

POUŽITÍ ŽELEZNIČNÍHO VOJSKA PŘI DOPRAVNÍM ZABEZPEČENÍ SOUDOBÝCH OPERACÍ

Doprava patří mezi nejdůležitější faktory v soudobých válkách. Proto dopravní zabezpečení je jedním z hlavních druhů týlového zabezpečení bojové činnosti vojsk. Zahrnuje celý komplex opatření k přípravě a efektivnímu využití jednotné dopravní soustavy v operačním týlu. V dopravní soustavě má své nezastupitelné místo i železniční doprava. Výsledky frontových operací, které byly vedeny sovětskou armádou v průběhu Velké vlastenecké války, to plně potvrzují. Železnice přepravily do prostoru operačního týlu více než 19 miliónů vozových zásilek. Např. k vedení operace před Moskvou v období od října 1941 do ledna roku 1942 bylo přepraveno 333 500 vozových jednotek, pro stalingradskou operaci (od července roku 1942 do ledna 1943) 208 900 vozových jednotek. K zabezpečení operace u Kurska (od března do srpna roku 1943) bylo přisunuto 467 250 vozových jednotek, což v průměru představovalo 60 až 65 vlaků denně.

Vzhledem k významu železnic, nejen pro týlové zabezpečení, ale i pro operační přepravy vojsk, byly železnice trvalým cílem nepřátelských leteckých úderů. Dokonalá organizace technické ochrany železnic a její materiální zabezpečení, spolu s pracovním hrdinstvím sovětských železničářů, umožňovalo odstraňovat následky nepřátelských úderů v krátkých lhůtách (ve 20 % případů dříve než za 6 hodin). Stejně úspěšně se železniční vojsko vyrovnalo i s obnovou železničních tratí, které ustupující německá vojska dokázala systematicky a ve značném rozsahu ničit.

Za více než čtyři desetiletí, které uplynuly od konce 2. světové války, přinesl vědeckotechnický rozvoj velké změny ve všech oblastech vojenství. Změny se promítly i do dopravního zabezpečení, postavení železniční dopravy v jednotné dopravní soustavě i do činnosti železničního vojska. Železniční doprava si posílila své ekonomické přednosti ve srovnání s automobilovou dopravou. Parní lokomotivy byly zcela nahrazeny elektrickými a motorovými, zvýšil se počet velkoprostorových vozů a vozů s vyšší únosností a zkvalitnil se stavebně technický stav tratí. To dává předpoklady pro zvýšení hmotnosti vojenských vlaků a celkové zefektivnění vojenských přeprav. Do popředí v současnosti vystupuje i spotřeba PHM, která u motorové železniční trakce při stejném množství přepraveného nákladu je 8 i vícekrát menší než u automobilové přepravy.

Omezená manévrovatelnost železničních přeprav (menší hustota železniční sítě) při vedení operací s použitím jaderných zbraní vede ale k rozhodnutí využívat železniční dopravu převážně jen v hloubce operačního týlu pro přesuny do FTZ, OFTZ a směrem k automobilním brigádám materiálního zabezpečení.

Úkoly a organizace železničního vojska

Železniční vojsko je speciálním vojskem, které v rámci dopravního zabezpečení bojové činnosti ČSLA plní úkoly k zajištění železničního provozu na určených železničních smě-

rech nebo na železniční síti v určeném prostoru. Mezi hlavní úkoly železničního vojska patří obnova zničených železničních úseků a objektů, technická ochrana provozovaných železničních směrů a úseků a zabezpečení železničního provozu na úsecích okamžitě po jejich obnově. Vyžaduje-li to situace, železniční vojsko zvyšuje propustnou výkonnost železničních úseků (směrů). Při odchodu vlastních vojsk zatarasuje železniční úseky a směry.

V operačním týlu plní tyto úkoly železniční vojsko polního velení. V čele je velitel železničního vojska polního velení, který je podřízen náčelníkovi týlu – zástupci velitele polního velení a v odborných otázkách veliteli železničního vojska.

