

ŽENIJNÍ ZABEZPEČENÍ PŘESUNU VOJSK NA TERITORIUM

Mezi hlavní úkoly ženijního zabezpečení přesunů a manévru polních vojsk na území ČSSR patří:

- úprava a údržba komunikací a přeprav,
- maskování, ochrana a obrana nej důležitějších přeprav,
- soustavné zjišťování údajů o stavu komunikací a přeprav na území ČSSR a o stavu materiálových zásob k jejich obnově a údržbě,
- příprava a soustředování potřebného materiálu a prostředků ke zřízení, údržbě, úpravě a obnově komunikací, komunikačních objektů a přeprav.

Největší problémy ženijního zabezpečení přesunů a manévru polních vojsk na území ČSSR vzniknou v počátečním období války. V tomto období budou probíhat

i mobilizační opatření a zaujímání operační sestavy vojsk a pak evakuace a rozptýlení obyvatelstva.

V článku vycházím ze situace, že k ženijnímu zabezpečení přesunů můžeme využít ženijních i silničních svazků a útvarů polních vojsk, teritoriálních vojsk, i mobilizovaných teritoriálních útvarů a zařízení ministerstva dopravy a ministerstva stavebnictví, jakož i vyčleněných organizací silničních správ a okresů.

Podotýkám, že k této problematice nebyla doposud odpovědná literatura ani zkušenosti ze cvičení, protože nebyla doposud procvičována. Proto jsem čerpal ze zahraniční literatury spojeneckých i zahraničních armád a snažím se některé údaje aplikovat na naše podmínky, přitom uvádím jen **některé zásady**.

Operačně taktické a technické požadavky na komunikační síť pro potřeby přesunů a manévru polních vojsk

Způsob a v určitém slova smyslu i doba trvání přesunů a manévru polních vojsk závisí nejen na operačně taktickém úkolu, ale i na komunikační síti a možnostech jejího využití, především pak na stavu komunikací, jejich hustotě, šířce a únosnosti vozovky a jejím technickém stavu, počtu křižovatek, množství a únosnosti mostů a zejména na propustnosti komunikační sítě.

K přeskupení a manévru vojsk budeme na našem území využívat především hlav-

ní komunikační tahy. Určitá část těchto komunikačních neodpovídá však z hlediska jejich situování v terénu, druhu a šířky vozovky a únosnosti komunikačních objektů základním operačně taktickým a vojensko-technickým požadavkům.

Výstavba, obnova a údržba komunikační neměla by být řešena pouze z hlediska požadavků civilní dopravy a ekonomických možností státu, ale měla by zabezpečovat i operačně taktické a vojenskotechnické požadavky.

a) Operačně taktické požadavky na výstavbu, obnovu a údržbu komunikací a komunikačních objektů:

— hustota komunikační sítě musí odpovídat požadované propustnosti plánovaných přeskupení polních vojsk s důrazem na potřeby počátečního období války. Přitom pro přesun divize počítáme minimálně dvě komunikace a pro armádní a frontové svazky a útvary nejméně po dalších 1 až 2 komunikacích. Počet rokádních komunikací musí pak umožňovat zásobování a odsuny vojsk, možnosti manévru zejména poblíž velkých terénních překážek (velké řeky, přeřady, rozsáhlé lesní a horské masívy apod.);

— vyhrazené komunikace musí umožňovat průměrnou rychlost až 60–70 km/h, aby proudy dosáhly průměrné rychlosti 30–40 km/h;

— vyhrazené komunikace musí umožňovat pohyb veškeré bojové techniky (pro přesun operačně taktických raket a jejich zabezpečovací techniky budou vyhrazeny zvlášť určené komunikace). Musí mít potřebnou šířku a únosnost vozovek a také dostatek sjezdů ze silnic, vhodných objezdů velkých měst, důležitých průmyslových a komunikačních objektů, které mohou být

pravděpodobným cílem nepřátelského napadení. Je též vhodné mít dostatek mimoúrovňových křižovatek silnic a železnic, který má velký vliv na průměrnou pochodovou rychlost přesunujících se vojsk;

