

K POUŽITÍ ŽELEZNIČNÍHO VOJSKA

(Článek uveřejněný ve VM č. 1/1989.)

Ve Vojenské mysli č. 1/1989 mě velmi upoutal článek generálmajora Ing. Jozefa Ference, který obsahuje mnoho podnětných informací, jež bezprostředně přispívají k dalšímu rozvoji operačně taktického myšlení. Přitom kladem je, že autor velmi erudovaně objasňuje význam, úlohu a organizaci železničního vojska v soudobých operacích. Ovšem nedostatkem je, že velmi aktuální a odborný materiál potřebný pro plánování nezbytných variant přepravy na různých organizačních stupních velení je uveřejňován po víceleté odmlce a poměrně v omezeném rozsahu.

V souvislosti s tím chci zevšeobecnit **další názory**, které se určitým způsobem liší anebo doplňují vývody autora.

Domnívám se, že historikové nám potvrdili, že přeprava vojsk po železnici patřila k hlavnímu způsobu přesunu vojsk, bojové techniky a materiálu nejen ze zápolí, ale i v prostoru vojenské činnosti. V mnohých případech se využívala na plnění rozhodujících úkolů. Stačí uvést další příklad, kdy při bojích na přístupech k Moskvě přijížděly vlaky s vojsky, bojovou technikou, zbraněmi, střelivem a různým materiálem při vysoké průměrné rychlosti 800 až 900 km za 24 hodin. Podobně pro zabezpečení úderného uskupení Stalin-gradského frontu přisunovaly železnice denně až 1300 vagonů nákladu.

Přitom se domnívám, že zcela odlišné a prostorově omezené podmínky vyplývající z rozlohy, tvárnosti, členitosti, pokrytosti, jakož i ze zastavenosti našeho území nám **nedovolí plně využít přepravy vojsk po železnici**. Tím nechci v žádném případě podceňovat důležitost železničního vojska. Domnívám se, že i v soudobé válce se bude pro přepravu vojsk a materiálu ve značné míře používat železnice. Myslím, že půjde o rychlou obnovu železnic, technickou ochranu, zvyšování provozní výkonnosti železničních směrů, budování nových železničních tratí, překládkových prostorů, objezdů, jakož i odminování či zatarasování železnic.

V této souvislosti lze předpokládat, že se nepřítel neomezí nejen na počátku, ale i v průběhu válečného konfliktu pouze na **místní** (částečné) **přerušení** železniční přepravy, ale s využitím letectva včetně nosičů jaderných zbraní, ZHN s důrazem na řízené střely různého typu, mohutnosti a dostřelu, vzdušných výsadků různého druhu a zejména průzkumné diverzních výsadků a speciálních výsadků (při použití samostatných divíčních skupin „děvče – zabiják“ vycvičených pro boj z blízka, k diverzní činnosti a v přežití za ztížených podmínek, popř. jejich použití ve smíšených skupinách průzkumné diverzních jednotek) přímo **vyloučí možnosti** železniční přepravy formou **souběžných, postupných, opakovaných i kombinovaných úderů** do celé hloubky našeho území.

Ještě na počátku osmdesátých let názor vojenských teoretiků předpokládal, že v případě zahájení agrese nepřítelem dojde k dočasnému vyloučení přepravy po železnici do hloubky 600 až 700 km od linie fronty. Tím by ovšem došlo i k vážnému narušení průjezdnosti po komunikacích; k tomu bezprostředně přispěje zničení důležitých železničních a silničních uzlů, zamoření velkých prostorů, způsobení požárů, závalů nebo zaplavení terénu.

Autor zdůrazňuje, že: „... za více než čtyři desetiletí ... parní lokomotivy byly zcela nahrazeny elektrickými a motorovými ...“ (str. 68).

Počátkem roku 1988 bylo uvedeno, že na našem území je 13 142 km železničních tratí, čímž má republika jednu z nejhustších železničních sítí v Evropě. Z uvedeného počtu je údajně 3 715 (28,27 %) elektrifikovaných a 2 838 km (21,58 %) dvojkolejných. Vzhledem k tomu, že v provozu ČSD se již nepoužívá parní trakce, obstarává elektrická trakce kolem 60 % výkonu a zbývající část, asi 40 %, tvoří diesellová trakce.

Současně je třeba uvést, že při rozšiřování přepravy došlo ke koncentraci železniční přepravy na dva elektrifikované tahy směrem východ – západ. Tak zvaný **první tah** vede z Čierné nad Tisou přes Košice, Poprad, dále Žilinu, Olomouc, Kolín, Prahu, Ústí nad Labem, Cheb v celkové délce 1 027 km. Oproti tomu **druhý tah** je směřován ze Štúrova přes Bratislavu, Brno, Havlíčkův Brod a opět na Prahu nebo Jihlavu, Tábor, Písek v délce 848 km. Vzhledem k celkové délce elektrifikované tratě u obou tahů lze předpokládat, že bezporuchový provoz zabezpečuje řada speciálních objektů, zařízení, elektráren popř. kolem 50 měniren (rozvoden), jež mohou být od sebe vzdáleny 40 i více km.

