

K TECHNICKÉ OCHRANĚ ŽELEZNIC NA ÚZEMÍ STÁTU

Krátký pohled do historie ukazuje, jak postupně narůstal význam železniční dopravy pro přípravu válečných plánů a vedení operací. Poprvé bylo operační rozvíjení armády založeno na využití železničních tratí za prusko-francouzské války v sedmdesátých letech minulého století. Výrazněji se projevil význam železniční dopravy však až při zahájení 1. světové války na východní frontě, kdy rozvoj železnic v jednotlivých válčících státech výrazně ovlivnil rychlost přesunů a rozvinutí armád. V carském Rusku, kde železniční síť byla slabě rozvinutá (1,1 km na 100 km²), bylo dosaženo plné bojové pohotovosti armády až za 40 dní, zatím co nepřátelské armády se rozvinuly již za 15 dní, a to právě zejména zásluhou husté železniční sítě (v Německu 10,6 km a v Rakousku-Uhersku 6,4 km železnic na 100 km²). V 1. světové válce bylo také ve značném rozsahu využito železnic k zásobování vojsk na velké vzdálenosti.

Vlivem většího rozmachu operací, hromadným nasazením vojsk a zvýšené spotřeby materiálu všeho druhu zejména munice význam železniční dopravy za druhé světové války dále vzrostl.

S růstem významu železniční dopravy pro vedení vojenských operací se zákonitě zvyšovalo úsilí válčících stran o narušení železniční dopravy na území nepřítele. Cílem ničení železnic bylo zpždění příprav operací, zpomalení rozvíjo-

vání vojsk nepřítele a narušování přísunu materiálu, techniky a zásob.

Také v soudobé válce se význam železniční dopravy nijak nesnížil, ale poněkud se změnilo její místo a úloha. Železniční doprava zůstává nadále rozhodujícím přepravním prostředkem především k zabezpečení přísunu materiálu a zásob z hlubokého týlu do frontových základen. Bez obnovy železnic v hlubokém týlu a v týlovém prostoru frontu a bez přibližování frontových základen k bojujícím vojskům nemůžeme frontovou operaci spolehlivě zabezpečit, aniž by bylo nutné nasazovat neúměrně vysoké počty automobilních dopravních jednotek a útvarů. Železniční doprava hraje také důležitou roli při zabezpečování operačních přeprav spojeneckých svazů a svazků do operační sestavy frontu před jejich nasazením do bojové činnosti.

Přesuny vojsk po železnici umožňují překonat velké vzdálenosti v kratším čase než po silnicích, při menší únavě lidí, bez opotřebování techniky a při podstatně nižší spotřebě pohonných hmot. Nevýhodou této přepravy je její větší zranitelnost, způsobená vyšší koncentrací vojsk a menší možností jejího manévru, zejména při použití zbraní hromadného ničení. Vojska budeme přepravovat po železnici zpravidla v hlubokém týlu a v týlovém prostoru frontu nejdále po čáru spojující předsunuté frontové základny. Od této čáry směrem k čáře dotyku s nepřítelem

budou se vojska přesunovat zpravidla po silnici.

Můžeme říci, že železniční doprava bude v soudobých podmínkách vedení operací zabezpečovat:

- přisun materiálu z hlubokého týlu do předsunutých frontových základů, popř. do samostatných vykládacích železničních stanic a míst na železnici,
- operační přepravy a soustřeďování druhých sledů frontu,
- odsuny raněných a nepotřebného materiálu od fronty do týlu,
- dopravní spojení se sousedy.

Obnova železnic, která zahrnuje obnovu železničního spodku (zemního tělesa), staveb železničního spodku, železničního svršku, sdělovacího a zabezpečovacího zařízení, železničních stanic, lokomotivního a vozového hospodářství, energetických zařízení a zařízení elektrizovaných tratí a budov, se dělí na obnovu železnic za vojsky a obnovu železnic na státním území. Za obnovu železnic za vojsky (frontových železnic) odpovídá velitel frontu a zabezpečuje ji železniční vojsko frontu. Obnovu železnic na území státu zabezpečuje resort dopravy a zodpovídá za ni ministr dopravy.

Provoz na frontových železnicích nemůže být úspěšně organizován, pokud je železniční síť na státním území nesjízdňá. Z toho vyplývá prioritá železniční dopravy na státním území při kalkulaci obnovy železnic. Význam železniční dopravy na státním území je dále v tom, že vývoz převážné části materiálu určeného pro 1. frontovou operaci do prostorů soustřeďování zásob a do předsunutých frontových základů umístěných na státním území probíhá po železnici. To vyžaduje trvalé zabezpečení provozuschopnosti určitého minimálního počtu železničních směrů na státním území.

