

K VYUŽITÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY K ZABEZPEČENÍ ÚTOČNÉ OPERACE

Železniční doprava zaujímá v dopravním systému operačního týlu významné místo. I když charakteristické vlastnosti neumožňují její plné využití v celém prostoru operačního týlu, nemůžeme si bez ní představit úplný a nepřetržitý přísun materiálu bojujícím vojskům. Z hlediska nepřetržitosti a plynulosti přísunu materiálu je výhodnější a prospěšnější realizovat jej jedním druhem dopravy z místa zdroje až k spotřebiteli. Tím by se zkrátil čas. Ale jak ukazují zkušenosti Velké vlastenecké války naději na konečné vítězství má ten stát (koalice států), jehož společenské a státní zřízení je schopno beze zbytku využívat všech zdrojů a možností ve válce. K tomu M. V. Frunze řekl: „Při každém novém podnikání — hospodářském, kulturním aj. — je vždy třeba položit otázku: v jakém poměru budou výsledky tohoto podnikání k zajištění obrany země? Nemí lze možno zařadit to bez újmy pro mírové potřeby tak, aby tu bylo zajištěno i dosažení jistých vojenských cílů?“ (Viz vybraná díla, str. 216 knihovna ML — o válce a vojenství, svazek 6, 1952).

A to v plném rozsahu platí i o železniční dopravě. Avšak je třeba na základě kritické analýzy stanovit jí k plnění takové úkoly, které je schopna realizovat ve prospěch zabezpečení bojové činnosti vojsk. Jsme toho názoru, že plné uplatnění bude mít i v budoucnu na teritoriu státu a v dopravně zásobovacím systému v centrálním úseku přísunu, tj. od stacionárních

skladů (nebo i jiných zdrojů) na teritoriu do předsunutých frontových základů. Tento názor je v plném souladu s celkovou koncepcí zavádění velkokapacitních kontejnerů do dopravně zásobovacího systému. Zavádění kontejnerů umožní využívat speciálních ucelených vlakových souprav, které se budou v nejbližších letech vytvářet na železnici. Tím vzniknou reálné předpoklady ke zkrácení doby ložných prací oproti současným lhůtám, což výrazně urychlí tok materiálu.

Význam železniční dopravy při vyvážení zásob na operační směry a rozvíjení předsunutých frontových základů (PFZ)

Jedním z hlavních předpokladů plnění úkolů týlového zabezpečení, jak ukazují zkušenosti ze cvičení, je včasné vyvezení zásob na operační směry při dodržování zásady členění na sledy a do hloubky. Členění zásob materiálu v průběhu operace je v podstatě zajištěno organizační strukturou týlu. Avšak do doby, než bude rozvinut plně zásobovací systém, je nezbytné realizovat řadu opatření zabezpečujících včasnou aktivizaci všech jeho prvků. K nim patří též vyvezení zásob materiálu na železnici do vhodných prostorů (železničních stanic apod.) s pozdějším odesláním do vykládacích stanic PFZ.

V plánu dopravního zabezpečení útočné operace jsou zahrnuta opatření k zabezpečení manévru železničními trans-

porty z prostoru vyvezení zásob na železnici. V průběhu války dochází k řešení třídně antagonistických rozporů nebývalé urputnými a nesmířitelnými formami bojové činnosti vojsk. Ve složitých situacích prvních dnů války bude zpravidla docházet k nerovnoměrnému vývoji linie fronty. Zatím co na rozhodných směrech mohou vojska frontu úspěšně pronikat do hloubky operačního uskupení nepřítele, není vyloučeno, že na jiných směrech může nepřítel mít dočasný úspěch a proniknout na teritorium státu. Tato skutečnost může vyvolat nutnost přijetí opatření k manévru vyvezenými zásobami. Jak ukazují zkušenosti ze cvičení bývá přední okraj prostoru vyvezení zásob vzdálen od státní hranice 40–60 km.