A odpovíme si na otázku, jakým způsobem bude zabezpečena železniční přeprava za předpokladu, kdy elektrárny právem patřící mezi důležité objekty budou zničeny v prvním pořadí, jakož i železniční svršky, spodky, tunely, mosty včetně měniren (rozvoden). Uvedené skutečnosti znovu potvrzují, že za takových podmínek včetně maximální orientace na elektrifikovanou trakci nebude přeprava vojsk, bojové techniky, střeliva a dalšího materiálu zpravidla nejen účelná, ale bude i těžko proveditelná.

Autor uvádí myšlenku: „Omezená manévrovost železničních přeprav ... s použitím jaderných zbraní... využívat železniční dopravu převážně jen v hloubce operačního týlu pro přesuny do FTZ, OFTZ a směrem k automobilním brigádám materiálního zabezpečení“ (str. 68).

Vyjdou-li z předpokladu, že se frontová týlová základna (FTZ) může nejčastěji nacházet ve vzdálenosti do 400 km od linie fronty, tak potom jednotlivá oddělení frontové týlové základny (OFTZ) mohou být do 250 km a automobilní brigády materiálního zabezpečení kolem 150 km nebo do 250 km před FTZ. Současně také z toho, že FTZ může vytvářet dvě OFTZ, každé na jednom železničním tahu.

Co lze chápat pod pojmem hloubka operačního týlu?

Operační týl začíná pomyslnou čarou (prostorem) za prostory rozmístění praporů materiálního zabezpečení (pmz) svazků prvního sledu (v současné době v obranné operaci celé hlavní pásmo obrany např. do 40 km) a končí zadní hranici frontového týlového pásma.

S přihlédnutím na dosazené varianty vzdáleností a možností působení nepřítele různými prostředky a do značné hloubky se ukazuje, že autor dostatečně nevystihl podstatu vztahu mezi požadavkem na vzdálenost reálného rozmístění jednotlivých týlových prvků od linie fronty a pravděpodobnými možnostmi využívat v této minimální hloubce operačního týlu železniční dopravu.

Autor také zdůrazňuje, že „... se přihlíželo i k novým předpokladům rozsahu a charakteru ničení železnic nepřítelem, při zatarasování železnic, tak i v důsledku vedení bojové činnosti v soudobých operacích“ (str. 69).

Domnívám se, že uvedené normy ničení a zatarasování jsou zcela oprávněně zvýšeny, ale pouze tak, že odpovídají možnostem rychlé obnovy frontových železnic a jejich spolehlivé technické ochrany, což je hlavním posláním železničního vojska.

Propočty autora mohou být sporné a podnětem k diskusi. Vezmu-li v úvahu, že v síti ČSD je vysoký počet stanic (zastávek), víc než 3 500, což představuje v průměru jednu stanic (zastávku) na 3,754 km trati. Taková hustota stanic (zastávek) umožňuje dokonalé využití železnice v místní dopravě, ale nejen snižuje propustnou kapacitu a rychlost přepravy, ale

také vytváří optimální podmínky pro zatarasování (zaminování s okamžitým působením, nebo použití časovaných min, pum, fugasů, jaderných min i kombinaci uvedených).

Přitom je na trati Košice – Praha dlouhé 708 km 155 stanic (z toho značná část nádraží); v průměru 1 stanice na 4,5 km. Pokud k tomuto číslu připočteme opěrné zdi, nájezdy k mostům, mosty či viadukty, tunely, měnirny, rozvodny a další důležité objekty, tak se celkové přibližné číslo 268. Navíc je třeba kalkulovat s jižním směrem, dále s pokračováním železniční tratě ke státní hranici, s rokádními (zdvojenými) tratěmi apod. Konečné číslo by určité dosáhlo hodnoty několika tisíc vhodných cílů (objektů), na které by nepřítel mohl použít různé prostředky včetně několika desítek až stovek průzkumně diverzních skupin a speciálních skupin (různé organizační u členění mužských, dívčích – zabijáků, popř. smíšených celků). Nelze také opomenout tu skutečnost, že uvedené skupiny jsou dlouhodobě připravovány na ničení důležitých cílů v různých variantách a v přesně stanoveném prostoru. Výcvik je zabezpečen maketami objektů s vyhodnocením možných přístupů, doplněn diapositivními a leteckými snímky. K úspěšnému zničení stanovených objektů bezprostředně napomáhá i prováděná osobní rekonoskace v rámci turistického ruchu.

Určitou zvláštností je, že v našich podmínkách dochází k silné koncentraci důležitých železničních a silničních uzlů a objektů, což přímo ovlivňuje nejen jejich **přerušení**, ale i možné **opakované ničení** železniční tratě na poměrně krátkých úsecích **20 až 30 km** nebo **dlouhodobé vyřazení** železnice, železničních a silničních uzlů **50 až 100 km** vzdálených od sebe.

