

Boj o vodní toky.

Při studiu různých pojednání a úvah uveřejněných v našich vojenských odborných časopisech o boji o vodní toky jsem zjistil, že názory o tomto druhu boje nejsou ustálené a vyjasněné.

Domníval jsem se, že různost názorů vznikla neporozuměním anebo nepochopením ustanovení předpisu G-I-2 „Boj o vodní toky“.

Při studiu tohoto předpisu jsem však zjistil, že on je příčinou rozporu, protože je sestaven hlavně na technických požadavcích ženijního vojska, bez náležitého zřetele na požadavky pěchoty.

Předpis G-I-2 rozlišuje podle bojové situace přechod:

a) daleko od nepřítele,

b) v dotyku s nepřítelem, a to:

bude-li vodní tok bráněn silným anebo k obraně dobře připraveným nepřítelem;

bude-li vodní tok bráněn slabým nepřítelem, za vlastního ústupu.

Přechodem daleko od nepřítele nechci se zabývat, protože jej považuji za otázku čistě technickou. Mé úvahy se týkají přechodu přes vodní tok, bráněný silným nepřítelem (násilný přechod), protože se získané poznatky a názory dají tím lépe přizpůsobit boji o vodní toky, bráněné slabým nepřítelem.

K lepšímu porozumění předdesílám způsob technického provedení přechodu, jaký navrhuje předpis G-I-2 a jak se u pěchoty a u ženijního vojska skutečně nacvičuje a při cvičeních provádí.

Podle předp. G-I-2, čl. 19—30 vypadá technické provedení násilného přechodu v zásadě takto:

Technický materiál určený k přepravě se připraví co nejbližší a včas k místům přechodu. Mostové soupravy dojedou tak daleko k vodnímu toku, jak taktická situace, možnost utajení (neprozrazení hlukem) a stav komunikací dovolí. Tam se skrytě umístí pro další přísun, upraví se mostové vozy pro nehučnou jízdu ovinutím kol hadry, pokrytím příjezdních cest trávou a p. Zajede se s nimi na místa vyčkávací, to je místa poměrně blízko vodního toku, skýtající spolehlivý skryt a co možná kryt. Ve vyčkávacích místech se materiál složí. Z vyčkávacích míst dopraví materiál nosiči do pohotovostních míst, která jsou co nejbližší vodního toku. V pohotovostních místech se sestaví dvoudílné pontony a upraví se k nesení nosnými rámy. Útokové lávky se připraví ve vyčkávacích místech, buď celé nebo aspoň díly. Celé lávky nebo připravené díly se donesou zpravidla v noci, kdy se má zahájit přechod, na pohotovostní místa a tam se přípravy dokončí. Taktické přípravy se týkají zaujetí přípravy na přechod, skrytého přiblížení vojsk k místům přechodu a zajištění ochrany přechodu. Jednotky určené k přechodu postoupí zprvu do vyčkávacích míst, zpravidla vzdálených 2—4 km od vodního toku. Odtud jest jejich pohyb řízen regulačními důstojníky na pohotovostní místa, blízko jednotlivých míst přechodu. Pěchota se připraví ve vyčkávacích místech ve směru k místům přechodu v takové sestavě, v jaké útočí po přechodu. V pohotovostních místech se rozdělí převozný sled ve skupinky podle nosnosti plavidel. Z pohotovostních míst jsou skupiny vedeny orgány ženijního vojska k jednotlivým plavidlům (útokovým lávkám). Přechod se zahájí na všech místech přechodu současně, a to v hodinu jednotně stanovenou, aby bylo využito překvapení a bylo dosaženo odlehlého břehu na široké frontě. V stanovenou hodinu, normálně po dělostřelecké přípravě, vyrazí ženijní vojsko s převážecími plavidly (útokovými lávkami). Z pohotovostních míst je donese k vodě, spustí je na vodu a obsadí. Hned za plavidly jdou převozní skupinky pěchoty. Každá převozní skupinka nastoupí neprodleně do svého plavidla, a to ihned odpluje, nečeka na ostatní. Při použití útokových lávek pěchota následuje za ženisty nesoucími lávky a přechází hned, jakmile je lávka přes vodu vysunuta a upevněna. Zpravidla zahájením přechodu (vyražením z pohotovostních míst — odplutím) soustředí jednotky, mající za úkol chránit přechod, palbu na odlehlý břeh, využívající vhodné bočné palby. Po přistání opustí pěchota neprodleně plavidla a přejde ihned ke zteči pobřežních odporů. Pěchota po dobytí odporů, ovládajících přímo místa přechodu, pokračuje v útoku, aby postupně a rychle dosáhla užšího předmostí.

