

z kapitalistických armád

DOPRAVA VE VÁLEČNÝCH PLÁNECH NATO

Upraveno ze sovětského tisku

Válečné plány agresivního paktu NATO přiřkládají značný význam rozvoji všech druhů dopravy, organizovaných za války v jednotný systém dopravního zabezpečení ozbrojených sil. Řídí jej vojenskodopravní výbor NATO. Počítá s tím, že na stavu, organizaci a pohotovosti dopravního systému bude podstatně záviset realizace mobilizačních opatření, soustředění a rozvinutí ozbrojených sil na jednotlivých válčističích, jakož i tempo vedení operací a zásobování vojsk v průběhu bojových operací. Množství, kvalita, organizace sil a prostředků dopravního zabezpečení má proto zajišťovat odolnost, vysokou výkonnost a možnost komplexního využití všech druhů dopravy.

Vzhledem ke značné obtížnosti vojenských přesunů a přeprav v počátečním období raketové jaderné války předpokládají vojenští odborníci NATO vyvézt zásoby materiálních prostředků do předních rajónů zón bojové činnosti ještě před zahájením války, tj. realizovat tzv. počáteční přepravu spojené s rozvinováním vojsk a týlů. Podle jejich názoru je nezbytné během přeprav v počátečním období války maximálně snížit.

Vojenské přepravy na evropském válečném frontě budou velmi obtížné. Je na něm totiž velké množství mohutných vodních překážek, relativní nedostatek silniční sítě v některých oblastech (např. v severním Norsku, Turecku) a také proto, že dopravní prostředky, které mají k dispozici vojenská velitelství a civilní správy jednotlivých členských zemí paktu jsou organizačně rozdrobeny a rozptýleny. Proto také velení NATO klade velký důraz na včasné zmobilizování a stmelení dopravních útvarů a na organizovaný přechod civilní dopravy na práci ve válečných podmínkách, na centralizaci řízení a plánování vojenských přeprav a přesunů. K tomu účelu existuje u stálého vojenského výboru NATO vojenskodopravní výbor, který plánuje a koordinuje činnost vojenských a civilních dopravních orgánů a organizací členských zemí paktu a kontroluje všechny druhy přeprav v těchto zemích.

Podle údajů zahraničního tisku připisuje velení NATO hlavní úlohu v doprav-

ním zabezpečení ozbrojených sil na evropském válečném pozemní dopravě. S námořní dopravou počítá pro strategické přepravy vojsk ze Severoamerického kontinentu do Evropy a pro zásobování spojeneckých ozbrojených sil paktu v Evropě. Pokládá za nezbytné mít k dispozici mohutnou dopravní flotilu, dobře vybavenou a rozvinutou síť přístavů a nakládacích (vykládacích) míst.

S ohledem na dosud omezené možnosti a počet nákladních dopravních letadel a vrtulníků považuje velení NATO vzdušnou dopravu prozatím za pomocný druh dopravy. S jejím využitím počítá především v případech potřeby rychlého přemístění vojsk a vojenských nákladů nebo není-li možné jiného druhu dopravy použít.

Pro přepravu pohonných hmot z námořních přístavů ke spotřebitelům (na letiště, do skladů apod.) počítá s maximálním využitím potrubní dopravy, kterou považuje za nejprogresivnější druh dopravy PHM.

V soustavě opatření operační přípravy teritoria evropských válečků věnuje velení NATO mimořádnou pozornost včasnému dokončení výstavby všech linek potrubní dopravy z námořních přístavů k východním hranicím členských zemí paktu, celkovému zkvalitnění dopravní sítě, tzv. mezinárodních silničních a železničních tahů.

