

Použití obrněných vlaků.

V době, která přinesla nesmírný rozvoj motorových a obrněných pásových prostředků, lze pochopit, že se setkáváme jen zřídka se studiemi zabývajícími se prostředkem na první pohled značně těžkopádným a zastaralým — obrněným vlakem. Domnívám se však, že přehlížet tento bojový prostředek by bylo značnou chybou, a pokusím se uvést důkazy pro to, že vlastní moderní názor na válku přinášejí obrněným vlakům nové a dostatečně závažné úkoly.

Předem chci podotknout, že vznik podceňování obrněných vlaků povstal na západní frontě. Tato fronta se stala na dlouhou dobu vojenským vzorem pro převažující procento taktických studií poválečných a víme všichni dobře, jak mnohé a mnohé názory a výpočty byly pod vlivem krutých poznatků z této fronty. Na této frontě se vskutku obrněné vlaky mnoho neosvědčily a sotva kdo je bude za podobných okolností zasazovat i v budoucnu.

Nejširší pole působnosti obrněných vlaků se vytvoří za docela jiných podmínek, které nám ostatně budou mnohem častěji přisouzeny, než Francouzům. Konečně už naše československá armáda měla s obrněnými vlaky mnoho co dělat a musíme jen litovat, že dosud nebyla tato látka zpracována. A byly mezi tím i poznatky, které bychom si měli důkladně vštípit v paměť.

První a slavné vystoupení naší armády v Rusku na Sibiři vlastně bylo na železniční trati. Tisícikilometrová trať byla životní tepnou existence mladé armády a není divu, že nepřátelské povstalecké oddíly přepadávaly stanice i trať, způsobovaly železniční katastrofy a ztěžovaly dopravu, jak mohly. Doprava se mohla vykonávat jen pod záštitou obrněných vlaků, které doprovázely transporty a odrážely útoky. Celá trať byla rozdělena na jednotlivé úseky a přidělena obrněným vlakům k hlídce. Jak byly tyto služby oceňovány, svědčí vyznamenání praporu obrněného vlaku „Orlíku“ francouzským válečným křížem.

Může mně být namítnuto, že jistě potrvá nějaký čas, než budeme bojovat znovu na Sibiři. Zajisté. Předchozí poznámkou jsem chtěl jen připomenout slavnou historii. Máme však po ruce doklady poněkud trpčí, které nás stály mnoho životů a jejichž dějištěm bylo přímo naše státní území.

Boj o Slovensko v letech 1918—1919 je dobrou školou používání obrněných vlaků za jistých předpokladů. Měli jsme tehdy na Slovensku několik obrněných vlaků (na počátku r. 1918 jen jeden, za hlavních bojů r. 1919 už šest), ale proti počtu maďarských obrněných vlaků (jichž bylo 8 a později 10) byl tento počet nedostatečný, a to se také ukázalo v průběhu operací. Citujeme přímo plk. gšt. Zd. Ježka: „... zvláště nemile se pocítovala maďarská převaha v obrněných vlacích, zejména tam, kde naše oddíly neměly ani dělostřelectva a stály tak proti nim bez rady;“ a jinde: „... obrněné vlaky a toulavé ozbrojené tlupy svým neočekávaným vystoupením často v nejnevhodnější chvíli staly se nejobávanějším nepřítelem našeho vojska.“

Zejména při zahájení maďarské ofensivy, než si naše jednotky zvykly maďarským obrněným vlakům, byly úspěchy těchto vlaků často značné. Docházelo i k tomu, že některé jednotky byly zachváceny panikou (na začátku června 1919 v prostoru Levic, 9. června opět v téměř stejném prostoru, 1. června v údolí Hernadu). Avšak i naše obrněné vlaky zaznamenaly několik úspěchů: již hned v prosinci 1918, když maďarský prapor přepadl hlohoveckou posádku a zmocnil se Hlohovce, náš protiútok posilami narychlo sehnanými a obrněným vlakem donutil Maďary vyklidit Hlohovec a ustoupit do Galanty. Při bojích o Tisovec 15. června, kdy byli Maďaři přinuceni vyklidit město, pronikly naše oddíly za pomoci obrněných vlaků hluboko podél trati k jihu. V prostoru Nových Zámků 23. června v kritické situaci vlastních jednotek zasáhl do boje obrněný vlak a zastavil další maďarský postup a umožnil tak uhájení úseku.

