

Obnova železnic na teritoriu v POV

Ačkoliv obnova železniční sítě frontu při zabezpečení frontové útočné operace zůstává i nadále globálním úkolem železničního vojska frontu, je mezi příslušníky železničního vojska všeobecně známý nedořešený spor doktrinárního charakteru o nezbytnosti místa a úkolu obnovy železniční sítě na teritoriu. V názorech na zabezpečení dopravy na teritoriu však je nepochybné, že tíha dopravy bude ležet na železniční dopravě. Priorita železniční dopravy na teritoriu vyplývá rovněž z požadavku, že převážná většina automobilních dopravních prostředků musí být uvolněna pro bezprostřední zásobování bojujících vojsk.

Rychlá obnova železnic v operačním týlu frontu za vojsky přestává být efektivní, nebudou-li mít obnovené železniční směry návaznost na státní území v důsledku nedostatečné obnovovací kapacity sil a prostředků teritoria. Proto je pro úspěšné zabezpečení technického překrytí a obnovy železniční sítě na teritoriu, zejména v západní části teritoria státu kromě vysoce aktivní účasti civilních složek, především zvláštních obnovovacích jednotek ministerstva dopravy, posilových obnovovacích jednotek ministerstva stavebnictví a dalších složek, podmíněna rovněž účastí železničního vojska.

Ohrožení železniční sítě teritoria

Na území teritoria v případě války s velkou pravděpodobností vznikne velmi tíživá situace i v železniční dopravě.

K narušení železniční sítě na teritoriu dojde především v důsledku jaderných úderů na hospodářská nebo politická centra, přímými údery na důležité železniční uzly nebo jadernými údery na vojenské objekty — kdy železniční objekty budou v bezprostřední blízkosti cílů jaderného napadení. Je nutné počítat s rozsáhlou bojovou činností nepřátelského letectva při přímém bombardování transportů, železničních stanic a velkých limitujících železničních objektů. Důležité železniční objekty jsou rovněž jedním z cílů bojové činnosti nepřátelských diverzních skupin a je pravděpodobné, že je nepřítel v počátečním období války nasadí ve značném množství.

Přítom na území státu lze předpokládat přibližně stejné počty jaderných úderů zasahujících železniční síť a objekty, jako v zájmovém prostoru západního válčiště. V celé hloubce teritoria bude nepřítel pravděpodobně schopen v průběhu jedné útočné operace zasadit značné množství jaderných úderů taktického, operačně taktického a strategického určení k vytvoření destrukčních a radiačních pásem. Je nutné předpokládat, že na rozdíl od válčiště bude nepřítel používat na teritoriu státu ve větším měřítku pozemní údery, které způsobí větší rozsah zničení, i když v menším okruhu působnosti oproti vzdušným úderům. Proto je třeba počítat jednak s velkým objemem železničních obnovovacích prací, především zemních a rovněž s tím, že bude nutné ve větším rozsahu

aktivizovat nebo budovat objízdky. Přitom technicky náročná a složitá obnova bude podstatně ovlivňována úrovní radiace.

Zabezpečení technického přikrytí železničním svazkem

Podle dosavadních zkušeností získaných při velitelsko-štábních cvičeních je možné předpokládat, že k technickému přikrytí železniční sítě teritoria v počátečním období války by byly nasazeny útvary železničních svazků.

Z hlediska zabezpečení návaznosti na možné směry železniční sítě frontu v zájmovém prostoru válčiště má při tom prioritě technické přikrytí železniční sítě jihozápadních Čech s limitujícími železničními uzly Plzeň a Č. Budějovice a s objekty na přechodech přes řeku Vltavu.

Vycházíme-li z nejpříznivější možné situace, musíme vzít v úvahu, že parametry na zrušení železnic na teritoriu mohou být s velkou pravděpodobností stejné, jako parametry zničení v útočném pásmu frontu.

