

Z cizích revuí.

MILITÄR-WOCHENBLATT, roč. 121, čís. 35 z 12. března 1937.

Záatarasy.

I. Všeobecně. Podpora boje záatarasy je již dlouho známa. Nový je jen způsob zasazování ženijních jednotek k samostatným úkolům, které mají plnit, především za použití záatarasů. Rozkaz všeobecně zní: „ženijní prapor X provede zatarasení čáry A—B.“ Tímto rozkazem ponechává velitel ženistovi rozhodnutí, jak tento úkol splnit, t. j. ženista se může rozhodnout podle situace vlastní i nepřátelské a terénu pro zajištění, zdržování nepřítele nebo pro obranu. Jako použití zbraní pěchoty je různé podle různých druhů boje, pro které jich má být použito (zajištění, ústupový boj, obrana, ústup atd.), rovněž tak různé je použití záatarasů. Ale právě tak, jako vyšší velitel neponechává veliteli pěší jednotky úplnou vůli co do splnění bojového úkolu, nemůže ji ponechat ani veliteli ženijní jednotky. Podle toho musí být citovaný rozkaz doplněn.

II. Hodnota záatarasů. Záatarasy silnic a cest působí rušivě jen na povozy, odkázané na silnice. Pěšák, jezdec, terénní vozidlo se záatarasům vyhne, což ovšem znamená, zvláště je-li překážka hluboká a objízďka proto velká, značné zpoždění. Záatarasy v místech, které nelze obejít (les, mosty, soutěsky), vyžadují buď velké zajižďky nebo odstranění záatarasů, což je rovněž velká ztráta času a zpoždění jednotek.

Záatarasy lze provádět proti všem zbraním. Ježto však vyžadují velkých nákladů, co se týče času, sil i materiálu, kladou se jen tam, kde jejich položení je pro boj výhodné. Položením paleb před záatarasy zvyšujeme jejich hodnotu.

III. Působení záatarasů v různých údobích boje. Zajištění může být podporováno zatarasením silnic a cest nebo bude samostatně prováděno ženisty. Cesty a silnice musí být zataraseny bez mezer v celé šíři zajišťovací čáry.

Pochod nepřátelských sil, hlavně motorisovaných, dá se zpozdit, zatarasí-li ženisté silnice a cesty ve větší hloubce. Stupeň zpoždění je úměrný hloubce záatarasů.

Záatarasy, určené k podpoře ústupového boje, nesmějí být blíže k ústupovému postavení, než je místo, kam má nepřítel dojít před započatím odpoutání. Drátěné překážky, jako neúčinné, nutno v tomto případě vyloučit. Podle toho, jde-li o odpoutání nebo spíše o boj, položí se záatarasy více do předpolí nebo blíže k zadržovacímu postavení.

K obraně mají záatarasy (záatarasy proti ÚV., drátěné překážky) velkou důležitost. Podle terénu a předvídaného vedení boje zřídí se záatarasy buď dále k nepříteli nebo přímo před hlavním obranným postavením.

Za ústupu platí totéž jako při zpoždování nepřátelského postupu. Provedením záatarasů ve větším měřítku možno nepřítele klamat o početnosti vlastních sil.

IV. Záatarasy z min. Záatarasy jsou dvojsečnou zbraní, neboť mohou při změněné taktické situaci nepříznivě působit proti vlastním vojskům. Nejnevýhodnější jsou v tomto smyslu minová pole, a to jak po stránce taktické, tak i morální. Taktická stránka dá se paralyzovat, zná-li velitel přesné umístění minových polí, morální stránka dá se těžko posoudit, zvláště když vlastní jednotky průchodem vlastními minovými poli utrpěly ztráty. Jednotky budou pak velmi neřady útočit terénem, v kterém vlastní jednotky již bojovaly.

Aby tyto závady byly co nejmenší, třeba dbát těchto ustanovení:

1. Záatarasy silnic ve větším měřítku vyžadují předchozího schválení vrchního velení.

2. Miny nesmějí být roztrženy, nýbrž musí být pokládány souvisle jako minová pole. Velitel vojskového tělesa určí přesné umístění minových polí.

3. Miny patří do ruky jedné zbraně, t. j. jen ženijnímu vojsku. Každý velitel ženijní jednotky je povinen hlásit nadřízenému velitelství přesné umístění minových polí. Armáda oznámí všem podřízeným a nově příslým jednotkám přesné jejich umístění.

Čís. 47/1937.

T.: Úvaha o polních zákopech a úkrytech proti ÚV. (Betrachtung über Schützenlöcher und Panzerdeckungslöcher.)

Na podzim 1936 bylo útvarům zbraní nařízeno vyzkoušet úkryty proti ÚV. (Panzerdeckungslöcher), které se osvědčily při výcviku v pěchotním učilišti. Jsou to malé, úzké příkopy, jejichž účelem je ochránit dva pěšáky proti účinkům tanku, který může příkop přejít, aniž oba ukryté poraní.

