

vázána v boji s tanky nepříteli, zatímco u nepříteli nebude situace tak nepříznivá. S přihlédnutím k této situaci bude nutno plánovat i postup a tempo vlastních jednotek, útvarů a svazků.

Dopouštíme se vážné chyby, nepřehlížíme-li k těmto otázkám a počítáme-li bez ohledu na reálnou situaci s něčím, co neodpovídá objektivnímu poměru sil.

Z operačního hlediska s ohledem na naše spojení se Sovětským svazem a

ostatními státy Varšavské smlouvy máme dostatek sil k vyrovnání počátečního nepříznivého poměru sil a hluboké zápolí umožňuje neustále rychle a pružně je doplňovat.

Domnívám se, že je nesprávné zbytečně podceňovat pravděpodobného protivníka, k čemuž u nás často dochází a nerespektovat jeho možnosti. V boji by takové podceňování vedlo k vytyčování nereálných úkolů a ke zbytečným ztrátám.

Z á v ě r

Boj s tanky přestal být skutečně jen otázkou dělostřeleckých štábů a stal se plně vševojskovým úkolem. Bez zničení tanků nepříteli nemůžeme počítat s úspěchem operace a boje jakéhokoli typu a druhu. Možnosti ničení tanků protivníka výrazně ovlivní především útočný boj a operaci, neboť na obou stranách jsou tanky hlavní údernou silou pozemných vojsk.

Do doby, než bude výrazně zvýšen podíl protitankových prostředků na boji s tanky, ponese hlavní tíhu tohoto boje na naší straně tanky.

S tím je nutné počítat, objektivně vážit možnosti vlastních jednotek, znát možnosti nepříteli a podle toho plánovat a řídit boj. Závažnost tohoto problému vyžaduje i přehodnotit dosavadní běžné a stereotypně stanovené úkoly tankům, k jejichž splnění nemají jednotky mnohdy ani prostředky ani dostatek sil.

Dočasné překládkové prostory

Kapitán inž. Stanislav Kubíček, major inž. Václav Kuchař

V článku se zaměříme na činnost dočasných překládkových prostorů (DPP), zřizovaných jen na území teritoria.

Každý druh vojenských železničních přeprav klade jiné nároky na činnost DPP.

Pro operační přepravy není třeba zvláštních opatření, neboť jsou schopny přesunu po vlastní ose. Pro ně zabezpečíme jen vykládací, nové nakládací prostory a železniční soupravy za překážkou.

Zásobovací přepravy vyžadují největší organizační opatření a nejvíce sil a prostředků k zabezpečení nepřetržitého přísunu. Proto pojednáme v dalším o činnosti DPP jen z hlediska zásobovacích přeprav.

Zdravotnické a odsunové přepravy svým rozsahem nebudou dosahovat výše zásobovacích přeprav. Pro tyto přepravy

bychom s výhodou využili již zřízené dočasné překládkové prostory pro zásobovací přepravy.

Ke zřízení DPP a ke stanovení jeho kapacity přistupujeme až po odpovědném zvážení všech vlivů, které rozhodují o zřízení DPP, neboť aktivování DPP je časově náročné a vyžaduje značné síly a prostředky k zabezpečení jejich činnosti.

Na železniční síti může dojít k mnoha způsobům zřízení DPP. Náhradní doprava může usměrnit přísun na původní přepravní směr, odklonovou trať nebo na jinou souběžnou trať.

Některé možné varianty zřízení DPP uvádí příloha 1.

Velikost a hloubka DPP nebude konstantní, ale bude závislá na charakteru

přerušené železniční síť, radiační situaci, počtu a vzdálenostech vykládacích a nakládacích stanic, na vzdálenosti mezi jednotlivými stanicemi a na hustotě a stavu silniční sítě.

Počet vykládacích a nakládacích stanic nemusí být vždy stejný. Bude ovlivněn celkovým objemem přepravy pro DPP, druhem překládaného materiálu (munice, PHM atd.) a kapacitou nakládacích a vykládacích stanic (počtem a výkonností nakládacích a vykládacích míst a výkonností mechanizačních prostředků).