— vozovka musí být dostatečně pevná a odolná. Musí umožňovat přesun kolové i pásové techniky za obtížných povětrnostních podmínek. Tomuto požadavku odpovídá vozovka betonová, dlažďená, nebo s pevným a odolným asfaltovým kobercem. Málo únosná a odolná vozovka podstatně snižuje průměrnou rychlost přesunu a vyžaduje větší síly, prostředky a čas k jejich údržbě a obnově;

— při výstavbě komunikací volíme jejich trasu tak, aby neumožňovala nepříteli ničit naše vojska, která by byla donucena se soustřeďovat v určitých prostorech jejich snadného ničení [v průmyslích, soustředkách, v prostorech vodních toků a přehrad];

— únosnost větších objektů (mostů, viaduktů apod.) musí umožnit přesun veškeré bojové techniky bez snížení rychlosti. Měly by mít únosnost 30 t pro kolová a 60 t pro pásová vozidla, náhradní objekty alespoň 15 (20) t pro kolová a 40 t pro pásová vozidla. Přitom je vhodné zřizovat zejména přes velké a střední vodní toky

Tabulka 1

Požadavky na komunikace k přesunu a manévru polních vojsk

Specifikace	Jedn. míry	Vyhrazené komunikace*)	Ostatní komunikace		
			Druh provozu		
			kolový	pásový	smíšený
Šířka vozovky:					
– jednoproudové	m	4–3,5	3,5	4,5	4
– dvouproudové	m	7–6	6	7	7
Max. podélný spád (v jednotlivých případech)	%	do 6–7	do 7	do 10	do 7
Poloměr oblouku:					
– nejvhodnější	m	400–200	200	200	200
– minimální	m	100–50	50	100	80
– výjimečný	m	50–30	20	20	20
Minimální výška podjezdů pod viadukty a mosty	m	3,5	3–3,5	3–3,5	3–3,5
Požadovaná propustnost za 24 hodin	vozidel	do 10 000 –6000	od 1000	od 1000	od 1000

*) prvé číslo značí požadavek na hlavní, druhé na záložní komunikace

Požadavky na komunikace pro přesun raketových vojsk

Základní požadavky na silnice a mosty	Pro rakety		
	taktické	operační	PL
– šířka vozovky v přímých úsecích – v m	3,5	3,5	3,5
– šířka vozovky v zatáčkách v m	5	8,5	8,5
– podélný sklon vozovky v %	do 20	do 15	do 9
– příčný sklon vozovky v %	do 10	do 8	do 3
– minimální poloměr zatáčky v m	25	25	25
– výška podjezdů pod viadukty a mosty v m	4	4,5	4,5
– požadovaná únosnost mostů v t*)	40	40	40

*) Některé typy raket vyžadují únosnost mostů 80 t

mosty ocelových konstrukcí, neboť jejich obnova a oprava je snadnější než u betonových a železobetonových mostů;

– taktéž rozměry objektů na komunikacích (mosty, viadukty) by měly být takové, aby umožňovaly průjezd veškeré (i speciální) bojové techniky;

– vzdálenost mezi komunikacemi musí být taková, aby neumožňovala nepříteli ničit přesunující se vojska jedním úderem střední kilotonáže současně na dvou komunikacích. Minimální vzdálenost má být 7–10 km;

– vyhrazené komunikace mají umožňovat snadný přesun v každou roční i denní dobu. Mají být dostatečně přehledné (zejména v noci) a dobře označené.

Při modernizaci a výstavbě nových komunikací měli bychom všechny tyto požadavky důsledně uplatňovat.

b) Vojenskotechnické požadavky

Rovněž dosavadní komunikace nebudou všechny vhodné pro přesun a manévr vojsk (nedostatečná propustnost, malá únosnost, nucená snížená rychlost). Pro přesun a manévr vojsk by měly vyhrazené komunikace splňovat základní technické parametry, které uvádím v tabulce 1.

