

ORGANISACE A PLÁNOVÁNÍ DOPRAVY VE FRONTOVÉM TÝLU

Kandidát vojenských věd podplukovník Bohumír Oliva

Ú v o d

Základním článkem organisace a činnosti týlu je doprava. Jejím úkolem je přisunout v pravý čas a na pravé místo potřebné zásoby materiálu, které vojska potřebují k životu a k boji, a odsunout od vojsk raněné a nemocné, jakož i poškozený a nepotřebný materiál a techniku. Vlastní organisace dopravy závisí na operačním úkolu, na druhu a množství dopravních prostředků a na stavu dopravní sítě. Štáby týlu s přihlédnutím ke všem prvkům majícím vliv na dopravu provádějí její plánování tak, aby dopravní úkoly uložené náčelníkem týlu byly splněny včas a s maximální hospodárností a aby doprava pružně reagovala na všechny změny operační i týlové situace.

Hlavní zásady organisace a plánování dopravy ve vojskovém a armádním týlu jsou více nebo méně podrobně rozpracovány a všeobecně známy. Avšak organisace a plánování dopravy ve frontovém týlu nebyly dosud rozpracovány, a proto také při zpracovávání podkladů pro práci štábu týlu armády po dopravní stránce se mnohdy vychází z chybných předpokladů. Východisko ze složité a obtížné dopravní situace v armádním týlu se obvykle hledá v umělém usnadňování dopravní situace týlu frontu. Týl frontu je považován za všemohoucí a vše mající orgán, který vždy přichází v pravý čas, aby vyřešil zdánlivě bezvýchodnou dopravní situaci v týlu armády.

Vě skutečnosti však front mívá v přípravném období útočné operace 2 až 3 automobilní dopravní brigády, z nichž jedné bývá použito k jiným úkolům než přisunovým (např. pro vnitřní dopravu v FZZ). Průměrně je možno v přípravném období počítat s kapacitou frontových automobilních dopravních prostředků 5000 t. V průběhu operace může být front zesílen dalšími 2 až 3 automobilními dopravními brigádami ze zálohy hlavního velitelství. Tím může přepravní kapacita automobilních dopravních prostředků frontu dosáhnout 15 000 t. Avšak vezmeme-li v úvahu, že se koloběh frontových prostředků může ke konci frontové operace prodloužit na 600 až 800 km, tj. na 3 až 4 dny, vidíme, že denní kapacita prostředků frontu klesne až na 4000 až 5000 t. To znamená, že front může plně zabezpečit automobilní přepravu jen pro jednu armádu. Při posuzování otázky zabezpečení armády je proto třeba vycházet z úkolů týlu frontu jako celku.

Cílem tohoto článku je informovat o hlavních zásadách organisace a plánování dopravy ve frontovém týlu, aby byla vytvářena reálnější dopravní situace při zpracovávání a vedení armádních cvičení.

Článek je svým tématem nový a pramenů, podle nichž byl zpracován, je poměrně málo. Proto obsahuje některé vlastní úvahy, které by bylo třeba podrobit dalšímu rozboru a hlouběji prodiskutovat.

Dopravní síť a hlavní dopravní zařízení týlu frontu

Dopravní síť frontu je souhrn komunikací všech druhů, které jsou v týlovém prostoru frontu.

Podstatu dopravní sítě frontu tvoří železnice a silnice. Doplňkovými druhy dopravy je vodní, vzdušná a potrubní doprava.

Základními dopravními zařízeními na železniční síti frontu jsou rozdělovací stanice frontu (FRS). Určují se frontu směrnicemi hlavního velitelství v počtu zpravidla 2 až 3. Jsou umístěny zpravidla u zadní hranice týlového prostoru frontu a slouží k převzetí zásobovacích vlaků přijíždějících z hlubokého týlu a k jejich rozdělení (popřípadě po novém sestavení) jednotlivým armádám patřícím do složení frontu. Vlaků určené k zásobování těchto armád se odesílají do vstupních zásobovacích stanic armádních zásobovacích základů (AZZ). Zásobovací vlaky určené k vyložení ve frontových skladech se odesílají do zásobovacích stanic určených k obsluze těchto skladů. Ve FRS se rovněž sestavují odsunové vlaky a odesílají se do hlubokého týlu.

Z FRS vycházejí frontové železniční směry, které zpravidla končí v AZZ jednotlivých armád. Front má obvykle 2 až 3 železniční směry spojené mezi sebou 1 až 2 železničními příčkami. Řízení železniční dopravy na každém železničním směru provádí příslušná FRS. Vzhledem k rozsahu prací vykonávaných na FRS se pro FRS určuje železniční uzel nebo úseková stanice s přilehlými železničními stanicemi. Pro velkou zranitelnost FRS se nesmí dopustit hromadění vlaků na ní, a veškeré práce se proto rozptylují na několik železničních stanic na každém frontovém železničním směru. Kromě toho se určují záložní FRS.

Všeobecné řízení činnosti FRS provádí náčelník týlu frontu. Přímé řízení práce na FRS provádí vojenský správce FRS, podřízený náčelníku správy vojenské dopravy frontu.

V průběhu útočné operace se podle postupu obnovy železničních směrů frontu mohou určovat oddělení FRS. Obsazují se ze zálohy náčelníka SVD. O jejich zřízení rozhoduje velitel frontu. Přemístění FRS se provádí zpravidla až ke konci frontové útočné operace, a to rovněž podle rozhodnutí velitele frontu. Do ukončení přemístění FRS může funkci FRS plnit oddělení FRS.

Na výkonné železniční síti do značné míry závisí i činnost frontové zásobovací základny (FZZ). FZZ tvoří souhrn frontových skladů rozvinutých na příslušném frontovém železničním směru. Ve skladech FZZ se udržují zásoby na výši stanovené velitelem frontu. Frontové sklady slouží také k doplňování zásob v armádních skladech AZZ. Ve frontových skladech se průměrně udržují hlavní druhy materiálu v následující přibližné výši: munice do 1 p/p, PHM 0,5 až 1 n, proviant do 15 ddp a ostatní materiál ve výši 15 až 20 % váhy hlavních druhů materiálu. Při obvyklém složení frontu (4 až 5 vševojskových armád, 1 tanková armáda, 1 letecká armáda) mohou váhy kalkulačních zásobovacích jednotek činit:

1 p/p munice 70 000 t, 1 n PHM 30 000 t, 1 ddp 2000 až 3000 t.

Frontové sklady se rozvíjejí v uskupeních po 3 až 4 na jedné zásobovací stanici.

