

Ženíjní zabezpečení násilných přechodů vodních toků

Major Jaroslav Hýsek

Vodní překážky jsou z hlediska dodržení tempa operace spolu se hlubokými pásmy zátarasů všeho druhu největší překážkou pro útočící vojska.

Vysoké tempo útoku vyžaduje překonávat vodní překážky z chodu a na široké frontě. K tomu směřuje nejen vývoj přepravních prostředků jako bojové techniky ženijního vojska, ale vůbec celková snaha po zuboživelnění bojových a dopravních prostředků všech druhů vojsk. Vidíme to např. na zaváděných plovoucích obrněných transportérech do naší armády, na zvyšujících se možnostech hlubokého brodění tanků apod. Sebelepší a dokonalejší bojová technika však sama nevyřeší složité úkoly, spojené s přechodem vodních překážek. Významnou úlohu zde budou mít ženijní štáby a velitelé, kteří musí organizovat v součinnosti s ostatními druhy vojsk nejvýhodnější způsoby násilných přechodů podle konkrétních podmínek svých vojsk i materiálního zabezpečení.

Ženíjní průzkum

Jedním z důležitých činitelů pro správné rozhodnutí velitelů i ženijních náčelníků při zabezpečování násilných přechodů je dokonalý ženijní průzkum. Ženíjní náčelník armády má v současné době k dispozici ženijní průzkumnou rotu o 3 čtách. Jsou-li její příslušníci vycvičeni v seskoku padákem, můžeme z této rotu postavit celkem 9 průzkumných skupin. Z těchto 9 PzS je reálné plánovat část (2–3 PzS) pro průzkum vodních překážek — zbytek bude použit pro ostatní ženijní průzkumné úkoly. Tyto PzS budeme řídit přímo z odloučeného pracoviště při štábu armády rádiem. PzS vyšleme do hloubky nepřátelské sestavy s dostatečným časovým předstihem podle konkrétní situace tak, abychom zprávy průzkumu mohli využít pro organizaci přechodů přes vodní toky (minimálně 2 dny před příchodem svazků prvního sledu armády k vodní překážce). PzS budeme zpravidla vysílat na největší

vodní překážku a do předem vyhodnocených prostorů, výhodných pro zřizování armádních nebo divizních přepravišť. Největší problém v současné době je zabezpečit spojení s tímto průzkumem. Činnost PzS musíme přesně zplánovat a řídit zvláště tehdy, bude-li do prostoru činnosti PzS vysazován v pozdější době při úspěchu operace taktický nebo operační výsadek, na jehož podporu chceme použít atomové údery. Za takové situace je nutno přesunout PzS zavčas do bezpečného prostoru, aby nebyly zničeny vlastními údery.

Ženíjní průzkumné skupiny mohou sehrát významnou úlohu nejen při zjišťování vhodných prostorů pro násilný přechod vodních překážek, ale též při zachvacování mostů a zejména při znemožňování nepříteli ničit tyto mosty v rozhodující chvíli při přiblížení se našich vojsk.

Přeprava po dobytých mostech

Při organizaci operací s přechodem vodních toků klademe správně velký důraz na opatření, která mají zabezpečit dobytí stávajících mostů v hloubce nepřátelské sestavy, zejména na širokých vodních překážkách. K dobytí důležitých mostů vysíláme taktické i operační výsadky, organizujeme odřady, složené z tankových

a ženijních jednotek a podle potřeby zesílené ostatními druhy vojsk, které mají za úkol pronikat mezerami v nepřátelské obraně a dobyt musí ženijní náčelníci navrhovat vždy při přípravě rozhodnutí velitelů, protože zmocnění se mostu a jeho udržení je jedním z hlavních činitelů, zabezpečujících rychlé tempo útoku přes vodní překážky.

Mosty, zejména přes široké vodní překážky, mají v útočné operaci své velké výhody i nevýhody. Výhody jsou v tom, že při jejich zachycení není třeba nasazovat větší ženijní síly a prostředky, kterých je jinak nezbytně třeba při zřizování jiných druhů přepravišť (pontonové, dřevěné mosty) a že přeprava jde po nich velmi rychle (v závislosti od jejich únosnosti) — v průměru rychlostí 35 až 40 km/hod., což je 4krát větší rychlost než po pontonovém mostě a zahajuje se a pokračuje bez zdržení.