Domníváme se, že eventuální předpoklad, že by železniční svazek mohl být nasazen k decentralizovanému zabezpečení technického přikrytí do větší hloubky teritoria (např. k zabezpečení technického přikrytí na hlavním tahu ve směru východ—západ) není reálný ani dostatečně efektivní. K tomuto závěru vede hlavně požadavek zachovat svazek jako celek schopný zabezpečit potřebný manévr a rychlé soustředění sil a prostředků k obnově zničených železničních úseků a objektů a dále skutečnost, že je plně zachovávána schopnost rychlého soustředění a přesunu na brigádní železniční úsek obnovy k obnově za vojsky. Přílišná decentralizace svazku by vedla k dalšímu prodlužování vzdáleností a pravděpodobně ke ztrátě možnosti operativního centrálního nasazení železničního svazku na úsek obnovy za vojsky. Z tohoto hlediska naznačený úkol zabezpečení technického přikrytí v prostoru jihozápadních Čech je pravděpodobně již na samé hranici únosnosti centralizovaného velení a řízení v rámci železničního svazku.

Disproporce mezi předpokládaným možným rozsahem obnovovacích prací a reálnou kapacitou železničního svazku se při dosavadních velitelsko-štábních cvičeních dařilo překlenout zjednodušením.

Nejzávažnější problémy se při tom přeusouvaly do oblastí zabezpečení velení z hlediska zdvojnásobení vzdáleností mezi jednotlivými stupni velení. Neprojevovaly se, nebo jen v nepatrném rozsahu, problémy vyplývající ze součinnostních vztahů s dalšími orgány, zabezpečujícími činnost obnovy železnic teritoria státu ze vztahů k posilovým silám a prostředkům. Je zřejmé, že v případě skutečného nasazení železničního svazku k plnění úkolu technického přikrytí materiálu by nastala velmi složitá situace.

Protože úspěšné plnění úkolu technického přikrytí železnic na teritoriu státu bude přímo podmíněno spoluprací a aktivní podporou všech prostředků a složek teritoria, přesouvá se nejzávažnější problém u železničního vojska v současném období na oblast začlenění železničního svazku do systému technického přikrytí. I při povrchním pohledu na tuto problematiku jasně vystupují do popředí nejasnosti ve vzájemných vztazích, v rozdělení pravomocí a zodpovědnosti za obnovu železnic na teritoriu.

Současné představy o organizaci technického přikrytí

Technické přikrytí se organizuje s cílem rychlé obnovy průjezdu na stanovených železničních tratích. Parametry pro obnovu při zabezpečení technického přikrytí zůstávají tudíž stejné, jako při krátkodobé obnově za vojsky.

Návrhy na organizaci technického přikrytí železniční sítě a rozdělení odpovědnosti mezi jednotlivé orgány nutno bezpodmínečně dorešit v součinnosti mezi orgány železničního vojska frontu a teritoriálními orgány železničního vojska. Přestože do obsahu činnosti teritoriálních orgánů problematika technického přikrytí bezesporu patří, měly by mu být teritoriálními orgány v týlovém prostoru frontu v některých oblastech působnosti operativ-

ně podřízeny. Z uvedeného důvodu schválení návrhu na technické přikrytí železniční sítě v zájmové části teritoria by plně spadalo do kompetence orgánů železničního vojska frontu. Z téhož důvodu by spadala pravomoc pro vydání rozkazu k technickému přikrytí na teritoriu v týlovém prostoru frontu do kompetence orgánů železničního vojska frontu. Podřízení součástí železničního vojska nasazených k technickému přikrytí na území teritoria v rámci týlového prostoru frontu teritoriálními orgány železničního vojska by nebylo účelné, protože by to narušovalo princip nedílné velitelské pravomoci velitele frontu v prostoru, za který plně zodpovídá (tedy i v oblasti zabezpečení vojenské dopravy). Úkoly a termíny pro obnovu při technickém přikrytí by tedy měly být určovány rozkazem podle rozhodnutí orgánů železničního vojska frontu v souladu s potřebami a možnostmi orgánů vojenské dopravy frontu.

