

PŘEPRAVA VOJSK PO ŽELEZNICI V SOUDOBÝCH PODMÍNKÁCH

Podplukovník Jiří KŘOVÁK

OBSAH

- I Úvod.
- II. Část odborně informativní.
- III. Příprava, organizace a plánování přepravy vojsk po železnici.
- IV. PVO při železniční přepravě vojsk.
- V. PAO a PCHO za přepravy vojsk po železnici.
- VI. Operační maskování a utajení přepravy vojsk po železnici.
- VII. Politické zabezpečení přepravy vojsk po železnici.
- VIII. Materiální zabezpečení přepravy vojsk po železnici.
- IX. Závěr.

I. ÚVOD

Soudobé střetnutí ozbrojených sil válčících států na válčišti za použití atomových zbraní je charakterisováno těmito rysy: zkrácená doba příprav operací, širší pásma a hlubší úkoly, vyšší tempo a vysoce vyzdvížený význam všech druhů záloh a jejich pružné a rychlé použití.

Pohotové a rychlé použití záloh operačního (strategického) významu kdekoli na frontě je podmíněno způsobem přesunu vojsk na válčiště z hlubokého týlu, kde se vytvářejí strategické zálohy a uvolňují operační uskupení, postradatelná na pasivním úseku fronty. Je pochopitelné, že přesuny svazků, prováděné pěším pochodem na velké vzdálenosti, patří minulosti. Za dnešního stavu armád s bohatou, různorodou technikou připadá hlavní úloha motorům a rovněž i železnicím jakožto soudobému nejvýkonnějšímu dopravnímu prostředku přepravy vojsk na velké vzdálenosti.

Železnice již od svého zrodu se staly středem pozornosti vojenských odborníků, neboť skýtaly v historii vojenství dosud neznámý masový dopravní prostředek pro přepravu statisícových armád, umožňující rychlý manévr a překvapení nepřítele na zvoleném operačním směru. Prvního většího použití dosáhly železnice v první světové válce v podzimní operaci roku 1914 pod názvem »Běh k moři«. Za této operace bylo přepraveno 70 francouzských divisí na vzdálenost až 400 km o celkovém počtu 2169 vlaků, v průměru asi 135 vlaků denně. Nebývalého rozsahu však dosáhly operační přepravy ve Veliké vlastenecké válce už z toho důvodu, že takřka 65% činnosti vojsk záleželo v přeskupeních a přesunech, kdežto 35% činnosti věnovala vojska skutečnému boji. V průběhu Veliké vlastenecké války přemísťovaly se mezi fronty nebo ze zálohy hlavního velitelství na různá bojiště celé skupiny svazků (divisí, sborů) a dokonce i celých armád. Tak jenom v období přípravy berlínské operace byly přepraveny pro 1. běloruský front tři armády. Železnice měly za Veliké vlastenecké války rozhodující význam v rychlém a masovém přeskupení vojsk na velké vzdálenosti.

Osvobozením práce od kapitalistického vykořisťování a nastolením vlády lidu nabyt i u nás dopravní systém nesmírného významu pro budování socialismu a pro obranu státu. Neznáme kapitalistických krísí dopravních odvětví, nezdravé konkurence a boje soukromých dopravců o maximální zisky.

U nás je dopravní systém organizačně, materiálně a politicky jednotný a sladěný celek sloužící potřebám celé společnosti.

Vedoucí místo v dopravním systému připadá železnicím, které se za války stávají nejvýkonnějším a nejrozšířenějším prostředkem pro hromadnou přepravu lidí a materiálu.

Železniční doprava má tyto výhody:

- umožňuje hromadnou přepravu na velké vzdálenosti, čímž šetří lidi, bojovou techniku i materiál;

- je poměrně rychlá (průměrný výkon na trati jednokolejné 480 km, na trati dvoukolejné 720 km/24 hod.);
- je levná (lokomotiva táhnoucí vlak o 50 vozech spotřebuje asi 35 kg uhlí na 1 km — tomu odpovídající proud 200 aut spotřebuje asi 80 až 100 l pohonných hmot na 1 km. Vlak obsluhuje četa o 5 mužích, pro proud aut je třeba 400 lidí);
- není závislá na roční a denní době ani do značné míry na počasí.

Naproti tomu nevýhodou železnice je

- poměrně značná zranitelnost se země i ze vzduchu;
- přepravní tratě nevedou vždy podle operačních požadavků;
- udržování, obnova a výstavba železnic (stanice, mosty) je poměrně zdoluhavá a nákladná;
- zastaralost úzkého rozchodu kolejí omezuje únosnost a ložnou plochu vozů, takže velmi objemné a těžké náklady je nutno rozkládat v části.

V následujících státech budou stručně rozebrány otázky organizace a plánování bojového zabezpečení s důrazem na protivzdušnou obranu a protiatomovou ochranu, politického zabezpečení, operačního maskování a utajení a materiálního zabezpečení přepravy vojsk po železnici s hlediska použití zbraní hromadného ničení.

II. ČÁST ODBORNÉ INFORMATIVNÍ

Operační přeprava zahrnuje přepravu svazků (útvárů) s veškerou bojovou technikou a materiálem. Zásadami operační přepravy se řídí též převozy doplňků osob, koní, transporty k ukájení kulturních a životních potřeb vojsk, přepravy odsunové (zdravotnické, veterinární), demobilizační do mírových posádek, repatriační a reparační. Uskutečňuje se vojenskými převozy. Tvoří asi $\frac{1}{3}$ všech vojenských vlaků za války.

Zásobovací přeprava zahrnuje transporty střeliva, trhavin, PHM, bojové techniky, proviantu a materiálu. Tvoří asi $\frac{2}{3}$ počtu všech vojenských vlaků. Uskutečňuje se vojenskými transporty.

Vojenský převoz je útvar (jednotky, skupiny lidí a koní) organizovaný pro přepravu po železnici v jednom vlaku. Každý vojenský převoz má své číslo (zpravidla pětimístné), které musí znát všichni příslušníci převozu.

Vojenský vlak nemá podle dnešních norem ČSD přesahovat počet 120 náprav a hrubé zatížení 1200 t. Výjimky jsou přípustné v konkrétních případech.

Převozní jednotku tvoří zpravidla prapor, oddíl, rota tanků (samohybných děl), které vyžadují pro přepravu jednoho vojenského vlaku (střelecká divise potřebuje 35—40 vlaků, asi 1800 až 2000 vozů; mechanizovaná divise 50—55 vlaků a asi 2500 vozů; střelecký sbor celkem asi 150 vlaků o celkovém počtu asi 7000 vozů; armáda asi 550 vlaků a 3000 vozů.

Výkonnost (kapacita) železniční stanice (trati) je dána počtem vlaků, které je možno naložit nebo vyložit (přepravit) během 24 hodin. Souhrnně má překračovat tempo přepravy asi o jednu polovinu, aby byla získána záloha.

Nakládací (vykládací) železniční úsek je část přepravního směru, který začíná v nakládacím prostoru (končí ve vykládacím prostoru) a na němž se uskutečňuje nakládání (vykládání) vojsk.

Přepravní směr (úsek) je železniční trať (úsek) mezi nakládacím a vykládacím železničním úsekem, po níž se přepravují jednotlivé převozy. Počet přepravních směrů se určuje jen počtem vykládacích úseků bez ohledu na počet přepravních tratí.

Nakládací (vykládací) prostor tvoří železniční úsek, na němž jsou rozloženy stanice (místa) pro nakládání (vykládání), i s vyčkávacími prostory převozů nebo jejich shromaždišti. Hloubka těchto prostorů činí pro divisi (asi 3 až 4 stanice) kolem 20—30 km, pro sbor (6 až 8 stanic) asi 40—60 km. Pro svazky se určují ještě záložní prostory.

Nakládací (vykládací) místo je jedna i více ploch ve stanicích, kde je možno nakládat (vykládat) jeden převoz. Mají mít délku nejméně 250 m.

Tempo (hustota) přepravy je počet vlaků (převozů), které je třeba přepravit za 24 hodin na určeném přepravním směru. Při přepravě divise po jednokolejné trati činí 8 až 12 vlaků/24 hodin.

Střední rychlost přepravy se počítá 20 až 30 km/hod. Bude větší na trati dvojkolejné a při dobrém stavu tratí a příznivých sklonových poměrech.

Uzlová stanice je křižovatkou nebo stykem několika tratí. Budou nejvyhledávanějším cílem nepřátelského letectva a atomových zbraní.

Mezilehlá stanice je taková dopravná na železniční trati, která má kolejiště (3 až 6 kolejí), dovolující křižování i předjíždění vlaků a stálé operace spojené s odvěšováním a přivěšováním vozů manipulačních vlaků. Bude jich zhusta používáno vojsky pro nakládání (vykládání).

Mírová vojenská železniční služba je organizována podle schématu v příloze 1.

Organisaci vojenské železniční dopravy za války uvádí schema v příloze 2.

Mírové železniční vojenské orgány na vlastním území konají službu jak v hlubokém týlu, tak i v operačním prostoru. Polní železniční orgány pracují výhradně v operačním prostoru a dělí se na orgány

a) řídicí

- správa vojenské dopravy HV (SVD/HV),
- správa vojenské dopravy frontu (SVD/F),
- oddělení vojenské dopravy armády (OVD/A).

Plánují, řídí a kontrolují přepravu po odborné stránce v obvodu svého území;

b) výkonné (traťové)

- vojenský správce rozdělovací stanice frontu (VSRS/F),
- vojenský správce zásobovací stanice armády (VSZS/A), frontu (VSZS/F).

Jsou odpovědní za bezvadný průběh přepravy vojsk a za vypracování návrhů na ochranu a obranu stanic a tratí za předpokladu maximálního využití bojového zabezpečení organizovaného vojsky.

Vojenské osoby jsou povinny uposlechnout všech pokynů vojenských železničních orgánů a nikdo z náčelníků (velitelů) nemá práva vměšovat se jim do výkonu služby.

Vševojskový velitel uplatňuje svůj vliv na organizaci a provedení přepravy vojsk po železnici zásadně prostřednictvím vojenských železničních orgánů (náčelníka přepravy vojsk, správce železničního úseku).

Veškeré údaje o vojenskoželezničních zařízeních (výkonnosti) v objektech jsou přísně tajné.

Plánování přepravy provádějí vojenské železniční orgány dvojím způsobem:

1. **P r u ž n é** plánování — bude ve válce nejčastější. Záleží jen v rámci usměrnění jízdy vlaků bez předepsání podrobného jízdního řádu na celou přepravu. Dispečerské orgány vojenské dopravy volí samy nejvhodnější trasu vlaku podle dopravní situace svého úseku při dodržování závazných časových lhůt, které vydal nadřízený orgán.

2. **P e v n é** plánování — záleží v přesném stanovení jízdy vlaků podle předem zpracovaného jízdního řádu, počínaje odjezdem vlaku z místa nakládání, jeho jízdou a konče jeho příjezdem do místa určení (instradace). Nedovoluje operativně přizpůsobit jízdu vlaku případným poruchám v dopravě, a má proto své oprávnění hlavně při mírové přepravě vojsk. Pro válečné použití se nebere prakticky v úvahu.

Operační přeprava vojsk může být provedena

- ze zápolí (ze zálohy HV) na bojiště;
- mezi fronty (okruhy) t. zv. mezifrontová přeprava;
- mezi armádami téhož frontu t. zv. frontová přeprava.

Přepravy frontové organizuje SVD/F podle rozkazu velitele frontu, mezifrontové organizuje SVD/GŠ podle rozkazu HV.

III. PŘÍPRAVA, ORGANISACE A PLÁNOVÁNÍ PŘEPRAVY VOJSK PO ŽELEZNICI

K přepravě vojsk po železnici může dojít

- na začátku války za mobilisace a při soustředování armád v poli;
- v průběhu války při operačních přepravách vojsk ze zálohy HV (frontu) do operačního učení armád prvního sledu (za průlomu, rozvíjení úspěchu v operační hloubce, pronásledování nepřítele) v rámci operačního (strategického) přeskupení vojsk;
- po skončení války při přepravě demobilizačních převozů.

