

DOČASNÉ PŘEKLÁDKOVÉ PROSTORY

Na dopravním zabezpečení soudobých operací se významnou měrou podílí železniční doprava. Má své uplatnění při vyvážení materiálu na samostatné operační směry, při soustřeďování materiálu do předsunutých frontových základen, při jeho přepravě do vykládacích stanic na obnovených železničních směrech a do předsunuté frontové základny po jejím přemísťování. Kromě toho v průběhu operace zabezpečuje přepravu materiálu z hloubky teritoria do prostoru operačního týlu.

Vyloučit železniční dopravu z účasti na dopravním zabezpečení ozbrojených sil, byť i jen na krátkou dobu, nemůžeme v žádném případě připustit.

Základním problémem v činnosti železniční dopravy v soudobých operacích je zachování kontinuity a homogenity jednotlivých železničních směrů jak na teritoriu, tak i v operačním týlu. Přesto však zejména při hromadném používání jaderných zbraní bude zpravidla docházet k příčinnému přerušení železničních směrů buď na jedné nebo několika čarách. Zabezpečení nepřetržitosti materiálového toku zásob v požadovaném množství řešíme zřizováním dočasných překládkových prostorů.

Dočasné překládkové prostory (DPP) zřizujeme na teritoriu nebo v operačním

týlu. Zatím co rozvinutí DPP na teritoriu je jednoznačně prostorově určeno, může se jeho rozvinutí v operačním týlu uskutečnit v prostoru od rozdělovací stanice frontu do předsunuté frontové základny a kromě toho i na obnovených směrech.

K zřizování DPP bude docházet tehdy, když byly vyčerpány všechny možnosti zabezpečení toku zásob, včetně využití vybraných odklonových železničních tratí, ostatní sjízdné železniční síť a možností operativně provozního charakteru. Jeho zřízením se objektivně zvýší počet překládek a tím i zpomalí materiálový tok zásob v dopravně zásobovacím systému. To vše klade velké organizační, materiální a technické nároky na orgány týlu, podřízené služby i na orgány vojenské dopravy. Budeme též přijímat nezbytná opatření k manévru silami a prostředky.

Hlavním úkolem DPP je pomocí náhradních druhů dopravy zabezpečit plynulost a nepřetržitost přisunu materiálu a přepravu vojsk přes zničený železniční prostor. K tomu před zničeným železničním prostorem organizujeme příjem převozů a transportů, jejich rozdělení do vykládacích stanic podle druhu přepravovaného materiálu, přistavení vozů k vykládacím místům (rampám, volným skládkám apod.), překládku nebo vykládku ma-

terálu, nákladu na železniční vozy v nakládacích stanicích za místem přerušení, sestavu vlaků a jejich vypravení.

Výkonnost železničního směru zpravidla činí 18 — 24 párů vlaků za 24 hodin. Na teritoriu z tohoto počtu asi dvě třetiny připadají na zásobování a třetina na operační přepravy. V prostoru operačního týlu se druhotná nákladka operačních přeprav předpokládá velmi zřídka a proto celá výkonnost železničního směru za místem přerušení bude vyčleněna jen pro zásobovací přepravy.

Železniční směr v požadovaném směru umožní přepravovat asi 7 200 — 9 600 t materiálu. Jestliže předpokládáme přepravovat přes DPP 4000—6000 t materiálu, pak část železničních transportů se zásobovacími přepravami zůstane nepeložena před místem přerušení. Překládat budeme přednostně materiál pravidelné spotřeby a dále ten materiál, který požadují vojska.

Podle přijatých zásad se bude DPP rozvíjet v případech, kdy:

- přerušení železničních tratí bude delší než 3 — 5 dnů,
- vzdálenost od DPP do místa, kam se bude materiál přepravovat, je delší než 100 až 150 km,
- bude nutné přepravovat těžkou pásovou techniku na vzdálenost větší než 200 — 250 km.

Pro zřízení DPP je třeba vytvořit celou řadu předpokladů a využít k tomu i místní zdroje a podmínky. Základními předpoklady a podmínkami jsou:

- dostatek železničních vozů za místem přerušení,
- přiměřená dopravní výkonnost železničních směrů za překážkou,
- dostatečné množství lokomotiv nezávisele trakce,
- odpovídající počet mechanizačních prostředků ložných prací, které by zabezpečovaly vykládku (překládku, nákladku) na železničních stanicích,
- síly a prostředky k bojovému zabezpečení činnosti prostoru,
- útvary a jednotky obsluhy mechanizačních prostředků ložných prací,
- síly a prostředky pro maskování železničních stanic, vykládacího (nakládacího) prostoru, komunikací a automobilních proudů,

