

K PROBLEMATICE PRESUNOV VOJSK

V článku chceme poukázat nejen na některé zvláštnosti a zásady, ale i nové pohledy, které limitují přesuny vojsk v našich podmínkách. Zároveň ukázat na rozdílnosti mezi doterajšími a novými názory na přesuny vojsk. V dalším tiež číastkovými podnetmi vytvoriť podmienky nielen pre diskusiu, ale aj prispieť k obohateniu súčasnej teórie v uvedenej problematike.

Pri presunoch vojsk môžeme vychádzať z dvoch základných variantov, závislých od toho, či presuny vojsk budú v období zvýšeného napätia, alebo po začatí agresie nepriateľom.

V prvom variante predpokladáme, že na celom území štátu môžu byť **všetky druhy** presunov vojsk za tzv. „mierových“ podmienok. Pritom nie je možné vyhlásiť, že v niektorých prípadoch môže dôjsť k dočasnému narušeniu preprav, zvlášť po železnici. Čiastkové prerušenie prepravy môže byť spôsobené aktivizujúcimi prieskumno-diverznými a špeciálnymi výsadbami, ktoré môžu pôsobiť na území dlhší čas pred začatím agresie nepriateľom.

Miestne prerušenie dopravy môže byť spôsobené záškodníckymi skupinami, ktoré sa organizujú z osôb protisocialistického zmýšľania a z kriminálnych živlov.

V druhom variante, pri začatí agresie nepriateľom, treba brať do úvahy, že nepriateľ môže v krátkom čase použiť lietadlá ako nosiče jadrových zbraní, zbraní hromadného ničenia s dôrazom na riadené strely rôzneho typu a mohutnosti. Ďalej tiež rôzne druhy bojových chemických a biologických prostriedkov, prípadne aj rôzne druhy výsadev. Za takejto situácie bude dochádzať k **dočasnému vylúčeniu prepravy** po železnici, k vážnemu **narušeniu prejazdnosti** po komunikáciách k čomu bezprostredne prispeje zničenie dôležitých železničných a cestných uzlov, zamorenie veľkých priestorov, spôsobenie požiarov, závalov, alebo záplav terénu.

Z uvedeného môžeme vyvodíť, že v takýchto podmienkach nezvyčajne narastá **význam** presunov vojsk. Ale zároveň tiež, že dochádza ku skutočnosti, kedy v závislosti od danej situácie sa môžu organizovať a zvlášť vykonávať len niektoré presuny vojsk.

A ako je to v podmienkach **nášho územia**? Ktoré **druhy presunov** nachádzajú najväčšie uplatnenie? Aké sú skutočné **možnosti**?

V predpise Vševojsk-1-1, v článku 138 je zdôraznené, že "... pri súčasnej vysoko manévrovej bojovej činnosti vojská musia neprestajne počítať s nebezpečenstvom, že nepriateľ použije zbrane hromadného ničenia, s útokmi letectva, s rádioaktívnym a chemickým zamorením a s tým, že budú zničené komunikácie a prepravišťa ..."

Ďalej je zakotvená požiadavka, že "... vojská musia byť kedykoľvek schopné **presunovať sa na veľké vzdialenosti**...", ako i to, že "... zväzky a útvary sa môžu presunovať **pochodom**, presunovať sa **po železnici, vzduchom a po vode**, alebo **kombinovaným spôsobom** ..."

V tejto súvislosti treba prehodnotiť ustanovenie poriadkov pri aplikácii na naše podmienky, ako i zovšeobecniť nové pohľady na presuny vojsk.

Ak je v Poľnom poriadku uvedená požiadavka vykonávať **presuny na veľkú vzdialenosť**, tak by mala byť v príslušnej hlave 7 rozpracovaná. V skutočnosti nie je ani objasnený termín. Obdobne uvádzané druhy prepravy vojsk by miesto všeobecného vyjadrenia mali obsahovať vývody aplikovateľné pre naše podmienky. V neposlednom rade treba podtrhnúť aj tú skutočnosť, že v uvedených požiadavkách a zásadách jednodenného pochodu dochádza k novým teoretickým vývodom, ktoré bezprostredne ovplyvňujú príslušné zmeny.

V akom smere dochádza ku **zmenám**?