Manévr zásobami může probíhat těmito způsoby. Jedním ze způsobů manévru je odsun železničních transportů do hloubky frontového týlového pásma. Tento způsob vyžaduje mít v neustálé pohotovosti lokomotivní a vlakový personál, dostatečné množství lokomotiv nezávislé trakce výhodně rozmístěné v prostoru ohrožení zásob, vést nepřetržitý průzkum, údržbu a obnovu odsunových železničních tratí, trvale obsazení železničních tratí, organizovat obranu a ochranu vyvezených železničních transportů včetně železničních tratí.

Jiný způsob manévru zásobami spočívá v urychleném převzetí materiálu v ohrožených místech jinými druhy dopravy, nejčastěji automobilními dopravními prostředky svazků, armád a v neposlední řadě i automobilních brigád po splnění prvního koloběhu. Tento způsob uplatníme v případě, že nám nedostatečná obnova železničních tratí nedovolí manévr po železnici.

Rozvinutí PFZ, které mají stacionární charakter vzhledem k současnému vybavení, musí předcházet příznivé operační předpoklady, jež umožňují jejich činnost. Jinými slovy pohraniční střetné sražení jme rozhodli v náš prospěch.

Charakteristickým rysem soudobých operací je jejich vysoký manévrový ráz a ne-lineárnost fronty. Tuto skutečnost bereme v úvahu při stanovení učebních cílů VŠC a byla také několikrát procvičována s vojsky. Ověřená praxe potvrzuje, jakou velkou odpovědnost má náčelník týlu — zástupce velitele fronty při rozhodnutí o organizaci týlu zejména o době a prostoru rozvinutí PFZ. Do doby jejího rozvinutí je třeba přijmout opatření která by umožňovala zabezpečit nepřetržitý přísun materiálu s využitím železniční i automobilní dopravy. Tato problematika také velmi úzce souvisí s počáteční činností automobilních

brigád, jakožto jednoho z nejdůležitějších realizačních prvků frontového týlu. Automobilní brigády zpravidla zabezpečují přísun až po zaujetí operační sestavy. Prostor rozmístění automobilních brigád je nutné volit tak, aby vytvářel co nejvýhodnější podmínky k přísunu buď do PAZ nebo do rozvinutých OPFZ.

Je-li v průběhu operace tempo nižší, než plánované, anebo při nerovnoměrném vývoji fronty, budou prvky frontového týlu rozvíjeny jinak než ve stanovených lhůtách. Oddělení PFZ bude zpravidla rozvíjené na území nepřítele a PFZ na vlastním území. Tím pochopitelně vznikne velmi složitá situace pro další činnost automobilních brigád po splnění prvního koloběhu pokud jde o další naložení materiálu podle denního plánu přísunu. Pak budeme převážně (kromě jiných zdrojů) využívat k odběru materiálu železniční stanice, do kterých byly vyvezeny zásoby materiálu ze stacionárních skladů podle předem zpracovaného plánu.

Zde chceme poukázat na význam plnění úkolů železniční dopravy. V závislosti na možnostech národního hospodářství, charakteru jednotlivých druhů dopravy, stupně utajení přeprav není schopen jiný druh dopravy komplexně převzít plnění úkolů plánu vyvážení zásob na operační směry v požadovaném množství a časových lhůtách.

Při vyvážení materiálu z hlubokého týlu do vykládacích stanic má velký význam včasné a rychlé přeložení materiálu na dopravní prostředky automobilních brigád na železničních stanicích, což vyžaduje řešit komplex opatření organizačního a materiálního charakteru.

K organizačním opatřením patří především vyčlenění orgánů velení pro koordinaci úkolů spojených s překládáním materiálu. Tyto orgány můžeme vytvořit z velitelství PFZ nebo OPFZ, jednotlivých frontových skladů a důstojníků z vojenské správy vykládacího prostoru.

Protože automobilní brigády mají velmi omezený počet mechanizačních prostředků spojených s automobily, je nezbytné přijmout opatření k využití mechanizačních prostředků pluků nebo roty obsluhy.

