

Vojenské přípravy evropských válečnických Severoatlantického paktu

Podplukovník František Jeniš

Vojenské - operační přípravy válečnických jako prvorů, kde se může rozvíjet ozbrojený zápas, jsou důležitou a nezbytnou složkou všeobecných příprav států a zvláště vojenskopolitických skupením států ke zvýšení vojenské síly a připravenosti k válce. Zahrnují celou řadu vojenskopolitických, ekonomických a ryze vojenských opatření, jež mají ve svém souhrnu vytvořit na válečnických optimálních podmínkách pro ozbrojený zápas. Věcná a cílevědomá příprava válečnických, která je v souhlase s předvídaným charakterem příští možné války, může mít podstatný vliv především na rychlost strategického soustředění a rozvinutí ozbrojených sil, na jejich materiálně technické zabezpečení, na rozsah účinků atomových úderů a na operace v počátečním období války.

Operační přípravu státního území provádějí již v míru všechny státy bez rozdílu společenského zřízení a příslušnosti k vojenskopolitickým paktům. Rozdíl je však v cílech a obsahu příprav, které zejména závisí na společenském zřízení států, na jejich zahraniční politice, vojenskostrategických plánech a na stupni ekonomického rozvoje. Imperialistické státy a pakty budují na válečnických zásadně taková zařízení a objekty, které mají sloužit agresivní válce proti socialistickému táboru. Socialistické státy uskutečňují operační přípravy státního území s cílem upevnit obranyschopnost svých zemí před nenadálým napadením nepřítelů a vytvořit příznivé podmínky pro zdrcující odvety útoku. Tyto snahy plně odpovídají politice aktivní obrany míru a zájmům pokrokových národů světa.

Program infrastruktury

Veškerá zařízení na válečnických sloužící přímo k přípravě a vedení války buduje velení agresivního Severoatlantického paktu podle předem připraveného plánu tzv. Společného programu infrastruktury. Je to v podstatě plán vojenských, ekonomických a vojenskopolitických opatření k všestrannému zabezpečení a výcviku ozbrojených sil paktu v míru a zvláště k zabezpečení bojové činnosti ve válce na území Evropy.

Snaha o plnou realizaci tohoto plánu vyplývá ze skutečnosti, že evropskému světadílu je ve vojenských plánech imperialistů přikládán mimořádný vojenskostrategický význam. Evropou probíhá bezprostřední hranice mezi kapitalistickým a socialistickým táborem. Na jejím území jsou rozmístěny životně důležité ekonomické, politické a vojenské základny a střediska obou světových koalic - Severoatlantického paktu a států Varšavské smlouvy, jejichž vyřazení by vážně narušilo válečný ekonomický potenciál obou stran. Příznivé geografické a klimatické podmínky umožňují vést v evropském prostoru rozsáhlé pozemní, vzdušné i námořní operace strategického rozsahu.

S plněním programu infrastruktury se započalo v roce 1951-52, kdy celkové finanční náklady na přípravu evropských válečnických činily 1,45 miliardy dolarů. V letech 1958-61 dosáhly celkové náklady výše 2,6 miliardy dolarů, z nichž 1,1 miliardy (přes 40 % celkové částky) bylo určeno na budování letištní sítě, 389,2 miliónu na budování spojovací sítě, 364 miliónu na výstavbu naftovodů a skladů pohonných hmot, přes 260 miliónu na budování odpadacích základů řízených střel a atomových

skladů, 218,4 miliónu na výstavbu přístavů a vojenských námořních základů, 75,6 miliónu na zřizování radiolokační sítě, 22,6 miliónu na rozvinutí navigačního systému a 47,6 miliónu dolarů na zřizování výcvikových středisek.

V letech 1962-64 mají finanční náklady na přípravu válečnických dosáhnout 2,93 miliardy dolarů. Z toho podíl USA má činit 30,85 %, NSR 20 %, Francie 12 %, Velká Británie 10,5 %, Itálie 5,97 %, Kanada 5,15 %, Belgie 4,24 %, Nizozemská 3,63 %, Dánsko 2,87 %, Norsko 3,73 %, Turecko 1,1 %, Řecko 0,67 %, Portugalsko 0,28 %, Lucembursko 0,17 %. Vedle opatření, která jsou financována podle Společného programu infrastruktury, uskutečňují jednotlivé členské státy Severoatlantického paktu operační přípravy svých území podle plánů národního velení a na účet vlastních státních rozpočtů.

