

Krajská dopravní velitelství NLA NDR

Moderní válka klade vysoké nároky na organizaci dopravního zabezpečení ozbrojených sil, válečně důležitých odvětví národního hospodářství a života obyvatelstva.

Ještě za minulé světové války se vojenské přesuny a přepravy po komunikacích v zámezi uskutečňovaly v podstatě mírovým způsobem, neboť tehdejší letectvo mohlo vážněji ohrožovat přesuny vojsk až v blízkosti fronty. Přesuny vojsk po silnicích, kde civilní provoz byl nepatrný, nebyly ničím omezovány a velitelé vojsk měli úplnou volnost volby silnic pro zamýšlené přesuny.

Soudobá válka, ať již jaderná od samého počátku, nebo vedená konvenčními zbraněmi s nebezpečím použití ZHN by vytvořila v dopravě velmi obtížné podmínky. Přesuny a přepravy v celém prostoru válčících zemí by se uskutečňovaly v mimořádně složité situaci na komunikacích za neustálého nebezpečí nepřátelského napadení. Ve snaze zmařit včasnou bojovou pohotovost ozbrojených sil, přísun vojsk a zásob na frontu a ochromit chod národního hospodářství může nepřítel použít dalekonosné raketové prostředky a letectvo k úderům na vojska a důležité komunikační objekty prakticky v jakékoli vzdálenosti od fronty. Mimoto je nutné počítat i s velmi aktivní diverzní a záškodnickou činností nepřítel, zejména v období přechodu do branné pohotovosti.

V období realizace mobilizačních plánů jsou ZHN spolu s psychologickým působením a diverzní činností nepřítel schopné ochromit dopravu. Proto již od samého počátku mezinárodně politického

napětí před zahájením války musí mít velení ozbrojených sil k dispozici vlastní organizaci dopravního zabezpečení, schopnost zajistit v těchto složitých podmínkách přednostní využití komunikací pro včasné uvedení branného systému do pohotovosti a pro úspěšnou bojovou činnost vlastních a spojeneckých ozbrojených sil.

Teritorium NDR a ČSSR jsou v bezprostředním sousedství nástupišť pozemních ozbrojených sil paktu NATO proti socialistickým zemím. Proto včasné uvedení jejich branného systému do pohotovosti má mimořádný význam pro úspěšné odražení imperialistické agrese. Velení NLA Německé demokratické republiky uskutečňuje nezbytná opatření ke zkvalitňování organizace vojenské dopravy. Přitom plně uplatňuje poznatky ze cvičení vlastních vojsk a společných cvičení armád Varšavské smlouvy.

Jedním z významných realizovaných opatření v roce 1972 je vytvoření Krajských dopravních velitelství pro zabezpečení vojenské silniční a vnitrozemské vodní dopravy na teritoriu NDR.

Zkušenosti ze spojeneckého cvičení „Bratrství ve zbraní“, „Visla—Labe“ a z velitelско-štábního cvičení vojenské dopravy „Tranzit 71“, prokázaly nezbytnost úzké součinnosti mezi vojsky, teritoriálními orgány vojenské dopravy a civilními dopravními organizacemi.

Tak např.: při spojeneckém cvičení „Bratrství ve zbraní“ zplánovaly orgány Krajské vojenské dopravy na 300 silničních přesunů, na jejichž sledování a časově i silničním pořádkovým zabezpečení se velmi aktivně podíleli příslušníci Lido-

vé policie. Tato organizace zabezpečila plánovitost a bezpečnost přesunů vojsk a minimální škody na vojenské technice a silniční síti.

Při cvičení „Visla—Labe“ bylo nutné vybudovat přechody přes Labe v krátkých lhůtách a za podmínek obdobných válečným. Potřeba stálé součinnosti s různými orgány, úřady a podniky civilního sektoru jednoznačně prokázala nezbytnost vytvoření Krajských dopravních velitelství.

Při cvičení vojenské dopravy „Transit 71“ byly poprvé rozvinuty krajské štáby a řídicí orgány Lidové policie a civilní dopravy pro plnění úkolů zabezpečení vojenské silniční a vnitrozemské vodní dopravy v podobných podmínkách jako za války. Všechny složky dopravního zabezpečení řešily své úkoly velmi úspěšně. Cvičení plně prokázalo jejich účelnost a důležitost.

