

ŽELEZNIČNÍ ZABEZPEČENÍ V ÚTOČNÝCH OPERACÍCH

Železniční doprava zůstává i nadále rozhodujícím prostředkem k zabezpečení přísunu materiálu a zásob z území státu do předsunutých frontových základů. Bez obnovy železnic v týlovém pásmu frontu a bez přibližování frontových základů k bojujícím vojskům nemůžeme útočnou operaci spolehlivě zabezpečit, aniž by bylo nutné nasazovat neúměrně vysoké počty automobilních jednotek a útvarů.

Železniční doprava bude zabezpečovat:

- přísun materiálu do předsunutých frontových základů,
- operační přepravy a soustřeďování vojsk,
- dopravní spojení se spojenci.

Při plánování obnovy frontových železnic je třeba respektovat prioritu železniční dopravy na státním území zejména proto, že není možné úspěšně organizovat provoz na frontových železničních, pokud je železniční síť na státním území nesjízdná.

Základní úkol železničního vojska

Organizace týlového zabezpečení frontové útočné operace vyžaduje obnovu železniční sítě o několika železničních směrech a železničních příčkách. Bude třeba obnovovat nejméně jeden železniční směr na dvě prvosledové armády. Jen zcela výjimečně můžeme souhlasit s obnovou jednoho železničního směru pro všechna vojska frontu.

Obecně bychom měli přijmout zásadu, že v týlovém pásmu frontu budou obnovovány vždy nejméně dva železniční směry.

Železniční příčky obnovujeme zpravidla na úrovni předsunutých frontových základů. Spojují obnovené železniční směry mezi sebou a s železniční sítí sousedů. Obnovujeme je zpravidla až v druhém pořadí. Umožňují manévry železniční dopravy.

Při plánování obnovy železnic sledujeme především, aby obnovená železniční síť byla schopna:

— zabezpečit pravidelný denní přísun po železnici v objemu 8000—12 000 tun na jednom železničním směru,

— zabezpečit přepravu vojsk podle plánů a požadavků velení

— zabezpečit přemístění předsunutých frontových základů nejméně jednou za útočnou operaci (zpravidla na jejím konci) do prostorů vzdálených asi 250 až 350 km od předního okraje a v těchto prostorech obnovit pro každou PFZ 6 až 10 železničních stanic,

— zabezpečit přemístění směrové materiálně technické základny (SMTZ) a její rozmístění na 2 až 3 železničních stanicích,

— zabezpečit rozmístění oddělení SMTZ na čelní železniční stanici obnoveného železničního směru.

Železniční směr obnovujeme jako jednokolejový pro 12 až 18 párů vlaků za 24 hodin. Počítáme s vlaky o 110 nápravách se zátěží 1200 t, což představuje 600

až 800 t váhy nákladu. Jízdní rychlost vlaků uvažujeme 30 km/h.

Současně s plánováním obnovy a technické ochrany železnic zpracovujeme plán zatarasení železniční sítě frontou.

Předpokládaný rozsah ničení železnic na válčišti

Železnice na válčišti bude ničit:

— jaderné úder a to buď přímo, byl-li úder veden na hospodářské centrum nebo na železnici, nebo nepřímo, byl-li úder veden na jiný cíl v blízkosti železnice,

— bojová činnost vojsk v blízkosti železnic včetně bombardování železničních stanic a transportů, přejezdy tanků přes železniční trať apod.,

— účinek zátarasů v taktické hloubce, které připravují bojující vojska v přímé závislosti na vývoji bojové činnosti,

— účinek zátarasů v operační hloubce vytvořených v souladu s operačními zámysly válečných stran; do těchto zátarasů počítáme i jaderné miny,

— účinky zaminování železnic.

Předpokládáme tento rozsah zničení jednotlivých železničních zařízení:

— železniční svršek	10 % délky trati
— železniční mosty	50 % délky mostů
z toho propustky	2 %
malé a střední mosty	10 %
velké mosty	100 %
— tunely	100 %
— sdělovací a zabezpečovací zařízení	75 až 100 %
— těleso železničního spodku	400 m ³ na 1 km trati.

Objem zemních prací prudce vzrůstá, je-li nutné stavět objíždky zničených železničních objektů (tunelů, velkých mostů a železničních uzlů) a dosahuje hodnoty 1000 až 1500 m³ na 1 km obnovené trati.

K plnění úkolů železničního vojska v útočné operaci, zejména k obnově železnic jsou určeny:

- obnovovací útvary a svazky,
- provozní útvary,
- průzkumné útvary,
- směrová materiálně technická základna.