V zásadě bude použito železnice při přepravě na velké vzdálenosti. Při rozsáhlé přepravě vojsk bude mnohdy výhodné kombinovat různé způsoby přesunu (auty, vlakem, vzduchem, po vodě), při čemž se těžký materiál (tanky, děla a j.) dopravuje hlavně po železnici. Vezmeme-li za základ normu celodenního pochodového výkonu při úsilném pochodu střeleckých (tankových, mechanisovaných) svazků 200 km, vidíme, že bude již výhodné použít železnice na vzdálenosti větší než 200 km, abychom šetřili lidi, bojovou techniku a zejména cenné motohodiny tankových jednotek.

Neméně rozhodující vliv na volbu způsobu přesunu bude mít čas, který bude pro přesun k dispozici. Přeprava po železnici nebude někdy účelná, když vykládací prostory vojsk budou pro nesjízdnost trati poměrně vzdáleny od fronty (někdy až 200 km) a když proto bude třeba

více času na překonání daleko větší vzdálenosti od místa nakládání do konečného prostoru soustředění než přesunem po vlastní ose.

Pro vojska určená k přepravě po železnici volí se nakládací prostory co nejbližší prostoru rozmístění svazku. V prostoru rozmístění je třeba zajistit dostatek místa s hlediska PAO (nejméně: prapor — 4 km², pluk — 25 km², divise — 150 km², sbor — 500 km², armáda — 2500 km²) s dostatkem skrytů a krytů. Čelo sestavy svazku v prostoru rozmístění musí být však vzdáleno od nejbližších železničních stanic nejméně 5 km.

Volba počtu přepravních směrů pro přepravu svazků po železnici závisí na rozvinutosti, průběhu a stavu železniční sítě. Čím více je tratí, tím větší je jejich výkonnost a tím kratší je doba trvání přepravy, která se vypočítá ze vzorce:

$$T = tn + \frac{L}{V} + (N-1) \times \frac{24}{n} + tv, \text{ v němž}$$

tn = doba nakládání prvního převozu (2 až 3 hodiny),

L = přepravní vzdálenost v km,

V = přepravní rychlost v km,

N = celkový počet vlaků,

n = tempo přepravy (hustota),

tv = doba vykládání posledního převozu (2 až 3 hodiny).

Vhodnost železnic pro přepravu vojsk po železnici a požadavku minimálního počtu přepravních směrů nám objasní příklady:

1. **Střelecký sbor** (dvě střelecké divise, jedna mechanisovaná divise, organické sborové útvary) se má přesunout po železnici na vzdálenost 600 km. K dispozici je jeden přepravní směr. Prostor soustředění sboru po vyložení asi 20 km od vykládacího prostoru.

Tempo: 16/24 hod. Střední přepravní rychlost: 30 km/hod.

O t á z k a. Jak dlouho potrvá přeprava sboru o 150 vlcích od okamžiku vydání rozkazu pro přepravu starším náčelníkem do doby úplného soustředění celého sboru v novém prostoru?

V ý p o č e t:

Doba přípravy železnice a vojsk	10	hodin
Doba nakládání prvního převozu	3	hodiny
Doba jízdy prvního převozu	20	hodin
Doba potřebná k propuštění následujících 149 vlaků		
(mezidobí 1½ hodiny) 149 × 1½	223,5	hodiny
Doba vykládání posledního převozu	2	hodiny
Celkem	258,5	hodiny

Z á v ě r: Přeprava střeleckého sboru o třech divisích na vzdálenost 600 km po jednom železničním přepravním směru bude trvat 258½ hodiny, t. j. více než **10 dní a noci**.

Přesun střeleckého sboru po vlastní ose (vše motorisováno) na touž vzdálenost bude trvat za předpokladu normálního denního pochodového výkonu s jedním dnem celodenního odpočinku (Oper-I-1, čl. 729),
600 : 150 = 5 dní.

Bude-li nutné a sbor provede přesun úsilným pochodem, je možné tuto dobu zkrátit na 4, po případě i 3 dny.

Z uvedeného srovnání vyplývá, že za daných předpokladů je podstatně kratší (o polovinu i více) přesun sboru po vlastní ose než přeprava sboru po železnici při použití jediného přepravního směru. Časová rentabilita železniční přepravy střeleckého sboru za daných podmínek se ukáže až při přepravě na velké vzdálenosti kolem 1000 až 1500 km.

Příklad:

Střelecký sbor ve stejném složení, jeden přepravní směr, průměrná rychlost 30 km/hod., tempo 16/24, vzdálenost 1500 km.

Doba potřebná na přípravu	10	hodin
Doba nakládání prvního převozu	3	hodiny
Doba jízdy prvního převozu	50	hodin
Součet intervalů $149 \times 1\frac{1}{2}$	223,5	hodiny
Doba vykládání posledního převozu	2	hodiny
Celkem	288,5	hodiny

t. j. asi **12 dní a nocí.**

Přesun sboru pochodem potrvá: $1500 : 150 = 10 + 2$ dni celodenního odpočinku (nejméně) = **12 dní a nocí.**

Z provedeného srovnání vystupuje jasně přednost železniční dopravy, protože cíle přesunu bude dosaženo ve stejné době jako po vlastní ose s tím kladem, že lidé i materiál budou ušetřeni namáhavého výkonu a značného opotřebení.

Střelecký sbor bude nejčastěji přepravován aspoň po dvou přepravních směrech tak, že na příklad dvě střelecké divise budou přepraveny na jednom směru a mechanisovaná divise a sborové útvary na druhém směru. Volbou dvou přepravních směrů se zkrátí doba trvání přepravy přibližně na polovinu i více podle počtu použitých přepravních směrů a dále zvýšením tempa přepravy a střední rychlosti. Válečné zkušenosti však ukazují, že vyššího tempa přepravy lze dosáhnout jen omezením jiné dopravy nebo jejím dočasným zastavením, což bude odůvodněno jen ve výjimečných případech. Rovněž zvyšování přepravní rychlosti nad 30 km/hod. bude ve válečných podmínkách dopravy zřídka kdy možné.

Střelecký sbor při přepravě po železnici na dvou směrech na vzdálenost 600 km dorazí do místa určení asi za 6 dní a nocí, na vzdálenost 1500 km asi za 7 dní a nocí. V porovnání s přesunem sboru po vlastní ose jde v prvním případě takřka o stejnou dobu trvání přesunu, ve druhém případě znamená železniční přeprava časový náskok 5 dní a nocí.

Z á v ě r: Při použití dvou přepravních směrů je výhodnější, rychlejší a pohodlnější provést přesun sboru na vzdálenosti kolem 1000 a více km po železnici než po vlastní ose.

Na větší vzdálenosti bude často přeprava kombinována tak, že tankové a samohybné útvary a jednotky, po případě děla tažená traktory (152mm H) se přesunou po železnici, zatím co střelecké a mechanisované útvary a útvary ostatních druhů vojsk se přesunou po vlastní ose. Z útvarů střeleckého sboru přicházejí v úvahu tankosamohybné pluky

střeleckých divisií a mechanisované divise, tankový pluk mechanisované divise, samohybná děla střeleckých a mechanisovaných pluků, dále oddíly 152mm houfnic sborové dělostřelecké brigády — celkem asi 20 až 25 vlaků (převozů).

Při takovém kombinovaném způsobu přesunu šetříme nejcennější materiál sboru a velmi potřebné motohodiny, aniž přitom zasahujeme nepříznivě do časového plánu přesunu sboru. Na vzdálenost 600 km po jedné trati za shora uvedených podmínek potrvá přeprava 20—25 vlaků tři dny a tři noci (sbor po vlastní ose ukončí přesun za 3 až 5 dní). Oba způsoby přesunu je nutno časově sladit tak, aby místa určení bylo dosaženo s obou stran současně.

2. Mechanisovaná divise o 55 vlcích provede přepravu po železnici na vzdálenost 600 km po jedné trati (tempo 16/24, rychlost 30 km/hod.) za 117½ hodiny, t. j. za 5 dní a noci. Přesun po vlastní ose potrvá 4 až 5 dní, při úsilném pochodu 3 dny.

Z á v ě r : Přepravovat mechanisovanou divisií po železnici po jedné trati na vzdálenosti pod 500 km nebude zpravidla výhodné.

3. Střelecká divise o počtu 40 vlaků absoluuje tutéž vzdálenost za podmínek ad 2. asi za 3 dny a noci. Po vlastní ose se přesune na vzdálenost 600 km stejně jako mechanisovaná divise, t. j. za 4 až 5 dní, resp. 3 dny při úsilném pochodu. V tomto případě je výhodnost železniční přepravy zřejmá.

Z á v ě r : Střeleckou divisií lze s výhodou přepravit po železnici po jedné trati na vzdálenosti větší než 400 km.

Samostatně přepravované divise (nikoli ve svazku sboru) lze někdy přepravit i po dvou železničních tratích. Tím se zkrátí doba přepravy asi o jednu polovinu.

Několik zde uvedených příkladů a kombinací přesunu sboru a jeho svazků vychází z předpokladu, že se bude nakládat ve dne v noci. To dále znamená, že vlaky pojedou po tratích nepřetržitě celé dny a noci. Vykládání je však bezpodmínečně nutné provádět za tmy. Bude věci orgánů vojenské dopravy, aby vhodnou volbou vykládacího prostoru a vykládacích úseků zabezpečily noční vykládání vojsk při minimálním zadržování vlaků v mezilehlých stanicích. Kdybychom uplatnili zásadu nakládat jenom v noci, dojdeme k poznání, že přeprava svazků po železnici se nesmírně prodlouží podle délky noci v jednotlivých ročních obdobích a že na příklad v létě by přeprava jen střelecké divise na 600 km vyžadovala celých 14 dnů! Teprve při vzdálenostech kolem 2000 km by se objevil soulad délky přesunu po vlastní ose a po železnici.

Nemá-li během jízdy vlaků na trati docházet k jejich nežádoucímu zadržování ve stanicích (vyjma z dopravních důvodů, za účelem brání vody pro lokomotivy a pod.) a nakládá-li se jenom v noci, je minimální vzdálenost přepravy při rychlosti 20 km/hod. rovna 20×24, t. j. 480 km a při rychlosti 30 km/hod. se zvyšuje na 720 km. Zadržování vlaků ve stanicích přes den je na překážku železničnímu provozu, vyžadává převozy v nebezpečí nepřátelského vzdušného napadení a navíc přináší velké národohospodářské ztráty nevyužitím rychlého koloběhu ve válce beztak nedostačujícího vozového a lokomotivního parku.

Činnost velitele a štábu svazku, jakmile dostanou rozkaz k přepravě po železnici

Rozkaz k přepravě dostane velitel svazku (sboru, divise) od staršího náčelníka (HV, F, A) buď přímo na jeho VS nebo prostřednictvím styčného důstojníka na svém VS. Před rozkazem bude zpravidla předcházet vydání předběžného nařízení.

Vojska určená k železniční přepravě a za tím účelem vhodně přisunutá poblíž železnice musí být v stálé pohotovosti zahájit co nejrychleji a organisovaně nakládání. Ve štábech svazků (útvárů) musí být připraveny nezbytné kalkulace potřeby železničních vozů podle konkrétních počtů jednotek ve formě **»Rozdělení a výpočet vozové potřeby... střelecké divise po železnici«** — příloha 3.

Článek 413 Oper-II-1 ukládá každému štábu svazku vést tyto hotové výpočty. Toto ustanovení nemá však jistě na mysli, aby štáb sboru (divise) sám zpracovával podrobné výpočty pro všechny převozy divisi, útvárů a jednotek. Štáb sboru musí ovšem vést tyto výpočty pro vlastní sborové útvary obdobně jako štáb divise. Rovněž štáby svazků musí mít také přehled o potřebě vozů a vlaků pro celý svazek. Tento přehled zpracují na základě opisů výpočtů a rozdělení vozové potřeby, které dostanou od velitelů útvárů.

Jakmile dostane velitel svazku rozkaz k přepravě po železnici, vejde prostřednictvím svého štábu (operačního oddělení) ve styk s příslušným vojenskoželezničním orgánem (vojenským správcem železničního úseku [nakládacího prostoru], náčelníkem přepravy vojsk), aby s ním projednal všechny otázky souvisící s přepravou (počet vozů, čísla převozů, nakládací stanice, zařízení a pomůcky, vyčkávací prostory převozů, cesty, opatření PAO, PVO a j.). Jindy bude účelnější, aby železniční orgán přišel na VS svazku k navázání součinnosti se štábem. Při přepravě vyšších svazků (od sboru výše) bude výhodnější vytvořit zvláštní operační skupinu svazku, v níž vedle náčelníka operačního oddělení budou též zástupci druhů vojsk a týlu. Tato skupina, disponující potřebnými organizačně technickými výpočty projedná v duchu pokynů svého velitele, zpravidla na VS vojenskoželezničních orgánů, všeobecný plán přepravy, po případě nakládání svazků.

