

# TECHNICKÁ OCHRANA ŽELEZNIC

V soudobých operacích je železniční doprava rozhodujícím prostředkem pro zabezpečení přísunu materiálu a zásob z hlubokého týlu do frontových základů. Bez obnovy železnic v týlovém prostoru frontu a bez přibližování frontových základů k bojujícím vojskům nezabezpečíme úspěšně bojující vojska. Provoz na frontových železničních nemůžeme úspěšně organizovat, pokud je železnice nesjízdná. Z toho vyplývá prioritní železniční doprava na státním území při kalkulaci obnovy železnic.

V této souvislosti vystupují do popředí v posledních letech otázky technické ochrany železnic, zejména na území vlastního státu.

Cílem technické ochrany železnic je v nejbližší době obnovit železniční provoz na železničních úsecích a objektech zničených nepřátelskou činností.

K narušování železničního provozu bude nepřítel používat letectvo, diverzní skupinu a k ničení důležitých objektů také operačně taktické, operační, případně i strategické rakety. Kromě klasické a jaderné munice může k ničení železnic použít zápalné, chemické i biologické bojové prostředky. Hlavní nepřátelské úderů přijdou na důležité objekty (železniční uzly, velké mosty a tunely).

Technická ochrana železnic se z hlediska času a náplně dělí na dvě období.

## **Přípravné období** zahrnuje

— studium dostupných podkladů s cílem zjistit dopad předpokládané činnosti nepřítelů na železniční dopravu,

— studium technické dokumentace železnic a zejména důležitých železničních objektů v zájmových prostorech,

— plánování technické ochrany v možných variantách,

— vyčlenění sil a prostředků k technické ochraně svěřených objektů, jejich přesun k objektům, rozmístění ve stanovených prostorech a zabezpečení stálé pohotovosti k obnově s ohledem na nejpravděpodobnější variantu,

— nepřetržitý průzkum určených železnic,

— organizaci pevného a neselhávajícího spojení,

— vytváření zásob obnovovacího materiálu, konstrukcí a zařízení s cílem zkrátit lhůty obnovy,

— některé přípravné práce (organizace montážních míst a skládek, úprava cest, měřičské práce, apod.),

— organizace součinnosti se sousedy a dalšími orgány (orgány dráhy, civilní obrany, apod.),

— opatření ke zvýšení odolnosti železničních tratí, zejména důležitých objektů (příprava náhradních přemostění, objížďek, objektů, apod.),

**Prováděcí období** zahrnuje všechny práce spojené s odstraňováním následků nepřátelského napadení, tj. obnovu zničených objektů tak, aby byla co nejdříve obnovena průběžná vlaková doprava a postupně zvyšována až do potřebné výše.

Rozsah a kvalita opatření splněných v přípravném období přímo ovlivňuje dobu uvedení zničené železnice do provozu.

Poznatky z Velké vlastenecké války ukazují, že při dobré přípravě a organizaci technické ochrany činila v roce 1942 průměrná doba přerušení železniční dopravy 6 hodin a přes silné zvýšení hromadných leteckých náletů na železnici v roce 1944 nepřesáhla 8,4 hodin.

Složitost a náročnost úkolů technické ochrany železnic narůstá s možností masového použití jaderných zbraní. Zejména v prvních dnech války, kdy jsou na železniční dopravu kladeny nejnáročnější úkoly, mohou hromadné jaderné údery zasáhnout řadu limitujících železničních objektů a rozdělit tak železniční síť na území státu na řadu izolovaných prostorů a úseků.

Zničené objekty obnovujeme po etapách. V první etapě obnovujeme stavby a zařízení, která dovolují co nejdříve zahájit průběžnou vlakovou dopravu, v druhé etapě pak stavby a zařízení v rozsahu, který zabezpečí stanovenou propustnou výkonnost na daném železničním směru.

V první etapě obnovy zničeného železničního uzlu obnovujeme nejnútnejší počet kolejí pro rychlost nejméně 15 km/h (na nově vybudovaných náspech 5 km/h) a při vysokém radioaktivním zamoření počítáme se stavbou objezdu. V druhé etapě obnovujeme ta zařízení, která umožňují zvyšovat propustnou výkonnost a zlepšovat provozní podmínky.

Při obnově velkého železničního mostu stavíme most se sníženou niveletou a používáme typizovaný materiál a konstrukce, které umožní rychlost jízdy alespoň 15 km/h (ve zvlášť obtížných podmínkách 5 km/h). V druhé etapě obnovy zajišťujeme rychlost vlakové dopravy nejméně 30 km/h.

Při dostatku sil a prostředků a častějšímu snížení objektu obnovujeme jej ihned v průběhu druhé etapy za předpokladu, že nedojde k velkému zpoždění zahájení provozu.