Požadavky na výběr stanic a komunikací:

Železniční stanice musí zabezpečovat plynulou vykládku a nakládku a vhodnou organizaci práce s ohledem na druh překládaného materiálu s využitím prostředků mechanizace. Musí mít vhodné kolejové uspořádání k snadnému přistavování transportů k vykládacím místům, délku vykládacích ploch, nejlépe shodnou s délkou transportu a šířku, umožňující manévr automobilních dopravních prostředků.

Zpravidla postačí železniční stanice se 4 kolejemi.

Silniční síť bude mít rozhodující vliv na činnost v dočasných překládkových prostorech. Zásadně počítáme s využíváním silnic II. a III. třídy. Potřebná výkonnost silnic bude závislá na objemu přepravy v DPP a na použitých vozidlech a může dosahovat značných hodnot. Při výběru silnic pro potřeby DPP vyhýbáme se vojenským silnicím, určeným k jiným účelům.

Zvládnout celkový objem přepravy v DPP, stanovený pro určitou trať v co nejkratší době, předpokládá zkracovat koloběhy automobilních dopravních prostředků.

Prodloužení koloběhů se nepříznivě projeví v narůstání požadavků na automobilní dopravní prostředky, jejichž počet bude omezený, nebo na snižování celkové kapacity DPP. To však nebude možné vzhledem k plynulému zásobování vojsk a s ohledem na příjezdy dalších zásobovacích transportů.

ORGANIZACE PŘEKLÁDKY A PŘEPRAVY MATERIÁLU V DPP

Ze zásobovacích transportů přicházejí v úvahu pro překládku v DPP všechny druhy přisunovaného materiálu. Jde o materiál různorodý, v různých obalech a v různých váhových celcích, což ovlivní způsob překládky, použití náhradního druhu přepravy, potřebu pracovních sil pro překládku. Podle těchto kritérií je možno přisunovaný materiál rozdělit do těchto skupin:

- a) materiál v celcích o váze maximálně do 100 kg. Tento materiál je možno bez větších obtíží předkládat ručně,
- b) materiál v celcích o váze přes 100 kg netypizovaných rozměrů,
- c) materiál na paletách, v typizovaných kontejnerech,
- d) samohybné zbraně, vozidla a stroje,
- e) zbraně, vozidla, stroje, přívěsy pojezdné na vlastních podvozcích (nesamohybné),
- f) pohonné hmoty, přepravované v železničních nádržkových vosech.

Pro náhradní přepravu materiálu v DPP použijeme převážně silniční dopravu.

Ve zvlášť výhodných podmínkách lze použít i vodní dopravu (na území ČSSR to budou ojedinělé případy).

Při nutnosti překlénout vodní překážky můžeme s výhodou použít lanovou

dráhu, do doby obnovení silničních přechodů i prámovou vodní přepravu.

I když vzdušná doprava v rámci DPP bude zcela výjimečná, můžeme s ní perspektivně počítat. K tomuto účelu jsou z prostředků vzdušné dopravy nejúčinnější vrtulníky. Dojde-li k překládání materiálu do vrtulníků před překážkou, pak naložený materiál bude dopraven až k příjemci (nebude-li nutno materiál znovu překládat na železniční transport).

K dopravě PH (skupina materiálu F) je výhodné použít potrubní dopravu.

Materiál skupiny A-C se nejvýhodněji přepravuje nákladními automobily, automobily s přívěsy, nebo traktory s přívěsy.

Nejvíce přisunového materiálu možno zařadit do skupiny A. Tato skupina se bude týkat všech druhů materiálů.

Při překládání materiálu skupiny A ze železničních vozů na automobilní dopravní prostředky a naopak, možno materiál překládat ručně nebo s použitím mechanizačních prostředků, hlavně prostředků malé mechanizace.

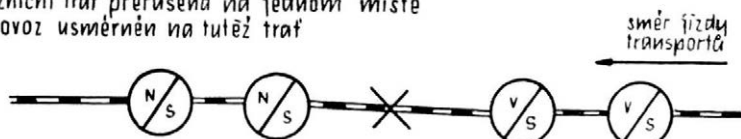
Vhodným mechanizačním prostředkem jsou různé typy dopravníků, zvláště v případech, kdy nelze automobilní dopravní prostředky přistavit až těsně k železničním vozům.