Železniční vojsko polního velení tvoří: velitelství, železniční brigády, železniční provozní pluk a železniční materiálně technická základna.

Změny v organizačních strukturách operačního týlu a v systému týlového zabezpečení polních vojsk se promítly i do organizace železničního vojska polního velení. Základní organizační součástí je i nadále železniční brigáda. Při její reorganizaci se vycházelo z požadavků na zvýšení tempa obnovy železnic, byla vzata v úvahu i nově zavedená technika a železniční materiál, nová hlediska na organizaci a úkoly železničního průzkumu a železničního technického zabezpečení a v neposlední řadě se přihlíželo i k novým předpokladům rozsahu a charakteru ničení železnic nepřitelem, při zatarasování železnic, tak i v důsledku vedení bojové činnosti v soudobých operacích.

Výrazné snížení počtu mostních odborností je v souladu s novou technikou, která byla nebo je právě zavedena do železničního vojska. Např. jsou to modernizované a nové ocelové rozebratelné nosné konstrukce ŽM 16 M a ŽM 60.

Přínosem je i nově zavedená železniční estakáda EZBM 30, která vzhledem ke svým parametrům může být použita nejen při obnově mostů (hloubka vody do 7 m, rychlost proudu do 2 m.s⁻¹), ale i při obnově zemního tělesa jako náhrada náspů až do maximální výšky 14 m. Tempo stavby estakády může dosáhnout 12 až 18 m.h⁻¹.

Organizační strukturu železniční brigády značně ovlivnilo i přehodnocení předpokládaného rozsahu zničení železnic s ohledem na současné názory na vedení soudobých operací a na síly a prostředky, kterými může nepřítel působit proti železnicím. Porovnání nových předpokladů rozsahu rozrušení železničního úseku o délce 100 km s dosavadními je v tabulce.

Nárůst obnovy zemního tělesa a železničního svršku vyplývá z nezbytnosti stavět v místech pozemních jaderných úderů na železnici 2 až 3 krátkodobé objíždky o celkové délce do 12 km a objemu zemních prací do 150 000 až 160 000 m³.

Železniční brigáda má ve své organizaci velitelství, železniční stavební prapory, železniční mostní prapory, železniční průzkumný prapor, železniční sdělovací rotu, rotu mechanizace, automobilní rotu a další jednotky.

Tabulka

Objekt	Předpoklad zničení	
	dosavadní	nový
Zemní těleso	40 000 m ³	170 000 m ³
Železniční svršek, z toho:	10 km	18–20 km
– úplné zničení	3 km	4–5 km
– položeno na objíždkách	3 km	12 km
Železniční mosty,	600 bm	750 bm
z toho velké	490 bm	600 bm
Tunely	všechny	všechny

Železniční stavební prapor je složen ze tří železničních stavebních rot, železniční mostní čety a dalších jednotek. Je určen k obnově zemního tělesa, propustků, malých a středních mostů (méně náročných na obnovu), železničního svršku a ke stavbě krátkodobých objížďek.

Železniční mostní prapor obnovuje velké mosty a složitější střední mosty. Z rozhodujících jednotek má čtyři železniční mostní rotu a strojní rotu. To dovoluje současně obnovovat dva velké mosty, zpravidla ve dvou směnech.

Železniční průzkumný prapor plní úkoly železničního průzkumu, odminování a zaminování železničních objektů a úseků, radiačního a chemického průzkumu, dozimetrické a chemické kontroly, speciální očisty osob, odmořování a dezaktivaci techniky, obnovovacího materiálu a terénu. K plnění těchto úkolů má ve své organizaci železniční průzkumnou rotu, rotu pro odminování železnic, rotu chemické ochrany a další jednotky.

Všechny prapory brigády jsou organizovány tak, že mohou dlouhodobě plnit úkoly zcela samostatně.

