

Vojenská doprava

Podplukovník inž. Miloslav Černík

Na stránkách „Vojenské mysli“ se v poslední době stále častěji objevují podnětné práce v oblasti rozpracování základů vojenské doktríny ČSSR. Ve spojení s péčí velení a stranicko-politických orgánů o rozvoj vojenskoteoretického myšlení na vyšších místech velení a tím i úrovně řídicí a organizátorské práce, mají tyto práce výsoce kladný vliv na rozpracování těchto základů ve všech oblastech. Snaha o maximální ujasňování obecně platných závěrů o charakteru přípravy a vedení soudobé války v podmínkách našeho státu a současně i specifických zvláštností ČSSR, nesporně přispívají ke kvalitě konkrétních opatření, přijímaných na úseku ozbrojených sil i branných příprav v národním hospodářství. Konkrétní rozpracování základů vojenské doktríny ČSSR se stalo kvalitativním skokem v přípravě ozbrojených sil a národního hospodářství na příští možnou válku a je v celku jednoznačně prospěšnější, než donedávna publikované všeobecně známé vojenskopolitické úvahy a dále i pochybnosti o existenci vojenské doktríny ČSSR.

Tento článek je výsledkem aplikace uveřejněných doktrinálních základů, zejména prací generálporučíka Vitanova do podmínek odborné problematiky, je pokusem o rozbor vlivů doktrinálních zásad na vojenskou dopravu.

Vojenská doprava je velmi úzce spjata s bezprostřední činností vojsk, je jedním z nejdůležitějších prvků, zabezpečujících splnění úkolů ČSLA v příští možné válce. V národním hospodářství je doprava páteří celého hospodářského života a má své přední místo v systému branných příprav státu. Proto se musí ve vojenské dopravě i v přípravách civilní dopravy na příští možnou válku odrážet v plné míře téměř všechny principiální zásady vojenské doktríny ČSSR.

Jsou to především tyto obecně platné názory na charakter soudobé války:

— příští možná válka jako konflikt dvou protichůdných společenských soustav s mezikontinentálním rozsahem,

— nevyhnutelnost použití jaderných a raketových prostředků a z toho vyplývající ničivost a neomezenost působení těchto prostředků,

— masovost zasazení vojsk a techniky, rozhodnost, dynamičnost a vysoká manévrovost bojové činnosti, setření hranic mezi frontou a zápolím,

— zvláštní charakter počátečního období války a reálné nebezpečí nenadálého napadení.

A dále tyto objektivní zvláštnosti podmínek ČSSR:

— geograficko-politické postavení našeho státu (přímé sousedství s elitními vojsky kapitalistické části světa a postavení menší země v raketové jaderné válce),

— zvláštnosti vývoje naší země,

— mimořádný vliv počátečního období války v našich podmínkách na bojovou pohotovost vojsk a připravenost celého národního hospodářství a z toho vyplývající úkol československé ekonomiky zabezpečit kádrové a materiální zásoby nezbytné především pro toto období.

Z hlediska dopravního je nutné brát v úvahu tyto objektivní zvláštnosti podmínek našeho státu:

Hustota obyvatelstva na území ČSSR i pravděpodobného nepřítele je pro bojovou činnost příznivá, avšak hustota vodních toků a terénních překážek a z toho vyplývající množství umělých staveb je značná. Dopravní prostředky ozbrojených sil i národního hospodářství jsou výhodné jak svojí skladbou, tak i kvalitou. Organizovanost systému v hlavních druzích dopravy v národním hospodářství je pro použití za války na poměrně dobré úrovni, zejména v železniční dopravě, méně již v silniční dopravě.

Bezprostřední dotyk s pravděpodobným nepřítelem vytváří pro obě válčící strany příznivé podmínky k ničení komunikací, zejména umělých staveb na nich a to především železničních již v prvním hromadném úderu. Rozvoj vodních děl na příčných vodních tocích a koncentrace přepravy na vyhrazené železniční směry, uzly

a silniční tahy zranitelnost dopravního systému zvyšují.

Protáhly tvar území ČSSR a členitost dovolují i při vysoké hustotě komunikací výběr poměrně malého počtu, avšak dlouhých podélných komunikací, a zároveň umožňuje úplné a dlouhodobé přerušování těchto podélných komunikací přepravním položením jaderných úderů a tím vytvářet dopravně izolované prostory. To vyžaduje vysoké úsilí v oblasti dopravního zabezpečení, což je tím vážnější, že je bezpodmínečně nutné počítat s účastí spojenec-kých armád, zejména Sovětské armády v pásmu prvotní činnosti ozbrojených sil ČSSR.

