

- 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

kvalitě organizace, připravenosti a operativnosti dopravního systému na teritoriu bude ve značné míře záviset nejen úspěch vojenských operací, ale i nerušený provoz rozhodujících odvětví národního hospodářství a zabezpečení základních potřeb obyvatelstva.

Rozsah úkolů dopravního zabezpečení vyžaduje organizovat a řídit tuto činnost komplexně systémem jednotného řízení vojenské dopravy. Tato koncepce organizace dopravního systému realizovaná u nás na základě usnesení vojenské Komise obrany ÚV KSČ je správná, opatření připravovaná na úseku součinnosti s civilními resorty reálná, pokud budou důsledně prováděna všemi zúčastněnými orgány jak vojenské, tak i civilní správy. To dokazují i naše poznatky ze součinnosti cvičení teritoriálních orgánů na úrovni okresu.

Plukovník Raban a plukovník Tichý v článku „Velení a řízení na teritoriu“ podrobně rozebírají současný stav roztržitosti a navrhuji vytvořit Krajské vojenské velitelství, v jehož podřízenosti by byly zahrnuty všechny vojenské složky, které plní na teritoriu důležité úkoly pro potřeby ozbrojených sil za mimořádných opatření a války. Zdůvodňují vytvořit jediného vojenského velitele teritoria, který by rozhodoval o této činnosti a byl jediným zástupcem vojenských složek ve styku s civilními organizacemi.

Nechceme polemizovat o tom, zda je účelné vytvářet na území kraje vojenského velitele teritoria a které složky do jeho podřízenosti začlenit. Domníváme se však, že vzhledem k složitosti otázek dopravního zabezpečení a nutnosti řešit vojenské dopravní problémy komplexně s potřebami dopravního zabezpečení chodu národního hospodářství a potřeb obyvatelstva, by začlenění vojenské dopravy do tohoto orgánu velení na teritoriu nebylo správné. Z hlediska vojenské dopravy (máme na mysli jednotné řízení vojenské dopravy, tj. železniční, vodní i silniční, včetně operačních i zásobovacích přesunů a přeprav) považujeme za nutný systém řízení MNO-HT/SVD — KSVD bez mezistupně — KVV.

Vytvořený systém dispečerských stanovišť plně zabezpečuje potřebnou operativnost a rychlost v řízení vojenských přeprav.

Zapojení vojenské dopravy do jednotného systému vojenského velení kraje by rozhodně zbrzdilo pružnost a rychlost plnění úkolů dopravního zabezpečení.

Tato činnost je v úzké souvislosti s prací řídicích orgánů civilní dopravy a nelze ji proto přirovnávat se systémem velení bojovým jednotkám.

Poněkud jasná situace nastává zřízením vojenských okruhů. Příčiny, které vedly k jejich vytvoření, v dostatečné míře neznáme. Pokud však tato organizace vojenského velení teritoria předchází vytvoření hospodářsko-správních územních celků civilní správy, umožní tento organizační systém přenést řízení vojenské dopravy na teritoriu z MNO-HT/SVD na oddělení vojenské dopravy vojenských okruhů za předpokladu, že budou obsazeny kvalifikovanými pracovníky. Na tomto stupni jsou už reálné podmínky pro jednotný systém velení a řízení na teritoriu. Na stupni kraje a okresu by to rozhodně očekávaný výsledek přinést nemohlo.

V rámci okruhu by však bylo účelnější, aby oddělení vojenské dopravy bylo samostatným oddělením velitelství okruhu (nebo štábu) nikoli jako dosud začleněno v rámci týlu.

Tyto otázky bude třeba zvážit a na základě nových plánovacích metod ověřit účelnost jednotlivých řešení a nejvýhodnější z nich přijmout jako organizační opatření.

Má-li být veškerá činnost na teritoriu zaměřena na podporu a zabezpečení bojujících vojsk, bude nezbytnou podmínkou koordinační činnost orgánu, který plně odpovídá za obranu a hospodářský život. Takovými orgány jsou Komise obrany kraje, okresu po linii územně správní, vojenská teritoriální velení na stupni vojenských okruhů (obvod několika krajů). Specifické postavení v systému organizace, řízení a zabezpečení zaujímá doprava, a to zejména nejdůležitější její druhy — silniční a železniční.

Organizace a řízení těchto dvou rozhodujících druhů dopravy je navzájem odlišná nejen co do velikosti obvodu, řízeného příslušným orgánem, ale i co do systému vlastního řízení. Silniční doprava je řízena na stupních okres—kraj—MD a železniční na stupni provozní oddíl — Správa dráhy — MD. Vojenská doprava železniční, silniční a v oblastech se splavnými řekami i vodní je řízena orgány vojenské dopravy na stupni KSVD—MNO, přičemž obvod působnosti KSVD pro řízení silniční dopravy je shodný s územním obvodem kraje a pro řízení železniční dopravy s obvodem působnosti jednoho nebo dvou provozních oddílů. Obvody

provozních oddílů a Správ drah nejsou s územními obvody okresů a krajů shodné. Již tato skutečnost podtrhuje náročnost na organizaci a řízení vojenské dopravy a na její zabezpečení v podmínkách používání jaderných zbraní nepřítel.