- sklady nebo jejich oddělení,
- prostředky náhradních druhů dopravy (automobilní, potrubní, vzdušné) nejen co do celkové kapacity, ale s přihlédnutím k přepravě požadovaných druhů materiálu,
- síly a prostředky pro zdravotnické zabezpečení,
- síly a prostředky pro obnovu a údržbu silniční sítě v celém prostoru,
- síly a prostředky pro rozvinutí silniční pořádkové služby,
- prostředky technického zabezpečení,
- ubytovací možnosti a zdroje pitné vody,
- zabezpečení proviantním, výstrojním materiálem a pohonnými hmotami a mazivy,
- síly a prostředky pro spojení.

Dočasné překládkové prostory mohou být:

- podélného typu, kde vykládací prostor a nakládací prostor jsou na jednom železničním směru,
- příčného typu, kdy vykládací a nakládací stanice jsou rozmístěny oboustranně podél překážky,
- kombinovaného (uzlového) typu, kdy vykládkový a nakládkový prostor tvoří podélné a příčné železniční tratě s dostatečným počtem vykládacích (nakládacích) stanic.

Volba jednotlivých typů DPP je závislá na konkrétních podmínkách a zpravidla bývá na vybraných kritických místech železniční sítě předem stanovena. K tomu jsou již v míru připravena některá opatření.

V každém případě zřízení DPP vyžaduje důsledný průzkum, při kterém se zvlášť pečlivě získávají zprávy a podklady o stavu přilehlých železničních úseků k místu přerušení (včetně železničních stanic), stálých zařízení pro vykládání (nakládání), možnostech přirozeného maskování železničních stanic, počtu a stavu pozemních komunikací, možnostech zřízení přistávacích ploch pro vrtulníky, cirkulaci automobilních proudů v prostorech vykládacích (nakládacích) stanic, zřízení vyčkávacích prostorů a prostorů soustředění před a po naložení, rozmístění orgánů velení apod.

Celková hloubka DPP závisí na zřizovaném typu, na hmotnosti přepravovaného materiálu a na stavu narušení železniční a silniční sítě. Při jeho rozvíjení jsou odpovědné orgány vedeny zásadou maximálního zkrácení vzdáleností mezi vykládacími a nakládacími stanicemi. Ale i tak hloubka podélného typu může dosahovat 100 — 150 km.

Nejbližší k místu přerušení určujeme vykládací stanice pro obnovovací materiál, pohonné hmoty, speciální pohonné hmoty, operační přepravy, dále pro munici a ostatní materiál. Při jejich volbě musíme dodržovat zásadu efektivního využívání dopravních prostředků náhradních druhů dopravy a přednostní potřeby některých druhů materiálu za místem přerušení.

Hlavním náhradním druhem dopravy v DPP bude nepochybně automobilní doprava. Vyjdeme-li z předpokladu, že se bude překládat 4 000 — 6 000 t materiálu za jeden kalendářní den, vyžaduje to připravit dostatečný počet silnic, které by spojovaly vykládací stanice s nakládacími. Automobilní doprava bude přepravovat především munici a ostatní materiál. Z uvedené hmotnosti překládaného materiálu bude připadat 2 000 — 4 000 t na munici a ostatní materiál. Za předpokladu, že automobilní dopravní prostředky uskočteční v průměru dva koloběhy za 24 hodin, vyžaduje to mít k dispozici 25 — 50 ANTT (PV-5) a 125 — 250 ANTS (PV-3). Počet automobilů v jednom automobilním proudu je závislý i na výkonnosti vykládacích míst v jednotlivých vykládacích stanicích. A proto by nebylo z hlediska efektivního využívání automobilů v DPP vhodné sestavovat automobilní proudy jen z ucelených organických jednotek na úkor rychlého sestavení a odeslání automobilů do nakládacích stanic v menších jednotkách (skupinách) tak, jak byly naloženy. Takto organizované automobilní proudy budou klást daleko větší požadavky na velení, materiální, zdravotnické a technické zabezpečení těchto jednotek. Vzhledem k tomu, že budeme vybranou silniční síť využívat delší dobu, můžeme technické zabezpečení organizovat prostorovým způsobem.