Kvantitativní a kvalitativní stránku vojenského dopravního procesu ovlivňují všechny vpředu uvedené zásady, závěry a podmínky. **Na kvalitu, objem mají vliv především tyto činitele:**

Masovost nasazení vojsk, techniky a materiálu má přímý vliv na objem přeprav a přesunů. Ničivé účinky ZHN způsobují značné ztráty, které je třeba urychleně nahradit přesunem a přepravou nových kontingentů. Použití ZHN si vynucuje rozptýlenou dislokaci vojsk a zařízení v míru a bojových a operačních sestav za války, což prodlužuje vzdálenosti a tím zvyšuje nároky na dopravu.

Vysoké nároky na rozmach operací, zejména její tempo vyžaduje vysokou pohyblivost útvarů a svazků, tedy odlehčení týlů, což zpětně zvyšuje požadavky na centralizovaný přísun, organizovaný vyššími velitelskými stupni.

Ekonomický potenciál státu umožňuje mít k dispozici již v míru všechny potřebné síly a prostředky k vedení operací v počátečním období války; tyto se v prvních dnech války mobilizují a je nutné je urychleně přesunout a přepravit do míst jejich použití.

Zdůraznění mimořádného významu počátečního období války, což v podstatě znamená nešetřit sil a prostředků k získání počátečního úspěchu, klade na dopravu zvláštní nároky, protože požadavky na přepravu a přesuny se koncentrují do velmi krátké doby, ohraničené obdobím několika dnů i do menšího počtu komunikací. Přepravy a přesuny budou v tomto kritickém období vyvolány potřebou přemístění druhých sledů, záloh, zmobilizovaných doplňků i v míru nahromaděných zásob materiálu k úhradě spotřeby a ztrát.

Objem přepravy dosud výhradně ovlivňuje současná nevýhodná dislokace skladů a nepřipravenost vojenského materiálu

z hlediska obalové techniky, což brzdí rozvoj mechanizace ložných prací během celého materiálového toku.

Z uvedených skutečností vyplývá, že objem přepravy nabude nebývalého rozsahu, že tedy k jeho zvládnutí je nutné vyčlenit vše, co bude v tomto důležitém období k dispozici jak z dopravních prostředků ČSLA, tak i z prostředků národního hospodářství. Charakteristické vlastnosti jednotlivých druhů dopravy nepopouštějí, aby všechny tyto požadavky byly zvládnuty výlučně jedním druhem dopravy, byť by se zdálo k použití v soudobých podmínkách vedení války sebe výhodnější. Jediná možná cesta ke zvládnutí dopravních úkolů vede přes komplexní využití všech druhů dopravy, všech dopravních prostředků, všech komunikací, které jsou v dané době k dispozici v provozuschopném stavu. Toto komplexní využití těsně souvisí s požadavkem na jednotné řízení všech druhů dopravy na všech velitelských a zásobovacích stupních a centralizované plánování omezených dopravních kapacit.

Tyto zásady jsou sice již delší dobu uznávány za správné, avšak nedošly uplatnění v konkrétních opatřeních.

Komplexnost a jednotné řízení dopravy jsou a budou i nadále teoretickou frází, nebudou-li přijata tato základní opatření:

— řídicímu orgánu dopravy na různých stupních vytvořit skutečné možnosti k přenašení úsilí v přepravě na různé druhy dopravy, které jsou k dispozici (železniční, silniční, potrubní, vodní doprava a vyčleněná kapacita vzdušné dopravy);

— řídicí dopravní orgán se nemůže podílet na řízení dopravního procesu s jakýmkoli jiným orgánem;

— dopravní úkoly v míru i ve válce, na teritoriu i v poli musí řešit jeden orgán s patřičnou kontinuitou a v duchu jednotného zámýslu;

— řídicí dopravní orgány musí mít své prvky na všech stupních velení od praporu po frontu a od krajského orgánu velení po MNO, tyto musí řídit jedna odborná linie.

Základy vojenské doktríny ČSSR a zvláštnosti podmínek našeho státu z hlediska dopravy mají svůj bezprostřední vliv i na **kvalitativní stránku dopravy**, zejména na otázky plánování, řízení a zabezpečování dopravního procesu.