Zásoby materiálu a konstrukcí pro technickou ochranu železnic musí zabezpečit rychlé zahájení první etapy obnovovacích prací. Rozmísťujeme je tak, abychom je mohli co nejrychleji přepravit k objektům. V blízkosti velkých mostů vytváříme skládky obnovovacího materiálu, konstrukcí a zařízení a na hlavních tratích zvyšujeme stálou zálohu materiálu pro obnovu železničních svršků. Zásoby materiálu můžeme též naložit na železniční vozy nebo na vyčleněná silniční vozidla. K doplňování spotřebovaného materiálu slouží speciální úložiště vytvořené péčí organizací resortu dopravy.

**Technická ochrana železnic frontu** je jednou z hlavních činností součástí želez-

ničního vojska a dalších organizací, které se podílejí na obnově a zabezpečování provozu na železnicích v týlovém pásmu frontu. Malá hustota obnovené a provozované železniční sítě frontu (1–2 železniční směry a minimální počet příčných železnic) dává nepříteli větší předpoklady pro její ničení a snižuje i možnost využít ostatních tratí k objezdům zátařasů. Tyto skutečnosti zvyšují význam technické ochrany železnic frontu.

Rozhodující síly a prostředky pro technickou ochranu frontových železnic tvoří zvláštní jednotky ministra dopravy (ZJMD), které jsou začleněny do zvláštního provozního oddílu (ZPO). Zpravidla to budou vlaky s mechanizačními doplňky, mostní stavební vlaky, elektrárenské vlaky, spojovací vlaky, obnovovací oddíly sdělovací a zabezpečovací, obnovovací čety, udržovací čety, nehodové pomocné vlaky a nehodové jeřábové jednotky.

Stavební vlaky spolu s mostními stavebními vlaky jsou hlavními silami, které můžeme nasadit k odstraňování velkých následků nepřátelského napadení na železniční trať. ZPO je podřízen náčelníkovi zvláštní provozní správy (ZPS).

K technické ochraně frontových železnic dále používáme technický prapor železničního provozního pluku. Ten je v době, kdy zabezpečuje železniční provoz a technickou ochranu, operativně podřízen náčelníkovi ZPS. Vzhledem k tomu, že síly a prostředky železničního provozního pluku nepostačují k zabezpečení technické ochrany provozovaného úseku, náčelník ZPS mu přiděluje posilové zvláštní jednotky (stavební vlaky, mostní stavební vlaky, spojovací vlaky apod.). To odpovídá sovětským zkušenostem, podle kterých je třeba k odstranění následků leteckého bombardování klasickou municí 5 až 8 pracovníků na 1 km trati. Přesto ale nejsou zvláštní jednotky resortu dopravy schopny samostatně odstranit velké zátařasy po jaderných úderech na železniční síti, obnovit velké mosty a obnovit objízdky železničních uzlů, tunelů a velkých mostů v požadovaných lhůtách.

Je tedy zřejmé, že pro technickou ochranu velkých důležitých objektů a k odstraňování následků je za určité situace vhodné použít součástí železničního vojska, které výrazně ovlivní její účinnost. Zpravidla k tomu dojde v situaci, kdy:

— došlo k zpomalení nebo zastavení frontové operace a jsou splněny úkoly obnovy železnic frontu. Železničnímu vojsku bude svěřena technická ochrana provozované železniční sítě frontu (železničního

směru) v přifrontovém pásmu. Zpravidla to budou úseky, které obsadil železniční provozní pluk;

— síly a prostředky ZPO a železničního pluku nejsou schopny zabezpečit rychlým odstraňováním následků podmínky pro splnění plánu přepravy. Za takové situace nemůžeme část útvarů železničního vojska nasadit na technickou ochranu nejdůležitějších železničních objektů, výjimečně i celých úseků. Tato situace může nastat zpravidla až v průběhu plnění dalšího úkolu obnovy frontových železnic.

Bude-li železničnímu vojsku určen k technické ochraně souvislý úsek železničního směru nebo frontové železnice ve stanoveném prostoru, zůstávají vyčleněné železniční útvary a jednotky v přímé podřízenosti náčelníka správy železničního vojska frontu (SŽelVF) s tím, že odpovědnost za technickou ochranu určených tratí má náčelník SŽelVF. Zvláštní jednotky resortu dopravy, které plní úkoly na tratích chráněných železničním vojskem, se operativně podřizují příslušným velitelům součástí železničního vojska.

V případech, kdy odpovědnost za technickou ochranu celé provozované frontové železniční sítě zůstává v plném rozsahu náčelníkovi ZPS, součástí železničního vojska předáváme do jeho operativní podřízenosti jako posilové prostředky.

Ve všech případech platí zásada, že železniční vojsko zabezpečuje technickou ochranu čelních úseků, které dosud nebyly předány do provozu železničnímu provoznímu pluku nebo zvláštní provozní správě.