Komunikace, vyhrazené pro přesun a manévr raketové techniky, by měly odpovídat požadavkům, které uvádím v tabulce 2.

Zabezpečení obnovy a údržby komunikací

Měla by být zásada, že za zabezpečení vyhrazených komunikací (obnova, údržba, oprava) by měly odpovídat civilní teritoriální složky. K tomu účelu by měly být organizovány již v míru. Ženíjní a silniční útvary a jednotky teritoria by měly plnit úkoly obnovy, opravy a údržby komunikací jen v případě silného ničení nepříteli a to prostorovým způsobem. Tyto útvary bychom měli použít i k zabezpečení přeprav přes středně široké a široké řeky.

Vojskové ženíjní a silniční svazky a útvary bychom měli použít jen v případě, dojde-li k rozsáhlému ničení komunikačních tahů úderem nepříteli během jejich přesunu a nebudou-li moci civilní teritoriální složky ani ženíjní nebo silniční teritoriální útvary komunikace včas upravit, nebo zabezpečit objížďky dostatečné průchodnosti. Dále můžeme tyto útvary použít

v součinnosti s teritoriálními ženíjními útvary k úpravě a údržbě komunikací z vyhrazených os přesunu do prostorů celodenního odpočinku.

K co nejrychlejší úpravě, obnově a údržbě komunikací a přeprav je vhodné již v míru zabezpečit potřebné skládky materiálů (přímo na komunikacích, poblíž mostů, v lomech, pískovnách, na pilách, v betonářských závozech, ve skladech místních podniků pro úpravu, obnovu a údržbu komunikací a mostů) a zajistit další vhodné zdroje materiálu (místní).

Podniky pro výstavbu, obnovu a údržbu komunikací budou za války navíc plnit opatření, spojené s odstraňováním překážek, které vznikly po úderu nepříteli. Rozsah těchto prací může být v řadě případů větší, než rozsah ostatních prací. Proto bude vhodné zaměstnance těchto podniků,

kterí jsou předurčení k teritoriálním útvárům a jednotkám ministerstva dopravy a ministerstva stavebnictví, připravovat k plnění těchto úkolů již v míru (řídící orgány a obsluhy techniky, hlavně buldozerů — nejlépe v součinnosti s vojenskými odborníky).

Komunikace mohou značně poškodit i výbuchy jaderných min, které na území teritoria položily výsadkové skupiny speciálního určení nepřítel. Při práci je třeba brát v úvahu velký rozsah radioaktivního zamoření, který může znemožnit úpravu komunikací.

Dalším specifickým prvkem úpravy komunikací za války bude značné poškození jejich zatáček a křižovatek při přesunech pásové bojové techniky. To si vyžádá zejména zabezpečení dostatečného množství posypového materiálu k ochraně těchto úseků komunikací a jeho dovedné využití za provozu po komunikacích.

A konečně další zvláštnost úpravy a obnovy komunikací za války oproti míru představuje i značný rozsah budovaných dočasných obížděk (často jen vytyčených a málo nebo vůbec nezpevněných os postupu). Ke zpevnění těchto os postupu se nejlépe hodí rychlostavné vozovky. V míru jsou u nás používány pouze silniční betonové panely, v řadě kapitalistických států jsou používány a v poslední době zejména vyvíjeny ocelové a jiné skládací rychlostavné konstrukce (u nás je jeden z typů těchto konstrukcí součástí pontonové mostové soupravy PMS). Tak např. americká armáda používá přenosných vozovek typu M8A1 z ocelových lisovaných desek nebo typu AM 2, AM 3 nebo XM 19 z vysokopevnostního plechu z hliníkových slitin (ověřených v boji v Jižním Vietnamu¹⁾). Bundeswehr vyvíjí přenosnou vozovku z pružných ocelových šestihranných desek a speciálních koncových prvků²⁾. V poslední době se vývoj v této oblasti orientuje na lehké plastické hmoty, které podstatně snižují pracnost a namáhavost montáže a zejména požadavky na přepravu (např. americká souprava pro zvýšení únosnosti terénu MO-MAT, představuje panely z plastické hmoty zesílené skelným vláknem³⁾ a souprava T 17 z nylonové tkaniny⁴⁾ — nebo umožňující přímé zpevnění zeminy pomocí polyetylenových vodonepropustných fólií (např. americká souprava MESL⁵⁾).