Jak je z tohoto stručného přehledu násilného přechodu vidět, je vybudován hlavně na použití pontonů a útokových lávek. To dokazuje také článek 81, který praví, že se převážení provádí pomocí pontonů, mostových souprav, místních plavidel a plavidel mostního praporu (pontony mostových souprav jsou uvedeny na prvním místě). Dále praví, že pontony mostových souprav jsou pro první přechod v dotyku s nepřítelem nejvýhodnějšími a nejrychleji upotřebitelnými plavidly k převážení. O útokových lávkách je v tomto článku zdůrazněno, že jsou před nepřítelem zároveň s převážením plavidly výhodným prostředkem k přechodu pěchoty.

Než přejdu k vylíčení svého stanoviska, chci popsat napřed činnost obránce vodního toku. Nepřítel v úloze obránce učiní nejméně ona opatření, které předepisují předpis G-I-2 a G-V, jsme-li v obraně.

Podle těchto předpisů je povinností obránce učinit veškerá opatření, aby útočníkovi byl zamezen přechod a byly znesnadněny jeho přípravy a soustředění prostředků, důkladným průzkumem zjistit možná místa přechodů, umístění pozorovatelů a palebných prostředků. Dále utvořit mohutnou, souvislou a hlubokou palebnou přehradu, kombinováním palby pěchoty, dělostřelectva a letectva.

Z toho je vidět, že snahou nepřítele bude, zjistit vhodná místa k přechodu útočníka a tam umístit nejmohutnější palebnou přehradu.

Je tedy zřejmo, že budeme musit vždy počítat s palebnou přehradou nepřítele, a to i s velmi mohutnou a souvislou při dnešním množství palebných prostředků.

A nyní si představme násilný přechod provedený podle zásad předpisu G-I-2 při použití dvoudílných pontonů mostových souprav jako přepravního prostředku.

Dvoudílný ponton Biragovy mostové soupravy je 7'75 m dlouhý, 1'90 m široký a 605 kg těžký. Na jeho dopravu je potřeba 20 mužů. Připadá tedy na muže 30 kg, předpokládáme-li, že nesou všichni stejně. Přisun z vyčkávacích míst do míst pohotovostních se děje normálně v noci, často v nepříznivém a porostlém terénu a za nepříznivých okolností pomocí nosičů. Ponton je z ocelového plechu, proto i menší nárazy neb údery dělají hřmot; ten vzniká i při sebeopatrnější dopravě pnutím materiálu. Pohotovostní místa jsou co nejbližší břehu. To znamená, že bude často potřeba dopravit pontony až na vzdálenost 50—100 m před nepřítelem. Domnívám se proto, že se i při sebe větší ukázněnosti a opatrnosti nosičů může při tak velkém počtu plavidel určených k dopravě stát, že náhodně způsobený hluk přípravy prozradí.

Dopravené pontony se rozmísťují v pohotovostních místech nablízku břehu tak, že na pontony jedné mostové soupravy (celkem osm dvoudílných pontonů) připadá asi 250 m délky vodního toku.

Toto rozmístění plavidel a mužstva v pohotovostních místech je dosti obtížné, a proto také je to akce snadno prozraditelná.