S cílem seznámit se s problematikou řízení na stupni okresu a získat poznatky pro další práci jsme se podíleli na přípravě, organizaci a provedení součinnostiho cvičení v jednom okrese.

Cvičení organizovala KO KV KSČ. V souladu se zámyslem cvičení jsme si stanovili tyto cíle:

- ověřit si realnost zpracovaných „plánů činnosti“ vedoucích orgánů okresních složek a činnost některých jim podřízených jednotek k zabezpečení úkolů vojenské dopravy, zejména v předmobilizačním období a za mobilizace;

- získat přehled o způsobu zajišťování dopravních potřeb na úrovni okresu, kde KSVD nemá svůj orgán;

- ověřit si zásady součinnosti podřízených jednotek KSVD, dislokovaných na území okresu s orgány a silničními pořádkovými hlídkami VB při řízení vojenských přesunů a přeprav na VAS.

Již při přípravě cvičení jsme se dohodli s příslušnými krajskými orgány o tom, že většinu učebních cílů budeme cvičit prakticky, a to tak, abychom v rámci cvičení tam, kde to bude možné, splnili současně hospodářský úkol nebo úkol, který se plánuje popřípadě až za mimořádných opatření, ale jehož splnění bude sloužit i mírovým potřebám. Vypracovali jsme proto zvláštní cvičnou dokumentaci odpovídající hlavním zásadami práci za mimořádných opatření a podle ní jsme celé cvičení realizovali.

Průběh cvičení byl v podstatě shodný s plánem. KSVD měla své pozorovatele a rozhodčí orgány u jednotlivých složek (ONV — OD a OO — VB) a v ředitelství cvičení. Všechny požadavky na zabezpečení silniční dopravy byly okresu předávány cestou příslušných krajských složek zastoupených v ŘC.

Průběh cvičení ukázal, že zajištění nepřetržitosti a plynulosti dopravy je důležité nejen z hlediska potřeb ozbrojených sil, ale i z hlediska potřeb plynulého cho-

Z organizace je patrné, že orgány vojenské dopravy nemají na stupni okresu své orgány, s čímž musí KSVD ve svých plánech činnosti počítat a zajišťovat úkoly vojenské dopravy na území okresů prostřednictvím krajských orgánů.

du a rychlé obnovy narušeného hospodářského života. Domnívám se, že si většina okresních funkcionářů uvědomila, že řízení a zajišťování dopravy je třeba ponechat těm orgánům, jimž přísluší odpovědnost a tím také i patřičná pravomoc.

Cvičení ukázalo, že již v míru je třeba věnovat více pozornosti otázce přípravy jednotného řízení silniční dopravy za mimořádných opatření na úrovni okresu. Především musí být zajištěno, aby nejen funkcionáři předurčení do řídicích funkcí střediska jednotného řízení byli dokonale seznámeni se směrnicemi jednotného řízení, ale aby také vedoucí jednotlivých odborů ONV, štábu CO a funkcionáři KO OV KSČ v potřebném rozsahu znali zásady řízení dopravy v okrese a mohli tak i svými opatřeními napomáhat při zajišťování všech dopravních potřeb okresu.

Pro orgány vojenské dopravy z toho vyplynula nutnost, aby zejména v těch okresech, kde bude silná hustota vojenských silničních přeprav a přesunů, prostřednictvím svých orgánů dočasné nebo trvale dislokovaných na území daného okresu uplatňovala KSVD požadavky k zabezpečení vojenské dopravy u odpovědných funkcionářů okresu (KO OV KSČ, OD-ONV, OO-VB), zvláště pak za situace, kdy spojení mezi krajskými a okresními orgány bude narušeno. Cvičení totiž potvrdilo, že sil a prostředků k zabezpečení dopravních potřeb okresu nebude nikdy dost a že zejména v podmínkách používání ZHN bude rozhodování o jejich nasazení vyžadovat dokonalou znalost situace, aby nebylo v rozporu s vyššími zájmy než v rámci okresu. Orgán vojenské dopravy zde musí sehrát rozhodující úlohu v tom, aby v žádném případě nebyly zájmy vojenské dopravy odsunuty na druhořadé místo. Na druhé straně může vhodnými opatřeními pomoci řešit úkoly civilní dopravy okresu.

