

Z histórie orgánov vojenskej dopravy.

1. Do roku 1945

Orgány vojenskej dopravy pri budovaní a vo vlastnej pracovnej činnosti vychádzali do roku 1945 zo skúseností a možno aj tradícií tzv. „vojensko-železničnej služby“ v čs.ozbrojených silách od ich vzniku. Je to pochopiteľné, pretože čs.ozbrojená moc po roku 1918, práve tak ako celá spoločnosť, zo zásadných dôvodov odmietala preberať akékoľvek skúsenosti od bývalej rakúsko-uhorskej štátnej mašinérie. Svoju ozbrojenú moc bývalá 1.ČSR budovala podľa iných vzorov ako napr. podľa smerníc „Dohody“ najmä podľa francúzskeho vzoru, preto aj organizačná štruktúra a poslanie vtedajších orgánov vojenskej dopravy nieslo pečať tejto línie výstavby.

Vlastné budovanie ozbrojených síl 1.ČSR bolo narušené v r. 1918/1919 zapojením ČSR do boja proti Maďarskej republike rád a taktiež proti Slovenskej republike rád. Táto skutočnosť sa odrazila aj vo výstavbe orgánov vojenskej dopravy na území Slovenska, kde uvedené boje mali svoju základňu i vlastný bojový priestor.

Prvé orgány vojenskej dopravy sa objavujú na Východnom Slovensku začiatkom roku 1919, kedy „Československé vojsko“ vedie ozbrojenú intervenciu proti Slovenskej republike rád a v zapätí proti Maďarskej republike rád v priestore PREŠOV-MICHALOVCE-SÁTORALJAUJHELY a smer MISKOLC.

Intervenčné boje „Čsl.vojska“ vyžadovali prísun nových útvarov ako aj materiálu rôzneho druhu. Prísun zo západnej časti ČSR bol organizovaný hlavne po železnici (98%) nakoľko motorizácia ešte nebola ani vo výhľade.

Po stránke organizačnej a železnično-prevádzkovej riadili železnicu orgány vojenskej dopravy na čele ktorých stálo na Východnom Slovensku „ŽELEZNIČNÍ VELITELSTVÍ“ so sídlom v Spišskej Novej Vsi. Po postupe „čsl.vojsk“ juhovýchodným smerom bolo premiestnené do Slovenského Nového Mesta. Uvedené veliteľstvo malo podriadených niekoľko „NÁDRAŽNÍCH VELITELSTVÍ“ na Východnom Slovensku v zšt. PREŠOV, SPIŠSKÁ NOVÁ VES, KYSAK-OBÍŠOVCE a MICHALANY. Z tohto organizačného usporiadania je zrejmé, že išlo o účelovú vojnovú organizáciu voj.dopravy, ktorej úlohou bolo zaistiť nástup a všestranné zabezpečenie „čsl.vojska“.

Uvedené „ŽELEZNIČNÍ VELITELSTVÍ“ a „NÁDRAŽNÍ VELITELSTVÍ“ boli historickými predchodcami neskorších orgánov vojenskej dopravy. Pochopiteľne po konsolidácii politických a vojenských pomerov po Trianonskom mieri čs. armáda zdokonalila aj aparát orgánov vojenskej dopravy, rozšírila ich pôsobnosť aj na tvorbu koncepcie výstavby technickej základne železničnej dopravy a samozrejme mobilizačnou cestou pripravovala aj rozvinutie pre brannú pohotovosť vlastného aparátu aj železničného správneho systému.

V 1.ČSR bola vybudovaná a po celých 20 rokov trvania čsl. štátu udržiavaná sústava „ŽELEZNIČNÍCH TRAŤOVÝCH VELITEĽSTIEV“ (ŽTV), podriadených priamo odbornému veliteľovi na GŠ/MNO, ktorý bol súčasne aj veliteľom železničného vojska. ŽTV mali sídla u Riaditeľstiev dráh v PRAHE, ÚSTÍ n.L, OLOMOUCI, BRATISLAVE, KOŠICIACH a v určitom období aj v BRNE a HRADCI KRÁLOVÉ. Vedúce funkcie boli obsadzované dôstojníkmi „gšt“ a inými dôstojníkmi železničného vojska, ktorí mali za sebou niekoľkoročnú prax u vojsk. Boli to odborníci železničného vojska, ktorí mali predpoklady úspešne spolupracovať s orgánmi civilnej železničnej správy. Mali pre svoje znalosti a skúsenosti aj príslušnú autoritu u funkcionárov železničnej správy. Mali tiež konkrétnu právnu podporu k zabezpečeniu záujmov obrany štátu na železnici a to v mobilizačných plánoch, kedy podľa potreby v dobe brannej pohotovosti štátu (BPŠ) „preberali úplné riadenie“ železníc. Železničný traťový veliteľ sa vyjadroval aj k personálnemu obsadzovaniu vedúcich pracovníkov železníc.