Výběr jednotlivých železničních stanic k překládání materiálu musí respektovat zásady pro rozvíjení a cirkulaci dopravních prostředků v obvodu železničních stanic (jako např. příjezdové a odjezdové cesty, prostory pro rozmístění automobilních svazků a útvarů, dostatečně rozvinuté kolejiště apod.), specifiky příslušného druhu materiálu, ale hlavně jejich pozdější vy-

užití při rozvinování PFZ. Proto musí jejich výběru předcházet podrobný průzkum. Nesmíme též podcenit otázky obrany a ochrany, a proto bude nezbytné vyčlenit k tomuto účelu potřebné síly a prostředky i z brigády ochrany týlu.

K zabezpečení pohybu na komunikacích v dočasném vykládacím prostoru je třeba vyčlenit odpovídající síly a prostředky jednotného řízení silniční dopravy a obnovy teritoria nebo silničních brigád, které by současně zabezpečovaly údržbu a obnovu silnic v tomto prostoru.

Překládání materiálu z železničních vozů deponovaných v železničních stanicích klade velké nároky na týlové zabezpečení automobilních proudů (útvárů), které se vrací. Pro operativnější činnost automobilních jednotek (útvárů) je výhodné vyčlenit z automobilních brigád (apr) operativní skupinu s cílem vytvořit výhodné podmínky pro jejich další činnost.

Po příjezdu styčných orgánů od automobilního svazku, které si vyšle s dostatečným časovým předstihem, organizujeme dohovor, jehož předmětem může být:

- stanovení železničních stanic k nakládání na automobilní dopravní prostředky, jejich charakteristika,
- objem přisunovaného materiálu druhým koloběhem,
- stav připravenosti materiálu (rozsah paletizace, kontejnerizace apod.),
- stanovení postupu prací při nakládání,
- informace o počtu mechanizačních prostředků,
- otázky obrany a ochrany nakládacího místa,
- informace o situaci u automobilní jednotky (útváru) apod.

Zvlášť je třeba věnovat pozornost otázkám ošetřování dopravních prostředků, doplňování spotřebovaných pohonných hmot, proviantu a dalšího materiálu. Toto můžeme zabezpečit ve vyčkávacím prostoru před naložením, v prostoru soustředění po naložení nebo formou letůvek technické pomoci a zásobování PHM vyslaných do prostoru železničních stanic.

Polní výkonné orgány vojenské železniční dopravy

Organizační struktura orgánů vojenské dopravy doznala v minulých letech zásadních změn. Tyto byly způsobeny zaváděním nových bojových prostředků do výzbroje armád a přehodnocením charakteristických

rysů operací. Výsledkem těchto změn ve vojenské železniční dopravě bylo to, že se stala nedílným prvkem dopravního zabezpečení operací jen na stupni front.

Vzhledem k tomu, že chceme zaujmout stanovisko k některým názorům na výkonné orgány vojenské železniční dopravy především na funkci frontové rozdělovací stanice, alespoň je stručně vyjmenujeme.

Výkonnými složkami železniční dopravy bezprostředně podřízenými náčelníku SVD-F jsou:

- rozdělovací stanice,
- vykládací stanice ve PFZ,
- vykládací stanice zvláštního určení.

Těmto složkám velíme prostřednictvím orgánů vojenské dopravy (správců), jež se aktivují na výše uvedených složkách. Z důvodu centralizované a jednotné činnosti vykládacích stanic se v PFZ ustanovuje vojenská správa vykládacího prostoru (VSVP) a vojenské správy železničních stanic — jedna vždy pro několik vykládacích stanic.