Velitelé a štáby jsou povinny poskytnout maximum času vojskům na přípravu a uskutečnění přepravy. Toho se dosahuje včasným vydáním předběžných nařízení (nakládací prostor, doba zahájení přepravy) a organisací rekognoskace nakládacího prostoru. Přeprava vojsk po železnici musí být zpravidla zahájena do 9 až 12 hodin po dojití rozkazu k přepravě, což je dáno dobou, kterou potřebuje železnice k soustředění a přistavení vlaků pro první převozy. Omezený čas na přípravu přepravy vojsk po železnici bude jedním z důležitých požadavků jejího utajení.

Příprava rozhodnutí velitele svazku

V zájmu utajení přepravy nebude štábu svazku a vojskům oznámeno, kde bude cíl přepravy. Pro práci štábu v nakládacím prostoru toho není třeba.

Velitel svazku se rozhodne a vydá své rozhodnutí pro přepravu, v němž vyřeší především organizaci nakládání a bojového zabezpečení jak nakládacího prostoru, tak i převozů. Otázkami vykládání pro nedostatek zpráv se nemůže ve svém rozhodnutí zabývat. Před svým rozhodnutím může si velitel svazku vyžádat velmi stručné informace a návrhy některých funkcionářů (náčelníka průzkumu, zástupce velitele pro PVO, ženijního, chemického náčelníka, náčelníka politického oddělení, týlu a j.). Ve svých pokynech pro tyto zprávy určí, kdo, kdy, na co a v jakém rozsahu mu podá vysvětlení (návrh). Doba, předvídaná na vyslechnutí odpovědí na dané otázky (návrhy), nesmí přesahovat 1 až 2 hodiny. Vždy však vyslechne svého náčelníka štábu, který mu podá návrh na uspořádání přepravy svazku. Svůj návrh na uspořádání převozů může předložit graficky podle **přílohy 4**, kterou zpracuje operační oddělení. Na stupni sboru postačí uvést jen časové údaje o zahájení a ukončení nakládání divisi a počtu převozů a o nakládacím prostoru. Podrobně do převozů je nutno však organisovat přepravu sborových útvarů (přidělených). Pořadí přepravy svazků může nařídít starší náčelník i přímo, má-li k tomu přesné podklady a je-li dost času.

Rozhodnutí velitele svazku (sboru, divise)

Podkladem pro jeho vydání jsou: rozkaz nařizujícího staršího náčelníka (HV, F, A) a údaje vojenských železničních orgánů, po případě informace a návrhy funkcionářů štábu.

Metodický postup při rozhodování velitele pro železniční přepravu se v podstatě neliší od vžitě praxe při jakémkoli bojovém rozhodování. Zvláštností rozhodnutí velitele pro přepravu vojsk po železnici je převážně organizačně technická náplň jeho obsahu, jak vyplývá z rázu samé železniční dopravy.

Při ujasnění úkolu studuje velitel nakládací prostor (vzdálenost, velikost), počet a kapacitu přepravních směrů, dobu zahájení přepravy (kolik má času na přípravu).

Při hodnocení situace bere v úvahu situaci vlastních vojsk (rozmístění, vzdálenosti, počty, materiální a morální stav), situaci nepřátelskou (činnost letectva, záškodníků, možnosti atomového, chemického, biologického a jiného napadení), terénní a dopravně technické podmínky přepravy (počet a skrytost vyčkávacích prostorů a stanic, členitost terénu, výkonnost a vybavení stanic), povětrnostní poměry (počasí, délku noci a j.).

Obsah rozhodnutí stanoví čl. 759 Oper-I-1. Je třeba v něm dále uvést způsob uspořádání přepravy, určit zástupce velitele pro řízení nakládání (vykládání) a VS svazku za přepravu.

Činnost štábu svazku po rozhodnutí velitele

Po rozhodnutí velitele je štáb povinen zpracovat rozkaz a schema pochodu svazku do vyčkávacích prostorů, rozkaz k přepravě, plán nakládání, organisovat bojové zabezpečení, rekognoskaci a pořádkovou službu v prostoru nakládání, velení, kontrolu a předsunutou operační skupinu pro vykládací prostor.

Rozkaz k pochodu a schema pochodu stanoví čl. 32, 85—87 Oper-II-2 a nebude tu rozbírán. Hlavní otázky bojového zabezpečení budou probrány v dalších státech.

Rozkaz k přepravě po železnici je předepsán v čl. 34 Oper-II-2. I když v předpise není zmínky o situaci nepřítele, bude přesto účelné o ní se zmínit v první části rozkazu, neboť nakládací prostor svazku i v sebehlubším týlu může být kdykoli ohrožen nepřítelem, zejména ze vzduchu (letectvo, atomové zbraně, řízené střely, BRL). Hlavním plánovacím dokumentem štábu je plán nakládání. Jeho možné zpracování uvádí **příloha 5**. Zpracuje jej operační oddělení štábu v součinnosti s druhy vojsk (týlu) a za účasti vojenských železničních orgánů. Podpisuje jej náčelník štábu, náčelník operačního oddělení a příslušný vojenskoželezniční orgán. Schvaluje jej velitel svazku.

Plán nakládání se připojuje k rozkazu k přepravě, v němž je odvolání na plán nakládání v části »Provedení přepravy«.

Jako přílohy plánu nakládání je možno vydat schema pochodu, plány PVO, PAO, PCHO, pořádkové služby a kontroly. V časové tísni se omezí počet a rozsah pořizovaných dokumentů a potřebné rozkazy se vydají osobně podřízeným velitelům, kteří si je zakreslí do mapy a zapisují do pracovních sešitů anebo se k tomuto úkolu použije důstojníků štábu.

Po vydání rozkazů dochází k přepravě, která se dělí na 3 fáze: 1. na nakládání, 2. na vlastní přepravu a 3. na vykládání.

Organisace a řízení nakládání

Útvary určené k nakládání se obvykle přesunou za tmy z prostoru rozmístění svazku do vyčkávacích prostorů útvarů, které se volí ve vzdálenosti do 10 km od nakládacích stanic. Odtud se přesunují po praporech, oddílech anebo jednotkách, které tvoří vždy jednu převozní jednotku (vlak) do t. zv. vyčkávacího prostoru převozu, vzdáleného 5 km i více od nakládací stanice. Při vzdálenosti vyčkávacího prostoru útvaru od nakládací stanice do 10 km není nutné volit zvláštní vyčkávací prostor převozu. Za vyčkávací prostor převozu slouží v tom případě vyčkávací prostor útvaru.

Ve vyčkávacím prostoru převozu se jednotka rozdělí přesně podle skupin, které je možno ve stanici postupně nakládat, určí se jí čísla vozů a na signál zahájí příslušná část jednotky přesun do nakládací stanice (místa). Je-li možno nakládat celou jednotku (prapor, oddíl) najednou, vyrazí tato jednotka z vyčkávacího prostoru převozu do nakládací stanice jako celek.

Někdy nebude nutné volit vyčkávací prostory převozu, jestliže blízkost a poloha vyčkávacího prostoru útvaru vzhledem k nakládacím stanicím vyhovuje podmínkám, které klademe na vyčkávací prostor převozu. Není-li vzdálenost útvaru v prostoru rozmístění svazků od nakládacích stanic větší než půldenní pochod, nemusí být vyčkávací prostor útvaru určen a zaujímán. Pluk potřebuje 1 až 2 stanice, divise 3 až 4 stanice. Vedle stanic základních je třeba ještě určit prostory (stanice) záložní, vzdálené od sebe aspoň 5 km. S výhodou, zejména v atomových podmínkách boje, bude používáno širé trati a zastávek. Nakládáno bude hlavně v noci. Schema prostoru rozmístění a nakládacího prostoru střeleckého sboru je naznačeno v **příloze 6**.

Organisovanost a hladký průběh nakládání vojsk je podmíněn spolehlivým vzájemným spojením jednotlivých prostorů, a to

- mezi nakládací stanicí a vyčkávacím prostorem převozu,
- mezi nakládací stanicí a VS útvaru,
- mezi vyčkávacím prostorem převozu a VS útvaru.

Nejspolehlivějším prostředkem spojení je spojení linkové. Využívá se již zřízených stálých vedení poštovní správy, po případě doplněných krátkými přípojkami nebo se buduje zvláštní linkové vedení z prostředků útvarů.

Radiového spojení se dá použít jen v hlubokém týlu. K zabránění odposlouchání a prozrazení činnosti vojsk je však třeba používat jen signálů. Za tím účelem vypracuje štáb přepravovaného svazku seznam (tabulku) rozkazů, povelů a jiných větných významů, nutných k dorozumění při řízení přesunů a nakládání jednotek a útvarů.

Tato základní pojítka se vhodně doplňují optickými signály podle místních poměrů. Optické signalisace se dá použít zejména v terénu, který svou konfigurací umožňuje přímé zrakové spojení obou prostorů a kde půjde o předávání pokynů a hesel již dříve smluvených.

Akustických znamení se dá použít jen v omezené míře zpravidla uvnitř jednoho prostoru a během přesunu do nakládací stanice. Velitelé si však musí uvědomit, že je nepřipustné používat optických a akustických signálů v nakládacích stanicích, které by mohly vést ke směšování se signály železničních zaměstnanců a tím i k ohrožení dopravy.

Spojení se zajišťuje spojkami, motocyklisty.

Pro plynulost nakládání má rozhodující význam spojení náčelníka převozu (velitele praporu, oddílu) s jednotkami jeho převozu ve vyčkávacím prostoru převozu, odkud se součásti přesunují po skupinkách do stanice určené k nakládání. Zástupce velitele divise (útvaru) pro řízení nakládání musí mít dobré spojení s velitelem (štábem) útvaru nebo svazku, aby mohl operativně a rychle usměrňovat přesun a nakládání jednotek a útvarů a v souladu s plánem nakládání.

K řízení nakládání se určuje zástupce velitele svazku (útvaru) pro řízení nakládání. Tuto funkci zastává buď předepsaný zástupce velitele nebo jiný starší důstojník. Jeho úkolem je řídit a kontrolovat nakládání svazku podle plánu nakládání až do odbavení posledního převozu. Vzniknou-li poruchy jedná iniciativně, stále těsně spolupracuje s vojenskými železničními orgány a s veliteli jednotek bojového zabezpečení. Svého velitele informuje prostřednictvím vojenských železničních orgánů ihned o každém narušení plánu. Po dobu své funkce má pravomoc svého velitele. VS tohoto orgánu bývá umístěno na vhodné stanici uprostřed nebo blíže čela nakládacího prostoru a je spojeno telefonicky (hlavně po síti železnice) s podřízenými zástupci velitelů útvarů pro nakládání.

K výkonu služby se přiděluje zástupci velitele pro nakládání potřebný personál a prostředky (důstojníci nakládací skupiny, pořádková služba, ženijní jednotky, dosimetrické hlídky, zdravotnický personál, spojovací personál a pojítka, písaři a j.).

Činnost velitele svazku a jeho štábu za přepravy a po jejím ukončení

Velitel svazku se svým štábem odjede po vydání rozkazů podřízeným co nejdříve do vykládacího prostoru, ponechávaje v nakládacím prostoru svého zástupce pro řízení nakládání. Hlavní úkol očekává velitele svazku po vyložení vojsk, kdy dostane bojový úkol od svého nového staršího náčelníka (velitele frontu, armády). Podle situace přesune se velitel se svým štábem buď s prvními převozy anebo použije sám, po případě několik dalších důstojníků štábu (náčelník štábu, operačního oddělení a j.) spojovacích vrtulníků (mechanisované divise).

Během přepravy je velitel svazku ve spojení se svým zástupcem pro nakládání (vykládání) prostřednictvím vojenské železniční sítě. Smí jí však použít jen v naléhavých případech. Při použití spojovacích letounů získá velitel dost času (na vzdálenost 600 km při rychlosti letounu 150 km/hod. činí zisk 16 hodin proti přepravě po železnici — rychlost 30 km/hod.), který může věnovat přípravě a organizaci boje podle rozkazu staršího náčelníka v novém prostoru.