Jeden způsob je ten, že všechny jednotky hned za frontou, jako zálohy, dělostřelectvo, SV., mají na svých stanovištích zřítit tyto úkryty, aby měly ochranu proti proniklým tankům, zatím co zasazená pěchota se brání jako dosavad ve střeleckých zákopech.

Druhý způsob, který došel velkého rozšíření, je ten, že jak zasazená pěchota, tak ostatní jednotky používají úkrytů proti ÚV.

Hlavním požadavkem je, aby při stavbě těchto úkrytů vykopaná půda byla odvezena, takže úkryt proti ÚV. má být přímo zaříznut do terénu. Má-li však pěchota v těchto úkrytech bojovat, skýtá každý střelec dvakrát větší cíl, než v normálním střeleckém zákopu s násypem, který je podpěrou pro pušku. Další důvod proti boji pěchoty v úkrytech proti ÚV. je ten, že vyházená půda musí být odstraněna, čímž není dána možnost zřízení zdánlivých zákopů, které by přitahovaly palbu nepřátelských děl.

Pisatel je proto toho názoru, že úkryty proti ÚV. mají význam jen pro útvary za frontou, kdežto pěchota 1. sledu má bojovat v normálních střeleckých zákopech, neboť jí usnadňují boj a dávají lepší ochranu proti palbě.

Také psychologické důvody mluví pro tento způsob. Dělostřelecké přípravy, trvající někdy i několik hodin, působí tak na nervy postřelované osádky, že při vyrazení nepřátelského útoku je třeba mužstvo vytáhnout z úkrytů proti ÚV. a donucovat je k boji! Naproti tomu ve střeleckém zákopu je to velmi snadné, poddůstojník — důstojník proběhne úsek své jednotky a osádka je okamžitě na svém místě. V úkrytech proti ÚV. je tento způsob nesnadný.

Závěrem uvádí pisatel, že je třeba budovat úkryty proti ÚV. tak, aby byly způsobilé pro boj, aby měly násyp a podpěru pro pušku, t. j. aby vyházená půda nebyla odstraňována, nýbrž aby jí bylo použito jako při střeleckých zákopech. Tím se ušetří jak na silách, tak i na čase, neboť při vykopání jednoho úkrytu činí vyházená hlína asi $1\frac{1}{2}$ m³ a váží přes 20 q.

—ník.

Nadporučík Guet:

Použití dřevěných mřížových nosníků mostových ve válce.

(R. du Génie, červenec—srpen 1937.)

Otázky násilného přechodu přes vodní tok a rychlé obnovy komunikací za pronásledování nepozbyly svého významu. S hlediska technického se hledá vždy řešení racionální. Po světové válce otázka neustrnula, nýbrž její principy se vyvíjely logicky. Za války se prováděla obnova komunikací zpravidla progresivně (co do únosnosti úprav), napřed lávky, pak lehké mosty, nakonec těžké mosty. Motorisace

dnešních armád a všeobecné používání motorových vozidel různých druhů, bojových i dopravních, má velký vliv na taktickou i technickou stránku problému.

a) Aby bylo využito pohyblivosti motorisovaných bojových prostředků, je třeba předvídati rychlé úpravy k obnovení komunikací.

b) Všeobecné užití těžkých motorisovaných prvků ve spojení s útočnou pěchotou žádá budování těžkých mostů již jako konstrukcí počátečních (dříve třetí stupeň úpravy) a v čase co možná nejkratším, aby bylo umožněno rychlé a mohutné zasažení uvedených těžkých motorových bojových prvků.

c) Pohyblivost boje v budoucí válce, která bude charakterisována velkou rychlostí a velkou hloubkou, nepřipustí, aby válečný mostový materiál (mostové soupravy) byl dlouho zastaven. Otázka rychlého přechodu těžkých břemen bude asi často řešena užitím materiálu válečných mostových souprav, proto musí být vždy co nejdříve pro nové použití uvolněn.

d) Užití hromadného ničení jako obranného prostředku vyvolává otázku současného překonávání četných překážek a tudíž i zvýšeného požadavku materiálního, jež nebude možno krýt materiálem normovaným. Proto je nutno předvídat použití výpomocných prostředků, co možná rychle proveditelných, aby částečně nebo zcela nahradily nedostačující nebo chybějící materiál normovaný neb aby umožnily uvolnit použitý válečný mostový materiál.

Podle názoru autora hodí se k řešení uvedených otázek z předepsaných typů (francouzských) velmi dobře výpomocný most s dřevěnými nosníky mřížovými (nosníky Town).

Autor podává několik příkladů použití onoho typu mostu ve světové válce a v závěrečných cvičeních francouzských roku 1936.

Most přes kanál de Saint-Quentin v Tugny et Pont (srpen 1918). Délka mostu 6.50 m, šířka 3.50 m. Hlavní nosníky a příčníky byly sestaveny bez obtíží v místě vzdáleném 3 km od místa stavby mostu. Doprava na místo stavby pomocí vozů (hipo). Sestavení mostu (vysunutí) provedeno asi za tři hodiny. Most konstruován pro zatížení 10 t.

Most přes potok la Neuvillelette u Origny-Sainte-Benoite (říjen 1918).

