

VÝZNAM A ÚLOHA DOPRAVY V BOJOVÉ POHOTOVOSTI ARMÁD VARŠAVSKÉ SMLOUVY

Význam a úloha dopravy v bojové pohotovosti armád Varšavské smlouvy

Bojová pohotovost a připravenost ozbrojených sil členských států Varšavské smlouvy je v mnohém určována přípravou dopravního systému pro činnost v podmínkách soudobé války. Proto v zemích Varšavské smlouvy se plánovitě uskutečňují opatření ke zvýšení vojenského dopravního potenciálu. Těmto opatřením věnují velkou pozornost jak národní ministerstvo obrany, tak Spojené velení.

Jeden z rozhodujících problémů se dotýká **plánování a zabezpečení přepravy vojsk** po území spojeneckých států při vedení společné bojové činnosti, včetně organizace a řízení přepravy, technického zabezpečení a obnovy komunikací a principy přechodu dopravy z mírového režimu na válečný.

Možné řešení je v zabezpečení nejracionalnějších forem a způsobů součinnosti mezi národními vojenskými a civilními dopravními orgány s cílem plně uspokojit dopravní požadavky spojeneckých armád v soudobé válce.

Týká se to železniční, silniční, vodní, vzdušné a potrubní dopravy, které se hrají významnou úlohu v dopravním zabezpečení Spojených ozbrojených sil Varšavské smlouvy. Rozhodující objem přepravy vojsk a zásob materiálu na území států Varšavské smlouvy v průběhu společné činnosti se bude realizovat po komunikacích a dopravními prostředky určenými v míru pro národní hospodářství. Přesuny vojsk po vlastní ose budou probíhat po silnicích jednotlivých zemí a tech-

nické zabezpečení komunikací v hranicích těchto zemí bude realizováno především silami a prostředky ministerstev dopravy v součinnosti s teritoriálními ozbrojenými silami.

Hlavním úkolem v mezinárodním měřítku je vzájemná a těsná součinnost vojenských a civilních odpovědných dopravních orgánů při analýze nejsložitějších problémů, ujednání názorů a vypracování závěrů, které je třeba realizovat v jednotlivých zemích jako společnou vojenskou dopravní politiku.

Takovýto přístup umožňuje další pokrok v dosažení sladěnosti ve všestranné přípravě dopravního systému bratrských zemí k činnosti za války.

Nároky na vojenskou dopravu

Souhrnný objem železniční přepravy za Velké vlastenecké války činil 19,7 miliónů vozů. Automobilní doprava přepravila 145 miliónů tun různých druhů zásob.

Námořní a říční doprava přepravila 4,3 miliónů vojáků, 212 000 koní, 11 000 děl, 4 600 tanků, 49 000 automobilů a více než 22 miliónů osob a 140 000 tun materiálu.

Jak ukazují fakta, pouze využitím všech druhů dopravy mohly být zcela zabezpečeny potřebné přísuny i odsuny.

V budoucí možné válce rozsah přepravy nepochybně mnohonásobně vzroste.

Potřeba materiálních prostředků vojsk frontu se podstatně zvýšila; např. PHM 8–10krát a munice 3–4krát ve srovnání

s operacemi závěrečného období druhé světové války.

Při tom je nezbytné vzít v úvahu snížení a rozboření komunikací jadernými údery a snížení propustnosti železniční sítě o 70–80 % a silniční sítě o 35–40 %.

Nezbytnost vysoké připravenosti dopravy

Vědecký výzkum, válečné hry a cvičení ukazují, že efektivní využití různých druhů dopravy na území států Varšavské smlouvy pro potřeby spojeneckých ozbrojených sil bude bezprostředně záviset na realizaci ještě v míru takových opatření, jako je vybudování dostatečného počtu vhodných komunikací, zabezpečení jejich odolnosti, nepřetržitosti přepravy, zabezpečení zálohy propustnosti a provozní výkonnosti, unifikaci technických parametrů základních dopravních tahů, vytvoření nezbytných dopravních prostředků a podmínek pro sladěnou činnost všech druhů dopravy.