Paletizace a kontejnerizace s odpovídající mechanizací může překládku urychlit

MOŽNÉ VARIANTY ZŘÍZENÍ DPP

PŘÍLOHA 1

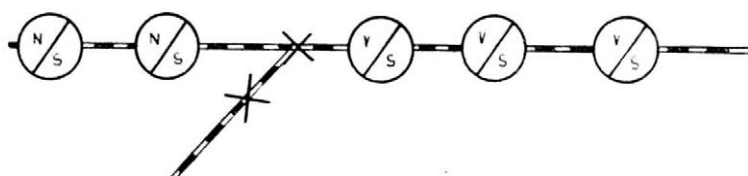
1. Železniční trať přerušena na jednom místě a provoz usměrněn na tutéž trať



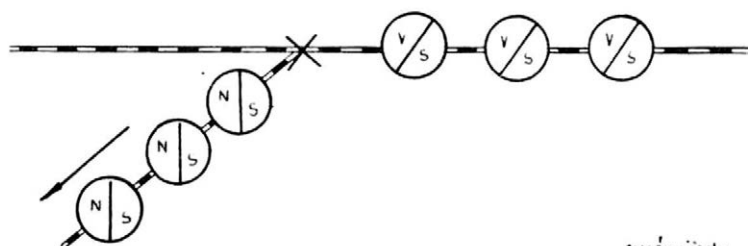
2. Železniční trať přerušena na dvou místech /nakládací stanice nutno volit až za posledním místem přerušeni/



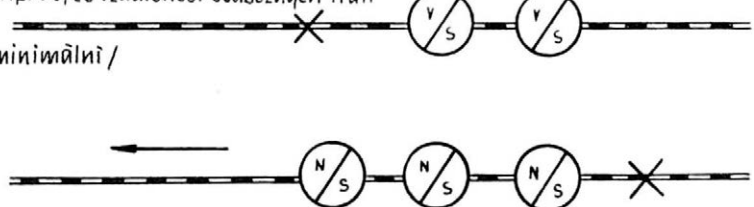
3. Železniční provoz přerušen na hlavní i odklonové trati



4. Železniční provoz v důsledku narušení uzlu usměrněn na odklonovou trať



5. Železniční provoz usměrněn na souběžnou trať /v případě, že vzdálenost souběžných tratí je minimální/



a usnadnit a snížit potřebu pracovníků pro překládací práce.

K překládání materiálu skupiny B je vhodné a u těžších kusů nutné použít různé mechanizační prostředky jako zdvižné vozíky, různé druhy hydraulických ruk a jeřábů. Zpravidla lze použít stejné prostředky pro skupinu materiálu B i C, tj. zdvižné vozíky a ze skupiny jeřábů lze vystačit s autojeřábem únosnosti do 5 t.

Nejsnadnější překládání a přeprava budou u materiálu skupiny D a E. Materiál se nejlépe vykládá a nakládá u stálé, případně prozatímní nebo improvizované rampy (rampový vůz Pxx, rampa ÚNOR, rampa z pražců).

Pro překládku samohybných vozidel (skupina materiálu D) stačí zajistit v DPP jen dostatečný počet řidičů s oprávněním pro kolová a pásová vozidla.

Nesamohybná vozidla, skupina materiálu E, přepravujeme v DPP za vhodnými tažnými vozidly. Ženíjní stroje s pásovým podvozkem, popřípadě další pásová vozidla lze výhodně přepravovat, zvláště při větších vzdálenostech, na podvalnicích.

K náhradní přepravě v DPP můžeme použít traktorové nebo automobilní prostředky civilní, vojenské nebo komibnované.

Použití pouze vojenských automobilních jednotek na území teritoria mimo operační tyl bude přicházet v úvahu jen ve výjimečných případech; nejčastěji použijeme civilní dopravní jednotky, vyčleněné střediskem jednotného řízení kraje, nebo společně civilní a vojenské automobilní dopravní jednotky.

K přepravě v DPP použijeme zpravidla automobilní dopravní jednotky. Traktory s vleky přicházejí v úvahu při nedostatku automobilních dopravních prostředků.

