

K využití

kontejnerů

v armádě

Upraveno z tisku NDR.

Součástí probíhající vědeckotechnické revoluce je i vývoj dopravního systému s využitím kontejnerů.

Na dopravu zásob s využitím kontejnerů jsou zatím různé názory. V článku však nepůjde v zásadě o to, hledat důvody, proč by dopravní systém s využitím kontejnerů k vojenským účelům neměl být zaveden, ale spíše o střídavé zhodnocení jeho výhod i nevýhod, především v tom smyslu, jak výhody plně využít a nevýhody co nejvíce omezit.

Není také nutné polemizovat o užitečnosti zásobníků a kontejnerů, stejně jako i palet o celkové tonáži 5 t při skladování a dopravě. Jejich přednosti a výhody oproti dosud běžnému skladování a dopravě jednotlivých kusů se plně potvrdily při mnoha cvičeních i v národním hospodářství. Spíše půjde o zhodnocení těchto velkokapacitních kontejnerů, které — jak doporučila mezinárodní organizace o standardizaci — budou mít rozměry podle tab. 1.

Výhody velkokapacitních kontejnerů

Všimněme si nejdříve výhod těchto kontejnerů pro vojenské účely. Především mohou sloužit jako skladovací nebo dopravní nádoby. Tím, že je bude možné dobře skládat a použít při všech druzích dopravy, bude možné vytvořit uzavřený dopravní řetěz od výrobního závodu až do divizních skladů. Výrobní produkty mohou být dokonce přitom u výrobce shromážděny a materiál může být uskladněn v kontejnerech v divizním skladu. To je podstatná výhoda, poněvadž tím se zabrání dalekosáhlému poškození a ztrátám a ušetří se obalový materiál.

Nelze podceňovat výbornou ochranu, kterou skýtají kontejnery materiálem prostředkům proti zamoření a otrávení. Hodí se proto — pokryty zemí — i jako ochranné stavby pro osoby i materiál.

Využití kontejnerů podstatně zkracuje čas a snižuje potřebu sil a prostředků k překládání materiálu z jednoho druhu dopravních prostředků na jiný. Tím se také samozřejmě redukuje prostoje dopravních prostředků na překládacích místech a také pravděpodobnost, že mohou být zjištěny a zničeny (překládací místa jsou totiž výhodné cíle pro úderů nepřítelů), bude menší. Kromě toho se snižuje doba koloběhu dopravních prostředků a tím také jejich požadovaný počet.

Chladicí kontejnery umožňují dopravovat potraviny bez přerušení chladicího procesu.

Využitím mechanizace při překládání kontejnerů z jednoho druhu dopravních

Tabulka 1

Druh	Hrubá váha (t)	Vlastní váha (t)	Ložný prostor (m ²)	Vnější rozměry (mm)			Vnitřní rozměry (mm)		
				délka	šířka	výška	délka	šířka	výška
10	10	1,3	14	2990	2435	2435	2825	2315	2180
20	20	2,05	30	6055	2435	2435	5890	2315	2180
30	30	—	48,7	9125	2435	2435	—	—	—
40	40	—	63	12 190	2435	2435	12 062	2349	2235

prostředků na jiný a tím, že kontejnery mohou být využity jako skladovací prostor, bude možné snížit početní stav obsluhujících jednotek.

Poněvadž materiál je v kontejnerech lépe zajištěn než ve stanech na otevřených skladovacích plochách, snižuje se také potřeba zajišťovacích jednotek týlu.

Nevýhody kontejnerů

Ušetření obalových materiálů, které jsem uvedl mezi výhodami v předcházející části, dá se uskutečnit jen částečně, poněvadž k dopravě až ke spotřebiteli (osádkám tanků, obsluhám děl apod.) jsou obaly nutné. Uzavřený dopravní řetěz je totiž možný jen z výrobního závodu do divizních skladů, ale ne až ke spotřebiteli.

Přeprava kontejnerů po železnici vyžaduje plošinové vagóny nebo speciální cisternové vagóny. A právě těchto vagónů je nejvíce třeba při přepravě kolových a pásových vozidel po železnici.