Je známo, že agresivní pakt NATO rozsáhle připravuje všechny druhy dopravy k válce. V důsledku toho je schopen zabezpečit rychlou mobilizaci a soustředění ozbrojených sil NATO na základních strategických směrech, především na středo-evropské válčisti a zabezpečit potřebné dopravní požadavky za války.

Proto hlavním úkolem dopravního systému států Varšavské smlouvy je vytvoření převahy nad potenciálním protivníkem v dopravních možnostech na rozhodujících směrech, jako součást naší souhrnné vojenské převahy.

Dále je nezbytné vzít v úvahu to, že zvětšení ničící síly útočných druhů zbraní, zvětšení délky jejich dosahu a přesnosti zásahů, zvyšuje požadavky na odolnost dopravního systému. Přitom zavádění nové bojové techniky a prostředků do vojsk ztěžuje organizaci jejich přepravy.

To vše nás nutí nepřetržitě zdokonalovat dopravní systém z hlediska branných potřeb a cílevědomě připravovat dopravu k činnosti za branné pohotovosti státu s přihlédnutím ke specifickým potřebám ozbrojených sil.

Požadavek nepřetržitě bojové pohotovosti spojených ozbrojených sil k odrazení možného útoku přirozeně předpokládá vysoký stupeň připravenosti dopravy k zabezpečení přepravy v zájmu spojeneckých vojsk a taktéž vytvoření nezbytných podmínek k nejrychlejšímu přechodu dopravního systému na válečný režim.

Tato opatření, která připravujeme v rámci operační přípravy státního území, jsou náročná a nákladná a jejich reali-

zace koordinujeme v rámci rozvoje dopravy v souladu s národohospodářskými zájmy.

Plné zabezpečení dopravních požadavků pro spojené ozbrojené síly můžeme uskutečnit pouze za podmínek komplexního využití všech druhů dopravy a vojenských dopravních prostředků.

K splnění tohoto cíle jsou zapotřebí organizačně technická opatření k zabezpečení přepravy míst styků různých druhů dopravy, vynesení nakládky za války mimo velké komunikační uzly, zabezpečení komplexní mechanizace nakládacích a vykládacích prací a hromadné zavedení kontejnerizace a paletizace.

Důležitým úkolem je plánování přepravy vojsk, zásob, přesunů spojeneckých svazů, svazků, útvarů a zařízení na území spojeneckých zemí v průběhu války.

Význam připravených alternativ hromadné přepravy v současnosti podstatně vzrostl, jsou součástí rozvinutí ozbrojených sil jak jednoho státu, tak spojených ozbrojených sil vcelku.

Je přirozené, že rozpracované plány přepravy v prvních dnech války bude nutné upravit v důsledku možných podstatných změn v operační, týlové a dopravní situaci. Proto velký význam klademe na jednoduchost a unifikaci plánování vojenské přepravy s možností strojového zpracování.

Jestli plánování vnitrostátní vojenské přepravy je záležitostí toho kterého státu, mezinárodní přepravy spojeneckých vojsk a zásob na území druhého státu v průběhu společné činnosti bude nezbytné plánovat na dvoustranném základě mezi ministerstvy obrany a dopravy zainteresovaných zemí v souladu s doporučením Spojeného velení.

Frontové železniční přepravy se plánují podle rozhodnutí velitele frontu v souladu se schváleným objemem přepravní výkonnosti vyčleněné frontu spojeneckým státem.

Určitá část přepravní kapacity spojenecké země je potřebná v průběhu války k zabezpečení vlastních vojenských a národohospodářských potřeb a též k zabezpečení přepravy podle plánu Spojeného velení.