Železničnímu stavebnímu praporu zpravidla určujeme k technické ochraně 1—2 velké železniční uzly s přílehlými traťovými úseky a předuzlovými stanicemi nebo železniční úsek 120—150 km dlouhý.

Železničnímu mostnímu praporu určujeme 1—2 velké nebo 2—3 střední železniční mosty. Jednotky železničního sdělovacího praporu přidělujeme jednotlivým stavebním praporům podle předpokládaného rozsahu prací.

Železniční brigádě určujeme k technické ochraně 3—6 velkých železničních uzlů a 2—4 velké železniční mosty nebo železniční úseky o délce 350—450 km. Železniční pluk můžeme použít k technické ochraně 1—2 uzlů a 2—4 velkých mostů nebo úseku o délce 120—150 km.

Návrhy na organizaci technické ochrany železnic frontu a rozdělení odpovědnosti za ochranu mezi provozní orgány a železniční vojsko připravuje náčelník správy vojenské dopravy frontu. Návrhy projednává s náčelníkem SŽelVF a náčelní-

kem ZPS a předkládá je zástupci velitele frontu pro týl.

Plán technické ochrany frontových železnic zpracovává ZPS v úzké návaznosti na plánování zabezpečení provozu a v souladu s požadavky a úkoly orgánů polního velení.

Samostatný plán technické ochrany frontových železnic u SŽelVF zpracujeme jen v případě, jsou-li na technickou ochranu nasazeny všechny útvary železničních brigád a železničního pluku. Jinak úkoly a činnost spojenou s technickou ochranou těch úseků, za které nese odpovědnost náčelník SŽelVF, zahrnujeme do plánu obnovy frontových železnic. Na stupni železniční brigáda a pluk zpracujeme plán technické ochrany vždy, jsou-li brigáda a pluk nasazeny jako celky na technickou ochranu ucelených částí železniční sítě frontu. Na stupni prapor plán technické ochrany zpracováváme vždy bez ohledu na podřízenost.

Plán technické ochrany železničního úseku zpracovává železniční brigáda na mapě. K ní přikládáme plány materiálního, technického a zdravotnického zabezpečení, plán spojení, výpisy a kopie částí z variantních projektů a technickou zprávu. Na mapě vyznačíme:

- objekty technické ochrany svěřené brigádě,

- rozdělení útvarů a posilových organizací resortu dopravy na jednotlivé objekty,

- prostory rozmístění jednotek, tylových útvarů a jednotek a posilových organizací,

- velitelská stanoviště železničních svazků a útvarů,

- úložiště a skládky obnovovacího materiálu a skládky správy dráhy, lomy, poruby, vedlejší železniční trati a koleje, které můžeme rozebrat a získat tak materiál svršku, mostních polí apod.,

- varianty obnovy chráněných objektů s uvedením rozsahu hlavních prací, potřeby materiálu a pracovních lhůt zahájení vlakové dopravy.

Dále na mapě vyznačíme i ty objekty, u nichž je stanoveno zvýšit jejich odolnost (výstavbu objezdů, kolejových spojek apod.) s uvedením pořadí jejich výstavby, rozsahu prací, potřeby materiálu a sil.

V technické zprávě jde o zdůvodnění přijatých řešení technické ochrany, rozsah prací v jednotlivých uvažovaných variantách obnovy, charakter přípravných prací, složení a výzbroj posilových organizací re-

sortu dopravy, opatření k ochraně proti zbraním hromadného ničení, návrhy na organizaci obnovovacích prací a další údaje, které nemůžeme vyjádřit na mapě.

**Technická ochrana železnic na území státu** zabezpečuje trvalou kontinuitu železničního provozu mezi hlubokým týlem a prostory předsunutých frontových základů v operačním týlu. To vyžaduje zabezpečení trvalé provozuschopnosti minimálního počtu železničních směrů na státním území. Náročnost technické ochrany je dána vysokým počtem předpokládaných jaderných úderů a intenzivní činností nepřátelského letectva proti železnici a také tím, že kterýkoli cíl na železnici ČSSR může být zasažen jak jadernými, tak i konvenčními prostředky.

K zabezpečení úkolů technické ochrany a obnovy železnic je v resortu federálního ministerstva dopravy vytvořen systém železniční obnovovací služby (ŽOS), který zahrnuje řídící, výkonné a zabezpečující jednotky, útvary a organizace. Nejvyšším řídícím orgánem je správa obnovovacích prací železnic ministerstva dopravy (SOPŽ/MD), která na základě požadavků ministerstva národní obrany rozhoduje o pořadí, rozsahu, stupni a způsobu technické ochrany a obnovy železnic. Orgán s odpovídající pravomocí a odpovědností u správy dráhy je skupina obnovovacích prací dráhy (SOP/SD) a u provozního oddílu operační skupina obnovy provozního oddílu (OSO/PO).