Autor opět dokazuje, že: „Železniční vojsko bude použito zejména k technické ochraně ... jednoho až dvou železničních směrů s nezbytným propojením k zabezpečení dopravního manévru“ (str. 71).

Myslím, že v pásmu fronty se obnovuje zpravidla jeden až dva železniční směry a podle počtů železničního vojska fronty mohou být vyčleněny na každý obnovovací železniční směr jedna až dvě železniční brigády, případně přidělené jednotky. Při uzlovém způsobu zatarasování frontové železnice může být průměrná délka brigádního úseku 100 až 150 i více km.

Autor připouští, že železniční brigáda je schopna zabezpečit technickou ochranu nejdůležitějších objektů a železničního směru v délce 250 až 300 km.

Vycházejí z předpokládaných variant zahájení agrese nepřitelem a jeho možnosti působení proti železnici, jakož i ze specifických podmínek našeho státu, jsem toho názoru, že se bude jednat o **soustavné**, zejména **uzlové a kombinované ničení**. Za takových podmínek provádět obnovovací práce si vyžadá nejen značné a téměř nepřetržité úsilí vyčleněných jednotek a útvarů, ale i mnohonásobně větší síly a prostředky.

Lze tedy vyvodit, že pro obnovení jednoho (dvou) železničního směru v délce 400 (800) km by bylo zapotřebí hodnoty 3 až 4 (5 až 8) železničních brigád. Ovšem uvedená potřeba pokrývá prostor operačního týlu včetně prostoru rozvinutí FTZ.

Za předpokladu vzniklého požadavku zabezpečit obnovu obou železničních směrů v maximální délce, kde existuje značný počet důležitých objektů různého charakteru, tak je to mimo rámec možnosti železničního vojska i v případě značného přidělení pomocných jednotek, útvarů a požadované dopravní techniky a zemních strojů.

Z uvedených propočtů a zejména ze současných i perspektivních počtů jednotek, útvarů (jedné nebo dvou železničních brigád) se ukazuje, že při velkém zničení železnic a při omezení sil a prostředků je dovoleno obnovovat jen jeden směr.

V soudobých podmínkách však **dopravní manévr není zabezpečen.**

Uvedu náhodně zvolené příklady pravděpodobného vyřazení železniční stanice (uzlů) a tím i znemožnění (i na určitou dobu) provozu na dalších směrech:

- Kysak, současně na Žilinu, Prešov, Košice;
- Margecany, dále na Kysak, Spišské Vlachy, Dedinky;
- Poprad – Tatry, na Štrbu (Žilinu), Studený Potok, Spišskou Novou Ves;
- uskutečnění čtyř úderů do prostoru železniční vidlice Diviaky, Horná Štubňa, Hronská Dúbrava, Čadca, a tím přerušení příčného železničního spojení směr východ – západ;

e) při vedení úderů podle písmena d) a navíc 1 úderu na Vrútky by mohlo dojít k přerušení železničního spojení v celé šířce státu;

f) provedení opakovaných úderů do prostoru Púchov, Martin, Kysak, Košice, kde vyřadí provoz na prvním tahu;

g) vedení úderů do trojúhelníku Trnava, Leopoldov, Sered' nebo Palárikovo, Šurany, Nové Zámky vyřadí provoz a objíždku na druhém tahu;

h) vyřazení téměř tří souběžných tratí v prostoru Bratislava, což znemožní provoz na Petržalku, Brno, Štúrovo, Komárno, Žilinu;

i) vyřazení železniční tratě Brno – Židenice, současně přerušen spoj na Brno – Královo Pole, Svitavy, Brno – hlavní nádraží, Brno – dolní nádraží, Brno – Černovice, Brno – Slatina, Brno – Přerov, Brno – Břeclav a Brno – Střelice.

S uváděním dalších příkladů je možné pokračovat, ale co současně železnici **chybí**, je **možnost uskutečnění rychlého dopravního manévru**.

V této souvislosti nelze přehlédnout, že pro jednu motostřeleckou (tankovou) divizi je zapotřebí kolem 52 (54) vlaků. Pro nakládání jedné divize je zapotřebí 36 až 40 hodin, což závisí na počtu a kapacitě nakládacích stanic. Za tuto dobu by divize mohla vykonat až 3 denní pochodové výkony (denně 10 až 12 hodin) a překonat vzdálenost 600 až 900 km.

Z uvedeného mohu vyvodit, že v našich podmínkách by mohla být přeprava vojsk po železnici ve většině případů značně omezená, či dokonce vyloučená. Takový názor je také ovlivněn skutečností, že při obnově trati s použitím průmyslových metod práce a při včasné zabezpečení potřebných dílů se počítá s tempem oprav, které nepřesahuje 40 až 50 km za 24 hodiny a při opravě mostů 120 až 150 m za 24 hodiny.



Chci zdůraznit, že jsem se zaměřil na podstatné zásady, které autorův článek rozšiřuji a také dávají podnět k diskusi.

Plukovník doc. ing. Zdeněk Hron, CSc.