Důležitý význam v systému dopravního zabezpečení válečných plánů NATO přikládají dopravní odborníci kontejnerizaci a kombinované přepravě. K tomuto účelu vzniká jednotný kontejnerový dopravní systém NATO, který slučuje železniční, automobilní, vodní a částečně i vzdušnou kontejnerovou dopravu. Již dnes je téměř 50 % vojenských nákladů v námořní přepravě pro ozbrojené síly dodáváno v kontejnerech. Při všech velkých cvičeních NATO se procvičuje vykládání námořních lodí na volném pobřeží s nezařízenými místy pro vykládku lodí a s postupnou dopravou vojenských nákladů k vojskům bez překládky.

Veškerá opatření, spojená s technickým zkvalitňováním dopravního systému zemí NATO, jsou realizována podle schválených plánů v souladu s požadavky dopravního zabezpečení agresivních plánů velení paktu. Např. standardizaci technických norem pro výstavbu a rekonstrukci železniční a silniční sítě v Evropě uskutěčňuje Západoevropský dopravní svaz, ustavený v r. 1954. Vojenskopolitické vedení NATO tímto způsobem svazuje rozvoj dopravního systému jednotlivých zemí paktu se svými agresivními plány a nutí tyto země přizpůsobit jej specifickým pod-

mínkám teritoriálního rozdělení evropských válečků.

Podle názorů odborníků vojenskodopravního výboru NATO bude mít železniční doprava i přes rostoucí význam ostatních druhů dopravy rozhodující podíl na realizaci vojenských přeprav na velké vzdálenosti (operačních, zásobovacích a evakuačních) i v budoucí válce. Proto zejména v posledních letech připravují členské země NATO opatření ke zvýšení provozní výkonnosti železničních tratí a zabezpečení jejich odolnosti, k elektrifikaci železničních tahů celoevropského i národního významu. Za účelem zvýšení přepravní rychlosti dochází k zesilování železničních tratí, k odstraňování oblouků malých poloměrů, k budování nových tratí a k rekonstrukcím tratí ve vojenských námořních základnách a přístavech.

Mimořádný význam má v současné době realizace plánu „Evropské železnice“, který obsahuje celou řadu nákladních staveb, jako např. výstavbu Brennerského tunelu úpatím hory Sv. Gottharda, tunelu pod kanálem La Manche, přemostění Velké úžiny a Fehrmanovy úžiny a výstavbu dalších nových železničních tratí ve Francii, Itálii a NSR.

Všechny železniční tratě členských zemí NATO na Středoevropském válečném mají stejný rozchod (1435 mm), což při organizaci vojenských přeprav umožňuje využívat železniční síť těchto zemí jako jednotnou dopravní síť.

Za nejlepe připravenou železniční síť považují zahraniční specialisté železnice v zemích střední Evropy, ve Velké Británii a v Itálii. V ostatních evropských zemích paktu jsou hustota a provozní technické kvality železniční sítě na mnohem nižší úrovni.

Železniční síť severoevropského válečků je rozvinuta velmi nerovnoměrně. Tak např. v Norsku je železniční síť v jižní části země poměrně rozvětvená, zatímco na severu země je naopak velmi řídká. Průměrná hustota norských železnic činí 1,3 km trati na 100 km², což ve srovnání se zeměmi západní Evropy je nejnižší ukazatel hustoty železniční sítě.

Technický stav železniční sítě Dánska je hodnocen jako úplně vyhovující. V této zemi se během posledních let podstatně zvýšil stav motorových lokomotiv a snižuje se stav parních lokomotiv. Stále ožehavým problémem železniční dopravy v Dánsku zůstává však realizace železniční prámové přepravy především pro její nedostatečnou výkonnost. Závažnost tohoto problému z vojenského hlediska zvyšuje ještě značná zranitelnost objektů prámové přepravy na železniční síti této země.

Dopravní odborníci poukazují na to, že z hlediska potřeb dopravního zabezpečení válečných plánů paktu NATO má všeobecně celá železniční síť severoevropského válečnického nedostatečnou výkonnost a nemá ani potřebnou návaznost na železniční síť členských zemí střední Evropy.

