

VOJENSKÁ DOPRAVA na území státu v počátečním období války

Podplukovník inž. Miloslav Černík

Charakter soudobé války klade vysoké požadavky na dopravu. Nutnost dokonalého zabezpečení všech dopravních potřeb ozbrojených sil, zejména pro první operaci a nutnost bezpodmínečného udržení dopravního spojení frontu s hlubokým týlem v podmínkách hromadného úderu nepřítele na komunikace, vyžaduje dokonalé a sladěné využívání všech komunikací, jakož i dopravních sil a prostředků, které jsou k dispozici na válčišti a přijetí opatření pro rychlou obnovu a zabezpečení nepřetržité provozuschopnosti komunikací.

Značný objem přepravních nároků a velké přepravní vzdálenosti staví na území státu na přední místo dopravu **železniční**. Tato skutečnost vyniká zvláště z hlediska materiálního zabezpečení první operace. Železniční doprava je se svou mohutnou kapacitou okamžitě hotová a proto musí zvládnout veškeré požadavky na dopravu z hloubky státního území s důrazem na období, kdy se automobilní svazky mobilizují. Nese hlavní tíhu úkolu operačního soustředění druhých sledů z hloubky státního území a vyvezení zásob z pod úderu nepřítele se současným jejich přiblížením k vojskům.

Značná zranitelnost železniční dopravy nesmí vést k snižování jejího významu v celém dopravním systému, zvláště v hlubokém týlu, ale k přijetí příslušných opatření ke zdvojení silniční dopravou v místech přerušení. Tak-

to kombinovaná doprava bezpodmínečně vyžaduje řízení obou hlavních druhů dopravy jedním orgánem na různých organizačních stupních.

Veškeré dopravní potřeby ozbrojených sil za války (provoz i obnova komunikací) musí být zajišťovány cestou teritoriálních orgánů vojenské dopravy (pro železniční a silniční dopravu), silami a prostředky národního hospodářství a nezbytnými vojenskými jednotkami silniční pořádkové služby a vojenské železniční dopravy.

Zabezpečení dopravních potřeb v soudobých operacích vyžaduje:

- vysokou operativnost při plánování a řízení dopravy všech druhů a při využívání komunikací, dopravních sil a prostředků;

- pevné řízení útvarů, svazků a orgánů, zabezpečujících provoz a obnovu na komunikacích operačního týlu (automobilní, silniční a železniční útvary a svazky a polní orgány vojenské dopravy);

- nezbytný postih na civilní resorty a jejich orgány, které se podílejí na zabezpečení provozu a obnovy na komunikacích na území státu.

Charakter úkolů vojenské dopravy na území státu je v podstatě odlišný od úkolů v operačním týlu. Zatím co na území státu je nutné se v míru i za války zaměřovat na zabezpečení dopravních potřeb ozbrojených sil prostředky národního hospodářství (doplňnými vojenskými jednotkami) a tyto

silý a prostředky připravovat územním systémem, pak těžiště činnosti pro zabezpečení dopravních úkolů v operačním týlu spočívá v řízení automobilních, silničních a železničních útvarů a svazků a polních orgánů vojenské železniční dopravy.

Protože nelze s dostatečnou přesností odhadnout stupeň ničení železnic v operačním týlu, je nutné počítat s krajně nepříznivou situací, kdy železniční doprava obstará dopravní spojení hlubokého týlu s předsunutými frontovými zásobovacími základnami a další přísun k vojskům bude obstarávat doprava silniční s tím, že koloběhy automobilních útvarů bude železniční doprava s postupující obnovou neustále zkracovat.

Z toho plyne, že ke vzájemnému prolínání a souběžnosti jednotlivých druhů doprav dochází především na úrovni hluboký týl — předsunuté základny a postupně i dále k vojskům a proto zejména na této části válčiště bude nejvyšší potřeba řídit jednotně všechny přepravy a přesuny ozbrojených sil.

Činnost vojenské dopravy, jako jedné z nejdůležitějších služeb bojujícím vojskům, musí bezesporu vycházet z požadavků operačního velení a požadavků materiálních hospodářů. Proto musí být k činnosti těchto složek těsně přimknuto, při čemž musí být odstraněny složité součinnostní vztahy.