Protože jde o zásadní otázku a je známo, že předběžně na ni existují i opačné názory (podřízenost železničního vojska při technickém přikrytí na teritoriu i v týlovém prostoru frontu teritoriálními orgány železničního vojska), bylo by žádoucí dospět k jednoznačnému rozhodnutí. Na druhé straně je však nesporné, že v přímé podřízenosti teritoriálních orgánů železničního vojska zůstávají ty součásti železničního vojska, operující na zbývajícím území státu, případně i na teritoriu v hranicích týlového prostoru frontu, pokud plní úkoly neovlivňující přímo výsledek bojových operací.

Železničnímu vojsku by v zásadě měly být určovány k technickému přikrytí jen důležité železniční uzly, úsek, nebo objekty, protože zbývajících železničních sítí by byla technicky přikryta silami a prostředky železniční obnovovací služby, zvláštních obnovovacích jednotek ministerstva dopravy a ministerstva stavebnictví. Jen výjimečně, v případě nedostatku kapacity těchto orgánů by podle této zásady mohly být k tomuto úkolu využity i součásti železničního vojska. Uplatňování této zásady však od-

porují zkušenosti získané při velitelsko-štabních cvičeních uskutečněných k této tematické, kdy v rozkaze pro technické přikrytí byly železničnímu svazku uloženy úkoly k zabezpečení obnovy v hranicích celého vymezeného pásma technického přikrytí uvnitř týlového prostoru frontu. Přesto tento způsob zabezpečení technického přikrytí je však nejpravděpodobnější i z jiného důvodu, kterým je maximální využití působení vojensky organizované síly železničního svazku pro nejefektivnější využití značně různorodých, posilových sil a prostředků, jejichž bojová hodnota beze sporu bude v důsledku intenzivní nepřátelské činnosti značně snížena. Uplatnění uvedené zásady je pravděpodobnější na zbývajících železničních sítích teritoria státu, kde by eventuelní jednotky železničního vojska přikrývaly jenom nejdůležitější dopravní uzly nebo objekty.

Z uvedeného důvodu je třeba počítat a připravit se po všech stránkách na to, že do pravomoci velitele svazku budou s největší pravděpodobností podřízeny obnovovací a stavební organizace na místní železniční síti a v některých případech i vojenské jednotky, které se budou přepřavovat po železnici, nebo které budou dislokovány poblíž místa nasazení. Za účelem zabezpečení nejrychlejšího průjezdu bude nutné maximálně využít i místního obyvatelstva. Po odborné stránce technického přikrytí budou veliteli součástí železničního vojska povinni spolupracovat s příslušnými náčelníky TD a orgány správy dráhy v rámci zabezpečení technických podmínek krátkodobé obnovy respektovat jejich pokyny. Velitelé podřízených útvarů, kteří zůstávají v přímém podřízení velitele železničního svazku, by však rozkazem náčelníka správy dráhy měli být po předběžném schválení (nebo na návrh) velitele svazku určení náčelníky technického přikrytí stanovených železničních úseků, železničních uzlů nebo objektů a byly by jim pak v operačním smyslu podřízeny všechny dostupné a potřebné posilové prostředky podle rozhodnutí velitele svazku. Analogicky vyplývá bezpodmínečná nut-

nost vzájemné spolupráce a součinnosti orgánů velitele železničního svazku a velitelů podřízených útvarů s příslušnými řídicími i výkonnými složkami teritoriálních orgánů na příslušném územním obvodu. Je zřejmé, že koordinační a jednotící úloha železničního svazku při technickém přikrytí bude v některých směrech klást vyšší nároky na schopnost rychlého a pružného velení a řízení a na všeobecnou připravenost velitelů a štábů železničního svazku, než tomu bude při obnově za vojsky, protože vzroste počet zúčastněných partnerů a tím vzrostou i nároky na zabezpečení potřebné součinnosti.

Dá se rovněž očekávat vzrůst významu železničního technického průzkumu, který bude nutné organizovat nepřetržitě na široké frontě v celém rozsahu pásma technického přikrytí a význam ostatních způsobů aktivního shromáždění informací, které budou základní podmínkou umožňující veliteli svazku uskutečnit operativní, rychlý a efektivní manévry silami, prostředky a obnovovacím materiálem.

Současné představy o plánování technického přikrytí.