Na středoevropském válečnickém je železniční síť rozvinuta mnohem lépe; její průměrná hustota činí 11,3 km na 100 km² území. Nejlepší síť má Holandsko, Belgie, Porúří v NSR a severovýchodní oblasti Francie. Z holandských, belgických a francouzských přístavů vede do NSR několik železničních tahů (podélných i příčných). Ve většině území tohoto válečnického v současné době zkrátila délka železničních tratí zrušením na některých nerentabilních traťových úsecích.

Charakteristiku železniční dopravy v některých členských zemích paktu NATO uvádí **tabulka 1** sestavená podle údajů z počátku roku 1973.

Podle západoněmeckého časopisu „Bundesbahn“ probíhal během posledních let v členských zemích paktu NATO intenzivní proces vyřazování parní trakce z provozu a jejího postupného nahrazování trakcí elektrickou a motorovou; zvýšila se tím průměrná rychlost jízdy vlaků a tím výkonnost železničních tratí.

Jedenáct západoevropských železničních správ uzavřelo dohodu o vytvoření jednotného nákladního vozového parku „Evropa“ (v současné době představuje přes 200 000 vozových jednotek; vozová jednotka je jeden dvounápravový železniční nákladní vůz). Dosavadní počet plošinových vozů v zemích Západní Evropy činil v průměru 15 % z celkového počtu železničních nákladních vozů. V souladu s požadavkem vojenskodopravního výboru NATO usiluje vedení organizace jednotného vozového parku „Evropa“ o zásadní změnu dosavadní skladby vozového parku tak, aby počet plošinových vozů činil 50 až 60 % z celkového vozového parku, což podle názorů odborníků nejlépe vyhovuje požadavkům rychlé realizace plánů vojenských železničních přeprav v zemích NATO.

Nejspolehlivějším měřítkem stupně válečných příprav železniční dopravy členských zemí NATO jsou opatření uskutečňovaná na železniční síti NSR. Během posledních let byla železniční doprava v této zemi podstatně zmodernizována, zejména na úseku zavádění elektrické trakce. Na nejbližší léta se plánuje dosažení elektrifikace v celkové délce 10 000 km, což představuje téměř 30 % celkové délky železniční sítě. V současné době jsou plně elektrifikovány provozně nejvíce zatížené

železniční tahy. Souběžně s elektrifikací se v rozsáhlém měřítku zavádí motorová trakce, která také postupně vyřazuje z provozu parní lokomotivy.

Plán na nejbližší léta počítá dále s urychlením výstavby kontejnerové dopravy. Vybudování velkých centrálních, v maximálním rozsahu automatizovaných seřadovacích nádraží, má rovněž přispět k úspoře času a racionalizaci práce železniční dopravy NSR.

Hlavní zájmové železniční tahy mají splňovat tato kritéria:

- průjezdnost vlaků s překročenou ložností,

- možnost objezdu zničených železničních uzlů, úzkých míst a mostů,

- pohotovost odklonových tratí s požadovanou výkonností.

Podle názorů západoevropských odborníků, uveřejněných v časopise „Bundesbahn“, vojenský význam železniční dopravy v budoucí válce se ještě zvýší, neboť silniční síť bude přetížena zejména v období rozvinování vojsk; přitom se uvažuje o využívání některých úseků dálniční sítě jako letišť. Na základě lepších možností ochrany živé síly proti radioaktivnímu zamoření, které poskytuje přeprava v železničních vozech oproti přepravě automobilů, vyvozují závěr, že za války bude železniční doprava využívána také pro zabezpečení vojenských přeprav z vykládacích přístavů a ze stálých posádek do prostorů předpokládané bojové činnosti, zejména v období „počátečních vojenských přeskupení“, tj. před zahájením bojové činnosti.

Souběžně s modernizací železniční dopravy uskutečňuje NSR opatření k zabezpečení práce železnice v podmínkách jaderné války. Na vybraných železničních stanicích buduje podzemní pracoviště pro orgány operativního řízení, zřizuje vyrozmňovací stanoviště, pro obnovování práce předem vytváří zásoby mostních konstrukcí apod.