Činnost FZZ na příslušném frontovém železničním směru řídí náčelník FZZ. Podléhá náčelníku týlu frontu. K zabezpečení obrany a ochrany fron-

tových skladů, k vnitřní dopravě v FZZ a k nakládacím a vykládacím pracím má k dispozici potřebné pracovní, dopravní a jiné pomocné útvary a jednotky. Po odborné stránce podléhají frontové sklady odpovídajícím náčelníkům správ frontu. Velitelství FZZ se umísťuje do prostoru FRS, odkud řídí činnost skladů rozmístěných na frontovém železničním směru obsluhovaném danou FRS. Náčelník FZZ je ve stálém styku s vojenským správcem FRS a sleduje včasné odesílání zásobovacích vlaků v FRS a ze zásobovacích stanic obsluhy frontových skladů do AZZ, jakož i z FRS do těchto stanic.

Na železniční síti frontu se dále rozvinují zásobovací stanice pro zásobování vševojskových armád a letecké armády, pro letecké svazky a pro železniční vojsko.

Požadavky na výkon železniční sítě jsou vysoké. Tak např. 1. běloruský front v berlínské operaci musel kromě vojsk zabezpečit tisíce uprchlíků, zajatců a více než 3 milióny obyvatel Berlína. Všechny tyto úkoly tyl frontu splnil. Od 16. dubna do 2. května bylo ze zápolí na rozdělovací stanici frontu dodáno pro zabezpečení operace 161 000 t munice (195 vlaků), 31 000 t PHM (195 vlaků), ostatního materiálu 102 000 t (124 vlaků). Tak bylo frontu během 17 dní dodáno 318 vlaků, tj. denně průměrně 22 až 23 vlaků a s operačními převozy celkem do 35 vlaků denně.

Silniční síť frontu tvoří silnice a cesty v tylovém prostoru frontu. Nejvýkonnější silnice se organizují jako frontové vojenské automobilní silnice (FVAS). FVAS jsou vedeny z prostoru FRS do AZZ (popřípadě až do ČOAZZ) jednotlivých armád.

Navzájem jsou spojeny 2 až 3 příčnými silnicemi. Vedle hlavních os se určují záložní osy. Z FVAS odbočují příjezdové cesty ke skladům, železničním stanicím, uskupením nemocnic apod. FVAS jsou obsluhovány a udržovány silami a prostředky silničních útvarů frontu. Se souhlasem velitele frontu může být k těmto úkolům použito i civilního obyvatelstva.

Na silniční síť frontu navazují silniční sítě armád. Ke styku obou sítí dochází v prostoru AZZ (popřípadě ČOAZZ). V těchto prostorech dochází k překládání materiálu z frontových automobilních prostředků na armádní.

Frontová silniční síť bude vysoce zatížena automobilním provozem, a to jak v přípravném období, tak zvláště v průběhu operace. Průměrná denní potřeba materiálu pro každou vševojskovou armádu činí 4000 až 6000 t, pro leteckou armádu 5000 až 7000 t. Kromě toho po silniční síti frontu probíhají operační přesuny.

O zatížení automobilní dopravy frontu svědčí následující příklad:

Automobilní dopravou 1. běloruského frontu v berlínské operaci bylo během operace přepraveno 20 400 t munice, 2540 t PHM, 13 200 t proviantu, 47 200 t ostatního materiálu. Celkem 83 400 t. Průměrný denní automobilní přísun činil v přípravném období operace až 4820 t. Během operace bylo automobilní dopravou přisunuto 387 000 t nákladů, což je průměrně 17 000 t za den, neboli 1400 t na každou armádu za den.

Splavné vodní toky v tylovém prostoru frontu tvoří vodní síť frontu. Při dostatečně husté vodní síti se na ní zřizují rozdělovací přístavy, zásobovací přístavy a překládací základny. Provoz na frontové vodní síti organizuje správa vojenské dopravy frontu.

Vzdušná doprava doplňuje pozemní dopravu. Přísun materiálu vzduchem se provádí zpravidla z frontových skladů přímo k vojskům. Tyl frontu

může mít ve svém organizačním složení útvar (útvary) dopravního letectva nebo podle rozhodnutí velitele frontu přepravní úkoly ve prospěch týlu frontu plní dopravní letectvo velitele letecké armády, což je nejčastější.

Dálkové potrubí na dopravu PHM značně odlehčuje železniční a silniční dopravě. Týl frontu mívá 6 až 8 potrubních praporů, které mohou vybudovat 3 až 4 linky dálkového potrubí o délce 200 až 300 km. Vzhledem k tomu, že spotřeba PHM u letecké armády značně převyšuje spotřebu PHM u kterékoli pozemní armády, používá se dálkové potrubí především k zásobování letectva.

Srovnání denních průměrných spotřeb materiálu ve frontové útočné operaci mezi vševojskovou armádou a leteckou armádou viz na obr. 1.

Mluvíme-li o dopravě v týlovém prostoru frontu, je třeba mít na zřeteli vedle přísunové i odsunovou činnost. Na frontové dopravní síti probíhají jednak odsuny raněných a nemocných, jednak odsuny poškozeného a nepotřebného materiálu. K odsunům se využívá všech druhů dopravních prostředků, které se vracejí zpět po provedení přísunu. K odsunům raněných a nemocných se kromě toho používá speciálních zdravotnických odsunových prostředků, jako jsou např. zdravotnické vlaky, zdravotnická auta a autobusy a zdravotnické letectvo.

Frontové odsunové prostředky pracují na frontovém úseku odsunu, který začíná v druhém, popřípadě prvním sledu armádní nemocniční základny a v armádních dílnách (skladech) a končí v prostoru prvního (druhého) sledu frontové nemocniční základny a ve frontových dílnách (skladech). Veškeré odsunové proudy mohou týlovým prostorem frontu jen procházet a jsou usměrňovány přímo do příslušných zařízení (nemocnic, továren, skladů) v hlubokém týlu.

Základní schéma dopravní sítě týlu frontu viz na obr. 2.

Aby bylo zabezpečeno hospodárné využití všech dopravních prostředků za zachování její vysoké výkonnosti, pružnosti a manévrovací schopnosti, je veškerá doprava na dopravní síti frontu plánována a řízena centrálně náčelníkem týlu frontu. Náčelník týlu frontu řídí dopravu prostřednictvím štábu týlu frontu a prostřednictvím správ týlu frontu, které jsou na dopravním provozu zainteresovány (SVD, SLS, SPHM). Vzdušnou dopravu řídí v součinnosti s velitelem letecké armády.

