

OBNOVA ŽELEZNIC V TÝLOVÉM PROSTORU FRONTU

(Pokračování z VM čís. 1/1978)

Síly a prostředky železničního vojska

Železniční svazek — je nejvyšším organizačním seskupením železničního vojska. Je vyšší taktickou jednotkou schopnou uskutečnit komplexní a spojitou obnovu železnic, v případě technickou ochranu železnic a zatarasování železnic v týlovém prostoru frontu. Skládá se ze specializovaných útvarů a zabezpečujících jednotek.

Železniční stavební útvar je určen k obnově zemního tělesa, železničního svršku, propustků a malých mostů. Je schopen obnovit při předpokládaném rozsahu zničení 7–8 km železničních tratí a 10–20 malých mostů za 24 hodiny. Je schopen samostatně obnovit objezd zničeného objektu tempem 0,5–1 km/24 hodin.

Železniční mostní útvar je určen k obnově středních a velkých železničních mostů z rozebiratelného mostního obnovovacího materiálu nebo z dřevěných typizovaných mostních podpěr a konstrukcí. Je schopen obnovit 30–70 m středních a velkých mostů za 24 hodin.

Železniční sdělovací útvar obnovuje sdělovací a zabezpečovací zařízení na železnici a je schopen dosáhnout tempa obnovy 20–30 km/24 h.

Železniční strojní útvar zabezpečuje opravy technických a dopravních prostředků brigád.

Automobilní útvar zabezpečuje především přísun obnovovacího materiálu z oddělení směrově materiálně technické základny (nebo z vyčleněných úložišť) ke stavebním a mostním útvarům svazku. Jeho kapacita činí 1400–1500 t.

Železniční svazek může obnovit 20–25 kilometrů železničních tratí, 80–150 metrů malých, středních a velkých mostů za 24 hodin.

Železniční útvar — je určen k obnově velkých železničních mostů, ke komplexní spojitě obnově železnic a ke stavbě krátkodobých objezdů zničených železničních objektů.

Může obnovit 25–50 m velkých mostů, 7–8 km železnic nebo 0,5–1 km železničního objezdu za 24 hodin.

Železniční provozní útvar — zabezpečuje železniční provoz na obnovených železnicích, popř. na izolovaných úsecích. K zabezpečení provozu má útvar 60 motorových lokomotiv a 1 dieselelektrický železniční kolejový jeřáb o nosnosti 50 Mp.

Tento útvar může zabezpečit krátkodobě (2–3 dny) železniční provoz na úseku 300–350 km dlouhém v rozsahu 18 párů vlaků za 24 hodin. Dlouhodobě zabezpečí provoz na úseku do 200 km. Technická jednotka provozního útvaru zabezpečuje technickou ochranu provozovaného úseku v nejnepříznivějším rozsahu.

