

OBNOVA ŽELEZNIC V TÝLOVÉM PROSTORU FRONTU

Úkoly železniční dopravy při týlovém zabezpečení frontové operace

V soudobé válce budeme pro převozy vojsk a pro přepravu materiálu ve značné míře používat železnice. Železniční doprava zůstává rozhodujícím přepravním prostředkem především k zabezpečení přísunu materiálu a zásob z hlubokého týlu do frontových základů. Bez obnovy železnic v hlubokém týlu a v týlovém prostoru frontu a bez přibližování frontových základů k bojujícím vojskům nemůžeme frontovou útočnou operaci spolehlivě zabezpečit, aniž bychom nasazovali vysoké počty automobilních jednotek a útvarů. Železniční doprava hraje důležitou roli při zabezpečování operačních přeprav spojeneckých svazků a svazů do operační sestavy frontu před jejich nasazením do bojové činnosti. Převozy vojsk po železnici umožňují překonat velké vzdálenosti v kratším čase, než po silnicích, při menší únavě lidí, bez opotřebování techniky a při podstatně nižší spotřebě pohonných hmot. Nevýhodou přepravy vojsk po železnici je jejich větší zranitelnost, způsobená vyšší koncentrací vojsk a menší možností jejich manévru, zejména při použití zbraní hromadného ničení.

Železniční doprava bude zabezpečovat:

- přísun materiálu do představených frontových základů, popř. do samostatných vykládacích stanic a míst na železnici,
- operační přepravy a soustředování druhých sledů frontu,

- odsuny raněných a nepotřebného materiálu od fronty do týlu,
- dopravní spojení se sousedy.

Provoz na železniční síti frontu nemůžeme úspěšně organizovat pokud je železniční síť na státním území nesjízdná. Při kalkulacích obnovy frontových železnic musíme plně respektovat prioritu železniční dopravy na státním území již proto, že převážná část automobilních dopravních prostředků bude uvolněna pro zásobování bojujících vojsk a tíha dopravy a přepravy vojenských doplňků osob a materiálu na státním území bude ležet převážně na železniční dopravě.

Zdroje automobilních dopravních prostředků nejsou neomezené a nemůžeme je uvolnit pro zásobování bojujících vojsk v takovém počtu, který by trvale zabezpečoval přísun potřebných zásob na stále větší vzdálenosti. Proto má svoji úlohu v týlovém prostoru i železniční doprava a s ní spojená obnova frontových železnic.

K úspěšnému materiálnímu zabezpečení frontové operace musíme vyčlenit zejména takové množství materiálu, který vojska v průběhu operace spotřebují. Z celkového objemu zásob vyčleněných pro útočnou operaci musíme nejméně 80 % vyvézt do prostoru soustředování zásob, které budou zpravidla 60 až 100 km za plánovanými prostory rozvinutí představených frontových základů (PFZ) a převážně západně limitujících terénních překážek, zejména velkých vodních toků smě-

řujících napříč plánovanému směru hlavnímu úderu frontu.

Po rozvinutí frontových základen (předsunutých frontových základen — PFZ, armádních leteckých základen — ALZ a železničních směrůvých materiálně technických základen — SMTZ) převládáme tyto zásoby po železnici do vykládacích stanic a míst těchto základen a potom překládáme na automobilní dopravní prostředky, které zabezpečují další přísun bojujícím vojskům.

V dalším průběhu frontové operace v závislosti na době jejího trvání a na druhu bojové činnosti musíme příslušný denní díl zásob pravidelně přisunovat po železnici do frontových základen nebo do vykládacích stanic a míst.

Možné schéma železniční sítě v týlovém prostoru frontu viz **obr. 1**.