Z hlediska organizace práce, zjednodušení údržby a oprav bude výhodné používat pro přepravu v DPP nejmenší počet různých typů automobilních dopravních prostředků, nejlépe s vyšší únosností. Prodlužuje se sice u nich doba nakládání a vykládání a v souvislosti s tím i doba trvání jednoho koloběhu, ale na druhé straně se snižuje počet dopravních prostředků a současně i počet řidičů, pracovníků na opravu a údržbu, zjednoduší se nároky na organizaci práce a řízení provozu na komunikacích.

Nasazené dopravní prostředky budou opravovat a udržívat organizace, které je dodaly.

Současné složení přisunovaného vojenského materiálu dosud nevytváří podmín-

ky pro použití výkonných mechanizačních prostředků. Situace se zlepšila, bude-li přijata zásada kompletovat spotřební normy materiálu pro různé organické celky přímo ve výrobě.

Pro překládku v DPP přichází v úvahu hlavně ruční práce, překládka pomocí rudlů a dopravníků. Tyto způsoby překládky vyžadují značný počet pracovníků, který musí zabezpečit práci na směny a nepříznivější případ překládky, tj. současně překládání celého transportu (asi 40 železničních vozů) materiálu, který nelze překládat zdvižnými vozíky a jeřáby, nepřetržitě po celých 24 hodin.

Pracovní síly pro překládku na teritoriu zajistíme zpravidla z řad civilního obyvatelstva. Jejich stravování, zdravotnické zabezpečení, popřípadě i dopravu na pracoviště a ubytování zabezpečí civilní orgány.

Je výhodné zajišťovat mechanizační prostředky současně s vycvičenou obsluhou, aby výkonnost byla ihned od nasazení maximální.

Pohonné hmoty (skupina materiálu F) přepravujeme po železnici převážně v nádržkových vozech (cisternách). Při narušení železniční sítě je možno k přepravě PH v dočasných překládkových prostorech použít potrubní dopravu nebo silniční dopravu.

Potrubní doprava PH má vzhledem k silniční dopravě a k použití na území teritoria řadu zvláštností, které ovlivňují její použití v DPP.

Výhoda potrubní dopravy PH vynikne až při delším provozu potrubní linky. Z toho důvodu není účelné používat ji pro činnost DPP na 2—3 dny. Je-li činnost DPP plánována na delší časové období, stane se potrubní doprava PH základním druhem dopravy.

V současné době je možno počítat s potrubím PMT 100 o průměru 100 mm a denní výkonosti jedné linky 600-700 m³. Pro jednotlivé potrubní linky se určí druh přepravovaných PH. Častá změna přepravovaného druhu v jednotlivých linkách není hospodárná a je i časově náročná. Je proto účelnější zabezpečit rovnoměrný přísun PH podle druhů k čerpání.

Potrubní rota v rámci potrubního proudu je schopna postavit a udržívat v provozu 50 km potrubní linky. Za 16 hodin postaví a dá do provozu 15 km potrubní linky (od zahájení stavby na místě až po naplnění linky).

K dalšímu zvýhodnění potrubní dopravy by prospělo používat potrubí o průmě-

ru 150 mm s denním výkonem 1400—1500 m³. Uvažuje se o výrobě pružného potrubí, které by urychlilo stavbu potrubních linek.

Silniční doprava pohonných hmot v DPP má mnoho způsobů. Všechny se vyznačují možností rychlého nasazení a snadného manévru. Vyžadují však speciální vozidla, nebo normální nákladní automobily a náhradní obaly na PH.

Silniční doprava pro přepravu PH klade značné nároky (hlavně při použití civilních prostředků) na organizaci práce v DPP. Při použití civilních automobilních dopravních prostředků s náhradními obaly na PH je třeba velký počet různých speciálních skupin osob (řidiči automobilů, stavba a obsluha přečerpávacích stanic, obnova a údržba silnic, řízení provozu na komunikacích, ochrana a obrana přečerpávacích stanic, důležitých objektů na komunikacích, automobilních proudů, opravy vozidel apod.).

Silniční doprava PH v DPP bude výhodná pro krátkodobou činnost DPP, v době stavby potrubních linek a k zesílení potrubní linky nebo jiného druhu dopravy PH.