Železniční sdělovací rota obnovuje traťové a staniční sdělovací a zabezpečovací zařízení. **Rota mechanizace** je posilovým prostředkem stavebních praporů při stavbě krátkodobých objížďek. Její denní kapacita je 20 000 m³ zemních prací. Při uvažovaném rozsahu ničení (viz tabulku) může železniční brigáda obnovovat železniční směr tempem 20 km/den.

Železniční provozní pluk je určen k zabezpečování železničního provozu na obnovených úsecích a k nezbytné údržbě a technické ochraně těchto úseků. Má tři železniční provozní prapory, železniční technický prapor a další technické a zabezpečovací jednotky.

Železniční provozní prapor má dvě železniční provozní rotu, železniční rotu vlakových obsluh a četů lokomotivního depa. Krátkodobě (2 až 3 dny) může zabezpečovat provoz na úseku o délce 100 až 120 km (dlouhodobě do 80 km) v rozsahu do 24 párů vlaků za 24 hodin.

Železniční technický prapor plní úkoly údržby a technické ochrany na úseku pluku. K tomu má tři železniční stavební rotu o dvou stavebních a jedné strojní četě a železniční sdělovací a zabezpečovací čet. Při větší intenzitě nepřátelské činnosti proti železnici jsou jeho síly k technické ochraně nedostatečné a musí být posilován silami a prostředky **Zvláštní provozní správy (oddělu)**.

Železniční materiálně technická základna (ŽelMTZ) plní úkoly technického zabezpečení železničního vojska polního velení a zabezpečuje přísun železničního obnovovacího materiálu ze zápolí železničním brigádám a železničnímu provoznímu pluku.

V organizaci ŽelMTZ je kromě správy a zabezpečujících jednotek, oddělení ŽelMTZ, prapor oprav techniky a rota pro těžení a zpracování dřeva.

Oddělení ŽelMTZ je výkonným zásobovacím orgánem. Organizuje vykládku a překládku železničního obnovovacího materiálu na automobilní prostředky, zabezpečuje přísun tohoto materiálu železničním brigádám, doplňování a úhradu ztrát železniční techniky a materiálu. Získává obnovovací i jiný železniční materiál z místních zdrojů. K plnění těchto úkolů má technickou rotu (dvě čety vykládky a dopravní četa), kořistní čet a dvě automobilní rotu.

ŽelMTZ může přijmout denně až 4 vlaky s obnovovacím materiálem o celkové hmotnosti kolem 2 000 tun. Z tohoto množství lze jedním koloběhem automobilních rot z vykládacích stanic oddělení ŽelMTZ přepravit praporům brigád plné tři čtvrtiny, z toho může být 250 až 280 tun tzv. dlouhých břemen (kolejnice, nosníky) o hmotnosti do 40 tun a délce do 30 m.

Organizace železničního provozního pluku a ŽelMTZ umožňuje, aby obě tyto součásti plnily své úkoly i při současně obnově dvou železničních směrů. V takovém případě vyčleňují k řízení činnosti na druhém směru operativní skupiny a odpovídající výkonné jednotky. Úkoly oddělení ŽelMTZ plní směrové výdejní místo železničního obnovovacího materiálu.

Použití železničního vojska v obranné operaci

V obranné operaci bude těžiště činnosti železničního vojska položeno na technickou ochranu železnic v operačním týlu a při dočasném neúspěchu vlastních vojsk na zatarasování železnic.

Technická ochrana železnic má hlavní úkol – rychle obnovit provoz na železničních smě-

rech, které nepřítel vyřadí z provozu. Je to souhrn opatření, která zahrnují: studium technické dokumentace tratí a objektů na nich, nepřetržitý železniční průzkum, zpracování plánů technické ochrany ve variantách, vyčlenění sil a prostředků a jejich přesuny na železniční směry (objekty) určené k technické ochraně, přesuny obnovovacího materiálu, měřičské a vytyčovací práce, zemní práce apod. Všechna tato opatření jsou prováděna s cílem zkrátit lhůty obnovy železničních směrů (objektů) po jejich zničení.