Na jihozápadním válečnickém má hustou železniční síť Itálie. V Řecku a Turecku jsou pozemní komunikace a zejména železnice rozvinuty jen velmi málo. V těchto zemích má velký význam silniční doprava; zejména v poslední době proto věnují výstavbě a rekonstrukci silniční sítě náležitou pozornost.

V souladu s požadavky dopravního zabezpečení agresivních plánů velení NATO v Evropě připravují se opatření k zabezpečení rychlé obnovy zájmových železničních směrů v případě jejich narušení nepřátelskou činností. Počítá se s zřizováním dočasných překládkových prostorů, prámových přeprav a plovoucích pontonových

mostů, připravuje se zdvojení prostředků pro řízení dopravy a zdokonalují se do-
rozumovací a kontrolní systémy.

V rámci rozvoje a modernizace želez-
niční dopravy velení NATO přílišně elek-
trifikaci nepřeje; považuje to za negativní
faktor v souvislosti s větší zranitelností
energetických zdrojů a s možností naru-
šení centralizovaného systému řízení želez-
niční dopravy. Podle názoru dopravních
odborníků by kolejová doprava měla být
vybavena takovými hnacími systémy, které
mohou pracovat nezávisle na centrálním
zásobovacím systému, ne mnoha různoro-
dými typy lokomotiv, ale naopak málo
typů s možností nepřetržitého výkonu.
Vývoj hnacích systémů kolejové dopravy
s: v posledních letech orientuje na využití
leteckých motorů.

Podle pramenů západoněmeckého ča-
sopisu „Strasse und Autobahn“ dokončují
se v posledních letech na evropských vál-
čištních práce na vytvoření „jednotné sil-
niční sítě“ všech zemí západní Evropy,
která svými provozně technickými para-
metry vyhovuje požadavkům velení NATO.
Veškeré práce na výstavbě a rekonstrukci
silnic schvaluje velení ozbrojených sil
NATO, avšak standardizaci technických
normativů uskutečňuje „Západoevropský
dopravní svaz“.

V současné době se všechny evropské
země NATO podílejí na realizaci výstavby
tzv. evropských mezinárodních silnic,
v nichž jsou zahrnuty mezinárodní dálnice
označené čísly od E 1 do E 106. Dál-
nice se budují pro čtyřproudový provoz,
šířka vozovky je 14 m, výkonnost 30 až
40 000 vozidel za 24 hodin. Silnice obvyk-
lého typu se budují pro 3–4proudový pro-
voz se šířkou vozovky 10–12 m a výkon-
ností 7000–10 000 vozidel za 24 h.

Celková délka silnic „jednotné silniční
sítě Evropy“ (mimo Rakouska, Velké Bri-
tánie a Španělska) činí v současné době
přes 40 000 km. Po stránce klasifikace tříd
je tato mezinárodní silniční síť rozložena
nerovnoměrně. Nej hustší dálniční síť je
v NSR, zemích Beneluxu, Itálii a Francii.
Pro mnohé země západní Evropy je cha-
rakteristická snaha rozšiřovat dálniční síť.
Velká pozornost je věnována výstavbě sil-
ničních objektů hustě obydlených míst a
kruhových objezdů velkých měst.

Velký význam přikládají země NATO
rozvoji námořní a říční dopravy. Mimo-
řádnou pozornost věnují vytváření podmí-
nek k zabezpečení nepřetržitosti těchto
druhů dopravy jak v jaderné válce, tak
i v omezených válkách. Podle názoru do-
pravních odborníků bude mít námořní do-
prava rozhodující úlohu až za 15–30 dní
po zahájení války. Proto počítají s pečli-

vou ochranou všech oceánských námoř-
ních cest a pro zachování potřebné kapacity
námořní dopravy předpokládají včas-
né vyvedení námořních lodí z velkých přis-
tavů do oblastí bezpečných před jader-
ními údery.