Vzdálenost mezi pontony v pohotovostních místech jest asi 30 m. Kolem pontonu je rozmístěno mužstvo, určené k spuštění pontonu na vodu a k veslování, to je 20 mužů a 4 muži jako nosiči kluzných trámů. Toto mužstvo musí být umístěno co možná pohromadě, protože velitel nemá času při vyrazení je sháněti. Nedaleko pontonu jest ještě rozmístěna převozná skupinka pěchoty, určená pro první přechod, celkem 20 mužů. To znamená, že se na břehu v pásmu 250 m dlouhém, asi 10 až 20 m širokém rozmísťuje 352 osob, nepočítajíc v to jednotky určené k ochraně přecházejících jednotek. Soustředění tak velkého počtu osob na prostoru poměrně malém vyžaduje též neobyčejné opatrnosti, aby nebylo prozrazeno. Účinek nepřátelské palby při tak hustém obsazení břehu při prozrazení si může každý lehce představit.

Nejkritičtější a nejnebezpečnější chvíli vidím však v okamžiku vyrazení, je-li provedeno podle nařízení předpisu G-I-2. Ponton 605 kg těžký se musí spustit na vodu, obsadit 5 veslaři a 20 muži pěchoty, určenými k prvnímu převození. Proto je mužstvo v pontonu přímo napěchováno.

Takto plně obsazený ponton se pohybuje jen malou rychlostí a těžko se řídí. Utajit vyrazení není již možné. Čas potřebný k spuštění pontonů na vodu a na jejich obsazení stačí nepříteli, aby spustil palebnou přehradu.

Úspěch celého přechodu je, jak vidět z toho, co bylo pověděno, závislý na tom, že se přípravy neprozradí a že se těmto hustě obsazeným pontonům pohybujícím se docela malou rychlostí podaří projeti touto mohutnou a hlubokou palebnou přehradou.

Násilný přechod není se stanoviska pěchoty nic jiného než útok ztížený vodní překážkou a ukončený ztečí. Každý útok v normálním terénu, založený na tak pochybených složkách, jako násilný přechod a provedení podle předpisu G-I-2, to je provedení útoku na opevněné postavení v semknutých tvarech, je za normálních okolností odsouzen k zhroucení. Co není možné provést při útoku v normálním terénu, není možné ani při násilném přechodu, k tomu ještě ztíženém vodní překážkou.

Z toho je také patrný rozpor mezi předpisy G-I-2 a G-V. Předpis G-V považuje rychlé přeběhnutí palebné přehrady v rozvinutých tvarech za jediný možný způsob provedení útoku, kdežto předpis G-I-2 považuje nase pomalý průchod palebné přehrady v semknutých tvarech za možný a na této zásadě zakládá celý svůj útok.

Z této ukázky je vidět, že dva předpisy, které pojednávají v podstatě o jedné a téže věci jsou sestaveny podle dvou různých zásad. Rozpor těchto dvou předpisů je podle mého mínění také příčinou různého nazírání na tento druh boje. Považují-li pontony za málo vhodný převážecí prostředek, musím používání útokových lávek k prvnímu přechodu přímo odsoudit. Až dosud však panuje názor, že používat útokových lávek je možné a výhodné, což tvrdí předpis G-I-2 a některá pojednání, uveřejněná o tomto druhu přepravy. Předpis G-I-2 v čl. 82 podotýká, že útokové lávky jsou před nepřítelem zároveň s převážením výhodným prostředkem k přechodu pěchoty.

Škpt. žen. Josef Wendelberger v svém článku „Útokové lávky“, uveřejněném v časopise „Vojensko-technické zprávy“ čís. 1 z r. 1931, píše o výhodách útokových lávek a uvádí, že v době, kdy moderní taktika a vývoj palebných prostředků nutí provádět přechody přes řeky v široké frontě, nemůže být pochybnosti o účelnosti útokových lávek. V závěru uvádí pisatel, že výhodou útokových lávek je dále to, že pěchota netvoří při přechodu (po útokových lávkách) tak citlivý cíl jako při převážení, při němž je hustě stlačena do jednotlivých plavidel a jest úplně bezbranná. Při přechodu po útokových lávkách zajistí již první vojín, kteří dosáhli druhého břehu, přechod ostatním.

