

VELENÍ VOJSKŮM ZA OPERAČNÍCH PŘESUNŮ PO ŽELEZNICI A POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH NA TERITORIU STÁTU

Plukovník Alois Adámek



Počáteční období války bude se vyznačovat velkým množstvím přesunů vojsk z velké hloubky směrem k frontě a to jak po vlastní ose, tak i po železnici. I když plánování a organizace těchto příprav je velmi náročný úkol, lze jej splnit kvalitně, protože se připravuje zpravidla předem a na jeho zpracování je dost času.

Daleko obtížnější je však řízení vlastních přesunů vojsk a uskutečnění těchto přesunů i podle předem připravených plánů. Převazy vojsk budou v soudobých podmínkách značně rušeny zásahy nepřítele na komunikace i na přesunující se vojska. Plány přesunů mohou však být narušeny i jinými příčinami, např. technickým stavem vozidel, počasím apod. A právě zabezpečení plynulosti operačních přesunů za těchto obtížných podmínek, s nimiž se při vlastním plánování a organizaci přesunů v potřebném rozsahu zpravidla nepočítá nebo počítat nedá, vyžaduje velké umění a organizační schopnosti od orgánů, které přesuny řídí. V soudobých podmínkách nebudou přesuny skoro nikdy probíhat přesně podle zpracovaných plánů. Tyto plány bude nutné pružně upravovat podle konkrétní situace, operativně reagovat na nově vzniklé podmínky a podle nich řídit a usměrňovat přesunující se vojska ovšem tak, aby nebyly narušeny přesuny na souběžných osách. To vyžaduje řídit přesuny z jednoho centra a těsnou součinnost velitelů a štábů přesunujících se vojsk s orgány, které přesuny v příslušném pásmu nebo obvodu řídí a které mají v případě potřeby možnost vyžádat si souhlas centrálního orgánu k uskutečnění takové operativní změny, která přesahuje rámec jejich působnosti.

Těmito orgány na teritoriu státu jsou Krajské správy vojenské dopravy (KSVD). Jejich prostřednictvím řídí Správa vojenské dopravy, jakožto centrální orgán v součinnosti s operační správou a hlavním týlem MNO, všechny ústředně plánované přesuny vojsk a transporty materiálu po železnici i po vlastní ose v rámci příslušného kraje podle výpisu z centrálního dopravního plánu.

KSVD je územním orgánem MNO pro přípravu opatření ke splnění úkolů vojenské železniční a silniční dopravy za války na teritoriu státu a pro bezprostřední zabezpečení vlastní realizace těchto opatření v případě ohrožení státu a za války. Územním obvodem každé KSVD je teritorium příslušného kraje.

Náčelník KSVD je ve svém obvodu zodpovědným představitelem MNO v otázkách železniční a silniční dopravy a osobně řídí a podílí se na rozpracování opatření k zabezpečení dopravního plánu a plánu konkrétních opatření připravovaných na komunikacích a zodpovídá za jejich splnění v případě realizace.

Všechna tato opatření připravuje a zabezpečuje v součinnosti s příslušnými územními orgány civilních resortů v kraji, protože na teritoriu státu bude možno pro zabezpečení opatření vojenské dopravy za války využívat silničního vojska jen výjimečně. Udržovat a obnovovat komunikace budou téměř výhrad-

ně síly a prostředky resortu dopravy. K těmto účelům jsou již v míru organizace připravovány, školeny a cvičeny v potřebném počtu zvláštní jednotky v resortu dopravy a stavebnictví. Mají polovojenský charakter, podřizují se resortu dopravy a plní úkoly podle požadavků náčelníka KSVD. Část jich může být vyčleněna i do jeho operativní podřízenosti.

Vlastní přesuny a pořádkovou službu bude však řídit výhradně vojenské orgány, i když do značné míry s využitím orgánů ministerstva vnitra, které se na potřebnou dobu operativně podřídí náčelníku KSVD. Budou plnit převážně jen pomocné úkoly jako uvolňování komunikací od nevojenské dopravy, regulaci v osadách, na křižovatkách a obtížných úsecích a pořádkovou službu.

Pro řízení operačních přesunů a zásobovacích transportů vytváří každá KSVD své dispečerské stanoviště, staví příslušný počet stacionárních kontrolních pořádkových stanovišť a pohyblivých pořádkových orgánů na silničních stanicích železniční sítě vlastního obvodu. Má zajištěno spojení s těmito orgány i s dispečerskými stanovišti ostatních KSVD i s dispečerským stanovištěm SVD HT/MNO a SVD vyššího svazu, je-li KSVD dočasně na území operačního týlu.

