

z kapitalistických armád

ÚLOHA DOPRAVY V SOUDOBÉ VÁLCE

Vojenské orgány agresivního paktu NATO přikládají ve svých válečných plánech velký význam zabezpečení dopravy všeho druhu. Počítají s tím, že na stavu komunikací bude v mnohém záviset včasnost realizace mobilizačních opatření, soustředění a rozvinutí ozbrojených sil na válčistiích a tempo vedení operace, jakož i zásobování vojsk v průběhu bojové činnosti.

Úkolem dopravního systému států NATO je zabezpečit potřeby vojsk v míru a vedení operací v nejaderné, omezené jaderné a všeobecné jaderné válce. Kromě toho musí mít tento systém schopnost obnovy sil a prostředků dopravního zabezpečení vojsk po jaderných úderech. Proto jsou na síly a prostředky v uvedeném systému kladeny požadavky zabezpečení odolnosti a životnosti, vysoké pohyblivosti a možnosti jejich komplexního využití.

Západní vojenští odborníci jsou toho názoru, že z důvodu krajní obtížnosti vojenských přesunů v počátečním období raketové jaderné války je nutno předvídat a uskutečnit včasný přísun materiálu do předem určených prostorů pásma bojové činnosti a do zahájení války ukončit tzv. počáteční přesuny, zabezpečující rozvinutí vojsk, sil a prostředků týlu. Tato opatření mají za úkol snížit rozsah přesunů v počátečním období války.

Velení NATO předpokládá v prvním měsíci války využít předem připravených zásob materiálu, uložených v Evropě. V dalším období plánuje zásobování vojsk přísunem materiálu z USA, Kanady a jiných států.

Přesuny na evropském válčistií budou ztíženy rozsáhlostí tohoto válčistií, velkým počtem rozsáhlých vodních překážek, poměrně nevykonnou komunikační sítí v některých prostorech (např. v severním Norsku, Řecku a Turecku), jakož i rozptylem dopravních prostředků v rukou národních velitelství a civilních úřadů.

Pod zorným úhlem uvedených okolností přikládá velení NATO velkou důležitost včasné mobilizaci a doplnění dopravních jednotek a útvarů, organizovanému přechodu režimu civilní dopravy za války, centralizaci řízení a plánovitému provedení přesunů. Při stálém Vojenském výboru

NATO existuje výbor pro vojenskou dopravu, který plánuje a koordinuje činnost jak vojenských, tak i civilních dopravních orgánů států tohoto paktu a kontroluje všechny druhy vojenských přesunů těchto států.

Hlavní úlohu v dopravě vojsk a nákladů na evropském válečném přístupuje velení NATO pozemním prostředkům. Námořní dopravu pokládá za prostředek uskutečnění strategických přesunů vojsk a nákladů z amerického kontinentu do Evropy a organizace zásobování spojených ozbrojených sil v Evropě po oboustranném provedení jaderných úderů. Přesuny vzduchem považuje za pomocný způsob dopravy pro dosud omezený počet dopravních letounů a vrtulníků. Využití letecké dopravy předpokládá v případě nutnosti rychlého přesunu vojsk a nákladů anebo tehdy, když nebude možné využít jiných druhů dopravy. Potrubní dopravu považuje za nejpokrokovější prostředek dopravy pohonných hmot z námořních přístavů k odběratelům, tj. letištím, skladům a jiným zařízením.

V systému opatření operační přípravy území na evropských válečných přístupuje velení NATO zvláštní pozornost dokončení programu výstavby potrubí z námořních přístavů k východním hranicím účastnických států paktu, zdokonalení dopravní sítě paktu v celku a vybudování tak zvaných mezinárodních automobilních a železničních tras. Dále plánuje značný rozsah prací při budování oklikových komunikací a zdvojených přeprav přes vodní překážky.

Velký význam přisuzuje kontejnerové a kombinované nákladní dopravě. Proto se vytváří i jednotný systém kontejnerové dopravy států NATO, která v tomto smyslu sjednotí železniční, automobilní, vodní a částečně i leteckou dopravu. Již v součas-

né době dostávají ozbrojené síly na evropských válečných okolo 50 % materiálu, dopravovaného po moři, pomocí kontejnerů. Na velkých cvičeních vojsk NATO se řeší úkoly vykládání námořních lodí na nepřipraveném pobřeží s následující bezpřekládkovou dopravou nákladů přímo vojskům.