Vzhledem k možnosti několikanásobného a různorodého využití těchto vozovek, měly bychom jejich vývoji a využití již v míru věnovat daleko větší pozornost, než dosud. Též je třeba počítat s vytvořením dostatečných zásob pro případ války.

Pokud jde o mosty, pak jejich největší rozsah ničení nebo poškození způsobují jaderné výbuchy (viz údaje z tab. 6—9 předpisu Oper-51-3). Podle zkušeností z Hirošimy a Nagasaki byla řada mostů poškozena především účinkem tlakové vlny, odražené od vodní hladiny, přičemž došlo i k jejich posunutí mimo osu mostu.

Způsob opravy nebo obnovy poškozeného mostu bude záviset především na délce jeho mostních polí a na stupni a druhu jeho poškození. Všeobecně můžeme konstatovat, že snadněji opravíme a obnovíme mosty ocelových konstrukcí než mosty železobetonové. Přitom obnova nebo oprava poškozených mostů o délce mostního pole delšího než 50 m si zpravidla vyžádá (i při zasazení speciálních zmobilizovaných i vojenských mostních jednotek) doby delší než jeden den. Proto pro přesuny vojsk bude nezbytné zabezpečit buď vhodnou obížděku, nebo zřídit plovoucí most. Kromě toho zničená mostní pole železobetonových mostů mohou způsobit zatarasení koryta vodního toku a tak dočasné místní zátopy, nebo zvýšení vodní hladiny protiproudě mostu. Vzhledem k tomu, že účinky tlakové vlny na ocelové mosty jsou jen neznamatelně větší než účinky na železobetonové mosty, bude z hlediska jejich snadnější opravy a obnovy za války výhodnější zřízovat zejména přes středně široké a široké vodní toky mosty ocelové, než železobetonové.

Vzhledem k poměrně snadné zranitelnosti mostů a tím i dočasnému vyřazení komunikací, bude nezbytné zabezpečit již v míru u příslušných KVS a OVS (v součinnosti s dopravními odbory KNV a ONV) trvalé získávání, upevňování a vyhodnocování těchto údajů:

- charakteristiky vodní překážky v místě mostu a nevhodnějších míst pro zřízení záložních přeprav (včetně základní technické a prováděcí dokumentace pro zřízení záložních mostů, i plovoucích);

- o stavu přisunových a odsunových komunikací do předpokládaných míst záložních přeprav;

- o vhodných obížděkách (včetně míst předpokládaných záložních mostů a již v míru budovaných stálých brodů);

- o materiálu z místních zdrojů, který je vhodný k opravě nebo obnově zničeného mostu, popř. ke zřízení náhradního mostu;

- o kapacitních možnostech mobilizo-

¹⁾ Plk. ing. D. Fodorov: Nekotoryje voprosy stroitelstva polevyh aerodromov — Voj. zarubnik 3/72

²⁾ Pioniere, duben—září 1971

³⁾ Zpravodajské informace MNO-GS/ZS čís. 5/123/1973

⁴⁾ Military Review, březen 1971

⁵⁾ Military engineer, květen—červen 1972

vaných teritoriálních útvarů a jednotek ministerstva dopravy a ministerstva stavebnictví, vyčleněných organizací silničních správ krajů nebo speciálních silničních nebo železničních teritoriálních útvarů a jednotek.