Jde především o tyto činitele:

Objem přepravy v počátečním období války je dán souhrnem nároků na přepravu, který je zpracován ve formě dopravního plánu čs. ozbrojených sil. Tento objem přepravy ani zdaleka nedosahuje provozní

výkonnosti komunikací a dopravních zařízení v míru. Avšak účinky zbraní hromadného ničení, zejména jaderných, jsou natolik schopny výkonnost komunikací snížit či omezit, že základním vývojem z doktrinných zásad pro vojenskou dopravu se stalo trvalé úsilí o zvyšování odolnosti komunikací. Jedním z předpokladů odolnosti komunikací je jejich operační příprava, jakožto důležitá součást operační přípravy státního území. Odolnost komunikací však ovlivňuje dále celý komplex opatření jako je příprava sil a prostředků k obnově a technickému přikrytí komunikací, PVO a střežení komunikací a objektů na nich, zvláštní režim činnosti na komunikacích v zaměřených prostorech, obrana komunikací a přeprav proti výsadbám a diverzím, organizace dočasných překládkových prostorů, výstavba náhradních přemostění a mimoúrovňových křížení, materiální zabezpečení obnovy komunikací a provozu na nich apod.

Požadavek zabezpečení maximálního úspěchu v počátečním období války při minimálních ztrátách je pro dopravu obzvláště významný. Vojenská doprava a doprava v našem státě vůbec jako důležitá součást zabezpečení bojujících vojsk musí být maximálně pohotová od prvních okamžiků střetnutí. Lhůty bojové pohotovosti dopravních útvarů, svazků a orgánů musí být při nejmenším stejně náročné, jako u bojových svazků a orgánů, jejichž přepravu a přesun zabezpečují. Protože dopravní útvary, svazky a orgány jsou při svých odpovědných úkolech v míru silně rámcovány, tím vyšší jsou nároky na jejich bojovou pohotovost, přesnost a realnost jejich mobilizačních opatření.

Kvalita zabezpečení dopravních úkolů v počátečním období války bude přímo úměrná stupni akceschopnosti sil a prostředků k tomuto úkolu předurčených. Vojenská doktrína ČSSR jednoznačně stanoví, že úkolem čs. ekonomiky je především vytvořit kádrové a materiální zásoby, nezbytné pro počáteční období války a teprve pak podle možnosti vytvářet zásoby k dalšímu vedení války a tyto zejména na bázi koalice. Z toho lze vyvodit, že daleko větším a složitějším problémem bude tyto zásoby do míst spotřeby v dané době přepřavit, než tyto zásoby nahromadit buď u zdrojů, či ve skladech různých stupňů a určení, nehledě na to, že již v současné etapě přípravy na příští možnou válku je převážná část zásob ke splnění úkolů ČSLA v příslušných skladech k dispozici. Toto tvrzení nesleduje podcenění problémů ma-

teriálního zabezpečení v celé jeho šíři a složitosti, jde o to, na kterou oblast organismu ČSLA převést v současné etapě výstavby úsilí. Správné proporce v budování ČSLA v nejbližších letech musí umožnit přechod od proklamačních prohlášení o životní důležitosti dopravního zabezpečení ČSLA k vytvoření nezbytných podmínek k plnění dopravních úkolů v míru a k vytvoření solidního základu k mobilizačnímu rozvinutí nutných sil a prostředků. Otázkou podstatné důležitosti zůstává i problém zabezpečení vlastního spojení dopravních orgánů.

Složitost soudobých operací, jejich vysoká dynamičnost a časté změny v situaci mají bezprostřední vliv na plnění dopravních úkolů. Vyžadují výkonný, pružný a operativní systém, jednoduché vztahy ve velení a součinnosti, přímý vliv vojenských dopravních orgánů na civilní organizace, zajišťující plnění dopravních úkolů ve prospěch ČSLA. Plnění dopravních úkolů nikterak neprospívá dělení dopravních nároků na operační a zásobovací, neboť doprava sama o sobě má objektivní charakter, vyplývající z toho, že všechny složky vojenského organismu ji potřebují, splnění jejich úkolů je přímo podmíněno splněním úkolů dopravy. Proto doprava vyžaduje systém velení s rovnomocnými horizontálními vztahy ke všem ostatním složkám, které zabezpečují vedení boje a operace. Rozsah působnosti dopravního orgánu na jednotlivých stupních velení nelze zužovat na týlovou oblast.

Ze složitosti soudobých operací vyplývá i další požadavek – rozvinutí automatizace řízení. Využití kybernetických metod řízení a rozvoj využívání matematických strojů jsou v současné době předpokladem rychlého rozvoje ve všech oblastech a faktorech vojenství a tím spíše v řízení dopravního procesu, který je svou podstatou a složitostí přímo typický k použití automatizace. Problémem v této oblasti však je, že na jedné straně jedním z předpokladů účinné automatizace řízení je jeho maximální centralizace a integrace spojovacích cest a toku informací a na druhé straně charakter soudobé války, zejména jeho počátečního období, vyžaduje vytvořit maximální předpoklady k samostatnému řízení činnosti v jednotlivých územních celcích, či vojenských útvarech (svazcích) pro případ, že centrální řízení bude narušeno.