Organizačne nebolo ŽTV veľké, tvoril ho železničný traťový veliteľ a 3-4 dôstojníci. Pôsobnosť ŽTV bola zameraná predovšetkým na zabezpečovanie vojenských preprav po železnici a úlohy operačnej prípravy štátneho územia (OPŠÚ). Pridružené odbornosti ako materiálna, finančná a iné u neho neboli.

ŽTV vytváralo aj vojnové orgány k zabezpečeniu služieb prepravovaných vojsk a to:

- k tylovému zabezpečeniu (s využitím civilných, zväčša železničných organizácií) „ŽELEZNIČNÉ STRAVOVACIE STANICE“ a „ŽELEZNIČNÉ ZDRAVOTNÍCKE STANICE“,
- k zabezpečeniu riadenia prevádzky sa vytvárali „STANIČNÉ VELITEĽSTVÁ“ (obdoba neskorších vojenských správ železničných staníc)
- k stráženiu dôležitých objektov (mosty, tunely, atď.) sa vytvárali „ŽELEZNIČNÉ STRÁŽNE ODDIELY“. Boli mobilizované pešími útvarmi v blízkosti ich vojrovej dislokácie a po zmobilizovaní odovzdávané pod velenie ŽTV.

Línia podriadenosti ŽTV a ostatných rozvinutých orgánov vojenskej železničnej služby ostala po dobu trvania predmníchovskej ČSR nezmenená. ŽTV boli podriadené 7.oddeleniu GŠ MNO. Bola to územná organizácia orgánov vojenskej dopravy neovplyvnená organizáciou Zemských vojenských veliteľstiev ani inými vojskovými štruktúrami.

2. Obdobie od roku 1945 do roku 1995.

V predchádzajúcom bode uvedená charakteristika a organizačná štruktúra orgánov vojenskej dopravy bola po roku 1945 obnovená a bola v platnosti až do roku 1951. Od roku 1951, kedy sa začala realizovať požiadavka Košického vládneho programu o budovaní čsl. ozbrojených síl

podľa vzoru Sovietskej armády, dochádzalo v Československej ľudovej armáde (ČSĽA) k rozsiahlym organizačným zmenám, ktoré mali svoj odraz aj u orgánov vojenskej dopravy. Boli zriadené VELITEĽSTVÁ 1. a 2.VOJENSKÉHO OKRUHU (V1VO, V2VO), ktoré mali už vytvorené Oddelenia vojenskej dopravy (OVD) – neskôr u Západného vojenského okruhu Správu vojenskej dopravy (SVD).

Proces prestavby ČSĽA bol uskutočňovaný postupne a na vojenskú dopravu došlo prakticky až od 1.10.1952. Vtedy vstúpili do platnosti nové tabuľky mierových počtov (TMP) a tabuľky vojnových počtov (TVP) pre výkonné orgány vojenskej dopravy. Boli zrušené ŽTV a vytvorené „SPRÁVY NÁČELNÍKA PREPRAVY VOJSK“ (SNPV) v sídlach novozriadených Správ dráh ČSD. Nešlo tu iba o zmenu názvu orgánov vojenskej dopravy ale o celkom nové poňatie úlohy a poslania SNPV v armádnom aj železničnom organizme štátu.

Kompetencie a pôsobnosť SNPV boli stanovené až omnoho neskôr, ale od SNPV sa začalo požadovať množstvo nešpecifických úloh, avšak zameraných hlavne na operatívne riadenie a zabezpečovanie vojenských železničných prevozov a transportov, ďalej priame ovplyvňovanie investičnej činnosti na železnici. Dávala sa im aj zodpovednosť za celkovú brannú prípravu aparátu a výkonných jednotiek železnice. Bola to príprava civilnej obrany (CO) a zvláštnych jednotiek.