Za plánování, provádění a kontrolu příprav válečnických odpovídají jednotlivá oblastní velitelství, která jsou podle organizační struktury paktu zřízena pro severní, střední a jižní Evropu a pro oblast Středozemního moře. Území příslušných členských států podléhajících jednomu oblastnímu velitelství, tvoří součást stejnojmenného válečnického. Operační přípravy jednotlivých válečnických se provádějí rozdílně v závislosti na důležitosti, geografické poloze a vojenskogeografických podmínkách válečnických. Největší pozornost je věnována přípravě území, které podléhá oblastnímu velitelství pro střední Evropu tzv. středoevropskému válečnickému, jež je pokládáno za nejdůležitější nástupový prostor k válce proti SSSR a ostatním socialistickým zemím.

Operační přípravy středoevropského válečnického

Do oblasti středoevropského válečnického patří území NSR (bez spolkové země Schleswig-Holstein), Velká Británie, Francie, Belgie, Nizozemská, Lucembursko a Portugalsko s přílehlými moři a ostrovy. Tyto státy jsou ve společných otázkách podřízeny oblastnímu velitelství Severoatlantického paktu pro střední Evropu se sídlem v Paříži (Fontainebleau). V operačních přípravách středoevropského válečnického je rovněž počítáno s územím Španělska, které dosud není oficiálně členem paktu,

ale je svázáno s USA dvoustrannými vojenskými dohodami. Na území válečnického, o rozloze více jak 2 milióny km², jsou rozmístěny a cvičeny ozbrojené síly uvedených států a ozbrojené síly USA a Kanady. Je zde soustředěn největší počet nebojeschopnějších sil paktu vůbec - 50 % pozemních sil, 74 % letectví a 57 % námořních sil, které jsou všestranně připravovány na agresivní válku proti socialistickému táboru.

Vojenskogeografické podmínky na válečnických jsou

v podstatě příznivé pro rozvinutí všech druhů vojsk a pro rozsáhlé pozemní operace. Nejdůležitější objekty strategického a operačního významu, jako jsou velká průmyslová, politická a administrativní centra, dopravní uzly, zásobovací zdroje a vojenská zařízení všeho druhu, jsou rozmístěny na pevnině a jen několik leží v prostorech mořských úžin nebo na přilehlých ostrovech. Značná úloha by zde tedy v případě války připadla pozemním a vzdušným silám v součinnosti s námořními silami.

Zaměření operačních příprav je rozdílné v jednotlivých pásech válčité, jež jsou velitelstvím stanovena podle úlohy a významu v možné válce. Nejdůležitějším pásem je tzv. bojová zóna, do níž náleží území NSR, Belgie, Nizozemska a Lucemburska. Z vojenského hlediska je připravována jako přímý nástupový prostor ozbrojených sil NATO proti socialistickým zemím NDR a ČSSR. Za zadní hranici pásma bojové zóny se rozkládá komunikační zóna, kterou tvoří Francie a pobřeží pás Atlantického oceánu. Je připravována k rozvinutí zásobovacích, dopravních, zdravotnických a jiných týlových orgánů a k přímému materiálnímu technickému zabezpečení leteckých a námořních svazků. Území Velké Británie, Portugalska, Španělska spolu se zásemy USA a Kanady je zahrnováno do tzv. vnitřní zóny, v níž jsou rozmístovány letecké, námořní a zásobovací základny ozbrojených sil paktu.

Mezi hlavní rysy operačních příprav středoevropského válčité patří budování letištní sítě, která má zabezpečit na hlavních operačních směrech činnost vojenských vzdušných sil Severoatlantického paktu. Na výstavbu letišť byla dosud podle programu infrastruktury věnována nejvyšší částka. V současné době je největší důraz kladen na výstavbu a úpravu letišť z hlediska použití jaderných zbraní. Jednotlivá letiště se upravují pro provoz reaktivních letounů - nosičů atomových pum, jejich vzletové dráhy se všeobecně prodlužují na délku 3000 m. V prostorech letišť se budují podzemní úkryty, sklady atomové munice a pohonných hmot.

Celkový počet vybudovaných letišť a přistávacích ploch na středoevropském válčité se pohybuje kolem 2000, z nichž je přibližně 20 % letišť vhodných bez úprav pro provoz reaktivních letounů. Největší letištní síť je na území Velké Británie, kde jedno letiště připadá v průměru na 270 km² plochy. Rozložení letišť je však velmi nerovnoměrné, téměř 90 % všech letišť je soustředěno v jižní polovině Anglie, která tak tvoří významnou základnu především strategického letectva. Americké strategické letectvo (SAC) má na britském území kolem 35 leteckých základen ve východní a střední Anglii. Nejdůležitější letištní uzly jsou vzdáleny od hranic socialistického tábora zhruba 1000 - 1200 km. Další výstavba letištní sítě je zaměřena na budování letišť pro strategické bombardovací letectvo a vzhledem k velké zranitelnosti hustě osídleného a plochého, otevřeného území Velké Británie též na rozvinutí letišť protivzdušné obrany státu.