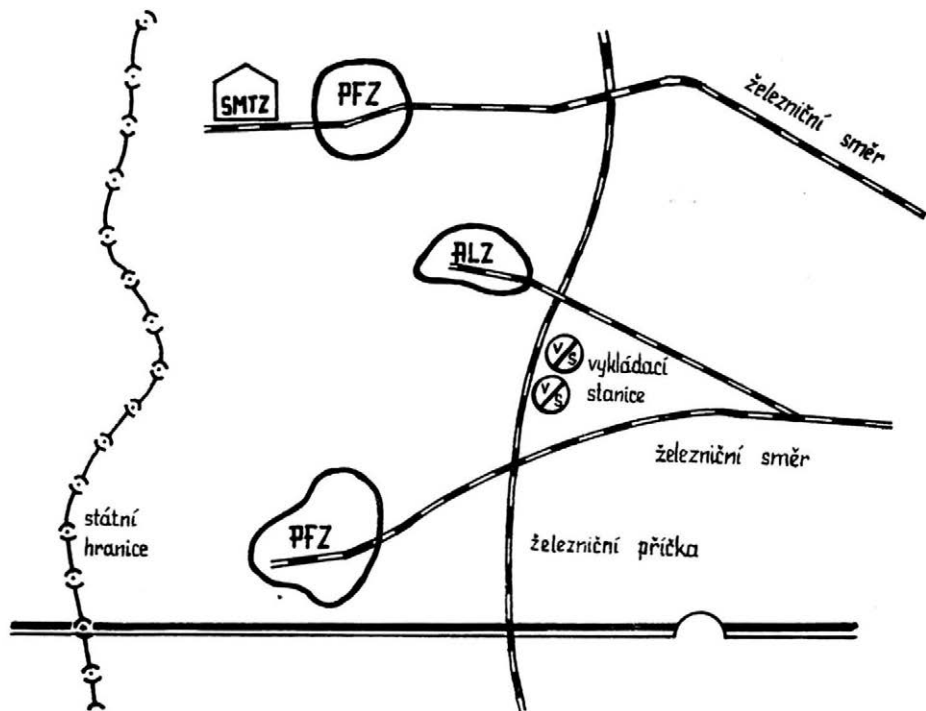
Organizace týlu frontu vyžaduje, abychom frontové základny (PFZ, ALZ, SMTZ) přemísťovali a přibližovali k vojskům. Frontové základny jsou závislé na přísunu po železnici a proto je umísťujeme v prostorech, které jsou komunikačně výhodné a přimykají se k obnovovanému železničnímu směru.

V pásmu frontu obnovujeme zpravidla jeden až dva železniční směry, které napojujeme na přífrontovou železniční síť a pokračujeme ve směru předpokládané činnosti vojsk frontu. Počítáme s jedním železničním směrem na dvě prvosledové armády. Obecně bychom měli přijat zásadu, že v týlovém prostoru frontu budeme obnovovat nejméně dva železniční směry. Jeden z těchto směrů (zpravidla na směru hlavního úderu frontu) je hlavní. Dále obnovujeme železniční příčky, které umožňují manévry železničními transporty na železniční síti frontu a navazují na železniční síť sousedů. Železniční příčky obnovujeme až v druhém pořadí a na úrovni předsunutých frontových základen.

Pouze při vysokém stupni zničení železnic a omezení sil a prostředků železničního vojska obnovujeme pouze jeden železniční směr.

Při plánování obnovy frontových železnic bereme v úvahu, aby obnovená železniční síť byla schopna:

— zabezpečit pravidelný denní přísun 8—12 tisíc tun zásob (včetně železničního obnovovacího materiálu) na jednom železničním směru;



Obr. 1

— zabezpečit přemístění předsunutých frontových základů a armádních leteckých základů nejméně jednou za frontovou útočnou operaci (zpravidla ke konci operace) do prostorů vzdálených 250 až 350 km od prvosledových vojsk a v těchto prostorech obnovit 6–10 železničních vykládacích stanic pro každou předsunutou frontovou základnu a 3–4 stanice pro každou armádní leteckou základnu;

— zabezpečit nejméně jednou za operaci přemístění směrůvých materiálně technických základů a umožnit jejich rozmístění na dvou až třech menších železničních stanicích, které se přimykají k prostoru rozmístění PFZ;