Major pěch. Alois Votruba v svém článku „Útokové lávky“, uveřejněném ve „Vojenských rozhledech“ čís. 2 z r. 1934, projevuje tytéž názory jako škpt. žen. Wendelberger.

Uvádí to proto, abych dokumentoval, že názory o výhodnosti používání útokových lávek jsou jak roku 1931, tak roku 1934 stejné, a to jak u pěchoty, tak i u ženijního vojska.

Chci se proto pokusit o přesvědčivém objasnění svého názoru, proč považují použití útokových lávek k prvnímu přechodu za nemožné.

Útokové lávky se musí normálně sestavovat v noci, a to blízko břehu, tedy v samé blízkosti nepřitele, aby doprava nebyla zdlouhavá. Ale i nejlépe vycvičené mužstvo není s to sestavit při cvičení i ve dne, tedy

za nejpriznivějších okolností, bez hluku delší lávku, dopravit ji k vodě a vysunout. Jak by tato činnost vypadala potom ve válce?

Představme si na př. dopravu a vysunování útokové lávky 50metrové, 3'50 m široké, vážící 3.000 kg za válečných poměrů.*) K tomu je potřeba 124 mužů soustředěných na ploše 175—200 m². Může někdo očekávat, že vysunování takovéto lávky v nepřátelské palebné přehradě, při pravděpodobném postřelování plynovými granáty i s nasazenými plynovými maskami, při nutném soustředění tohoto velkého počtu osob na ploše tak malé může být provedeno se zdarem?

Jak je z toho, co bylo řečeno, zřejmé, je provedení násilného přechodu pomocí pontonů a útokových lávek velmi obtížné, protože se předpokládá umlčení nepřátelské palebné přehrady. Protože s tím v moderní válce počítat nemůžeme, musíme provést násilný přechod podle zásad platných pro útok v normálním terénu. Tím chci říci, že se musíme buď jak bud' vyvarovat jakéhokoli seskupení většího počtu osob.

Z toho plyne, že se musí upustit od dosavadního způsobu technického provedení násilného přechodu. Představují si proto násilný přechod takto: Místo pontonů se použije k prvnímu přechodu a pro první sledy většího počtu lehkých, rychlých a bezpečných plavidel. Nejlépe se k tomu hodí dřevěné loďky pro tři až pět osob. Výhodou jejich je snadná a nehluchá doprava, menší zranitelnost, protože skýtají jen malé cíle a větší bezpečnost, protože se i po zásahu tak rychle nepotopí, jako těžké pontony z ocelového plechu.

Pontonů a větších plavidel by se použilo až pro další sledy, a to hlavně tam, kde by byly zjištěny mezery v palebné přehradě. Po dobytí užšího předmostí doporučil bych použití sprážených plavidel a menších soulodí.

Útokové a ostatní lávky by se postavily teprve tehdy, když bylo dobytto širšího předmostí, tedy tehdy, když by byly mimo dosah nepřátelského polního dělostřelectva.

V letním období by se ještě zasazovalo do prvního sledu mužstvo, znající plovat, které by řeku přeplavalo. Uvedené mužstvo by se vyzbrojilo jen puškou, několika granáty a nůžkami na drát. Aby se pod tíhou výzbroje nepotopilo, opatřilo by se plováky nebo korkovými pásy. Toto mužstvo by se přidělilo do těch úseků, kde by pro nepříznivé břehové poměry nebylo možno spustit plavidla na vodu. Tím by nepříteli byla vzata možnost, zjistit průzkumem naše místa přechodu a byl by donucen umístit palebnou přehradu stejně hustě po celém toku, což by bylo na újmu její účinnosti.

Přechod za ústupu by se provedl obdobně, jen v opačném pořadí.

Jen usměrněním všech názorů a lepším využitím draze získaných válečných zkušeností již při výcviku v míru může se zajistit úspěch v příští válce a zamezit zbytečné obětování lidí i materiálu.

*) Autor má na mysli útokové lávky z výpomocného materiálu, vážící 60 kg/m.
— Pozn. red.