Všechna opatření, spojená s technickým zdokonalením dopravní sítě států NATO, se uskutečňují podle sladěných plánů v zájmu paktu. Např. standardizaci technických normativů při výstavbě a rekonstrukci železnic a silnic v Evropě řeší západoevropský dopravní svaz, vytvořený v r. 1954.

Opatření v oblasti dopravního zabezpečení spojených ozbrojených sil NATO předpokládají zdokonalení evropského rozvětveného systému pozemní dopravy s cílem zvýšení jeho kapacity. Současně se považuje za nutné disponovat mohutným dopravním loďstvem, mít dobře vybudovanou širokou síť přístavů a nakládacích a vykládacích míst.

Vojenskopolitické vedení NATO usiluje tedy o úzké spojení rozvoje dopravního systému států tohoto paktu s agresivními plány a těmi zvláštnostmi, které jsou dány teritoriální různorodostí válečností. Přitom dochází k rozvoji všech druhů dopravy. Představu o důležitosti různých druhů dopravy v některých státech NATO je možné získat z údajů **tabulky 1.**

Železniční doprava bude mít — nehledě na rostoucí význam ostatních druhů dopravy — i v příštím možné válce podstatnou úlohu v dopravě vojenských nákladů na velké vzdálenosti, a to jak v oblasti operační, tak i zásobovací a odsunové. Proto je v posledních letech ve státech NATO věnována velká pozornost zvýšení kapacity železnic a zabezpečení jejich

Tabulka 1

Objem nákladů různých druhů dopravy států NATO v r. 1970 (v procentech)

Stát	Druh dopravy				
	železniční	automobilní	vnitrozemská vodní	námořní	potrubní
USA	29,7	24,0	11,7	12,7	20,9
Velká Británie	19,7	60,6	0,1	17,8	1,8
NSR	32,7	36,8	22,4	0,3	7,8
Itálie *)	21,5	60,0	0,2	8,6	9,7
Francie	38,7	40,3	7,8	3,2	10,0

*) Údaje za r. 1967

Tabulka 2

Některé charakteristiky železniční dopravy západoevropských států (na začátku roku 1971)

Stát	Celková délka želez- nic v km	Elektrifik. úseky v km	Dvou a ví- cekolejné trati v km	Hustota že- leznic na 100 km ²	Vozový park			
					Lokomotivy		Vagóny	
					parní motor.	elekt- rické	nákladní	osobní
Norsko	4 300	2 300	80	1,3	130 200	250	14 000	1 300
Dánsko	3 500	90	700	8,0	117 350		14 000	1 700
NSR	34 000	8 400	13 000	14,0	2037 4347	2200	315 000	22 000
Belgie	4 300	1 150	2 600	14,0	— 880	200	48 000	3 500
Holandsko	3 150	1 650	1 500	9,0	— 570	110	20 000	1 900
Lucembursko	330	140	160	13,0	— 70	20	4 000	170
Francie	37 000	8 800	16 000	7,0	1050 3000	2200	316 000	15 300
Itálie	21 000	10 000	4 600	7,0	1600 800	2000	130 000	9 000
Řecko	2 600	30	50	2,0	200 100		10 000	500
Turecko	8000	60	100	1,0	700 250	50	170 000	1 200

odolnosti. Charakteristický je rovněž rychlý růst soudobých tažných prostředků. Uskutečňuje se elektrifikace velkokapacitních železničních magistral celoevropského a národního významu. K dosažení vyšších rychlostí se řeší zesílení tratí a jejich vyrovnaní. Staví se nové a rekonstruují se stávající trati v námořních základnách a přístavech.

Nejhustější a nejdokonalejší síť železnic mají státy střední Evropy, Velká Británie a Itálie. V ostatních evropských státech je hustota železniční sítě a úroveň technického vybavení železnic mnohem nižší.

Na severoevropském válcíšti je železniční síť rozvinuta vcelku nerovnoměrně. Např. v jižní části Norska je železniční síť široce rozvětvena, avšak v severní části je nutné považovat stupeň jejího rozvoje za nedostatečný. V průměru připadá v Norsku na 100 km² území 1,3 km železnic, což je nejnížší ukazatel hustoty železniční sítě v západní Evropě.

Technický stav železnic na území Dánska se považuje za uspokojivý. V posledních letech je v zemi patrný rychlý růst počtu motorových lokomotiv a snížení po-

dílu parních. Tím se motorové lokomotivy stávají hlavním druhem trakce. Aktuálním problémem Dánska je organizace a zdokonalování železničních přívozních přeprav, jelikož jejich kapacita není ještě dostačující a tyto prostředky představují nejzranitelnější objekty železniční sítě státu.