Plánování dopravy

Plánování dopravy na dopravní síti frontu provádí štáb týlu frontu na základě

- výpisu z dopravního plánu hlavního velitelství,
- žadanek náčelníků zásobovacích služeb frontu,
- dopravní situace v týlu frontu,
- operační a týlové situace u vojsk frontu.

Plány zpracovávané štábem týlu frontu lze v podstatě rozdělit do dvou základních skupin, a to na plány perspektivní a na plány krátkodobé.

Perspektivní plány dopravy na dopravní síti frontu zahrnují předpokládané zatížení všech druhů dopravy na dobu trvání frontové operace, tj. na 12 až 15 dní, a to podle jejich jednotlivých období. Perspektivní plán udává pravděpodobné množství zásob hlavních druhů materiálu (ostatní druhy materiálu jen v procentech celkového objemu přísunu), které bude

armádám přisunuto po železnici, po silnici nebo jiným druhem dopravy. Do perspektivního plánu dopravy jsou vedle přisunových úkolů zahrnuty i odhadované odsunové úkoly. Výpisy z perspektivního plánu přisunu se armádám nezasílají a slouží jako pomůcka štábu týlu frontu. Na podkladě perspektivního plánu dopravy předkládá tyl frontu požadavky hlavnímu velitelství a předvídá celkovou organizaci dopravy v operačním týlu. Při perspektivním plánování bere štáb týlu frontu v úvahu též dopravní možnosti svazů a svazků patřících do složení frontu a předvídá jejich případné zesílení dopravními útvary (svazky) frontu. Perspektivní plán dopravy je tedy jedním z nejdůležitějších dokumentů štábu týlu frontu, který reálně hodnotí dopravní situaci frontu a slouží náčelníku týlu frontu jako základ pro stanovení předvídané organizace týlu na celou frontovou operaci.

Perspektivní plán dopravy předvídá sice vývoj dopravní situace na celou dobu trvání frontové operace, avšak jen v hrubých rysech. Ve skutečnosti může dojít k menším nebo větším odchylkám a předpoklady, na jejichž základě byl perspektivní plán zpracován, mohou se značně změnit. Proto musí být perspektivní plán dopravy upřesňován pro kratší období krátkodobým plánem dopravy. Krátkodobé plány již musí co nejpřesněji obrážet skutečný vývoj dopravní situace a potřeby vojsk frontu.

Požadavky vojsk na doplnění určitým druhem zásob mohou dospět k týlu frontu v týlovém souhrnném hlášení (což je normální cesta předkládání požadavků) v nejméně příznivém případě během 24 až 36 hodin. K organizování dopravy potřebuje štáb týlu frontu průměrně 12 hodin a k vlastnímu uskutečnění požadavku, tj. k dopravě materiálu z frontových skladů až ke spotřebiteli, bude třeba přibližně 3 dní. A tak dojdeme k celkovému číslu 4 až 5 dní, kterých je v rámci frontu třeba k běžnému vyřízení požadavků vojsk. Je třeba však mít na zřeteli, že okamžité naléhavé požadavky mohou být uspokojeny v mnohem kratším čase. Půjde však jen o naléhavou potřebu jen některého druhu důležitého materiálu o malé tonáži. Takový materiál může být dopraven např. vzdušnou cestou za několik hodin od vzniku potřeby. Tento způsob vyřizování požadavků vojsk však je třeba z hlediska frontu považovat za výjimečný a bude ho použito náčelníkem týlu frontu zpravidla jen k zabezpečení svazků na směru hlavního úderu frontu. V plánování dopravy se projeví jako rozhodnutí náčelníka týlu k zasazení dopravní zálohy, vydané prostřednictvím dispečerů. Základem pro podrobnou organizaci dopravy však budou krátkodobé plány, které budou denně usměrňovat hlavní objem dopravy. Časové období pro zpracování těchto krátkodobých plánů bude činit 4 až 5 dní. Zpracovávají-li tyl armády plány dopravy na dobu do 2 dní, tj. přibližně na jedno období armádní operace, ukazuje se, že plány dopravy týlu frontu budou zahrnovat období jedné armádní operace (z hlediska frontu).

V berlínské operaci bylo např. materiální zabezpečení armád 2. běloruského frontu i armád ostatních frontů prováděno podle plánů zpracováváných během přípravy operace. Zabezpečení svazků a útvarů bylo prováděno armádami podle skutečné potřeby.

Výpisy z krátkodobého plánu dopravy týlu fronty se zasílají armádám a jsou jedním z hlavních podkladů pro jejich plánování. Musí být dostatečně podrobné jak v časových a prostorových údajích, pokud jde o jednotlivé druhy dopravy, tak i pokud jde o jednotlivé druhy materiálu. Na základě krátkodobých plánů dopravy zpracovávají jednotliví náčelníci služeb po-

tom podrobné směrnice pro odborné náčelníky služeb armád a příkazy k výdeji frontovým skladům.

Ovšem ani krátkodobý plán dopravy při vlastním průběhu dopravy není statickým zákonem, který by nebylo možno ovlivňovat a měnit. Pružnost dopravy zabezpečuje dispečerský systém jejího řízení, který umožňuje náčelníku týlu stálou informovanost o dopravní situaci a zároveň skýtá možnost okamžitého zásahu do celého procesu dopravy. Krátkodobý plán dopravy bude sice ve svém celku základem pro organizaci dopravy v operačním týlu, ale je třeba připustit, že v menším rozsahu bude denně upřesňován a měněn podle skutečných požadavků situace. Je však třeba dále vzít v úvahu, že se požadavky vojsk v týlu frontu projeví už zhodnoceny jednotlivými týlovými stupni, jimiž procházejí. Na každém z těchto stupňů se udržují určité zásoby, které slouží k okamžitému krytí potřeb podřízených jednotek (útvárů, svazků). Zásah frontu tedy nemá takový stupeň naléhavosti, který vzrůstá tím více, čím o nižší stupeň jednotky jde. Již týl armády má dostatečné zásoby, aby mohl během několika hodin likvidovat vzniklou situaci. Proto dokonalá organizace vyžadování a řízení je v rámci týlu armády nejdůležitější podmínkou včasného a plynulého týlového zabezpečení bojujících vojsk. To však neznamená, že by bylo možno podceňovat řízení týlu frontu. I pro týl frontu je včasné vyžadování základem pro plánování a řízení dopravy. Štáb týlu armády soustředí týlová souhrnná hlášení od týlu svazků a zpracuje souhrnné týlové hlášení za celou armádu. Obdobně náčelníci služeb zpracovávají souhrnná odborná hlášení. Všechna tato hlášení se odesílají na TVS frontu zpravidla v době od 6 do 12 hodin následujícího dne. Po dojití požadavků na týl frontu srovná dopravní oddělení štábu týlu frontu požadavky s krátkodobým plánem a podle potřeby jej upraví.

