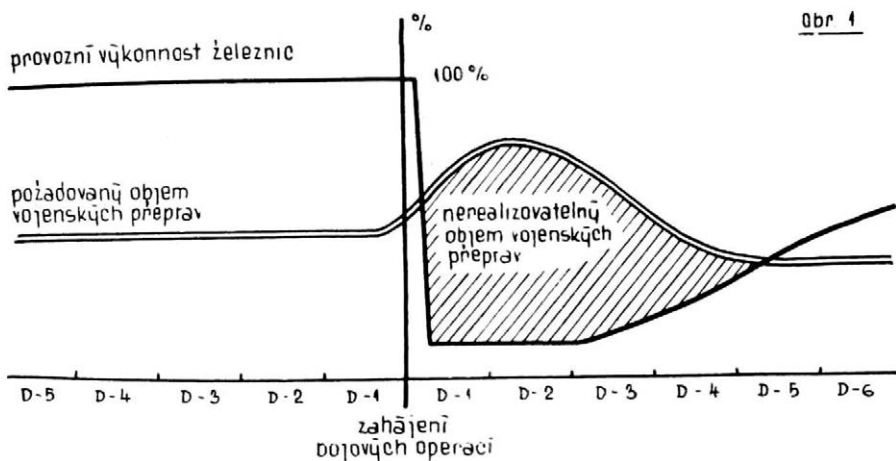
Podrobné rozboru ukázaly, že železniční dopravu o maximální výkonnosti bude možné využívat pouze do prvního nepřátelského hromadného úderu. Bezprostředně po něm dojde k několikanásobnému přerušení železniční sítě a přepravu bude možné udržovat jen v izolovaných úsecích, takže výkonnost železniční dopravy na státním území poklesne na minimum.

Situaci před vypuknutím nepřátelství a několik dní po zahájení operací vyjadřuje obr. 1.

Zabezpečení bojové činnosti vojsk však vyžaduje neprodleně obnovit nepřetržitou železniční dopravu i za nepříznivých podmínek, tj. za předpokladu rozvinutí potřebného počtu dočasných překládkových prostorů, s cílem dosáhnout výkonnosti alespoň jednoho železničního tahu ve směru východ—západ o kapacitě zhruba 12 000 tun denně.

Nepodaří-li se udržet železniční provoz na hlavních železničních směrech, především v prostoru Slovenska a Moravy, nebude možné včas zabezpečit a uskutečnit v rozhodující fázi počátečního období války asi 60—70 % celkového počtu plánovaných přeprav po železnici. Zásobovací přepravy nebude možné realizovat téměř vůbec.

Rozboru zničení jednotlivých železničních objektů a zařízení (tak, jak je uvažovala variantní cílová analýza), ukázaly,



že celková potřeba denních výkonů, nutných k zabezpečení obnovy a údržby tratí na redukované části základní železniční sítě ČSSR, bude souhrnně pro prvních 20 dní války činit:

500 000 denní výkonů, z toho

275 000 denních výkonů k obnově zemních těles a železničního svršku,

80 000 denních výkonů k obnově malých mostů a propustů,

115 000 denních výkonů k obnově středních a velkých mostů,

16 000 denních výkonů k obnově tunelů,

15 000 denních výkonů k obnově sdělovacích a zabezpečovacích zařízení.

Průměrná denní potřeba denních výkonů všech odborností bude mírně klesat.

Požadované denní výkony musí být začleněny do určitých organizačních celků, vybavených potřebnou technikou a vycvičených k požadovaným pracím.

Organizační celky musí odpovídat i charakteru předpokládaných prací, jako např.

— jednoduché stavební a odklízovací práce,

— mechanizované stavební a odklízovací práce,

— jednoduché mostní práce,

— náročné mostní práce,

— obnova tunelů,

— obnova sdělovacího a zabezpečovacího zařízení.

Podle charakteru obnovovacích prací bude účelné organizovat obnovovací celky

— **teritoriální**: obnovovací a udržovací čety traťových distancí,

— **pohyblivé**: stavební, mostní stavební a sdělovací vlaky,

— **speciální polovojskové útvary** k obnově limitujících objektů na železniční síti.

Podrobné rozborů možných výsledků zničení železničních objektů a zařízení a železničních sítí státního území a stanovení předpokládaných objemů obnovovacích prací můžeme vyjádřit úhrnnou potřebou denních výkonů, které v období cca 20 dnů po zahájení ozbrojeného zápasu je nutné vynaložit, aby byl splněn v minimálním rozsahu úkol, kladený na železniční síť státního území.

Propočty ukázaly, že je nutné mít organizačně zabezpečeno **cca 500 000 denních výkonů všech odborností**, které musí být v odpovídající struktuře začleněny do obnovovacích jednotek všech typů.

Podle předběžných organizačních počtů bude nutné do obnovovacích sil začlenit cca 47 000 osob, které by byly organizačně a mobilizačně k dispozici již v míru, potřebně vycvičené a vybavené technikou.

Jen tak bude reálné obnovit železniční provoz na železniční síti státního území, a to:

— do D 5 na jednom průběžném železničním tahu ve směru východ—západ o kapacitě nejméně 12 000 tun za 24 hodin při vytvoření 1—2 dočasných překládkových prostorů,

— do D 8 dosáhnout kontinuity železniční dopravy na obnověném železničním směru o kapacitě až trojnásobné,

— do D 20 obnovit železniční síť státního území o kapacitě plně uspokojující požadavky ozbrojených sil.