

K ŘÍZENÍ TÝLU V POLI

Řízení týlu představuje v soudobé operaci velmi složitou činnost, kterou se zabývá celá řada řídicích orgánů a odborných služeb (druhů vojsk). Týl ve svém historickém vývoji v souladu s potřebami zabezpečení vojsk představuje dnes týlové svazky, útvary a zařízení se zásobami materiálu, předurčené k všestrannému týlovému zabezpečení vojsk.

S rozvojem velení vojskům a z toho vyplývajících požadavků na řízení týlu vznikla celá řada závažných problémů, zejména na stupni operačního týlu, z nichž některé podrobněji rozeberu.

ŘÍZENÍ POŘÁDKOVÉ SLUŽBY V OPERAČNÍM TÝLU

Pořádkovou službu téměř v takovém rozsahu a působnosti, jakou navrhuje celá řada odborníků u vojsk, operační týl má. Její úkoly plní silniční útvary v rámci silničního zabezpečení v operačním týlu vůči týlu jako celku. Zástupce velitele pro týl zde vystupuje jako hlavní organizátor týlu a silniční útvary a svazky jsou jedním z jeho prostředků ke splnění některých úkolů, vyplývajících z obsahu týlového zabezpečení.

Některí autoři, zejména příslušníci operačních štábů, docházejí v závěrech ke zřízení centrální pořádkové služby a vytvoření vojskové pořádkové služby nejen u všech bojových, ale i týlových útvarů a zařízení. O nutnosti a účelnosti vytvoření vojskové pořádkové služby u bojových útvarů nepochybují. Rušit současný systém silničního zabezpečení a vytvářet vojskovou pořádkovou službu i v týlu však považují u týlových útvarů a zařízení nejen za nesprávné z hlediska zásad řízení týlu v soudobých operacích, ale i neekonomické a v praxi nerealizovatelné. Tyto názory zcela opomíjejí základní principy řízení týlu, mnohostrannost a složitost organizace a práce týlu.

V současné době jsou v operačním týlu k dispozici silniční svazky a útvary předurčené k tomu, aby vytvářely předpoklady k organizovanému manévru týlovými svaz-

ky, útvary a zařízeními v týlu armády a frontu. Plní tyto základní úkoly

- stavbu různých typů mostů přes vodní překážky,

- úpravu (výjimečně stavbu) narušených komunikací (pokud tyto úseky nelze objet),

- regulaci pohybu,

- předávání rozkazů, nařízení a informací přesunujícím se týlovým útvarům a zařízením.

Tyto silniční svazky a útvary svou organizací a kapacitou jsou postaveny pouze v rozsahu, nutném ke splnění úkolů týlového zabezpečení. V podstatě mohou např. v týlovém prostoru vytvořit dvě základní (obsluhované) silnice a 3—4 silnice pomocné (jen prozkoumané, neobsluhované). Tento počet komunikací je dán reálnou propustností těchto silnic a skutečným provozem na nich mezi frontovými zásobovacími základnami, jejich odděleními a pohyblivými armádními základnami. V těchto normách počítáme pouze s provozem, který naplní jen týlové svazky, útvary a zařízení. Nepočítáme tedy s provozem, který představují operační přesuny. Každý operační přesun po těchto „týlových“ komunikacích v samé podstatě narušuje týlové přesuny a plánované týlové zabezpečení vojsk. Proto také v praxi i v platných směrnících běžně uplatňuje-

me zásadu „respektování“ týlových komunikací, nebo alespoň projednání dopadů na týlové zabezpečení při dočasném „zabrání“ těchto komunikací k operačním přesunům. V těchto případech silniční útvary plní vůči operačním přesunům stejnou funkci jako při přesunech týlových.

Naskýtá se otázka, proč týl má a musí mít prostředky nejen k pořádkové službě, ale i k celkovému zabezpečení. Tato nutnost vyplývá z celkové organizace a činnosti týlu armády a frontu. V týlu armády je okolo 50–60 týlových útvarů a zařízení; v týlu frontu přes 500 týlových útvarů a zařízení nejrozličnějších specializací, jejichž příslušníci (kromě řidičů) jsou specialisté. Mnoho útvarů má ryze dopravní charakter (přísun materiálu, odsun techniky, raněných a zasažených), které uskutečňují především kyvadlový pohyb mezi základnami (etapami) frontu a armády, případně i divize na vzdálenosti 500 až 600 i více kilometrů. Počet těchto ryze dopravních (odsunových) útvarů dosahuje v týlu frontu okolo 100 o celkovém počtu 6–7000 dopravních automobilů. V tomto počtu nejsou zahrnuty ostatní týlové útvary a zařízení, které mají „stabilnější“ charakter, ale během frontové operace se mi-

nimálně jednou, ale i vícekrát přesunují.