V těchto souvislostech vystupují v posledních letech do popředí otázky technické ochrany železnic, zejména na území státu.

Cílem technické ochrany je v nejkratší době obnovit provoz na železničních úsecích a objektech zničených nepřátelskou činností.

K narušování železničního provozu bude nepřítel používat letectva, diverzních skupin a k ničení důležitých objektů také operačně taktických, operačních, popř. i strategických raket. Kromě klasické a jaderné munice může k ničení železnic použít zápalných, chemických a biologických bojových prostředků. Hlavní nepřátelské úderů budou směřovat na důležité, obtížně obnovitelné objekty (komunikační

centra, železniční uzly, tunely a velké mosty), u kterých není možný objezd po jiných i méně výkonných tratích. Častým cílem napadení budou i komunikace v horských údolích, kde může minimálním počtem úderů přerušit železniční, silniční a popř. i vodní dopravu.

Požadavky na železniční přepravy jsou zvlášť vysoké v prvních dnech války a dojde-li v tomto období k rozsáhlému použití zbraní hromadného ničení, budou kladeny na řízení, organizovanost a všestranné zabezpečení technické ochrany železnic zvlášť vysoké nároky. Ale i při zahájení a vedení války klasickými zbraněmi může nepřítel použít účinných prostředků, zvlášť letectva. Je zřejmé, že i konvenčními prostředky může zasáhnout libovolný cíl na železniční síti státu. Kromě klasických leteckých pum bude letectvo používat i řízených střel vzduch-země, které jsou určeny k ničení pevných cílů malých rozměrů, mezi které patří i železniční mosty. Při optimálních podmínkách mají tyto střely vysokou přesnost zásahu.

Při dvou vzletech stíhacích bombardovacích letounů může při použití klasických zbraní pro izolaci bojiště denně použít nejméně 1000 t klasické letecké munice, z toho 30 % i více na důležité cíle a objekty na železnici.

Všechny skutečnosti ukazují, že již od prvního dne války, ať je zahájena a vedena jakýmkoli způsobem, budou úkoly technické ochrany železnic na území státu složité a náročné. To klade nároky na systém řízení technické ochrany železnic, na organizaci a vyzbrojení jednotek, na jejich dislokaci a v neposlední řadě na dobu dosažení jejich pohotovosti.

Technická ochrana železnic se z hlediska času a náplně dělí na přípravné a prováděcí období.

Přípravné období zahrnuje:

- studium dostupných podkladů, které má ve svém závěru stanovit pravděpodobnou činnost nepřítele proti železniční dopravě v určených prostorech nebo na jednotlivých železničních směrech a její dopady na železniční dopravu,

- studium technické dokumentace železnic, zejména důležitých železničních objektů v zájmových prostorech,

- studium další dokumentace jako jsou podrobné mapy, podklady o geologických, vodních a meteorologických poměrech apod.,

- plánování technické ochrany železnic v nejpravděpodobnějších variantách,

- vyčlenění sil a prostředků k technické ochraně svěřených objektů, jejich

přesun k objektům, rozmístění ve stanovených prostorech s ohledem na nejpravděpodobnější přijatou variantu,

— nepřetržitý průzkum určených železničních tratí,

— organizaci pevného spojení, jak pro hlášení výsledků průzkumu, tak pro vedení a řízení podřízených a součinnosti se sousedy a dalšími orgány (zejména s orgány dráhy, s orgány CO na železnici apod.),

— vytváření zásob obnovovacího materiálu, konstrukcí a zařízení ve vhodných prostorech s cílem zkrátit dobu na přepravu k objektům, které mohou být zničeny nepřitelem,

— některé přípravné práce (organizace montážních míst a skládek, měřičské a vytyčovací práce, úpravu příjezdových cest apod.),

— organizace součinnosti se sousedy a dalšími spolupracujícími orgány,

— opatření ke zvýšení odolnosti železničních tratí, zejména důležitých objektů (přípravu náhradních přemostění, objížďek tunelů a železničních uzlů apod.).

