

Některé otázky velení vojskům za přepravy po železnici

Plukovník Alois A d á m e k

Článek se zabývá otázkou, jak zlepšit velení vojskům za přepravy po železnici; uvádí možnosti širšího zapojení orgánů železniční dopravy do systému velení.

Vedení války za soudobých podmínek bude vyžadovat časté přesuny vojsk na velké vzdálenosti, přičemž značná část těchto přesunů bude i při dnešní motorizaci a mechanizaci armád prováděna po železnici.

A je to právě stále narůstající mechanizace vojsk, která vyžaduje, aby přesuny vojsk na větší vzdálenosti byly uskutečňovány po železnici, aby se zejména speciální a pásová technika neopotřebovala již během přesunu a byla ušetřena pro vlastní boj.

Nepřítel se bude snažit přepravy narušovat zásahy všech druhů, počínaje činností záškodníků až po úder atomových a raketových zbraní. Přesto však bude možno uskutečnit přepravy po železnici tak, aby přepravovaná vojska byla převezena včas a s co nejmenšími ztrátami do určených prostorů soustředění k plnění bojových úkolů, jestliže bude přeprava dovedně a operativně řízena a jestliže budou rychle odstraňovány příčiny narušení přeprav.

I když to bude úkol především plánujících a řídicích orgánů a orgánů vojenské dopravy, musí se na těchto úkolech plně podílet i štáby přepravovaných vojsk, protože jen v těsné vzájemné spolupráci bude možno zvládnout a splnit tak obtížný úkol, jako jsou hromadné operační přepravy vojsk po železnici za současných podmínek.

Přeprava vojsk po železnici má totiž proti přesunům po ose podstatně jiný charakter, a to jak pokud jde o řízení a velení, tak i pokud jde o vlastní provádění. Přepravy vojsk po železnici plánuje a řídí štáb toho velitelství, jemuž podléhá celé území, na němž má být přeprava provedena. Bude to zpravidla HV nebo alespoň velitelství fronty. Štáby svazků a dokonce i armád jsou vlastně již jen výkonnými orgány, mají vliv na pořadí převozů svých útvarů, nemají však přímého vlivu na přepravní směry, prostory nakládání a doby přepravy.

Zatím co přesuny vojsk po ose se po-

vádějí v ucelených prouděch po organických jednotkách a za přímého řízení velitelů a štábů, není u přepravy vojsk po železnici, třeba i na jednom přepravním směru, možno dodržet plynulý sled převozů jednotlivých útvarů a svazků. Dochází k rozdělení útvarů na převozní jednotky, které jsou na různých, od sebe vzdálených místech, bez vzájemného přímého spojení a bez přímého velení starších náčelníků. Na přepravním směru jsou převozy různých útvarů nebo i svazků vzájemně se prolínající, protože je třeba současně nakládat převozy na více stanicích a na přepravní směr odesílat převozy z více stanic, tedy od různých útvarů současně.

Vydáním rozkazu pro přesun po železnici a kontrolou nakládání končí prakticky přímé a bezprostřední velení velitele svazku a též útvaru a je obnoveno zase až po vyloužení a soustředění celého svazku (útvaru) v novém prostoru. Jednotlivé útvary v rámci svazku a převozy v rámci útvaru se postupně nakládají a odesílají na trať a při dojíždění zase postupně vykládají a soustřeďují. V průběhu přeprav se vytvoří zpravidla taková situace, že část útvarů nebo jednotek útvarů je ještě v nakládacím prostoru, část je rozptýlena po celé délce přepravního směru a část je již v novém prostoru, vzdáleném třeba několik set kilometrů. A právě tato skutečnost způsobuje, že velitelé nemohou svým jednotkám během přepravy přímo velet.

Vlastní velení vojskům přechází od okamžiku naložení až do vyložení ve skutečnosti na orgány vojenské dopravy. Ty přejímají plnou odpovědnost za přepravu a musí dávat přepravovaným vojskům potřebné rozkazy týkající se přepravy. Základní změny v plánu přepravy mohou nařizovat jen s předchozím souhlasem příslušného vševojskového náčelníka, který přepravu nařídil a jemuž i řídící a plánující orgán vojenské dopravy za přepravu přímo odpovídá. Opatření prováděná v mezích schváleného plánu přepravy nařizují orgány vojenské dopravy samy v rámci své působnosti.