Organisace a řízení vykládání

Vykládání ve vykládacím prostoru organisuje a řídí zástupce velitele svazku pro vykládání s analogickými povinnostmi, jako má zástupce velitele pro řízení nakládání. U divise jím bývá náčelník štábu, u sboru náčelník operačního oddělení. Odesílá se napřed do vykládacího prostoru ihned, jakmile starší náčelník vydá rozkaz k přepravě svazku po železnici. Odjede nejpozději s prvním převozem, nejlépe ještě dříve některým vhodným vlakem, po případě autem (letounem). Ideálním bude případ, kdy zástupce velitele svazku pro vykládání dorazí do vykládacího prostoru tak zavčas, že může podle rozkazu staršího náčelníka (frontu, armády) nebo jeho orgánů a v součinnosti s vojskoželezničními orgány vykládacího prostoru naplánovat podrobné vykládání již prvních převozů, jejich přesun do shromaždiště, po případě do prostoru soustředění. Nedorazí-li včas do vykládacího prostoru, je povinností staršího náčelníka v prostoru vykládání vzít tyto úkoly na sebe nevyjímaje organizaci bojového zabezpečení, zejména PVO a PAO a PCHO.

K zvládnutí úkolů spojených s organizací a plánováním vykládání musí být zástupce velitele pro vykládání vybaven potřebným pracovním a pomocným aparátem (důstojníky oper. oddělení, druhů vojsk a týlu), částmi sil pořádkové služby, ženijními, chemickými a spojovacími částmi jednotek. Vzhledem k postupnému dojíždění převozů bude nejnaléhavější činností organisovat a naplánovat vykládání převozů 1. dne.

Hlavním dokumentem štábu svazku ve vykládacím prostoru je plán vykládání — **příloha 7**. Svým významem je postaven na roveň plánu nakládání. Zpracuje jej operační skupina ve vykládacím prostoru podle rozkazu staršího náčelníka a v součinnosti s vojenskými železničními orgány, za řízení zástupce velitele svazku pro vykládání.

Převozy svazku (útvary) se po skončení přepravy vykládají ve vykládacím prostoru. Má být co nejbližší prostoru soustředění, dovoluje-li to stav železnic a nepřátelská situace. Za války bude nuto počítat s tím,

že se budou vojska vykládat až 200 km od fronty, protože železniční síť bude zpravidla zničena (poškozena). Bude tomu tak zejména při rozvíjení útočné operace do hloubky, kdy tempo obnovy trati nebude stačit vysokému tempu postupu vlastních vojsk.

Hloubka vykládacího prostoru závisí na velikosti svazku, který se má vykládat. Má mít zpravidla dvojnásobnou vykládací výkonnost stanice (míst), než činí tempo přepravy. Je to nutné z toho důvodu, že vykládací prostor bude daleko více ohrožován nepřátelským letectvem a zbraněmi hromadného ničení než nakládací prostor, a že bude tedy třeba mít dostatek záložních stanic pro vykládání. Dále též proto, aby mohlo být v noci vyloženo co nejvíce převozů, z nichž některé přes den byly zastaveny na trati v nácestných stanicích, takže se setměním dojde k nahuštění převozů, které bude třeba rychle a bez čekání vykládat.

S ohledem na zvýšené ohrožení železničních stanic a trati zbraněmi hromadného ničení v příští válce budou převozy zadržovány ve stanicích jen v krajním případě podle situace a místních poměrů.

Organisace vykládacího prostoru je celkem obdobná jako organisace prostoru nakládání. Po vyložení se přesune jednotka ihned do shromaždiště převozu, které je součástí vykládacího prostoru stejně, jako je vyčkávací prostor převozu součástí nakládacího prostoru. Vykládá se zásadně za tmy s rozsáhlým využitím širé trati a vleček.

Ve shromaždišti převozu, které se volí ve vzdálenosti aspoň 5 km od vykládací stanice, uspořádá se jednotka (prapor, oddíl) a odpochoduje dále do shromaždiště útvaru. Při vzdálenosti shromaždiště útvaru do 10 km od vykládací stanice může být shromaždiště převozu přímo součástí shromaždiště útvaru. Při menší vzdálenosti prostoru soustředění svazku od vykládacího prostoru je shromaždiště útvaru součástí prostoru soustředění. Ve shromaždišti útvaru se uspořádá celý útvar (pluk), který se pak přesune do prostoru soustředění divise anebo podle rozkazů staršího náčelníka.

IV. PVO PŘI ŽELEZNIČNÍ PŘEPRAVĚ VOJSK

Nepřítel jsa si vědom významu železniční dopravy použije v rámci strategických leteckých zásahů hned z počátku války mohutných prostředků, hlavně letectva a atomových zbraní, k rozrušení dopravního systému. Půjde o letecké zásahy a o zásahy řízených střel, raket a torpéd s atomovou náplní proti strategicky důležitým dopravním železničním objektům. Cílem těchto úderů bude ochromit mobilisaci armády a její strategické rozvinutí. V dalším průběhu války půjde o izolaci armád od výrobních a hospodářských středisek a o rušení operačních přeprav, přísunu materiálu po železnici s cílem oddělit zápolí od armády v poli.

K leteckým úderům atomovými zbraněmi a ostatními prostředky hromadného ničení na objekty železniční dopravy použije nepřítel hlavně letectva bombardovacího a bitevního, vedle řízených střel a raket.

Velký okruh působnosti letectva, značná únosnost a rychlost moderních letounů, možnost použít vysoce účinných zbraní hromadného ničení vytyčuje pro PVO železniční přepravy za války vážné a vrcholně důležité úkoly.

Úkolem PVO železniční přepravy je

- ničit nepřátelské letouny s důrazem na nosiče atomových zbraní a bojových radioaktivních látek a způsobit vzdušnému nepříteli ztráty již na vzdálených přístupech k železničním objektům;
- odrážet přímé letecké údery nepřítele na vojska a jeho bojovou techniku, se zvláštním zřetelem na ochranu vojsk:
 - v prostorech rozmístění (soustředění),
 - ve vyčkávacích prostorech převozu a útvarů,
 - při přesunech vojsk do prostorů nakládacích,
 - při vlastním nakládání,
 - při přepravě na tratích a při pobytu ve stanicích za přepravy,
 - při vykládání,
 - ve shromaždištích po vyložení,
 - při přesunech do prostoru soustředění po vyložení;
- chránit důležité železniční objekty (uzlové železniční stanice, železniční depa, výtopny, železniční dílny a sklady, železniční mosty, viadukty, ústí tunelů a t. p.) na hlavních přepravních směrech;
- zabránit vzdušnému průzkumu v prostorech nakládacích, vykládacích a na přepravních směrech;
- organisovat průzkum, pozorování a vyhledávání (hláskou službu);
- ztížit nepříteli volbu železničních objektů k leteckým úderům, jakož i jejich vlastní provedení maskováním vojsk a bojové techniky při železniční přepravě, maskováním důležitých železničních objektů, klamáním nepřítele a aktivní pohotovosti prostředků PVO;
- učinit všechna organizační a materiální opatření k odstranění následků po nepřátelském vzdušném napadení a udržovat tyto prostředky v přísné pohotovosti.

Prostředky PVO při železniční přepravě lze všeobecně rozdělit na prostředky:

- PVOS, koordinované s opatřeními civilní protivzdušné obrany,
- armády (frontu),
- přepravovaných vojsk,
- železniční správy.

Prostředky PVOS jsou základem PVO železniční přepravy a zabezpečují plynulost dopravy hlavně v zápolí. PVOS spolupracuje s železničními orgány již v míru podle směrnic ministerstva národní obrany ve všech otázkách PVO železniční dopravy za války.

Prostředky armádní PVO a frontové PVO zabezpečují všeobecně území armády (frontu) i jejich týlových prostorů a zásobovacích základů.

Prostředky PVO přepravovaných vojsk jsou jejich organické protiletadlové prostředky a jsou zaměřeny hlavně na přímou ochranu vojsk při přepravě.

Prostředky PVO železniční správy jsou svým charakterem vlastně pasivní ochranou. Mají především úkol odstranit následky nepřátelských vzdušných napadení a ztížit nepříteli jejich provedení. PVO železniční správy je vlastně souhrn organizačních, materiálně technických a morálně politických opatření v rámci jednotlivých železničních stanic v příslušném traťovém úseku, se všemi technickými nařízeními, zabezpečujícími provoz.

Odpovědným organisátorem je náčelník stanice se svými orgány, který zpracovává nařízení pro PVO železniční stanice podle směrnice nadřízených železničních orgánů.

K prostředkům PVO náleží:

- hlásná služba (radiolokátory) PVOS, armády, frontu a útvarů;
- stíhací letectvo PVOS, armády, frontu;
- protiletadlové dělostřelectvo PVOS, armády, frontu;
- speciální prostředky (světlomety, balonové přehrady, protiletadlové raketomety, ochranné sítě vodních přehrad, maskovací prostředky a t. p.);
- pěchotní zbraně útvarů a PL kulomety;
- opatření k odstranění následků a k zmenšení účinků leteckých a jiných napadení (záchranné, obnovovací, protipožární, zdravotnické, protichemické, protiatomové, maskovací).

PVO železniční přepravy vojsk plánuje a organisuje velitelství, které nařídilo přepravu. Bude to zpravidla hlavní velitelství nebo velitelství armády (frontu).

Plánování PVO zpracovává příslušné oddělení pro PVO štábu těchto velitelství v těsné součinnosti s železničními orgány.

Při plánování PVO železniční přepravy vojsk je nutno vzít v úvahu prostředky PVOS, armády (frontu) a prostředky železniční správy, které jsou na dotčených přepravních směrech k dispozici.

Při plánování PVO železniční přepravy je nutno zhodnotit důležitost a zranitelnost jednotlivých přepravních směrů, dobu trvání přepravy, pravděpodobnou činnost nepřítele při železniční přepravě, situaci PVO v nakládacích a vykládacích prostorech.

Podle tohoto zhodnocení sestaví štáb velitelství, které přepravu nařídilo *»Plán PVO železniční přepravy vojsk«*, který v zásadě obsahuje:

- a) možnosti a pravděpodobnou činnost vzdušného nepřítele za přepravy;
- b) průzkum, pozorování a vyhledávání;
- c) prostředky PVOS, armády (frontu) a železniční správy a jejich dosavadní úkoly;
- d) upřesnění úkolů těmto prostředkům pro zabezpečení plánované přepravy vojsk;
- e) nové prostředky (druh, počet, doba, způsob) k případnému zesílení dosavadních prostředků PVO;
- f) úkoly pro PVO připravovaným vojskům;
- g) součinnost mezi jednotlivými prostředky PVO, zejména mezi stíhacím letectvem a protiletadlovým dělostřelectvem;
- h) pohotovost a doba trvání úkolů PVO za přepravy.

Výpisy z tohoto plánu dostanou v potřebném rozsahu ve formě bojových nařízení pro PVO plánované přepravy příslušné obvody PVOS, orgánové železniční dopravy a velitelství připravovaných vojsk.

Velitel připravovaných vojsk, jakmile dostane v rámci svého úkolu tato bojová nařízení, vydá na jeho podkladě a na podkladě informací od svých funkcionářů štábu své rozhodnutí pro PVO za přepravy.

Jeho štáb pak na podkladě tohoto rozhodnutí zpracuje »plán PVO pro přepravu vojsk po železnici«. Z tohoto plánu dostanou podřízení bojová nařízení pro PVO.

Plán PVO zpracovává štáb přepravovaných vojsk s vojenskými železničními orgány, které jsou informovány o organizaci a opatřeních PVO v nakládacím prostoru. Velitelství přepravovaného svazku nebude zpravidla informováno předem konkrétně o přepravních směrech, ani o prostoru vykládání. Nebude proto možno v plánu PVO pro přepravu svazku napláňovat konkrétně způsob PVO i v prostoru vykládacím.

PVO vykládacího prostoru bude zpravidla organizována péčí staršího náčelníka, který přepravu plánuje a bude prováděna hlavně prostředky velitelství, do jehož podřízenosti přepravovaný svazek vstupuje.

Proto plán PVO přepravovaného svazku bude podrobně rozpracován jen pro nakládací prostor. Pro ochranu vojsk za přepravy a v prostoru vykládacím bude obsahovat jen zásadní nařízení.

Plán PVO pro přepravu vojsk může být zpracován textuálně nebo graficky s legendou.