Je třeba dokonale a sladně využívat všech sil a prostředků a všech komunikací, které jsou k dispozici (v ČSLA i v národním hospodářství). To je možné jedině v podmínkách jednotného řízení dopravy na všech stupních a za předpokladu řídicí pravomoci vojenských orgánů vůči civilním orgánům pokud jde o využití sil a prostředků národního hospodářství ve prospěch bojujících vojsk.

Plánování a řízení dopravy

Složitost soudobého boje, nasycenost technikou a rychlost změn ve vývoji situace ve velkých prostorech, kladou na dopravu značně vysoké, proti minulým válkám kvalitativně odlišné požadavky. I když podstata úkolů dopravní služby (tj. plánování dopravy, sledování a operativní řízení dopravy, provozně technické zabezpečení dopravy, obnova a technické přikrytí komunikací) zůstala, nové požadavky rázu kvantitativního a zvláště požadavky na pružnost a operativnost v řízení ukazují, že stávající organizace i metody práce se přežily. Doprava v blízké budoucnosti, jak ukazují již některé dnešní praktické zkušenosti, by se mohla stát brzdou úspěšného splnění základního úkolu zabezpečit vysokou obranyschopnost státu.

V oblasti dopravy byla vždy období plánování dopravy, která předcházela vlastnímu období sledování a operativního řízení. Současné požadavky na dopravu ukazují na splnutí obou období v nepřetržitý proces sledování, operativního řízení a plánování, což se zvláště projevuje v počátečním období války.

Požadavky složek jsou zplánovány v dopravním plánu, který zahrnuje všechny přesuny po silnici, převozy a transporty po železnici. Výpis z dopravního plánu se kloubí na stupni krajského orgánu vojenské dopravy s ostatními přesuny a přepravami, vyplývajícími z požadavků národního hospodářství, evakuace, požadavků CO apod.

Činnost orgánů vojenské dopravy při plánování na stupni kraj vychází z požadavků přednostního zabezpečení vojenských přeprav a přesunů.

Komplexnost dopravního plánu umožňuje:

a) všeobecně

- zabezpečovat plánování všech přesunů a přeprav v pořadí podle důležitosti a vhodnosti druhů dopravy v závislosti na operačním zámyslu;

- nepřekračovat kapacitu komunikační sítě, reálně ovlivňovat operační přípravu komunikací,

- ověřit reálnost kalkulací o možné době nasazení přesunovaných a přepravovaných jednotek a svazků a o nutné době rozvinutí polního zásobovacího systému,

- zjistit nutnost rozvázání kolizních bodů na komunikacích,

- stanovit organizaci řídicích orgánů, stanovit síly a prostředky pro sledování, řízení a zabezpečení dopravy a reálně zpracovat plány konkrétních opatření vojenské dopravy, plány využití sil a prostředků národního hospodářství, podílejících se na zabezpečení dopravního plánu,

- v civilních resortech plánovitě zabezpečovat požadavky vojenské správy,

- reálně ovlivňovat podle potřeb dopravního plánu investiční výstavbu na komunikacích a jejich operační přípravu;

b) v oblasti silniční dopravy

- vylučuje kolizi dvou proudů, jedoucích podle plánu ať již na silnici nebo v prostorech zastávky nebo odpočinku,

- zachovat potřebné rozptýlení vojsk při přesunech s ohledem na možnost nepřátelského napadení ZHN,

- přípravu sil a prostředků pro pořádkovou a regulační službu vojenské dopravy a veřejné bezpečnosti;

c) v oblasti železniční dopravy

- již v míru provádět dlouhodobá opatření maximálně zabezpečující reálnost dopravního plánu, hlavně z hledis-

ka nepřekročení dopravní kapacity jednotlivých železničních úseků,

- reálně kalkulovat zabezpečení dopravního plánu proměnnými prostředky (lokomotivy, železniční vozy, personál, pohonné hmoty apod.), přijmout reálná opatření k vytvoření příslušných rezerv železničních vozů určitých řad v příslušných nakládacích či vykládacích prostorech, kalkulovat vyrovnávku lokomotiv a železničních vozů mezi správy drah podle potřeb dopravního plánu,

- plánovat zabezpečení nakládacích a vykládacích prostorů pomůckami a zařízeními a tyto prostory organizačně a personálně zabezpečovat.

Jedním z důležitých úkolů dopravní služby k zabezpečení informovanosti a tím možnosti správného velení je nepřetržitý přehled o všech plánovaných řízených přesunech po silnicích a všech železničních přepravách. Z hlediska sledování nelze rozdělovat přepravy a přesuny na důležité, které je nutné sledovat průběžně a nedůležité, které možno sledovat jen podle potřeby. Ukazuje se, že soudobá technika, mnohdy i v malém množství, může podstatně ovlivnit činnost vojsk.