Je zřejmé, že krátkodobý plán dopravy dává sice základ pro organizaci dopravy v týlu frontu, avšak přitom je dostatečně pružný pro provedení menších úprav. Jeho hlavní náplní jsou normy spotřeby hlavních druhů materiálu, stanovené velitelem frontu jednotlivým armádám. Tyto normy převedené na tonáž, doplněné ostatními druhy materiálu a propočtené na každodenní objem přísunu s určením příslušného druhu dopravních prostředků tvoří náplň krátkodobého plánu dopravy. Kvalitativní i kvantitativní obsah každodenního přísunu se může měnit podle rozhodnutí náčelníků zásobovacích služeb, kteří podle své odbornosti stanoví druhy materiálu, které mají být armádám přisunuty. Podkladem pro stanovení těchto druhů materiálu jsou především žádanky náčelníků zásobovacích služeb jednotlivých armád.

Potřeby armád mohou být uspokojovány jak z transportů, které přicházejí z hlubokého týlu, tak i z transportů tvořených v rámci týlu frontu. Proto dalším důležitým podkladem pro zpracování krátkodobých plánů dopravy jsou výpisy z plánu dopravy hlavního velitelství. Snahou týlu frontu vždy bude, aby přicházející železniční transporty byly jako celek nebo po novém seřazení na frontové rozdělovací stanici odesílány přímo armádám. Tím se ušetří jak mnoho času, tak i pracovních sil. Není-li možno použít tohoto způsobu přísunu, je třeba vytvářet nové transporty. Tyto transporty se tvoří na zásobovacích stanicích určených k obsluze frontových skladů.

Plánování dopravy na stupni frontu je značně složitou záležitostí. Přitom je třeba mít na paměti, že sebedokonalejší plán je jen základní linií, jejíž

splnění není ovlivňováno jen naší vůlí, ale i vůlí nepřítele. Proto zvláštního významu nabývá vlastní řízení dopravy, to jest v podstatě úsilí o usměrňování skutečné, každým okamžikem se měnící situace, v níž stále narůstají jevy s tendencí zmařit splnění původního plánu, a to usměrňovat ji tak, aby základní úkol daný plánem dopravy byl splněn s minimálními výkyvy a s maximální hospodárností. Důležitou úlohu při plánování má i okolnost, aby podřízené výkonné orgány měly dostatek možností k rozvinutí vlastní tvůrčí iniciativy nejen za splnění, ale i překročení úkolů daných plánem dopravy (v čase, hospodárnosti). Jen takový plán zvyšuje zainteresovanost všech složek na dopravě a podněcuje soutěživost mezi nimi. A to je základní cesta k vysoce hospodárné a výkonné dopravě nejen na frontovém (i když zejména tu), ale i na dalších úsecích přísunu.

Řízení dopravy

Řízení dopravy ve frontovém týlu provádí dispečerský aparát. Dispečerský aparát týlu frontu je nepřetržitě informován o dopravní situaci v týlu frontu a iniciativně zasahuje do průběhu dopravy k překonání nepředvídaných obtíží a překážek.

Základem pro práci dispečerského aparátu je krátkodobý plán dopravy s úpravami a upřesněním štábu týlu frontu, které je prováděno pro každé následující denní plánovací období.

Dispečerský aparát týlu frontu tvoří

- dispečerské oddělení štábu týlu frontu, které je umístěno na TVS frontu,
- dispečerské skupiny FZZ,
- dispečeri na železniční síti frontu,
- dispečeri na silniční síti frontu,
- dispečerské skupiny FNZ,
- dispečeri frontových skladů a frontových dopravních útvarů.

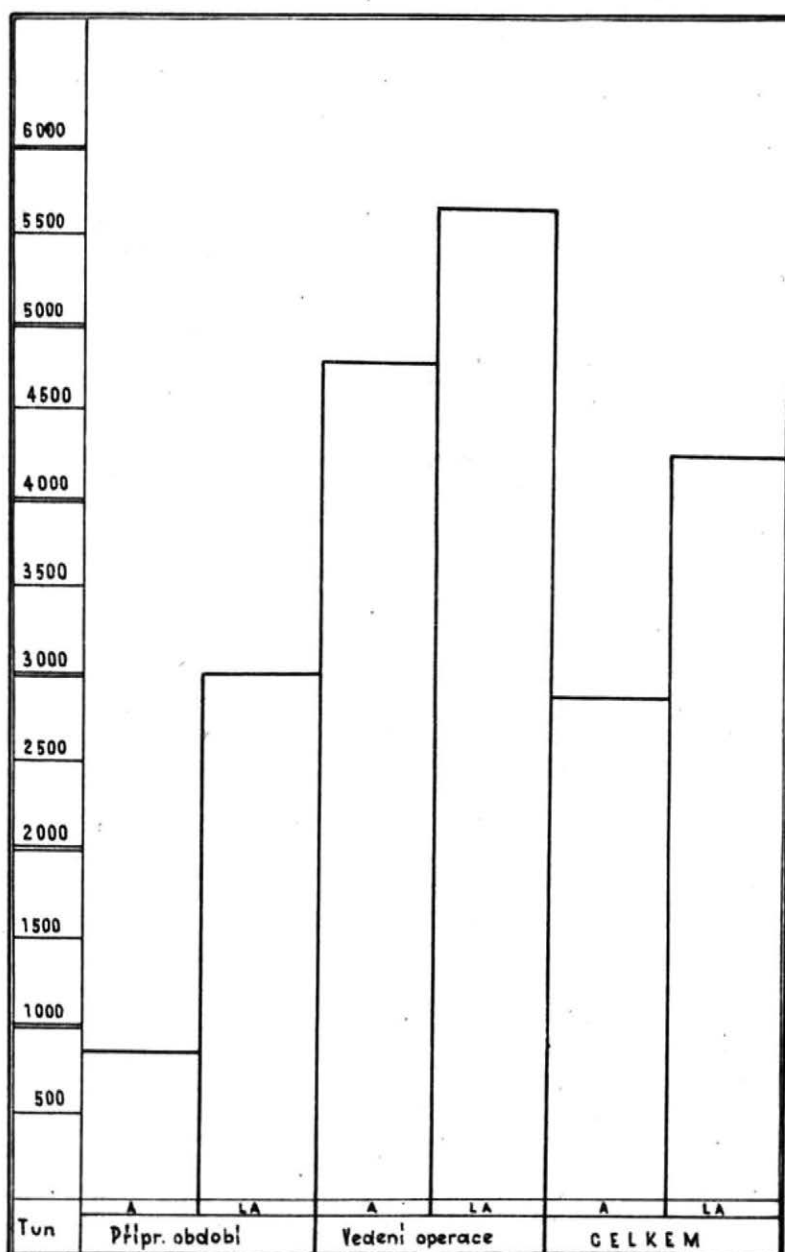
Řídící složkou celého dispečerského aparátu týlu frontu je dispečerské oddělení štábu týlu frontu, které řídí veškerou dopravu v týlovém prostoru frontu podle pokynů náčelníka týlu frontu a náčelníka štábu týlu frontu.