Textuální plán PVO může obsahovat:

- stručné zhodnocení vzdušné situace a pravděpodobné zásahy nepřítelů při železniční přepravě;
- objekty (prostory) chráněné péčí staršího náčelníka, PVOS, armády (frontu);
- úkoly PVO, jež ukládá velitel přepravovaných vojsk podřízeným útvarům v prostoru nakládacím podrobně, v prostoru vykládacím a za přepravy jen v zásadních nařízeních;
- způsob PVO převozů jednotek, jež nemají organické prostředky PVO;
- součinnost prostředků PVO útvarů s prostředky nadřízeného, hlavně mezi protiletadlovým dělostřelectvem a stíhacím letectvem;
- průzkum, pozorování a vyhlašování;
- pohotovost prostředků PVO.

Možný způsob grafického plánu PVO střelecké divise v nakládacím prostoru je uveden v **příloze 8**. Plán je možno zpracovat na téže mapě jako plán PAO a oba plány tak sloučit v jeden.

PVO v nakládacích prostorech, které většinou budou v týlovém prostoru frontu (armády), bude hlavně zabezpečena prostředky PVOS a frontu. Prostředků přepravovaných vojsk bude použito hlavně pro PVO nakládacích stanic, vyčkávacích prostorů a prostorů soustředění s důrazem na dělostřelectvo, tanky, munici a PHM.

Prostředky PVO odjíždějí s posledními převozy.

Všeobecně bude mít vliv na rozsah PVO nakládacího prostoru jeho vzdálenost od fronty, množství a zranitelnost železničních objektů, druh přepravovaných vojsk, charakter terénu a dosavadní činnost vzdušného nepřítelů.

Pozorování a vyhlašování je v nakládacím prostoru prováděno hláskou službou a systémem radiolokátorů protiletadlového dělostřelectva.

K přímé ochraně jednotlivých převozů (vojenských vlaků) za přepravy se používá většinou organických prostředků přepravované jednotky. Umisťují se v 1. a 2. polovině vlaku.

Nemá-li útvar (jednotka) organických protiletadlových prostředků, je povinností staršího náčelníka rozdělit vhodným způsobem tyto prostředky od jiných útvarů stejnoměrně do všech převozů (vlaků). Kanony, počínaje ráží 57 mm, se pro PVO převozů nehodí, protože nemohou být na železničních vozech dobře lafetovány a provádět střelbu.

O vzdušné situaci je náčelník převozu informován přijímačem v síti všeobecné výstrahy a pozorovacími hlídkami. Tyto hlídky, v síle po 2 až 3 mužích, jsou umístěny na vojenském vlaku a jejich povinností je pozorovat vzdušný prostor, terén a stav železniční trati.

Vojenské vlaky jsou za pobytu v jednotlivých železničních stanicích za přepravy chráněny v rámci PVO příslušné stanice a prostředky PVO přepravovaných jednotek.

PVO přepravních směrů se organizuje podle plánu PVOS, připravovaného již v míru a může být podle potřeby manévrem prostředků PVO hlavního velitelství zesílena.

Vykládací prostor bude zpravidla v armádním týlovém prostoru a PVO bude zabezpečena hlavně prostředky armády. Bude nutno chránit hlavně vykládací stanice, vojska za přesunu do shromaždišť po vyložení a v prostorech soustředění.

Organické prostředky vykládaných vojsk budou zesilovat PVO organizovanou velitelstvím armády, případně PVOS.

Jednotka ve vykládacím prostoru vyloží jako první protiletadlové prostředky a ty zaujmou vhodné postavení.

Jednotky ihned po vyložení opouštějí vykládací stanici, aniž by vytvářely větší organické celky.

Důstojník určený k řízení vykládání vejde po příjezdu do vykládacího prostoru ihned ve styk v otázkách PVO s příslušnými vojenskými železničními orgány a se zástupcem velitelství, do jehož podřízenosti vojska vstupují. Soudobé vedení operací se opírá celou svou složitostí o nerušenou a plynulou dopravu. V současných podmínkách možného napadení železniční přepravy zbraněmi hromadného ničení, půjde zejména o úkol, jak naše prostředky a organizaci PVO železniční přepravy přizpůsobit co do hodnoty i co do rozsahu formám boje a možnostech bojové techniky nepřítelů. Jen tak bude zabezpečen úspěch naší železniční dopravy ve válce.

V. PROTIAOMOVÁ A PROTICHEMICKÁ OCHRANA VOJSK ZA PŘEPRAVY PO ŽELEZNICI

Přepravovaná vojska mohou být napadena kdekoli, i v zápolí atomovými zbraněmi, otravnými, biologickými a zápalnými látkami nepřítelů. Proto jednou z hlavních povinností velitelů a štábů je bojově zabezpečit přepravu vojsk po železnici v souladu s rozkazy staršího náčelníka a s opatřeními orgánů vojenské železniční dopravy.

Cílem atomového a chemického napadení mohou být vojska v prostorech soustředění, na přesunech, v nakládacích (vykládacích) prostorech,

ve vyčkávacích prostorech (shromaždištích) i během přepravy. Atomové úderý mohou směřovat proti velkým železničním uzlům a důležitým železničním objektům (mosty, tunely, viadukty). Napadení vlaku atomovými zbraněmi na širé trati může mít vzápětí vyřazení celého převozu. Přesto lze předpokládat, že k využití kruhového účinku atomových zbraní budou voleny cíle kombinované z přepravovaných vojsk a z dopravních a hospodářských středisek.

Cílem protiatomové a protichemické ochrany vojsk za přepravy po železnici bude zabezpečit včasný přechod vojsk do prostoru určení v plně bojové pohotovosti.

PAO a PCHO vojsk přepravovaných po železnici zahrnuje v podstatě všechna tři údobí přepravy: nakládání, vlastní přepravu a vykládání. Ve všech uvedených údobích přepravy je třeba organisovat PAO vojsk podle úkolů stanovených v předpise Chem-II-10, t. j. vyhlášení, průzkum a pozorování, ženijní opatření a odstraňování následků.

Plánování, organisace a úkoly PAO a PCHO

PAO a PCHO vojsk při železniční přepravě plánuje a organisuje velitel přepravovaného svazku na základě nařízení staršího náčelníka a v nejtěsnější součinnosti s vojenskými železničními orgány. Plán PCHO se zpracovává zvlášť a obsahuje vedle opatření společných pro plán PAO speciálně chemická opatření (použití dýmu a p.). Plán PAO je nejvýhodnější zpracovat graficky přímo na mapě s legendou. Možnou formu jeho zpracování obsahuje **příloha 9**. Lze jej spojit s plánem PVO a zpracovat v jedné mapě.

Plán PAO vykládacího prostoru zpracuje zástupce velitele svazku pro vykládání po příjezdu do cíle přepravy na základě opatření PAO nového staršího náčelníka a vojenských železničních orgánů. Náčelníci převozů dostanou včas z plánu výpisy ve formě nařízení pro PAO a PCHO a to v rozkaze pro vykládání. Plán PAO lze zpracovat na jedné mapě s plánem PVO.

1. PAO a PCHO nakládacího prostoru

- Za použití atomových zbraní nepřítelem vyžaduje PAO a PCHO vojsk
- zvětšení nakládacích prostorů svazků (útvárů); pluk potřebuje nejméně dvě, divise tři až čtyři stanice ve vzdálenosti nejméně 5 až 10 km od sebe;
 - nenakládat v důležitých železničních uzlech, více využívat mezilehlých stanic, po případě širé trati, vleček;
 - určit záložní nakládací prostory (stanice);
 - vyčkávací prostory převozů určit nejbližší 5 km od nakládacího místa a velkých osad, vyčkávací prostory útvárů do 10 km od stanic o ploše: 4 km² pro prapor, 25 km² pro pluk, 150 km² pro divisi, 500 km² pro sbor, s dostatkem přirozených krytů a s možností přesunů do záložních prostorů;
 - přesuny a nakládání provádět hlavně v noci za přísného maskování a zákazu hromadění jednotek a materiálu;

- důkladnou organizaci PVO za přesunu i při nakládání, vhodně navazující na systém PVOS a CO železniční správy;
- zvětšit zálohu vozů, strojů a nakládacích zařízení a vytvořit dostatečnou zálohu prostředků protichemické ochrany jednotlivce;
- provádět nácvik vojsk v rychlém nakládání.

Vyhlašování vojskům provádějí hlásky z počtů praporů (oddílů) vybavené radiovou stanicí. Svazek určuje jednu i více hlásek pro pozorování celého nakládacího prostoru. Pro spojení mohou použít telefonu, radia, optické a akustické signalisace.

Radiační průzkum a pozorování má za úkol zjistit stupeň zamoření, vytyčit zamořené prostory, vyhledat objížďky, po případě jiné záložní, nezamořené prostory. Organizuje se na osách přesunu do vyčkávacích a nakládacích prostorů a v těchto prostorech péči velitelů útvarů po případě svazků. Pro útvar je třeba vyčlenit do zálohy aspoň jednu, u divise dvě až tři a u sboru tři až pět dosimetrických hlídek. Chemické hlídky provádějí vedle chemického průzkumu a pozorování zároveň radiační průzkum a pozorování a uvědomují vojska o nebezpečí.

Ženíjní zabezpečení záleží v průzkumu a v úpravě os, ve vyhledávání, vytyčení a úpravě objížďek a objektů (velkých osad, křižovatek), ve vyhledání přirozených krytů ve vyčkávacích prostorech (rokle, lomy, jeskyně) a v nakládacích stanicích (sklepy, podchody) a ve včasném vybudování potřebných úkrytů PAO především pro osoby v těchto prostorech. Místo úkrytů budou často pro nedostatek času budovány jen okopy pro lidi, bojovou techniku a materiál o kapacitě pro jednu převozní jednotku (prapor, oddíl, rotu tanků) a hodně bude zato využíváno přirozených úkrytů. Ženíjní přípravu prostorů zahájí část ženistů ihned jakmile dostane rozkaz pro přepravu, aby bylo zabezpečeno nakládání prvních převozu.

Odstraňování následků

Železniční uzly, případně stanice podle svého rozsahu a důležitosti mohou být napadeny atomovými pumami všech ráží s výbuchem nad zemí, na zemi i pod zemí. Rozrušení drážních zařízení bude odpovídat ráži a druhu výbuchu. Na jejich účincích bude také záviset, kdy bude stanice a trať schopna dalšího provozu. Při atomovém poplachu opustí jednotky ihned vozy a ukryjí se ve sklepech, podchodech, příkopech, jamách a p. Při napadení vyčkávacích prostorů bojovými radioaktivními látkami (otravnými látkami) přesunou se jednotky do záložních prostorů, na osách přesunu jednotky projdou nebo objedou.

K odstranění následků atomového napadení organizují se v místě nakládacím obnovovací, odtarasovací a protipožární odřady z počtu útvarů v síle čtyři až rotu, zesílené ženisty vyprošťovacími a odtarasovacími stroji, zdravotnickým personálem a materiálem. Divise vyčlení odřad v síle rotu až praporu k dispozici zástupci velitele divise pro nakládání, a tedy poblíže jeho VS. Sborové odřady v síle až pluku se organizují podle potřeby, a to z počtu posledních převozu asi na výši vyčkávacích prostorů.

Místa speciální očisty (MSO) zřizují útvary blízko nakládacích stanic. Divise může zřídit jedno až dvě MSO z divisní chemické rotu na nejdů-

ležitějším místě. Často bude část divisní roty chemické ochrany odeslána s prvním převozem do vykládacího prostoru ke zřízení MSO pro vykládající převozy.

Vojska těsně spolupracují s železničními orgány, využívajíce v největší míře jejich zařízení k odstranění následků atomového napadení (desaktivací, zdravotnická, obnovovací, stroje, vodárenské vlaky, cisterny, hydranty). Odsun raněných bude často řízen do civilních nemocnic.

2. PAO a PCHO za přepravy

Je rovněž co nejtěsněji spjata s opatřeními železničních orgánů, které nepřipustí zastavování vlaků ve velkých stanicích a pro případ napadení trati nebo převozu plánují pružně odklon vlaků na jiný směr využívající zálohy jak provozní, tak i dopravních prostředků.

Vojska jsou uvědomována prostřednictvím vojenských železničních orgánů. U nich je náčelník převozu povinen vyžadovat si běžné informace o náletové situaci. Pro každý převoz se určí po jednom pozorovateli vzdušné situace na začátku a na konci vlaku, který je telefonicky spojen s náčelníkem převozu a se strojvedoucím.