Proto se stává, že při změně situace se stane určitá přeprava nebo přesun velmi důležitým a než se podaří zjistit jeho polohu, dochází k velkým časovým ztrátám. Proto je třeba sledovat průběžně všechny přepravy a přesuny.

K zabezpečení možnosti okamžitého zjištění stavu v dopravě bude sledování železničních přeprav a silničních přesunů značně důležité a náročné. Podle stávajících požadavků nesmí být zprávy o pohybu přeprav a přesunů starší více než 3–4 hod. Přitom sledování u silničních přesunů musí začínat průjezdem čela proudu výchozím místem a končit průjezdem zadě proudu rozchodištěm; u železničních přeprav za-

hájením nakládání v nakládací stanici a končit vyložením ve vykládací stanici. Z rozboru dopravního plánu vyplývá, že v období maximální hustoty dopravy půjde o současně sledování a vedení přehledu u 300 až 400 pohybujících se železničních přeprav a silničních přesunů. Za předpokladu, že nejméně každé 4 hodiny přijde na každou železniční přepravu a silniční přesun jen jedno hlášení o jejím pohybu, bude muset být zpracováno během dne minimálně 2400 zpráv.

Uvědomíme-li si, kolik desítek zpráv navíc přijde s ohledem na změny situace komunikační sítě, radiační situací, dotazů na řešení kolizí a následků napadení a kolik informací bude třeba zpracovat a dát nadřízenému, není možné si dost dobře udělat konkrétní představu o množství práce, v počátečním období jen v oblasti řízení a sledování dopravy.

Rozbor zkušenosti ze cvičení ukazuje, že stávající organizací a systémem práce není možné zabezpečit tyto úkoly. Je potřeba stávající organizací vojenské dopravy přizpůsobit těmto úkolům a současně přehodnotit celý systém sledování a řízení dopravy včetně spojení tak, aby odpovídal soudobým požadavkům a zároveň využíval možnosti zrychlení plánovací a řídicí práce, kterou poskytuje mechanizace a automatizace těchto procesů.

Organizace vojenské dopravy s ohledem na plánování a operativní řízení dopravy musí zabezpečovat tyto požadavky:

— nepřetržité sledování všech silničních přesunů a železničních přeprav,

— operativní změny v plánu tak, aby do jedné hodiny po vydání rozhodnutí byla činěna na komunikacích opatření k zabezpečení změny a do dvou hodin byl vyrozuměn příslušný velitel

přepravy anebo proudu, cestou orgánů vojenské dopravy,

— nepřetržitost vlivu operačního velení na chod dopravy metodou centralismu s potřebnou pravomocí krajského orgánu vojenské dopravy,

— zrychlení plánovací činnosti, aby již v operačních rozkazech podřízeným byly obsaženy hlavní dopravní údaje,

— možnost rychlého zpracování přehledu o dopravní situaci zvláště s ohledem na stav radiační situace a účinky ZHN.

Tyto úkoly mohou být splněny za těchto předpokladů:

1. Vytvořením sítě dispečerských stanovišť řízení dopravy, a to u MNO, v operačním týlu a na stupni kraj.

2. Zabezpečením neselehávajícího spojení mezi těmito stanovišti.

3. Organizováním takové pořádkové služby na silnicích, která by zabezpečovala plynulý pohyb vojsk, řízený z jednoho centra.

4. Vytvořením možnosti přímého, co nejkratšího styku mezi všemi orgány, podílejícími se na dopravě, maximálním vymýcením součinnostiho jednání.

5. Orgány vojenské dopravy musí mít řídicí pravomoc vůči silám a prostředkům civilních resortů v době, kdy jsou tyto využívány pro zabezpečení vojenských přeprav a přesunů.

Rozhodujícím orgánem v řízení a sledování dopravy na území státu musí být v počátečním období války dispečerské stanoviště MNO, které řídí krajská dispečerská stanoviště a je v nepřetržitém styku s dispečerským stanovištěm vyššího operačního svazu. Musí být vybaveno spolehlivým spojením na uvedená stanoviště i k těm resortům státní správy, které se podílejí na zabezpečení dopravy.