Dispečerský aparát musí mít zabezpečeno neselhávající spojení jak mezi sebou, tak i s dispečerským aparátem hlavního velitelství a s dispečerskými aparáty týlu jednotlivých armád. Tak je vytvořen jednotný systém řízení dopravy z hlubokého týlu až prakticky do svazků. Takový systém řízení dopravy je zcela nevyhnutelný, má-li doprava být schopna plnit všechny úkoly vyplývající ze soudobých podmínek vedení válek. Schéma dispečerského spojení viz na obr. 3.

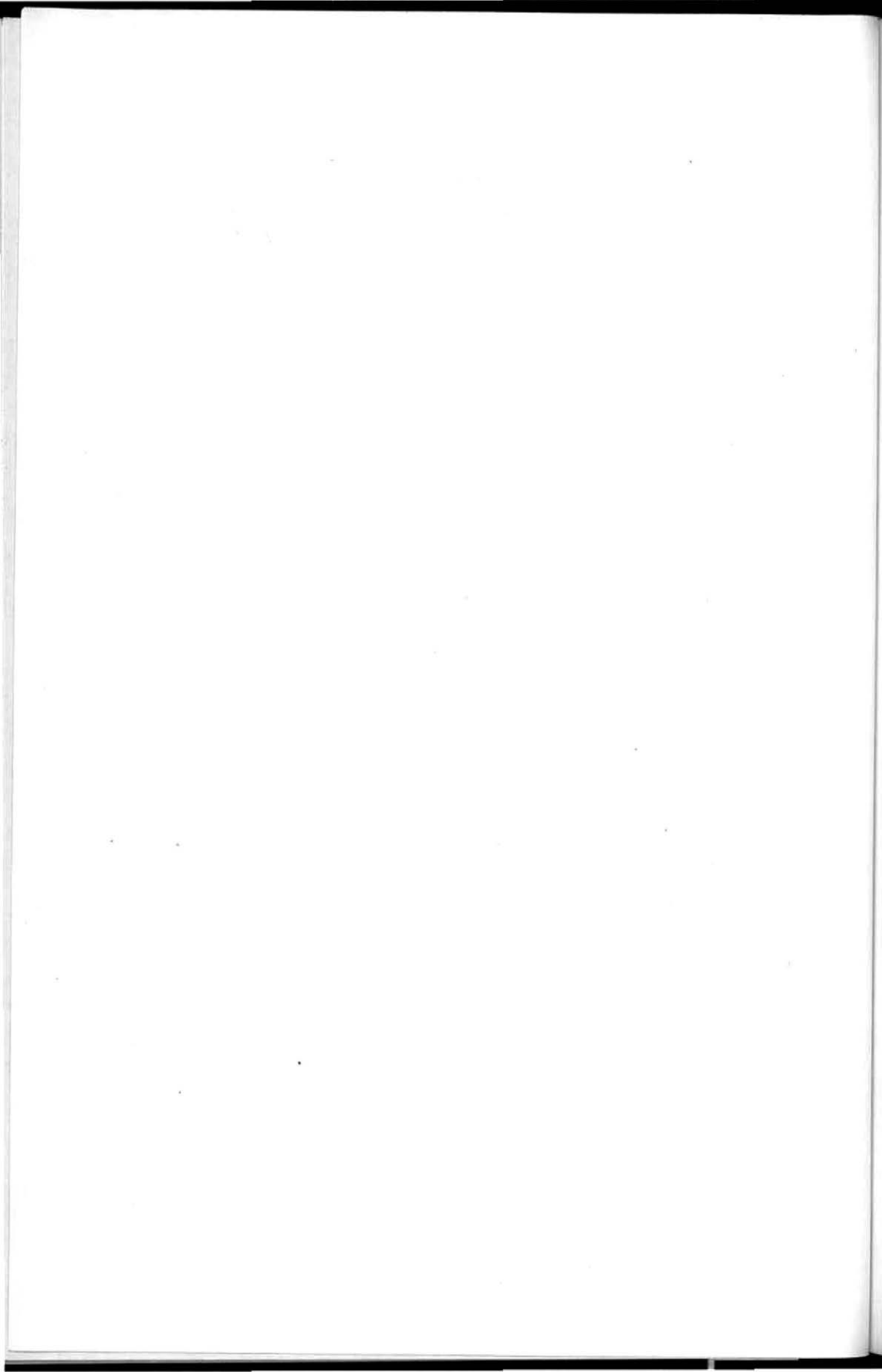
Řízení železniční dopravy

Vzdálenost FRS od vstupní stanice příslušné AZZ může činit 100 až 300 km. Tuto vzdálenost překoná vlak přepravující materiál za 5 až 10 hodin. Tento vlak je buď vytvořen v týlovém prostoru frontu nebo jde o vlak znovu seřazený na FRS nebo konečně o vlak, který projíždí z hlubokého týlu přes FRS přímo k armádě. Každý z těchto vlaků může být příslušné armádě, již je určen, ihned po dispečerské síti avisován. Z toho vyplývá, že týl přejímající armády má k dispozici 5 až 10 hodin času, aby vydal