Reálné nebezpečí nenadálého napadení staví do popředí vysoké nároky na zpravodajskou činnost, průzkum činnosti nepřítele s cílem odhalit včas jeho záměr k napa-

dení. Protože dislokace protivostojícího nepřítele neodpovídá jeho pravděpodobnému zámyslu, je nesporné, že jedním z demaskujících příznaků jsou jeho přípravy k přesunům a přepravám. I v tom případě, že nepřítel povede hromadný úder před zaujetím operační sestavy, lze z některých příznaků na komunikacích a v dopravním systému usoudit na jeho přípravy. Průzkum ve strategickém rozsahu musí dát včas a jednoznačně konkrétní údaje o přípravách nepřítele k zahájení agrese. Proto z dopravního hlediska je otázkou podstatné důležitosti specializovaný a kvalifikovaný průzkum nepřítele po dopravní stránce (přípravy k přesunům a přepravám, přípravě komunikací apod.).

Základy vojenské doktríny ČSSR zdůrazňují vysoký podíl zápolí na úspěšném vedení války. Přímé sousedství s pravděpodobným nepřítelem určuje zvláštní postavení ČSSR v rámci států — účastníků Varšavské smlouvy a současně i zvyšuje význam našeho zápolí, tj. celého státního území. Význam teritoria státu je zvlášť markantní, posuzujeme-li je z hlediska dopravy. Můžeme bez nadsázky tvrdit, že vedle vševojskových a organizačně mobilizačních složek teritoria, protivzdušné obrany státu a teritoriální hlásné služby je to dopravní složka, před kterou bude stát velmi náročná, odpovědná úloha, ovlivňující přímo úspěch v počátečním období války. Je proto vždy na úkor věci jakékoli podečňování jejího významu. Protože doprava je proces kontinuální, začínající hluboko na státním území anebo ještě dále na východ, mimo hranice našeho státu a končící až v bojových sestavách vojsk, je nutné zabezpečit celý dopravní proces rovnoměrně v celém jeho průběhu. Kvalitě zabezpečení dopravy neprospívá jednostranné přeceňování významu sil a prostředků v konečné fázi dopravního procesu (v operačním týlu) a podcenění počáteční fáze (nakládka a přeprava přes teritorium). To se týká dopravních prostředků, zabezpečujících orgánů i sil a prostředků k obnově a technickému překrytí komunikací. Lepší dotování teritoria těmito prostředky snižuje potřeby dopravních a obnovovacích útvarů a svazků v operačním týlu. Možný charakter ničení komunikací na území státu rovněž přivádí k názoru, že je třeba na území státu vytvářet územní celky, ve kterých budou vojska i ostatní potřeby hospodářského života zabezpečovány místními vojensky řízenými dopravními útvary v souvislosti s novým zásobovacím systémem na terito-

riu. Rychlá obnova komunikací, zejména v operačním týlu, přestává být efektivní, nebudou-li mít obnovené komunikační směry návaznost na státním území v důsledku nedostatečné obnovovací kapacity zdejších prostředků.

Zabezpečení dopravních potřeb ČSLA, zejména na území státu, je podmíněno vysoce aktivní účastí civilních složek, především resortu ministerstva dopravy, vnitra, stavebnictví a dalších. Rozšíření ozbrojeného zápasu na celou hloubku koalice povede prakticky ke stírání hranic mezi frontou a zápolím. Na území státu vznikne velmi tíživá situace, v některých směrech i obtížnější než na frontě, protože nepřítel bude používat na cíle v hloubce jaderné údery větší mohutnosti a v převážné míře s cílem vytvořit nezvladatelnou situaci v důsledku rozrušení národního hospodářství včetně dopravního systému, komplikovanou rozsáhlými pásmy radioaktivního zamoření. Situaci bude ztěžovat i skutečnost, že pracovníci v národním hospodářství nebudou vybaveni moderní technikou a prostředky chránícími před účinky ZHN, tak jako vojska.