Nevýhoda je v tom, že jsou nepříteli známy a že se je bude snažit zničit všemi prostředky včetně atomových zbraní. Tato nevýhoda je nakonec u všech mostů jen s tím rozdílem, že plovoucí nebo zřízené

nížkovodní mosty musí nepřítel nejprve přesně zjistit. Na komunikacích vedoucích k dobytým mostům musíme včas organizovat pořádkovou službu. To je však úkol vševojskový. Ženíjní jednotky zde budou použity na odstraňování nepřátelských náloží, na ochranu mostů proti plovoucím minám apod.

Při plánování ženijního zabezpečení násilného přechodu vodních překážek v útočné operaci nemůžeme spoléhat pouze na dobyté mosty. To je pouze jedna z možných a nejvýhodnějších variant. Každý velitel a ženijní náčelník však musí počítat s tím, že mosty budou do příchodu vlastních vojsk zničeny a udělat souběžná opatření k zabezpečení dalších variant násilného přechodu vodní překážky z chodu.

Způsoby překonávání vodních toků útočícími vojsky

V současné době, i když se značně zvyšují počty obojživelných prostředků pěchoty i jiných druhů vojsk, budeme násilný přechod v armádní útočné operaci provádět na přepravištích různého druhu.

a) Brodová přepraviště

Při zřizování brodových přepravišť se budeme snažit o zjištění a zabezpečení především mělkých brodů (do 30 až 40 cm), abychom mohli přepravit veškerou techniku a vozidla — popřípadě vyhledat zvláštní brody mělké pro kolová vozidla a zvlášť hluboké — pro tanky. Často se při zřizování brodových přepravišť setkáváme s nesprávnou praxí — že za brod se považuje velmi úzký úsek vodní překážky — prakticky jedna průjezdná stopa, která však v žádném případě nestačí zabezpečit rychlý a plynulý přechod PO přes vodní překážku. Vozidla se hromadí u přepraviště, stávají se vhodným cílem pro nepřátelské úderky a vlastní brod se musí často upravovat, protože bývá za velmi krátký čas nesjízdný zejména od pásových vozidel. V zásadě zajišťujeme jedno brodové přepraviště pro jeden prapor (motostřelecký nebo tankový) v šíři 200 až 300 m tak, aby se na něm dala měnit vlastní průjezdná stopa po narušení dna průjezdy více vozidel. Výhodné je zabezpečit pro každé brodové přepraviště další přepraviště záložní, na které je možné převést přepravu v případě zničení brodu nebo jeho nesjízdnosti. Jednotlivá brodová přepraviště představených odřadů budeme umísťovat podle

možností od sebe nejméně 3 km, aby jedním úderem nepřátelských atomových zbraní nebyla ničena vojska na 2 brodech. Při zřizování brodových přepravišť vždy počítáme s možností zatarasení brodů nepřátelskými minami a proto každý brod i s přístupy a odjezdy musíme dokonale prověřit a vytyčit. Nesmíme podceňovat též regulační pořádkovou záchrannou a vyprošťovací službu, ani bojové zabezpečení vlastního přepraviště.

Hluboké brody pro tanky hledáme a zabezpečujeme zpravidla po vyčerpání všech možností zřítidit mělký brod. Přeprava po hlubokých brodech nese s sebou řadu potíží i když v některých případech je jediným možným řešením. V každém případě budeme však, vzhledem na menší přepravní kapacitu brodů, budovat již po druhé sledy mostová přepraviště.