Pochod aj naďalej zostáva základným spôsobom presunu vojsk, ale môže byť vykonaný v dvoch variantoch, a to s predvídaním začatia boja, alebo ako pochod mimo nebezpečenstva stretnutia sa s nepriateľom.

Pochod s predvídaním začatia boja je presun vojsk na organických vozidlách, pri ktorom môže dôjsť k vedeniu bojovej činnosti už v priebehu pochodu, alebo ihneď po dosiahnutí stanovenej čiar (priestoru). Vzhľadom na predpokladanú nastávajúcu bojovú činnosť sa počíta s tým, že maximálna dĺžka pochodu nebude spravidla väčšia ako 150—200 km. Uvedenej dĺžke zodpovedá aj doba trvania pochodu 8—10 hodín bez zastávky (priemerná rýchlosť 15—25 km . h⁻¹), alebo s jednou jednodňovou zastávkou (rýchlosť 20—30 km . h⁻¹), prípadne úplne výnimočne s dvoma zastávkami pri rýchlosti 25—35 km . h⁻¹.

Prítom nesmie vzniknúť dojem, že v súvislosti s touto normou pre pochod s predvídaním začatia boja dochádza k zníženiu celkovej vzdialenosti jedného celodenného pochodu, ktorý podľa Vševojsk-1-1, článku 140 mohol dosahovať 200 až 250 km. Práve zvýšená mobilnosť súčasnej bojovej a dopravnej techniky umožňuje uskutočniť pochod pri rýchlosti 25—30 km . h⁻¹ za 10—12 hodín na vzdialenosť 300 i viac kilometrov. Ovšem táto posledná norma sa počíta, že ju môžeme dosiahnuť na začiatku, niekedy aj v priebehu, alebo v predposledný deň niekoľkodenného pochodu. Aj v takýchto podmienkach pre posledný deň pochodu sa počíta iba so vzdialenosťou do 100 km, prípadne 150—200 km, pretože vojská budú vo väčšine prípadov prechádzať do aktívnej bojovej činnosti.

O pochode s predvídaním začatia boja môžeme taktiež uvažovať pri takom pochode, kedy sa vojská presunujú predovšetkým na čiaru zasadenia, a to buď z druhého sledu armády alebo zo vševojskovej zálohy frontu. V týchto prípá-

doch bude pochod dosahovať po ose diaľku 80—150 km a v dôsledku nečakaných zmien v situácii na fronte môžu pozemné vojská nepriateľa prenikáť do pásma pochodu. Odtiaľ predovšetkým vyplýva požiadavka neprestajnej pohotovosti na bojovú činnosť za pochodu a nevyhnutnosť predvídať stretnutie s nepriateľom.

Pochod mimo nebezpečenstva stretnutia sa s nepriateľom je prakticky presun vojsk na organických vozidlách, ktorý presahuje jeden celodenný pochodo-vý výkon. Podľa názorov vojenských teoretikov, keď pochod celkove presahuje dva dni, tak sa jedná o pochod na veľkú vzdialenosť (ďalej len pochod NVV). Súčasné skúsenosti potvrdzujú, že pochod NVV je taký, ktorý sa môže počas niekoľkodenných pochodových výkonov uskutočniť na vzdialenosť 1000 až 1500 km a viac.

V súvislosti s pochodom mimo nebezpečenstva stretnutia sa s nepriateľom sa natíska otázka, čo pod týmto chápať? Pokiaľ sa jedná o vzdialenosť 300 a viac kilometrov od čiar dotyku, tak môžeme vylúčiť pravdepodobnosť stretnutia s hlavnými silami pozemného nepriateľa. Ale nemôžeme zabrániť úderom letectva a vysadeniu špeciálneho výsadku (do 1500 a viac km), dostrelu riadených striel Pershing 1A (max. dostrel 740 km, priestor pôsobenia do hĺbky 580 až 660 km), vysadenie výsadkov zvláštneho určenia (150 až 450 km), operačných výsadkov (až 400 km), prípadne vysadenie aeromobilnej divízie a iných jednotiek. V súvislosti so vzdušnými výsadbami nepriateľa treba si uvedomiť, že sú to moderne vyzbrojené útvary a divízie, ktoré majú veľké množstvo protitankových zbraní a ostatnej bojovej techniky, čím sa podstatne zvyšujú ich bojové možnosti a akcieschopnosť proti presunujúcim sa zálohám nepriateľa.