Radiační průzkum a pozorování

V čele každého vojenského vlaku se ustanoví chemický pozorovatel, který pozoruje situaci s hlediska radioaktivního a chemického zamoření, pozoruje výstražné tabulky o zamoření trati a dává strojvedoucímu znamení k vyhlášení poplachu (parní sirénou). Dále musí mít každý převoz dosimetrickou hlídku k zjištění zamoření a úrovně záření. V zásadě se projíždí zamořeným úsekem trati bez zastávky, zvýšenou rychlostí, nepřesahuje-li úroveň radiace 100 r/hod. V takovém případě nutno použít prostředků protichemické ochrany jednotlivce, zavřít dveře a okna vozů, otevřené vozy přikrýt plachtami.

Skupina PCHO, která koná současně funkci dosimetrické hlídky převozu, provádí průzkum chemického zamoření a odmoření převozu.

K ženíjnímu zabezpečení za jízdy je třeba vyčlenit části ženijních jednotek útvarů (svazků) s výpomocným materiálem, po případě i se stroji, které vytvoří a) skupinu obnovovací v síle do jedné čety k obnovení menších poškození trati a pro zneškodnění nevybuchlých pum, b) skupinu protipožární v síle 1 družstva k hašení zápalných pum a požárů, c) skupinu vyprošťovací a záchrannou v síle 1 družstva.

Odstraňování následků

Při přerušení jízdy vlaku po nepřátelském napadení jednotky vystoupí, hloubí ihned okopy a maskují se. Při zničení železničních objektů (mostů, viaduktů, tunelů a j.) řeší náčelník převozu vzniklou situaci v součinnosti s vojenskými železničními orgány po případě podle dispozic staršího náčelníka: odklonem převozu na jinou trať nebo jeho vyložení na trati s přesunem na autech do nového nakládacího místa nebo přímo do cíle přepravy (při vzdálenostech asi do 200 km).

Při napadení převozu atomovými zbraněmi zahajují práce příslušné skupiny převozu. Hygienická očista osob se provede z prostředků převozu (mít zásobu vody). Desaktivace bojové techniky a vozů i celého vlaku se zpravidla bude provádět v nejbližší stanici s případným využitím speciálních zařízení dráhy. Je dobře si uvědomit, že proudění vzduchu za jízdy snižuje stupeň zamoření. Proto se úseky trati, zamořené BRL, projíždějí.

Odmořování osob, vozů a bojové techniky, zasažených otravnými látkami, provádí ihned skupina PCHO převozu v součinnosti se speciálními oddíly železnice, od níž lze rovněž získat informace o nejbližších nemocnicích, zdravotnických střediscích a j. Zasažené osoby se umístí do isolačního vozu, tam dostanou první pomoc od zdravotníků převozu, a pak se odevzdají v nejbližší stanici do lékařské péče léčebných zařízení.

3. PAO a PCHO vykládacího prostoru

Zásady platné pro PAO a PCHO nakládacího prostoru jsou v podstatě platné analogicky i pro vykládací prostor vojsk, kde všechna opatření nabývají zvlášť na významu vzhledem k většímu ohrožení vykládacího prostoru v blízkosti fronty. Vykládání na trati bude daleko častější a zásadně bude prováděno v noci. Opatření staršího náčelníka budou zpravidla širšího rozsahu než v nakládacím prostoru.

Vyhlašování vojskům bude organizováno starším náčelníkem. Převozy po příjezdu organizují vlastní hlásky blízko stanice (vykládacího místa).

Radiační průzkum os přesunu provedou zpravidla dosimetrické hlídky útvarů. Průzkum prostoru soustředění provede starší náčelník anebo svazek svými orgány. Radiační a chemické pozorování ve vykládací stanici organizuje náčelník převozu.

Ženíjní zabezpečení vykládání (kryty, zákopy, okopy), připraví zčásti nebo zcela nový starší náčelník. Svazky (útvary) jsou však povinny napřed vyslat do vykládacího prostoru část ženijních jednotek k provedení ženíjního průzkumu a k doplnění ženijních prací. Maximální využívání členitosti terénu bude nejúčelnějším řešením.

K odstranění následků zřizuje svazek z počtů prvních převozu odřady obnovovací, odtarasovací a protipožární. Jejich centrální umístění ve vykládacím prostoru musí umožnit rychlý zásah ve případech vykládaných jednotek.

Pro hygienickou očistu osob, desaktivaci a odmořování zřídí starší náčelník jedno až dvě MSO. Jestliže jím nebyla MSO etablována, zřídí je velitel svazku z počtů svých chemických jednotek (organických anebo přidělených).

Protiatomová a protichemická ochrana vojsk za přepravy po železnici je povinností především vojsk samých. Starší náčelníci a vojenské železniční orgány se však na ní značně podílejí svými vlastními opatřeními, která je nutno promyšleně koordinovat s opatřeními jednotek.

VI. OPERAČNÍ MASKOVÁNÍ A UTAJENÍ PŘEPRAVY VOJSK PO ŽELEZNICI

Plánování operačního maskování a utajení přepravy

Manévr celých svazků po železnici, která má vždy operační nebo i strategický význam, stane se překvapením pro nepřítele jen tehdy, jestliže se nám podaří provést jej utajeně. Utajení přepravy chrání vojska před úderem letectva a vytváří neočekávaný manévr pro nepřítele. Je proto třeba věnovat tomuto druhu bojového zabezpečení náležitou pozornost již při plánování každé velké operace spojené s přepravou vojsk po železnici.

a) Klamné přepravy jakožto druh operačního maskování se provádějí zásadně na široké frontě. Tento požadavek je důsledkem rozsáhlosti plánovaných dnešních vojenských operací na válčišti a tedy nezbytného předchozího soustředění velkých mas vojsk a bojové techniky do prostoru útočné operace. Při soudobých průzkumných prostředcích bude nesnadné zabránit nepříteli v odhalení déle trvajících a soustavných přísunů velkých mas vojsk na frontu a tím i ve zjištění našeho pravděpodobného zámyslu. Z této skutečnosti vyplývá nekompromisní požadavek provést klamání nepřítele na široké frontě, která dovoluje přepravu a přísun mas vojsk bez nebezpečí, že v jejím neodpovídajícím rozsahu a směru přepravy nepřítel již předem odhalí klamný charakter této přepravy.

Mají-li proto klamné přepravy splnit požadovaný účel, t. j. odvést pozornost nepřítele od směru a prostoru předvídané skutečné činnosti vojsk, je třeba je plánovat a provádět přísně centralisovaně na stupni nejméně velitelství frontu. Velitel a štáb disponuje dostatkem jak širokého prostoru svého území, nutného k uskutečnění přirozené klamné železniční přepravy, tak i silami a prostředky potřebnými k její organizaci s hlediska vševojskového i technicko-železničního.

Plán klamných přeprav štábu frontu bude zpravidla obsahovat: zámysl, úkoly převozů, klamné přepravní směry, kdo a kdy úkol provede, hlášení. Plán podepíše náčelník štábu a náčelník operačního oddělení. Schvaluje jej velitel. Součástí plánu je dále plán kontrol. Klamné přepravy se provádějí podle grafikonu dopravy a je nutno též při nich organizovat bojové zabezpečení podle plánu. K jejich řízení je možno vyčlenit operační skupinu, která rozpracuje úkoly pro svazky a orgány napodobující přepravu a disponuje maskovacími prostředky, bojovou technikou a železničními soupravami.

Operační maskování předpokládá nejužší součinnost operačního oddělení štábu frontu s ženijním náčelníkem a s železničními orgány vojenské dopravy.

b) Maskování a utajení přepravy plánují velitelé přepravovaných svazků (útvárů, jednotek) v součinnosti s orgány vojenské železniční dopravy. V bojovém nařízení pro maskování (utajení) je třeba uvést a) úkoly maskování cest, vojsk, bojové techniky, nakládacích stanic, převozů a vykládacích stanic, b) prostředky, c) lhůty provedení. Dále je třeba stanovit způsob kontroly. Přezkušovat stav maskování (utajení) možno pozemním i vzdušným pozorováním.

1. Operační maskování přepravy ve formě klamných železničních přeprav

Klamné přepravy provádí omezený počet osob jak v plánovacím štábu frontu, tak i z železničních orgánů. Přepřavované jednotky nesmějí vědět o klamně povaze přepravy. Klamné přepravy mají operační význam a mohou jej splnit jen tehdy, povedou-li nepřítele svým rázem a logičností opatření k pojení nesprávného, námi chtěného zámyslu.

Klamné přípravy železnic k přepravě

Zvlášť určení důstojníci vydávají rozkazy po linii maskovacích opatření železničním orgánům, zatím co skutečné orgány železnic připravují vozy a činí veškeré normální přípravy k přepravě vojsk. Vojska napodobují přípravy ubytováním částí důstojníků a mužstva v osadách blízko stanic, jednáním s železničními orgány a přípravou zákopů a maskování. Připravují se vozy a funkcionáři převozu tak, jako by šlo o skutečný převoz.

Klamné nakládání budou jednotky provádět v noci i ve dne v odpovídajících časech, s jistou dávkou neopatrnosti v dodržování maskování a kázně, což soustředí nepřítelovu pozornost a odvede ji od skutečných nakládacích prostorů. Bojová technika bude doplněna maketami a maskuje se. Dělostřelecké a tankové jednotky napodobují hluk motorů, vyježděné koleje se upravují.

PVO. je organizována v plném rozsahu. Následky bombardování se odstraňují normálními prostředky.

Klamné převozy

Budou vedeny po klamných přepravních směrech do takových vykládacích míst (prostorů), které svou odlehlostí od připravované operace uvedou nepřítele v omyl o směru hlavního úderu a k nesprávnému použití operačních záloh. Splnit tuto podmínku je možné jen na široké frontě klamné přepravy, t. j. nejméně na úseku frontu. Chování jednotek za přepravy se maskuje menší ukázněností (topení v kamnech, větší pohyb, otevřené dveře a p.). Cizím osobám, ani železničnímu personálu, nedoprovází-li vlak, nesmí být dovolen přístup ke klamným převozům. Proto je důležité důkladné střežení vlaku.

Klamné vykládání se provádí v noci při dodržování všech zásad pro volbu míst, časových norem a organizaci PVO jako u skutečného převozu. Světla, hluk a stopy napodobují skutečná bojová vozidla.

Při organizaci klamných přeprav se vypracovávají dokumenty jako ve skutečnosti, vedou se telefonické hovory, předvídá se úmyslná ztráta dokumentů a p. Je žádoucí, aby řídicí orgány železniční dopravy budily u cizího pozorovatele dojem zcela pravidelné a opravdové dopravy a nedali tak vyzvědačům možnost k nedůvěře a podezření z »nahrávání« jízdy vojenských vlaků.

2. Utajení přepravy vojsk po železnici

Utajení přepravy vyžaduje omezení počtu pracovníků, zjednodušení a omezení dokumentů a co největší využívání osobního styku a hlášení.

Utajení přepravy zahrnuje utajení příprav železnic, přesunu jednotek do nakládacích stanic, nakládání převozů, utajení převozů za jízdy a vykládání.

Železniční orgány dbají o utajení skutečných přeprav a naopak matou nepřátelské živly šířením klamných zpráv a činnosti. Vlakové soupravy se vystrojují na jiných stanicích. Hromadit soupravy ve stanicích je zakázáno. Nakládací (vykládací) pomůcky se maskují.

Přesun jednotek a jejich nakládání se provádí hlavně v noci. Stopy po vozidlech se zahlazují (na př. vzadu přivázanými strojy). Naložené převozy se ihned maskují, po příp. přikryjí plachtami (děla, tanky), prkny a p. Kontrolu maskování provádějí zvlášť určené hlídky.

Přivěšením prázdných vozů a lokomotivy na opačný konec vlaku lze někdy u nepřátelského letce vyvolat nesprávné hlášení o účelu a směru jízdy vlaků. Jinak se nepřátelské letectvo soustředí především na zjišťování tempa přepravy na směrech, podle něhož může usuzovat na objem a směr přepravy.

Během přepravy je třeba dodržovat všechna maskovací opatření (zastírat světla, nekouřit mezi dveřmi a p.). Při zastávkách musí být omezen pohyb osob. Hlídky nedovolí, aby se nepovolané osoby přibližovaly k vlaku. Vydávat stravu jednotlivcům není přípustno. Při dlouhých zastávkách se vlak odstaví a rozdělí po kolejích.