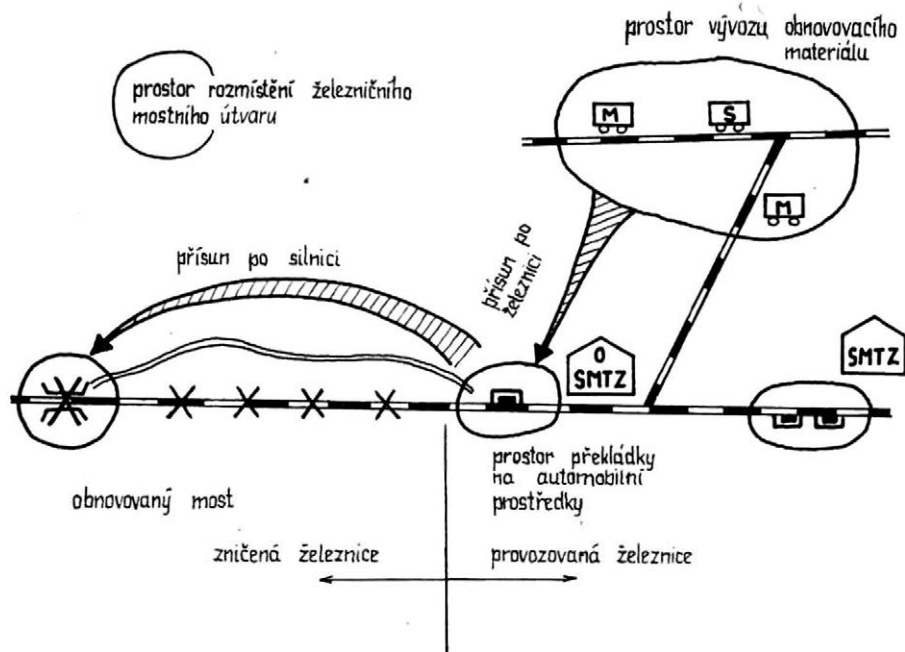
Směrová materiálně technická základna — zabezpečuje svazky a útvary železničního vojska obnovovacím materiálem a železniční technikou, zabezpečuje střední opravy železniční techniky a zásobuje náhradními díly k železniční technice. Vyčleňuje oddělení SMTZ (OSMTZ), které přijímá seřazené transporty s železničním obnovovacím materiálem a překládá jej podle plánu přísunu na automobilní prostředky svazků a útvarů, které jsou po-

vinny si materiál z OSMTZ odebírat vlastními prostředky. Obnovovací materiál je přisunován k útvarům nasazeným na obnově. Schéma přisunu obnovovacího materiálu viz obr. 5.

Ve SMTZ je začleněn závod pro těžbu a zpracování dřeva. SMTZ může přeložit 2500 t obnovovacího materiálu za 24 hodiny. Výkon závodu pro těžbu a zpracování

dřeva činí 100 m³ řeziva za den.

Železniční průzkumná jednotka — vede vzdušný a pozemní průzkum železnic v určeném pásmu. Při 6—12 vzletech vrtulníků, které mohou být přiděleny, prozkoumá asi 2000 km železnic nebo pozemním průzkumem prověří 5—6 tunelů, 7—8 velkých mostů a 1 železniční uzel za 24 hodiny.



Obr. 5

Velení železničnímu vojsku

Velení železničnímu vojsku je založeno na tom, že velitelé a štáby neustále řídí své svazky a útvary a usměrňují jejich činnost k úspěšnému plnění úkolů.

Náčelník správy železničního vojska velí železničním svazkům, útvarům a přiděleným jednotkám osobně a prostřednictvím správy železničního vojska. Odpovídá za jejich bojovou pohotovost, za politický a morální stav vojáků, za včasné splnění úkolů při obnově, technické ochraně a zatarasování frontových železnic, za správné využití železničního vojska a přidělených posilových prostředků a za jejich týlové zabezpečení. Dále odpovídá za včasné zahájení provozu na obnovených železničních úsecích a jejich předání

zvláštním provozním organizacím resortu dopravy.

Náčelník správy železničního vojska je povinen:

- stále znát rozmístění a činnost součástí železničního vojska a přidělených jednotek, jejich stav a potřeby;
- včas se rozhodovat, rychle stanovit úkoly přímo podřízeným svazkům, útvarům a jednotkám železničního vojska a přiděleným jednotkám a kontrolovat jejich činnost;
- zpracovat a předložit štábu týlu příspěvek do týlové směrnice a do plánu týlového zabezpečení;
- mít osobně vliv na obnovu rozhodujících úseků a objektů;

— informovat zástupce velitele pro týl o potřebném rozsahu velitele železničního vojska o průběhu plnění úkolů a o situaci u součástí železničního vojska;

— spolu s náčelníkem správy vojenské dopravy vypracovávat návrhy na opatření, která je účelné uskutečnit silami vyššího svazu, aby se zabránilo ustupujícímu nepříteli zatarasovat železnice.