Zabezpečení přesunů automobilních proudů s naloženým materiálem a pohybu ostatních jednotek a zařízení v DPP

bude vyžadovat rozvinutí silničního systému. Výběr silnic bude ovlivňovat konkrétní prostor přerušení železničního směru. A proto je možné, že v prostoru DPP budou rozvinuty silnice, které nebudou mít odpovídající výkonnost a některé silnice také neumožní dvousměrný provoz. V podstatě to bude vyžadovat rozvinutí 2 — 3 hlavních podélných silnic a odpovídajícího počtu příjezdových cest. Celková délka silničního systému může činit 300 až 500 km silnic, což odpovídá možností dvou silničních pořádkových rot. K zabezpečení přepravy přes velké vodní toky můžeme ve prospěch DPP dále vyčlenit jeden silniční mostní prapor.

Dalším náhradním druhem dopravy je potrubní doprava. Používat ji budeme jak na teritoriu, tak i v operačním týlu. V současné době budeme využívat převážně potrubí PMT-100, které má výkonnost 750 m³ za 24 hodin. Jestliže bude rozvinuta dvoulinka, představuje to možnost přepravit asi 1 500 m³ pohonných hmot. Určitou nevýhodou potrubní dopravy je, že se dá přepravovat potrubím jen jeden druh pohonných hmot. I když změna přepravované pohonné hmoty je technicky proveditelná, nebylo by to v DPP výhodné, vzhledem k omezenému časovému údobí činnosti DPP. A proto je výhodné přechovávat samostatnými linkami naftu motorovou; letecké a ostatní pohonné hmoty a maziva přepravovat automobilní dopravou.

Průměrné tempo výstavby polního potrubí závisí na metodě výstavby, na rázu terénu, roční době a na silách a prostředcích k jeho výstavbě. Konkrétně může činit 60 — 70 km za den. Tím výstavba potrubí je adekvátní přípravě silničního systému v DPP.

Nejefektivnější využití potrubní dopravy v operačním týlu spočívá v propojení linky potrubní dopravy z vykládací stanice přes přerušený železniční směr buď na produktovod, který je napojen na frontové sklady, nebo na polní dálkové potrubí rozvíňované z představené frontové základny. Určitá organizační, technická a materiální opatření můžeme připravit už v míru u zvlášť vytýpovaných prostorů, v nichž předpokládáme rozvíňování DPP.

Posledním možným náhradním druhem dopravy pro DPP je vzdušná doprava. Její

využitelnost bude výhradně v DPP, jenž budeme rozvíjet v prostoru operačního týlu.

Z prostředků vzdušné dopravy budeme zpravidla používat vrtulníky. Dopravní kapacita vrtulníkových pluků závisí na zařazených typech.

Použití vrtulníků v DPP je sice z hlediska vlastní přepravy výhodné, ale v každém případě se zvětší počet ložných prací. Kromě toho přichází v úvahu kombinované použití náhradních druhů dopravy. Pomocí automobilní dopravy se přepraví materiál z vykládací stanice na přistávací plochy vrtulníků, kde se buď materiál přímo z automobilů překládá do vrtulníků nebo na předem vyhrazené skládky materiálu. Místem určení po přepravě vrtulníky může být nakládací stanice v DPP, nebo příslušný sklad v zásobovací etapě. V případě, že se bude materiál opět překládat v nakládací stanici, zvýší se dále rozsah ložných prací. Efektivnost využití tohoto progresivního druhu dopravy se pak neobyčejně sníží.

Rozhodující pro činnost DPP je určení počtu vykládacích (nakládacích) stanic. Při tom vycházíme ze stanoveného množství materiálu, z podmínek bezpečnosti ložných prací, ze stavu a výkonnosti silniční sítě, z propustné výkonnosti železničního směru za místem přerušení, ze zvláštností některých druhů překládaného materiálu apod.

Při určování počtu vykládacích (nakládacích) stanic vycházíme především z potřeb stanic pro operační přepravy. Jejich počet určíme z rozsahu operačních přeprav v daném období. Organizace vykládací převozu je snadnější, než vykládací materiálu. Přesto pro vykládací vojenských převozů určujeme nejvýkonnější stanice, které mají v jejich okolí dobře rozvinutou silniční síť a dobré podmínky pro maskování.

V DPP dále zřizujeme vykládací (nakládací) stanice pro speciální paliva, pohonné hmoty a maziva, munici a ostatní materiál. Každý z takto rozdělených druhů materiálu klade specifické požadavky na činnost železničních stanic. Zvláštní pozornost věnujeme vykládacím (nakládacím) stanicím, ve kterých se budou přečerpávat speciální paliva. Musí mít nejlepší možnosti maskování, dostatečně roz-

vinuté kolejiště, možnost rozmístit a umožnit činnost speciálních zařízení a kromě toho musí být dostatečně vzdáleny od větších železničních stanic (uzlů).