— zabezpečit přemístění oddělení směrůvých materiálně technických základů (OSMTZ) dvakrát za operaci a umožnit jejich rozmístění na čelních železničních stanicích obnovovaných železničních směrů;

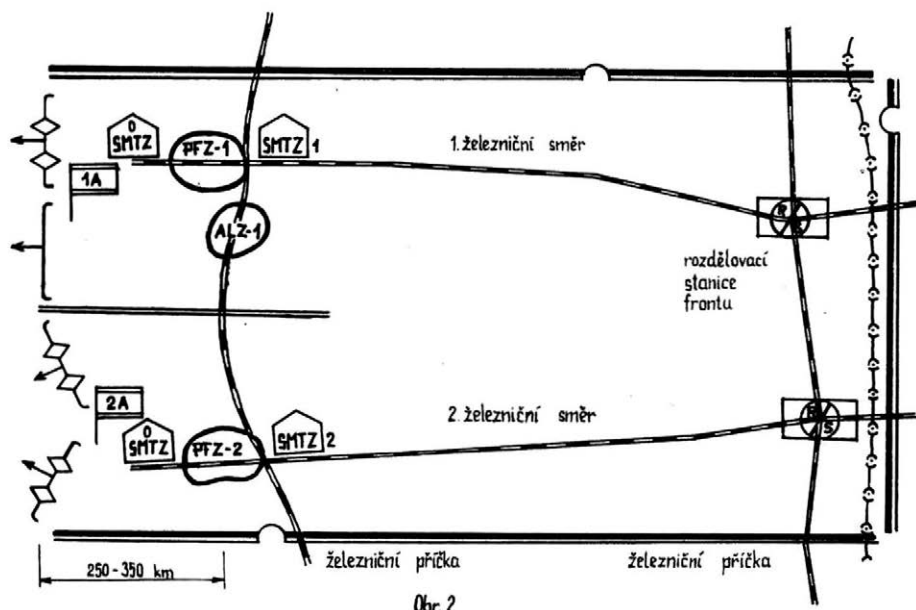
— vyčlenit na obnovovaných železničních hsměrech podle požadavků správy vojenské dopravy frontu dvě až tři železniční stanice zvláštního určení (stanice na styku vodní a železniční dopravy, stanice pro zásobování speciálními druhy materiálu apod.);

— zabezpečit přepravu vojsk a doplňků podle plánu a požadavků operačních složek velení frontu.

Schéma možné frontové železniční sítě ke konci operace po přemístění frontových základů viz **obr. 2**.

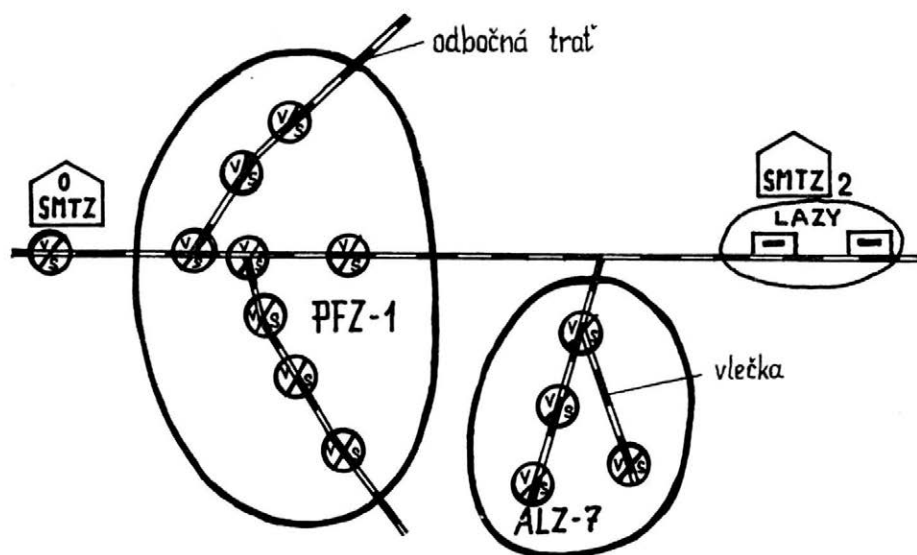
Máme-li na jednom železničním směru přepravit požadovaný objem zásob a splnit operační přepravy, musíme plánovat obnovu frontových železnic jako krátkodobou s maximálními technickými úlevami a současně se zahájením provozu zabezpečovat účinnou technickou ochranu provozovaných železnic. Železniční směr obnovujeme zpravidla jako jednokolejový s propustnou výkonností nejméně 12, zpravidla 18 párů vlaků za 24 hodin (tj. za 24 hodin projede 18 vlaků směrem k frontě a stejný počet zpět). Počítáme s vlaky o 110t nápravách (tj. o délce 600 m), o váze 1 200 t (váha nákladu 600–800 t) s nápravovým tlakem 18 Mp a s minimální jízdní rychlostí v obnovovaných úsecích 30 km/h.