Při tvorbě organizace Krajských dopravních velitelství bylo také využito zkušeností oddělení vojenské dopravy ředitelství říšských drah, která již po mnoho let bezvadně a přesně zabezpečovala vojenskou železniční přepravu.¹⁾

Zřízení Krajských dopravních velitelství vznikly nezbytné předpoklady k zajištění

- efektivnější přípravy a kontroly opatření operační přípravy silniční a vnitrozemské vodní dopravní sítě,

- účinnější pomocí vojskům při plánování a uskutečňování přesunů; s využitím zkušeností z organizace zabezpečení vojenské železniční dopravy mají Krajská dopravní velitelství již v míru podstatně přispět ke zkvalitnění plánování, sledování a pořádkového zabezpečení vojenské silniční dopravy a pomoci vojenským útvarům při řešení otázek likvidace škod na komunikacích způsobených při vojenských cvičeních,

- stálé součinnosti s orgány Lidové policie a civilními dopravními orgány.

Hlavní úkoly Krajských dopravních velitelství

1. Provozně technické zabezpečení vojenských silničních přesunů na teritoriu kraje v součinnosti se štáby vojsk, orgány Lidové policie, speciálními civilními jednotkami, orgány a podniky silničního hospodářství. Za války, zejména na hlavních silničních směrech budou k dispozici silniční útvary. Pomocí připraveného výro-

Politické, vojenské a ekonomické zájmy socialistického státu vyžadují, aby na úseku silniční a vnitrozemské vodní dopravy byla v úzké součinnosti vojenských a civilních orgánů řešena celá řada vojenskoekonomických otázek. V zájmu obrany státu je nezbytné, aby veškerá opatření a investorské akce realizované v civilní dopravě byly v souladu s požadavky dopravního zabezpečení ozbrojených sil v případě branné pohotovosti státu. Jde především o tyto úkoly:

- výstavbu a rekonstrukci silnic a mostních objektů,

- vývoj automatického a signalizačního zařízení pro řízení silničního provozu,

- vývoj prostředků a zařízení pro spojení a možnosti jeho využití při řízení a zabezpečení vojenské silniční dopravy,

- zajištění zásob mostních konstrukcí a silničního stavebního materiálu,

- přípravu projektů pro výstavbu objektů dopravního zabezpečení ozbrojených sil na silnicích a vnitrozemských vodních komunikacích.

Již z toho je zřejmé, že sídlo Krajských dopravních velitelství musí být u Krajských ředitelství silnic, neboť jedině tak může zabezpečit stálou součinnost v silniční dopravě.

Krajská dopravní velitelství mají velkou zodpovědnost za dopravní zabezpečení potřeb NLA a spojeneckých armád VS na silniční síti a vnitrozemských vodních tocích teritoria kraje.

Jeho orgány vojenské dopravy jsou podřízeny Krajskému vojenskému velitelství a plní úkoly podle jeho rozkazů.

Jich povinností je vytvářet nezbytné předpoklady k tomu, aby za každé situace byl zabezpečen plynulý a časný průběh vojenských silničních přesunů a přepravy po vnitrozemských vodních tocích a zabezpečeno včasné vybudování přepravišť přes vodní toky, popřípadě i plovoucí sklady.

zumívacího systému je možné ve velmi krátké lhůtě uvést do pohotovosti organizaci provozně technického zabezpečení. Podstatně složitější situace je však v době míru, popřípadě v období přechodu do válečného stavu. V tomto období je nutné organizovat a zabezpečovat značné množství přesunů. Úspěšně je možno tento úkol vyřešit jen tehdy, bude-li mezi štáby vojsk účelná forma a metodika spolupráce.

Úspěšné zabezpečení vojenských silničních přesunů vyžaduje stálou výměnu in-

¹⁾ Týmž rozkazem NMO NDR, kterým bylo nařízeno vytvoření Krajských dopravních velitelství, byla tato oddělení přejmenována na železniční dopravní velitelství a podřízena přímo Krajským vojenským velitelstvím.