b) Plavidlová přepraviště

Přijde-li PO k řece, která není brodná, zahájí přepravu pěchoty na plavidlových přepravištích, zřízených z přidělených obojživelníků, výsadkových loděk s motor-vesly, anebo jiných přepravních prostředků včetně získaných na místě. Je výhodné zřizovat plavidlové přepraviště. Někdy se může na samostatném úseku přepravovat i rota. Stejně ne vždy dodržíme zásadu, aby jedním koloběhem na plavidlovém přepravišti byla současně přepravena jedna rota i když se snažíme přepravovat organické celky. Jejich počet bude záviset na počtu přepravních prostředků, které jsou k dispozici a jimiž byl PO včas

zesílen. Pokud jsou u pěchoty vlastní obojživelné transportéry, pokračuje na nich pěchota po přepravě na nepřátelském břehu v plnění úkolů. Ženíjní jednotky zde budou muset často upravovat břehy pro výjezd OT. Velká ženíjní obojživelná auta se po prvním koloběhu vrací — obvykle bez vyjždění na nepřátelský břeh — k nakládání dalšího koloběhu. Tanky, zejména prvních sledů, na nebrodných řekách se snažíme přepravit v první řadě po hlubokých brodech.

c) Přivozová přepraviště

V případě neúnosného dna a nepříznivých břehů musíme ihned po zabezpečení nepřátelského břehu zahájit zřizování přivozových přepravišť pro tanky z materiálu SMS, jímž v každém případě zesílujeme předem odřady. Zkušenost ukazuje, že ženíjní a pontonové jednotky jsou schopny postavit 40 t soulodí z SMS v normě 45 až 50 minut, 60 t soulodí za hodinu. Přivozová přepraviště zřizujeme ve výhodném terénu, aby tanky mohly rychle najíždět a vyjíždět na břeh, a tím zkracovaly jednotlivé koloběhy. Např. v jednom případě na řece Labi, ačkoliv soulodí byla postavena v normě, nevhodnou volbou místa nakládání, trvalo nakládání jednoho tanku v noci s potíženími až 40 minut!

Při zabezpečování přechodu prvních sledů armády přes úzké vodní překážky, kde se časy potřebné pro zřízení přivozových přepravišť blíží časům, potřebným pro zřízení mostového přepraviště, je výhodnější zahájit ihned stavbu pontonového mostu a tak zabezpečit i při počátečním zdržení plynulou a rychlou přepravu vojsk na nepřátelský břeh. Naopak — při širokých vodních překážkách ve většině případů je výhodnější zřizovat nejprve více přivozových přepravišť. Tuto nutnost dokazují zejména tato fakta:

— v počátečním období po zahájení násilného přechodu nebude zpravidla u jednotek prvního sledu armády okamžitě k dispozici dostatek materiálu SMS, ani sil k zřízení mostu přes širokou vodní překážku;

— zřízením několika přivozových přepravišť o více soulodích se docílí většího rozptýlení přepravních prostředků i vojsk v terénu a na řece a tak se znemožní nepříteli účinně působit na celou přepravu atomovými zbraněmi;

— při propočtu přepravy tanků tankové divize přes řeku do 200 m (1 SMS) s prou-

dem 1,5 m/vt. jeví se potřeba pro přepravu po soulodích asi 7 až 8 hodin — zatím co přeprava tanků td po mostě z SMS rychlostí 10 až 15 km/hod. trvá spolu se stavbou sice jen 5 až 6 hodin — ale první tři hodiny (počítané pro stavbu) je divize na druhém břehu při nemožnosti hlubokého brodění zcela bez tanků — zatím co při přepravě po přivozech je za 3 hodiny přepravy na nepřátelském břehu zhruba 100 tanků.

Tyto propočty jsou dělány za předpokladu, že všechna soulodí v soupravě SMS jsou vybavena vlečnými čluny (1 souprava — 12 vlečných člunů).

d) Mostová přepraviště z SMS

I když je správné a nutné zabezpečit v prvních hodinách přepravy přes širokou vodní překážku přepravu maximálního počtu tanků na nepřátelský břeh si uvědomujeme, že pro další sledy musí mít divize i armáda k dispozici mosty. Je značně problematické a dosud nevyzkoušené jak dlouho bude trvat spojení několika desítek soulodí z přivozových přepravišť, rozmístěných od sebe na 3 i více kilometrů, do jednoho mostu na široké a bystře tekoucí vodní překážce. Tímto problémem chceme se v budoucnosti zabývat a vyzkoušet ho v podobných podmínkách při taktických cvičeních na řece Dunaji. Jedním z největších problémů, který zde vzniká, je značně náročná organizace všech prací (zejména v noci) při dodržení všech bezpečnostních opatření, pomalá plavba vlečných člunů se soulodími ze vzdálenějších přivozových přepravišť proti proudu do osy mostu apod.