Na státním území jsou v rámci ŽOS organizovány:

- traťové distance s obnovovacími a udržovacími četami,
- traťové strojní stanice se stavebními vlaky,
- mostní obnovy s mostními stavebními vlaky,
- sdělovací a zabezpečovací distance,
- elektroúseky,
- tunelové vlaky a tunelové obnovovací jednotky,
- spojovací vlaky,
- elektromontážní vlaky,
- pracovní skupiny.

Na technické ochraně se podílejí i útvary a jednotky civilní obrany (CO) v objektech železnic, které vedou průzkum na železnici, záchranu a vyproštění osob, likvidaci požárů, odmoření a dezaktivaci zasažených prostorů a organizují režim života v zasažených prostorech. V rámci CO na železnici jsou zřízena vyhodnocova-

cí střediska radiační situace u FMD, správy dráhy a provozního oddílu.

Přesto, že hlavním úkolem železničního vojska je především obnova železnic za války, je v našich podmínkách stále nezbytné jeho nasazení na technickou ochranu železnic na území vlastního státu. Hlavním důvodem je to, že v železniční obnovovací službě FMD nejsou jednotky, které by byly schopny obnovit velké železniční mosty a objezdy zničených železničních uzlů v požadovaných lhůtách. Použití železničního vojska bude nutné zejména v prvních dnech jaderné války, kdy úkoly spojené s odstraněním následků hromadného jaderného úderu budou mimořádně náročné.

O rozdělení sil a prostředků železničního vojska pro obnovu za vojsky a k technické ochraně železnic na území státu budou příslušné orgány rozhodovat podle rozsahu zničených železnic a požadavků na obnovu provozu na vybraných železničních směrech na státním území a v závislosti na vývoji operační situace a možnosti obnovy za postupujícími vojsky. Jako nejpravděpodobnější situace, kdy útvary železničního vojska použité k technické ochraně na státním území budou po obnovení provozu na rozhodujících železničních směrech postupně nasazovány na obnovu železnic za vojsky.

Železniční brigádu a železniční pluk použijeme k technické ochraně jen nejdůležitějších objektů (velké uzly, velké mosty, přeprádkové prostory). Technická ochrana traťových úseků, železničních stanic (včetně malých uzlů), malých a středních mostů je úkolem jednotek železniční obnovovací služby a nasazení součástí železničního vojska na tyto úseky bude zcela výjimečné.

Železničnímu mostnímu praporu určíme k technické ochraně 2–3 velké železniční mosty, železničnímu stavebnímu praporu 1–2 velké uzly. Vzdálenosti objektů a rozmístění železničních útvarů musí umožnit co nejrychleji zahájit obnovu kteréhokoli z předurčených objektů. Přitom je třeba zabezpečit velení z velitelského stanoviště železniční brigády organickými spojovacími prostředky. Vzdálenost mezi velitelským stanovištěm brigády a praporu by neměla překročit 80 km, zcela výjimečně lze připustit vzdálenost do 130–150 km.

Výhodou technické ochrany železnic na území státu ve srovnání s technickou ochranou frontových železnic je možnost zabezpečit část prací přípravného období již v míru nebo v období bezprostředního ohrožení státu. Kromě

studia potřebných podkladových materiálů můžeme zpracovat variantní plány technické ochrany objektů, vytvořit vhodně situované skládky obnovovacího materiálu, vykonat potřebné vytyčovací práce a řadu opatření k zvýšení odolnosti železniční sítě v rámci operační přípravy státního území. U objektů, kde není možné zajistit dodržení stanovených lhůt obnovy běžnými opatřeními, můžeme některé práce vykonat již v míru, nebo v období bezprostředního ohrožení státu.

Svazky a útvary železničního vojska nasazené na technickou ochranu železnic na území státu zůstávají v přímé podřízenosti velitele železničního vojska nebo náčelníka správy železničního vojska frontu a operativně se podřizují náčelníkovi pří-

síušné správy dráhy, který přímo zodpovídá za technickou ochranu v obvodu své dráhy. Vzhledem k nutné úzké součinnosti velitelů svazků a útvarů s náčelníkem správy dráhy je účelné, aby objekty svěřené k technické ochraně železniční brigádě (pluku) byly v obvodu jedné správy. Jinak je organizace součinnosti s orgány správy dráhy značně složitá a časově náročná. Součinnost probíhá zejména v oblasti: průzkumu účinků nepřátelských úderů, vyhodnocování radiační a chemické situace a varování, poskytování vzájemné pomoci při odstraňování následků nepřátelského napadení na jednotky ŽOS a součásti železničního vojska, organizování spojení, zabezpečování přísunu obnovovacího materiálu apod.