Rozsáhlá příprava letišť a letištních ploch je prováděna v NSR, jež území je pro svou zeměpisnou polohu vhodné pro rozvinutí taktického letectva, určeného k podpoře vojsk na středoevropském válčité. V NSR připadá již jedno letiště na plochu 800 km². Největší a nejlépe vybavené letištní uzly jsou v zemích Rheinland-Pfalz a Nordrhein-Westfalen. V těchto prostorech jsou rozmístěna i letiště pro nosiče atomových pum, jejichž vzdálenost od našich státních hranic činí přibližně 350 - 450 km. Další výstavba je zaměřena na úpravu a zřizování nových letišť pro provoz těžkých reaktivních letounů.

Ve Francii, kde je nasycenost letišť pouze o jednu osminu menší nežli na území NSR, jsou nejvýznamnější letiště vybudována v severních a severo-

východních oblastech státu, ve vzdálenosti 500 - 800 km od hranic socialistického tábora. Zeměpisnou polohou a hodnotou letištní sítě je území Francie vhodné pro rozvinutí a činnost taktického, případně i strategického letectva.

V zemích Beneluxu je největší letištní síť v Belgii, kde jedno letiště připadá na plochu asi 530 km², což je o 30 % větší hustota nežli ve Francii. Nizozemsko má zhruba o jednu pětinu menší nasycenost nežli Belgie. Vzhledem k značné hustotě osídlení těchto zemí, nakupení velkých průmyslových závodů a zásobovacích základen na malém prostoru a vzhledem k průběhu důležitých přírodních komunikací, které navazují na velké námořní přístavy, je značná část letišť určena pro rozvinutí letectva protivzdušné obrany státu. Průměrná vzdálenost letištních uzlů od hranic NDR a ČSSR činí 500 - 700 km. Zeměpisnou polohou, hustotou a kvalitou letišť jsou v zemích Beneluxu vhodné podmínky pro rozvinutí a činnost bombardovacího letectva.

Významným opatřením v operačních přípravách středoevropského válčité je budování odpalovacích základen řízených střel. Připravují se speciální prostory pro odpalovací zařízení, přístupové komunikace, sklady, ubytovací objekty, podzemní úkryty a dílny. Stálé odpalovací základny taktických řízených střel TM-61 MATADOR a TM-76 MACE, které jsou ve výzbroji amerických a západoněmeckých jednotek taktických řízených střel, jsou vybudovány na území Rheinland-Pfalz a v jižním Bavorsku. V jihovýchodní Anglii, jmenovitě v prostorech Driffield, Hemswell, Feltwell jsou již připraveny odpalovací základny pro 60 balistických řízených střel SM-75 THOR s dosahem 3500 km. Kolem průmyslových středisek, vojenských objektů a ekonomických oblastí jako je např. ruská a sárská ekonomická oblast jsou budovány tzv. raketové pásy protiletadlových řízených střel typu NIKE, jejichž základny jsou od sebe vzdáleny 25 - 40 km a pro každou z nich je konfiskováno 10 ha půdy.

K zabezpečení bojové činnosti vojenských námořních sil a k zajištění zásobování vojsk paktu v Evropě ze zámoří je uskutečňována v rámci operačních příprav válčité výstavba a modernizace vojenských námořních přístavů a základen. Velení Severoatlantického paktu má již v evropských členských zemích k dispozici více jak 60 námořních základen. Nejdůležitější z nich jsou rozmístěny právě v prostoru středoevropského válčité na pobřeží Severního moře, v oblasti kanálu La Manche, v prostoru Biskajského zálivu a na pobřeží Středozemního moře. Vojenské námořní síly NATO jsou rozmístěny a připravovány v námořních základnách: Kiel, Cuxhaven, Bremerhaven, Wilhelmshaven a Borkum v NSR; Den Helder v Nizozemsku; Zeebrugge a Ostende v Belgii; Cherbourg, Brest, St. Nazaire, La Rochelle, Marseille, Toulon ve Francii; Harwich, Shoeburyness, Sheerness, Portsmouth, Portland, Plymouth, Devonport, Pembroke ve Velké Británii; El Ferrol, Cadix, Cartagena ve Španělsku; Porto v Portugalsku. V britské zátce Holly Loch je základna amerických atomových ponorek Polaris.