V rámci připravovaných opatření k zabezpečení obrany teritoria bude však nezbytné stanovit jednoznačnou odpovědnost za opravu a obnovu poškozených a zničených mostů na předurčených komunikacích, funkční zodpovědnost orgánů vojenských okruhů, KVS a OVS za řízení oprav a údržby těchto mostů, popř. za zřizování náhradních přeprav. Jak jsem již uvedl, za opravu a údržbu mostů přes úzké a středně široké řeky (do 150 m) — včetně zřizování záložních přeprav — by měly zodpovídat civilní teritoriální složky a přes ostatní řeky pak vojenské teritoriální složky. Tyto složky by měly již v míru zodpovídat i za přípravu podkladových materiálů k zajištění přeprav, za přípravu skládek vhodného materiálu k opravě a obnově, popř. ke zřízení náhradních mostů, a za přípravu záložních přeprav (včetně brodových) a přístupových komunikací k nim.

Železniční vojsko teritoria by mělo mít zodpovědnost za údržbu a obnovu přeprav ř. povodně na údržbu a obnovu přeprav přes střední a dolní Váh (prakticky počínaje Žilinou) a přes Vltavu a Labe (od soutoku s Vltavou). Zabezpečení přeprav přes tyto řeky bude kromě šířky jejich toku navíc ztíženo i velkým počtem vodních děl na těchto řekách. Jejich zničení může vyvolat vážné problémy jak v organizování přeprav, tak v údržbě a úpravě vhodných přístupů k nim.

Přitom předpokládám, že mobilizované útvary a jednotky ministerstva dopravy a ministerstva stavebnictví, popř. vyčleněné organizace silničních správ krajů a okresů, budeme využívat v rámci krajů a okresů k zabezpečení přeprav přes vodní toky užší než 100—150 m s důrazem na zabezpečení přesunů polních vojsk. Tomuto požadavku bude třeba přizpůsobit i vojenský výcvik předurčených příslušníků těchto jednotek a přehodnotit počty těchto útvarů a organizací vzhledem k jejich kapacitním možnostem.

Na základě zkušeností ze cvičení v PLR můžeme počítat s tím, že obnova a oprava zničených a poškozených mostů mobilizovanými útvary a jednotkami ministerstva dopravy a ministerstva stavebnictví bude zpravidla delší než při zasazení speciálních železničních jednotek. V PLR např. plánuj, že za 10 hodin práce jsou tyto útvary s to

— obnovit zničený most do 20 m rychlostí 0,8 hm/h,

— opravit poškozený most rychlostí 2,5 hm/h.

Při rozsáhlém zničení mostů na území státu (na začátku války) bude vhodné položit hlavní úsilí všech předurčených organizací především na opravu a obnovu mostů přes vodní toky širší než 40 m. Užší vodní překážky by mohly dočasně překonávat přesunující se polní vojska s využitím útočných popř. doprovodných mostů, brodění apod. I k tomuto účelu bude vhodné mít na vyhrazených místech v blízkosti předpokládaných přeprav zálohu tohoto mostního materiálu jako náhradu za vestavěné mosty.

K řízení prací spojených s údržbou přeprav na vyhrazených komunikacích bude účelné mít pro případ války vycvičené štáby. Tyto by v rámci kraje (popř. okresu) převzaly zodpovědnost za zabezpečení nepřetržitosti přeprav a za nejučinnější využití mobilizovaných útvarů a jednotek ministerstva dopravy a stavebnictví a vyčleněných organizací silničních správ krajů a okresů. Mohou též účinně za plnění těchto požadavků železniční náčelníky krajů, jejichž funkce v rámci KVS doporučuji zříditi již v míru (kromě požadavku zabezpečení přesunů polních vojsk na území kraje by zodpovíдали i za dodržování opatření k ochraně vojsk popř. i obyvatelstva před účinky ZHN a zejména za jejich včasnou likvidaci, jakož i za ostatní opatření železničního zabezpečení obrany a ochrany území kraje). K tomuto závěru mne vede skutečnost, že nepřítel v rámci izolace bojiště bude ničit komunikační síť v zápolí, jak o tom svědčí poznatky z války ve Vietnamu (Američané vyčlenili 40 % vzdušných sil k desorganizaci komunikačního systému).