Způsoby přepravy pohonných hmot silniční dopravou:

a) Nejvýhodnější způsob je přeprava železničních vozů na podvalnicích (typu CULLEMEYER), při níž odpadá veškerá manipulace s PH. Vyžaduje však vhodné silnice, dostatečně únosné s maximálním stoupáním 12 %. Nakládací místo (ze železnice na podvalník a naopak) lze poměrně rychle upravit. Tento způsob přepravy je v zahraničí značně rozšířen a používá se i na některých našich žel. stanicích.

b) Další výhodný způsob přepravy PH je použití jednoúčelových automobilních

cisteren, které mají vlastní čerpadla, takže nepotřebují zřizovat žádné přečerpávací stanice. Vlastním čerpadlem mohou naplnit a vyprázdnit cisternový přívěs. Jejich nasazení je rychlé.

c) Méně výhodný způsob je přečerpávání PH do baněk o obsahu 20 l nebo do sudů s obsahem 200 l a další přeprava PH v těchto obalech. Při větším množství PH nelze tohoto způsobu použít pro zdoluhavé přečerpávání, nakládku, vykládku a hlavně pro velký počet obalů. K přečerpávání nutno zřídít přečerpávací stanice. Při tomto způsobu přepravy PH podstatně narůstá doba k přeložení jednoho transportu s PH, poněvadž se prodlužuje doba jednoho koloběhu.

d) Automobilní dopravní prostředky, vybavené různými náhradními obaly na PH. K tomu používáme běžné nákladní automobily, přívěsy a traktory s přívěsy. Pro přepravu PH se na korbu vozidla nebo přívěsu umístí různý obal na PH jako:

- náhradní cisterny o obsahu 3 m³, 5 m³, 7 m³ nebo 10 m³,
- ocelové nádrže N 10 o obsahu 10 m³,
- pružné vaky V3, V5 a V10 o obsahu 3 m³, 5 m³, 10 m³,
- sudy o obsahu 1,4 m³.

Příklad:

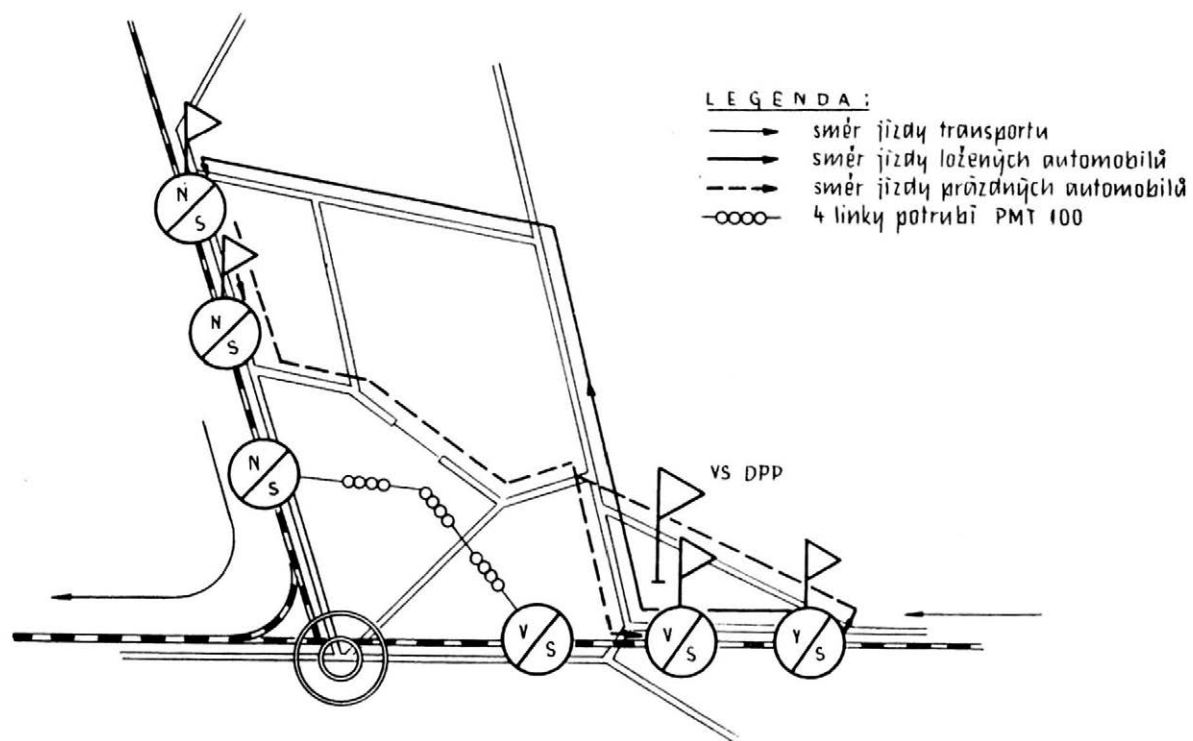
Výpočet potřeby pracovních sil a prostředků pro dočasný překládkový prostor k zabezpečení denního přísunu po železnici ve výši 2000 t PH (3—4 vlaky) a 4000 t ostatního materiálu. Situace na železnicích a silnicích je znázorněna na schématu DPP v příloze 2.