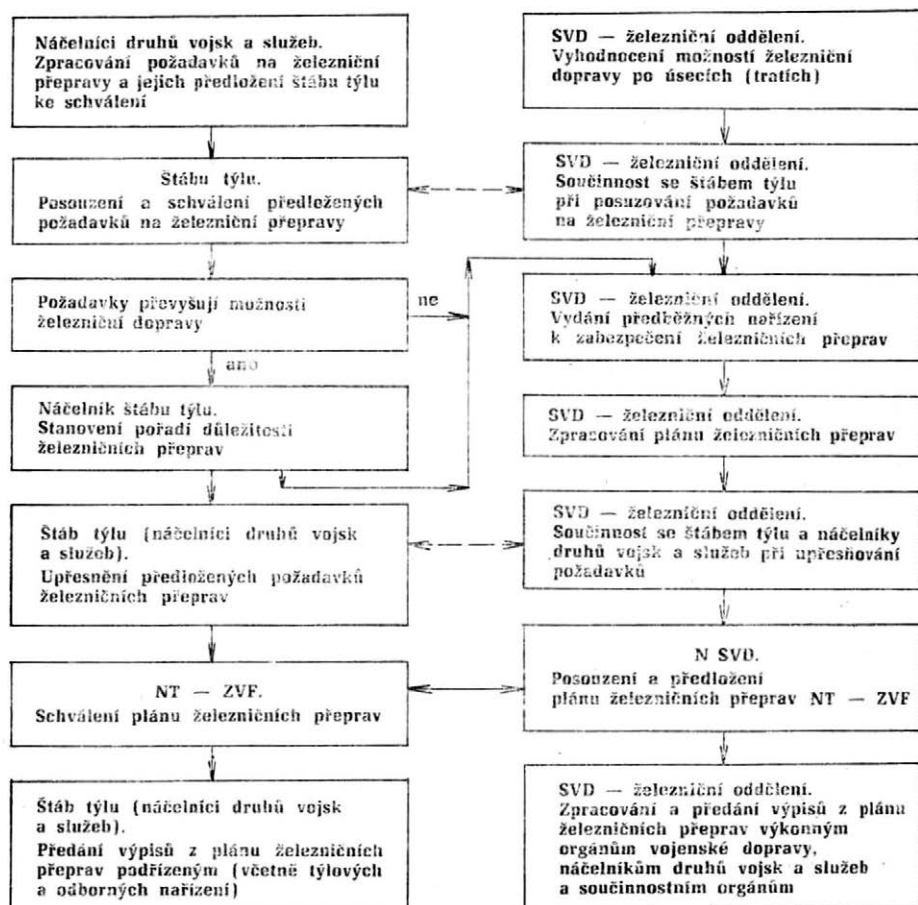
K zabezpečení nepřetržitého přísunu materiálu počítáme i se zřízením dočasných vykládacích prostorů, a to buď na vlastním území, kdy nám operačně týlová situace nedovolí v plánované době rozvinout PFZ, a nebo při přerušení obnovených železničních směrů, jestliže vzdálenost do příští zásobovací etapy nepřevyšuje 100 až 150 km.

V poslední době se vyskytují názory zpochybňující účinnost a prospěšnost rozvinování frontových rozdělovacích stanic. Připomínky vycházejí ze skutečnosti, že podle plánu vyvážení zásob po železnici většína z nich neprochází přes frontovou rozdělovací stanici a z tohoto důvodu prý pozbývá na významu. Je sice pravda, že v prvních dnech vyvážení materiálu je její vytižitelnost minimální, ale v průběhu operace a zvláště při přemísťování PFZ její úloha nebývále vzroste. Budoucí válka bude válkou koalici, ve které nebudou zdroje jednoho státu stačit materiálně zabezpečit bojující vojska na operačních směrech. Z tohoto důvodu při vedení dalších operací bude přisunován materiál z hlubokého týlu koalice právě přes frontovou rozdělovací stanici, kde se změnil adresy zásobovacích transportů. Kromě toho mají frontové rozdělovací stanice také svůj význam při manévru mezi sousedními fronty.