Hlavní úkoly dispečerského stanoviště na různých stupních:

— přijímat hlášení o pohybu přeprav a přesunu s cílem udržovat neu-

stále živý přehled o místech, kde se sledované přepravy a přesuny nacházejí,

- vést přehled o sjízdnosti komunikací podle podkladů, podávaných technickými dopravními složkami,

- předávat zprávy a rozkazy velitelům přeprav a přesunů, zejména při změnách v plánu,

- zpracovat situační hlášení o přepravách a přesunech,

- ovlivňovat práci technických složek vojenské dopravy při stanovení úkolů pro obnovu,

- operativně řídit všechny přepravy a přesuny podle plánu a provádět v něm změny v souladu s rozhodnutím operačního velení.

Dispečerské stanoviště pracuje nepřetržitě ve směnách a je obsazeno funkcionáři vojenské dopravy a styčnými důstojníky operačního velení.

Dispečerské stanoviště MNO předhlašuje všechny přepravy a přesuny dispečerskému stanovišti vyššího operačního svazu nejpozději 2 hodiny před předpokládaným vstupem do operačního týlu, nejdříve při vstupu do posledního kraje na cestě k operačnímu týlu. Zároveň oznamuje změny v plánu, které vyplývají z požadavků operačního velitele nebo z činnosti nepřítele.

Abyste nedocházelo ke kolizím v plánování a při realizaci přeprav a přesunů je třeba, aby obě tato dispečerská stanoviště se navzájem informovala o všech plánovaných a uskutečněných přepravách od zadní hranice operačního týlu, až po poslední regulační čáru na státním území.

Krajská dispečerská stanoviště zabezpečují úkoly dispečerského stanoviště MNO a v případě, že se nacházejí v operačním týlu i úkoly dispečerského stanoviště vyššího operačního svazu. Centrálně plánované přepravy a přesuny kloubí s přepravami a přesuny plá-

novanými a uskutečněnými v rámci kraje. K přímému výkonu služby mají k dispozici teritoriální silniční pořádkové orgány vojenské dopravy a výkonné orgány vojenské železniční dopravy (kontrolní pořádkové stanoviště, pohyblivé skupiny řízení silničního provozu, vojenské správce železničních stanic).

Na dobu, nutnou k zajištění vojenských přeprav, jim musí být dány do operativní podřízenosti i civilní orgány pro provoz a obnovu komunikací tak, aby měly vliv na jejich nasazení a činnost. Bude výhodné, aby velitel přesunujícího se útvaru (svazku) byl v těsné součinnosti s náčelníkem krajské správy vojenské dopravy (KSVD), jehož obvodem probíhá přesun a v době přesunu si vyslal k němu svého styčného důstojníka.

Organizace vojenské dopravy

Organizace orgánů vojenské dopravy na všech stupních musí zabezpečovat tyto hlavní úkoly:

- řízení přeprav a přesunů podle dopravního plánu a operativní změny podle vzniklé situace,

- plánování a zabezpečení dalších přeprav a přesunů vzniklých během realizace dopravního plánu, nebo po ukončení přeprav a přesunů podle dopravního plánu,

- sledování průběhu vojenských přeprav a přesunů,

- přímý styk s operačním velením a materiálními hospodáři, součinnost se štáby přesunovaných vojsk a se všemi složkami civilních resortů, které se podílejí na zabezpečení vojenských přeprav a přesunů,

- řízení obnovy a technického příkrytí komunikací,

- sledování radiační, chemické a biologické situace a vyhodnocení jejich vlivu na vojenskou dopravu,

— přímé řízení podřízených orgánů vojenské dopravy.

Správa vojenské dopravy MNO všestranně zabezpečuje železniční, silniční a vodní dopravu na území státu vojenskými silami a prostředky i s využitím sil a prostředků připravovaných jednotlivými civilními resorty pro potřeby ozbrojených sil.