Přístavy a námořní základny na západofrancouzském, západoněmeckém, holandském a belgickém pobřeží jakož i na jižním a jihovýchodním pobřeží Anglie jsou značně zranitelné. Sbíhají se v nich četné námořní komunikace, což vyvolává hromadění lodí v přístavech, které jsou rozmístěny převážně v plochem, otevřeném terénu. Proto se snaží velení NATO rozptylovat a zvyšovat počty přistávacích a vykládacích míst. Provádějí se úpravy menších přístavů a nouzových kotvišť, připravují se zařízení pro vykládání materiálu mimo stálé přístavy. Hlavní námořní základny jsou vybavovány podzemními prostory v hloubce 50 - 100 m pod povrchem. Pro zvýšení kapacity přístavů

se rozšiřují přístávací fronty, vybavují se moderními vykládacími prostředky a podzemními sklady pohonných hmot a munice.

Důležitým prvkem operačních příprav válečtí je budování a úprava komunikací, jež mají zabezpečit operační a zásobovací přesuny a převozy ozbrojených sil Severoatlantického paktu. V rozvoji pozemní komunikační sítě je hlavní úsilí zaměřeno především na vybudování silničních a železničních magistral strategického nebo operačního významu, které se budují nezávisle na státních hranicích jednotlivých států. Zvyšuje se výkonnost a technický stav vozovek, zvlášť se únosností mostů pro přesuny těžké bojové techniky, budují se zvláštní objezdy nebezpečných míst a hlavní komunikační uzly se zabezpečují proti účinkům jaderných úderů.

Sít silnic a železnic je na středoevropském válečtí všeobecně dobře rozvinuta a v podstatě zabezpečuje požadavky vojsk na dopravu. Značný vojenský význam mají zvláště dálnice na území NSR, Francie, Belgie a Nizozemska, které mají kapacitu většinou více jak 15 000 vozidel za 24 hodin. Velká pozornost je věnována výstavbě dálnic v NSR, kde celková délka dálnicové sítě činila do roku 1956 jen 2211 km a do roku 1970 má dosáhnout celkové délky kolem 5000 km. Rovněž ve Francii se ve srovnání s minulostí stavějí dálnice ve větším rozsahu. Za 15 let (od roku 1955) má být vybudováno zhruba 2000 km nových dálnic. V Belgii se počítá podle dlouhodobého plánu s výstavbou 1000 km dálnic a rozšiřováním sítě silnic vhodných pro rychlou dálkovou dopravu s budováním přezděž železničních tratí.

Hustota a kvalita silnic v jednotlivých státech Severoatlantického paktu na středoevropském válečtí je dosud rozdílná. Nej hustší síť vzhledem k rozloze území má Nizozemsko, kde na 100 km² připadá 220 km silnic. Na silnicích je neobyčejně mnoho mostů a železničních přejezdů. Početné jsou mechanické otočné nebo sklápěcí mosty, které jsou však značně poškoditelné. Obdobné podmínky hustoty a kvality silnic jsou na území Belgie, na 100 km² zde připadá 172 km silnic. Průměrná hustota silnic ve Velké Británii je 132 km na 100 km² s největším rozvinutím silnic v jižních a středních průmyslových a hustě osídlených oblastech Anglie. Ve Francii připadá na 100 km² 129 km kvalitních a technicky dobře vybavených silnic. Nej hustší silniční síť je v severní a severovýchodní Francii s dostatkem výkonných přejezdů do NSR a Belgie. Naprosto nedostatečný počet silničních přejezdů je do Španělska a Itálie.

Na posledním místě v nasycenosti silnic je NSR s průměrnou hustotou 82 km na 100 km², což spolu s kvalitativními nedostatky nestačí k zvládnutí ani mírové dopravy. Proto se v NSR energeticky přistupuje k plnění desetiletého plánu rozvoje silniční sítě do roku 1966. Podle tohoto plánu má být vybudováno nebo zmodernizováno 2100 km spolkových silnic a postaveno 2000 km nových dálnic, jejichž trasy mají navazovat na dálnicový systém Francie, Belgie a Nizozemska. Dále se počítá se snížením počtu úrovnových křižovatek se železnicemi a s výstavbou nebo rekonstrukcí 1500 mostů. Pro případ války se na hlavních mostech zřizují komory pro minové nálož. V příhraničním pásmu v Bavorsku jsou upraveny silnice, zvláště rozšiřováním vozovek na 6 a více metrů. Cílem úprav i budování nových silnic je zlepšit podmínky přístupu k československé státní hranici a vybudovat příjezdové cesty k pohraničním vojenským objektům.

