

Podplukovník Ing. Dr. techn. Vladimír Hájek:

Lhký převážecí materiál.

V časopise „Wehr und Waffen“ z října a listopadu 1932 píše podplukovník Wabnitz o tom, že pro násilný přechod třeba mít normován kromě dosavadního pontonového materiálu nezbytně lhký převážecí materiál, se kterým v budoucnu bude vždy zahajován přechod.*)

Toto svoje tvrzení dokládá posledními přechody ve světové válce, kde bylo se zdarem použito v prvním období přechodu lehkého převážecího materiálu. Najmé uvádí jako příklad přechod 69. francouzské divise přes Aisnu ve dnech 28. až 30. srpna 1918 a přechod 74. francouzské divise v říjnu 1918, rovněž přes Aisnu. Naproti tomu, jako protidůkaz, ukazuje na nevhodné použití pontonů Němci na Marně 1918 hned v prvé fási násilného přechodu, což mělo za následek 83% ztrát všech pontonů, jichž se mělo použití správně teprve později, až by byly dobyty dělostřelecké pozorovatelné, t. j. když nepřítel nemůže prováděti souvislou účinnou palbu na místo přechodu. Z téže příčiny uvádí podplukovník Wabnitz, že selhal násilný přechod Rakušanů přes Piavu u Montella ve dnech 15.—20. června 1918, i přes další nepříznivou okolnost, t. j. že byl konán přes rozvodněnou řeku. Praví, že mezi převážením a stavbou mostu uplyne vždy delší doba, protože snažit se v dělostřelecké palbě stavět most, je více méně zbytečné. (Pokud se stavby mostu týče, liší se podplukovník Wabnitz od názoru plukovníka Baillse a švýcarského podplukovníka Vichera, jak uvedu později. Pozn. aut.)

Teprve nedostatek pontonů naučil Němce na Marně v r. 1918, jak výhodné je používati lehkých soulodí z jezdeckých mostových souprav a útokových lávek, které jim umožnily hladký ústup v noci 19. července na severní břeh Marny. Dále uvádí, že rovněž Francouzové čerpali poučení z tohoto přechodu Marny, neboť za 1½ měsíce potom, při přechodu Aisny široké 60 m, jejich 69. divise začala první den násilný přechod lehkými převážecími prostředky a teprve na druhý den, ač ještě předčasně, zasadila pontonové soupravy k stavbě mostu. Říká, že při tomto přechodu Francouzové přímo klasicky stupňovali své převážecí prostředky. Postup násilného přechodu 69. franc. divise byl tento:

1. den (28. srpna): Ráno v 8 hodin pomocí loďky přetáhli Francouzové lávku pro pěší, a nato lávku pro přechod kulometných kar. V noci z 28. na 29. začali stavět pontonový most.

2. den: Za svítání byl pontonový most rozstrílen a proto pontony byly nahrazeny kozami.

V noci z 29. na 30. se postavil zesílený válečný most.

3. den: Postavil se výpomocný most na pilotách.

Wabnitz důtklivě upozorňuje, že dnešní pontonový materiál je příliš těžký (německý ponton je nedělený, je pro 18 mužů a odpovídá tudíž přibližně našemu dvojdílnému pontonu Biragova materiálu), protože bude jej obvykle třeba nositi na veliké vzdálenosti k řece (až na 3—4 km, při motorových soupravách ještě na větší vzdálenosti) viz na př. Marna,

*) Wabnitzův článek vzhledem k jeho závažnosti otiskla „Revue du Génie“ z ledna 1933 v doslovném překladu. Jako další literatury použil jsem: stati „Emploi pour le passage des rivières par l'infanterie“ z „Revue du génie“, únor 1931, dále knihy plukovníka Baillse „De l'Emploi tactique du Génie“ a článku z „Voj. techn. zpráv“ č. 1 a 2/1933 o švýcarském návrhu na zavedení zvláštního materiálu pro převážení a repliky proti názorům podplukovníka Wabnitze. Pozn. aut.

kde byly pontony nošeny až 1800 m na řeku. (W. neuvažuje však možnost použití zvláštních podvozků (nehlučných), což pomůže snad tento problém rozřešit. Pozn. aut.) Mimoto je třeba uvážiti, že tyto těžké pontony se často nosí v obtížném terénu, po příkrém porostlém svahu a pod. a to v dělostřelecké palbě. Rovněž uvádí, že proti použití těžkých pontonů mluví i to, že ve velkém proudu a velkém větru se těžko řídí a že by pontony potřebovaly pohon propulsory, jinak že selhají; propulsory jsou však těžké, hřmotí, což je velmi nepříjemné pro provedení přechodu překvapením. Použitím příliš těžkých pontonů vzatých Italům ztroskotal na př. přechod 121. pluku přes Tagliamento u Codroipo v noci z 31. října na 1. listopadu 1917.