Provedeme-li kalkulaci mostových souprav SMS, které má armáda v sestavě 5 divizí k dispozici vidíme, že:

— každá divize má 1/3 celkem	1 2/3 SMS
— armádní ponr má	1 SMS
— armádní žb má	1 SMS

Celkem k dispozici 3 2/3 SMS

Při obvyklém zesílení armády je možno počítat s dalšími 2 spr SMS. Celkem by za tohoto předpokladu měla armáda 5 2/3 SMS.

Počítáme-li, že budou prvosledové divize armády (3 divize v 1. sledu) muset během útočné operace překonávat 2 až 3 řeky široké 60 až 80 m (na jeden most potřeba 1/3 až 2/3 SMS) a máme požadavek, aby každá divize měla 2 mosty — vi-

díme, že se v armádě jeví potřeba 6 až 9 spr SMS. Máme však i při možném počítaném zesílení (které zpravidla nebude) pouze 5 $\frac{2}{3}$ SMS. Z toho plyne závěr, že divize 1. sledu nebudou zpravidla schopny zabezpečit stavbu více než jednoho mostu z SMS a tím by se značně zpomalilo tempo útoku a operace. Proto je nezbytně nutné vynaložit všechny síly a prostředky k tomu, aby v pásmu útoku každé divize byl alespoň jeden most dobyt výsadky nebo speciálními skupinami, aby bylo využito v maximální míře brození všeho druhu a manévru přepravními prostředky z hloubky a v některých případech i podél fronty. Manévr přepravními prostředky musí být jednoduchý a uskutečnitelný. V podmínkách evropského válčiště na možném operačním směru použití armády je vzdálenost vodních toků od sebe tak malá, že použité mostové soupravy z jedné řeky bude možné využít až na třetí nebo dalších řekách, to je časově nejdříve za 2 dny. Manévr přepravními prostředky z pásma činnosti jedné divize k jiné bude méně častý, avšak možný v případě, že divize, zesílená přepravními prostředky, bude dočasně zastavena v útoku, nebo její postup oproti ostatním zpomalen. Může tomu však být i tehdy, když divize bude naopak mít značný úspěch, zmocní se dostatek chávajících přeprav a nebude potřebovat všechny přidělené přepravní prostředky, které jí pak mohou být odebírány a přiděleny jiné divizi.

Úvahy o skutečném počtu mostových souprav v soudobé vševojskové armádě napovídají, že chceme-li dodržet tempo operace, musíme použít téměř všechny přepravní prostředky, účelně je kombinovat a využívat a budeme zpravidla bez zvláštních záloh přepravních prostředků. Zejména se nám bude nedostávat záloh souprav SMS i když je třeba dovedným plánováním manévru těmito soupravami usilovat o vytvoření tak velké zálohy v armádě, aby stačila k zřízení alespoň 1 mostu na překonávané vodní překážce.

e) Nizkovodní dřevěné mosty

Jedním z možných řešení jak urychleně uvolňovat mostové soupravy z řek a organizovat jejich manévr k frontě, je nahrazování pontonových mostů nizkovodními dřevěnými mosty. Mělo by být pravidlem, aby v krátkém časovém intervalu nebo ihned současně se stavbou pontonového mostu byla v blízkosti zahájena