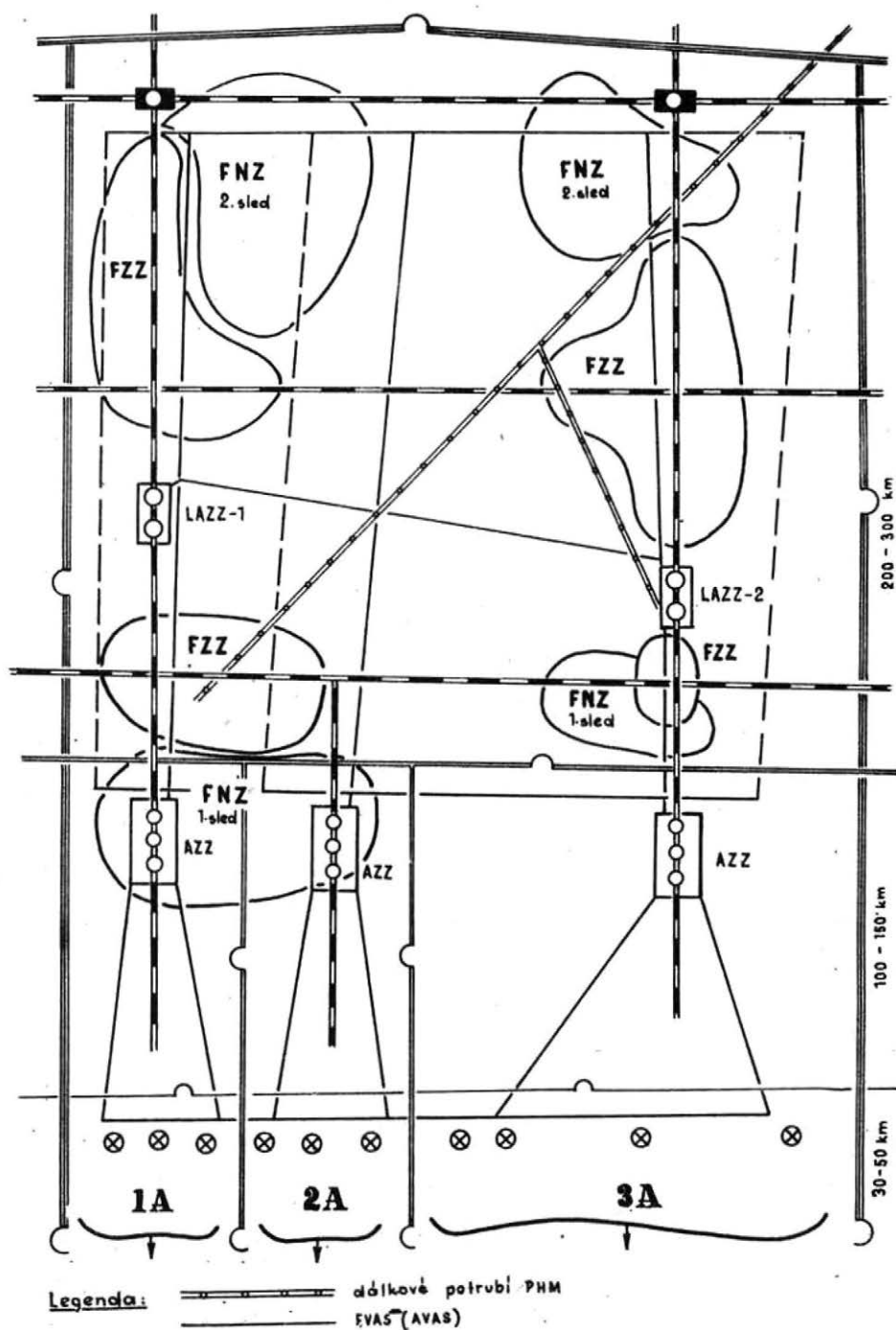
POROVNÁNÍ DENNÍCH PRŮMĚRNÝCH SPOTŘEB MATERIÁLU VE FRONTOVÉ ÚTOČNÉ OPERACI MEZI VŠEVOJSKOVOU ARMÁDOU (A) A LETECKOU ARMÁDOU (LA)

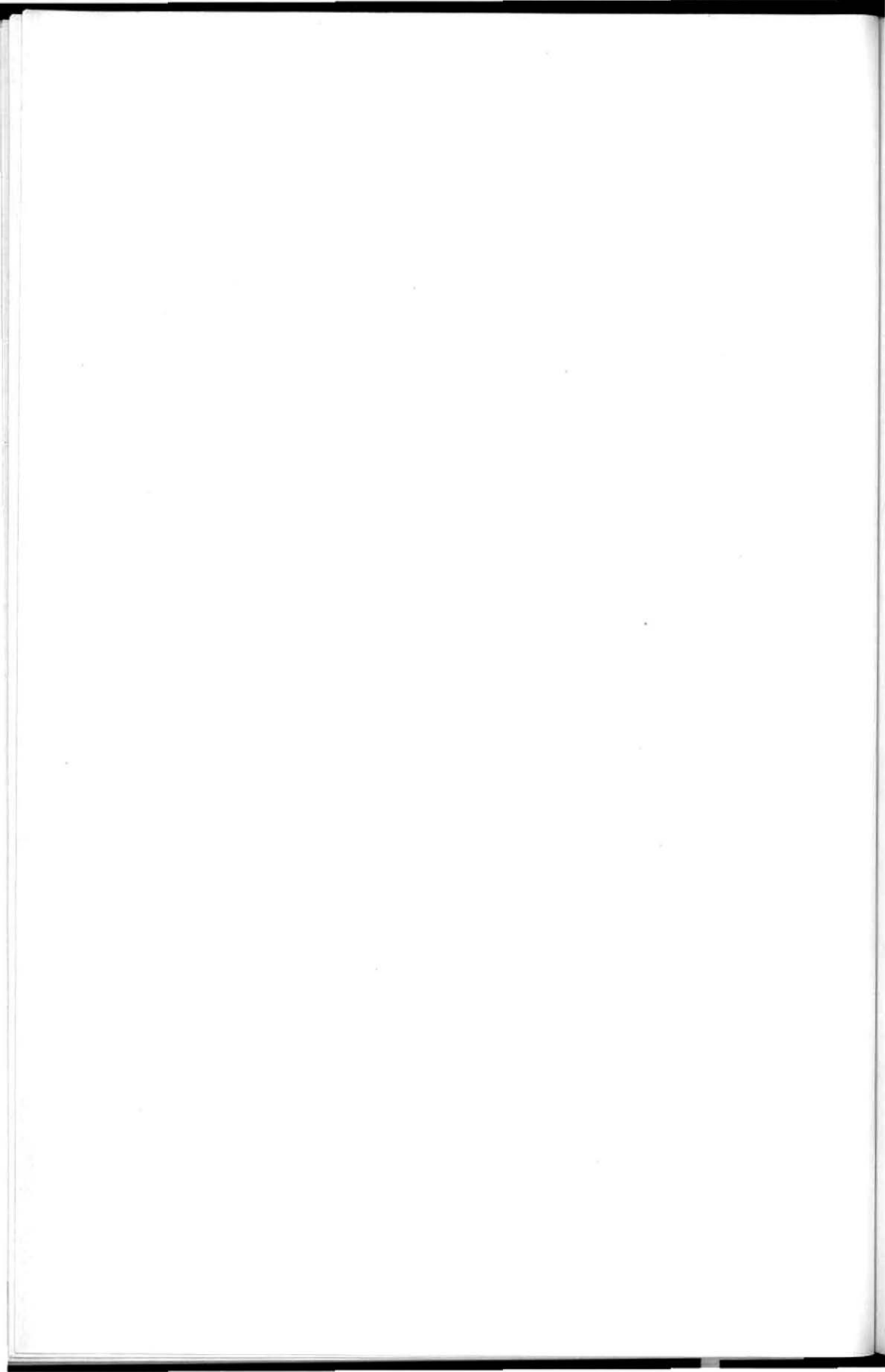


Poznámka: Spotřeba u vševojskové armády se týká průměru jak armád 1.sledu tak i 2. sledu operačního uclnění frontu