Vzhledem k tomuto počtu útvarů a charakteru jejich činností je jednoznačně účelnější a ekonomičtější nezačleňovat k nim orgány vojskové pořádkové služby, ale vyčlenit pro týl několik vhodných silnic. Na nich pak vybudovat „prostorovým“ způsobem nejen pořádkovou službu, ale celé silniční zabezpečení (stavbu mostů, úpravu komunikací apod.), které nejsou schopny týlové útvary a zařízení uskutečňovat vlastními silami.

V důsledku vysokého počtu útvarů a zařízení v operačním týlu a velkých vzdáleností mezi nimi (prostor o hloubce a šířce několika set kilometrů), není možné nejen z ekonomických hledisek, ale i z hledisek technických (rozsah rádiových sítí) vybavit všechny výkonnými spojovacími prostředky. Jediné možné řešení je seskupovat tyto útvary do větších celků (základů) a prostřednictvím jich zabezpečit spojení s TVS. Při přemísťování můžeme všem dopravním a odsunovým útvarům efektivně a účinně velet prostorovým systémem cestou orgánů silničních svazků a útvarů rozmístěných na komunikacích a vybavených výkonnými spojovacími prostředky.

K PROBLÉMU ŘÍZENÍ VOJENSKÉ DOPRAVY V POLI

Široká diskuse je stále k otázkám sjednocení vojenské dopravy. V našich podmínkách realizujeme toto sjednocení na bázi samotné vojenské dopravy. V teorii i v praktické činnosti se projevují tendence „sjednocovat“ pod jedním odborným řízením vše, co s „dopravou“ má jen trochu společného. Samozřejmě se zdůvodňuje pro maximální jednotnost, víceúčelové využití v duchu jednotného zámyslu, sjednocení odpovědnosti a pravomoci v jedné ruce, maximálního využití současného spojení k řízení dopravních útvarů a zařízení apod. Bez hlubokého rozboru jednotlivých druhů dopravy, minulého i současného systému velení nejen ve vojenské dopravě, ale v týlu vůbec, zdají se být tyto názory vysoce progresivní a cílevědomé. Při podrobném rozboru těchto otázek, zejména jednotlivých druhů dopravy docházíme v mnoha směrech k pochybnostem o správnosti těchto názorů.

Před zaujetím stanoviska k sjednocení voj. dopravy zmíním se krátce o úloze a místě vojenské dopravy.

Vojenská doprava je bezesporu nosným pilířem převážné činnosti týlu na všech jeho stupních. Je s týlem a týlovým zabezpečením bezprostředně spjata, je jeho nedílnou součástí. Můžeme-li z obsahové náplně týlového zabezpečení vyjmout ně-

kteří činnosti, izolovat je, pak v žádném případě to není možné u dopravy. Tato v minulosti byla a i v budoucnosti zůstane organickou součástí týlu. Vyjmutím dopravy z týlového zabezpečení ztrácí se jeho základní integrující prvek. V daném případě zůstávají jednotlivé služby sice samostatné jako v týlovém zabezpečení, ale vzájemně od sebe izolované.

V poslední době, zejména při řešení problémů pořádkové služby, vystupovala do popředí otázka, zda vojenská doprava patří do týlu, komu má sloužit a v čem spatřovat její těžiště. Vyskytují se názory, že vojenská doprava nepatří do týlu, poněvadž zahrnuje širší problematiku, slouží všem složkám ozbrojených sil. Z tohoto důvodu přerůstá problematiku týlového zabezpečení a stává se složkou celoarmádní. Ve své podstatě můžeme tento názor zjednodušeně vyjádřit otázkou: „Uskutečňuje vojenská doprava pouze zásobovací přepravy nebo i operační přesuny a přepravy?“

Domnívám se, že je nesprávné takto vůbec otázku klást a chtít z ní dělat závěry o místě a úloze vojenské dopravy. Vojenská doprava je bezesporu službou, jako jiné služby k zabezpečení vojsk. Jako každá jiná služba má i svou specifikou. V tom, že ve své podstatě je prostředkem

k realizaci týlových a operačních přesunů, nemůžeme vidět rozpornost. Žádná služba v armádě nezabezpečuje sama sebe, ale slouží k zabezpečení všech druhů vojsk a služeb, celých ozbrojených sil. Vojskovou dopravu v daném případě můžeme chápat jen jako činnost služby k zabezpečení vojsk formou přepravy vojsk, přisunu zásob vojskům a přepravy ostatních týlových přesunů.