stavba nizkovodního dřevěného mostu. Naše vojska dosahují značné vycvičenosti a rychlosti při stavbě nizkovodních dřevěných mostů na pilotových podporách s kolejovou mostovkou. V některých případech při užších překážkách (60 až 80 m) je dokonce rychlost stavby nizkovodních dřevěných mostů stejná nebo jen o málo menší než u stejně dlouhých pontonových mostů. Podle zkušeností např. trvá stavba 60 až 80 m pontonového mostu ženijní rotě 3 hodiny a stavba nizkovodního mostu ženijní četě zesílené mechanizací od strojní roty při rychlosti 20 bm/hod. (která se dosahuje) trvá 3 až 4 hodiny. Nevýhodou nizkovodních kolejových mostů je to, že po nich jde provoz celkem pomalu — vzhledem k nejistotě řidičů při vedení vozidla po kolejovém mostě — a to asi 2krát pomaleji než po pontonových mostech. Další skutečnost, která svědčí o tom, že nizkovodní mosty nelze budovat takovou rychlostí jakou jsme uvedli výše hned u divizi prvního sledu a že tedy pontonové mosty musí být v každém případě zřizovány pro potřebu vojsk prvního sledu je skutečnost, že ani ženijní nebo pontonové útvary naší armády nejsou schopny zabezpečit svými dopravními prostředky ani žádnými jinými vozidly divize nebo armády přepravu dřevěného materiálu, nutného pro zřizování nizkovodních dřevěných mostů. Dřevěný materiál je nutno těžít z místních zdrojů v blízkosti předpokládané stavby nizkovodního mostu a to buď těžením a přípravou dřeva v lese a dřevozávodě nebo získáváním dřevěných prvků z kořistních skladů dřeva na nepřátelském území. V tomto nejpriznivějším případě, s kterým však nemůžeme vždy počítat, je nutné provádět jen minimální úpravy přímo na místě (příprava panelů, úprava pilot, dělkování apod.). Pro dopravu zhotovených dřevěných prvků z dřevozávodu nebo skladu dřeva na místo stavby nizkovodního dřevěného mostu lze s výhodou používat vozidla, uvolněná od mostových souprav. Tyto zásady byly u našich vojsk prakticky přezkoušeny na ženijně taktických cvičeních s dobrými výsledky. Přitom se ukázalo, že dřevozávod, nebo úprava dřeva v získaném skladu dřevěného materiálu nesmí být vzdálena od místa stavby více než 10 km, aby se neprodužovaly koloběhy vozidel a nevážla stavba nizkovodního dřevěného mostu.

Poměrně dlouhý čas, potřebný pro výrobu panelů, i pomalý provoz po panelových mostech nás vede k závěru, že bude

třeba více stavět a tedy i v míru cvičit vojska ve zřizování trámových mostů, ale i mostů s nosníky z dalších dostupných materiálů (kolejnice, železné nosníky, rošty).

Pro armádní prostředky a druhé sledy armády je nutné v každém případě zabezpečit přepravu přes vodní překážky po pontonových nízkovodních dřevěných mostech. Přitom je nutné dodržovat tu

zásadu, že přesunuje-li se druhosledová divize na čáru zasazení po 2 komunikacích, musí být pro ni vyhrazeno i tolik mostů na řekách, které přechází. To znamená, že přesunujeme-li např. v 2. sledu armády 2 divize, potřebuje pro ně minimálně 4 mosty na každé překonané řece a navíc jeden most pro armádní osu, po níž jdou armádní prostředky, tedy celkem 5 mostů.

Přeprava raketových útvarů

Novým úkolem ženijního zabezpečení přepravy přes vodní překážky je zabezpečení přeprav raketového dělostřelectva všech typů. Oddíly vojskových raket se přes vodní překážky budou přepravovat v sestavě svých motostřeleckých nebo tankových divizí. Armádní raketové brigády pak obvykle po oddílech mezi prvním a druhým sledem armády. Dostřel vojskových i armádních raket i jejich místo v útočné sestavě divize i armády umožňuje přepravu přes vodní překážky až tehdy, když jsou zřízeny plovoucí nebo nízkovodní dřevěné mosty. Ne vždy však bude nejvýhodnější tyto pro nás nejdůležitější a také nepřítelům nejvíce vyhledávané zbraně přepravovat po mostech. Vždyť nepřátelský průzkum má nejlepší podmínky pro zjišťování našich raketových prostředků v průběhu útočné operace právě v době, kdy tyto prostředky přecházejí přes vodní toky po mostových přepravištích. Na mostových přepravištích se totiž ať chceme nebo nechceme koncentrují vojska, která byla dříve rozptýlena do šířky i hloubky na značném prostoru a tak přitahují přepravy zákonitě pozornost nejen průzkumu, ale i nepřátel-

