

Podplukovník Ing. Dr. techn. Vladimír Hájek :

Kdy se má započít za násilného přechodu stavět válečný most.¹⁾

Téměř ve všech poválečných předpisech o násilných přechodech přes řeku je obsažena zásada, že se zahájení násilného přechodu a živění bitvy provádí převážením, nikoli přemostěním, až do té doby, dokud se převážecí místa nedostanou z dosahu pozorované palby polního dělostřelectva, t. j. dokud není dobyto nepřátelských dělostřeleckých pozorovatelů, z nichž je vidět na řeku.

Plk. Baills nesouhlasí s touto zásadou a praví o ní, že se dostala do francouzských a německých předpisů hlavně pro nezdařený přechod Němců přes Marnu v červenci 1918 a dovozuje naproti tomu jak s hlediska taktického, tak i technického, že tato zásada není správná a že naopak moderní bitva vyžaduje, aby se za násilného přechodu stavěl válečný most dříve, než bude dobyto nepřátelských dělostřeleckých pozorovatelů.²⁾

Aby tato předčasná stavba válečného mostu byla možná, podporuje ji takto:

1. zastíratí stavbu mostu mraky dýmu,
2. přejít co nejdříve a systematicky od používání pontonů ke kozám všude tam, kde je to možné, ježto kozový most je méně zranitelný než pontonový.
3. míti značné množství záložního mostového materiálu,
4. zejména míti vždy převahu dělostřelectva, aby se dala mostu relativní bezpečnost. Bez převahy palby na zemi i ve vzduchu násilný přechod naprosto selže.

Zajímavé jsou důvody, jež plk. Baillse vedou k této brzké stavbě válečného mostu.

Důvody taktické.

Převážením nelze dostatečně živiti bitvu na druhém břehu. Nejlepším důkazem toho jsou časové momenty z násilných přechodů ve světové válce, ukazující, že uplynulo od začátku převážení 1½ až 2 hod., než bylo převezeno takové množství jednotek a materiálu, aby se na druhém břehu mohl vyraziti k útoku.

Tak na př. při násilném přechodu přes Marnu 15. července 1918 bylo zahájeno převážení ve 3 hodiny a útok na druhém břehu začal ve 4 hod. 50 minut.

¹⁾ Tato úvaha je vyňata a účelně seskupena z článků plk. Baillse v Revue du génie 1932 „Le génie dans la bataille sur les cours d'eau“, popisující několik přechodů ve světové válce na záp. frontě v r. 1914 a r. 1918, dále rak. přechod v listopadu 1917, přechod Bulharů v Rumunsku r. 1916, rak. přechod Sávy v r. 1915. Jeho námitky proti obvyklé thésí, že se stavět most začíná až po dobytí nepřátelských dělostřeleckých pozorovatelů, se mi zdají zvlášť pozoruhodné, a proto je zvlášť uvádím. Autor.

²⁾ I náš předpis G-1-2 pamatuje na tuto okolnost a praví, „že použijeme každé příležitosti (mlha, umělé zamlžení, ochabnutí činnosti nepřátelského dělostřelectva a p.), abychom mohli stavbu provést za dne.“ Ale i tento předpis pokládá jako „častý“ případ stavbu mostu až za soumraku pro účinnou dělovou palbu, ev. rozebrání mostu za dne. Pozn. autora.

Při přechodu Piavy u Montella (šířka 250 m) v červnu 1918 předváděli Rakusané započetí převážení v 5 hod. 30 min. a započetí útoku v 7 hodin 30 minut.

Toto zdržení útoku o 2 hodiny třeba přisouditi malé vydatnosti převážení. Uvážíme-li, že se při příštích násilných přechodech bude požadovati, aby k vyrazení útoku byly převezeny i lehké tanky (chars légers de combat) a doprovodná děla pěchoty, jimiž budou pravděpodobně podle plk. Baillse děla na pásech, nastane, použije-li se opět jen k převážení, přestávka jistě větší.

Na převážení útočného vozu třeba počítati od hodiny vyrazení útoku za násilného přechodu se zřetelem na příjezd tanku k místu převážecímu, na naložení a vyložení, nejméně hodinu. Dále je třeba 30 až 45 minut, aby tanky po převezení navázaly spojení s vlastní pěchotou. Tím se dochází k celkovému zdržení 2 hodin, jak vpředu uvedeno.

Aby se tato doba zkrátila, je třeba, aby všude tam, kde stavba mostu nepotrvá déle než hodinu, započala se ihned stavba 9 t válečného mostu.