Jednotky se vykládají na menších stanicích a často na širé trati a zásadně v noci. Vyložené části převozu ihned opustí stanici a rozptýleně se přesunou do shromaždišť převozu.

Všechna opatření pro utajení skutečné přepravy vojsk po železnici se uplatňují a dodržují též při provádění klamných přeprav s úpravami a omezeními, která slouží zájmům a cíli klamných přeprav.

VII. POLITICKÉ ZABEZPEČENÍ PŘEPRAVY VOJSK PO ŽELEZNICI

Ráz hromadné přepravy a jejího technického provedení, bezpodmínečná nutnost jejího utajení, složitost činnosti vojsk v procesu jejich přepravy, spojená s dočasným rozdělením organických útvarů (svazků) na jednotlivé vlaky, vyžadují i pozorné přípravy po stránce politické. Velitel svazku je povinen vydat příslušné pokyny svému zástupci pro politické zabezpečení nastávající přepravy.

Na základě těchto pokynů zpracuje zástupce velitele pro politické věci *plán politického zabezpečení přepravy svazku po železnici*.

Cílem veškeré politické práce za přesunu vojsk po železnici bude zabezpečit včasný příchod vojsk v plné bojové pohotovosti do určeného prostoru.

Toho se dosahuje

- zabezpečením vysokého morálně politického stavu jednotek, pevnou vojenskou kázní, pořádkem, zachováváním vojenského tajemství a utajením přepravy, zvýšením bdělosti, dodržováním pravidel maskování a všech pravidel pro přepravu vojsk po železnici;
- politickým zabezpečením jednotlivých převozů;
- zabezpečením včasného stravování a v zimě ochranou vojáků před omrznutím;

- nabádáním vojáků k ošetřování zbraní, bojové techniky a materiálu;
- rozmístěním politických pracovníků do každého převozu;
- organizací nepřetržité politickovýchovné a kulturně masové práce po dobu přepravy.

Se zřetelem na specifické zvláštnosti přepravy vojsk po železnici je třeba volit i nejvhodnější metody a formy politické práce. Ty mohou být různé podle doby trvání přepravy a konkrétních podmínek na přepravních směrech.

Hlavní formou politické práce bude činnost agitátorů a funkcionářů stranických a mládežnických organizací s jednotlivci. Agitátoři v každém voze musí být v stálém styku se svým kolektivem, znát jeho nálady a působit na udržení vysokého morálního ducha vojáků, zejména za nepřátelského atomového napadení, k odvrácení paniky, zbabělosti a poklesu bojeschopnosti jednotky. Denně musí informovat zástupce velitele pro politické věci o stupni bojové a morálně politické připravenosti jednotek, o zjištěných zjevech porušení bdělosti, ostražitosti, pořádku, kázně, špatného zacházení se svěřenými zbraněmi a se železničním majetkem.

Podle doby trvání přepravy mohou být konány krátké aktivity a mítingy funkcionářů strany a ČSM, besedy, kolektivní čtení tisku, politické informace o vnitřní a mezinárodní situaci, o bojích našich vojsk a jejich úspěších, zábavy v každém voze za řízení agitátorů, vydávání nástěnek, bojových letáků pro celý převoz, bleskovek vyzývajících k bdělosti a ostražitosti, ke vzornému vykonávání služby anebo popularisujících příkladné činy a vzorné plnění úkolů jednotlivce a p.

K zesílení kulturní a politickoagitační masové práce mohou být organizovány HPS (politickou správou frontu) pojízdné vlaky-kluby, agitační vlaky a agitační střediska v místech, kde vlaky mají delší zdržení. V těchto zařízeních je možno pořádat besedy, přednášky, koncerty, filmová i divadelní představení, vystoupení uměleckých souborů a p.

Za přepravy vojsk po železnici stává se střediskem politickovýchovné práce a působení každý jednotlivý převoz, každý jednotlivý vlak. Proto správné zabezpečení převozů politickými pracovníky a jejich pomocníky-agitátory je hlavním úkolem politického zabezpečení přepravy svazku (útvary) po železnici.

VIII. MATERIÁLNÍ ZABEZPEČENÍ PŘEPRAVY VOJSK PO ŽELEZNICI

1. Cíl a úkoly materiálního zabezpečení přepravy vojsk po železnici

V polním řádu československé lidové armády v čl. 722 stojí: *»Za jakéhokoli způsobu přesunu musí vojska dorazit do stanoveného prostoru včas a v úplné bojové pohotovosti.«* Materiální zabezpečení přepravy po železnici může význačnou a podstatnou měrou přispět k tomu, aby přepravovaná vojska byla schopna pohotově plnit bojové úkoly. Otázka materiálního zabezpečení vojenských přeprav po železnici musí být posuzována především s hlediska velkých přepravních vzdáleností.

Materiální zabezpečení vojsk při přepravě po železnici zahrnuje tyto úkoly:

- zabezpečení teplou stravou;
- zásobování potravinami k přípravě teplé stravy a suchou stravou;
- zásobování vodou pitnou, k mytí, k deaktivaci a hygienické očištění;
- zabezpečení palivem a svítivem;
- doplňování zásob převozů (jako zvláštní případ).

V podstatě jde o stravování přepravovaných osob, protože jiné druhy zásobování (munice, PHM, ženijním materiálem atd.) vzhledem k malé spotřebě za jízdy nebude nutno zabezpečovat. Výjimkou může být spotřeba protiletadlové munice. K tomu účelu mohou být zvýšeny pohyblivé zásoby u převozů vzhledem na trvání přepravy a na vzdušnou situaci. Případná úhrada spotřeby jiných zásob je možná z pohyblivých zásob všech druhů, kterými mají být přepravovaná vojska zabezpečena podle čl. 770 Polního řádu československé lidové armády.

Z ustanovení tohoto článku nutno vycházet i při zabezpečení stravování. Přeprava po železnici musí být podle toho zabezpečena cestovní zásobou potravin i zásobou potravin potřebných po vyložení v množství stanoveném starším náčelníkem.

2. Stravování za přepravy po železnici

Zabezpečení stravování za přepravy po železnici může být provedeno péčí

- přepravovaných vojsk vařením za přepravy, nebo vydáním suché stravy;
- vojenských stravovacích stanic a vlaků výdejem teplé stravy;
- nádražními restauracemi přípravou teplé stravy pro menší skupiny osob.

a) Stravování z polních kuchyní převozů

Tento poměrně jednoduchý způsob stravování bývá zpravidla při přepravě organických svazků, útvarů a jednotek, které mají ve výbavě polní kuchyně. Výhoda tohoto způsobu je v tom, že strava je pohotově připravována, příprava je málo závislá na podmínkách mimo převoz, vydávání stravy je organizačně snadnější, než při vyžadování stravy ze stravovacích stanic. Zvláště za možného napadení atomovými zbraněmi umožňuje pružné řešení vydávání stravy přepravovaným osobám.

Starší náčelník v součinnosti s týlovými orgány musí ve směrnících nebo v rozkaze pro přepravu stanovit výšku zásob proviantu pro přepravu, způsob, pořadí a dobu odběru. Důležité je to zvláště při hromadných přepravách, kdy příslušné zásoby potravin musí zabezpečit proviantní oddělení vojenského okruhu (v zápolí) nebo oddělení proviantního zásobování frontu (armády) v poli.

Po zásazích pozemního nebo vzdušného nepřítele dojde v průběhu válečných přeprav po železnici často k menším anebo delším zdržením a poruchám v dopravě. Z toho vyplývá, že převozy musí být z místa vypravení zabezpečeny nejen potravinami běžné potřeby na vypočítanou dobu přepravy, nýbrž i cestovní zásobou pro případ zdržení a na první dny po vyložení za soustředění převozů ve vykládacím prostoru.

Potravinu běžné potřeby, určené k vaření v polních kuchyních, vydávají se na místě vypravení převozu podle počtu stravovaných a podle příslušné normy na celou dobu mimo chléb a maso. Chléb se vydává na 5 dní, maso v létě na 2—3 dny, v zimě na celou cestu.

Cestovní zásoba se vydává podle týchž norem v létě na 5 dní, v zimě na 10 dní. Při určování výšky cestovní zásoby je třeba vycházet z celkové přepravní vzdálenosti a nepřátelské (zejména vzdušné) situace.

Velikost zásob pro dobu soustředění převozu ve vykládacím prostoru závisí na době soustřeďování a na tom, kdy převezme zásobovací péči velitelství, v jehož podřízenost přepravovaná vojska přicházejí.

Za přepravy může dojít k radioaktivnímu zamoření. Proto musí být potraviny chráněny vhodnými obaly, uloženy zásadně v krytých vozech s možností úplného uzavření při atomovém nebezpečí. Opatření k ochraně potravin musí být součástí celkového plánu PAO převozu.

Výdej stravy za přepravy je třeba provádět s hlediska podmínek možného použití atomových zbraní. V nových podmínkách půjde více než dosud o rychlost přepravy. Proto musí být výdej stravy dobře organizován a proveden v plánovaném zdržení vlaku. Místo a dobu výdeje stravy určují orgány vojenské dopravy na dráze. V nových podmínkách se má strava vydávat na předuzlové stanici, anebo na některé mezilehlé stanici. Bude-li výdej stravy organizován na mezilehlých stanicích, kde bude vlak stát jen z provozních a technických důvodů kratší dobu, je třeba učinit taková opatření, aby výdej stravy nepřesahoval 30 minut.

b) Vojenské stravovací stanice

Při přepravách na velké vzdálenosti trvajících více než 5 dní, je nutno doplňovat převozy s vlastním vařením chlebem a masem. Tento úkol i zabezpečení stravování neorganických jednotek, které nemají polní kuchyně na vaření, plní vojenské stravovací stanice.

Vojenské stravovací stanice jsou organicky přičleněny k orgánům vojenské dopravy a jsou materiálně vybavovány již v míru. Rozlišují se dva druhy stanic: stálé a pohyblivé. Pohyblivými stravovacími stanicemi rozumíme vojenské stravovací vlaky.

Zřizování stravovacích stanic na železničních uzlech dnešním bojovým podmínkám nevyhovuje. Hromadění zásob, investice do zařízení a zásobování hromadných převozů na takovýchto místech při nepřátelském zásahu může mít za následek značné ztráty. Výhoda, kterou poskytovaly svým umístěním na uzlových stanicích tím, že současně mohly pružně zabezpečovat převozy na všech přepravních směrech v uzlu se sbíhajících, musí být nahrazena jiným způsobem. Stravovací stanice nutno přemístit na méně důležité uzlové železniční stanice nebo na mezilehlé stanice s dostatečným kolejovým rozvinutím, s odstavnými kolejemi, s vlečkovými kolejemi a s možností využít co nejvíce budov ve stanici nebo v jejím prostoru. Souběžně přepravní tratě musí být vybaveny samostatnými stravovacími stanicemi. Příčné přepravní tratě možno zabezpečit umístěním oddělení stravovacích stanic na bezpečnostní vzdálenost (asi 10 km) od uzlových stanic.

Hlavním úkolem stravovacích stanic je zabezpečit převozy jedenkrát denně teplou stravou. Průměrným denním výkonem přepravy (600 km za 24 hodin) je dána vzájemná vzdálenost stravovacích stanic. Na před-

vidaných tratích hromadné přepravy a v nových podmínkách pro větší možnosti zdržení přepravy vlivem nepřátelského zásahu, jeví se potřeba zkrátit vzdálenosti mezi stravovacími stanicemi průměrně na 400 km.

Zásadně bude účelnější organisovat na přepravních tratích několik stravovacích stanic s menší kapacitou, přibližně pro jednorázový výdej teplé stravy 700 až 800 dávek. Výhodou tohoto způsobu členění stravovacích stanic by byla rychlejší obsluha přepravovaných vojsk, nehromadění převozů a velkých zásob na jedné stanici, využití staničních stravovacích zařízení a budov. I přes nevýhody, jako ztížené doplňování zásob, ztížení velení a evidence, částečné zvýšení počtu personálu, je tento způsob výhodnější.

c) Vojenské stravovací vlaky

Nutnost rychlé změny přepravních směrů z důvodů operačních a pro přerušení trati nepřátelským zásahem vede k rozsáhlému uplatnění vojenských stravovacích vlaků. S nimi je možno provádět široký manévr a přemísťovat je na směry, kde je toho třeba, v čemž tkví jejich hlavní význam.