K zabezpečení přepravy PH v DPP postačí 4 linky potrubí PMT 100. Jejich denní výkonnost je 2400—2800 m³, tj. asi 1900—2300 t. Potrubní linky jsou postaveny mezi nejbližšími železničními stani-

Tabulka 1

Činnost	Délka koloběhu km			
	40	60	80	100
Pobyt na nakl. a vykl. stanici (min)	90	90	90	90
Jízda v ložném a prázdném směru (min)	80	120	160	200
Doba trvání jednoho koloběhu (min)	170	210	250	290
Počet koloběhů/den (20 hodin)	7	5,7	4,8	4,1
1 aut. cist. s přív. denně přepraví m ³	70	57	48	41
Denní potřeba vozidel (s 10% zál.)	38	47	55	65

SCHEMA DOČASNĚHO PŘEKLÁDKOVĚHO PROSTORU



Tabulka 2

Činnost	Automobil nosnosti		
	3 t	5 t	10 t
Pobyt v nakl. a vykl. stanici (minut)	90	110	170
Jízda v lož. a prázdném směru (min.)	190	190	190
Doba trvání 1 koloběhu (min)	280	300	360
Počet koloběhů/den (20 h)	4,3	4	3,3
1 automobil denně přepraví t	12,9	16	23,1
Pro denní přísun 4000 t je potřeba aut (10 % zál.)	341	275	190
Potř. aut. rot (po 40 NA)	9	7	5

cemi. Délka jedné potrubní linky je 12 km. K přečerpávání PH je vyčleněna 1 vykládací a 1 nakládací stanice.

Nebude-li k dispozici potrubní doprava, je možno použít např. automobilní cisterny s přívěsy o obsahu 7 m³ + 3 m³ tj. 10 m³. Tabulka 1 udává potřebu těchto prostředků pro přísun 2000 t PH, tj. v průměru 2400 m³ PH při různých délkách jednoho koloběhu.

Vzdálenější železniční stanice slouží k překládce ostatního materiálu. Pro přepravu požadovaného množství 4000 t denního přísunu materiálu je zapotřebí 8 transportů. Za předpokladu současného vykládání a nakládání celého transportu lze denně na jedné železniční stanici přeložit 4 transporty, proto pro DPP v našem případě postačí k překládce materiálu (mimo PH) dvě vykládací a dvě nakládací stanice.

Pro silniční dopravu jsou určeny silnice převážně III. třídy, které vzhledem k šířce vozovky neumožňují na většině délky dvousměrný provoz. Pro jízdu prázdných vozidel je v krátkém úseku využita udržovaná cesta, která by nebyla vhodná pro jízdu ložených vozidel.

Překládka materiálu je určena rovnoměrně mezi železničními stanicemi. Průměrná délka celého koloběhu vozidel je 95 km.

Pro překládku materiálu v DPP je použito civilního obyvatelstva a rudlu. V jednom železničním voze překládá materiál 6 pracovníků se 3 rudly. Výkonnost jednoho pracovníka je 1 t/h. K překládce objemných a těžkých zásilek je na každé vykládací (nakládací) stanici 1 zdvižný vozík a 1 autojeřáb.

Průměrná obložnost nákladních automobilů o únosnosti 3 t je 3 t, únosnosti 5 t je 4 t a únosnosti 10 t je 7 t.