Naviac pri využívaní a odpaľovaní jadrových mín v určitých priestoroch a na smeroch pochodujúcej divízie, môže výsadok nepriateľa dosiahnuť jej zdržanie až o niekoľko hodín, čo môže mať vplyv na ďalší priebeh boja a operácie.

Okrem toho musíme mať na pamäti, že len čo sa pochodujúce vojská priblížia na vzdialenosť 200—100 km od čiar dotyku, tak úmerne sa bude zvyšovať počet prostriedkov nepriateľa, ktoré môžu aktívne pôsobiť proti pochodu-júcim vzťahom a útvarom.

Ako bolo už povedané, podľa názorov vojenských teoretikov sa predpokladá, že dĺžka presunu NVV môže dosahovať 1000 až 1500 a viac kilometrov. K tomu si môžeme položiť otázku, či tento údaj je typický aj pre naše podmienky?

Tu treba vychádzať zo skutočností, že dĺžka nášho územia od východnej po západnú hranicu dosahuje po komunikáciách vzdialenosť 900—1000 km. Za predpokladu, že pochod sa bude uskutočňovať mimo hlavných komunikačných ťahov, ako i pri značnom počte obchádzok, potom sa zvýši jeho celková dĺžka o $\frac{1}{5}$ — $\frac{1}{3}$ — $\frac{1}{2}$, čo robí 1080—1200, lebo 1200—1330 až 1350—1500 km. Je samozrejmé, že nám nejde iba o stanovenie celkovej dĺžky pochodu. Na skutočnú dĺžku pochodu bude mať bezprostredný vplyv aj priestor sústredenia vojsk, ktorý môže byť v Dražanskej vrchovine, v Bielych Karpatoch, alebo na Oremovom Laze, prípadne pod Vihorlatom. Pritom silne členitý terén a podstatne menšia možnosť voľby obchádzok na území Slovenskej socialistickej republiky vytvára podmienky, že sa celková dĺžka pochodu ešte zväčší. Môžeme pripustiť aj taký variant, že priestor sústredenia divízie v predposledný deň pochodu môže byť aj v priestore na západ od štátnej hranice, alebo že východiskový priestor pre zasadenie divízie do útoku z chodu po pochode bude ešte vo väčšej hĺbke územia pravdepodobného nepriateľa, napr. 400 i viac km. V takýchto prípadoch

dosiahneme podstatne vyššie celkové hodnoty, ktoré budú mať bezprostredný vplyv na skutočnú dĺžku pochodu NVV.

Za podmienok obojstranného použitia zbraní hromadného ničenia dôjde k vážnemu narušeniu povrchu nášho územia. Ak vychádzame z konfigurácie terénu nášho štátu, kapacity železničnej, vodnej a cestnej siete, zo vzdialenosti od predpokladanej čiaru dotyku, dosahu a rozsahu použitia rôznych prostriedkov nepriateľom, zo stupňa zničenia, rozrušenia, zatarasenia a znepriístupnenia prísunových smerov, môžeme predpokladať, že v našich podmienkach bude najčastejším spôsobom presunu vojsk predovšetkým **pochod v uvedených dvoch variantoch**. Prítom prvý variant — pochod s predvídaním začatia boja — bude v našich podmienkach uskutočňovaný oveľa častejšie a v niektorých prípadoch aj za situácie, kedy divízia po pochode na vzdialenosť 100 km bezprostredne vstúpi do boja. Druhý variant — pochod NVV — vzhľadom na špecifickú polohu nášho štátu a uvedeným skutočnostiam, nachádza v našich podmienkach taktiež časté uplatnenie.

Špecifika nášho územia vytvára podmienky, že hlavným a rozhodujúcim druhom presunov je pochod, ktorý bude tvoriť väčšinu bojovej činnosti vojsk.

Preprava vojsk po železnici patrila ešte v priebehu Veľkej vlasteneckej vojny k hlavnému spôsobu prísunu vojsk a materiálu, nielen zo zápolia, ale i na priestore vojnovnej činnosti. V mnohých prípadoch sa využívala železnica na plnenie rozhodujúcich úloh. Napr. pri bojoch na prístupoch k Moskve, prichádzali vlaky s vojskami, bojovou technikou, strelivom a zbraňami pri vysokej priemernej rýchlosti 800 až 900 km za 24 hodín.