Plánování železničních přeprav

V souladu s plány přísunu materiálu (zpracovává oddělení plánování dopravy) a materiálního zabezpečení štábu týlu fron-

OBEČNÁ METODIKA ZPRACOVÁNÍ PLÁNŮ ŽELEZNIČNÍCH PŘEPRAV
(Možná varianta)



Obr. 1

tu sestavuje Správa vojenské dopravy plány přeprav.

Východními podklady pro perspektivní a konkrétní každodenní činnost orgánů vojenské železniční dopravy jsou plány železničních přeprav, které z hlediska funkčního a časového můžeme rozdělit na:

- perspektivní plán železničních přeprav na frontovou útočnou operaci,
- plán železničních přeprav pro navážení materiálu do PFZ,
- plán železničních přeprav pro navážení

materiálu do skupiny vykládacích stanic a do PFZ po jejím přemístění,

- plán železničních přeprav z hlubokého týlu,
- zprášený denní a směnový plán přeprav.

Obecnou metodiku zpracování plánů železničních přeprav viz obr. 1.

Plán železničních přeprav na operaci obsahuje globální údaj předložených požadavků a možností železniční dopravy ve všech fázích (údobích) operace. Je pod-

kladem pro perspektivní činnost řídicích a výkonných orgánů vojenské železniční dopravy. Na jeho vypracování se podílejí náčelníci druhů vojsk a služeb, štábu týlu a orgány správy vojenské dopravy.

Plán železničních přeprav pro navážení materiálu do PFZ vychází z perspektivního plánu železničních přeprav na operaci. Obsahuje konkrétní požadavky náčelníků druhů vojsk a služeb na přepravu železničních transportů z prostorů vyvezení zásob na železnici do vstupních stanic PFZ. Tento plán musí bezprostředně navazovat (časově a obsahově) na vyvážení zásob do stanoveného prostoru a v prvních dnech musí plně respektovat požadovaný druh materiálu u vojsk.

Plán železničních přeprav pro navážení materiálu do skupiny vykládacích stanic a do PFZ po jejím přemístění na obnovený železniční směr zahrnuje železniční transporty, které budou vykládány v těchto prostorech. Na zpracování plánu přeprav se budou, kromě dopravních orgánů, významnou měrou podílet též zásobovací orgány, jež ve svých požadavcích musí předvídat spotřebu materiálu v odpovídající potřebné nomenklatuře jak v místě určení, tak i z časového hlediska. Požadavky náčelníků druhů vojsk a služeb předem schválí štáb týlu frontu. Budou-li požadavky na přepravu převyšovat provozní možnosti obnoveného železničního směru, stanoví pořadí důležitosti přeprav náčelník štábu týlu při zachování zámyslu náčelníka týlu — zástupce velitele. Dá se předpokládat, že zásobovací transporty budou zahrnovat munici, pohonné hmoty, proviantní a ostatní materiál. Pohonné hmoty však budou v perspektivě přepravovány převážně potrubní dopravou. Z tohoto důvodu předpokládáme, že mohou uvolnit část dopravní kapacity ve prospěch přepravy ostatních druhů materiálu.

Plán železničních přeprav z hlubokého týlu vychází z plánu přeprav SVD Hlavního týlu MNO. V podstatě řeší přepravu železničních transportů z frontových rozdělovacích stanic do vstupních stanic PFZ. Tento plán však z časového hlediska je zpracováván v průběhu a realizován až po splnění plánu vyvážení zásob do železničních stanic. Požadavky na změnu adres železničních transportů v rozdělovacích stanicích předkládají náčelníci druhů vojsk a služeb ve stanovených lhůtách.

Denní a směnový plán přeprav je výsledkem upřesněných požadavků na předadresování zásobovacích železničních transportů zahrnutých do plánů železničních přeprav. Je nezbytným předpokladem pro řízení provozu dispečerským aparátem

správy dráhy na území teritoria, železničního provozního pluku nebo zvláštního provozního oddílu na obnovených železničních směrech.