Informaci mezi Krajským dopravním velitelstvím a okresními odděleními Lidové policie o sledování a silničním pořádkovém zabezpečení přesunů. Informace o stavu silnic a průběhu přesunů je třeba předávat štábům vojsk. Mimoto je nezbytná velmi úzká spolupráce s civilními orgány při zabezpečení průjezdu úseky silničních uzavírek, obnově a opravě poškozených úseků a organizaci opatření zimní údržby.

2. Plánovitě řízení a sledování vojenské přepravy po vnitrozemských vodních tocích v úzké součinnosti s orgány a podniky vnitrozemské plavby. Přitom mají Krajská dopravní velitelství — obdobně jako u vojenské přepravy po železnici — tyto přepravy plánovat a organizovat jejich zabezpečení řízení a sledování, včetně vyúčtování finančních nákladů. Kromě toho zabezpečují pro cvičební účely potřebná říční plavidla, využívaná buď jako plovoucí sklady, nebo pro stavbu plovoucích mostů.

3. Plánování, organizace a kontrola údržby, obnovy a stavby silničních a vnitrozemských vodních komunikací a jejich zařízení, včetně lodního parku.

Podklady se vytvářejí již v míru. Z toho vyplývá, že Krajské dopravní velitelství musí stále vyhodnocovat dopravní síť, upřesňovat nejdůležitější místa technického zabezpečení a s ohledem na možné úderů nepřítel připravovat kalkulaci sil a prostředků na údržbu, obnovu a výstavbu a zpracovat projektovou dokumentaci.

4. Uplatňování požadavků na údržbu, obnovu a výstavbu silnic a vnitrozemských vodních cest u civilních orgánů, podniků a organizací. Všechny tyto požadavky není pochopitelně třeba realizovat již v míru, ale především za války. Takové požadavky předává Krajské dopravní velitelství přímo speciálním civilním organizacím.

5. Organizace a kontrola vytváření a pohotovosti záloh pro potřeby technického

zabezpečení silnic a vnitrozemských vodních tahů.

Tvorba záloh technického zabezpečení cložených objektů silniční sítě bez zbytečných národohospodářských ztrát patří k nejzávažnějším problémům dopravního zabezpečení. Částečně je možné jej vyřešit tam, kde jsou možnosti využití místních zdrojů, jako např. ústředních silničních obaloven, pil a skladů stavebního materiálu.

6. Řízení podřízených silničních pořádkových a stavebních jednotek. Jsou to samostatné silniční prapory, popřípadě roty a silniční mostní stavební prapory nebo roty. Pro rychlé uvedení těchto jednotek do pohotovosti jsou připravena potřebná opatření. K tomu je nutné zdůraznit nezbytnost potřebné kvalifikace kádrových příslušníků Krajských dopravních velitelství.

7. Zpracování vojenskodopravní technické dokumentace zájmové silniční a vnitrozemské vodní sítě. Taková dokumentace musí být stále udržována k okamžitému použití. K tomu je nezbytné mít k dispozici výstižné podklady o skutečném stavu, plánovaných a uskutečňovaných opatření v silniční a vnitrozemské vodní dopravě.

Tyto podklady slouží také pro zpracování speciálních map vojenské dopravy a umožňují rychlé zpracování informací pro štáby vojsk při plánování přesunů nebo plnění speciálních úkolů na silnicích a vnitrozemských vodních tocích.

8. Vedení evidence o sjízdnosti a uzavírkách silnic a splavných vodních toků a organizace opatření k zabezpečení průjezdu uzavřenými úseky silnic a vodních toků.

9. Spolupráce s vědeckovýzkumnými a technickými organizacemi a podniky silniční a vodní dopravy v zájmu dalšího zkvalitňování dopravního zabezpečení potřeb ozbrojených sil.

Hlavním cílem článku je poskytnout štábům vojsk a orgánům vojenské dopravy ČSLA informaci o organizaci zabezpečení vojenské silniční a vnitrozemské vodní dopravy na teritoriu NDR a zdůraznit význam, jaký velení NLA tomuto druhu zabezpečení ozbrojených sil přikládá.

Upraveno z tisku NDR