Na výstavbu železniční sítě je vzhledem k jejímu klesajícímu významu ve válce věnováno poměrně méně finančních prostředků nežli na silnice. Počítá se, že doprava po železniční síti bude velmi zranitelná jadernými úderů a po vyřazení důležitých železničních uzlů a mostů v podstatě ochromena. Největší hustota železničních

tratí je v prostorech ekonomických oblastí jako je Porúří a dále prakticky na celém území Belgie, v severozápadních oblastech Francie a v okolí velkých měst Paříže, Londýna, Hamburku, Stuttgartu, Mnichova. V přípravě železniční sítě na válečtí je pozornost zaměřena na rekonstrukci stávajících tratí a elektrifikaci dálnkových spojů s cílem vytvořit dálkové elektrifikované spoje, které mají vycházet z prostorů Porúří, Kolína a Frankfurtu do ostatních kapitalistických zemí až k přístavům na pobřeží Atlantiku a Středozemního moře. V hustotě železničních tratí jsou na středoevropském válečtí na prvních místech Belgie (31 km tratí na 100 km²), Nizozemsko (14 km), dále NSR (12,5 km) a Francie (10 km).

Pro koordinaci výstavby a hospodárného využití dopravního systému na evropských válečtích byl vytvořen speciální orgán Severoatlantického paktu tzv. dopravní pool. Kromě členských zemí paktu jsou v něm zapojeny i neutrální země Rakousko, Švýcarsko a Švédsko. Mezi jiným posuzuje tento orgán hlavně navrhovanou výstavbu komunikační sítě z hospodářského i vojenského hlediska.

Mezi opatření v operačních přípravách patří i budování zařízení pro materiálně technické a zdravotnické zabezpečení vojsk. Velení Severoatlantického paktu uskutečňuje na středoevropském válečtí rozsáhlou výstavbu skladů pro zásoby všeho druhu včetně zásob atomové munice. V současné době je v hranicích válečtí vybudováno již kolem 1500 nejvýznamnějších skladů, které jsou rozloženy především v komunikační zóně na území Francie, Belgie, Nizozemska i v západních oblastech NSR. Materiál z těchto skladů má zabezpečit ozbrojené síly na 90 dnů bojové činnosti. Sklady atomové munice jsou rozloženy nejvíce ve Velké Británii, dále v NSR a Francii. Vedle municiích skladů je nejvíce rozšířena výs. avba skladů PHM, jejichž zásoby mají zmírnit závislost kapitalistických zemí západní Evropy na dovozu nafty ze zámoří. Rozmístování skladů v prostoru válečtí je ovlivňováno rozložením komunikační sítě a dislokací vojsk, zvláště leteckých sil. Při výstavbě skladů se přihlíží k možnostem komunikačního spojení mezi velkými námořními přístavy a prostory zásobovacích základů.

Zvláštní pozornost je věnována v operačních přípravách středoevropského válečtí zásobování pohonnými hmotami, zejména po zkušenostech s přerušením provozu v Suezském průplavu. Hlavním prostředkem přisunu pohonných hmot z námořních vykládacích přístavů do prostorů leteckých základů a skladů jsou stálá potrubí, na něž může být v případě potřeby napojeno polní potrubí k dopravě PHM do skladů polních armád. Sít naftovodů se buduje jak z finančních prostředků Severoatlantického paktu tak i z národních prostředků jednotlivých států. Vojenské naftovody spojují vykládací přístavy na pobřeží Francie, Belgie, Nizozemska a NSR s hlavními leteckými základnami na středoevropském válečtí. Plánuje se prodloužení jednotlivých tras naftovodů až do bojové zóny válečtí, to je východně řeky Rhein, do středních oblastí NSR. Celková délka naftovodní sítě má v současné době dosáhnout více jak 9000 km.

Součástí vojenských příprav válečtí je i příprava ekonomiky, zvláště těch odvětví, která bezprostředně slouží zabezpečení války, to je především výstavba atomového průmyslu, uskutečňovaná nejvíce ve Velké Británii, NSR a Francii, dále zbrojního, chemického, elektronického, strojírenského a jiného důležitého průmyslu. Z hlediska prostoru jde převážně o snahu rozptýlovat výrobní kapacity do hloubky a šířky území válečtí, což je při vysoké koncentraci průmyslu v západoevropských kapitalistických zemích a na omezeném evropském prostoru velmi obtížné. Průmyslové závody jsou zabezpečovány po stránce ochrany před účinky jaderných úderů.

Operační přípravy severoevropského válčiště

Území členských států Severoatlantického paktu v severní Evropě, Norska, Dánska, Islandu a spolkové země Schleswig-Holstein spolu s přilehlými moři a ostrovy, jsou součástí severoevropského válčiště. Tato oblast patří do podřízenosti oblastního velitelství NATO v severní Evropě se sídlem v Oslo.