Úkoly správy vojenské dopravy MNO, jako řídicího vojenského dopravního orgánu na území státu, zabezpečují teritoriální orgány vojenské dopravy. Dosavadní organizace, která byla přizpůsobena jen organizační struktuře železničních orgánů resortu ministerstva dopravy, nezabezpečovala komplexně jednotné řízení vojenské dopravy v kraji a proto byly uskutečněny změny v organizaci a vytvořeny krajské správy vojenské dopravy, které všestranně zabezpečují v příslušném obvodu kraje železniční, silniční a vodní dopravu a současně organizují a řídí využití sil a prostředků připravovaných v národním hospodářství. Je pochopitelné, že v těchto otázkách se řídí pokyny příslušných komisí obrany při územních orgánech strany. K plnění úkolů musí mít tyto výkonné orgány pro železniční a silniční dopravu:

— silniční pořádkový útvar, který dočasně rozvinuje svůj rajón v obvodu kraje,

— stabilní kontrolní pořádkové stanoviště pro sledování průběhu přesunů, řízení jejich jízdy podle okamžité situace a zprostředkování styku operačního velitele s přesunujícími se proudy.

— pohyblivé skupiny řízení silničního provozu, které náčelník KSVD vysílá podle potřeby k řešení vzniklých kolizí a řízení činnosti kontrolních a pořádkových stanovišť,

— vojenské správy železničních sta-

nic a prostoru (nakládací, vykládací a překládací),

— automobilní jednotky pro náhradní přepravu v místech přerušení železničního provozu,

— síly a prostředky pro průzkum komunikační sítě svého obvodu.

Jednotný systém organizace a řízení vojenské dopravy na území státu musí zabezpečovat využití všech sil a prostředků, které jsou v kraji k dispozici. Proto náčelník krajské správy vojenské dopravy zajišťuje ke splnění úkolů vojenské silniční dopravy spolupráci s orgány ministerstva vnitra — veřejné bezpečnosti, technickými silami a prostředky odboru dopravy krajských národních výborů a v etapní službě i ostatních odvětví národ. hospodářství v kraji. Ke splnění úkolů vojenské železniční dopravy zajišťuje přepravu provozních a obnovovacích sil a prostředků správ drah a provozních oddílů svého obvodu.

Základním předpokladem úspěšného splnění dopravních úkolů je důkladná znalost příslušných předpisů a směrnic pro organizaci a řízení silničního provozu a příslušných předpisů pro vojenskou železniční dopravu všemi přesunujícími se a přepravovanými útvary. Rovněž výcvik vojsk v dlouhých přesunech při překonávání rozsáhlých zamořených prostorů a v přepravě po železnici je nezbytnou součástí úsilí o dosažení vysoké bojové pohotovosti vojsk.

Obnova komunikací

Hromadný úder nepřítelů jadernými a ostatními zbraněmi hromadného ničení vytvoří podle reálného předpokladu velmi složitou situaci na komunikační síti státního území, která bude během několika hodin po úderu charakterizována

— mnohonásobným přerušením souvislých železničních a silničních tahů,

— vytvořením systematického pásma přerušení komunikací napříč státního území a

— rozsáhlou, komplikovanou situací radiačního zamoření.

Při přerušení souvislých železničních tahů, způsobeném úderem, které se přímo nebo nepřímo projeví na sjízdnosti železnice, organizují se v zásadě dvojí opatření. Především se operativně řeší železniční přepravy odklonem nebo objezdy, zpravidla s využitím podstatně méně výkonných železnic. Využití odklonů nebo objездů je obvykle spojeno s nutností obtížných organizačně dopravních opatření. Provoz při kombinování hlavních a odklonových tratí vyžaduje řešit přesuny lokomotiv, železničních zaměstnanců a jiných provozně technických prostředků, protože se většinou využívá tratí s méně vhodnými technickými parametry, je třeba nového řazení a dělení vlakových souprav. U elektrifikovaných železničních tratí navíc přistupují komplikace s přechodem na náhradní trakci parní nebo motorovou.

Zároveň s těmito organizačně technickými opatřeními přistupuje se k obnově průjezdu po původním tahu, pokud to následky napadení dovolují (s ohledem na radiační situaci, rozsah obnovovacích prací apod.).

Poněkud odlišná situace po jednotlivých úderech vznikne na silnicích. Protože silniční síť je podstatně hustší než síť železniční a poskytuje mnohem větší operativnost manévru v přepravní proudy, nebude v převážné většině případů nutná rychlá obnova provozu po původní silnici. Pro řešení takové situace se zpravidla vystačí se zabezpečením objížděk napadených míst.

Vytvoření pásma přerušení všech železnic napříč státního území je pro nepřítele velmi výhodné a lze s určitostí počítat, že se o takové napadení pokusí.