Kdyby se měla udržeti zásada dnešních předpisů, že se převáží tak dlouho, než je dobyto nepřátelských dělostřeleckých pozorovaten, lze počítati s pokrokem za první den nejvýše 6—8 km a se stavbou válečného mostu až v noci prvního dne. Tím se vzdáváme předem výhody, že učiníme první den hlubší průlom než uvedených 6—8 km, protože nelze předpokládati, že pouhým převážením, t. j. bez mostu, byli bychom s to převéztí tolik polního dělostřelectva a střeliva, abychom mohli se zdarem napadnouti nepřátelskou opevněnou posici, jež bývá asi 4 km vzadu.

Důvody technické.

Převážení je málo vydatné. Tak na př. lze přes most převéztí za hodinu 100 lehkých tanků (počítáme-li, že jsou v koloně za sebou 20 m a že jedou rychlostí 2 km za hodinu), neboli že za hodinu přejede přes most kolona dlouhá 2 km. Dá se však počítati pojízdná rychlost 3—4 km/hod.

Kdyby tedy na frontě divise byly zasazeny 2 roty lehkých tanků s 32 tanky a kdyby začaly přejížděti přes most za 20 minut po zahájení převážení pěchoty, lze s jistotou počítati, že 2 hod. po zahájení převážení prvních prvků pěchoty jsou tanky k dispozici pro útok na druhém břehu.

Naproti tomu nutno počítati, že na převážení 1 lehkého tanku nebo polního děla je potřeba jednoho soulodí z 3 jednotných pontonů.³⁾ Je-li šířka řeky 50 až 60 m, jako je ostatně většina francouzských řek, lze počítati, že lze převéztí pomocí těchto dvou soulodí, sestavených z jedné mostové soupravy, kolonu 6 lehkých tanků za jednu hodinu, t. j. 1 lehký tank za 10 minut.

Kdybychom tedy chtěli dosíci převážením téže výkonnosti, jako je přechod přes most postavený rovněž z jedné mostové soupravy (100 vozů za hod.), bylo by třeba 16 souprav ($16 \times 6 = 100$ vozů), které však divisi dodati nelze. Je tedy vydatnost přechodu přes most 16krát větší, neboli 1 most vynahradí převážení 16 mostovými soupravami.

³⁾ Plk. Baills má tu na mysli mostový materiál 1901 a 1915, jehož pontony jsou dlouhé 8.55 m. Únosnost soulodí z těchto 3 pontonů je 9 tun. Pozn. autora.

Proto také Němci při přechodu přes Marnu 15. července 1918 upustili od převážení a proponovali ihned stavbu mostů. Jejich dispozice, jež však, jak již dříve bylo řečeno, selhaly, byly:

pro divisi předvíдали 2 pontonové mosty (1 lehký, 1 těžký) a 1 výpomocný most, zahájení útoku ve 3 hod.,

stavba lehkého mostu ve 4 hod. 45 min.,⁴⁾

vyražení k útoku ve 4 hod. 50 min.,

stavba těžkého mostu v 5 hod. 25 min.,

stavba výpomocného mostu v 18 hod. 50 min.

Plk. Baills dále odvozuje, že se ani urychlením přeplavby pomocí propulsorů neodstraní nevýhody převážení. Třeba tu opět počítati s velkou zálohou pontonů (Němci uvádějí až 100% zálohu) a s časem potřebným na nakládání a vykládání.

Nevýhody stavby mostu započaté, dokud není dobyto dělostřeleckých pozorovaten majících výhled na řeku.

Říká se všeobecně, že most je příliš zranitelný a že tedy nelze jej stavět, dokud leží v pozorované dělové palbě, a že je proto nutno převážeti. Plk. Baills uvádí, že není velkého rozdílu mezi zasažitelností mostu a soulodí.

Tak na př. rozptyl 75 granátů výbušných vz. 1900 a 1905 na vzdálenost 5000 m měří 240×20 m, t. j. 4800 m². Dejme tomu, že jde o válečný most dlouhý 100 m, nebo o 3 jemu přibližně odpovídající stejně výkonná soulodí hnaná propulsory a o 1 záložní soulodí.

Plocha mostu by činila 600 m², plocha soulodí 400 m². Rozdíl není tedy veliký, uvážíme-li, že přistávací místa event. příchody k mostu nebo k převážecím místům leží stejně v nepřátelské palbě. Leží tedy jak most, tak i soulodí úplně v rozptylovém obdélníku.