Proto vyslovuje Wabnitz závěr, že moderní válečnou mostovou soupravu třeba při násilném přechodu nechat stranou (myslí ponechat ji na pozdější fási, pozn. aut.) a doplniti ji, t. j. nahraditi ji jiným lehkým převážecím a mostovým materiálem, který nazývá „přechodovým materiálem“ nebo „lehké mostové soupravy“.

Jako materiál lehkých mostových souprav navrhuje:

1. Dřevěné loďky o únosnosti 2,5 t, nepřilíš těžké, které by si ženisté mohli případně v poli sami vyhotoviti, aby doplnili nebo rozmnožili normovaný stav loďek.
2. Kozy, jež by bylo lze snadno osaditi do hloubky vody až 3,50 m.*)
3. Materiál pro stavbu soulodí a mostů o únosnosti 4 tun.
4. Plováky kapkové a prkna pro útokové lávky. Prken třeba bráti s sebou mnoho, protože se z nich, i bez podpor, dá vyrobiti řada dobrých fošnových lávek.

Jako vzor dřevěných loďek, které lze v poli snadno vyrobiti, upozorňuje na pokusy provedené 6. franc. žen. plukem v Besançon při přechodu přes řeku Doubs (viz Revue du Génie, únor 1931). Tam byly použity dřevěné loďky, vyrobené ženisty, dlouhé 5,25 m, hluboké 0,40 m, uprostřed s největší šířkou 1,04, se žebry z U železa 40/20 m/m. Byly vyztuženy úvaznou latí pro upevnění mostovky. Celková váha činila 200 až 250 kg. Tyto loďky velice se osvědčily i v proudu větším než 1,80 m, kde nelze již použití plováků Habertových a vešlo se do nich polodružstvo (6 mužů s výzbrojí) a dva veslaři (zákopníci nebo ženisté). Na dvou sprážených loďkách bylo převezeno celé družstvo (12 mužů). Loďka se vyrobila za 44 hodin (38 hod. tesaře a 6 hod. kováře). Za 70 hodin vyrobily 3 pracovní družstva po 25 mužích 35 loďek.

Z těchto loďek se dají postaviti lehké lávky pro pěchotu (loďky na 5 m od sebe, upevněné na laně napnutém přes řeku), nebo zesílené lávky, vsunutím ještě jedné loďky do pole pro přechod kulometných kar.

Tyto loďky se vozí po čtyřech na zvláštním mostovém voze (úhrnná váha vozu s nákladem 1500 kg). Každá žen. rota by mohla míti takové vozy dva. Tím by bylo v divisi 24 loďek, což by stačilo pro stavbu 50 až 60 m lávky a pro násilný přechod pěchoty a kulometných kar. Jako zásada pro tyto loďky platí:

1. že každá loďka má uvéstí polodružstvo a 2 veslaře,

*) Plukovník Baills žádá hledati typ kozy, postačující do hloubek 4 až 5 m, což jest zvlášť těžká podmínka. Pozn. aut.

2. že způsob konstrukce loďky musí býti tak jednoduchý, aby divise byla s to vyrobiti 100 loďek za 10 dní, což je doba, která se nezbytně potřebuje k přípravě násilného přechodu, hlavně pro přísun střeliva.

Lehký mostový materiál. Plk. Baills navrhuje (jak ostatně jsem popsal již ve Voj. Rozhl. č. 6, 1932, viz můj článek „O válečných mostových soupravách vyšších jednotek ve Francii“), že pro divisi by bylo vhodné zavést 60 m kozového mostu a 250 m materiálu pro útokové lávky, pro což by bylo zapotřebí 9 aut 3tunových. Předpokládáme-li, že mostový trén nemá míti více než 30 aut, zbylo by ještě 21 aut pro navrhovaný lehký převážecí materiál.

Plováky. Pplk. Wabnitz lituje, že Němci ve světové válce neměli vhodných plováků, jako měli na př. ve světové válce a mají dodnes Rusové (plovák Poljanski) a Francouzové (plovák Habert). Uvádí sice, že plováků lze použiti jen do proudu 1'20 m za vt. (Francouzové počítají až do 1'80 m/vt.), za to však že jich lze použiti pro konstrukce lávek do velikých délek. Na př. Rusové jich použili podle Vojna i technika č. 1/1928 přes mořskou úžinu, hlubokou 1 m a širokou 850 m).

Jako nejvýhodnější považuje lávku s podporami z plováků kapokových, jež učinily Němcům výborné služby při přechodu přes Ailette v květnu 1918 (tudíž přece jen Němci měli ve světové válce plováky, pozn. aut.) a jež navrhuje plk. Baills, aby byly zavedeny pro každý prapor, a to vždy auto 3t vezoucí 100 m této lávky (viz můj článek ve Voj. Rozhl. č. 6/1932).

