

Z operačních zásob PHM bude nezbytné vyvážit v rámci plánu prvního naložení část ve vyšší kapacity dopravních prostředků brmz, a to armádnímu sboru podle jeho úkolu, po rozvinutí polního skladu PHM, zbytek jeho normativu vyvézt cisternovým praporem ab oblasti nebo železničním transportem.

Na spolehlivém chodu zásobovacího systému PHM se kromě vytvoření dostatečných zásob PHM na jednotlivých zásobovacích stupních výrazně podílí i technika PHM a udržení její stálé provozuschopnosti. Myslím, že k tomu přispěje zkvalitnění opravárenského systému služby PHM. Běžné a střední opravy techniky PHM na automobilních podvozcích by byly uskutečňovány v jednotkách a útvech oprav automobilní techniky, ostatní technika PHM (obaly, čerpací soustrojí apod.) by byla opravována v opravárenských zařízeních služby PHM. Generální opravy vybrané techniky PHM zřejmě uskuteční opravna techniky PHM oblasti západ, ostatní techniky vojenské opravárenské podniky a civilní podniky.

Zásobovací systém s odběry PHM prostředky podřízeného klade větší nároky na vojsový stupeň. V podmínkách obranné činnosti na vlastním území je však pružnější a spolehlivější.



Piukovník Ing. Jan Hausvater

VOJENSKÁ DOPRAVA PŘI ZABEZPEČENÍ OBRANY ČSFR

Železniční doprava by se podle mého názoru měla značnou měrou podílet na zabezpečení mobilizačního, operačního rozvíjení vojsk a vývozu (evakuaci) části zásob materiálních prostředků.

Navrhované členění orgánů vojenské dopravy vychází z potřeby spolehlivého zabezpečení vojenské železniční přepravy na celém území státu pro všechny možnosti operačního plánu obrany ČSFR. Spočívá v rozdělení územní odpovědnosti na 10 územních správ vojenské dopravy, které by převzaly plnou odpovědnost za organizaci, řízení a zabezpečení přepravy s přímou součinností vazbou na Oblastní ředitelství a Provozní pracoviště ČSD. Předpokládané členění řídicích orgánů vojenské dopravy vychází z vnitřního organizačního členění ČSA, dle něhož by byly vytvořeny orgány vojenské dopravy u GŠ ČSA, vojenských

oblastních velitelství, velitelství letectva a protivzdušné obrany. Orgánem pro operativní řízení, sledování a zabezpečení vojenské přepravy je orgán vojenské přepravy (OVP) Praha s přímou součinností vazbou na Ústřední ředitelství ČSD.

Základ systému železničního zabezpečení tvoří zájmová železniční síť. Její průběh a technické parametry musí být přehodnoceny v návaznosti na operační plán a z něho vyplývající přepravní požadavky. Tato síť musí zabezpečit:

- spojení všech tří území Čech, Moravy, Slovenska,
- mobilizační, operační rozvinutí vojsk a možnost manévru,
- spojení stálých skladů s prostory rozmístění operačního týlu polních vojsk,
- evakuaci skladů z ohrožených příhraničních prostorů:

- spojení do výrobních a opravárenských závodů,
- odsun raněných a nemocných,
- spojení do skladů státních mobilizačních rezerv (SMR) železničního obnovovacího materiálu,
- odklony a daleké objezdy některých zranitelných uzlů a dopravních objektů.

Předběžný rozbor ukázal, že zájmová železniční síť bude zahrnovat 40 až 50 % všech železničních tratí ČSD. Nově jsou navrhovány také rozdělené zájmové železniční sítě na hlavní spojovací a odklonové.

Odpovědnost za provoz a obnovu železnic za války je stanovena ministru dopravy ČSFR. V souvislosti s novými požadavky je nezbytné přehodnotit organizaci a vybavení obnovovacích sil, materiálně technické zabezpečení a principy řízení obnovovacích prací, nově vypracovat **Plán technické ochrany železnic ČSFR**. Uvažuje se především využit železniční vojsko jako rozhodující prostředek, jehož svazky a útvary budou přetvořeny a územně rozděleny tak, aby jednotlivé prapory plnily úkoly v prostorech svého válečného zasazení.

Dále budou využívány zvláštní obnovovací útvary a jednotky pro obnovu železnic Federálního ministerstva dopravy (FMD).