Strategický význam severoevropského válčiště určuje výhodná poloha Norska v blízkosti důležitých hospodářských a vojenských oblastí Sovětského svazu a existence mořských úžin mezi Norskem a Dánskem, které spojují Baltické a Severní moře. Významnou úlohu při zabezpečování kontroly nad těmito úžinami mají mít západoněmecké námořní síly a letectvo. Proto také byla řešena otázka zřízení společného velitelství v prostoru Baltického a Severního moře. Zvláštní strategické postavení na válčišti má Island. Pro svoji výhodnou polohu na průstupu do Atlantického oceánu ze Severního ledového oceánu je ostrov využíván Spojenými státy pro zřizování raketových, námořních a leteckých základů, z nichž by bylo možno podporovat činnost ozbrojených sil paktu v severní Evropě.

Hlavní pozornost v operačních přípravách válčiště je velením NATO věnována výstavbě námořních základů a přístavů, jež by spolu s četnými nakládacími a vykládacími místy a přirozenými zálivy (fjordy) vytvořily nutné podmínky pro rozptýlení vojenských námořních sil a všestranné zabezpečení jejich bojové činnosti.

S cílem zabránit námořním silám SSSR Polska i NDR pronikání mořskými úžinami Dánska a Norska do Atlantického oceánu se budují v prostoru těchto úžin nové vojenské námořní základny, rozšiřují se stávající přístavy, budují se velké skladiště pohonných hmot, zdokonaluje radiolokační síť pro zjišťování lodí a ponorek a provádějí se přípravy k podminování jednotlivých významných úseků námořních cest pro případ války.

Nejlépe vybavené námořní základny a přístavy zabezpečující rozmístění a bojovou činnost námořních sil paktu na severoevropském válčišti jsou v Norsku: Bergen, Trondheim, Kirkenes, Narvik, Trömsø, Hammerfest a Varde; v Dánsku: Korsør, Frederikshavn, Holmen (na ostrově Sjælland), København; na pobřeží Schleswig-Holstein: Kiel, Flensburg, Langballigau a Schleimünde; na Islandu je nejvýznamnější vojenská základna Reykjavík u jihozápadního pobřeží ostrova. Uvedené základny a přístavy mají nejlépe vybavená poběžní zařízení, obrovská zásobovací skladiště, prostedky pro opravu lodí, střešnice pro bojovou přípravu válečného loďstva a vyzkoušení nových zbraní.

Opatření pro další zdokonalování sítě námořních základů a přístavů předvídají v prvé řadě zvýšení jejich ochrany a obrany proti úderům atomových zbraní. Přípravuje se přemístění hlavních námořních základů z prostorů velkých administrativních a průmyslových středisk a přístavů do vzdálenějších a méně významných a zalidněných prostorů pobřeží a ostrovů. Provádějí se opatření pro rozptýlení nejdůležitějších objektů námořních základů jako jsou např. velitelská stanoviště, spojovací uzly, sklady a zdokonaluje se jejich vybavení speciálními úkryty. V norských námořních základnách Trondheim a Bergen jsou využívány úkryty pro ponorky, vybudované v letech druhé světové války pro obsluhu německých ponorek. V prostoru námořní základny Bergen se zřizují zvláštní úkryty (tunely) pro válečné lodě.

K rozšíření možnosti nakládacích a vykládacích operací se zvyšují kapacity i počet nakládacích a vykládacích míst, která mají být schopna přijímat i velké námořní oceánské lodě. Jednotlivá místa

pro vykládání cisternových lodí v Norsku a Dánsku, zvláště v přístavech Trondheim, Stavanger, Korsør a Frederikshavn jsou spojována zvláštními potrubími s nejbližšími leteckými základnami NATO.

U velkých přístavů a námořních základů stojí zpravidla i rozsáhlé loděnice. Zvláštností loděnic Dánska a Norska je široké využívání plovoucích doků o únosnosti 100–200 000 tun a plovoucích jeřábů o únosnostech 15–150 tun, což ve značné míře ulehčuje jejich převedení vlekem do jiných přístavů a zálivů pro vytvoření potřebných opraváren v případě války.

Rozsáhlé přípravy se provádějí na pobřeží NSR, které patří do oblasti severoevropského válčiště. Obrovské částky se vynakládají na stavbu nových námořních základů, především v prostoru mezi Flensburgem a Kielem. Ve Flensburgském zálivu se staví nová námořní základna v níž bude umístěna mimo jiné i eskadra torpedoborců. Eskernförsörský záliv se stává zkušebním střediskem všech námořních zbraní. V Kielské zátce je umístěn námořní zbrojní sklad, pozemní nádrže oleje a mateřské přístavy pro křižníky. V prostoru Neustadt v Lübecké zátce je rozmístěna výcviková flotila ponorek; celý prostor se má stát důležitým střediskem pro výcvik ponorek.