Vykládací stanice pro PHM musí umožnit přečerpání jednoho vlaku za 4—5 hodin do vyrovnávacích nádrží nebo do automobilních cisteren a přívěsů.

Na jedné vykládací stanici můžeme přečerpávat za den 3—4 vlaky s PHM, vyložit 2—3 vlaky s municí nebo s ostatním materiálem. Výkonnost vykládacích stanic bude též záviset na stupni kontejnerizace a paletizace přepravovaného materiálu. Budou-li vytvořeny ucelené kontejnerové vlaky, pak vyložení takového vlaku potrvá téměř polovinu doby stanovené pro materiál, který je přepravován jiným způsobem.

V dočasném překládkovém prostoru budeme rozvíjet v průměru 4—5 vykládacích (nakládacích) stanic.

Složení řídicích orgánů a určení sil a prostředků k zabezpečení činnosti DPP závisí na tom, zda se bude rozvíjet na teritoriu nebo v prostoru operačního týlu. Pokud bude DPP na teritoriu, budou její tvořit jak vojenské složky, tak i resorty státní správy. Zejména zabezpečení provozu a technické příkrytí přilehlých železničních úseků se uskutečňuje silami a prostředky provozních orgánů ČSD a zvláštních jednotek resortu ministerstva dopravy. Ostatní resorty státní správy se podílejí podle svého zaměření na zabezpečení stanoveného počtu automobilních dopravních prostředků, jejich údržby, doplňování spotřebovaných pohonných hmot, úpravy a údržby silniční sítě, potřebného počtu pracovníků, stravování, ubytování, zdravotnické péče pro civilní pracovníky apod.

DPP v operačním týlu, jehož prostor je na teritoriu, budou zabezpečovat převážně síly a prostředky vojenského okruhu. Ministerstvo dopravy se bude podílet na zajišťování provozu a na technickém příkrytí železničních úseků. Síly a prostředky ostatních resortů budeme využívat jen sporadicky.

Na území nepřítelé DPP bude zabezpečovat front a dále síly a prostředky, které jsou mu operativně podřízeny. Resortně náleží federálnímu ministerstvu dopravy.

V případech, kdy další nakládka materiálu za místem přerušení v operačním týlu bude neefektivní a bude v rozporu s přijatými zásadami o zřizování DPP, přepravujeme materiál náhradními druhy dopravy až do doby, než obnovíme přerušný železniční směr. Těžiště činnosti bude spočívat na automobilní dopravě.

V důsledku toho náčelník týlu — zástupce velitele fronty musí přehodnotit předem přijatou organizaci přísunu na celou frontovou útočnou operaci, rozpracovanou v perspektivním plánu přísunu. Je to proto, že se podstatně změní použití předem stanovených druhů dopravy v ústředním úseku přísunu. Automobilní útvary fronty budou začínat koloběh za předem stanovenou frontovou základnou, čímž se značně prodlouží rameno koloběhu. Fronta nebude schopna plně zabezpečit přísun materiálu do oddělení předem stanovených frontových základů, pohyblivých armádních základů a do výdejních míst. Aby nedošlo k narušení plynulosti a nepřetržitosti přísunu materiálu vojskům, bude třeba rozšířit odběry dopravními prostředky vševojskových armád, popř. i některých svazků. Zpravidla zabezpečí odběry vševojskové armády, které působí na druhém směru fronty, a druhosledové svazky. Tato upřesněná organizace přísunu zefektivní

činnost dopravních prostředků armády, neboť se značně zvýší rozsah ložných prací v pohyblivé armádní základně.

Každá zásadní změna v organizaci přísunu materiálu přináší značné obtíže jak plánujícím orgánům, tak i všem realizujícím složkám. Zvýší se nároky na velení automobilními brigádami a na součinnost štábu týlu se správou vojenské dopravy a s ostatními správami fronty.

Železniční doprava i přes značnou zranitelnost a závislost na stálých zařízeních a poměrně obtížnou a zdoluhavou její obnovu, zůstává významnou součástí dopravního systému na teritoriu a částečně i v operačním týlu. Na její spolehlivost a nerušené činnosti závisí včasné a nepřetržitý přísun materiálu vojskům a operační přepravy vojsk dálkového rozsahu. K udržení kontinuity vybraných železničních směrů při jejich přerušení vytváříme dočasné překládkové prostory. V dočasném překládkovém prostoru budou materiály přepravovat náhradní druhy dopravy přes přerušené místo. Jeho rozvinutí bude složité záležitostí a proto již v míru přijímáme opatření charakteru kádrového, organizačního, materiálního, technického a investičního s cílem důkladně se připravit na plnění tohoto odpovědného úkolu.