Toto spojení je už v míru tak zajištěno a prověřeno, aby umožňovalo spojení za všech okolností. Základním spojením KSVD k řízení přesunů po silnicích je linkové spojení po vyhrazených linkách správy spojů. Po nich se dovolává každé kontrolní pořádkové stanoviště na KSVD a na sousední svá stanoviště. Tato síť je však i několikanásobně zdvojeňována. Protože KSVD má přímé součinnostní spojení na KVS, je možno využít spojení KVS s jejími OVS nebo v rámci součinnosti s orgány ministerstva vnitra spojení KS VB s okresními odděleními veřejné bezpečnosti, s nimiž mají kontrolní pořádková stanoviště spojení. *Velmi důležitým spojením je spojení železniční, které umožňuje KSVD spojení prakticky se všemi železničními stanicemi obvodu a mohou je využívat nejen železniční orgány vojenské dopravy, ale i silniční z nejbližší vhodné stanice.*

V případě selhání všech těchto linkových spojení možno využít rádiového spojení. Z předem prověřených stanovišť a s využitím vhodných prověřených míst pro retranslaci mohou i prostředky KSVD zajistit nejnutnější rádiové spojení KSVD s jejími kontrolními pořádkovými stanovišti. Pro případ selhání spojení je možno využít malých letounů, které bude mít kraj k dispozici. Protože se i s tímto spojením počítá, je u každého kontrolního pořádkového stanoviště vyhledána vhodná přistávací plocha. Jako poslední spojovací prostředek bude možno používat motospojky, kterých je jak u výkonných tak i řídicích orgánů vojenské dopravy dostatek.

Pro spojení s dispečerským stanovištěm nadřízené SVD a sousedních KSVD je možno využívat jako základní spojení vyhrazené spojení ministerstva dopravy, které se však může podle konkrétních podmínek zdvojeňovat vojenským spojením, železničním spojením, případně spojením KVS.

Rozmístění kontrolních pořádkových stanovišť tak, že vytvářejí na teritoriu státu stacionární regulační čáry, připravené spojení vojenské dopravy a jejich dispozice určitým počtem pohyblivých pořádkových orgánů pro řešení naléhavých nepřehledných situací, vytvářejí potřebné podmínky nejen pro řízení operačních přesunů cestou orgánů vojenské dopravy, ale umožňují velitelům a štábům přesunovaných vojsk získávat potřebné informace o vlastních proudech a velet jim cestou těchto orgánů.

Zatím co otázka operativního řízení operačních přesunů vojsk na teritoriu

státu prostřednictvím dispečerského aparátu vojenské dopravy je již dnes v podstatě jasná jak orgánům, které plány zpracovávají, tak i orgánům, které přesuny zabezpečují, není jasná otázka vlastního velení přesunovaným vojskům jejich veliteli a štáby.

Velitelé a štáby nevyužívají vůbec nebo jen v nepatrné míře orgánů vojenské dopravy pro velení přesunovaným vojskům, třebaže nemají prakticky jiné možnosti, protože s nimi nemají spojení. Tuto skutečnost potvrzují i cvičení s vojsky, spojená s dalekými přesuny jak po vlastní ose, tak zejména po železnici. Délky pochodových proudů a charakter přepravy po železnici nedávají při současném stavu pojitky možnost, aby štáby samy získaly vlastními prostředky přehled o stavu přesunovaných jednotek a přímo jim velely. Zvláště výrazně se to projevuje u přeprav po železnici.

Svazek přepravovaný po železnici může mít kolem 50 převozů. Při tom může mít část svých jednotek ještě v nakládacím prostoru, část jednotek na převozech rozptýlených po celém přepravním směru a část jednotek již vyložených v prostoru vykládacím, který může být vzdálen několik set km od prostoru nakládání. Za těchto podmínek může štáb svazku pochopitelně získat zprávy o svých útvech a jednotkách, udržovat s nimi potřebné spojení a velet jim jen prostřednictvím orgánů vojenské dopravy.

Obdobná situace bude však i při velkých operačních přesunech po vlastní ose. V důsledku zásahu nepřítele bude i při nich docházet k značným změnám proti vlastnímu plánu přesunů. *Jedině orgány vojenské dopravy budou mít nejlepší přehled o skutečné situaci vojsk na silnicích a budou moci zprostředkovat potřebné spojení štábům s přesunovanými vojsky.*

Protože této možnosti štáby nevyužívají zřejmě pro nedostatečnou znalost organizace a působnosti orgánů vojenské dopravy, chtěl bych ukázat na možnosti spolupráce štábů vojsk s těmito orgány a možnost využívat výkonných orgánů a zařízení vojenské dopravy k velení vojskům za přesunů po železnici a silnicích. *Tato spolupráce bude prospěšná nejen pro práci štábu, ale usnadní velmi často i práci orgánům vojenské dopravy.* Pro názornost můžeme uvažovat svazek jako základní přesunovaný celek.

Při přepravě po železnici musí štáb svazku vyslat svého představitele jak do nakládacího, tak do vykládacího prostoru. Jejich stanoviště bude u vojenského správce nakládacího a vykládacího prostoru a jejich úkolem bude kromě koordinace součinnosti mezi útvy a orgány vojenské dopravy při nakládání a vykládání současně získávat zprávy o celkovém průběhu přepravy a informovat o něm štáb. Tyto zprávy budou získávat od orgánů vojenské dopravy.