V budování letištní sítě je pozornost zaměřena zvláště na úpravu stávajících letišť pro provoz reaktivních letounů a nosičů atomových zbraní. Na Islandu je podporována výstavba letišť na důležitých linkách, spojujících Severní Ameriku s Evropou. Letišť Islandu může být plně využito i pro činnost strategického letectva USA. Vzhledem k nepřiznivým geografickým podmínkám jsou letiště rozložena velmi nerovnoměrně. Hlavní uskupení letišť je na území Dánska, v jižních oblastech Norska a v prostoru Schleswig-Holstein. Téměř polovina letišť na území válčiště je vyčleněna pro spojenecké vzdušné síly paktu NATO.

K zabezpečení leteckých sil pohonnými hmotami bylo vybudováno na válčišti kolem 800 km naftovodů. Tak např. z přístavu Frederikshavn na severním pobřeží Dánska vede naftovodní potrubí na Aalborg, Karup, Skjærstrup a dále má být prodlouženo až na území NSR do prostoru námořní základny Kiel. V Norsku byl vybudován naftovod Stavanger, Oslo, dlouhý asi 300 km a další tři větve o celkové délce 350 km.

Výstavba a současný stav komunikační sítě na severoevropském válčišti odpovídá řídkému, nerovnoměrnému osídlení jednotlivých zemí, zvláště Norska a Islandu a zvláštěm přirodních podmínek. Nej hustší síť silnic v Dánsku (54 000 km), v Norsku (48 000 km) a na území Schleswig-Holstein. V posledních letech se v těchto zemích budují výkonné silnice i dálnice čistě ze strategických důvodů. Zvyšují intenzivní výstavba a zdokonalování silniční sítě se provádí v severních oblastech Norska, které se přibližují k hranicím SSSR.

Železniční síť je nej hustší v Dánsku (4800 km). Pro spojení tratí mezi ostrovy i k železničnímu spojení se sousedními státy se používá trajektorů. Některé mořské úžiny mezi ostrovy jsou překlenuty železničními mosty. Velení NATO podporuje připravované projekty mostů přes Öre Sund a Velký Belt, které by přímo spojovaly Jutský poloostrov se Švédskem. Zatím musí být významné železniční evropské magistrály sever – jih používat trajektorů. Velmi slabé je rozvinutá železniční síť na území Norska. Na Islandu železnice vůbec nejsou.

Podle rozsahu a zaměření budovaných zařízení na území válčiště je tedy zřejmé, že operační přípravy severoevropského válčiště, prováděné podle programu infrastruktury, mají své specifické zvláštnosti, jež vyplývají z geografické polohy

a přírodních podmínek severoevropských zemí. Velké množství ostře zaříznutých údolí vodních toků, četná jezera, zálivy a fjordy, horský terén Skandinávské vysočiny (přes 2000 m n. m.) spolu

s drsnými povětrnostními podmínkami nejsou příznivé pro rozsáhlejší operace. Válečích je pokládáno především za prostor bojové činnosti vojenských námořních a vzdušných sil NATO.

Operační přípravy jihoevropského a středomořského válečích

V jižní Evropě jsou podle organizační struktury řídicích orgánů Severoatlantického paktu zřízena dvě oblasti velitelství – pro jižní Evropu (Neapol) a pro oblast Středozemního moře (La Valetta). Této velitelství odpovídají a příslušná válečích, která se územně prolínají a vytvářejí v podstatě jednu geografickou oblast. Jihoevropské válečích tvoří území Itálie, Turecka a Řecka a pobřežní oblasti přilehlých moří. Středomořské válečích zahrnuje v první řadě Středozemní moře s ostrovy a zálivy, pobřežní část severní Afriky a pobřežní oblasti středomořských států, na nichž jsou rozmístěny vojenské námořní a letecké základny paktu.

Obě válečích se připravují jako nástupišťe ozbrojených sil Severoatlantického paktu proti SSSR ve Středomoří a na Blízkém Východě i jako základna pro udržení politického vlivu v těchto oblastech. Strategický význam válečích zvyšují mořské úžiny a průlivy, které zabezpečují námořní spoje mezi Blízkým Východem a přístavy v jižní a západní Evropě. Mořské úžiny Dardanely a Bospor, ovládané Tureckem, jsou důležitými strategickými cestami mezi Černým a Středozemním mořem. Pásmo obou úžin jsou opevňována a vybavována vojenskými základnami, které jsou namířeny proti SSSR. Obdobný význam má Gibraltarský průliv, jímž vedou námořní komunikace ze Středozemního moře do Atlantického oceánu. Významnou polohu na jihoevropském válečích zaujímají Řecko a Turecko, jejichž území bezprostředně hraničí se socialistickým táborem.