Zdaří-li se takový záměr nepřítele, znamená to, že po dobu, než budou obnovovací síly s to zabezpečit průjezd alespoň po jediném tahu, zastaví se plynulé přepravní proudy na železnici. Železniční síť v takovém případě se rozdělí na dvě části a zároveň s tím i síly pro účelný dopravní manévr na území státu jako celku. Při vhodně volené soustavě úderů a to nejen z hlediska místa, ale i času, může nastat v jedné části kritický nedostatek těchto prostředků, což může ještě znásobit přepravní potíže i v té části železniční sítě, která zasažena nebyla.

Bude tedy i v tom případě snahou zabezpečit co nejdříve průjezdnost alespoň po jednom tahu.

Za těchto okolností musíme zpravidla přistoupit k organizování kombinovaných přeprav vytvořením dočasných překládacích prostorů.

Naproti tomu přerušení silniční sítě v celé šíři státního území je nepravděpodobné a v specifických podmínkách našeho státu prakticky sotva možné. Přesto vytvářením takové soustavné přehrady může vzniknout i na silniční síti komplikovaná situace, zejména bude-li přehrada úderů ze strany protivníka položena do vhodného pásma s řidší silniční sítí a především tam, kde silniční komunikace překračují větší vodní toky. V takovém případě je třeba vynaložit úsilí na účelný manévr v přesunech, vytváření nových dočasných směrů určených automobilních silnic (při čemž v některém případě může přeložení jedné osy ovlivnit i směřování několika dalších) a podle okolností na budování náhradních přemostění příčných vodních toků. Také zřizování dočasných překládacích prostorů systémem železnice — silnice — železnice, ovlivní ještě nepříznivější situaci, vzniklou po účincích úderů na silnicích, s ohledem na další zatěžování oslabené silniční sítě.

Ve velkém měřítku by mohlo dojít k porušení a zaplavení komunikací, především silnic a mostů porušením přehrad. Proto je nutné, aby orgány vojenské dopravy sledovaly úroveň hladiny vodních přehrad a včas zabezpečovaly snížování.

Po hromadném úderu vytvoří se na komunikacích složitá nepříznivá situace radiačního zamoření, která podstatně ovlivní jednak průběh přeprav po sjízdných komunikacích, jednak průběh obnovovacích prací.

K vyhodnocení a rozpracování důsledků radiační situace na komunikace nepostačí základní přehled o radiační situaci na území státu, který bude centrálně vydáván péčí radiační hlásné služby v pravidelných časových intervalech. Z hlediska zájmu orgánů vojenské dopravy je třeba dalšího specifického vyhodnocování, z něhož musí být patrné

- maximální zamoření, tj. rozsah stanovený izočarami vypadávání,

- dílčí situace k různým časovým údajům, odpovídajícím momentálnímu pohybu vojenských převozu, transportů a obnovovacích jednotek.

Tyto úkoly vyžadují samostatného řešení odborné složky vojenské dopravy na úrovni MNO a kraje.

Proto předním úkolem orgánů vojenské dopravy a obnovovací služby je

- soustavně sledovat vliv úderů na sjízdnost železničních tratí a silnic,

- sledovat a vyhodnocovat účinky radiačního zamoření na dopravní situaci, možnosti obnovy a silničních objížděk,

- účelně obnovovat průjezdy po souvislých železničních tazích, případně zřizovat náhradní přemostění.

Dosavadní zkušenosti ukazují, že narušení železničního provozu bude poměrně rozsáhlé. Odstranění těchto následků systematickou obnovou zniče-

ných nebo poškozených železničních uzlů, stanic objektů je řešením, které je pro dopravní potřeby v počátečním období války neúnosné. Znamenalo by totiž přílišné rozptylování sil a prostředků na všechny úkoly obnovy železnic, což by mělo nutně za následek podstatné prodlužování lhůt obnovy a mnohdy by vedlo i k nesplnění řady obnovovacích úkolů s ohledem na počet obnovovacích sil a prostředků, které jsou k dispozici.

Z těchto důvodů budeme při odstraňování následků napadení na železnicích zachovávat tato kritéria:

1. Stanovit pořadí obnovy jednotlivých napadených železničních objektů, přitom přihlídnout k přednostnímu obnovení průjezdu na ucelených tazích a to opět v pořadí ovlivněném především zájmy okamžité i perspektivní situace ve vojenské dopravě; zejména při přehrazení železniční sítě volit přednostně obnovu takových objektů, jejichž pravděpodobná lhůta obnovy bude minimální.