Zdálo by se tedy, že velitelé přepravovaných vojsk jsou po dobu přepravy zbaveni jakéhokoli vlivu na své podřízené jednotky, že nemají ani přehled o situaci svých jednotek v průběhu přepravy a že nemají ani možnost předávat jim jakékoli příkazy, protože jsou bez spojení s nimi. A přece bude třeba, aby velitel měl nejen přehled o průběhu přeprav, ale i spojení s jednotkami a mohl tak předávat svým jednotkám i případné rozkazy, které pochopitelně nebudou zasahovat do řízení vlastní přepravy, ale budou se týkat např. úkolů vojsk po vyložení, vnitřních opatření v rámci svazku, bojového zabezpečení, materiálního zabezpečení apod.

Protože velitelé přepravovaných vojsk nebudou mít se svými přepravovanými vojsky přímého spojení, bude toho možno dosáhnout jediné v součinnosti s orgány vojenské dopravy a uplatňováním vlivu na jednotky právě jejich prostřednictvím. Tak budou moci štáby přepravovaných vojsk získávat nejen zprávy o celkové situaci vojsk v průběhu přepravy, ale i velet jednotkám. Aby však štáby mohly přepravu sledovat a podle potřeby i jednotkám velet, musí mít jak v prostoru nakládacím, tak i vykládacím své představitele, kteří kromě koordinace práce mezi útvarů a železničnickými orgány při nakládání a vykládání budou současně získávat prostřednictvím orgánů vojenské dopravy zprávy o celkovém průběhu přeprav a o situaci přepravovaných vojsk a o průběhu přepravy informovat štáb a podle potřeby předávat vojskům i rozkazy velitele.

Poněvadž štáb svazku zpravidla pojedí již mezi prvními převozy svazku nebo se dokonce přesune předem po ose nebo jiným rychlejším způsobem do nového prostoru, bude výhodnější, aby se zprávy o průběhu přepravy soustřeďovaly u představitele štábu svazku ve vykládacím pro-

storu, protože ten bude mít buď přímé spojení se štábem svazku v novém prostoru soustředění nebo alespoň možnost tyto zprávy mu jiným vhodným způsobem předat. Orgány vojenské dopravy mu budou muset umožnit využít spojení po železniční telefonní síti mezi prostorem nakládacím a vykládacím, protože jiného spojení zpravidla nebude možno využít. Představitel štábu svazku v nakládacím prostoru bude tedy shromažďovat zprávy o nakládání a odjezdu převozů, jakož i o situaci na přílehlé části železničního přepravního směru a bude je po železničním telefonním spojení přímo nebo prostřednictvím orgánů vojenské dopravy předávat představiteli štábu svazku ve vykládacím prostoru, který je bude zase předávat štábu svazku. Prostřednictvím představitelů štábů svazků v nakládacím a vykládacím prostoru budou moci velitelé přepravovaných útvarů předkládat i případná hlášení štábům svazků.

Spojení jim umožní dráha a zprostředkuje orgán vojenské dopravy na přepravním směru, popřípadě náčelník železniční stanice tam, kde orgán vojenské dopravy není. Bude ovšem nutno, aby všichni velitelé jednotek a náčelníci jednotlivých převozů věděli, kde je představitel štábu. V rozkaze pro přepravu po železnici musí proto štáb svazku přímo uvést, kdo představitelem štábu je a na které stanici bude. Nejvýhodnějším pro spojení a velení bude, když představitel štábu svazku v nakládacím prostoru bude přímo u vojenského správce nakládacího prostoru a ve vykládacím prostoru zase u vojenského správce vykládacího prostoru.