ských atomových úderů. Zjistí-li nepřátelský průzkum přesun našich raketových zbraní k zřízeným mostovým přepravištím je velká možnost, aby nepřítel zničil jedním úderem nejen přepraviště, ale současně přepravující se raketové útvary. Proto bude zvlášť na širokých vodních překážkách výhodné přepravovat alespoň odpalovací zařízení vojskových a armádních raket, řídicí radiolokátory apod. na přívozových přepravištích — zvlášť k tomuto účelu vyčleněných v dostatečné vzdálenosti od zřízených mostových přepravišt a s dostatečným utajením (k tomu je možno využít i zálohy přepravních prostředků pro mostové přepraviště). Při takovémto řešení otázky přeprav raketových útvarů přes vodní překážky je nutné zvážit též těžkosti, které by vznikly rozdělením raketových útvarů na několik částí. Podle známých technických parametrů vojskových a armádních raket (podvozky pro odpalovací zařízení BTR-50 a T-54) odpovídají tyto parametry rozměrové i váhové možnostem přepravy na 60 t přívozových souborů. Tyto otázky bude třeba sledovat a případně v budoucnosti i prakticky přezkoušet.

Klamné přepravy

Při organizování zřizování přeprav v armádním rozsahu nesmíme zapomínat na opatření ke klamání nepřítelů na vodních překážkách. K provádění klamných opatření při násilných přechodech vodních toků jsou v současných podmínkách při přechodech na širokých frontách zvlášť příznivé podmínky. Základním úkolem pro klamání nepřítelů je utajení jednotlivých prostorů zřizování přepravišt, zejména mostových. Toho je možné dosáhnout ženijním průzkumem pro stavbu mostových přepravišt na široké frontě, stavbou souborů v dostatečné vzdálenosti od skutečné osy mostu, zřizováním přeprav v noci apod. Nemalý význam pro klamání nepřítelů má zřizování klamných

přepravišt. Za současných rychlých temp útočné operace bude jen zřídka možné zřizovat klamná přepraviště z výpomocného předem, připraveného a vezeného materiálu u svazků prvního sledu armády (klamné mosty z latoviny a plachtoviny na plovoucích podporách) ačkoliv, ani tento způsob nelze úplně zavrhnout a budeme ho v některých případech v hloubce vlastní sestavy používat. Půjde hlavně o manévr přívozových přepravišt do záložních prostorů pro přepravu a o zřizování klamných mostových přepravišt pomocí koutových odražečů na řekách širších než 100 m. Tyto otázky nejsou zatím dostatečně u vojsk procvičovány a nejsou proto k dispozici žádné praktické zkušenosti.

Závěr

Problematika ženijního zabezpečování násilných přechodů vodních překážek je složitá a rozmanitá. Její zvládnutí a uplatňování v praxi při výcviku vojsk pomáhá k zabezpečování rychlého tempa útoku a operace.

Nejzávažnější problémy v organizování a zabezpečování násilných přechodů vodních toků jsou:

- v organizaci a řízení hloubkového ženijního průzkumu;

- v činnosti vševojskových i ženijních útvarů při dobývání stávajících mostů;

- v organizaci masových přeprav motostřeleckých útvarů na obojživelných obrněných transportérech na široké frontě;

- ve správném a účelném manévru přepravními prostředky zejména na širo-

kých vodních překážkách i v používání nízkovodních dřevěných mostů;

- ve zřizování klamných přeprav.

Nového zkoumání jak po stránce teoretické tak i praktické si vyžadují otázky zabezpečování přeprav raketových útvarů.

Je jisté, že zabezpečování vysokých temp útoku a operace si vyžádá dalšího značného úsilí všech ženijních štábů i velitelů jak při teoretickém rozpracování, tak i při praktickém přezkušování u vojsk. Zvláštního zkoumání by si zasluhovaly i otázky organizace ženijních a pontonových útvarů, zvláště divizních ženijních praporů, z hlediska jejich možností pro zřizování přeprav všech druhů, otázky perspektivního vývoje přepravních prostředků ženijního vojska i obojživelné bojové techniky všech ostatních druhů vojsk