V tabulce 2 je hrubý výpočet potřeby automobilních dopravních prostředků pro daný DPP. Počítáme s průměrnou rychlostí aut. doprav. prostředků 30 km/h. V pobytu vozidel na každé stanici započteno 15 min. na příjezd a odjezd k nakládacímu (vykládacímu) místu.

Podrobný výpočet automobilních prostředků uvedeme v denních plánech činnosti DPP podle složení transportů a s ohledem na nepravidelnosti jejich dojezdů.

Pro současné vykládání celého transportu (průměrně 40 železničních vozů) na jednu směnu je třeba v jedné vykládací (nakládací) stanici 240 pracovníků.

Překládka materiálu je nutno zabezpečit ve dvou směnách (po 120 hodinách), proto celková potřeba ve 4 vykládacích (nakládacích) stanicích bude: 240 × 2 × 4 = 1920 pracovníků (jen pro překládku 4000 t materiálu).

Pro práci v zamořených prostorech počítáme se zkrácením pracovních směn, z čehož vyplynou větší požadavky na potřebu pracovních sil.

K ulehčení ruční práce je nutno mít v každé nakládací (vykládací) stanici 120 rudlů. V daném případě to vyžaduje zabezpečit pro celý DPP 480 rudlů.

Průměrné zdržení transportů překládkou v DPP zjistíme, odečteme-li původní dobu jízdy transportu po železnici mezi vykládací a nakládací stanicí v DPP od celkové doby pobytu transportu v DPP (za předpokladu, že přeprava po železnici pro-

bíhá i nadále po původním železničním směru).

Doba pobytu transportu v DPP se skládá z:

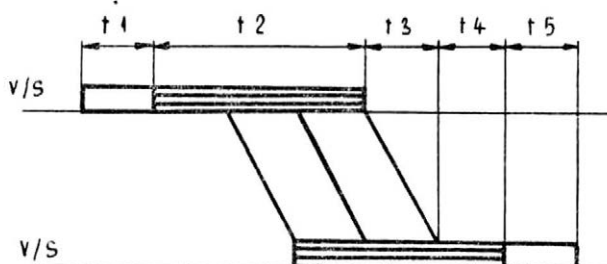
- t_1 doby přípravy transportu k překládání,
- t_2 celkové doby překládání materiálu na dopravní prostředky náhradní dopravy,
- t_3 doby jízdy posledního proudu dopravních prostředků do nakládací stanice,
- t_4 doby překládání materiálu z posledního proudu,
- t_5 doby přípravy transportu k odjezdu.

V našem případě je přibližná doba celkového pobytu transportu s ostatním materiálem v DPP: $t = t_1 + t_2 + t_3 + t_4 + t_5 = 1 + 3 + 2 + 1 + 1 = 8$ hod.

Přibližná doba celkového pobytu transportu s PH v dočasném překládkovém prostoru při přísunu 4 transportů denně a při přečerpávání potrubím:

- příprava transportu k čerpání — $1\frac{1}{2}$ hod.,
- přečerpávání pohonných hmot (současně všemi linkami) — 5 až 6 hodin,
- příprava transportu k odjezdu — 1 hod.

Celkem pobyt transportu s pohonnými hmotami $7\frac{1}{2}$ — $8\frac{1}{2}$ hod.



Grafické znázornění celkové doby pobytu transportu v DPP

ORGANIZACE, PLÁNOVÁNÍ A ŘÍZENÍ ČINNOSTI DPP

Plynulost a efektivnost práce DPP závisí na:

- vhodnou organizační strukturou řídicích orgánů v DPP,
- výkonnými orgány vojenské dopravy,
- součinností KSVD s orgány železnice, komisí obrany kraje, krajského národního výboru a krajské správy ministerstva vnitra.

Vzhledem k rozsáhlým úkolům, které souvisejí se zřízením DPP, předpokládáme zahájení činnosti DPP přibližně za 24 hodin (i více) po přerušení železničního provozu.

Dočasný překládkový prostor může mít tuto organizaci:

- dopravní jednotka,

- pracovní jednotka,
- jednotka pro obnovu a údržbu silnic,
- jednotka ochrany,
- jednotka pro regulaci provozu,
- spojovací jednotka,
- radiální a chemický průzkum.