Některé charakteristiky železniční dopravy Norska a Dánska uvádí **tabulka 2**.

Železniční síť na severoevropském válcíšti má vcelku nevelkou kapacitu a není v dostatečné míře spojena s železniční sítí států střední Evropy. Je v podstatě dimenzována jen za zabezpečení potřeb tohoto válcíště.

Na středoevropském válcíšti jsou železnice lépe rozvinuty. Jejich průměrná hustota dosahuje hodnoty 11,3 km na 100 km² území [viz **tabulku 2**]. Nejvyšší hustota železniční sítě je v Belgii, Holandsku, porúrské průmyslové oblasti NSR a v severovýchodní Francii. Z holandských, belgických a francouzských přístavů vede do NSR 12 železničních magistral (frontálních i rokádních).

Ve většině států tohoto válcíště probíhalo v posledních letech určité zkracování železnic, a to zastavením provozu na ne-

rentabilních úsecích. Zmenšil se i park nákladních vagonů v souvislosti se záměnou vagonů malé únosnosti novými, většími. Zavedení osobní autobusové dopravy na malé vzdálenosti vedlo ke zmenšení parku osobních vagonů.

Všechny železnice členských států NATO na středoevropském válečném mají stejný rozchod (1435 mm). To umožňuje těmto státům využít železniční sítě při organizaci vojenských přesunů jako jednotného systému.

V posledních letech probíhal v členských státech NATO intenzivní proces výměny parní trakce za elektrickou a motorovou. To vedlo k přerozdělení celkového objemu nákladu podle druhu trakce, k zvýšení střední rychlosti dopravy a tím i k růstu kapacity železnic. Rychlost vlaků se na mnoha úsecích zvýšila, např. u osobní dopravy z hodnoty 100–120 km/hod. na 160–200 km/hod. Váha vlaků se zvýšila z 800–1000 tun na 1200–1800 tun.

V r. 1953 uzavřelo jedenáct západoevropských států dohodu o vytvoření jednotného parku nákladních vagonů (více než 200 000 jednotek) v Evropě. Při organizaci vozového parku „Evropa“ byl stanoven nejvýhodnější poměr mezi počtem plošinových a krytých vagonů. Běžný počet plošinových vagonů ve státech západní Evropy nepřevyšuje 15 % celkového počtu vagonů, avšak v sestavě vozového parku „Evropa“ bylo rozhodnuto dosáhnout 50–60 % podílu plošinových vagonů. Podle vojenských odborníků by takový vozový park ve značné míře napomohl organizaci vojenských přesunů ve státech NATO.

V západoevropských státech byly vytvořeny jednotné orgány pro zpracování grafikonů pohybu osobních i nákladních vlaků. Byla rovněž uzavřena celá řada dohod o standardizaci v oblasti vojenské dopravy a zpracovány instrukce pro vojenské převozy NATO. Všechna uvedená opatření napomáhají k lepšímu využití železniční dopravy na středoevropském válečném s maximální intenzitou.

O přípravě železniční dopravy států NATO na válku nejnázorněji svědčí opatření, realizovaná na železnicích NSR.

V posledních letech byla západoněmecká železniční doprava podstatně zmodernizována. Jedním z důležitých opatření v této oblasti byl přechod na elektrickou trakci. Podle údajů z roku 1970 byla v NSR ukončena elektrifikace 8 400 km železničních tratí; v nejbližších letech se plánuje dosažení délky 10 000 km elektrifikovaných tratí, což představuje skoro 30 %

celkové délky železniční sítě. V současné době jsou elektrifikovány nejzatíženější železniční magistrály. Současně s elektrifikací dopravy se ve velké rozsahu zavádí motorová trakce, která pozvolna umožní vyřazení dosud používaných parních lokomotiv.

Podle názoru západoněmeckých odborníků význam železnic v příští možné válce ještě vzroste, protože silnice budou přetíženy hlavně v období rozvíjení ozbrojených sil a jednotlivé úseky dálnic se předpokládá využít jako letiště. Počítá se i s tím, že železniční vagony budou lépe než automobily chránit převážené osoby před radiovým ozářením. Dochází se k názoru, že železniční doprava bude v případě války využita k realizaci různých vojenských převozů z vykládacích přístavů a mírových posádek vojsk do prostorů předpokládané bojové činnosti, hlavně v období tzv. „počátečních přesunů“, tedy do zabíjení bojové činnosti.