Vystaven při násilném přechodu pro převoz těžkých břemen. Překážka 13.50 m. Délka mostu 14.50 m, šířka (vnitřní) 3.80 m. Žádaná únosnost 10 t. Hlavní nosníky zhotoveny v Régný (4 km od místa stavby, místo stavby bylo ještě obsazeno Němci) v době tří dnů (10 truhlářů). Váha jednoho nosníku 1.800 kg. Jakmile nepřítel počal ustupovat, bylo nařízeno dopravit hlavní nosníky k potoku; provedeno s pomocí zvláštních náprav a 4 koní (na jeden nosník dva koně) za 1½ hodiny. Zatím započaty na místě stavby přípravy a postavena pomocná lávka. Vlastní stavba mostu trvala 5 až 6 hodin.

Stavba mostu přes Verdon v závěrečných cvičeních v září 1936.

Most o 5 polích, délka mostu 104.50 m, délka mostového pole 16.5 m šířka (v osách hlavních nosníků) 3.44 m, výška hlavního nosníku 2.22 m. Žádaná únosnost 13 t, most počítán na 16 t. Hlavní nosníky, vážící přibližně 2000 kg, byly vysouvány (lancovány). Začátek hlavní stavby (7/9) v 8 hodin, stavba skončena v 6 hodin (8/9). Dne 8/9 v 9 hodin byl most odevzdán k provozu. Efektivní práce 40 hodin.

Podle četných pokusů lze počítat stavbu mostů z mřížových nosníků dobou 4 hodiny + 1½ hodiny pro jedno pole. Je tedy doba potřebná k stavbě mostu o jednom poli (16.50 m) 5 hodin 30 minut, k stavbě mostu o dvou polích (33 m) 7 hodin, k stavbě mostu o třech polích (49.50 m) 8 hodin 30 minut.

V závěru konstatuje autor, že s technického i vojenského hlediska použití mostů z mřížových dřevěných nosníků s rozpětím 15—18 m pro obnovu komunikací je možné a výhodné z těchto důvodů:

- a) výroba jednotlivých prvků mostu je snadná a rychlá;
- b) výroba prvků mostu se dá provést u ženijního parku vyšší jednotky;
- c) doprava elementů po cestách je celkem snadno proveditelná i na větší vzdálenosti a bez speciálních prostředků;
- d) postavení mostu z připravených elementů je rychlé a dá se provést bez zvláštních speciálních obtíží;
- e) odolnost (resistence) těchto mostů je prakticky obdobná odolnosti druhých typů dřevěných výpomocných mostů;
- f) postavený most lze dále zesilovat podle potřeby, použitím jednoduchých prostředků (podvlaky, mezilehlé podpory atd.);
- g) křehkost hlavních nosníků (fragilité) je celkem úměrná a nevyžaduje víc než normální péči o svorníky (šrouby);
- h) zranitelnost není větší než u jiných mostů;
- i) případné opravy hlavních nosníků nejsou zvlášť obtížné.

Další výhody:

j) popsáný most je prostředek známý, uvedený v předpise. Jestliže nelze stavět v překážce mnoho pevných podpor, je tento systém mostu zvlášť výhodný (v hornatém kraji);

k) je to prostředek válečný, který vyžaduje, aby potřebný materiál byl lehce po ruce za všech okolností; hlavní nosníky vyráběné seriově za frontou mohou být lehce a rychle dopravovány kamkoli na místo potřeby;

l) je to prostředek rychlý, a proto má velký význam, zejména, jde-li o přemostění běžných překážek (strží, nálevky, toků menšího významu, kanálů atd.), kde při menší šířce překážky není třeba mezilehlých podpor (v podobných případech je stavba mostu tohoto typu velmi rychlá);

m) není pouhou zbytečnou obdobou s normovanými mosty železnými (franches ponts métalliques démontables), neboť k vybudování těchto normovaných železných mostů je potřebí značné doby a pak není nikdy dostatek normovaného materiálu, aby byly jím splněny všechny požadavky;

n) není třeba zvláštního specializovaného personálu, jak dokázala světová válka i zkušenost ze závěrečných cvičení roku 1936 (most přes Verdon — 100 pracovníků, z toho 40% záložníků);

o) užití tohoto typu mostu znamená jistou úsporu materiálu, asi o 40% podle váhy proti ostatním typům výpomocných mostů a odpovídající úsporu prostředků dopravních;

p) nejvýznamnější výhodou je velmi rychlé získání těžkého mostu.

Autor soudí, že by bylo výhodno i pro mírovou dobu zredukovat počet typů mostů na ty mosty, které jsou uznávány za nejlepší, a ty cvičit. Při přechodech různých překážek půjde čím dál tím více o rychlost obnovy ušnosných komunikací.

Poznámka: O dřevěném výpomocném mostu s hlavními nosníky systému Town uvádí francouzský předpis: Dřevěné mřížové nosníky lze lehce zhotovit do rozpětí 15—30 m z běžných druhů prken. Nepříznivě působí možné brzké uvolnění konstrukce nosníků (most se rychle unaví), proto je třeba volit menší rozpětí, má-li mostu být používáno delší dobu.

FŠ.