Z á v ě r: S výroky pplk. Wabnitze lze v zásadě souhlasiti, neboť opírají se o válečné zkušenosti na Marně a Aisně v r. 1918. Ničivý účinek palby dělostřelecké a letecké v první fázi násilného přechodu v boji o dělostřelecké pozorovatelný odsunují podle Wabnitze použití pontonové soupravy až do doby pozdější, když se byl dříve zahájil přechod pomocí lehkého převážecího a mostového materiálu. Souhlasí s francouzským autorem plk. Baillsem pokud se týká použití a vystrojení divisi normovanými útokovými kapovými látkami na autech a žádá zavedení lehkých 4tunových mostových souprav (v nichž mají převládati kozy) na autech. Nesouhlasí však s tímž autorem, který tvrdí, že pro přechod na široké frontě nebo i pro malou jednotku přes velkou řeku (viz „Emploi du Génie“) třeba použití pontonů, neboť podle Wabnitze Němci na Marně na velmi rozsáhlé frontě nepoužili s počátku materiálu svých lehkých jezdeckých mostových souprav a útokových lávek jen proto, že se příliš spolehli na pontonové mosty, jež však zklamaly!

Názory pplk. Wabnitze třeba dobře uvážiti, neboť i ve švýcařích ději se pokusy zříditi zvláštní mostový materiál pro převážení (zkouší zvláštní člun pro převážení), viz článek pplk. Vischera v Schweizerische Monatsschrift v čís. 1 a 2/44, o čemž podává zprávu plk. gšt. ing. Gödöley ve Voj. techn. zprávách čís. 2/1933, jež současně replikují s výroky pplk. Wabnitze pokud se týče prospěšnosti loďek a kozových pontonů a obhajují pontonové soupravy.

Při řešení tohoto spletného boje proti těžkým pontonům (navrhují se pro převážení buď loďky, nebo kozy, nebo lehké pontony, nebo čluny), zůstává tu stále ještě problém nadhozený plukovníkem Baillsem (viz můj článek ve Voj. Rozhledech č. 2/1933) a podepíraný i švýcarským podplukovníkem Vischerem, že zásada dnešních předpisů, „že se nesmí stavěti most dřív, až když nepřítel nemůže zasáhnouti přímo pozorovanou dělo-

střelečkou palbou místo přechodu“ se nedá dnes již udržet. S názorem pplk. Wabnitz a Vischera, že nutno zvlášť řešiti materiál pro převážení, protože převážení za násilného přechodu v budoucnu bude trvati mnohem déle, než při dřívějších přechodech, a že pro toto převážení dnešní pontony, jak jsou zavedeny v různých armádách, vesměs nevyhovují, jelikož jsou pro nošení příliš těžké, možno souhlasiti.

Jedno řešení tohoto složitého problému vidím ve vyřešení vhodného mostového materiálu pro jezdecko, kterýžto materiál může dobře vyhovovati i pěchotě pro 1. údobí násilného přechodu, t. j. pro převážení.*)

Podplukovník gšt. Ladislav T o m s a :

Ničení železnic Němci r. 1914.**)

(Dokončení.)

III.

Ničení železnic při ústupu 9. německé armády v Ruském Polsku v říjnu 1914.

Po bitvě u Tannenbergu a u Mazurských jezer započala nově utvořená 9. německá armáda 29. září 1914 postup z prostoru Kreuzburg—Katovice na Ivangorod a pak i na Varšavu.

Prostor prováděného postupu 9. německé armády byl velmi chudý na komunikace, a to jak na železnice, tak i na silnice. Důležité pro německý postup byly hlavně dvě dvoukolejné trati:

1. Katovice—Kielce—Radom—Ivangorod — ruského rozchodu, t. j. 1'524 m;
2. Katovice—Czestochova—Varšava, s normálním rozchodem, t. j. 1'435 m;

kromě toho byla dvě příčná spojení, a to dvě jednokolejné trati ruského rozchodu:

Kalisch—Sjerads—Lodž—Tomaszow—Bsin a Czestochova—Kielce.

Rusové při svém ústupu porušili tuto železniční síť jen nepatrně. Kromě porušení signálních a telefonních zařízení zničili jen dva větší objekty, a to tunel u Mjehova na trati Katovice—Ivangorod a most přes řeku Vartu u Sjeradse na trati Kalisch—Lodž.

Tunel u Mjehova byl zničen u obou vchodů v délce asi 50 m. Němcům se však podařilo uvolniti tento tunel pro jednokolejnou dopravu již za 3 dny. O obnovení mostu u Sjeradse pro rozsáhlé a důkladné zničení nebylo vůbec uvažováno.

Obnovování obsazených železnic pokračovalo poměrně rychle, takže mohla býti doprava znovu započata do 13. října na trati k Varšavě až po

*) Rovněž „Voj. techn. zprávy“ č. 1/1933 v redakčním dodatku o švýcarském návrhu na zavedení zvláštního materiálu pro převážení uvádějí, že lehké pontonové soupravy jsou nesporně velmi cenné pro násilný přechod, ovšem pokud se dá těchto člunů využití i pro stavbu mostu. Pozn. aut.

**) V předešlé části článku podplukovníka gšt. Tomsy na str. 608 třeba škrtnouti pod hlavním nadpisem slovo „Pokračování“. Na náčrtech 1 a 2 nápisy třeba zaměnit. Pozn. red.