Nyní několik poznámek k **sjednocení vojenské dopravy**. Kolem této otázky je řada diskusí. Vojenská doprava, tak jako jiná služba v ozbrojených silách, musí pracovat v duchu a v zájmu splnění zámýslů velitele (náčelníka). Tvrdou realitou v minulých válkách bylo, je i v budoucnu bude trvalý nedostatek dopravních kapacit ve srovnání s potřebami vojsk. Tato skutečnost je typická zejména pro dopravu v týlu. Vojska v polních podmínkách jsou schopna se přesunout vlastními prostředky. V případě postavení vojskové pořádkové služby budou vojska sama schopna zabezpečit si tyto přesuny na jakoukoli hloubku.

V zásadě zcela jiná je situace v tomto směru v týlu. Týlové přesuny (zahrnují v sobě přisun materiálu všeho druhu a přesuny týlových útvarů a zařízení) v celé hloubce vojskového a operačního týlu se uskutečňují všemi druhy dopravy (automobilní, železniční, potrubní, vodní i vzdušnou). Použití jednotlivých druhů dopravy na jednotlivých stupních vojskového a operačního týlu je různé. Na stupni vojskového týlu a ve většině případů i týlu armádního bude v soudobých operacích používána zpravidla jen automobilní doprava. Ve frontovém týlu se využívání jednotlivých doprav bude rozšiřovat. Přestože těžiště bude nadále v automobilní dopravě, jsou zde již podmínky k využití zejména potrubní a vzdušné dopravy. V některých situacích, zpravidla v počátečním období, i železniční dopravy a v určitých geografických podmínkách i dopravy vodní.

Neměnnou skutečností však zůstávají jednotlivé druhy dopravy bez ohledu na jakékoli „sjednocovací snahy“. Rozebereme si z těchto hledisek jednotlivé druhy dopravy, jejich charakter, systém řízení a zabezpečování.

Železniční doprava, kterou můžeme charakterizovat v našich podmínkách vysokou výkonností, technickou spolehlivostí a potřebnou přepravní rychlostí v jakémkoli počasí, vysokou zranitelností, je zcela vázána jen na vlastní trať. Jednotlivé železniční tahy jsou zpravidla dány minulostí, hledisky ekonomickými, případně geografickými. Jen ve výjimečných přípa-

dech budou v souladu se zámysly operací a jejich týlového zabezpečení.

Tento druh dopravy bude realizovat operační přesuny i týlové přesuny, především pak přepravu materiálu všeho druhu. Je plně vázán na železnici, má svůj zcela samostatný, ničím nenahraditelný systém řízení i zabezpečení, opírající se zase o železnici a zařízení na ní. Systém spojení a celkového zabezpečení železniční dopravy je rovněž vázán jen na samotnou železnici.

Na teritoriu státu řídí železniční dopravu v plném rozsahu i zabezpečující orgány, síly a prostředky ministerstva dopravy, generálního ředitelství železniční dopravy a správy drah, které organizačně ani prostorově nejsou svázány s organizací vojskovou, zejména voj. okruhy, případně i krajskými vojenskými velitelstvími.

Obdobná situace je i v týlovém pásmu frontu. Zde provoz železniční dopravy organizují a zabezpečují zvláštní provozní útvary ministerstva dopravy podle požadků a potřeb týlu frontu, včetně údržby a dlouhodobé obnovy. Naproti tomu dočasnou obnovu určených železničních směrů uskutečňují speciální železniční svazky a útvary týlu frontu. Pásma (směry) obnovy železnice vyplývají z potřeb a zabezpečení zámyslu týlového zabezpečení operace, plánované organizace týlu, příjateho zásobovacího systému a nejvhodnějšího směru z hlediska obnovy železnice. Na určený směr obnovy se tedy podílí zejména štáb týlu z hlediska opatření k splnění týlového zámyslu zabezpečení operace, organizace týlu a zásobovacího systému. Podklady k výběru nejvhodnějšího směru obnovy z hlediska samotné obnovy dávají průkazné orgány železničního vojska a správa železničního vojska týlu frontu v součinnosti se správou vojenské dopravy týlu frontu.

Z dílčího rozboru plyne jednoznačný závěr o samostatnosti železniční dopravy, která stojí na úrovni samostatné služby. Má speciální dopravní prostředky zabezpečení, které až na výjimky není možné použít mimo vlastní železniční dopravu, orgány řízení i prostředky k jejímu řízení.