V obranné operaci bude těžiště technické ochrany položeno především na ty železniční směry, které jsou z hlediska vojenských přeprav a pro týlové zabezpečení vojsk nejdůležitější.

Železniční vojsko bude použito zejména k technické ochraně železnic v prostoru rozvinutí FTZ od jejich rozdělovacích stanic k OFTZ a LTZ a dále ve směru k rozmístění automobilních brigád materiálního zabezpečení. Bude to zpravidla technická ochrana jednoho až dvou železničních směrů s nezbytným propojením k zabezpečení dopravního manévru.

Železniční brigáda je schopna svými silami zabezpečit technickou ochranu železničního směru v délce 250 až 300 km.

Poněkud odlišná situace nastane, pokud obranná operace a tím i operační týl bude probíhat na území vlastního nebo koaličního státu, což bude zejména při obranné operaci v počátečním období války (POV). V tomto případě v prostoru operačního týlu budou působit organizace resortu dopravy posílené o prostředky dalších resortů, které budou zabezpečovat a udržovat provoz podle **Směrnic pro obnovu železnic na státním území ČSSR za branné pohotovosti státu**. Tyto prostředky nejsou malé. V resortu dopravy jsou to zejména obnovovací jednotky zřizované u výkonných jednotek (stavební vlaky – SV, mostní stavební vlaky – MSV, mostní mechanizační vlaky – MMV, mechanizované obnovovací oddíly a další jednotky pro obnovu sdělovacích a zabezpečovacích zařízení, trakčního vedení a odstraňování nehodových událostí při provozu).

Dále jsou to Zvláštní obnovovací útvary (ZOÚ), stavební a mostní určené k obnově objektů vyžadujících velký rozsah obnovovacích prací.

V resortu paliv a energetiky jsou to tunelové obnovovací jednotky určené k nouzové obnově zničených tunelů.

V resortu stavebnictví a resortu hutnictví, strojírenství a elektroniky jsou to pracovní skupiny pro obnovu železničního spodku a železničních mostů.

Je předpoklad, že součástí železničního vojska by byly nasazeny na obnovení sjízdnosti tam, kde síly a prostředky teritoria nebudou stačit, a to buď zase na zabezpečení sjízdnosti železničního směru a nebo na jednotlivé objekty na železnici, které budou mít rozhodující význam pro dopravu, především na železniční uzly, vykládací stanice a velké železniční mosty.

V případě, že by železniční brigáda byla nasazena na technickou ochranu železničního směru, je schopna svými silami zabezpečit technickou ochranu železničního směru délky 350 až 450 km, vzhledem k tomu, že na technické ochraně především mezistaničních úseků, menších stanic, středních a částečně i velkých mostů se budou podílet i obnovovací jednotky resortů teritoria.

Pokud železniční brigáda bude zabezpečovat technickou ochranu rozhodujících objektů na železnici, tak je schopna zajistit technickou ochranu 3 až 6 železničních uzlů, nebo 12 až 18 vykládacích stanic a 2 až 4 velkých železničních mostů.

Při neúspěchu operace a odchodu vlastních vojsk železniční brigády zatarasují železnice. Cílem zatarasování je znemožnit nepříteli využít železnice k přísunu materiálu. Zatarasování železnic musí navazovat na systém ženijních zátarasů v operačním týlu.

Zatarasování železnic spočívá ve zřizování uzlů zátarasů, které rozdělují železniční síť na jednotlivé izolované úseky o délce nejvíce 50 km tak, aby byla vyloučena možnost objezdu zatarasených úseků a byly vytvořeny co nejobtížnější podmínky pro uvedení železnic do sjízdného stavu. Je-li dostatek času, zatarasování se doplňuje evakuací železničních vozidel, zařízení a materiálu.