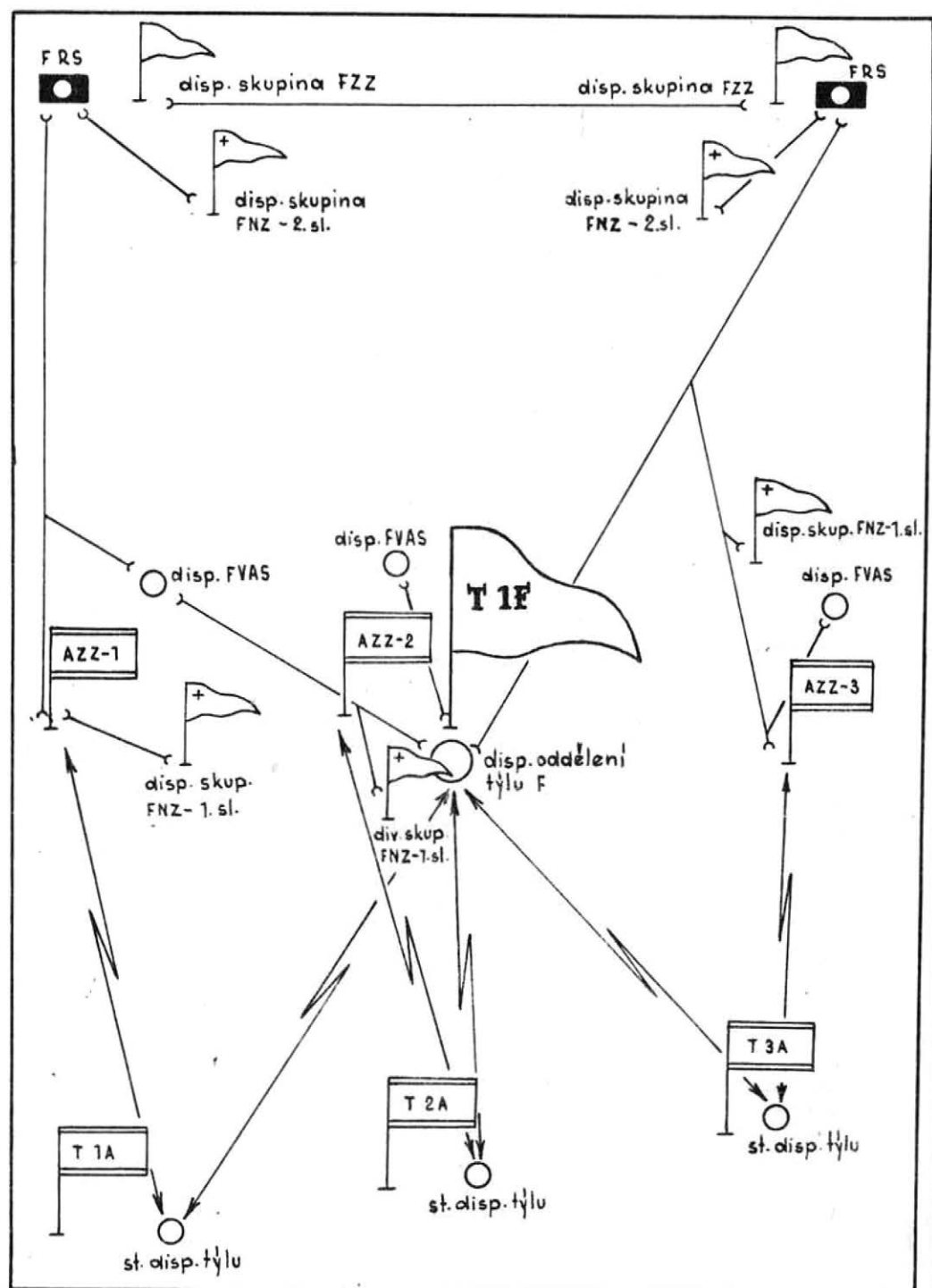


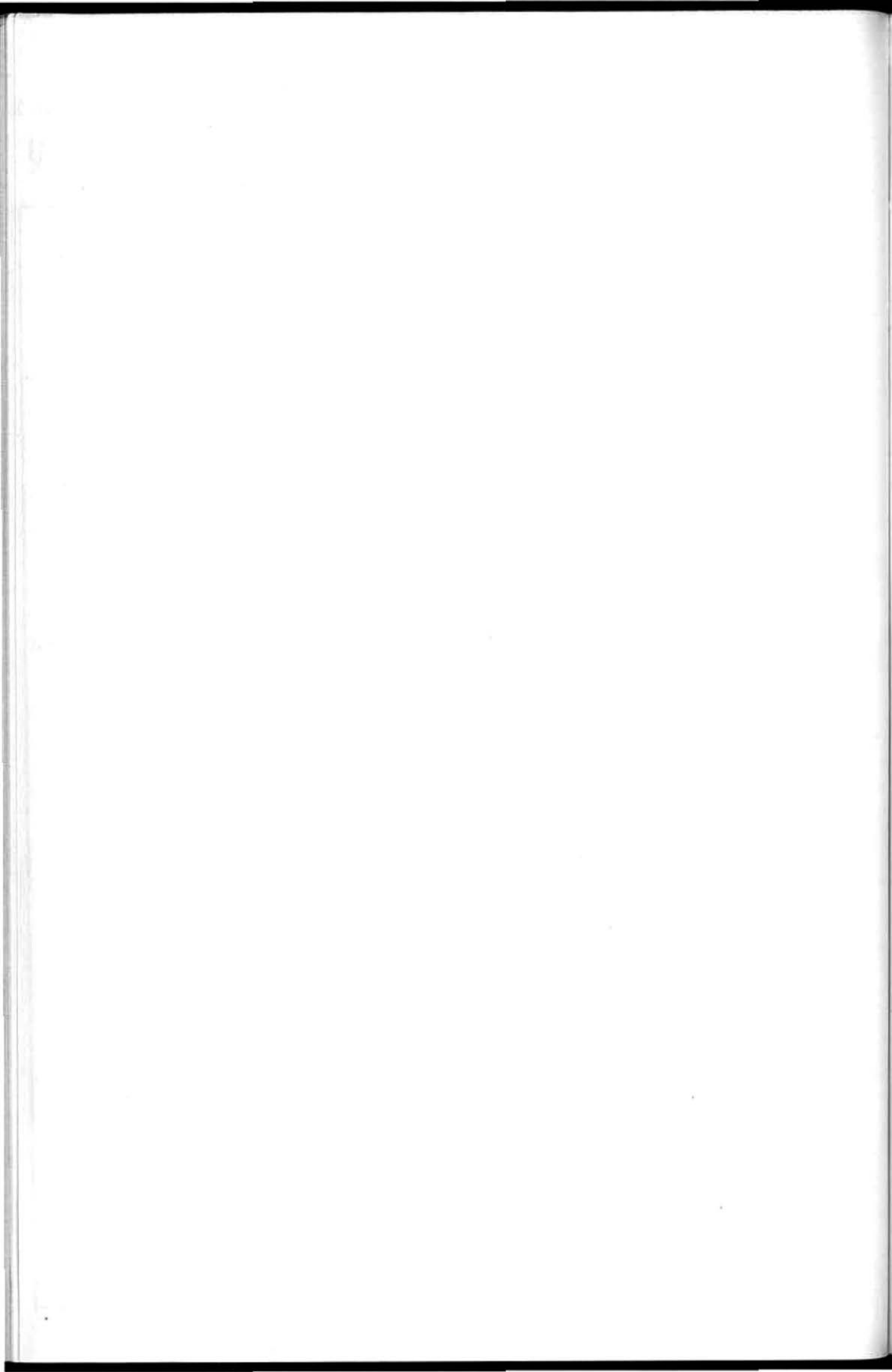
ZÁKLADNÍ SCHÉMA DOPRAVNÍ SÍTĚ TÝLU FRONTU





SCHEMA DISPEČERSKÉHO SPOJENÍ V TÝLU FRONTY





další pokyny týkající se zpracování tohoto transportu. Je však třeba zdůraznit, že by bylo žádoucí, aby armáda byla informována nejen o počtu vagónů, o době příjezdu transportu a povšechně o druhu přepravovaného materiálu, ale i o podrobnostech týkajících se nákladu jednotlivých vagónů. Tedy nejenže je k armádě na cestě např. 20 vagónů munice, ale že v prvním až desátém vagónu jsou miny 120mm, v jedenáctém až patnáctém vagónu dělostřelecké střelivo pro ráž 152 mm a v šestnáctém až dvacátém vagónu střelivo do ručních zbraní. Je samozřejmé, že u transportů přicházejících z hlubokého týlu nebude možné otvírat vagóny a přezkušovat jejich obsah. To by bylo příliš velké zdržení dopravy. Proto je třeba zavést jiný jednoduchý a přitom dostatečně utajující systém informací o nákladu ve vagónech. Takovým možným řešením by bylo zavedení měnitelné soustavy čísel nebo značek, které by se umísťovaly přímo na vagóně v místě, kde se běžně vylepují adresní štítky. Tím by byla zabezpečena rychlá informovanost štábů týlu armád o přísunovaném materiálu a mohla by být včas provedena opatření týkající se další manipulace s tímto materiálem.

Automobilní doprava

Automobilní náklady jsou nakládány ve frontových skladech. K jejich nakládání dává příkaz štáb týlu frontu a tak je samozřejmě dobře informován o druhu přepravovaného materiálu. Odjezd automobilních proudů z frontových skladů a jejich zařazení na FVAS je hlášeno po dispečerské síti štábu týlu frontu, jehož dispečeri opět avisují příjezd těchto proudů štábu týlu příslušné armády. Tak i u automobilních proudů, stejně jako u železničních transportů, může dostat štáb týlu armády informace o nich 5 až 10 hodin před jejich příjezdem do AZZ. Tím je týlu armády poskytnuto dost času k provedení všech přípravných prací k převzetí těchto proudů a k další manipulaci s přísunovaným materiálem. Systém podrobného označování druhu přepravovaného materiálu by mohl být shodný s tím, jehož bylo nařízeno používat pro železniční dopravu.