Taktéž přesuny vojsk po vlastní ose na území spojeneckého státu, musíme předem plánovat a zabezpečit. To vyžaduje předběžnou součinnost mezi velením jednotlivých armád a Spojeným velením. Při realizaci přesunu a přepravy vojsk a zásob vycházíme z toho, že budou probíhat v nejsložitějších podmínkách raketové jaderné války. Proto splnit požadovaný objem přepravy v určené době a přesun

vojsk do určených prostorů, aby byla bojeschopná, bude záviset především na organizaci bojového, materiálně technického a zdravotnického zabezpečení přesunujících se vojsk a přeprav. To vyžaduje včasnost, předem připravenou organizaci a systém řízení a nepřetržitou součinnost, vypracovat jednotné zásady, pravidla a jejich unifikaci.

Podíl silniční dopravy v souhrnném objemu přepravy v našich podmínkách nepřetržitě roste a klade zvýšené nároky na automobilní službu. Plná motorizace vojsk a zvýšený objem automobilní dopravy v zásobovacím procesu vyvolává velké požadavky na silniční zabezpečení. Na základě spojeneckých cvičení při rozvíjení vojsk frontu na hloubku více než 1 000 km požaduje se okolo 20 silnic o celkové délce 35–40 tisíc km.

Připravit tuto síť, zabezpečit její obsluhu a zabezpečit překonání řek můžeme pouze spojeným úsilím jak rozvíjených vojsk, tak i v nemalé míře vojenských a civilních dopravních orgánů spojeneckého státu, na jehož území se vojska pohybují.

Pro představu o rozsahu silniční dopravy uvedu několik čísel.

Za 2. světové války silniční vojsko Rudé armády obsluhovalo silniční síť v délce 350 000 km, obnovilo spolu s místními organizacemi okolo 100 000 km silnic a 1 300 km mostů a to i přes takové řeky jako Volha, Dněpr, Visla, Dunaj, Odra a další. Na vojenských automobilních silnicích se stravovalo okolo 30,7 miliónů vojáků, zdravotnická pomoc byla poskytnuta 1,1 miliónům osob, na místech technické pomoci bylo opraveno 800 000 vozidel a doplněno pohonnými hmotami 2 milióny vozidel.

Přirozeně, že současnost by vyžadovala daleko větší a širší služby na vojenských automobilních silnicích.

Kromě plánování přepravy a přesunu je důležité též řízení vojenské přepravy a přesunu spojeneckých vojsk, které vyžadují nezbytnou centralizaci a to jak na

území jednotlivých států, tak válčičtě v rámci organizace Varšavské smlouvy. K usnadnění řízení budeme počítat s využitím soudobých prostředků automatizace, s unifikací přepravních dokumentů, s perspektivním využitím propojených mezinárodních spojů automatizovaného systému řízení jak dopravních ministerstev, tak ministerstev obrany.

V souladu s rozvojem spojovací techniky a stále se zvyšujícími nároky na řízení se ukazuje, že nastal čas přechodu **od regulace na základních vojenských silnicích k plánování a řízení provozu na nich.**

Mohl bych ještě hovořit o technickém zabezpečení komunikací a jeho úloze, bojové a mobilizační pohotovosti železničního, silničního a automobilního vojska a orgánů vojenské dopravy. Ale to je již další samostatný problém.

Na závěr chci říci, že je třeba

— pokračovat v přípravě komunikací a dopravních prostředků z hlediska bran-
ných potřeb,

— dále rozpracovat v rámci Varšavské smlouvy principy organizace technického zabezpečení, obnovy komunikací, plánování, zabezpečení a řízení vojenské přepravy a přesunu vojsk na území spojeneckých států s využitím všech druhů dopravy.

— pokračovat v unifikaci dopravní techniky a zavádění technických prostředků kontejnerového systému ve spojeneckých armádách,

— zabezpečit v průběhu bojové činnosti těsnou operativní součinnost ve všech otázkách dopravního zabezpečení spojeneckých vojsk mezi národními ministerstvy obrany, Spojeným velením z jedné strany a dopravními ministerstvy států Varšavské smlouvy z druhé strany.

Postupná realizace vytyčených úkolů v armádách Varšavské smlouvy vytváří předpoklady úspěšného plnění náročných dopravních úkolů, nezbytných k zabezpečení soudobých vojenských operací.