Některá opatření přípravného období se realizují již v míru. Do těchto opatření patří:

— studium technické a další potřebné dokumentace, které se zařazuje do systému přípravy velitelů a štábů železničního vojska i řídicích orgánů resortu dopravy,

— k zkvalitňování součinnosti řídicích orgánů resortu dopravy a velitelů a štábů železničního vojska se organizují společná součinnostní velitelsko-štábní cvičení zaměřená na problematiku technické ochrany železnic na území státu,

— zpracování plánů obnovy jednotlivých objektů na železnici na území státu pro různé varianty zničení,

— vytváření zásob obnovovacího materiálu co do množství i dislokace uložišť s ohledem na možné důsledky činnosti nepřitele proti železniční dopravě,

— příprava náhradních přemostění na blízké nebo daleké objížďce. K tomu se budují příjezdy k náhradním přemostěním, základy podpěr, nebo i celé podpěry. K snížení délky mostu a objemu obnovovacích prací se náhradní přemostění zpravidla projektují se sníženou niveletou (pokud to neohroží předpokládanou lodní dopravu),

— příprava objížďek tunelů a železničních uzlů. K tomu se budují nutné stavby železničního spodku (propusty a mosty), popř. i železniční spodek (násypy a zářezy železničních tratí). Železniční svršky se na předpokládaných objížďkách

zpravidla nepokládá, zejména pokud není možné objížďku používat i v míru.

Prováděcí období zahrnuje všechny práce spojené s odstraňováním následků nepřátelského napadení a se zabezpečením rychlého obnovení průjezdu vlaků přes zasažené železniční úseky a objekty a s dalším postupným zvyšováním jejich propustné výkonnosti až do stanovené hodnoty.

Mezi oběma obdobími je zcela zákonitá závislost. Rozsah a kvalita splněných opatření v průběhu přípravného období přímo ovlivňuje dobu trvání prováděcího období, která se v praxi projevuje jako lhůta, za kterou můžeme obnovit železniční provoz přes zničený úsek nebo objekt.

Poznatky z Velké vlastenecké války ukazují, že při dobré přípravě a organizaci technické ochrany činila průměrná doba přerušení železničního provozu v roce 1942 asi 6 hodin. Přes zvýšení počtu hromadných náletů nacistického letectva na důležitá železniční objekty na území SSSR, nebyla v roce 1944 průměrná doba přerušení provozu větší než 8,4 hodin.

Možnost hromadného použití jaderných prostředků proti železnicím staví před technickou ochranu železnic na státním území podstatně větší a náročnější úkoly. Hromadné jaderné úderů mohou zasáhnout řadu velkých limitujících objektů a rozdělit tak železniční síť na více izolovaných prostorů a úseků. Hlavním úkolem technické ochrany železnic bude soustředit síly a prostředky k obnově nejnútnejšího počtu železničních směrů v co nejkratší době k zabezpečení válečných úkolů státu především k všestrannému zajištění frontové útočné operace. Na hlavních obnovovaných směrech měli bychom zřizovat co nejméně dočasných překládkových prostorů, které snižují výkonnost obnoveného směru a vyžadují nasazení značného množství sil, dopravních a manipulačních prostředků. Přesto ale v prostorech s rozsáhlým zničením železnic a s vysokým stupněm radioaktivního zamoření je nutné v zájmu rychlé obnovy železničního provozu se zřízením dočasného překládkového prostoru počítat.

Zničené objekty obnovujeme po etapách. V první etapě obnovíme stavby a zařízení, které dovolují co nejdříve zahájit průběžnou vlakovou dopravu, ve druhé etapě pak stavby a zařízení v rozsahu, který zabezpečí potřebnou propustnou výkonnost na daném železničním směru.

Při obnově železničního uzlu (stanice)

zničeného jaderným výbuchem se v první etapě předpokládá:

— obnovit spojení (k tomu využít speciálního kabelu a polní telefonní ústředny),

— obnovit nejméně zničené a zamořené hlavní a staniční koleje, traťové spojky a další koleje, které umožní co nejrychleji zahájit průběžnou vlakovou dopravu uzlem, nebo jeho objezd po hlavních tratích zapojených do uzlu, rychlostí nejméně 15 km/h a v jednotlivých místech (na nově vybudovaných náspech) nejméně 5 km/h,

— rozšířit zachované stanice uzlu, nebo předuzlové stanice v rozsahu, který umožní technickou obsluhu vlaků, jež budou projíždět zničeným uzlem.

V druhé etapě počítáme s obnovou těch zařízení uzlu, která zajistí rychlé zvyšování propustné výkonnosti až do stanovené hodnoty a zlepšování provozních podmínek.

Při obnově velkého mostu se připouští v první etapě stavět most se sníženou niveletou, bez zabezpečení ochrany proti odcházejícímu ledu a používat typizovaného materiálu a konstrukci, které umožní zahájit vlakovou dopravu rychlostí nejméně 15 km/h. V nezbytných případech za zvlášť obtížných podmínek se dovoluje snížit rychlost až na 5 km/h.

V druhé etapě se zajišťuje rychlost dopravy na mostě nejméně 30 km/h, lodní provoz pod mostem a ochrana mostu při odchodu velkých vod a ledu.