Plán technického přikrytí by měl být výchozím dokumentem pro vydání rozkazu velitele železničního svazku. Plán technického přikrytí zpracovává velitelství svazku na základě přijatého rozkazu k technickému přikrytí a na základě zpracovaných projektů na případnou obnovu překrývaných železničních úseků, uzlů a objektů s přihlédnutím k celkové obnovovací kapacitě přímo podřízených a posilových sil a prostředků za ideální situace. Projektovou dokumentaci k zabezpečení krátkodobé obnovy by měl velitel svazku obdržet od kompetentních orgánů příslušné správy dráhy. Jestliže tato projektová dokumentace nebude k dispozici, bude velitel svazku povinen organizovat její zpracování.

Plán technického přikrytí bude účelné zpracovat na mapě, a do mapy zakreslovat:

- hranice pásma technického přikrytí železničního svazku se zvýrazněním a vyznačením pořadí důležitosti limitujících železničních úseků, stanic a objektů;

- dislokace podřízených útvarů a podřízených posilových sil a prostředků, místa jejich velitelských stanovišť a jim přidělené úseky a objekty k technickému přikrytí;

- dislokace důležitých vojenských i civilních teritoriálních orgánů, se kterými bude nutné spolupracovat;

- dislokace materiálních základů, skladů, místního průmyslu, lomů, lesních závodů, železničních tratí určených k těžbě svrškového materiálu.

Úkoly, které budou uvedené v přílohách k plánu technického přikrytí, je nutné rozpracovat v takovém minimálním rozsahu, aby byly předvídané, plánovány a zabezpečeny všechny nutné podmínky obnovy. Jen tak je možné předcházet neúčelné, chaotické činnosti, dosáhnout a využít integrovaného působení všech obnovovacích složek teritoria.

V technické zprávě plánu technického přikrytí se zpravidla uvádí:

- zdůvodnění přijatého řešení, hlavní objemy a náročnost předpokládaných prací;

- varianty obnovy překrývaných železničních úseků a objektů s vyčíslením objemů hlavních prací, potřebou materiálu, pracovních sil a prostředků k zabezpečení obnovy;

- charakter a objem potřebných a možných přípravných prací;

- opatření k zesílení životnosti překrývaných železničních úseků, stanic, objektů (objížďky, spojovací větve, nájezdy k stavbě mostů na vedlejší ose apod.) s označením důležitosti.

Plánování technického přikrytí by mělo zabezpečit:

- vyčlenění sil a prostředků včetně vyřešení manévru k jejich přesunu na zničená místa tak, aby byla zabezpečena stálá pohotovost k obnově. Přitom hlavní síly a prostředky musí být soustředěny poblíž

prostoru technického přikrytí limitujících úseků nebo objektů;

— splnění maximálních možných objemů přípravných prací a vytvoření zásob obnovovacího materiálu s cílem zkrátit co nejvíce potřebnou dobu obnovy. Zásoby obnovovacího materiálu a konstrukcí vytvářet tak, aby byly dostatečné a aby je bylo možno rychle dopravit na místo spotřeby. Je možno zřídit tzv. přiojektovní sklady obnovovacího materiálu v místech velkých železničních uzlů a objektů, zejména s využitím všech provozních zásob pro generální obnovu železnic a všech úložišť obnovovacího materiálu. Zásoby obnovovacího materiálu vytvářet a doplňovat ze všech využitelných materiálních záloh i na úkor místního průmyslu;

— krátkodobou obnovu tak, aby v co nejkratší době byl možný průjezd vlaků s postupným narůstáním propustnosti.