Náčelník správy železničního vojska pracuje v úzké součinnosti s náčelníkem správy vojenské dopravy a v otázkách činnosti železničního provozního útvaru s náčelníkem zvláštního provozního správy resortu dopravy.

Správa železničního vojska je orgánem velení železničního vojsku. Činnost uskutečňuje na základě rozhodnutí náčelníka správy železničního vojska a nařízení štábu týlu.

Náčelník správy železničního vojska si před rozhodnutím ujasňuje stanovený úkol a hodnotí operačně týlovou situaci. K tomu musí znát záměr operace, situaci týlu a úkol železničního vojska. Jakmile si ujasní úkol, stanoví opatření, která je třeba ihned uskutečnit, aby se železniční vojsko co nejrychleji připravilo k jeho plnění.

Při hodnocení situace si ujasňuje:

— charakter činnosti nepřítel; — vlastní možnosti z hlediska sil a prostředků k obnově, technické ochraně, provozu a zatarasování železnic;

— stav a rozmístění přímo podřízených svazků a útvarů a přidělených jednotek, jejich výrobní kapacitu, zabezpečení obnovovacím materiálem a možnosti jeho těžení z místních zdrojů;

— technickou charakteristiku železnic určených k obnově, možný charakter a rozsah jejich ničení, důležité objekty a možnosti jejich objezdu po vedlejších tratích;

— které železniční objekty na frontových tratích v provozu budou nejpravděpodobnějším cílem jaderných úderů nepřítel;

— radiační, chemickou a biologickou situaci, kterou můžeme očekávat na železničních tratích v provozu i na obnovovaných železnicích, charakter terénu, roční dobu, meteorologickou situaci;

— jaké komunikace jsou k dispozici pro přesun útvarů a přísun materiálu, konstrukcí a techniky pro objekty, které budou obnovovány a jaký je stav těchto komunikací;

— které železniční objekty na území obsazeném nepřítel bude třeba silami vyššího svazu zachránit před zničením.

V rozhodnutí ke splnění stanoveného úkolu náčelník správy železničního vojska stanoví:

— železniční směry a přičky, které se budou obnovovat, v jakém sledu a kterými silami;

— úseky a objekty, na které bude zaměřeno hlavní úsilí vojska;

— úkoly přímo podřízeným svazkům a útvarům a přiděleným jednotkám;

— způsob součinnosti na obnovovaném železničním směru;

— organizace velení.

Na základě rozhodnutí zpracovává správa železničního vojska plán obnovy železnic, který schvaluje zástupce velitele pro týl a je základním dokumentem pro velení železničního vojska a organizaci jeho činnosti.

Úkoly podřízeným stanoví náčelník správy železničního vojska osobně nebo písemnými rozkazy. Jestliže plán obnovy nezpracováváme, stanovíme úkoly podřízeným ke splnění obnovovacích prací na základě jednoduchých výpočtů a hrubých norem.

Obnova železnic

Obnova železnic je krátkodobá, dočasná a úplná. V průběhu operace uskutečňuje železniční vojsko zpravidla jen krátkodobou obnovu s maximálními technickými úlevami s cílem v krátké době obnovit co nejdelší úsek železnice a umožnit tak přesunutí základů co nejbližší k bojujícím vojskům. Dočasnou obnovu s cílem zlepšit technické a provozní parametry obnovovaných železnic uskutečňují obnovovací jednotky resortu dopravy. Úplnou obnovu železnic organizujeme zpravidla až v mírových podmínkách nebo hlubokém týlu podle předpisů ministerstva dopravy

a spočívá především v nahrazování provizorních objektů trvalými stavbami.

Možnost nasazení železničních útvarů na obnovu ovlivňuje doba vyhlášení mobilizace a zahájení války a vývoj operační situace.