V souvislosti s řízením provozu jednotkami VB na stupni okresu je účelné, aby skupina VAS štábu KS MV byla celá

nebo z větší části dislokována na pracovišti KSVD a přímo odtud podle požadavků KSVD řídila podřízené jednotky zabezpečující provoz na VAS v jednotlivých okresech. Vzájemná součinnost jednotek VB, vojenských silničních pořádkových jednotek a orgánů KSVD dislokovaných v okrese je nezbytná.

Cvičení potvrdilo, že je třeba věnovat náležitou péči přípravě a výcviku jednotek vytvářených na stupni OSS (okresních silničních správ) i když tyto jednotky budou plnit za mimořádných opatření úkoly v podstatě shodné s úkoly, které tvoří náplň jejich mírové činnosti. Cvičení jsou nutná proto, že jsou do jednotek zařazeni pracovníci z různých pracovišť a že k plnění úkolů za mimořádných opatření bude třeba plně využít nejen jejich řemeslnické zručnosti, ale že si musí navyknout pracovat v nově vytvořeném pracovním kolektivu pod vedením jiného vedoucího za ztížených pracovních podmínek, zkrátka aby bylo zabezpečeno žádoucí pracovní tempo a sebranost těchto jednotek. Dále je třeba procvičovat je v používání IPCHO při práci, způsob řízení jednotky ředitelem OSS, spojení apod.

Potvrdilo se dále, že k zabezpečení řídicí a koordinující činnosti komise obrany kraje i okresu je nezbytné zvát na zasedání komise vedoucí funkcionáře těch odborných složek, které v komisi nemají dosud přímé zastoupení, aby mohli členům komise vysvětlit a zdůvodnit návrhy a požadavky předkládané komisi cestou příslušného člena komise.

Za předpokladu dobrého a nepřetržitého spojení krajských řídicích orgánů s okresními orgány není nutné, aby KSVD měla na okrese svého stálého zástupce, který by mohl plnit pouze úlohu styčného orgánu. Mohou však vzniknout situace a patrně se jim v průběhu války nevyhne, kdy si náčelník KSVD za účelem operativnějšího zajišťování a včasného plnění požadavků vojenské silniční dopravy vyšle nebo pověří někoho ze svých orgánů dislokovaných v okrese, aby po určité dobu zajistil přímý styk s okresními orgány, především komisí obrany. Tento orgán KSVD bude jako odborník zdůvodňovat požadavky KSVD a navrhnout způsob zajištění úkolů v podmínkách, kdy spojení

okresních a krajských orgánů bude narušeno.

Setkáváme se stále ještě s poměrně obsáhlou, někdy zbytečně několikanásobnou dokumentací řídicích složek. Rozsáhlá dokumentace se stává nejen nepřehlednou, ale i zbytečnou a navíc je nebezpečí možnosti ztráty a prozrazení. Je třeba dosáhnout toho, aby na všech stupních řízení byla dokumentace pokud možno co do jejího obsahu nejmenší, objemově však co největší.

Funkcionáři odpovědní za přípravu jednotek pro úkoly za mimořádných opatření často tvrdí, že je obtížné s jednotkami cvičit. Za jeden z hlavních důvodů uvádějí, že cvičení je obvykle mimo pracovní dobu zaměstnanců a je obtížné přesvědčit je o nutnosti cvičení. Součinnostní cvičení, které proběhlo v sobotu a v neděli a do něhož bylo vedle řídicích složek zařazeno několik stovek zaměstnanců závodů, nás přesvědčilo o tom, že pracující chápou správně požadavky obranyschopnosti naší vlasti, jestliže jsou seznámeni s účelem cvičení, jestliže se cvičení řádně organizačně a materiálně připraví a zajistí a zejména, umožní-li se jim, aby si sami mohli prověřit své schopnosti a znalosti na konkrétních úkolech. Během cvičení lze potom vyslechnout názory a požadavky na zajištění podobného cvičení, na kterém by si ověřili, zda přijatá opatření k odstranění zjištěných nedostatků jsou správná. Jen bezúčelná cvičení, která nic nového nepřinášejí, odrazují řadové pracovníky a vzbuzují u nich odpor k podobným akcím. Mezi cvičícími byla i řada žen-matek, které splnily své úkoly stejně dobře jako muži. Často narážíme na to, jak uhradit vzniklé náklady. Při dobré přípravě to nejsou náklady veliké a jsou vždy několikanásobně uhrazeny dosaženými výsledky.

Za velký klad cvičení považujeme především důsledný rozbor jeho výsledků ŘC s hlavními funkcionáři okresu, kteří se cvičení zúčastnili jako cvičící. Byly projednány návrhy na opatření, které úkoly a která organizační složka a do jaké lhůty má splnit.

Tyto závěry cvičení byly přijaty jako usnesení komise obrany KV KSČ.