Současně s modernizací železniční dopravy se v NSR uskutečňují opatření k její přípravě pro činnost v jaderné válce. V některých nádražích se budují podzemní ochranná zařízení pro umístění orgánů operačního řízení železniční dopravy a připravují se stanoviště výstražného systému. Realizují se i přípravná opatření pro obnovovací činnost na železnicích, vytvářejí se zálohy mostních konstrukcí, formují obnovovací vlaky apod. Využití železnic se předpokládá v komplexu s ostatními druhy dopravy, především automobilní dopravou.

Na jihoevropském válečném sít na území Itálie (viz tabulku 2). Rekonstrukce a modernizace italských železnic se v posledních letech řeší podle desetiletého plánu (1964–1973). Tento plán předpokládá dokončení elektrifikace a výstavbu nových, jakož i rekonstrukci stávajících železnic.

V ŘECKU a TURECKU jsou pozemní komunikace, hlavně železnice, rozvinuty v nedostatečné míře. V těchto státech nabývají stále větší významu silnice, jejichž výstavbě a rekonstrukci se v posledních letech věnuje velká pozornost. Co do objemu přepravy překonává automobilní doprava v těchto státech dopravu železniční.

Podle plánů velení NATO se na evropském válečném sít připravují opatření pro obnovu železnic v případě jejich poškození nebo zničení v průběhu bojové činnosti. Předvídá se příprava a vytvoření dočasných překládkových prostorů, přívozových přeprav, pontonových náplavných mostů a zavojených prostředků řízení a velení. Je pozoruhodné, že dosti vysoký stupeň elek-

trifikace a centralizace řízení železnic považuje velení NATO za negativní činitel v souvislosti se značnou zranitelností energetických zdrojů a možnostmi narušení centralizovaného řízení provozu železniční činnosti nepříteli.

Úloha a význam **automobilní dopravy** v kapitalistických státech rok od roku vzrůstá. Některé údaje o stavu silnic ve státech NATO jsou uvedeny v **tabulce 3**.

luxu, Itálii a Francii. Na příklad v pásmu středoevropského válčičtí je do 10—12 hlavních frontálních i rokádních silnic vyšší třídy. Pro mnohé státy Západní Evropy je charakteristické úsilí o rozšíření sítě vlastních dálnic a vybudování nových úseků. Značná pozornost je věnována stavbě cest pro objezd velkých sídlišť a budování okružních tahů kolem velkých měst. Výstavba automobilních magistral s čtyř-

Tabulka 3

Stát	Celková délka silnic v km *)	Hustota silniční sítě na 100 km ² v km	Délka dálnic v km
Norsko	70 000	21,0	60
Dánsko	62 000	143,0	130
NSR	410 000	165,0	4 000
Francie	1 500 000	272,0	1 300
Itálie	282 000	93,0	3 500
Řecko	35 000	26,5	70
Turecko	210 000	27,0	—

*) Včetně silnic místního významu

V posledních letech se na evropských válčičtích dokončuje vytvoření jednotné silniční sítě všech států západní Evropy, která by splňovala vojenské požadavky řídicích orgánů NATO. Výstavba a rekonstrukce silnic je slaďována velením spojených ozbrojených sil NATO a standardizace technických norem probíhá po linii západoevropského dopravního svazu.

V současné době se všechny evropské státy zúčastňují plnění plánu výstavby tak zvaných evropských mezinárodních silnic. K nim patří mezinárodní silniční tahy, které nesou číselování od E-1 do E-106. Dokončení prací na všech uvedených 106 mezinárodních tazích se předpokládalo v průběhu roku 1972.

Dálnice jsou budovány pro čtyřproudový provoz. Šířka průjezdní části je zpravidla 14 m, kapacita do 30—40 tisíc aut za 24 hodin. Silnice obvyklého typu se budují pro tři— až čtyřproudový provoz s průjezdní šířkou 10—12 m a kapacitou do 7—10 tisíc aut za 24 hodin.

Celková délka silnic jednotné evropské sítě (bez Rakouska, Velké Británie a Španělska) převyšuje hodnotu 40 000 km. Rozdělení mezinárodních sítí podle tříd je dosti nerovnoměrné. Nej hustější síť automobilních magistral je v NSR, státech Bene-

proudným provozem na území Turecka a Řecka se nepředpokládá. Na výstavbu silniční sítě vydává NSR ročně 43—54 % celkového rozpočtu na dopravu.