Zahraniční tisk uvádí, že během dlou-
holeté imperialistické agrese v Jihovýchodní
Asii získala americká armáda bo-
haté zkušenosti z organizace a uskuteč-
ňování vojenských námořních přeprav.
Měsíční objem těchto přeprav z USA do
Jižní Vietnamu činil 1,5–2 milionů tun
a v provozu bylo neustále přes 300 lodí.
Z celkového objemu přepravy zabezpečila
námořní doprava 98 % přepravy nákladů
a 35 % přepravy osob.

Dopravní odborníci NATO soudí, že při
zničení stálých mostů přes velké vodní
překážky bude hlavním úkolem vnitro-
zemské vodní dopravy zabezpečovat ply-
nulost vojenských železničních a silničních
přeprav a přesunů organizováním a budo-
váním prámových přeprav a plavoucích
mostů z říčních plavidel. Zvláštní místo
v soustavě vnitrozemské vodní dopravy
má využívání velkých vodních cest jako
jsou řeky Rýn, Dunaj a kanály. Na trasách
vodní dopravy, zejména v NSR, se dokon-
čuje dostavba a rekonstrukce přístavů,
buduje se mnoho přístavů se sklady a vý-
konným překládacím zařízením, s doky
pro opravu lodí a zásobami pohonných
hmot.

Nemalou péči země NATO věnují vy-
užití a rozvoji vzdušné dopravy. Vojenské
dopravní letectvo, schopné v krátkých
lhůtách přemísťovat vojska, bojovou tech-
niku, zbraně a ostatní vojenský materiál
na kterékoli válčiště, považují vedoucí čí-
nitelé paktu NATO za mocný prostředek
zabezpečení strategické a taktické vol-
nosti a pohyblivosti vojsk ve válce.

Podle amerického časopisu „Armed for-
ces journal“ bude v útvarech vojenského
dopravního letectva v roce 1974 vedle le-
tadel S 141 ještě 60–80 nových velko-
tonážních vojenských dopravních letadel
typu S-5A. Během sedmdesátých let plánují
hlavní členské země NATO výzkum zamě-
řený na výrobu nových vojenských do-
pravních letadel a na zkoumání nových
způsobů vzdušného vysazování vojsk a bo-
jové techniky. USA předpokládá výrobu
velkotonážních dopravních letadel o únos-
nosti 180–200 tun. Na základě zkušeností
z války ve Vietnamu, které prokázaly, že
nejspolehlivějším a nejefektivnějším do-
pravním prostředkem na bojišti je letadlo,
vyvíjejí USA v současné době dopravní
letoun, schopný přepravovat alespoň
11 osob (družstvo), průzkumná obrněná
auta a lehké tanky. Únosnost letadla má

**CHARAKTERISTIKA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY V NĚKTERÝCH
EVROPSKÝCH ZEMÍCH PAKTU NATO**

Země	Celková délka železničních tratí v km	Elektrifikované tratě v km	Dvou a více kolejné tratě v km	Hustota železniční sítě v km na 100 km ²	Celkový počet trakčních prostředků (lokomotivy) a vozů			
					Parní lokomotivy	elektrické lokomotivy	nákladní vozy	osobní vozy
					motorové lokomotivy			
Norsko	4 300	2 439	80	1,3	$\frac{0}{83}$	163	10 500	1 040
Dánsko	2 533	90	729	8,0	$\frac{15}{369}$	—	10 333	1 150
N S R	32 800	9 255	12 343	14,0	$\frac{1 384}{4 283}$	2 339	328 600	21 500
Belgie	4 144	1 232	2 600	14,0	$\frac{0}{874}$	219	50 000	3 400
Holandsko	3 150	1 645	1 565	9,0	$\frac{0}{560}$	112	18 600	2 000
Lucembursko	271	136	161	13,0	$\frac{0}{63}$	20	4 300	113
Itálie	20 116	9 400	5 129	7,0	$\frac{866}{1 088}$	2 000	130 000	11 700
Řecko	2 571	30	101	2,0	$\frac{268}{136}$	—	10 000	574
Turecko	8 135	72	120	1,0	$\frac{840}{129}$	50	17 300	1 200