Přípravné období zatarasování zahrnuje plánování, přesuny praporů brigád do prostorů přípravy uzlů zátarasů, přípravu objektů a úseků k ničení a zaminování, bojové zabezpečení a organizaci velení.

Přední okraj prostoru přípravy zátarasů může být za příznivé situace 80 až 100 km od čáry dotyku a hloubka prostoru, která je určována polním velením, je 150 až 200 km. Celý prostor se člení na tři pásma zpravidla o stejné hloubce 50 až 70 km. Nejblíže k čáře dotyku je pásmo 1. stupně pohotovosti zatarasování, v němž se provádí příprava tak, aby uzly zátarasů (nebo i jednotlivé zvlášť důležité objekty, mimo uzly zátarasů) byly připraveny k aktivaci v celém pásmu do 5 hodin, nejdůležitější objekty nejpozději do 1 hodiny. V pásmu 2. stupně pohotovosti k zatarasování musí příprava zabezpečit, aby přechod na 1. stupeň pohotovosti netrval déle než 10 hodin. V pásmu přípravy zátarasů v další hloubce obrany musí příprava zabezpečit přechod na 2. stupeň pohotovosti rovněž do 10 hodin.

Celková doba přípravy zátarasů v prvních dvou pásmech nemá přesahovat 2 dny. K zaminování železnic se kromě protipěchotních a protitankových min používá objektových časových min, protivlakových min a protivlakových časových min.

Zátarasují přípravy jednotky železničních stavebních a mostních praporů, posílené železničními minéry z rot pro odminování železnic. Železniční stavební (mostní) prapor může v prostoru o šířce 50 km a hloubce 50 až 70 km současně připravovat 4 až 5 uzlů zátarasů. Železniční brigáda je schopna zatarasit prostor v šířce obranného pásma armády do hloubky druhého frontového pásma obrany.

Použití železničního vojska v protiútočné operaci

V protiútočné operaci je hlavním úkolem železničního vojska obnova železnic. Vzhledem k době stanovené k přemístění zásobovacích etap operačního týlu, železniční vojsko provádí v tomto období výhradně obnovu krátkodobou.

Železniční směr se obnovuje pro propustnost 18 až 24 párů vlaků za 24 h. Počítá se s vlaky o 110 nápravách se zátěží 1 200 až 1 500 t a s jízdní rychlostí 30 km.h⁻¹, na obtížných místech nejméně 5 km.h⁻¹. Propustnosti 24 párů vlaků za 24 h lze dosáhnout jen při obnově tratí, které byly před zničením dvoukolejné. Vyšší propustnosti lze dosáhnout jen dočasnou obnovou, ke které se přistupuje později a uskutečňují ji jednotky Zvláštní provozní správy (ZPS).

Železniční brigáda je schopna obnovovat železniční směr tempem 20 km/den. (Železniční stavební prapor tempem do 7 km/den.)

Praxe potvrzuje, že optimální doba pro obnovu brigádního úseku je 5 až 7 dnů. V této době lze zpravidla postavit krátkodobou objížďku o délce 4 až 6 km (v místech JÚ, bariérních závalů) a obnovit téměř všechny velké mosty, které se v zájmovém prostoru vyskytují. Při průměrné době obnovy 6 dnů bude činit délka obnoveného úseku železniční brigádou 120 km.

Obnovený úsek železničního směru se předává do provozu zpravidla ve dvou etapách. V první je předáván úsek železniční brigádou železničnímu provoznímu pluku. Úsek je předáván postupně po praporech úsecích a nejpozději za 2 až 4 hodiny po převzetí praporem úseku musí být na něm železničním provozním plukem zahájen provoz. V průběhu jednoho dne je předán do provozu celý brigádní úsek.

Nezřídka se vyskytuje ještě nesprávný názor, že při obnově železničního směru se každý den obnoví a předá do provozu část obnoveného směru. To prakticky není s ohledem na náročnost a posloupnost prací při obnově úseků a objektů vůbec možné a je nutné předávat ucelený obnovený brigádní úsek.