Podobne pre zabezpečenie úderného uskupenia Stalingradského frontu železnice denne prisunovali až 1300 vagónov nákladov.

Úplne odlišné a priestorovo obmedzené podmienky vyplývajú z rozlohy nášho územia. V súčasnosti železničná sieť tvorí 13 142 km tratí, z ktorých je 2989 km (22,74 %) elektrifikovaných a 2838 km (21,59 %) dvojkoľajných. V sieti ČSD je vysoký počet a staníc a zastávok (viac ako 3500, čo predstavuje v priemere jednu stanicu — zastávku na 3,754 km trate). Takáto hustota staníc umožňuje dokonalé využitie železnice v miestnej doprave, ale zároveň znižuje priepustnú kapacitu a rýchlosť prepravy.

Rozširovaním prepravy došlo ku koncentrácii železničnej prepravy na dva železničné ťahy v smere východ — západ. Takzvaný **I. ťah** je z Čiernej nad Tisou, cez Žilinu — Kolín — Ústí nad Labem — Cheb v dĺžke 1027 km. A **II. ťah** Štúrovo — Bratislava — Brno — Havlíčkův Brod — Kolín — Praha — Plzeň — Cheb v dĺžke 848 km. Prítom obidva hlavné ťahy sú elektrifikované. V prevádzke ČSD sa už nepoužíva parná trakcia, elektrická trakcia obstaráva asi 60 % výkonu, zostávajúca časť je diesellová trakcia.

Podľa názorov vojenských teoretikov v prípade agresie môže dôjsť k ohniskovému poškodeniu železníc, kedy jednotlivé priestory sú od seba vzdialené 350 až 500 km. Ďalej predpokladajú, že vzhľadom na celkový počet vyradených železničných uzlov, môžeme rátať, že preprava vojsk po železnici na vzdialenosť do 700 km od čiaru dotyku nebude spravidla účelná.

V našich podmienkach dochádza k silnej koncentrácii dôležitých železničných uzlov, čo bezprostredne ovplyvňuje nielen ich zničenie, ale i prerušenie železničnej trate na pomerne krátkych úsekoch 50—100 i viac km od seba. Napr. vyradenie rôznych železničných uzlov v okolí Brna znamená prerušenie dopravy bez možnosti vybudovania obchádzok vo vzdialenosti 29 km (Blansko),

33 km [Vyškov na Morave], 57 km [Prostějov], 61 km [Třebíč], 72 km [Uherské Hradiště], 87 km [Jihlava] atď.

Mimo ohniskového poškodenia alebo zničenia železničných uzlov, bude činnosť nepriateľských prostriedkov zameraná na zničenie mostov, tunelov a iných železničných zvrškov, ktoré sú nielen náročné na opravu, ale na opravu sú potrební odborníci, príslušné konštrukcie a špeciálny materiál.

V tejto súvislosti nemôžeme prehliadnúť, že pre prepravu jednej motostreleckej (tankovej) divízie je potrebných 52 (54) vlakov, pričom maximálna dĺžka jedného vlaku je 550 m a dosahuje hmotnosť brutto 1200 ton a netto 600 ton.

Pri matematickej kalkulácii uvedenej potreby vlakov dostaneme zaujímavé údaje.

Celkový počet 52 vlakov predstavuje teoreticky dlhý prúd 28 600 metrov. Medzi priechodom jednotlivých vlakov by mala byť dodržaná bezpečnostná vzdialenosť do 5 minút. V prípade priemernej rýchlosti $50 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$ (jedna minúta = 833 metra $\cdot 5 = 4166$ metrov) a pri rýchlosti $60 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$ (jedna minúta = 1000 $\cdot 5 = 5000$ metrov). Podľa týchto údajov by celková dĺžka divízie pri preprave po železnici dosiahla 236,933 km (28 600 + 208,333, kde je 50 medzier po 4166 metroch) alebo 278,600 km, čo sa skoro rovná vzdialenosti pochodového prúdu divízie pri pochode po jednej ose.