Úzce spolu souvisí provoz na železnici a obnova železnice. Tyto dvě činnosti na sebe navzájem navazují a jedna bez druhé je nerealizovatelná. Z tohoto důvodu považují za účelné a ekonomické sjednotit tyto síly a prostředky v jedné ruce. Tím se vytvoří účelný, cílevědomý, ekonomický a uzavřený celek, který splňuje všechny podmínky platné pro podsystém řízení z hlediska zásad řízení.

Automobilní doprava — vzhledem ke své vysoké manévrovatelnosti, rychlosti, velkému akčnímu rádiu vytváří svými tech-

níckými i provozními parametry předpoklady k plynulému přísunu materiálu vojskům na všech organizačních stupních. Je zcela samostatná, nezávislá na ostatních druhích doprav, avšak plně závislá na silničním zabezpečení. Čím vyšší organizační stupeň, tím je tato závislost patrnější, zejména na stupni týlu armády a frontu. Proto také s postupem rozvoje automobilní dopravy rozvíjelo se její silniční zabezpečení.

Oproti železniční dopravě není automobilní doprava zcela samostatná po všech stránkách jako doprava železniční. Prostředky zabezpečení jsou decentralizovány u automobilních útvarů a svazků (zejména prostředky technického zabezpečení) a u silničních útvarů a svazků (prostředky regulace, spojení za přesunů aut. proudů apod.). Dopravní jednotky a útvary jsou organizačně začleněny do určitých celků, zpravidla dopravních praporů a automobilních brigád. Po většinu času však neplní úkol jako celky. Dopravní úkoly, především přísun materiálu, plní v dopravních četách, maximálně dopravních rotách. Tyto jednotky však nemají dostatečné prostředky ke spojení s nadřízeným, zejména s velitelstvím automobilní brigády a s příslušným TVŠ. Největší potíže jsou však ve velení těchto dopravních proudů během vlastního přísunu a návratu zpět, zejména při přísunu na vzdálenost několika set kilometrů. Těmto kolonám můžeme však reálně velet prostorovým způsobem — cestou orgánů silničního zabezpečení na určených komunikacích.

Na plánování automobilní dopravy se podílejí náčelníci druhů vojsk a služeb předložením požadavků na přísun materiálu. Druhým účastníkem je štáb týlu, který vyhodnotí požadavky, porovná s dopravní kapacitou, která je k dispozici u dopravních praporů a automobilních brigád, vyhodnotí potřebu přísunu podle jednotlivých prvků operační sestavy, nejvýhodnějšího systému zásobování v dané situaci směřujícího k co nejlepšímu zabezpečení týlového zámyslu a vyhodnotí možnosti využití jiných druhů dopravy. Na základě těchto důležitých rozborů zpracuje pro zástupce velitele pro týl perspektivní plán přísunu nebo návrh rozhodnutí na realizaci přísunu na příští den. Tyto podklady pak dostává k realizaci dopravní oddělení (správa). Zpracovává grafiky přísunu, rozkazy pro dopravní prapory (brigády), kontroluje jejich plnění. Výsledky realizace předává pak štábu týlu.

Z tohoto důležitějšího rozboru můžeme udělat dílčí závěr, že automobilní doprava a silniční zabezpečení mají k sobě velmi úzký vztah. Zkušenosti ze cvičení ukazují

na reálnou možnost a výhodné spojení těchto dvou „služeb“ v jednu — „silniční dopravu“. Jednu zvláštnost silničního zabezpečení však musíme vzít v úvahu. Silniční zabezpečení neslouží jen k zabezpečení přesunů dopravních proudů, ale všech týlových svazků, útvarů a zařízení, poněvadž tyto, na rozdíl od bojových svazků a útvarů, nejsou schopny si přesun zabezpečit vlastními prostředky. Tato zvláštnost může podstatně ovlivnit jednoznačnost spojení automobilní dopravy a prostředků silničního zabezpečení.

Potrubní doprava vystupuje v současné době jako vysoce perspektivní druh dopravy. Její význam stoupá s masovou motorizací a mechanizací vojsk a rychlým růstem spotřeby PHM v souladu s růstem temp vedení operací. Vzhledem ke své vysoké dopravní kapacitě, tempu stavby (je téměř stejné jako tempo postupu vojsk) a vzhledem ke své využitelnosti jen k přísunu pohonných hmot, má ve vojenské dopravě zvláštní místo. V minulosti byla, je a pravděpodobně zůstane právě vzhledem ke své jednoduševosti začleněna ve službě zásobování PHM.