Technické přikrytí železnic teritoria státu patří do souhrnu vojenské činnosti k obraně a ochraně teritoria. Při plnění tohoto úkolu na teritoriu státu vzniknou za současného stavu neintegrovánosti teritoriálních orgánů pro velitele součástí železničního vojska pravděpodobně značně složité součinnostní vztahy, které by však mohly být zjednodušeny nebo i nahrazeny uplatněním principu přísné podřízenosti teritoriálních sil a orgánů, jež jsou v mfru v jiné velitelské pravomoci (podřízenosti), teritoriálním vojenským orgánům. Teritoriální vojenské orgány mají nejvíce předpokladů, aby efektivně skloubily činnost vojenských a civilních sil a prostředků včetně civilní obrany v daném územním obvodu, ve kterém se nároky zabezpečení operací na válčišti budou střetávat se zájmy požadavků na zabezpečení života obyvatelstva, chodu zbylých (značně omezených) výrobních kapacit a s požadavky na evakuaci. Je nesporné, že všechny tyto potřeby bude nutno skloubit a podle možnosti uspokojovat. Kritériem pro posuzování efektivnosti a účelnosti činnosti na teritoriu státu však musí být v zájmu podpory činnosti ozbrojených sil na válčišti. V tom je vyjádřena priorita

zabezpečení vojenských požadavků orgány na teritoriu, které budou povinny všestranně a aktivně zabezpečit veškerou vyžadovanou pomoc a spolupráci při plnění úkolů technického přikrytí. Na druhé straně by však byli velitelé součástí železničního vojska povinni průběžně informovat příslušné teritoriální vojenské velitele a respektovat jejich požadavky při plnění vlastních plánů. Příslušné teritoriální orgány by měly ve svých dokumentech zabezpečovat v otázkách technického přikrytí tyto důležité úkoly:

— Zabezpečení ochrany a obrany objektů zvláštní důležitosti. Objekty a zařízení, strážené vojenskými silami, strážními jednotkami lidových milic a závodní stráží. Jde zejména o důležité dopravní objekty a vodní díla.

— Součinnost velitelů součástí železničního vojska s teritoriálními vojenskými orgány bude nezbytná, aby byla zabezpečena sladěnost všech složek, podílejících se na střezení, a aby byly maximálně sníženy počty objektů, strážných vojsky. Vojenskou ochranu je třeba zabezpečit především u objektů, jejichž rychlá obnova je obtížná (tunely, viadukty a mosty na hlavních železničních tratích).

— Zabezpečení obrany proti vzdušným výsadbám v prostorech technického přikrytí. Řešit systém likvidace taktických, operačních a přepadových výsadbků a diversních skupin v prostorech technického přikrytí součástí železničního vojska.

— Součinnost velitelů součástí železničního vojska bude nutná proto, že v odůvodněných případech nelze vyloučit ani zapojení součástí železničního vojska do akcí na likvidaci nepřátelských výsadbků.

— Zabezpečení zajištění klidu a pořádku a likvidace ohnisek nepokojů nebo paniky, a to pokud by rozsah nepokojů mohl ohrožovat plnění úkolů technického přikrytí. Zejména v prostorech dislokace a velitelských stanovišť železničních součástí bude nezbytná aktivní spolupráce a součinnost s příslušnými teritoriálními orgány.

— Zabezpečení aktivizace obyvatelstva k provedení obnovovacích prací by mělo

být uskutečňováno na základě součinnosti ních požadavků se souhlasem komisí obrany, ve spolupráci s orgány ministerstva vnitra a s orgány civilní obrany. (Bez zabezpečení součinnosti s příslušnými orgány není reálné kalkulovat s využíváním obyvatelstva k obnovovacím pracím.

— Zabezpečení součinnosti s orgány civilní obrany. Ke koordinaci činnosti vojenských i civilních sil a prostředků při zabezpečení života na příslušném území. Zajištění úzkých pracovních vztahů s orgány civilní obrany bude pro velitele železničních součástí důležitým zdrojem informací o místních poměrech, možnostech rozmístění vojsk a štábů, o materiálních

zdrojích a možnostech podniků místního hospodářství, které budou nutné pro splnění úkolů technického přikrytí.

Závěr

Problematika technického přikrytí železniční sítě teritoria představuje komplex problémů, který není řešitelný pro jednotlivce, protože předpokládá širokou informovanost v otázkách, které nejsou dořešeny nebo se z různých příčin utajují. Proto si tato práce nemůže činit nárok ani na částečné vyřešení některých otázek a měla za cíl pouze přispět k potvrzení závažnosti dané problematiky a zdůraznění potřeby jejího řešení.