Přes to Němci při přechodu přes Marnu dávali přednost mostům a jejich pionýři stále zdatně je opravovali, když měli dostatek materiálu a nespokojovali se nikterak převážením.

Závěr.

Plk. Baills dovozuje, že nezdařené stavby válečných mostů za násilného přechodu Němců přes Marnu 15. července 1918 nejsou dostatečným důkazem pro to, aby se stavba válečných mostů odkládala do té doby, až je dobyto pozorovaten nepřátelského dělostřelectva.⁵⁾ Jako pádný důvod uvádí, že převážením nelze dostatečně bitvu živit a že tím jsme předem nuceni zřít se hlubokého průlomu, neboť náš hlavní útok může se nasaditi až po první noci, kdy postavíme válečný most, t. j. když na-

⁴⁾ Podle dispozic k přechodu měly býti lehké vál. mosty ukončeny v hod. $x + 215$ min., těžké vál. mosty v hod. $x + 250$ min., výpomocné mosty v hod. $x + 220$ min. + 14 hod. Hodina x byl začátek německé děl. přípravy v 1 hod. 10 min.

⁵⁾ Plk. Baills jako další důkaz uvádí, že Němci při přechodu na Marně v r. 1918 předpokládali přechod doprovodného polního dělostřelectva po mostě, nikoli na soulodích, což zřejmo z díla „Der letzte Angriff“, Reims, 1918.

shromáždíme útočné prostředky na druhém břehu. Proto třeba začít stavět válečný most již dříve a umožnit jeho stavbu různými ochrannými prostředky a dále jeho zranitelnost omezit tím, že by se měl stavět co možná kozový most. Tento typ kozového mostu by se měl vykonstruovat z lehkého kovového materiálu (na př. z duraluminia), podobně jako je most argentinský, a měl by být upotřebitelný až do hloubky 4 m. Zde by se nemělo šetřit, neboť ostatní zbraně nehledí nikterak na láci, jde-li o nutný program zdokonalení výzbroje.

S názorem plk. Baillse, že si taktická situace při násilném přechodu vyžádá stavbu mostu dříve, než jsou dobyty nepřátelské dělostřelecké pozorovatelné mající přímý výhled na řeku, lze souhlasit, a proto třeba hledat prostředky, jimiž by se nahradil pontonový most, jenž je velmi zranitelný a proto tuto předčasnou stavbu nedovoluje. Že nepřátelské dělové palbě dobře vzdoruje most kozový, tvrdil již Birago, nehledě ani k tomu, že kozový most má při stejném rozpětí mnohem větší únosnost nežli most pontonový.⁶⁾ Třeba jen najít takovou lehkou konstrukci, jež by se hodila do hloubek až 4,0 m, a bylo by záhodno seznámit se blíže s podobným mostem argentinským.

K těmto názorům plk. Baillse bych toliko namítal:

Máme-li se rozhodnout mezi stavbou válečného mostu a převážením, je tu především rozhodující šířka řeky. Vzhledem k velké ztrátě času, která vznikne nakládáním a vykládáním ze soulodí, je do středních šířek, t. j. asi 50—60 m, snad i do 100 m, stavba těžkého válečného mostu velmi výhodná, neboť trvá poměrně krátce. Pro velké řeky, pro něž potřebujeme k stavbě těžkého válečného mostu únosnosti 9 t, jaký má plk. Baills na mysli, velkého počtu souprav, bude však převážení výhodnější, neboť ze stejného počtu mostových souprav dá se sestavit značný počet soulodí, jejichž výkonnost, hlavně budou-li hnány propulsory, přiblíží se vzhledem k tomu, že převážení je bezpečnější v dělové palbě, značné výkonnosti mostu. Toto převážení na velkých řekách, prováděné hlavně pomocí propulsorů, bude tu výhodnější než stavba těžkého válečného mostu i proto, že opravy dlouhého mostu působením nepřátelské dělové palby budou vyžadovati velmi mnoho záložního mostového materiálu.

Naprosto však nutno souhlasit s plk. Baillsem v tom, že by se měl hledat účelný typ kozového mostu, a to z lehkého kovového materiálu, neboť není důvodu, proč by se právě v ženii mělo šetřit a používat jen železa a dřeva, když jiné zbraně používají na svou výzbroj nejmodernějších prostředků a materiálů.

⁶⁾ Na př. náš lehký válečný most 5trámcový, je-li na pontonech, unese 25 tun, je-li na kozách, 7 tun.