Mnohdy se soudí, že dopravní prostředky frontu budou vesměs projíždět bez překládání AZZ a přímo zásobovat svazky. O tom, že takovou možnost nelze považovat za pravidlo, svědčí následující příklad z berlínské operace:

Materiální zabezpečení 1. běloruského frontu si vyžádalo velkého úsilí. Jen k zabezpečení dělostřelectva na první den operace byla plánována spotřeba 17 000 t munice. Protože k začátku operace nebyly všechny zásoby doplněny na normu, bylo nutno přísunovat je během operace přímo k vojskům, často s vynecháním armádních skladů.

Vzdušná doprava

Vzdušné dopravy bude používáno zejména vzhledem na zvláštní operační, týlovou a terénní situaci. Přeprava materiálu se bude uskutečňovat zpravidla přímo mezi frontem a příslušným svazkem nebo útwarem. Dispečerský aparát armády bude v podstatě prostředníkem mezi týlem frontu a příjemcem materiálu, jemuž bude oznamovat údaje o době, místě a způsobu vzdušného přísunu, jakož i o druhu přepravovaného materiálu. Obdobně bude zabezpečovat i vyžadování vzdušného přísunu.

Závěr

Organisace, plánování a řízení dopravy v týlu frontu je složitá záležitost. Cílem tohoto krátkého článku nebylo řešit do všech podrobností tento problém, nýbrž, jen informovat týlové pracovníky naší armády o hlavních principech organisace, plánování a řízení dopravy v týlu frontu a vytvořit tak základ pro všestranné zkoumání všech souvislostí v dopravě na stupni armádního týlu. Pro naprostý nedostatek pramenů pojednávajících o problematice týlu frontu vůbec a o problematice dopravy v týlu frontu zvláště nečiní si článek nárok na konečné slovo v této otázce. Nejdůležitější závěry byly učiněny na základě rozboru především dopravních hledisek, která jsou dostatečně známa z činnosti jak vojskového, tak i armádního týlu. Mnohé mezery bylo nutno překlenout vlastním názorem, který může být podkladem pro širší diskusi.