V průběhu 2 až 3 dnů se na provozovaném úseku odstraňují nedostatky a skryté vady, které se v průběhu provozu vyskytly. Po této době předává železniční provozní pluk provozovaný úsek Zvláštnímu provoznímu oddílu. Toto předání probíhá bez přerušení provozu, provoz je omezen pouze zkušební jízdou komise po předávaném úseku.

Z tempa obnovy železniční brigády a z opatření nutných k zahájení provozu plyne, že při dopravním zabezpečení protiútočné operace je možné kalkulovat s obnovou až 120 km na jednom železničním směru. Za předpokladu, že železniční brigáda zahájí obnovu čtvrtý den protiútočné operace na celém úseku, potom devátý až desátý den protiútočné operace bude možné přemístit OFTZ do prostoru na (za) státní hranici.

Mohlo by se zdát, že síly a prostředky železničního vojska (tempa obnovy železničních

brigád) jsou větší, než vyžaduje dopravní zabezpečení protiútočné operace. Tomu tak není i vzhledem k tomu, že je nutné brát v úvahu neustále větší možnosti ničení železnic nepřítel, při zavádění a použití vysoce přesných zbraňových systémů a prostředků ničení. Ve větší míře je nutné počítat s následným ničením obnovených železničních objektů a úseků. K tomu bude nutné přehodnotit i výši zásob železničního obnovovacího materiálu předurčeného k obnově za vojsky.

Náročné a složité úkoly, které plní železniční vojsko polního velení, vyžadují pevné a nepřetržité **velení**. Zajištění tohoto požadavku v dřívější organizaci velení, kdy Správa železničního vojska byla jako součást týlu rozmístěna na TVS polního velení, bylo nevyhovující, zejména v průběhu útočné operace, kdy vzdálenost k součástí železničního vojska narostla na více než 400 km a k tehdejší směrové materiálně technické základně na 650 a více km. Za těchto podmínek těžko mohla správa bezprostředně a účinně řídit podřízené.

V rámci nových organizačních struktur vojska bylo vytvořeno velitelství železničního vojska polního velení v počtech a organizaci odpovídající jeho poslání. To umožňuje, aby velitelství s vlastní zabezpečovací jednotkou bylo rozmísťováno a plnilo úkoly v prostoru činnosti podřízených vojsk.

Z počtu velitelství železničního vojska polního velení se vyčleňuje operativní skupina, která se rozmísťuje a plní úkoly na TVS polního velení. V jejím čele je zpravidla zástupce velitele železničního vojska, který je oprávněn v neodkladných případech, při ztrátě spojení se svým velitelstvím, přijímat rozhodnutí v zastoupení velitele železničního vojska. Hlavním posláním operativní skupiny je zabezpečovat součinnost se štábem a správami týlu a ostatními správami rozmístěnými na TVS polního velení.



Činnosti železničního vojska při dopravním zabezpečení soudobých operací odpovídá ve velkém rozsahu i jeho příprava v míru. Začlenění vojska do resortu dopravy vytváří příznivé podmínky pro přípravu štábů a pro odborný výcvik jednotek i specialistů. Podmínky výcviku se často svou technickou složitostí a náročností jen málo liší od úkolů obnovy a technické ochrany železnic za války. V průběhu posledních dvou až tří let součástí železničního vojska ročně provedly komplexní rekonstrukci železničního svršku na více než 250 km tratí, podílely se v rozsahu přes 120 000 normohodin na obnovách a rekonstrukcích mostů, na zemních pracích, rekonstrukcích sdělovacích tratí, na opravách železničního vozového parku, na likvidaci řady železničních nehod a na zabezpečování železničního provozu, kde jen v oblasti vlakové tvorby dopravní jednotky rozposunovaly více než 1 milión vozů.

Tyto výsledky dávají reálné předpoklady, že železniční vojsko je připraveno splnit své úkoly i za branné pohotovosti státu.