Jestliže v týlovém prostoru frontu obnovujeme jen jeden železniční směr, pak na konci operace přemísťujeme po železnici pouze jednu předsunutou frontovou základnu, jednu armádní leteckou základnu a jednu směrůvou materiálně technickou základnu se svým oddělením. Zpravidla obnovujeme železnici ve směru hlavního úderu frontu do prostorů, kde předpokládáme maximální spotřebu zásob. Rozmístění frontových základů je obdobné



jako jsem uvedl v **obr. 2**. Abychom nemuseli rozmisťovat jednotlivé základny na obnoveném železničním směru za sebou (např. v pořadí OSMTZ, PFZ, ALZ a SMTZ), využíváme odbočujících tratí, popř. vleček.

Možné řešení v tomto případě viz **obr. 3**. Z hlediska požadovaných temp obnovy železnic a možností železničního vojska je obnova jednoho železničního směru v tylém prostoru fronty nejpravděpodobnější.



Obr. 3

Úkoly železničního vojska

Rychlá obnova frontových železnic za útočícími vojsky a jejich spolehlivá technická obrana je hlavním úkolem železničního vojska k zabezpečení bojové činnosti vojsk frontu.

Železniční vojsko plní tyto úkoly:

- obnovu frontových železnic,
- technickou ochranu nejdůležitějších objektů frontových železnic a určených železnic na území státu,
- zvyšování provozní výkonnosti frontových železničních směrů a rozšiřování železničních stanic, aby mohly sloužit jako třídící a vykládací stanice,
- budování nových železničních tratí, přeprádkových prostorů, objezdů železničních uzlů, mostů a tunelů, nájezdů k mostům, vleček, kolejíšť, spojovacích a kusých kolejí,
- odminování a zatarasování frontových železnic,

— zabezpečení provozu na obnovených úsecích frontových železnic do doby jejich předání zvláštním provozním organizacím ministerstva dopravy.

Základními součástmi železničního vojska frontu je správa železničního vojska frontu, železniční svazky a útvary.

Železničnímu vojsku frontu velí náčelník správy železničního vojska frontu, který je v operačním smyslu podřízen veliteli frontu prostřednictvím zástupce velitele frontu pro tyl a v odborných otázkách ministru dopravy ČSSR prostřednictvím velitele železničního vojska.

Při obnově a technické ochraně frontových železnic může být železniční vojsko frontu ve výjimečných případech posíleno zvláštními jednotkami resortu dopravy. Kromě toho může velitel frontu určit automobilní prostředky, letouny a vrtulníky, útvary (jednotky) jiných druhů vojsk a místní obyvatelstvo ke splnění neodklad-

ných úkolů obnovy a průzkumu železnic a dále i útvary k ochraně železničních součástí, které zatarasují železnice v bezprostřední blízkosti nepřítelů.

K odstraňování následků nepřátelského napadení a k rychlému obnovení sjízdnosti železnic používáme jednotky a útvary, které se přepravují po železnici. Souhlas k použití těchto útvarů a jednotek vydává velitel přepravujícího se svazku.

Použití železničního vojska závisí na charakteru bojové činnosti vojsk frontu.