Pre nakladanie jednej motostreleckej divízie treba 36–40 hodín, čo závisí od počtu a kapacity nakladacích staníc. Za tento čas by divízia vykonala 3-denné pochodové výkony (denne 10–12 hodín pochodu) a prekonal vzdialenosť 600 až 900 km.

Z uvedeného môžeme vyvodíť, že v našich podmienkach bude preprava vojsk po železnici vo väčšine prípadov značne obmedzená, alebo dokonca vylúčená. Záver je taktiež ovplyvnený skutočnosťou, že pri obnove tratí s použitím priemyslových metód práce a pri včasnom zabezpečení potrebných dielov sa počíta s tempom opráv, ktoré nepresahuje 40–50 km za 24 hodín a pri oprave mostov s tempom 120–150 metrov za 24 hodín.

Prepravu vojsk vzduchom používame pre rýchle preskupenie vojsk na veľké vzdialenosti, spravidla zo zázemia do priestoru sústredenia, kde sa obyčajne organizuje príprava pre nastávajúcu bojovú činnosť.

V súčasnosti je pre prepravu vojsk vzduchom jednej motostreleckej divízie potrebných 500–600 dopravných lietadiel typu AN-12, čo predstavuje potrebu 15–19 dopravných leteckých plukov a až 25 odletových letísk, včítane 4–5 záložných letísk. V prípade, že sú pre prepravu vyčlenené dopravné lietadlá iných modifikácií (veľkokapacitné AN-22, IL-76 atď.), ich počet sa až päťnásobne znižuje.

V dôsledku celkovej potreby dopravného letectva, počtu letísk, spôsobu zabezpečenia a organizácie ochrany pri nakladaní bojovej techniky a nasadení osôb, počas preletu a pri vykladaní v určenom priestore sa predpokladá, že celková vzdialenosť bude spravidla dosahovať 2000–3000 i viac km. Pritom priestor zhromaždišťa môže byť vzdialený od čiar dotyku niekoľko denných pochodov.

Vzhľadom na skutočnú dislokáciu divízií, prípadne zmobilizovaných divízií od štátnej hranice nie je pravdepodobné, že by sa v našich podmienkach uskutočňovala preprava vojsk vzduchom. Navyše je to ovplyvnené potrebou dopravného letectva a možnosťami účinných protiopatrení zo strany nepriateľa.

V našich podmienkach sú o niečo menšie možnosti prepravy vojsk a niektorých druhov bojovej techniky s využitím **vrtníkov**. Ale i tu treba rešpektovať

získané skúsenosti z praxe, ktorá potvrdzuje, že pri preprave jednotiek vzduchom na vzdialenosť 50 km sa čas nezíska (pokiaľ sú k dispozícii dobré cesty), na 100 km sa získavajú 3 hodiny, na 200 km 8 hodín, na 300 km 16 hodín a na 400 km dokonca 26 hodín. Avšak, ak sa má získať uvedená časová úspora, potom treba, aby prepravu vojsk vzduchom bol k dispozícii potrebný počet a typ dopravných vrtuľníkov (pre jeden motostrelecký prápor 1—1½ vrtuľníkového pluku).

Preprava vojsk po vode je v našich podmienkach limitovaná tým, že prirodzené vodné cesty tvorené vodnými tokmi Labem, Vltavou a Dunajom, predstavujú dve základné, navzájom doteraz neprepojené sústavy (labsko-vltavskú a dunajskú) o celkovej dĺžke 474 km. Súčasný lodný park predstavuje dovedna 574 lodí o ťažnom výkone 95 873 kW pri celkovej nosnosti 349 387 ton.

Z uvedených dôvodov sa preprava po vode v našich podmienkach môže uskutočniť iba výnimočne, a to iba za účelom premiestnenia vojsk k izolovaným častiam po vhodných splavných tokoch.

Kombinovaná preprava má svoje opodstatnenie zvlášť za používania jadrových zbraní a ostatných prostriedkov hromadného ničenia, kedy každý druh prepravy (železničná, vodná, vzdušná a cestná) má svoj význam a určitý stupeň životnosti. Preto v súčasných podmienkach je nevyhnutnou požiadavkou **kombinovať** všetky druhy prepráv, čo v prípade potreby umožní rýchle preorientovanie plynulej dopravy nákladov z jedného druhu prepravy na ďalší.