Zajištění nepřetržitosti přepravního procesu do obnovení průjezdu bude vyžadovat komplexní přístup v rámci sjednoceného dopravního systému, jako např. krátkodobá objížďka s kombinovaným provozem, dočasné zvýšení propustné výkonnosti odklonových tratí apod.

Tyto úvahy vyžadují cílevědomé plnění opatření operační přípravy železnic, která by měla být zaměřena na zdokonalování technických parametrů, zvyšování odolnosti zájmové železniční sítě a opatření k zabezpečení vojenské přepravy.

Variantní plán obrany vyvolá i obdobný plán přepravy po železnici. Přitom bude účelné část přeprav uskutečňovat do zahájení ozbrojeného konfliktu (přepravy evakuační, mobilizačního a operačního rozvinutí polních vojsk, vývoz části operačních zásob). Tento plán by měl být zpracován a zabezpečen u ČSD na dobu kratší než 10 dnů. ČSD musí v průběhu narůstání pohotovosti shromažďovat zálohy železničních vozů v prostorech hromadné nakládky, aby plán uskutečnil.

Ve srovnání s předchozími operačními plány dojde pravděpodobně ke snížení denního objemu nakládky na síti ČSD; s výjimkou počátečního období se výrazně zvýší podíl zásobovacích přeprav.

Současný systém plánování vojenské železniční přepravy je z hlediska nové vojenské doktríny s výjimkou dopravního plánu značně těžkopádný. Myslím, že bude nutné zkrátit

dobu od vzniku přepravního požadavku až po plnění na 4 až 5 dnů, s možností operativních zásahů.

Ve vojenské automobilové dopravě přijetí nového obranného pojetí ČSFR, obranný charakter boje a jeho omezení pouze na území státu, vyvolává potřebu nejen organizačních změn, ale i zásah do současného dopravně zásobovacího systému, kde se přechází na zásadu toku zásob (až na malé výjimky) "na sebe", přičemž se částečně změní i úkoly automobilové dopravy.

Prostředky vojenské automobilové dopravy (VAD) se dle mého soudu budou členit přiměřeně k počtům vojsk do tří oblastí tak, aby byla zaručena jejich samostatnost. S ohledem na pojetí operačního použití vojsk Československé armády musí však umožnit i přeskupení z jednotlivých oblastí do příslušné operační "zóny" a následné použití. V každé oblasti budou potom svazky, útvary a jednotky automobilního vojska působit v týlu teritoria (ab, abr a ar bývalých KVS), část v týlu polních vojsk (apr brigád materiálního zabezpečení spolu s prob operačního stupně, týlové útvary a jednotky - prnz, rtz a čtz - vojskového stupně). Na celém území státu se na dopravním zabezpečení svazků (útvárů) letectva a PVO budou podílet automobilní prapory brigády materiálního zabezpečení letectva a automobilní roty PVO.

Mění se časové podmínky zmobilizování, kdy dostatečně dlouhé přípravné období před zahájením obranných bojů umožní prodloužit normy pro dosažení připravenosti svazků, útvárů a jednotek VAD.

Výhodné časové podmínky přípravného období umožní zpracování plánů vývozu materiálu v souladu s určitým operačním zámyslem řešení vzniklé situace a přesunout dopravní jednotky včas do míst skladů v případech, kdy jsou značně vzdáleny. Vývozu zásob může předcházet evakuace z míst ohrožení. Předpokládám, že automobilní prapory bmz vyvezou část stanoveného množství materiálů denní spotřeby. Na vývozu ostatních zásob skladů bmz by se měly podílet dopravní útvary ab teritoria, které tento materiál složí v prostorech polních skladů na zem.

Prostředků teritoria se kromě přepravy materiálu polním vojskům předpokládá využití i pro odsuny nepotřebného materiálu, v případě nezbytnosti i k improvizovaným odsunům raněných, nemocných a zasažených osob. Zároveň mohou sloužit jako náhradní doprava při narušení železničních tratí, být využity k odběru materiálu ve vykládacích stanicích na železnici i z výdejních míst na ropovodu. Dopravní útvary polních vojsk by uskutečňovaly odběry, zpravidla přímo ve skladech jednotlivých oblastí, popřípadě ve výdejních místech, zřízených nadřízeným.

Oblast silničního zabezpečení, jako součást vojenské dopravy ČSA, je tvořena souhrnem opatření pro komplexní přípravu a zabezpečení pochodu vojsk v míru i za branné pohotovosti státu.