2. Dočasně nepřístupovat k obnově těch objektů, které z důvodů vysokého radiačního zamoření terénu a velkého objemu prací, budou mít dlouhé obnovovací lhůty a navázat tak na dlouhou dobu obnovovací jednotky, jichž může být použito jinde s větším efektem; pořadí obnovy těchto objektů stanovit podle situace.

3. Obnovovací práce na konkrétním objektu zásadně organizovat ve dvou fázích, nejprve zabezpečit obnovu průjezdu provizorním způsobem s maximálními technickými úlevami, teprve po zabezpečení improvizovaného průjezdu rozvinout další obnovovací práce.

Je zřejmé, že zejména 1. a 2. kritérium nelze řešit z lokálního pohledu orgánů v kraji a že musí být včas ovlivněno centrálním rozhodnutím. Proto v počátečním období války je ne-

zbytná nepřetržitá součinnost příslušných orgánů MNO a ministerstva dopravy. K zabezpečení této součinnosti musí být pravidlem trvalá účast styčného orgánu vojenské dopravy přímo na pracovišti železniční obnovovací služby ministerstva dopravy, který musí mít pro splnění zmíněných úkolů zabezpečeno dobré spojení se správou vojenské dopravy MNO. Analogické opatření je pak podmínkou správného proniknutí a sladění úkolů i na stupni správy dráhy.

Centrální rozhodnutí i dílčí ovlivnění způsobu odstraňování následků na jednotlivých napadených objektech předpokládá předběžně vyhodnotit účinky, stanovit pravděpodobný objem obnovovacích prací, obnovovacích sil a stanovit pravděpodobné lhůty obnovy. Po průzkumu a získání konkrétních údajů se pak výsledky předběžného vyhodnocení upřesňují.

Po hromadném úderu nepřítele bude naší prvořadou snahou zachovat provozuschopnost hlavních železničních směrů. Při úplném přerušení všech směrů musíme organizovat tzv. **dočasné překládací prostory**. Dočasný překládací prostor (DPP) je třeba chápat jako souhrn organizačně technických opatření, zaměřených k zabezpečení plynulého přísunu vojsk a materiálu na přerušených zájmových železničních směrech při využití jiného druhu nebo způsobu přepravy, umožňujícího objezd překážky a přeložení do železničních úprav za překážkou.

S aktivováním DPP je třeba počítat jen v krajním případě, když se nepřítelem podaří dlouhodobě vyřadit zájmové železniční směry do té míry, že znemožní odklon ložených vlaků.

K upřesnění významu organizace a technického zabezpečení daného DPP je třeba uvažovat tyto hlavní zásady:

1. Se vzdáleností DPP od čáry do-

tyky vzrůstá i jeho význam, neboť se tím zmenšuje možnost plně nahradit masovost železniční dopravy jiným druhem dopravy, nebo operační přepravy (zejména pásové techniky) po vlastní ose. S postupem obnovy železnic za vojsky však bude vzrůstat význam i těch DPP, které jsou ve výchozí situaci v blízkosti čáry dotyku.

2. Pravděpodobná doba přerušení železničních směrů je dalším závažným podkladem pro rozhodnutí o zřízení DPP a to nejen z hlediska vojenských, ale i národohospodářských přeprav.

3. Skutečné možnosti prostředků, určených pro náhradní druh dopravy, kapacita překládkových jednotek a míst — to vše vyvolá nutnost stanovit objem, druh materiálu a pořadí překládky.

4. Druh překážky, vzdálenost překládkových stanic a možnosti objezdu náhradním druhem dopravy budou určující pro rozlehlost DPP.

5. Při stanovení pořadí překládky se musí brát v úvahu, kterého materiálu se u vojsk nedostává (naplněnost a předzásobení skladů před překážkou).

Pro náhradní přepravu je třeba využít těch automobilních dopravních prostředků, které jsou v příslušném kraji k dispozici. Velmi obtížným problémem bude náhradní přeprava PHM.

Při posuzování vztahů orgánů vojenské dopravy k radiační hlásné službě na území státu je nutné vycházet ze zásady, že tyto orgány musí být přednostně v každé situaci a nepřetržitě informovány o radiační situaci na komunikacích. Všechny cíle radiační hlásné služby a výsledky její činnosti jsou důležitým podkladem pro orgány vojenské dopravy k zabezpečení dopravního manévru na komunikacích území státu a k informování přepravovaných vojsk o radiační situaci.