Divízia (pluk) kombinovanú prepravu môže výhodne používať spravidla pri presune NVV, a to tým spôsobom, že do určitého priestoru sa prepraví po železnici a pochod dokončí na organických vozidlách. Pritom skutočné vykladanie nemusí byť v plánovaných vykladacích staniciach, ale v teréne na voľnej trati.

Ďalší spôsob kombinovanej prepravy môže byť vykonaný tak, že časť motostreleckých jednotiek s bojovou technikou, zbraňami a materiálom sa s využitím dopravných vrtuľníkov predsunie do priestoru denného odpočinku, kde majú plniť rozličné úlohy do doby príchodu hlavných síl divízie. Zostávajúca časť motostreleckých jednotiek môže sa presunovať po vlastnej ose, alebo vo vopred určených priestoroch nakladajú materiál a nasadajú do dopravných vrtuľníkov, ktoré ich prepravujú do priestorov denného odpočinku v druhom alebo v ďalšom kolobehu. Aj v tomto prípade počet vyčlenených vrtuľníkov (typov) a počet kolobehov je úplne závislý od celkovej situácie na fronte a úlohy pochodujúcej divízie.

Treba pripomenúť ešte jeden zo spôsobov kombinovaného presunu, kedy časť útvarov, spravidla tie, ktoré sú vyzbrojené pásovou technikou, budú prepravované po železnici a jednotky, vybavené kolesovou technikou vykonávajú pochod po cestných komunikáciách. Tento spôsob je častý, najmä v mierových podmienkach pri cvičeniach vojsk.

V niektorých prípadoch kombinovaná preprava môže byť doplnená tým, že pásová a ďalšia ťažká bojová technika sa prejavuje na podvalníkoch. U armády je organizačne začlenený podvalníkový prápor, ktorý je schopný prepraviť jeden tankový pluk pri priemernej pochodovej rýchlosti 25 km . h⁻¹. V závislosti od charakteru bojovej úlohy, ktorú bude divízia plniť v prospech armády (frontu) a požiadavky rýchlosti pochodu, môže jej byť pridelený ďalší podvalníkový prápor z prostriedkov veliteľa armády (frontu). Nemôžeme taktiež vylúčiť, že veliteľ frontu vyčlení časť veľkokapacitných vrtuľníkov pre spätnú prepravu

ťaháčov a podvalníkov vzduchom (spravidla v podvese) na prepravu ďalších tankových jednotiek a útvarov.

Kombinovaná preprava môže byť taktiež uskutočnená tým spôsobom, že časť jednotiek (spravidla motostreleckých) je prepravená **vzduchom**, ďalšia časť **po železnici** a zvyšok **pochodom**. Tu platí zásada, že vždy sa prepravujú kompletne organické jednotky, ktoré podľa situácie môžu bezprostredne prejsť na plnenie bojovej úlohy.

Kombinovaná preprava môže využiť vodnú prepravu, vykonať pochod na zaujatie určitého priestoru, vykonať pochod do nakladacích miest, vykonať prepravu po železnici s vykladaním na trati a s následným pochodom do priestoru denného odpočinku (pásová technika na podvalníkoch). Uvedený variant má prevažne cvičný význam a pri ňom si jednotky môžu precvičiť rôzne formy kombinovanej prepravy, ako sú stanovené v rozkazu MNO na výcvikový rok.

Spôsob kombinovanej prepravy bude vždy plne závislý od celkovej situácie, úlohy divízie (ktorý deň pochodu) a vyčlenených prostriedkov starostlivosťou nadriadeného veliteľa. Ďalej taktiež na dosiahnutej priemernej rýchlosti a schopnosti zaujať určený priestor včas a v plnej bojovej pohotovosti. Zároveň tiež na skracovaní potrebných noriem pri vykladaní a prekladaní bojovej techniky a materiálu počas prechodu na ďalší druh prepravy. Pritom všetka činnosť vlastných vojsk musí byť vykonávaná za úplného bojového, technického a tylového zabezpečenia, pretože vo väčšine prípadov nie je možné vylúčiť aktívne protiopatrenia zo strany nepriateľa pri využití rôznych bojových prostriedkov.