Úloha železniční dopravy v průběhu útočné operace

Jednou z rozhodujících činností ujasnění úkolu a zhodnocení situace náčelníka SVD-F k zabezpečení plánovaných přeprav je předložení návrhu na obnovu železničních směrů. Počet navrhovaných železničních směrů a jejich vlastní průběh posuzuje v úzké součinnosti s náčelníkem Správy železničního vojska frontu. Tento současně předkládá návrhy opatření na uchování funkční neporušitelnosti železničních zařízení jako např. potřebu obsazení důležitých mostů, tunelů, uzlů apod., jejichž zničení a poškození by znamenalo podstatné prodloužení lhůt obnovy železničních směrů. Volba a průběh železničních směrů musí vycházet nejen z operačně týlových hledisek, ale i z konkrétního stavu rozvoje železniční sítě na pravděpodobném válčišti.

K operačně týlovým hlediskům zejména patří: operační sestava vojsk, rozmach operace, požadovaný objem přísunu materiálu, síly a prostředky železničního vojska apod. Kromě těchto hledisek musí náčelník SVD-F vycházet především z předběžného rozhodnutí a rozhodnutí náčelníka týlu — zástupce velitele pro týlové zabezpečení operace a proto jeho návrh zahrnuje nejenom volbu železničních směrů, ale i otázky jejich využití v dopravně zásobovacím systému. K důležitým otázkám patří návrhy rozvinutí skupiny vykládacích stanic (určení prostoru a doby aktivity, počtu vykládacích stanic, celkové možnosti apod.), stanic zvláštního určení a návrhy na přemístění a rozvinutí PFZ. Návrhy dále rozšiřujeme o zabezpečení činnosti prvků týlu po stránce řídicích orgánů, po stránce provozní, materiální a technické. Úkoly spojené s rozvíjením skupiny vykládacích stanic po přemístění PFZ zpracovujeme do plánu týlového zabezpečení a plánů zainteresovaných správ. Zvláštní pozornost věnujeme skupině vykládacích stanic a pro zabezpečení jejich činnosti zpravidla vyčleníme jedno oddělení PFZ, a to buď se všemi prvky, nebo jen s některými a VSVP.

Jak ukazují zkušenosti ze cvičení skupina vykládacích stanic na obnoveném železničním směru se zpravidla rozvíjí od D8 až do D10 s dobou trvání činnosti 4—6 dnů. Ve skutečnosti má své opodstatnění i více dnů a to až do doby přemístění PFZ a jejího dalšího rozvinutí.

K snížení disproporcí mezi potřebou a možnostmi přísunu ve frontovém úseku, můžeme využít i kapacit železniční dopravy, které nejsou zanedbatelné a proto můžeme s nimi pro potřeby a realizace přísunu materiálu rovněž počítat.

Uvažujeme-li provozní výkonnost obnoveného železničního směru zpočátku 18 párů vlaků za 24 hodin, můžeme objektivně ve skupině vykládacích stanic denně vyložit asi 11 000 t materiálu. Za 4–6 dnů to činí 44 000–66 000 t materiálu. Při přijetí některých provozně technických opatření (preferenční směru východ – západ v poměru 3 : 1) nebo při pozdějším zvýšení provozní výkonnosti z 18 na 24 párů vlaků za 24 hodin se může denní výkon skupiny vykládacích stanic zvýšit asi

o 30–50 %, což představuje 71 000 až 81 000 t materiálu.

Při hrubém propočtu přepravních možností automobilních brigád mohou být částečně třetí a další koloběhy zkráceny o rameno přísunu PFZ – skupina vykládacích stanic asi o 150–200 km, což činí přibližně polovinu denního proběhu automobilních brigád. Tato skutečnost se velmi kladně projeví v dalším zvýšení přepravních možností automobilních brigád.

Za předpokladu, že bude železniční směr obnovován na směru hlavního úderu, bude tímto opatřením prakticky kryta úhrada potřeby materiálu při komplexním využití automobilní, potrubní a železniční dopravy.