Poněvadž štáb svazku bude se přesunovat zpravidla mezi prvními převozy nebo dokonce po vlastní ose do nového prostoru soustředění, bude nejvýhodnější, aby zprávy o celém průběhu přeprav získával představitel štábu ve vykládacím prostoru a ten je pak štábu svazku předával.

Povinností teritoriálních orgánů vojenské dopravy je nejen poskytovat oprávněným představitelům informace o průběhu přeprav, ale umožnit jim použít železniční nebo jiné jejich spojení k případnému vydání rozkazů přepravovaným útvarům nebo vydání a proniknutí těchto rozkazů jim zprostředkovat. K tomu budou využívat vhodných vojenských nebo i železničních orgánů na přepravním směru, které buď písemný nebo ústní rozkaz v nácestné stanici předají určeným velitelům převozů nebo zajistí, aby se dostavili k telefonu a převzali příslušný

rozkaz osobně. Stejně tak musí umožňovat spojení velitelům převozu pro jejich hlášení představitelům štábu svazku do nakládacího nebo vykládacího prostoru nebo jinému velitelskému orgánu.

Velitel svazku musí určit představitele svazku v nakládacím a vykládacím prostoru v rozkaze pro přesun svazku po železnici, aby ho všichni velitelé převozů znali. Při značné přepravní vzdálenosti může štáb svazku v případě potřeby získávat zprávy o svých přepravovaných jednotkách a předávat jim rozkazy i prostřednictvím KSVD na přepravním směru.

Podstatně jednodušší je velet svazku při přesunu po vlastní ose. I když všechny operační přesuny na teritoriu státu budou řízeny centrálně prostřednictvím jednotlivých KSVD a jejich stacionárních i pohyblivých kontrolních a pořádkových orgánů, nezabývá to štáby svazků povinností mít neustálý přehled o prouděch vlastních útvarů a v rámci výpisu z plánu přesunů jim velet. To bude zvlášť nutné při narušení plánu zásahy nepřítele nebo jinými vlivy. A musíme počítat i s tím, že těchto narušení bude za soudobých podmínek značné množství. Musí na ně reagovat jak orgány vojenské dopravy, tak i velitelské orgány přesunujících se vojsk.

Orgány vojenské dopravy, jakožto orgány řízení, musí operativně usměrňovat přesunující se vojska na základě vytvořené situace podle rozkazu centrálního plánovacího orgánu nebo v duchu jeho směrnice tak, aby plán přesunu byl co nejméně narušen. Velitelé a štáby musí pak zabezpečit toto usměrnění u přesunujících se vojsk. *Tato činnost vyžaduje tedy těsnou spolupráci štábu svazku s příslušnými KSVD.* Jejich prostřednictvím si zajistí nejen informovanost o situaci přesunovaných útvarů svazku, ale i možnost přijímat od nich hlášení a předávat jim rozkazy. Od nich může získat i zprávy o celkové situaci na osách přesunu a opatřeních, která na nich připravují teritoriální orgány ve prospěch přesunovaných vojsk. *Jejich prostřednictvím může si zajistit i spojení s nadřízeným štábem.*

Proto bude účelné, aby štáb svazku ještě před zahájením přesunu vysílal postupně svého představitele k jednotlivým KSVD, jejichž oblastmi působnosti budou přesuny probíhat. Tento představitel by sledoval prostřednictvím krajského dispečerského střediska průběh přesunů vlastního svazku přes teritorium kraje, koordinoval opatření, organizovaná k zabezpečení plynulosti přesunů při jejich narušení a zabezpečoval cestou kontrolních a pořádkových orgánů tato a další opatření u přesunujících se vojsk. K tomu by využíval stávajícího i zajištěného spojení dispečerského stanoviště s kontrolními pořádkovými stanovišti, jejichž náčelníci jsou povinni zprostředkovat převzetí a předání nutných hlášení a rozkazů mezi veliteli přesunovaných proudů a jejich nadřízenými štáby.

Po přejetí zádi proudů svazku teritoriím kraje by se představitel štábu přesunul za svým štábem nebo by předjel, případně se vrtulníkem přesunul na další krajské dispečerské středisko. Při možnosti přidělení vrtulníku by stačilo pro tento úkol vyčlenit ze štábu jen dva představitele, kteří by se vzájemně u KSVD ve směru přesunu překračovali. Při tom by bylo možno využít vyčleněný vrtulník i pro spojení představitele štábu u KSVD s přesunujícím se štábem svazku nebo i některého útvaru.

Dodržování těchto zásad by pomohlo štábům přesunovaných vojsk velet vojskům za přesunů a pomohlo jim vyřešit jednu z nejdůležitějších a nejobtížnějších otázek, která při přesunech v současné době štábům dělá značné starosti.