Při dostatku sil a prostředků a částečném zničení může být most obnovován hned v rozsahu druhé etapy a za předpokladu, že nedojde k velkému zpoždění zahájení provozu.

Hlavní úkoly při technické ochraně železnic na území státu za války plní železniční obnovovací služba (ŽOS), která zahrnuje řídicí, výkonné a zabezpečující jednotky, útvary a organizace. Systém ŽOS je vytvořen v resortu federálního ministerstva dopravy. Řídicí orgány ŽOS jsou vytvářeny na jednotlivých řídicích stupních resortu dopravy v souladu s mírovou organizací.

Na státním území jsou v rámci ŽOS speciální výkonné jednotky, zejména zvláštní obnovovací jednotky a útvary pro obnovu železničních tratí, mostů a tunelů, traťové, sdělovací a zabezpečovací distance a mostní obvodů s obnovovacím a udržovacími jednotkami a jiné síly, prostředky a zařízení.

Na technické ochraně se podílejí i útvary a jednotky civilní obrany (CO) v objektech železnic, které zabezpečují

průzkum na železnici, záchranu a uvolňování osob, likvidaci požárů, odmoření a dezaktivaci zasažených prostorů a organizují režim života v zasažených prostorech. V rámci CO na železnici se zřizují vyhodnocovací střediska radiální situace, která zabezpečují rychlou informovanost řídicích orgánů o radiální a chemické situaci na železniční síti.

Přesto, že hlavním úkolem železničního vojska je obnova frontových železnic, je v našich podmínkách stále nezbytné použití železničních útvarů k technické ochraně železnic na území vlastního státu. O rozdělení sil a prostředků železničního vojska pro obnovu za vojska a pro plnění úkolů na území státu budou příslušné orgány rozhodovat podle rozsahu ničení železnic na státním území a v závislosti na vývoji operační situace a možnosti obnovy železnic za postupujícími vojsky.

Železničních útvarů budeme zpravidla používat k technické ochraně nejdůležitějších železničních objektů (velké uzly a velké mosty). Jejich použití k technické ochraně traťových úseků, železničních stanic, malých a středních mostů bude výjimečné.

Železničnímu mostnímu praporu určujeme k technické ochraně 2—3 velké mosty, železničnímu stavebnímu praporu 1—2 velké uzly. Rozmístění železničních útvarů musí umožňovat velení pomocí organických spojovacích prostředků z velitelského stanoviště železniční brigády a současně rychle zahájení obnovovacích prací na zničených objektech.

Svazky a útvary nasazené k technické ochraně železnic na území státu zůstávají v přímé podřízenosti velitele železničního vojska, popř. náčelníka správy železničního vojska frontu a operativně se podřizují náčelníkovi příslušné správy dráhy, který za technickou ochranu v obvodu své dráhy nese přímou odpovědnost.

Z dvojí podřízenosti železničních svazků a útvarů při technické ochraně na státním území státu vyplývá důležitost a nezbytnost nepřetržité součinnosti velitelů a štábů součástí železničního vojska s příslušnými náčelníky a orgány jednotlivých stupňů ŽOS, CO a provezčních organizací. Součinnost probíhá zejména v oblasti:

— průzkum účinků nepřátelských úderů,

— vyhodnocování radiální a chemické situace a varování,

— poskytování vzájemné pomoci při odstraňování následků nepřátelského napadení,

— organizace spojení,
— organizace obnovovacích prací, přísunu mechanismů, obnovovacího materiálu apod.

Vzhledem k nutné úzké součinnosti velitelů a štábů železničních svazků a

útvárů s orgány správy dráhy bude účelné, aby objekty svěřené jim k technické ochraně byly v obvodu jedné správy dráhy. Jinak je organizace součinnosti s orgány správy dráhy značně složitá a časově náročná.



Železniční doprava je rozhodujícím přepravním prostředkem především k přísunu materiálu a zásob z hlubokého týlu do předsunutých frontových základů. Důležitou roli hraje i při zabezpečování operačních přeprav spojeneckých svazů a svazků do operační sestavy frontu.

Jadernými zbraněmi i klasickými prostředky (zejména leteckým bombardováním) může být zasažen libovolný cíl na železniční síti státu. Rychlá obnova železničního provozu na hlavních železničních směrech na státním území je hlavní úkol technické ochrany železnic, kterou organizuje resort dopravy.

Přesto, že hlavním úkolem železničního vojska je obnova železnic za útočícími vojsky frontu, můžeme železničních útvarů použít k technické ochraně nejdůležitějších železničních objektů na státním území, zejména při rozsáhlém ničení železnic v prvních dnech jaderné války.