Ve vývoji dopravního systému s využitím kontejnerů vede tato skutečnost k vytváření uzlových bodů, což na druhé straně nepříznivě ovlivňuje vojenské využití železnic v době války. Všechna zřízení a plánovaná kontejnerová centra, právě tak jako kontejnerová nádraží jsou z ekonomických důvodů převážně v místech, která již svým charakterem, tj. jako průmyslová, administrativní, vojenská a dopravní centra budou pravděpodobně cílem nepřátelských útoků.

Překládání kontejnerů z železnice k další dopravě nákladními auty vede podle dosavadních zkušeností k tomu, že méně frekventované vedlejší tratě, přípojky, vlečky (mezi nimi i vojenské) ztrácejí na svém významu a mnohdy dochází postupem času i k jejich zrušení. Traťová síť se tak zúžuje na několik hlavních magistrál, na nichž bude k dispozici jen málo nádraží s vykládacím (překládacím) zařízením. A právě tato skutečnost silně omezuje vojenské využití kontejnerů, protože v příští možné válce nemůže přece armáda upustit na delší dobu od železni-

ce, poněvadž železniční přeprava — jako jediný druh pozemní dopravy — umožňuje přepravu vojsk a techniky bez předchozích nároků v masovém měřítku.

K překládání kontejnerů na jiný druh dopravních prostředků jsou zapotřebí speciální překládací zařízení, jako např. překládací můstky, jeřáby, mobilní vykládací jeřáby, čelní a boční rampy, zdvihačí vozíky, vozidla s vlastním hydraulickým odstavňým zařízením apod. Jen část z těchto prostředků je však mobilně dosažitelná.

V minulosti byla vybudována celá řada železničních přípojek. Bylo tomu tak z jednoduchého důvodu proto, že překládání materiálu bylo ekonomicky výhodnější než jeho odvoz ze vzdáleného nádraží. Tyto železniční přípojky byly umístovány tak, že materiál mohl být dopravován od výrobců (závodů) přímo ke spotřebitelům (skladům vekoobchodních společností). Tento systém byl výhodný i pro armádu, poněvadž s využitím železničních přípojek bylo možné dopravovat materiál ze závodů (skladů) až do armádních skladů. Kontejnery, při jejich dopravě po těchto železničních přípojkách, nehrály by ovšem žádnou jinou úlohu než jako přijíždějící železniční vagóny. Budou-li však kontejnery v budoucnu odváženy a přiváženy nákladními auty, pak železniční přípojky budou využívány jen k dopravě hromadného materiálu (např. uhlí, stavební hmoty apod.) a ne zboží, k jehož přepravě je právě výhodné použít kontejnery. A to je ekonomicky sotva únosné.

Dopravní systém s využitím kontejnerů ovlivňuje mnoho faktorů. Nejde tedy jen o zjištění, který materiál je schopný přepravy kontejnery, ale kolik jej z ekonomických a především vojenských důvodů dnes a v nejbližší budoucnosti můžeme tímto způsobem přepravovat. Pak můžeme samozřejmě sledovat trend kontejnerizace.

Jak dál ve vývoji kontejnerů?

Poněvadž kontejnerový systém je nutný, musí jeho zavedení do armády přispět v každém případě ke zvýšení obranyschop-

nosti. Aby jej bylo možné realizovat, je nutné

1. Kontejnery a přepravní prostředky na železnici i na vodě vyvíjet tak, aby mohly být všestranně využity. To předpokládá:

— kontejner musí zaručovat plné nahrazení karosérií motorových vozidel, případně vagónů a přitom musí mít ještě určité výhody např. hermetické uzavření, bezprašnost, schopnost překládání apod.;

— cisternové vagóny by měly být upraveny tak, aby mohly sloužit i jako plošinové vozy při přepravě techniky;

— silniční vozidlo by mělo pozůstat z motorového vozidla a tažného podvozku pro kontejner. Motorový vůz by sloužil současně jako tahač, zatím co tažný podvozek s nepatrnou přídatnou výstrojí by měl umožňovat naložení i jiného nákladu.

2. K překládání kontejnerů (silnice — železnice a naopak) musí být zasazeno více překládacích zařízení. Především je

třeba najít prostředky a způsob, který by umožnil přeložit a odstavit kontejner na libovolném místě. Tím by se nemusel používat jen vertikální způsob překládání (se šroubovým zařízením), ale v první řadě horizontální překládání (s vodicím zařízením a kladkami). Jako příklad může sloužit kombinovaný kontejnerový dopravní systém, který předvedla Jugoslávie na jarním veletrhu v Lipsku v r. 1968.

