

K ŘÍZENÍ TÝLU V POLI

(VM č. 3/68)

Autor uvedeného článku, plk. Ing. Vojtěch Machulda, se zabývá organizací dopravního zabezpečení ozbrojených sil, podřízenosti vojenské dopravy týlu a dokonce navrhuje vytvořit z jednotlivých druhů dopravy samostatné služby řízené štábem týlu. Tedy nové pojetí organizace vojenské dopravy.

Kromě zhodnocení významu jednotlivých druhů dopravy k potřebě ozbrojených sil za války postrádá však autorův návrh potřebné zdůvodnění, ba naopak je v rozporu s obecně platnými zásadami řízení dopravy.

K problémům jednotného řízení vojenské dopravy se vyjádříme podrobněji v další části našeho příspěvku. Nejdříve několik slov k názoru autora na řízení pořádkové služby v operačním týlu.

Domníváme se, že silniční zabezpečení v tomto pojetí již neodpovídá soudobým podmínkám provozu na silniční síti operačního týlu. Jde prakticky o liniové silniční zabezpečení, zahrnující obnovu, údržbu a pořádkovou službu na vybraných silnicích. Tento systém v podstatě vyhovoval podmínkám druhé světové války, kdy stupeň ničení komunikační sítě a samotný provoz na silnicích nebyly tak značné jako se předpokládá v příští možné válce. Prakticky neomezené možnosti moderních zbraní ničít komunikační síť v celé hloubce území válčících stran nás nutí k přehodnocení tohoto, podle našeho názoru dnes již nevyhovujícího systému silničního zabezpečení. Např. v článku „Le nouveau reglement du train“ v časopise „L'Armée“ (Paris) 1967, čís. 3, str. 3—9 (překlad VIZ VA AZ BRNO čís. 11 [68] uvádí autor

R. Dubois: „... Překrývání se přesunů a přeprav bude běžnou věcí. Bude uskutečnitelné pouze v takovém rozsahu, v jakém se přesuny rozčleněné do hloubky budou uskutečňovat po četných cestách. Ale rychlé změny v situaci, vyplývající z nukleárních útoků tak jako nepředvídané zásady záloh povedou rychle k velkým zmatkům v přesunech, což si můžeme představit podle Brownova pohybu, známého z fyziky.

Aby bylo možné se co nejlépe vyhnout tomuto zmatku, musí stále informované velení být schopno průběžně působit na přemísťování. K tomu budou nezbytné prostředky pořádkové služby. Použité v akci, budou tyto prostředky sloužit jako prostředník mezi velením a uživateli, zajišťující vyhledávání a rozšiřování informací, kontrolu a orientaci přemísťovaných částí...“ Tolik názor francouzského autora článku, který se zabývá novým řádem vojenské dopravy.

I v jiných armádách jako např. Bundeswehru mají speciální jednotky silniční pořádkové služby — psali jsme o tom v článku „Pořádková služba Bundeswehru“, uveřejněném ve VM čís. 3/67. Již v roce 1965 jsme proto poukazovali na nesprávné snahy po vytvoření silničního vojska ke komplexnímu zabezpečení silniční dopravy a železničního vojska ke komplexnímu zabezpečení a řízení železniční dopravy. To jsou zdánlivě líbivé a přitažlivé názory, jejichž realizace by však na úseku vojenské dopravy způsobila spíše škody než prospěch. Centralizace a komplexnost jsou správné na úseku řízení využití jednotlivých druhů dopravy a organizace řízení

vlastního provozu na komunikacích, stejně tak je správná centralizace a komplexnost řízení obnovy a údržby komunikací.

Řízení dopravy a provozu na komunikacích vyžaduje specialisty k organizaci a řízení obnovy. Řízení obnovy a údržby komunikací vyžaduje specialisty pro dopravní stavby. Obě složky musí navzájem úzce spolupracovat, jednu však nelze nahrazovat druhou. Obnova a údržba komunikací musí vycházet z potřeb řízení vlastní dopravy a naopak řízení dopravy musí vycházet z možností obnovy a respektovat je.

Podle našeho názoru je proto nutné **sloučit silniční a železniční vojsko ve vojsko k obnově komunikací, řízené jedním štábem při zajištění nezbytné specializace jednotek k obnově železničního svršku a silniční vozovky.** Mírovou činnost tohoto vojska zaměřit výlučně na obnovu a údržbu vojenských komunikací a pomoc národnímu hospodářství při výstavbě a rekonstrukci veřejné komunikační sítě. Tato opatření by umožnila lepší využití mechanizačních prostředků, především pro zemní práce a zkušenosti, které dnes železniční vojsko v organizaci a řízení obnovy a stavby železničních tratí má.

Hlavní důvody našeho názoru:

— Oba druhy vojsk potřebují převážně stejné specialisty,

— mechanizační prostředky k obnově železničního a silničního tělesa jsou stejné, výjimku tvoří jen některé speciální stroje ke stavbě a obnově železničního svršku a silniční vozovky,

— možnost sloučení dvou velitelských štábů v jeden a tím efektivnější jejich využití,

— možnost rozšíření již existujícího výzkumného střediska železničního vojska i pro potřeby výzkumu na úseku obnovy silnic a tím vytvořit podmínky k plnému využití tohoto výzkumného střediska.