Stejně důležité pro spojení mezi štáby přepravovaných útvarů a štábem svazku bude, aby v rozkaze pro přepravu po železnici bylo uvedeno číslo převozu, kterým se přepravuje velitel svazku nebo štáb svazku a aby toto číslo znali všichni velitelé jednotek, protože pomocí něho mohou v případě potřeby zjistit, kde je velitel nebo štáb svazku během přepravy a mohou dosáhnout prostřednictvím orgánů vojenské dopravy nebo přímo železnice přímého spojení s nimi. Štáb svazku zase naopak musí vědět, v kterých převozech jedou velitelé a štáby útvarů.

I pro vydávání a doručování rozkazů během vlastní přepravy může štáb svazku využít orgánů vojenské dopravy k tomu, aby zprostředkoval předání těchto zpráv a rozkazů příslušným podřízeným velitelům. Štáb svazku např. připraví rozkazy v obálkách s označením náčelníka příslušného

převozu, v němž jede podřízený velitel, kterému má být rozkaz doručen, předá obálku proti potvrzení ve vhodné nácestné stanici orgánu vojenské dopravy a ten ji opět proti potvrzení předá při příjezdu příslušného převozu jeho náčelníku, který doručí rozkaz přímo veliteli podle adresy na vnitřní obálce. Obdobným způsobem je možno předávat hlášení na štáb svazku, ovšem jen od těch převozů, které jedou před převozem, v němž se štáb svazku přepravuje.

Tento způsob spojení je možno pro velení v plném rozsahu využít tehdy, když přepravovaná vojska znají vykládací prostor. Protože však operační přepravy se budou často provádět i tak, že vykládací prostor nebude znám ani štábu přepravovaného svazku a pochopitelně ani velitelům útvarů a často jim nebude znám ani přepravní směr, bude možno zprávy shromažďovat jen v nakládacím prostoru a ve vykládacím prostoru teprve po dojezdě převozů. V zájmu utajení cíle přeprav pro převozy, které ještě nevyjely nebo jsou na cestě, nebude možno využívat spojení mezi prostorem nakládacím a vykládacím.

I při těchto přepravách bude však možno v nácestných stanicích prostřednictvím orgánů vojenské dopravy vydávat přepravovaným jednotkám rozkazy týkající se vnitřních opatření v rámci svazku, změn v bojovém zabezpečení přeprav, změn v materiálním zabezpečení přepravovaných vojsk apod. Ostatní otázky však budou zabezpečeny přímo péčí štábu, který přepravu řídí. Ten bude potřebné rozkazy předávat zpravidla prostřednictvím svých styčných důstojníků v nakládacím prostoru, nácestných stanicích na přepravním směru, nebo podle okolností až ve vykládacím prostoru. Místo styčných důstojníků může však využít orgánů vojenské dopravy.

Tak jako štáb divize určuje svého představitele pro nakládací a vykládací prostor a jeho prostřednictvím nejen řídí nakládání a vykládání divize, ale užívá ho i pro velení vojskům v průběhu přepravy, tak i štáb pluku musí určit svého představitele pro nakládání a vykládání. Poněvadž pluk nakládá zpravidla na jedné stanici a na jedné stanici také vykládá, určuje svého představitele pro nakládací stanici a pro stanici vykládací. Jejich stanoviště je u vojenského správce nakládací a vykládací stanice, přičemž představitel štábu pluku ve stanici nakládací odjíždí až s posledním převozem pluku a představitel štábu pluku ve vykládací stanici musí dojet již s prvním převozem pluku a svou funkci koná po

celou dobu dojezdění a vykládání převozů pluku.

Štáb armády bude přepravu vlastní armády po železnici plánovat a řídit jen ve zcela výjimečných případech, přepravu celé armády bude plánovat a řídit štáb fronty a ještě častěji přímo hlavní velitelství. Přesto však bude třeba, aby štáb armády měl o přepravách svých svazků a útvarů stálý přehled a mohl i v průběhu přepravy podle potřeby jednotkám velet. Aby mohl sledovat nakládání a podle okolností, zejména při rušení přepravy provádět vhodná opatření již během nakládání, bude nutno určit v nakládacím prostoru operační skupinu armády. Bude v ní kromě důstojníka operačního oddělení důstojník oddělení vojenské dopravy armády a podle okolností důstojník PVO, týlu nebo i jiné složky štábu armády. Obdobnou skupinu bude třeba vytvořit i ve vykládacím prostoru.