Velký význam se ve státech NATO přisuzuje rozvoji **námořní a říční dopravy**. Na prvním místě stojí vytvoření podmínek pro zabezpečení nepřetržité činnosti těchto druhů dopravy jak ve všeobecné jaderné, tak i v omezených válkách. Předvídá se organizace spolehlivé ochrany a zabezpečení všech transoceánských a ostatních námořních komunikací, protože přesuny po moři budou mít rozhodující úlohu po dobu asi 15—30 dnů po zahájení války. K ochraně a uchování námořních dopravních lodí před prvními jadernými údery se předvídá jejich vyvedení z velkých přístavů a základen Evropy, USA a Kanady do bezpečných prostorů.

Ozbrojené síly USA získaly velké zkušenosti v oblasti organizace námořních přesunů v době agresivní války v jihovýchodní Asii. Měsíční objem těchto přesunů z USA do Jižního Vietnamu dosahoval hodnoty 1,5 až 2 milionů tun. Ve stálém provozu bylo více než 300 lodí. Při tom dosahoval podíl námořní oceánské dopravy 98 % celkové dopravy nákladů a do 35 % přepravy osob.

Pokud jde o říční dopravu, bude jejím hlavním úkolem v případě zničení stálých mostů zabezpečení nepřetržitosti železničních a silničních přesunů cestou využití říčních plavidel pro organizaci přívozových přeprav a dočasných náplavných mostů pro automobilní i železniční dopravu přes splavné řeky. V systému říční dopravy má zvláštní místo využití velkých řek (Rýna a Dunaje) a kanálů. V této souvislosti probíhá posilování říční flotily, dobudování a vylepšování stávajících přístavů. Na řekách např. v NSR je vybudováno mnoho přístavů se sklady, vykládacími a nakládacími zařízeními, opravnými lodí (doky) a zásobami pohonných hmot.

Neméně důležitá úloha se ve státech NATO přisuzuje využití a zdokonalení **letecké dopravy** pro potřeby ozbrojených sil. Za hlavní prostředek zabezpečení strategické a taktické mobility vojsk se pokládá vojenské dopravní letectvo, které je s to v krátké době přemístit vojska, výzbroj, bojovou techniku i ostatní materiál na kterékoliv válčiště.

Počet typů vojenského dopravního letectva se v období let 1972–1980 podstatně nezmění. Kromě letounů C-141 bude ve výzbroji jednotek vojenského dopravního letectva USA okolo 60–80 nových supertěžkých vojenských dopravních letounů C-5A.

V sedmdesátých letech se v hlavních státech NATO plánuje realizace výzkumu, zaměřeného na konstrukci nových vojen-

ských dopravních letounů a hledání nových způsobů vysazení vojsk a bojové techniky. V USA se předpokládá vytvoření supertěžkého dopravního letounu o nosnosti 180–200 tun.

Zkušenosti z vietnamské války ukázaly, že nejrychlejším a nejefektivnějším dopravním prostředkem v pásmu bojové činnosti jsou vrtulníky. V současné době se v USA konstruuje těžký dopravní vrtulník, schopný přepravit 11 mužů (družstvo), průzkumné obrněné transportéry a lehké tanky. Má mít nosnost do 25 tun.

V posledních letech s v mnohých kapitalistických státech věnuje značná pozornost poměrně novému druhu dopravy, a to **potrubní dopravě**, která má zvlášť velké možnosti využití při dopravě naftových produktů. Ještě v letech druhé světové války bylo polních potrubí používáno v armádách USA v Africe, v Evropě i Asii. Na území Francie bylo v letech 1944–45 skoro všech 5 milionů tun pohonných hmot, spotřebovaných ozbrojenými silami USA, dopraveno pomocí potrubí. V současné době dosahuje celková délka vojenských potrubí na severoevropském válčišti hodnoty 700 km, na středoevropském válčišti 5 300 km a na jihoevropském válčišti 3 300 km.

V teoretických úvahách a v odborném tisku se na Západě dochází k souhlasnému názoru, že hlavním prostředkem zásobování vojsk pohonnými hmotami na evropském válčišti budou potrubí, a to jak speciální vojenská, tak i civilní.

Uvedené údaje, i když zdaleka ne úplné, ukazují, že velení NATO považuje zdokonalování všech druhů dopravy za jeden z nejdůležitějších prvků v systému přípravy aliance k válce. Všechny druhy dopravy jsou rozvíjeny podle platných operačně strategických koncepcí a názorů na charakter a způsoby vedení příští možné války. Zvláštní pozornost je přitom věnována stanovení neoptimálnějších proporcí rozvoje různých druhů dopravy s uvážením zvláštností jednotlivých válčišť, jakož i vytvoření dopravní sítě, způsobilé zvládnout obrovský objem vojenské i národohospodářské dopravy v předvečer i v samotném průběhu války.