Při přípravě útočné operace se železniční svazky a útvary přesunují do prostorů soustředění a zaujímají operační stavu frontu. Podle vývoje situace se přesunují do výchozích prostorů k obnově, připravují materiál a konstrukce a jsou v pohotovosti k rychlé obnově železnic v průběhu operace. Část sil a prostředků můžeme použít pro technickou ochranu nejdůležitějších a nejzranitelnějších objektů na železničních tratích v provozu (viz obr. 4).

V průběhu útočné operace síly a prostředky železničního vojska využíváme k obnově určených železničních směrů, především na směru hlavního úderu frontu.

Při přeskupení vojsk frontu, při zpomalení nebo zastavení postupu vlastních vojsk hlavní úsilí železničního vojska zaměřujeme na technickou ochranu nejdůležitějších železničních objektů na hlavních

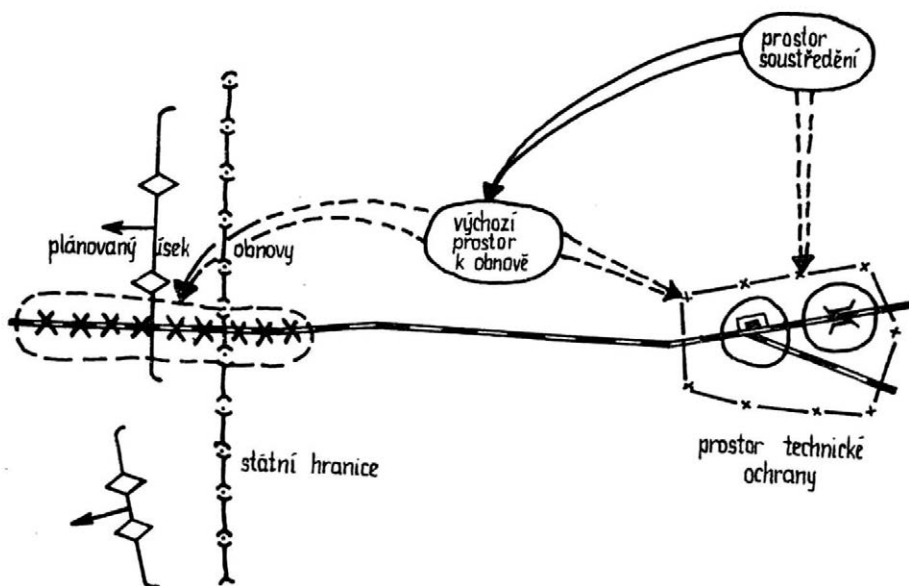
směrech frontových železnic, po nichž se přesunují vojska a přepravuje materiál.

Na směrech, kde vedeme obranné boje, použijeme železniční vojsko k obnově a technické ochraně objektů a současně připravujeme železnice k zatarasení. Zátarasujeme až při odchodu vlastních vojsk. Úkoly obnovy, technické ochrany a zatarasování železnic stanoví železničnímu vojsku zástupce velitele frontu pro týl na základě rozhodnutí velitele frontu.

Obnova a technická ochrana železnic se budou uskutečňovat za neustálého nebezpečí jaderných úderů na obnovované nebo chráněné objekty, za velkého ničení těchto objektů, za radioaktivního, chemického a biologického zamoření terénu a za bojové činnosti vzdušných i pozemních sil nepřítelů.

Úspěšného plnění úkolů železničního vojska v těchto podmínkách dosahuje:

- plánovitým shromažďováním potřebných údajů o železnicích a neustálým průzkumem železnic,
- správným výběrem železničních směrů k obnově v souladu s operačními požadavky a s předpokladem nejmenšího rozsahu obnovovacích prací,
- včasným a kvalitním zvládnutím obnovovacích prací a zpracováváním projektové dokumentace pro obnovu nejdůležitějších objektů,
- organizovaným přesunem a včas-



Obr. 4

ným soustředěním železničního vojska a přidělených jednotek na obnovovaných směrech a objektech,