V této krajně nepříznivé situaci budou účinná jen ta opatření, která budou reálně plánována a materiálně dokonale zajištěna. Spoléhat na to, že potřebná opatření budou řešena teprve v průběhu počátečního období války, je nemyslitelné. Při tom je nutno prosazovat v národním hospodářství taková opatření, která pomohou frontě ihned. Jakékoli zdržení plánovaných opatření by mělo katastrofální následky. Nebude např. nadále možné připouštět dlouhé lhůty pohotovosti posilových obnovovacích jednotek ministerstva stavebnictví, které pro počáteční úspěch ČSLA prakticky nic nezabezpečí, při čemž vážou značné kontingenty doplňků. To na-prosto odporuje závěrům vojenské doktríny ČSSR a bude třeba přijmout jiné, výhodnější řešení. S ohledem na charakter války se těžiště branných příprav v národním hospodářství přenáší do doby před vypuknutím války. Počáteční období války může být rozhodující a tak krátké, že může být skončeno dřív než se výroba přeorientuje na válečný program. Proto přípravy k přechodu na válečnou výrobu nejsou tak efektivní pro bezprostřední podporu splnění úkolů ČSLA v tomto období, jako např. příprava dopravního systému státu, který musí být pohotový již v prvních hodinách napadení. Proto je nutné proporcionalně rozdělovat prostředky, určené k zvyšování obranyschopnosti

státu právě do tohoto efektivního odvětví a tyto prostředky vynakládat v souladu s mírovými potřebami.

S brannou přípravou státu úzce souvisí otázka civilní obrany, jejímž úkolem je zabezpečit chod národního hospodářství a života obyvatelstva za války. Tento úkol je v soudobých podmínkách tak náročný a rozsáhlý, že jej nelze za současného systému a organizace zabezpečit. Civilní obrana je u nás organizována po liniích vrcholných teritoriálních orgánů státní správy až po závody a obce za koordinující úlohy ministerstva vnitra.

V současné době, kdy se dostává všelidová obrana země na novou, kvalitativně vyšší úroveň, je nutné posoudit i vhodnost dosavadního systému CO. Obdobně jako došlo z účelových i ekonomických hledisek k vytvoření jednotných ozbrojených sil, mohlo by se přistoupit i k jednotnému metodickému řízení problematiky celého komplexu obranyschopnosti státu jedním orgánem. V souvislosti s vytvářením jednotného systému vojenského velení na teritoriu, by měl být řešen i problém civilní obrany cestou metodického vedení resortem MNO a odborného vedení jednotlivými resorty státní správy. Územní vojenský velitel má totiž nejvíce předpokladů, aby efektivně skloubil činnost vojenských i civilních sil a prostředků včetně civilní obrany v daném územním obvodu.

Objem přepravních nároků ozbrojených

sil bude značný, zejména v rozhodujícím počátečním období války. Z hlediska potřeb národního hospodářství se tyto nároky budou stěží dávat se zájmy požadavků na zabezpečení života obyvatelstva, chodu zbylých, značně omezených výrobních kapacit a v prvních dnech i s požadavky na evakuaci. Je nesporné, že všechny tyto potřeby bude nutné účelně skloubit a podle možností uspokojovat. Při tom však nelze opomíjet skutečnost, že nejlepší cestou k efektivní obraně státu je všestranná podpora činnosti ozbrojených sil, v čemž se zračí vysoká efektivnost obrany teritoria státu. V tom je vyjádřena nutná prioritizace zabezpečení vojenských požadavků civilními organizacemi. V oblasti dopravy půjde především o další dočasné přidělování automobilních dopravních prostředků k zabezpečení náhradní dopravy v místech přerušení železnic, přednostní uspokojování nároků ozbrojených sil v železniční přepravě, určování objektů k obnově komunikací v duchu zámyslu vojenského velení apod. Z toho vyplývá nutnost uzнат prioritu vojenských požadavků na civilní orgány za války, z toho by měla vyplývat i běžná praxe v uspokojování přepravních nároků vojenské správy v míru. V současné době se začínají objevovat určité těžkosti na tomto úseku, zejména v souvislosti s přechodem na novou soustavu řízení národního hospodářství. Tyto otázky bude nutné v dohledné době zvlášť rozpracovat ve spolupráci se zástupci civilních resortů.

Z á v ě r

Příprava vojenské dopravy a civilního dopravního systému na příští možnou válku zaujímá důležité místo v aplikaci základů vojenské doktríny ČSSR.

Uplatnění obecných charakteristických rysů soudobé války v našich podmínkách a objektivní zvláštnosti našeho státu včetně dopravní a komunikační situace si vynucují i řadu specifických opatření na úseku vojenské dopravy a to jak v oblasti organizace a řízení, tak i v oblasti obnovy a technického příkrytí komunikací. Na prvním místě je nutné uvést požadavek komplexního využití dopravy za podmínek jednotného řízení a úsilí o vysokou odolnost komunikací.