Rozmístění stravovacích vlaků na železniční síti nutno provádět tak, aby obsluhovaným převozům mohla být vydána alespoň jedenkrát denně teplá strava na stanoveném přepravním směru. Počet vojenských stravovacích vlaků je závislý na jejich kapacitě a na tempu převozů na přepravním směru. Nutnost zabezpečit jimi několik souběžných přepravních směrů současně bude záviset též na tempu přepravy na jednotlivých směrech. Dále to bude záležet na uspořádání železniční sítě, hlavně do jaké míry umožňuje rychlý manévr stravovacími vlaky. »Domovskou« stanicí stravovacího vlaku je třeba volit tak, aby byl umožněn manévr na různé přepravní směry. Pro zabezpečení příčných směrů je nejvýhodnější umístění na předuzlových stanicích, z kterých je možný výjezd na potřebný směr objížděnou uzlové stanice.

Při vybavení mechanizačními prostředky k přípravě stravy může stravovací vlak dosáhnout kapacity 3000 jednorázových dávek teplé stravy za 24 hodin.

Důležitou otázkou je organisace odběru stravy a potravin. Nejčastější a nejrychlejší způsob je přisunout stravu přímo k stojícím převozům v nádobách (thermosech, vědrech). Také pro případ, bude-li nutno přisunout stravu na jinou stanici, než kde stravovací vlak stojí, je výhodné přičlenit organizačně ke stravovacímu vlaku motorovou dresinu, která by mohla pohotově přisunout stravu na bližší i vzdálenější místo v thermosech, vydat stravu a vrátit se, podle pokynů orgánů vojenské dopravy.

d) Stravování v nádražních restauracích

Vojenské osoby mohou být stravovány v nádražních restauracích na základě úmluvy hlavního týlu prostřednictvím ministerstva vnitřního obchodu, kterému restaurace podléhají. Restaurace vaří z potravin dodaných sklady okruhů, frontů na 14 dní po předložení výkazu skutečně spotřebovaných potravin, potvrzeného vojenským správcem železniční stanice (úseku).

Víc osob než 100 nemůže z restaurací vyžadovat současné vydání teplé stravy. Skupiny do 50 osob mohou být obslouženy bez předběžného

ohlášení. Strava musí být připravována podle rozvrhu potravin potvrzeného vojenským správcem železniční stanice (úseku).

Tento způsob stravování se však nedá dost dobře kontrolovat. Lépe je, kde je toho třeba, využívat oddělení vojenských stravovacích stanic.

3. Zásobování studenou a horkou vodou

Přeppravovaná vojska potřebují vodu k pití, k přípravě stravy, k umývání, k napájení koní a v nových podmínkách boje pro hygienickou očistu a desaktivaci vlakové soupravy a přeppravované bojové techniky.

Důležitá je otázka zásobování pitnou vodou, a proto musí být při plánování a organisování přepravy po železnici zvlášť zkoumána.

Na nakládacích (vykládacích) stanicích, nejlépe však přímo na nakládacích (vykládacích) místech, má být možnost odběru pitné vody. Přeppravovaná vojska dostanou potřebné informace o zásobování vodou od správce železničního úseku (stanice) nebo od náčelníka stanice.

Převozy musí vzít sebou vodu do kotlů kuchyní na místě vypravení minimálně pro jedno vaření. Zásoba vody na vaření se veze v kuchyňském voze v gumových vácích anebo ve voznici (cisterně) umístěné poblíž kuchyňského vozu. Nádoby na vodu (vaky, voznice, cisterny) by měly být ve výbavě vojsk s takovým obsahem, aby zabezpečily 8 až 10 hl denní spotřeby vody za přepravy (pro střelecký prapor).

V nutném případě by mohlo být této zásoby vody použito i k částečné hygienické očiště a desaktivaci. Zásoba vody v polních lahvích k tomuto účelu nestačí. Náčelníci převozu se musí postarat o to, aby všechny nádoby, které má jednotka, byly naplněny vodou.

Dostatečná zásoba vody k částečné hygienické očiště a desaktivaci by byla nejvýhodněji zabezpečena, kdyby železniční správa vybavovala vozy určené k přepravě osob kromě normální přenosnou výbavou ještě uzavíratelnými pevnými nádobami (stolitrovými). Odpovědnými za zásobování přistavené vlakové soupravy vodou by byli vojenští správcové železničních úseků.

K částečné desaktivaci zamořené vlakové soupravy a bojové techniky může dojít už za přepravy. Vodu (pod tlakem) může poskytnout vlaková lokomotiva. Spotřeba vody na 1 vůz 0,3—0,4 m³ jako při zdravotnické přípravě soupravy. Na místě, nebo v blízkosti částečné hygienické očišty a desaktivace však musí být možnost doplnění tendru lokomotivy vodou.

Odběr vody na dráze musí být přeppravovanými vojsky v součinnosti s traťovými orgány vojenské dopravy pečlivě organisován. Délka zdržení vlaku pro odběr vody závisí na připravenosti a organisovanosti odběru a na výkonnosti vodního zdroje (studně, hydrantů, pumpy, kádě atd.) a má být nejméně 15 minut.

Zvláštní pozornost je třeba za války věnovat zdravotní nezávadnosti vody. Orgány vojenské dopravy musí po této stránce organisovat průzkum vody v součinnosti se zdravotnickou službou na železnici nebo se zdravotnickou službou okruhů, frontů (po případě armád). To platí i pro zjištění nezávadnosti vody při napadení atomovými, radioaktivními, chemickými a biologickými bojovými prostředky. Po této stránce mohou nejlépe vyhovovat jako zásobníky vody podzemní nádrže, t. zv. vodní akumulátory. V jedné nádrži je voda, v druhé nádrži stlačený vzduch,

pomocí něhož je uskutečňován výtlak vody. Při odčerpávání vody se tlak vzduchu zmenšuje, ale současným přítokem vody z vodního zdroje dochází k udržování potřebného tlaku stlačeného vzduchu.

Použití závadné vody může mít rozšířením nákazy hromadného onemocnění pro armádu nejen v poli, nýbrž i v zápolí nedozírné následky. Proto bylo a je na sovětských železnicích prováděno zásobování horkou nebo převařenou chladnou vodou. V nakládacích (vykládacích) prostorech a na železničních stanicích se budují stálé nebo improvizované ohřívače vody (kipjatilniky).

Od takového zařízení se požaduje kapacita až 1600 l horké vody za hodinu. Pro studenou převařenou vodu v množství 250 l na převoz mají být na nakládacím místě sudy. Za jízdy se počítá spotřeba 400 až 500 l horké vody denně na převoz (1,5 l na 2 osoby). Horká voda se spotřebuje přepravovanými vojsky nejvíce na přípravu čaje.

Nutnost zřizovat ohřívače vody i na našich železnicích vyplývá ze všeobecně zhoršených hygienických poměrů za války a z možnosti záškodnických zásahů nepříteli biologickými prostředky. Zabezpečení přepravy sovětských vojsk, u kterých je značná spotřeba čaje zvykem, po našich železnicích, vyvolává rovněž nutnost zřizovat ohřívače vody. Bude proto účelné řešit u nás otázku zabezpečení horkou vodou včasnou přípravou improvizovaných ohřívačů.

4. Zásobování palivem a svítivem

Zásobovat přepravovaná vojska palivem a svítivem je povinností železniční správy. Železnice musí k tomu účelu udržovat zásoby ve výši podle požadavků vojenské správy a na místech, která určují orgány vojenské dopravy.

Vojenský správce železničního úseku (stanice) nebo náčelník stanice je povinen vyhovět odůvodněnému požadavku náčelníka převozu na výdej dřeva (uhlí) a svíček a stanovit místo a způsob odběru.

Spotřeba dřeva na vaření není stanovena a vydává se podle skutečné potřeby. Na vytápění se denně vydává 0,15 m³ dřeva rozštípaného a rozřezaného na kusy dlouhé nejvíce 20 cm.

Svítivo se vydává jen na tratích, na kterých není nařízeno světelné maskování. Jeden kilogram svíček se počítá na 90 hodin.

5. Doplnování zásobami za přepravy

Za války je nutno ještě rozhodněji než v míru bojovat proti ne hospodárnosti přepravy, zejména proti t. zv. vstřičné přepravě. Z toho důvodu mohou nastat případy, kdy převozy s organickými jednotkami a doplňky budou různým materiálem, výstrojem a výzbrojí doplněny během přepravy, neboť by bylo ne hospodárné přisunovat materiál, zvláště na velkou vzdálenost, z výroby nebo ze skladů na místo nakládání převozů.

Podle rozkazu zásobovacích orgánů ministerstva národní obrany organizují se na některých stanicích speciální sklady nebo se určují k doplňování převozů zásobami sklady okruhů nebo frontů blízko železničních stanic. Velitel přepravovaného svazku, útvaru, náčelník převozu a orgány

vojenské dopravy musí být s rozkazem o doplnění zásob za přepravy včas obeznámeni.

K organisování zvláštních skladů mají být voleny takové mezilehlé stanice, které svou výkonností umožňují zastavení vlaků na delší čas, mají v blízkosti dostatek skladového prostoru a maskovací podmínky. Ze skladů okruhů (frontů) blízkých železniční stanici se materiál přisunuje na stanici péčí náčelníků skladů nebo náčelníka převozu, má-li k tomu dopravní prostředky. Výhodným místem pro přejímání materiálu budou vlečky místních závodů.

Úspěšná organizace doplnění převozů zásobami je závislá na součinnosti traťových orgánů vojenské dopravy, především s náčelníky skladů v otázce přípravy a pohotovosti materiálu k odevzdání na stanici (nebo ve skladu), a potom s náčelníkem převozu v otázce informování o způsobu odběru (doba, místo odběru, způsob přisunu a nakládání).

Při plnění úkolů materiálního zabezpečení přepravy vojsk po železnici jsou zúčastněny velitelské orgány přepravovaných vojsk, orgány vojenské železniční dopravy a orgány ministerstva dopravy na příslušném přepravním směru. Je proto nejtěsnější vzájemná součinnost těchto složek základním předpokladem úspěšného provedení přepravy vojsk po železnici po stránce materiální.

IX. ZÁVĚR

Sovětské zkušenosti z Veliké vlastenecké války nás učí, že ani soustavné útoky nepřátelského letectva nejsou s to likvidovat dopravní systém železnic, jestliže vojska jsou dobře vyškolená a velitelé a štáby plní své povinnosti. Atomové zbraně mohou sice mít částečný vliv na přepravu vojsk po železnici, avšak samy o sobě nemohou být univerzálním a rozhodujícím prostředkem totálního zničení železničního systému. Železnice i v budoucnu pro svou rychlost, masový ráz a levnost provozu budou mít veliký význam při operačních přepravách vojsk na velké vzdálenosti.

Úspěchu v přepravě vojsk po železnici se dosáhne organizací a důsledně náročným prosazováním těchto základních opatření:

- utajením přepravy a činnosti vojsk (hlavně využívat noci);
- zákazem hromadění vojsk v nakládacích (vykládacích) prostorech;
- využíváním většího počtu přepravních směrů, stanic a širé trati a zabezpečením záložních prostorů, rozptýlením sestavy;
- hojným využíváním přirozené členitosti terénu ke skrytí a ukrytí vojsk;
- organizací všestranného bojového zabezpečení s důrazem na PVO, PAO a PCHO;
- důkladným vyškolením, účelnou a rychlou organizací práce velitelů a štábů a železniční přípravou vojsk;
- mechanisací prací (nakládání, vykládání, hloubení okopů);
- prováděním maskování a operačního maskování v součinnosti operačních oddělení štábů a ženijních náčelníků s železničními orgány vojenské dopravy;

- plánováním a prováděním klamných přeprav ve velkém rozsahu, přísně centralisovaně na stupni frontu;
- organizací a prováděním neustálého průzkumu, pozorování a hlášení, i opatření na odstranění následků atomového napadení;
- zabezpečením vysokého morálně politického stavu přepravovaných vojsk;
- materiálně technickým zabezpečením převozů.

Tato opatření, uskutečňovaná iniciativními a rozhodnými veliteli a náčelníky ve stálé a nejtěsnější součinnosti s vojenskými železničními orgány, které si po vzoru sovětských železničářů plně osvojily nejmodernější formy dopravy (tvrdé zabezpečení plynulosti dálkové přepravy — »zelená ulice«), nám zaručují spolehlivost železniční vojenské přepravy a přivedení vojsk do nového prostoru činnosti včas a v plné bojové pohotovosti.