— rozvinutím prací na široké frontě, účelnou a přesnou organizací a uplatněním pokrokových metod, soustředěním hlavního úsilí na stavbu objezdů překážek (zničených mostů, tunelů a uzlů) a na obnovu limitujících objektů a úseků,

— včasnými opatřeními štábu fronty k zamezení zatarasování ustupujícím nepřítelem a uchránění limitujících objektů před zničením,

— všestrannou přípravou jednotek a techniky k plnění úkolu,

— organizací ochrany a obrany železničního vojska i obnovovaných (nebo chráněných) objektů, zejména proti zbraním hromadného ničení,

— cílevědomou politicko-výchovnou prací s vojáky,

— pevným a nepřetržitým velením železničnímu vojsku,

— všestranným a neselhávajícím týlovým zabezpečením činnosti železničního vojska, především včasnou přípravou a shromažďováním obnovovacího materiálu, konstrukcí a zařízení, využíváním místních zdrojů a včasným přísunem materiálních prostředků k obnovovaným objektům.

Předpokládané rozsahy zničení železnic na válčišti

Předpokládáme, že v soudobé válce budou železnice ničeny uzlovým způsobem. Tzn., že jednotlivá místa ničení budou soustředěna na malých prostorech a

na druhé straně se budou vyskytovat poměrně dlouhé nezníčené (nebo velmi málo zničené) úseky železnic. S ohledem na vysoká tempa útočných operací nepředpo-

Tabulka 1

Železniční zařízení	Rozsah ničení	Rozsah ničení v %
Těleso železničního spodku (včetně odstranění trosk)	800—1000 m ³ na 1 km trati	—
Železniční svršek (kolejnice, pražce, výhybky)	92 m koleje a 0,1 výhybky na 1 km trati	10 %
Objezdy zničených objektů (železničních uzlů, tunelů, mostů)	50—100 m na 1 km trati	5—10 %
Železniční mosty z toho	6 m mostu na 1 km trati	50 %
propusti	0,3 m na 1 km trati	2 %
malé a střední mosty	0,8 m na 1 km trati	10 %
velké mosty	4,9 m na 1 km trati	100 %
Tunely	Zpravidla každý tunel bude zničen nebo poškozen (rozsah zničení nelze určit)	až 100 %
Sdělovací a zabezpečovací zařízení — sdělovací tratě	750 m na 1 km trati	75 %
— staniční sdělovací zařízení	ve všech obnovovaných stanicích (100 stanic na 1000 km trati)	100 %
— staniční zabezpečovací zařízení	v 85 obnovovaných stanicích na 1000 km trati	85 %

kládáme souvislé ničení železnic nebo evakuaci železničního svršku mostních konstrukcí a železničních zařízení, které je pracné a časově značně náročné.

Předpokládáme ale, že budou ničeny všechny limitující a obtížně obnovitelné objekty, tj. velké železniční mosty a železniční tunely.

Železnice na válčišti budou ničeny:

— **jadernými údery** a to buď přímo, byl-li úder veden na hospodářské centrum nebo na železnici, nebo nepřímo, byl-li úder veden na jiný cíl v blízkosti železnice,

— **bojovou činností vojsk** obou bojujících stran v blízkosti železnice, včetně bombardování železničních stanic a transportů, přejezdy tankových útvarů přes širokou trať, železniční přejezdy apod.,

— **účinkem zátarasů v taktické hloubce**, které připravují bojující vojska v přímé závislosti na vývoji bojové činnosti,

— **účinkem zátarasů v operační hloubce** vytvářených v souladu s operačními zámysly válčících stran, např. při ztrátě iniciativy, k vytvoření předpokladů pro soustředění nových sil, prostředků a zásob k pozdějšímu zahájení boje o iniciativu. Do těchto zátarasů počítáme jaderné miny;

— **účinky zaminovaných železnic**, které uvažujeme výhradně v rámci operačních zátarasů.

Předpokládaný rozsah zničení jednotlivých železničních zařízení na válčišti uvádím v **tabulce 1.**

(Pokračování v příštím čísle)