Na plánování potrubní dopravy se podílejí služba PHM a štáb týlu. Směr a tempo výstavby potrubních linek určuje zástupce velitele pro týl ve svém týlovém rozhodnutí. Podklady k rozhodnutí dává štáb týlu a služba PHM. Štáb týlu vychází z celkových potřeb PHM na zabezpečení operace, celkových možností všech druhů dopravy a organizace týlu a celkového dopravního zásobovacího systému. Služba PHM navrhuje a řeší technickou stránku potrubní dopravy, upřesňování směrů výstavby potrubních linek, potřebné skladové kapacity a výdejní místa na potrubních linkách. Vydává rozkazy ke stavbě potrubních svazků.

Z výčtu hlavních povinností vůči potrubní dopravě vyplývá, že plánování této dopravy i její realizace je výlučnou povinností štábu týlu a služby PHM. Vkládání dalšího odborného článku — vojenské dopravy — není nejen nutné, ale ani účelné. Tento orgán nemůže k řešení problematiky nic říci a stal by se mezičlánkem.

Vzdušná doprava je rovněž vysoce perspektivní. Vzhledem ke svým vlastnostem může zmírnit a po vytvoření dostatečné kapacity odstranit současný rozpor mezi trvale se zvyšující nerovnoměrnou spotřebou materiálu (potřebou odsunu masových zdravotnických ztrát) a možnostmi zejména automobilní dopravy (zejména pokud jde o rychlost přísunu a odsunu).

V našich podmínkách má však vzdušná doprava zatím relativně nízkou dopravní

kapacitu, neslouží a ani v budoucnosti nebude sloužit jen k přisunu materiálu, ale zůstane především prostředkem k rychlému manévru bojovými, zejména výsadkovými svazky a útvary. K přisunu materiálu a odsunu raněných bude využita jen částečně, zpravidla až po splnění bojových úkolů. Proto také dopravní letecké útvary nejsou podřizovány zástupci velitele pro týl, ale zůstávají začleněny v leteckém svazu. Zástupci velitele pro týl je zpravidla vyčleňováno na operaci několik vzletů leteckých dopravních útvarů, případně svazků. Jen výjimečně může týl disponovat leteckými dopravními útvary — leteckými zdravotnickými pluky. Tyto jsou však vysloveně jednoúčelové, slouží k odsunu raněných. Jejich využití plánuje zdravotnická služba přímo, jen v některých dílčích otázkách spolupracuje se štábem týlu.

Na plánování vzdušného přisunu se podílejí štáb týlu a příslušní náčelníci služeb. Vzhledem k možnostem činí vzdušný přisun jen velmi malé procento v rámci

celkového přisunu materiálu a slouží především k řešení havarijních případů (nemohoucí jiného způsobu přisunu, odstranění důsledků napadení ZHN apod.). Další zvláštností v plánování je, že tento přisun není pravidelný, ale ojedinělý. Musí být uskutečněn rychle, v přísném souladu s vývojem operační situace. Vzhledem k těmto zvláštnostem je nutné, aby materiál, přicházející v úvahu k vzdušnému přisunu, byl trvale připraven na zásobovacích základnách (letištích materiálního zabezpečení); v tom je hlavní úloha náčelníků materiálních služeb. Ostatní otázky, související s tímto druhem dopravy, již zabezpečí štáb týlu přímo s leteckým svazem, zásobovací základnou a příjemcem materiálu (týlem prvosledové divize apod.). Další řídicí orgán v této činnosti není nejen nutný, ale ani účelný, poněvadž by byl jen mezičlánkem.

Vodní doprava v našich geografických podmínkách je zcela pominutelná a nevyžaduje zvláštních dopravních řídicích ani výkonných orgánů u štábů a vojsk.

Z á v ě r

Z dílčích závěrů můžeme učinit jednoznačný závěr o **samostatnosti jednotlivých druhů dopravy**. Z hlediska nových charakteristických rysů představují prakticky jednotlivé „služby“. Velmi úzce spolu souvisí automobilní doprava a silniční zabezpečení, železniční doprava a obnova železnice. V tomto směru jsou sjednocovací snahy opodstatněné v rámci samotné dopravy. Sjednocování všech druhů dopravy v rámci vojenské dopravy není účelné a vytvořilo by nový mezičlánek a duplicitu v práci mezi jednotlivými druhy dopravy, štáby týlu a náčelníky druhů vojsk a služeb. Nepokládám za účelné vkládat nad jednotlivé odborné služby — druhy dopravy další odborné řízení. Tyto druhy dopravy vyžadují řízení operačně týlové, které v plném rozsahu musí a také může uskutečňovat jen zástupce velitele pro týl a jeho štáb týlu. Z těchto všech důvodů pokládám za správné „sjednocovat“ jednotlivé druhy dopravy (které objektivně existují) na úrovni zástupce velitele pro týl a jeho štáb týlu.