Při použití jaderných zbraní může rozsah zamořeného území ČSSR být značný. Polní vojska budou nucena překonávat zamořené prostory a to jednorázově a při využití bojové techniky. Mobilizované útvary a jednotky ministerstva dopravy a stavebnictví a ostatní předurčené útvary a organizace budou nuceny v zamořených prostorech pracovat zpravidla další dobu bez možností využití ochranných vlastností bojové techniky (stroje pro úpravu a údržbu komunikací a mostů nejsou — kromě kolových dozerů — uzpůsobeny pro práci v zamořeném terénu). To si na jedné straně vyžádá velkých organizačních schopností řídicích funkcionářů (včasné střídání pracovních směn a jejich hygienickou očistu) a na druhé straně návyků a zkušeností pracovníků těchto útvarů a organizací a jejich dokonalého vybavení pro práci v zamořeném terénu.

Při jaderných úderech na důležité úseky komunikací a komunikačních objektů (přehrad a mosty přes široké řeky) nebudou moci útvary a jednotky zahájit práci na obnově ihned po jaderném úderu, ale až po snížení stupně radioaktivního zamoření. To pochopitelně může mít vliv na rychlost a plynulost přesunu polních vojsk.

Propočty zjistíme, že např. při jaderných úderech 20–75 kt mohou polní vojska pokračovat v přesunu přes zamořené prostory již za 4–6 hodin po jaderném úderu a obdrží průměrně po 25 r. Jednotky pro obnovu a údržbu komunikací a mostů mohou přikročit k práci nejdříve za 6 až 8 hodin a po jejich zasazení musíme zajistit včasné střídání a hygienickou očistu, aby jejich ozáření nepřekročilo stanovené normy. Připočteme-li k tomuto času ještě dobu potřebnou k obnově (opravě) zničené komunikace nebo mostu, vidíme, že zdržení přesunu polních vojsk může být značné. Přesun mohou zahájit až po poklesu radioaktivity a sjízdnosti komunikací.

Některé zvláštnosti zabezpečení manévru polních vojsk přes široké řeky

Jak jsem již uvedl, bude obnova a údržba přeprav přes široké řeky úkolem ženijního vojska teritoria. To bude k tomuto účelu využívat především pontonových souprav SMS a PMS. Při použití soupravy SMS počítám s tím, že dovolená rychlost přepravy po mostě (a to výhradně jednoproudové) bude 15 (pásky 10) km/h, zatímco u souprav PMS (dvouproudové přepravy kolových vozidel) se rychlost přesunu po mostě zvýší na 40 (pásky 30) km/h.

Požadovanou propustnost (viz tabulka 1) jsou mosty PMS s to (pokud bude zabezpečena dobrá regulační služba) zajistit a to při obousměrném přesunu kolových vozidel, zatímco mosty SMS sníží propustnost u kolové techniky asi o 25 % a u pásové techniky téměř o 60 %. Při použití jiných druhů přeprav (brodové, přívozové) se propustnost komunikací sníží ještě daleko více.

Vzhledem k nezbytnosti zabezpečení dlouhodobé mostové přepravy na vyhrazených komunikacích bez možnosti většího manévru plovoucím mostem se podstatně zvyšuje i jejich zranitelnost. Bude proto třeba vytvořit dostatečné zálohy pontonových souprav pro potřebu ženijních teritoriálních útvarů, aby mohly zabezpečit trvalost přeprav. Tyto zálohy pontonových souprav bude třeba skladovat v blízkosti Váhu, Vltavy a Labe v místech, odkud mo-

Příslušné teritoriální složky by měly již v míru zabezpečit pravidelný a trvalý výkon předurčených příslušníků mobilizovaných útvarů a jednotek ministerstva dopravy a stavebnictví a vyčleněných organizačních silničních správ krajů a okresů pro plnění úkolů v zamořeném terénu.