Strategickému významu a poloze obou válečích na křižovatce námořních cest spojujících tři kontinenty, odpovídá i zaměření operačních příprav válečích. Hlavní důraz je kladen na výstavbu námořních a leteckých základen k zabezpečení rozmístění a přípravy námořních a vzdušných sil Severoatlantického paktu. Pozemní síly, i když jsou početné, nedosahují úrovně vojsk rozložených na středoevropském válečích. Ani přírodní podmínky, které se vyznačují rozdrobeností suchozemských oblastí s hornatým a členitým povrchem, nevytvářejí vhodné podmínky pro rozsáhlejší pozemní operace.

Mezi hlavní námořní základny a přístavy, v nichž jsou rozmístěny námořní síly Severoatlantického paktu, patří na pobřeží Itálie: Neapol, La Spezia, Genova, Taranto, Venezia, Brindisi, Livorno, Messina a Palermo; na území Turecka: Iskenderum, Izmir, Istanbul, Zonguldak, Trabzon, Ereğli, Mersin; v Řecku: Pireus, Korfu, Kréta a základna na ostrově Rhodos; na pobřeží jihovýchodního Španělska: Cartagena, Balcerona a Gibraltar; na severním pobřeží Afriky: Tobruk, Benghazi, Bizerta; na Korsice je největší námořní základnou Ajaccio a na Sardinii Cagliari.

Ostrov Malta je pro svou výhodnou polohu ve Středomoří připravován jako jedna z hlavních válečných základen britských ozbrojených sil.

Obdobně i Kréta se stává jednou z nejmocnějších leteckých a raketových základen na středomořském válečích.

V operačních přípravách obou válečích je věnována značná pozornost výstavbě letišť a leteckých základen pro vzdušné síly Severoatlantického paktu. Na území Itálie, Řecka a Turecka je vybudováno kolem 400 letišť a letištních ploch. Nejdůležitější letištní rájony jsou v Itálii v prostorech Milano, Brescia, Verona, Treviso, Aviano. V Turecku jsou hlavní letiště v prostorech Izmir, Bandirma, Balıkesir, Eskişehir, Diyarbakir, Ankara a Antalya. Důležité letecké základny jsou na ostrovech Sardinie, Kréta a Malta. Rovněž v severní Africe je rozvinutá letištní síť pro strategické letectvo, zvláště v přímořských oblastech a v prostorech komunikačních středisek.

Pro zásobování ozbrojených sil pohonnými hmotami se buduje i na těchto válečích síť naftovodů, jejichž trasy vycházejí zejména z italských a tureckých přístavů ve Středozemním moři. Doposud je vybudována na jihoevropském válečích kolem 3000 km naftovodů.

V prostorech jihoevropského a středomořského válečích se podle programu infrastruktury budují stále odpalovací základny raketových střel středního doletu, jmenovitě na území severní Itálie, Řecka, Turecka a na ostrovech Sardinie a Kréta. Tyto prostory byly vybrány pro svoje vhodné geografické podmínky (horský, zalesněný terén) a vzdálenost od socialistického tábora, která zdanlivě zmenšuje možnosti jejich zranitelnosti. V Itálii byly již vybudovány odpalovací základny pro 30 raket a v Turecku pro 15 raket typu Jupiter. V prostorech vojenských objektů, základen a kolem průmyslových středisek se zřizují odpalovací rampy protiletadlových řízených střel.

Komunikační síť na jihoevropském válečích je nepoměrně řídká, nežli ve střední Evropě. Na 100 km² připadá v průměru jen 25 km silnic a 3 km železnic. Relativně lépe je rozvinuta síť komunikací v severních a středních průmyslových oblastech Itálie. V poslední době je značná pozornost věnována stavbě strategických magistrál v Turecku, které směřují k hranicím Sovětského svazu. Rovněž v Itálii tak jako v ostatních kapitalistických evropských zemích se uskutečňuje rozsáhlá výstavba dálnic, při jejichž plánování se uplatňují především vojenská, strategická hlediska. Přes území Itálie jsou budovány tranzitní komunikace, důležité pro zásobování vojsk ve střední Evropě z oblastí Blízkého a Středního Východu i ze severní Afriky.

Z uvedených příkladů vyplývá, že operační přípravy jihoevropského válečích jsou zaměřeny v první řadě na budování základen pro vojenské námořní a vzdušné síly, na výstavbu raketových odpalovacích základen a zařízení pro materiální zabezpečení vojsk ze zásobovacích zdrojů Blízkého a Středního Východu i severní Afriky.