V případě, že mobilizace bude vyhlášena s dostatečným časovým předstihem a útvary železničního vojska včas zaujmou operační sestavu, bude nasazení na obnovu limitováno především činností vlastních vojsk. Nebudou-li mít vojska v prvních dnech války úspěch a dojde-li k rozsáhlejšímu zničení železnic na území

vlastního státu, lze železniční vojsko použít k obnově železnic na státním území. Současné vyhlášení mobilizace se zahájením války může být limitujícím faktorem pro nasazení železničních útvarů na obnovu v případě, že bude operace od svého začátku úspěšná.

Předpokládáme, že železniční útvary nebudeme nasazovat na obnovu blíže než 30–40 km od čáry dotyku vlastních vojsk s nepřitelem.

Podle počtů železničního vojska mohou být vyčleněny na každý obnovovaný směr 1–2 železniční svazky a další útvary a jednotky přímo podřízené náčelníkovi železničního vojska, popř. přidělené jednotky. Obnovu železničního směru řídí náčelník správy železničního vojska. Železniční směr se dělí na úseky svazků, za jejichž obnovu odpovídají velitelé svazků. Úsek svazků dělíme na úsek, jednotek. Jestliže na obnovu jednoho rozsáhlého objektu (železničního uzlu, objížďky aj.) vyčleňujeme současně několik jednotek, můžeme veškeré práce na objektu rozdělit na jednotlivé úseky a přidělit je útvarům. Obnovu takového objektu řídí velitel útvaru nebo funkcionář určený náčelníkem správy železničního vojska nebo velitelem železničního svazku. Přiděleným jednotkám zpravidla určujeme samostatné úseky obnovovacích prací. Jestliže při obnově železnic použijeme místní obyvatelstvo, zařazujeme je obvykle na nakládku a vykládku materiálu a na přípravné a pomocné práce.

Délku úseků svazků stanovíme na základě celkové obnovovací kapacity a optimální doby její práce na úseku. Přitom přihlížíme k tempu osvobozování železničního směru a k možným lhůtám na-

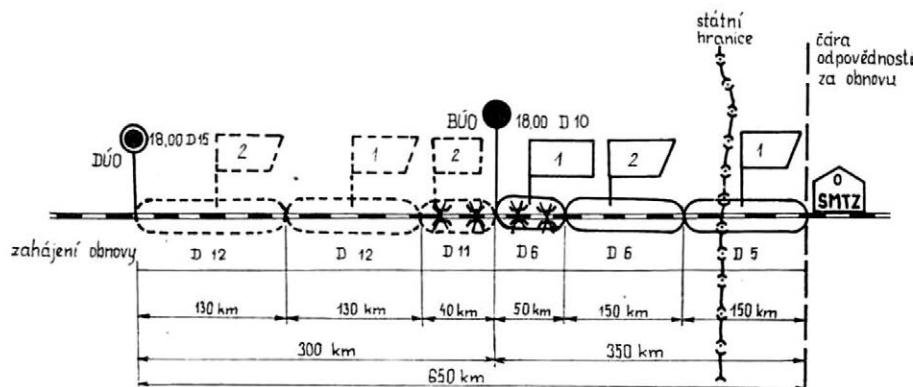
sazení na obnovu, k druhu a rozsahu poškození železničních objektů a jejich poloze na směru, k podmínkám obnovovacích prací, k požadovaným lhůtám zahájení železničního provozu po stanovení místa na směru a k množství posilovací prostředků.

Při uzlovém způsobu zatarasění železnic může být průměrná délka úseku svazku 100–150 km i více.

Délku úseku stavebních jednotek stanovíme s ohledem na nutnost úspory času potřebného na přesuny k novým objektům, na lhůtu zahájení železničního provozu a na rozsah zničení železnice; činí zpravidla 30–50 km. Optimální doba obnovy tohoto úseku je zpravidla 4–6 dnů.