Organizační struktura orgánů, zabezpečujících činnost DPP, nebude stálá, ale bude závislá na charakteru dočasných překládkových prostorů a na celkovém objemu přísunu. Rovněž složení sil a prostředků bude odlišné na území teritoria a v operačním týlu.

K operativnímu řízení práce vykládacích a nakládacích stanic DPP zřizujeme vojenskou správu vykládacích (nakládacích) stanic.

PLÁNOVÁNÍ A ŘÍZENÍ ČINNOSTI V DPP

Aby časové ztráty v důsledku překládání materiálu ze železnice na jiný náhradní druh dopravy byly co nejmenší, musí být činnost DPP plánována a operativně řízena. Za tím účelem zpracovává

vojenská správa DPP plán činnosti, který vychází z

- perspektivního a upřesněného plánu příjezdu zásobovacích transportů,

- stanoveného pořadí překládky různých druhů materiálu,
- vykládací a nakládací kapacity DPP,
- pohotovostního stavu pracovních sil a náhradních dopravních prostředků,
- předpokládané technologie práce.

Perspektivní plán příjezdu transportů podle pořadí překládky (není-li možno vykládat a nakládat transporty s různým druhem materiálů souběžně) stanoví nadřízený orgán vojenské dopravy.

Technologie práce v DPP bude ovlivněna i strukturou automobilních dopravních prostředků, které budou mít různé technické parametry.

To vše bude vyžadovat úzkou součinnost mezi zúčastněnými složkami a bude klást vysoké nároky na organizační a řídicí práci orgánů vojenské dopravy.

Při organizaci práce v DPP musí orgány vojenské dopravy vycházet z těchto zásad:

- zabezpečit vykládku a nakládku ucelených transportů tak, aby se nezměnilo složení transportů vlivem překládky,

s ohledem na druh a množství uloženého materiálu,

- zabezpečit, aby se nezměnila čísla transportů vlivem překládky,

— dbát na to, aby přistavované prázdné soupravy odpovídaly svým složením (podle jednotlivých vozových řad a obloženosti) transportům přijíždějícím do vykládacích stanic,

— zabezpečit, aby přepravní doklady včetně soupisek materiálu v jednotlivých železničních vozech byly řádně předány v nakládacích stanicích (přepravní doklady musí přebírat řidič současně s nákladem).

Dodržení těchto zásad je důležité z hlediska činnosti orgánů vojenské dopravy a zvláště pak materiálních hospodářů při příjezdu transportu do vstupních stanic zásobovacích základů.

K zamezení nežádoucí komplikace je nutno pro manipulaci s jedním transportem vyčlenit jednu vykládací a jako protějšek jednu nakládací stanici. To však neznamená, že není možno vykládat za výhodných podmínek současně několik transportů na jedné vykládací stanici.

Závěr

Ke zřízení DPP dojde až po vyčerpání všech možností, sloužících k udržení nebo obnovení železniční dopravy.

Bude-li možno zabezpečit požadovanou výkonnost železniční sítě do 1 až 3 dnů, DPP pravděpodobně zřizovat nebudeme.

K zabezpečení náhradní dopravy v DPP nejlépe vyhovuje zorganizovaná pohotová jednotka s vlastním všestranným zabezpečením. Tyto požadavky splňuje vojenská jednotka.

Pro možné způsoby přepravy PH v dočasném překládkovém prostoru není v současné době v NH dostatek prostředků. V případě potřeby je proto nutno pro přepravu PH počítat s nasazením voj. prostředků.

Značný vliv na usnadnění a urychlení překládky materiálu u DPP a na potřebu pracovníků pro překládku má stupeň zkompletizování materiálu pro přepravu ve větších celcích a použití vhodných mechanizačních prostředků.

Cvičení teritoriálních orgánů

Podplukovník inž. František Pelech, podplukovník Ladislav Kysil

V poslední době se rozvinula široká diskuse k otázkám organizace velení a řízení vojenských a civilních, správních a hospodářských složek na teritoriu za mimořádných opatření a války. Některé ná-

zory na řešení tohoto problému byly uveřejněny ve VM č. 2/1965.

V diskusních příspěvcích je věnována značná pozornost i otázkám dopravního zabezpečení. Je to pochopitelné, neboť na