Od roku 1953 bola k SNPV pričlenená decentralizovaná kontrola využívania vojenských prepravných dokladov, hospodárnosti a financovania vojenskej úverovej prepravy. SNPV postupne preberala materiál, výstroj a výzbroj vrátane agendy a starostlivosti o neho.

V zásade tu teda išlo o prestavbu vojenskej dopravy podľa vzoru Sovietskej armády a o unifikáciu organizačnej štruktúry vojenskej dopravy so štruktúrou, platnou v ZSSR.

Organizačná štruktúra SNPV mala 3 oddelenia:

- oddelenie vojenských prepráv (OVP)
- oddelenie technické (TO)
- oddelenie tarifnej kontroly (OTK)

a mala podriadené spravidla tri „VOJENSKÉ SPRÁVY ŽELEZNIČNÉHO ÚSEKU“ (VSŽÚ) v zložení spravidla: náčelník, starší pomocník, 2 dispečeri.

V rámci vytvárania VSŽÚ vznikla aj VSŽÚ v Čiernej n.Tisou.

Podriadenosť SNPV bola daná snahou o centralizované riadenie vojenskej dopravy. Do roku 1962 boli SNPV podriadené GŠ/MNO a potom z operačných dôvodov bola vojenská doprava ako celok začlenená do tyla.

V roku 1957 vznikla z VSŽÚ Čierna n.Tisou VOJENSKÁ SPRÁVA PREKLÁDKOVÉHO PRIESTORU ČIERNA N.TISOU (VSPP). Správa mala náčelníka, 7 dôstojníkov a 2 občianskych pracovníkov. Najsilnejšie zloženie

VSPP bolo v rokoch 1958-1963, kedy jej podliehal starší zástupca vojenskej správy (prečerpačky PHM v Čiernej n.Tisou) v zložení 2 dôstojníci a 4 občianski pracovníci a strážna rota v kasárňach BIEĽ (cca 136 vojakov). VSPP bola zrušená k 31.12.1994.

Organizačný vývoj výkonných orgánov vojenskej dopravy zaznamenal vývojový skok v roku 1959, kedy po prvýkrát v histórii došlo k zjednoteniu orgánov železničnej a cestnej dopravy. Do SNPV boli začlenené „OBLASTNÉ ODDELENIA VOJENSKEJ CESTNEJ SLUŽBY“. K definitívnemu zjednoteniu však došlo až v roku 1962, kedy bol názov aj obsahová náplň práce výkonných orgánov vojenskej dopravy upravené do zjednotenej vojenskej dopravy.

12.11.1962 Rozkazom MNO boli zrušené SNPV a vznikli „KRAJSKÉ SPRÁVY VOJENSKEJ DOPRAVY“ (KSVD). Obvody KSVD boli na železnici zosúladené s obvody Prevádzkových oddielov ČSD (PO ČSD) so sídlom v PRAHE, Č.BUDEJOVICIACH, PLZNI, ÚSTÍ N.L., HRADCI KRÁLOVÉ, BRNE, OLOMOUCI, BRATISLAVE, ZVOLENE a KOŠICIACH. Územné obvody cestnej dopravy boli upravené podľa územných celkov krajov.

Na Slovensku tak vznikol nový samostatný orgán vojenskej dopravy „KSVD BANSKÁ BYSTRICA“ spočiatku so sídlom vo Zvolene, neskôr v Banskej Bystrici.

Organizačne KSVD mala: náčelníka, zástupcu náčelníka, mobilizačného dôstojníka, tajnú a obyčajnú spisovňu, vodiča, Oddelenie vojenských prepráv – spravidla náčelník a 4 dôstojníci, Technické oddelenie – spravidla náčelník, 2 dôstojníci a 2 občianski pracovníci, Prepravne-kontrolné oddelenie – spravidla 1 dôstojník a 1 občiansky pracovník.

KSVD boli podriadené MNO/Hlavnému tylu -Správe vojenskej dopravy a centralizovane riadené na železničnej a cestnej sieti vtedajšej ČSSR. Bolo to obdobie zrýchleného rozvoja komunikačnej siete na ktorom sa orgány KSVD podieľali v súčinnosti s orgánmi štátnej správy, dopravnými a stavebnými organizáciami na krajskej úrovni. Konkrétnejšie boli rozpracovávané výhľadové investičné zámery na komunikačnej sieti, začali sa podrobnejšie plánovať opatrenia prechodu dopravného systému na vojnovú organizáciu, splánovali sa postupne predpokladané presuny všetkých druhov vojsk. V odbornej činnosti postupne u KSVD pribudla VOJENSKÁ AUTOMOBILNÁ VYŤAŽOVACIA SLUŽBA (VAVS), organizácia a výkon služby poriadkových vlakových hliadok.