Z působnosti využití silničního vojska je nutné vyčlenit jednotky silniční pořádkové služby, které nemají u silničního vojska v současné době podmínky k systematickému výcviku a vytvořit z nich samostatné silniční pořádkové jednotky s pravomocí vojenské policie.

Silniční pořádkovou službu je nutné řešit prostorově, např. obsazením důležitých křižovatek na příčných silnicích tak, aby byla zabezpečena možnost řízení přesunů a přeprav po sjízdných komunikacích. Orgány vojenské pořádkové služby nemohou, vzhledem ke stále se měnící situaci ve sjízdnosti silniční sítě, samy pořádkově zabezpečit přesuny svých jednotek. Hustá silniční síť na evropském území

vyžaduje obsadit silniční pořádkovou službu stálými jednotkami. Vojenská pořádková služba má plně opodstatnění k pořádkovému zabezpečení přesunů vlastních jednotek na silnicích a cestách vojiskového týlu; v operačním týlu a na teritoriu může jen podle potřeby zesílit síť pořádkových stanovišť jednotek silniční pořádkové služby operačního týlu a teritoria. Nikdy je však nebudou moci plně nahradit a to především pro nedostatek zpráv o stavu sjízdnosti silniční sítě. Není proto ani správné tvrzení, že „v případě postavení vojenské pořádkové služby budou vojska sama schopna zabezpečit si tyto přesuny na jakoukoliv hloubku“, jak uvádí autor v článku „K řízení týlu v poli“ (na str. 55).

V druhé části článku „K rychlému řízení vojenské dopravy v poli“ uvedeme některé obecní zásady organizace a řízení dopravy.

Doprava byla vždy a je i nyní důležitou složkou zabezpečení existence a rozvoje společnosti. Čím složitější je technika, tím více se diferencují a znášoují i dopravní prostředky. Moderní společnost potřebuje proto dopravu organizovanou **jako systém odpovídající společenskému charakteru složité techniky současnosti.**

Doprava — zhruba definována — je pohyb lidí nebo přemísťování předmětů z jednoho místa na druhé za určitým účelem.

Socialistické vlastnictví dopravních prostředků odstraňuje základní rozpor a otevírá cestu komplexnímu plánování dopravy, který optimálně vyhovuje potřebám lidí.

Dnes je v každém národohospodářském celku obecně uznávána zásada, že doprava tvoří vedle průmyslu, zemědělství, služeb a ostatních odvětví specifický článek národního hospodářství. Další obecně platnou zásadou je, že žádný druh dopravy se nemůže rozvíjet bez ohledu na ostatní druhy. Všechny druhy tvoří jeden celek — dopravní soustavu.

Úzká spolupráce jednotlivých druhů dopravy a komplexní plánování jejich činnosti představují proto jednu z hlavních předností socialistické dopravy.

O nutnosti komplexního řízení vojenské dopravy nebo jinak řečeno dopravního zabezpečení ozbrojených sil za války platí o dopravním systému stejné zásady.

O tom je nakonec dostatek důkazů v odborné literatuře.

K článku „Krieg und Wirtschaft (II)“ pplk. Dr. H. Einkoma (Militärwesen č.1/67 str. 55) píše autor o významu dopravy za války:

„Základním vojenskoeconomickým problémem počátečního období války je udržování dopravy a přepravy.

V moderní válce nutno počítat se stálými útoky na komunikace. Tak jako na celé hospodářství stoupají nároky na dopravu a přepravu.

Doprava a přeprava se dá v moderní válce udržovat jen tehdy, budou-li všechny druhy dopravy využívány komplexně. Obzvláště to platí pro silnice a železnice. Proto je nutné již v míru vytvořit správný poměr mezi těmito dvěma druhy dopravy a tak optimálně využívat jejich předností. To je nejen ekonomicky, ale také vojenskoeconomicky nanejvýš nutné.“

Tolik názor vojenského ekonoma NDR. Mohli bychom citovat názory dalších zahraničních vojenských odborníků o nut-

nosti vytvoření odborného orgánu ke komplexnímu řízení vojenské dopravy.

Plk. Ing. Machulka považuje vytvoření takového orgánu u nás za „zbytečný meziclánek řízení“. Na to prý stačí štáb týlu jako odborný orgán, který má k tomu všechny předpoklady. Nevíme, jak to s tím meziclánkem myslí. Správa vojenské dopravy již dávno existuje a přece nebyla vždy podřízena týlu. Domníváme se, že této zprávě přísluší organizovat a řídit dopravní zabezpečení. Není proto podle našeho názoru správné, aby jeden z vojenských přepraveců, kterými byl fakticky je, byl orgánem řízení dopravy. Stejně tak bychom totiž mohli říci, že štáb týlu je z tohoto hlediska zbytečným meziclánkem mezi vojenskými přepravci (uživateli vojenské dopravy) a dopravcem (orgány vojenské dopravy).