Jaký význam přikládají např. zabezpečení manévru na území NSR svědčí počet již v míru postavených (i když většinou rámcových) teritoriálních ženijních útvarů určených k údržbě a obnově komunikací a přeprav. K 1. 1. 1973 měli v rámci teritoriálního vojska Bundeswehru velitelé vojenských okruhů k dispozici 10 těžkých ženijních praporů, 15 ženijních praporů, 6 říčních rot, 9 ženijních přívozových rot a 10 těžkých žen. mostních rot, v podřízenosti velitelů krajů je pak celkem 31 ženijních praporů (každý kraj jeden ženijní prapor)⁶. Bývalý inspektor pozemních sil NSR genpor. Albert Schmetz v článku „Das Territorialheer“ v Truppenpraxis, září 1971, uvádí, že jedním ze tří hlavních úkolů teritoriálního vojska NSR je zabezpečit volnost manévru ozbrojených sil NATO na území NSR.

mou být snadno přesunuty k různým předpokládaným mostovým přepravištím přes tyto řeky. Navíc ihned, jakmile to situace dovolí, bude třeba plovoucí mosty nahrazovat mosty nízkovodními nebo alespoň kombinovanými. To si však vyžádá, aby ženijní teritoriální útvary byly kromě plovoucích mostů vybaveny i prostředky pro zřizování nízkovodních mostů. Materiál pro stavbu těchto mostů (dřevo, nosníky různého druhu apod.) bude třeba získávat výhradně z místních zdrojů. Na zřizování dřevozávodů nebudou síly a prostředky a zpravidla ani čas.

U plovoucích i kombinovaných mostů přes řeky Labe a Vltava měli bychom uvažovat se zřizováním propustí pro potřeby říční dopravy.

Vzhledem k potížím při zřizování a zejména dlouhodobé údržbě bude třeba počítat i s využitím brodů a jízdy tanků pod vodou. Pro zvýšení únosnosti a odolnosti přepravišt bude vhodné vybudovat již v míru nejen rozsáhlou síť přepravišť s využitím silničních panelů a zabezpečit jejich pravidelnou údržbu, ale i nezbytné přístupy k těmto přepravištím z komunikací předurčených pro přesuny a manévry vojsk na území ČSSR.

⁶) 1. vložka k Zprav-51-1.

K zabezpečení přeprav na řekách Váh, Vltava a Labe s využitím plovoucích mostů a již v míru připravených stálých brodů bude třeba rozvinout několik pontonových útvarů (v míru rámcových), které jsou podřízeny teritoriálnímu velení a mají dostatečné množství pontonových souprav. měli bychom současně zvážit možnost postupného mírového budování tunelů (zejména na řece Vltava a Labe), které by zabezpečily přesuny i manévry vojsk při zničení přehrad a to i v době působení přívalové vlny. Vzhledem k značnému rozbahnění přilehlého terénu a břehů uvedených řek při zničení přehrad je třeba, aby pontonové útvary měly organizačně začleněny i roty zemních strojů pro zabezpečení úprav přístupů k jednotlivým přepravištím.

Vyhodnocení z tohoto hlediska zaslужuje i oblast Východoslovenské nížiny (vzhledem k účinkům přívalové vlny vod-

ních děl Vihorlat na řece Laborec, Velká Domáša na řece Ondava a Ružín na řece Hornád). Tato skutečnost si navíc vyžaduje zabezpečit již v míru kapacitní rokádky jak v bezprostřední blízkosti, tak ve vzdálenosti 50—70 km od uvedených řek, aby byl zajištěn co nejrychlejší manévr polních vojsk na jednotlivá přepraviště.

Vzhledem k zásadní důležitosti zabezpečení přeprav přes uvedené řeky na území ČSSR bude nezbytné určit orgány, které by odpovídaly za udržení plynulosti přesunů přes tyto řeky. Mohou to být buď ženijní náčelníci vojenských okruhů, nebo náčelník ženijního vojska MNO. Těmto funkcionářům bude třeba podřídit pontonové útvary teritoriálního velení k údržbě přeprav přes tyto řeky. Zálohy pro tyto útvary můžeme cvičit v předpokládaných prostorech stavby plovoucích a nízkovodních (popř. kombinovaných) mostů.