Uvedené útvary a svazky zabezpečují obnovu železnic, stavbu mostů, obnovu sdělovacího a zabezpečovacího zařízení, opravy železniční a automobilní techniky a zabezpečují železniční provoz na obnoveném železničním směru. Směrová materiálně technická základna zabezpečuje útvary a svazky železničního vojska ob-

novovacím materiálem, železniční technikou, provádí opravy a zásobování náhradními díly k železniční technice.

Obnova železnic v průběhu frontové útočné operace

Ve frontové útočné operaci sleduje železniční vojsko jen krátkodobou obnovu s maximálními úlevami. Dočasnou obnovu s cílem zlepšit provozní a technické parametry obnovených tratí a dále rozšířit sjezdovou železniční síť zabezpečují zvláštní jednotky resortu dopravy. Úplnou obnovu železnic dokončují zpravidla až v mírových podmínkách podle předpisů ministerstva dopravy; spočívá v nahrazování provizorních objektů trvalými stavbami.

V útočné operaci se útvary a svazky železničního vojska přesunují do určených prostorů, kde v závislosti na vývoji operační situace zahajují v nejbližší době průzkum, odminování a obnovu frontových železnic.

V případě příznivého vývoje operační situace obnovovací útvary nasazujeme postupně na obnovu tak, jak vzhledem k rozdílným délkám přesunů do určených prostorů dojdějí.

Můžeme-li nasadit útvary a svazky železničního vojska na obnovu frontových železnic, zabezpečují technickou ochranu a zatarasování železnic na státním území.

Provoz na obnovených železnicích

Za řízení provozu na železniční síti teritoria ČSSR i na frontových železnicích odpovídá ministr dopravy ČSSR.

Na území státu se obnovuje železniční síť v omezeném rozsahu k zabezpečení válečné potřeby a hospodářského života země. K obnově používáme síly a prostředky ministerstva dopravy organizované v železniční obnovovací službě (ŽOS) a zvláštní stavební a mostní obnovovací útvary FMD. Ve výjimečných případech můžeme k plnění tohoto úkolu použít i železničního vojska.

Rozhodující síly a prostředky nasazujeme na obnovu železničních tratí, zabezpečujících průjezd vlaků ve směru východ—západ.

K organizaci a řízení provozu na frontových železnicích je určena zvláštní provozní správa (ZPS).

Jejími výkonnými orgány je zvláštní provozní oddíl (ZPO) a železniční provozní útvar.

Železniční provozní útvar můžeme též použít k zabezpečení provozu na izolova-

ných železničních úsecích, jejichž technický stav a množství zanechaných lokomotiv a železničních vozů umožňuje rychle zahájit provoz.

Využití izolovaných úseků pro zásobovací přepravy je výhodné již při délce 100 až 150 km. Při nedostatku automobilních prostředků a špatné silniční sítě, nebo při dalších nepříznivých podmínkách lze počítat s využitím izolovaných úseků o délce 50 až 70 km. Za dobrých podmínek můžeme provoz zahájit 1 až 2 dny po obsazení izolovaného úseku za předpokladu, že zahájí činnost dočasné překládkové prostory. V závislosti na provozních podmínkách na izolovaném úseku předpokládáme jeho sníženou výkonnost, tj. asi 12 párů vlaků / 24 h při střední úsekové rychlosti 20 km/h.

Technická ochrana železnic

Cílem technické ochrany železnic (TOŽ) je uvést provozovanou železnici, na které byla přerušena doprava, opět do sjízdného stavu v co nejkratší době.

Technickou ochranu frontové železniční sítě zabezpečují útvary železničního vojska.

Technickou ochranu železnic na státním území zabezpečují síly a prostředky

železniční obnovovací služby a zodpovídá za ni ministr dopravy. Organizuje ji s důrazem na redukovanou, případně základní železniční síť státu.

Závěr

V zabezpečení operačních přeprav a přísunu materiálních prostředků na území státu a za vojsky (do frontových základů) je železniční doprava rozhodujícím prostředkem. Hlavním úkolem železničního vojska je obnova železnic v daném útočném pásmu. Obnovovaný železniční tah volíme zpravidla na směru hlavního úderu a k obnově vybíráme nejméně zničené železniční úseky, abychom dosáhli co nejvyššího tempa obnovy.

Pouze v případě, kdy železniční vojsko neobnovuje frontové železnice, může zabezpečovat jejich technickou ochranu, případně železniční síť v pásmu frontu zatarasovat. Ve výjimečných případech můžeme železniční vojsko frontu použít k technické ochraně, případně i k obnově železnic na státním území.