3. Bylo by účelné, kdyby železnice kromě kontejnerových center a nádraží připustila překládat kontejnery na všech místech, kde to z ekonomického hlediska může být výhodné a potřebné. Kontejnery by bylo pak možné jen přeložit ze železničních vagónů na nákladní motorová vozidla (pomocí navijáků a kladek) nebo odstavit na stacionární rampu, umístěnou vedle kolejí. To by byla jedna z možností, jak plně využít výhody kontejnerů a na druhé straně ekonomicky získat a udržet některé vedlejší tratě i určitý počet nádraží.

СОДЕРЖАНИЕ

Кандидат исторических наук Станислав Замечник	
Чешское освободительное движение и майское восстание	3
Кандидат исторических наук – подполковник Драгомир Смутны	
Чешское освободительное движение на территории Моравии	9
Ленин о советском военном искусстве	14
Кандидат военных наук, доцент – полковник Франтишек Цврчек	
Внезапность	18
Полковник Франтишек Рейман, подполковник Милан Штембера	
Варшавский договор – гарантия нашей безопасности	22

ВОЕННОЕ ИСКУССТВО

Полковник Карел Пезл	
Запасной штаб армии	27
Подполковник Ярослав Йилек	
Проследование в современном бою	37
Кандидат военных наук – полковник Йосиф Мареш	
Противодесантная оборона на территории страны	41
Полковник Ладислав Ячек	
Управление государством во время войны	49
Подполковник Эдуард Когут	
К вопросу автоматизации и механизации управления	54
Майор Богумил Бенеш	
К вопросу эффективности воздушной разведки	57
Кандидат военных наук, доцент – полковник Богумир Олива	
Научная область «Тыловое обеспечение войск» и ее классификация	65

ИНФОРМАЦИИ

Подполковник Йиржи Йогн, Мария Поерова	
Оружейное производство Франции	71
Подполковник Йиржи Билы	
Тактическая авиация США в современной операции	75
Военное использование контейнеров	80

OPRAVA

Ve VOJENSKÉ MYSLI č. 3/1970 na str. 20 došlo k tiskové chybě u jména autora článku „Stratégia, najdôležitejšia zložka politiky“. Redakce žádá čtenáře, aby upravili správné znění na: Podplukovník doc. PhDr. Ján Z v a d a, CSc.



Vydává ministerstvo národní obrany ve Vydavatelství MAGNET, n. p., Praha 1, Vladislavova 26.

Vychází v Redakci vojenských odborných časopisů, šéfredaktor plukovník ing. Branislav RAPOŠ, tel. 2191/2293, zástupce plukovník ing. Jindřich MALINA, tel. 2191/2611.

Administrace Praha 1, Vladislavova 26, tel. 234356—9. Vychází 10× ročně.

Rozesílána podle zvláštního rozdělovníku.

Tiskne Naše vojsko, závod 01 Praha.

Redakce (tel. 2191/2611; 234356—9 1. 380). Plukovník ing. Jindřich Malina (vedoucí redaktor), podplukovník ing. Vladimír Grubner, podplukovník Josef Hekl, Soňa Šimandlová (technická redaktorka).

Redakční rada: plukovník ing. Miloš Brabenec, CSc., podplukovník ing. Miloš Doležal, podplukovník ing. Bohuslav Havlíček, plukovník ing. Antonín Jašek, CSc., generálmajor ing. Pravoslav Kalický, plukovník ing. Jaromír Langer, CSc., podplukovník ing. Jaromír Lank, CSc., plukovník ing. Josef Lázinka, generálmajor doc. ing. Václav Matička, CSc., podplukovník PhDr. Alois Michňák, plukovník ing. Karel Pezl, generálmajor ing. Vladimír Pícek, plukovník ing. Václav Smetana, plukovník gšt. ing. Miloš Svoboda, plukovník gšt. ing. Jiří Nečas, podplukovník ing. Edvard Vácha, generálporučík ing. Václav Vitanovský, plukovník ing. Jiří Zelenka.

Ročník XX. Toto číslo vyšlo v květnu 1970.