být asi 25 tun. Stálou pozornost věnují urychlení vývoje a výroby letadel s krátkým vzletem a přistáním. Časopis „Der Flieger“ č. 2/74 uvádí v článku „VTOL“ — Transportér, že po několika letech rozpaků se zdá, že situace v konstrukci letadel s možnostmi kolmého startu a přistání začíná být příznivější. Např. společnosti Bell a Boeing získaly nedávno objednávky na postavení dvou zkušebních letadel s kolmým startem a přistáním. První letadlo společnosti Bell má být hotovo v srpnu 1975, druhé v červenci 1976, po ukončení prvních zkoušek v aerodynamickém tunelu NASA. Jde o hornokřídly

jednoplošník se dvěma hnacími jednotkami Lycominy LTC — 1K — 4K, umístěnými na koncích křídel. Zkoušky mají ověřit letové podmínky od vznášení až po rychlost 700 km/hod. Technické parametry letadla: rozpětí 10,67 m, délka 12,5 m, hmotnost 5900 kg pro kolmý vzlet a 6800 kg pro vzlet s krátkým rozjezdem, cestovní rychlost 575 km/hod. Zkušební letadlo Boeing je rovněž hornokřídly jednoplošník se dvěma tryskovými motory na konci křídel. Technické parametry nejsou známy. Projekt velkého dopravního letadla DH-16-8 pro kolmý vzlet a přistání s určením pro přepravu 100 osob vypracovala

společnost VFW-Fokker. Rozpětí letadla je 20,3 m, délka 38,6 m, výška 9,8 m, cestovní váha pro kolmý vzlet činí 5300 kg, rychlost 0,9 M, dolet 800 km.

Výzkumná pracoviště USA a Kanady spolupracují na vývoji zařízení pro možnost vzletu a přistání letadel na vzducho-
vém polštáři. S ohledem na řadu výhod, které toto řešení poskytuje (větší bezpečnost a nezávislost na kvalitě rozjezdových a přistávacích ploch), věnují mu vojenské kruhy značnou pozornost. Nosný systém má být také uplatněn především u vojenských letadel. Ide o zařízení, připevněné na spodní části trupu, které svým vzhledem připomíná nafukovací matraci. Na spodní ploše zařízení vyúsťuje množství otvorů, jimiž uniká stlačený vzduch smě-

rem k zemi. Umožňuje tak vytvořit potřebný vztlak k udržení letadla v určité vzdálenosti od povrchu země. Stlačený vzduch dodávají polštáři malé tryskové motory.

V posledních letech mnohé kapitalistické státy věnují značnou pozornost relativně novému druhu dopravy — potrubní dopravě, v současné době široce využívané především pro přepravu pohonných hmot. Celková délka vojenských linek potrubní dopravy na evropském válečném území se stále zvyšuje. Švýcarský vojenský časopis „Armee-Motor“ uvádí, že základním prostředkem zásobování vojsk pohonnými hmotami v příští možné válce na evropských válečných budov vojenské i civilní linky potrubní dopravy.

Údaje v tomto článku přesvědčivě dokazují, jak velký význam přikládá velení NATO dopravnímu zabezpečení svých agresivních plánů v Evropě. Stálé zdokonalování dopravního systému považuje za jeden z nejdůležitějších faktorů přípravy tohoto bloku na válku. Všechny druhy dopravy se rozvíjejí v souladu s přijatými operačně strategickými koncepcemi a názory na charakter a způsob vedení příští války.

Zvláštní pozornost velení NATO věnuje stanovení neoptimálnějších proporcí rozvoje jednotlivých druhů dopravy s ohledem na zvláštní podmínky jednotlivých válečných území v Evropě a vytvoření jednotného dopravního systému, schopného zabezpečit tak značný objem vojenských a hospodářských přeprav na začátku i v průběhu soudobé války.