Jednotky železničního svazku při zahájení útočné operace nasazujeme na obnovu postupně v závislosti na postupu vlastních vojsk. Při rovnoměrném ničení železničního směru zpravidla první stavební jednotce určujeme nejdelší úsek trati k obnově a poslední nejkratší, aby obnova celého úseku svazku byla ukončena současně a abychom mohli na celém úseku zahájit provoz. Při postupné obnově jednotlivých úseků po dokončení obnovy části úseku obnovujeme vykládací stanice a zahajujeme přísun materiálu vojskům.

Obnovu izolovaných úseků [tj. úseků velmi málo zničených nebo nezničených] organizujeme v co nejkratších lhůtách, abychom na nich mohli uskutečňovat provoz nejméně 3–4 dny před zahájením průběžného provozu. Proto musíme na tyto úseky vysílat stavební a sdělovací jednotky ihned, jakmile došla zpráva průzkumu o výskytu takových úseků. Využití izolovaných úseků je vhodné již při délce 80–150 km. Při nedostatku automobilních



Obr 6

prostředků a špatné silniční síti nebo při dalších nepříznivých podmínkách lze počítat s využitím izolovaných úseků 50 až 70 km dlouhých. Za dobrých podmínek můžeme železniční provoz zahájit za 1–2 dny po obsazení izolovaného úseku. K zabezpečení provozu používáme lokomotivy a železniční vozy ponechané na izolovaném úseku.

Kratší izolované úseky (10 km a více) budeme zpravidla využívat pro přísun obnovovacího materiálu získaného z místních zdrojů nebo tam, kde je špatný přístup k obnovovaným objektům po silnici. O způsobu využití izolovaných úseků rozhoduje zástupce velitele pro těl. V závislosti na provozních podmínkách na izolovaném úseku lze předpokládat jeho sníženou výkonnost, tj. asi 12 párů vlaků za 24 hodin (tj. asi 6–7 tun zásob).

Jestliže hrozí nebezpečí, že stanovené lhůty obnovy jednotlivých úseků a objektů na železničním směru nebudou splněny, musí náčelník správy železničního vojska (velitel železničního svazku) učinit neodkladná opatření k posílení ohrožených pracovišť ze zálohy nebo změnami v rozdělení sil a prostředků mezi svazky a útvary.

Železniční směry v průběhu útočné operace obnovujeme zpravidla ve dvou etapách. První etapu zpravidla označujeme jako bližší úkol obnovy (BÚO), druhou jako další úkol obnovy (DÚO).

Železniční svazky a útvary jsou na plnění bližšího úkolu obnovy nasazovány

z výchozích prostorů k obnově nebo přímo z prostorů soustředění po zaujetí operační sestavy (viz obr. 4). Při určování dalšího úkolu obnovy svazku nebo útvaru musíme brát v úvahu termín splnění bližšího úkolu, ztráty osob a techniky, délku přesunu do prostoru plnění dalšího úkolu a požadovaný termín zahájení provozu na úsek udalšího úkolu obnovy.

Nasazení dvou železničních svazků a jednoho železničního útvaru na plnění bližšího úkolu obnovy frontového železničního směru v průběhu 1. frontové útočné operace viz obr. 6. V této situaci útvary železničního vojska plní úkoly bližšího úkolu a plánují obnovu v rámci dalšího úkolu.

Z obr. 6 je zřejmé, že železniční vojsko může v dané sestavě obnovit od D5 do D12 železniční směr 650 km dlouhý, tj. dosáhnout tempa obnovy asi 60 km za 24 hodin.

Dva až tři dny před dokončením obnovy úseku bližšího úkolu obnovy se na úsek přesunuje železniční provozní útvary a zahajuje přípravu železničního úseku k provozu. Provoz zahajuje okamžikem ukončení obnovy a převzetím obnoveného úseku od obnovovacích útvarů. Technickou ochranu provozovaného úseku zabezpečuje technická jednotka železničního provozního útvaru a přidělené posilové jednotky resortu dopravy (např. stavební vlaky — SV, mostní vlaky — MV, apod.). Obnovovací útvary přesunujeme na plnění dalšího úkolu obnovy.