Od roku 1962 sa do podriadenosti tyla pod riadenie orgánov vojenskej dopravy pripojila aj VOJENSKÁ AUTOMOBILNÁ DOPRAVA a CESTNÉ VOJSKO.

Od roku 1963 boli ku KSVD pričlenené CESTNÉ PORIADKOVÉ PRÁPORY (okrem KSVD PRAHA, Č.Budějovice, Plzeň, Ústí n.Labem).

Od 1.9.1969 sa zmenila podriadenosť a organizácia KSVD. KSVD prešli do podriadenosti Oddelenia vojenskej dopravy (OVD) – u Východného

vojenského okruhu a pod Správu vojenskej dopravy (SVD) – u Západného vojenského okruhu. Miesto OVP a TO vznikli „ODDELENIE ŽELEZNIČNEJ DOPRAVY“ (OŽD) a „ODDELENIE CESTNEJ DOPRAVY“ (OCD).

V roku 1978 už boli u všetkých KSVD (okrem KSVD Plzeň) začlenené cestné poriadkové prápory. V tom istom roku došlo k zrušeniu „Prepravne-kontrolných oddelení“ u všetkých KSVD mimo KSVD v sídlach Správy dráhy.

Od 1.1.1990 boli u KSVD posilnené organizačné prvky pre vytvorenie „cestných poriadkových práporov“ o nové funkcie – „zástupca veliteľa práporu“ a „zástupca veliteľa práporu pre výzbroj“. Do TMP bol priplánovaný vodič – vojak základnej služby.

V roku 1991 boli KSVD po zrušení krajov premenované na „SPRÁVY VOJENSKEJ DOPRAVY“ (SVD). Súčasne boli v mobilizačnom doplnení zrušené ako samostatné útvary VSŽS a Kontrolné a poriadkové stanovišťa (KPS). Miesto nich bola v TVP u SVD vytvorená „ROTA KPS“.

Od 1.1.1993 po vzniku Armády SR prešli SVD do podriadenosti „Správy vojenskej dopravy/HT/Veliteľstva logistiky“.

Od 1.1.1994 bola do TMP u KSVD priplánovaná nová funkcia „zástupca náčelníka OŽD - náčelník skupiny plánovania a zabezpečenia vojenských železničných prepráv“.

Od 1.9.1994 vznikol z Veliteľstva Armády SR „GENERÁLNY ŠTÁB ARMÁDY SR“ (GŠ ASR). Reorganizáciou pri vytvorení GŠ ASR vzniklo zo SVD „ODDELENIE VOJENSKEJ DOPRAVY“ (OVD). Správy vojenskej dopravy prešli do podriadenosti „SPRÁVY OPERAČNÉHO ZABEZPEČENIA LOGISTIKY“ (SOZ-L) GŠ ASR. Pod túto správu prešlo aj OVD, ktoré odborne usmerňovalo činnosť SVD.

K 31.12.1994 bola zrušená VSPP Čierna n.Tisou. Všetci dôstojníci prešli od 1.1.1995 na funkcie ku SVD Košice.

Od 1.1.1995 vydaním novej TMP/TVP došlo k rozšíreniu OCD o dve nové funkcie: „starší dôstojník pre organizačné veci a plánovanie“ a „starší dôstojník Skupiny operačnej prípravy a obnovy cestných komunikácií (SOPOCK). Na OŽD pribudla jedna funkcia „starší dispečer“ a jedna funkcia „odborný pracovník“ – občiansky zamestnanec.

Od 1.10.1995 boli novou TMP zrušené OŽD a OCD a vytvorené jedno oddelenie „ODDELENIE DOPRAVY“. Súčasne došlo k zníženiu počtov SVD o 3 vojakov z povolania.

Poznámka

Uvedená história bola spracovaná podľa zachovaných materiálov z osláv 25. výročia orgánov vojenskej dopravy u KSVD Košice v roku 1977. Materiály a história boli spracované a priebežne doplňované náčelníkom SNP/KSVD plk. Ladislavom Antošom a do roku 1995 náčelníkom KSVD/SVD plk. Ing. Jaroslavom Čechom.