K tomu již v míru zabezpečuje úkoly operační přípravy státního území, organizuje součinnost s určenými orgány federace, republik a štáby vojsk.

Tato činnost se přizpůsobuje podmínkám vojenské doktríny, zejména v oblasti zabezpečování operačních a zásobovacích pochodů vojsk, výběru a obnovy určené silniční sítě i součinností s civilními odvětvími,

V oblasti pochodů vojsk dochází v důsledku snížení sil a prostředků silničního vojska, nového způsobu zmobilizování, zaujímání prostorů operačního rozvinutí a operační sestavy k novému pojetí plánování, řízení a sledování vojenského silničního provozu. Bude změněna také odpovědnost velitelů a štábů polních vojsk i teritoriálních sil.

Současná určená automobilní síť (SUA) bude doplněna silnicemi pro zaujetí plánovaných operačních směrů. Stane se jednotným základem pro vytvoření silniční sítě pro zmobilizování, operační rozvinutí, v další bojové činnosti pro vojskové a týlové silnice v prostoru bojové činnosti polních vojsk.

Ve vojenské silniční pořádkové službě nebývale vzroste úloha, potřeba a příprava ve formě druhé odbornosti netabulkových sil i prostředků dočasně vytvořených ze vševojskových svazků a ostatních útvarů druhů vojsk.

Obnovu vojenských silnic a mostů budou uskutečňovat převážně vyčleněné jednotky státních odvětví (systém Jednotného řízení silniční dopravy a obnovy pozemních komunikací).

Prostředky pro stavbu mostů silničního vojska budou v nové organizaci využívány především pro zabezpečení SUA v místech, kde svou rychlostí stavby nepostačí úkol splnit civilní organizace.

Zabezpečení materiálem a technikou materiálové třídy 11 je potřebné pro každou oblast řešit samostatně, tzn. již v současné době vytvořit zvláštní zásoby (ZZ) pro každou oblast.

Mírový dopravně zásobovací systém doplňování technikou a materiálem bude i nadále organizován ústředním rozvozem z Ústředního skladu 21. silmtz (ÚS), přímým odběrem v ÚS nebo z výrobních závodů.

Systém organizace MTZ materiálem materiálové třídy 11 jako součást materiálního zabezpečení vojsk musí i v obranné operaci zabezpečit včasné doplňování vojsk novou technikou a tímto materiálem k úhradě nenávratných ztrát, opravy techniky vojskového stupně, shromažďování poškozené techniky a její odsuny do opravárenských zařízení ať již civilních, nebo vojenských (Ústřední opravná 21. silmtz - ÚO).

Organizace doplňování vojsk technikou a materiálem materiálové třídy 11 v obranné operaci bude vycházet z organizace týlu a rozvinutého dopravně zásobovacího systému (DZS). Pro útvary by bylo zásobování řešeno DZS po linii výrobní závod - ÚS - svazek - útvar odběrem. Požadavky na dodávky materiálu by byly zpracovávány formou hlášení o materiálním zabezpečení (souhrnné týlové hlášení). Na základě tohoto dokumentu budou řešeny dodávky odběrem, výjimečně přísunem, podle jednotlivých zásobovacích stupňů a rozmístění útvarů. Odběry ve výrobních závodech pro ÚS uskuteční oddělení přejímky ÚS. Materiál by byl přepravován po železnici do místa rozmístění ÚS. Přímý odběr z výrobního závodu řídí zástupce vojenské správy nebo orgán 21. silmtz.

Opravy techniky materiálové třídy 11 předpokládá organizovat tak, že vojskový stupeň by prováděl pouze běžné opravy a výměny skupin, podskupin. Rozsáhlejší opravy lze zabezpečit jen vyššími opravárenskými stupni. Odsuny techniky na tyto stupně lze organizovat podle toho, zda jde o techniku na automobilním nebo speciálním podvozku. Odsuny na automobilním podvozku se uskuteční linií FMO/HSVTZ, a to do opravárenských zařízení pro opravy automobilní techniky. V současné době je již dořešen způsob odsunování speciální techniky ze shromaždišť poškozené techniky (SPT) do ÚO.

Střední a generální opravy jsou vykonávány vybranými opravárenskými závody v národním hospodářství a u 21. silmtz. Jsou zabezpečovány podle rozpočtového plánu v rozsahu stanoveném technologickými postupy válečných generálních oprav.