Tyto operační skupiny budou řídit nakládání a vykládání svazků prostřednictvím jednotlivých představitelů štábů svazků a přímo řídit nakládání a vykládání armádních útvarů, koordinovat práci vojsk a orgánů vojenské dopravy a v případě nutnosti provádět operativní zásahy pro zajištění plynulosti nakládání a vykládání zejména při jeho nepřátelském rušení. Budou mít stálý přehled o průběhu nakládání a vykládání a mohou tedy o něm informovat štáb armády.

Aby měl štáb armády stálý a celkový přehled i o průběhu přeprav, bude vhodné, aby kromě operačních skupin v nakládacím a vykládacím prostoru určit ještě svého styčného důstojníka k některému nácestnému náčelníkovi přepravy vojsk a jeho prostřednictvím získával zprávy o průběhu přeprav, popřípadě předával potřebná nařízení a rozkazy štábům přepravovaných vojsk.

Aby bylo možno rychle a operativně odstranit následky napadení a zabezpečit plynulost přepravy na takových místech přepravního směru, kde velký rozsah narušení přepravy nutno již předem předpokládat, bude vhodné do takového místa rovněž již předem vyslat operační skupinu ze štábu armády a vybavit ji vhodným soudobým dopravním prostředkem, nejlépe vrtulníkem a potřebnými pojtky. Takové skupiny bude třeba vysílat zejména do těch míst, kde bude železniční provoz narušen delší dobu, odklon na jiný přepravní směr nebude možný a další přepravu bude nutno řešit vykládkou před místem narušení, obejetím

místa narušení po ose a opětným naložením nebo vyložením a dalším přesunem po ose, nebo kombinací obou způsobů.

Bude velmi náročným úkolem plynule zabezpečit přepravu po napadení takových míst na přepravním směru; tento úkol bude moci být vyřešen jen v těsné spolupráci orgánů vojenské dopravy a přepravovaných vojsk za operativního řízení koordinujícího orgánu schopného odpovědně rozhodovat o dalším způsobu přepravy. Tuto funkci může vykonávat vyslaná operační skupina štábu armády nebo štábu velitele, který přepravu plánuje a řídí.

Nebyla-li do takového místa operační skupina již předem vyslána, bude rozhodně nutno při hromadných přepravách po narušení přepravy tak velkého rozsahu tuto skupinu nebo alespoň odpovědného představitele štábu na místo narušení vyslat ihned po tom, kdy se štáb o narušení dozví, protože bude třeba uplatňovat požadavky u orgánů vojenské dopravy, které budou organizovat a řídit opatření k zabezpečení plynulosti přepravy po narušení železničního provozu tak, aby další průběh přepravy odpovídal duchu zámyslu velitele a celkové operační situaci.



Řízení operačních přeprav a velení vojskům za přepravy po železnici za soudobých podmínek, kdy nutno počítat s častým a značným narušením železniční sítě, bude velmi náročným úkolem pro orgány plánující a řídící, pro orgány výkonné i pro přepravovaná vojska. Operační přepravy bude nutno řídit a provádět podle skutečné situace na železniční síti a v souladu s celkovou operační situací. Proto i plány přeprav nesmějí být ztrnulé, ale musí dávat možnost provádět v nich pružné změny nejen při narušení železniční sítě, ale i při změnách v operační situaci. Bude například někdy nutno v průběhu přeprav měnit vykládací prostory svazků nebo měnit i pořadí přepravovaných svazků apod. Budou se muset často v průběhu přeprav doplňovat nebo měnit původní rozkazy, to znamená velet jednotkám i za přepravy.

A protože velení vojskům za přepravy po železnici je možno uskutečňovat jen prostřednictvím orgánů vojenské dopravy, je třeba, aby všechny štáby přepravovaných vojsk s těmito orgány těsně spolupracovaly a dovedly jejich možnosti pro velení vojskům za přepravy správně a účelně využít.

В статье говорится о том, каким образом улучшить качество управления войсками в условиях перевозки по железным дорогам. Выдвигаются также возможности более широкого вовлечения органов железнодорожного транспорта в систему управления.