Neméně zajímavou částí této historie je obrana proti maďarským obrněným vlakům, která měla často příležitost získávat zkušenosti a která se s přibývajícimi poznatky stávala stále dokonalejší a zaznamenala znamenité výsledky. Několik maďarských vlaků bylo různým způsobem zaskočeno a ukořistěno našimi vojsky. (17. listopadu 1918 ukořistěn jeden vlak v prostoru Senice, 31. prosince 1918 byl zajat u Lamače improvisovaný obrněný vlak, 6. května 1919 blízko Szilvasváradu rovněž jeden vlak a konečně 23. června, den před sjednáním příměří, byl zadržen vlak u Kahanovců; druhého dne chtěl jiný maďarský obrněný vlak vyprostit tuto kořist, ale pětka z toho vzniklá byla během ranních hodin zastavena. Zadržený vlak byl potom prohlášen za naši válečnou kořist, druhý vlak se mohl vrátit do Maďarska.) Ovšem tyto naše úspěchy nebyly dostatečnou odplatou za škody, které byly těmito vlaky napáchány.

Tolik tedy jen stručně o minulosti, abychom mohli těmito zkušenostmi prověřit a doplnit závěry o použití obrněných vlaků.

Podmínky pro nejvhodnější užití obrněných vlaků.

Obrněný vlak, bojový to prostředek poměrně veliké palebné mohutnosti, je odkázán na železniční trať, a to jest ona vlastnost, která vtiskla obrněnému vlaku pečeť těžkopádnosti, zastaralosti a jisté méněcennosti. Ale ten, kdo chce srovnávat tank, přelézající strže a drátěné překážky, přepлавávající snad řeky a neznající větších překážek v normálním terénu, s obrněným vlakem, je právě tak v nepravu, jako kdyby chtěl tentýž tank, jen dvourozměrně se pohybující, srovnávat se vzorem ideálnosti pohybu, s letounem. Každý bojový prostředek se může za jistých okolností výborně uplatnit a zřeknout se některého z nich, znamená neobstáhnout v plné hloubce harmonii a mohutnost válečného dění.

Právě z okolností, že se obrněný vlak může pohybovat jen po kolejích, musíme vyvodit podmínky jeho použití.

Operace, v nichž se obrněné vlaky mohou zvláště dobře uplatnit, jsou tyto:

1. **Operace při zahájení války.** Dokud jsou jednotky zajišťující hranice na širokých frontách, znamená vystoupení obrněných vlaků — mohutné to palebné síly — obyčejně jistý úspěch. Při tom, ač se to zdá poněkud paradoxní, může jich obránce ofensivně (k místním akcím) použít spíše než útočník, a to proto, že útočník nepřipravuje tak důkladně ničení svých tratí jako obránce. Ale i defensivní užití obrněných vlaků je často neobyčejně vhodné. Dnes spíše než kdy jindy můžeme očekávat náhlé vpády do země při zahájení války a tu každý prostředek, který má rychlost pohybu, aby mohl jít zastavit nebo zdolat takový vpád, musí být připraven na svou úlohu. Nezapomínejme, že vlak může ujet sta kilometrů průměrnou rychlostí dvakrát větší než tanky a při tom posádka bude ihned po doražení na místo schopna boje, což o tancích ještě dlouho nebude možno říci.

Není ani dobře možno zdůraznit význam obrněných vlaků při zahájení války. Velká strategická pohyblivost a značná pohotovost zdůrazňují jen jejich potřebu a užití. Podle toho se také řídí jejich dislokace mírová.

2. **Všechny druhy bojů na širokých frontách.** Poněvadž se tyto boje i v průběhu války podobají operacím při zahájení války, netřeba zde opakovat, co bylo již řečeno.

3. **Akce na křídlech,** při nichž slouží obrněné vlaky k zajištění vlastních křídel a boků a naopak k ohrožování boků nepřátelských případnými nájezdy, prováděnými ve vhodných obdobích.

4. **Pronásledování.** Ovšem jen tehdy, jestliže útočník vyrazil s překvapením a dosáhl rozhodných úspěchů dříve, než mohl obránce za sebou důkladně zničit železniční trati. Tento případ bude sotva příliš častý, poněvadž důležitost ničení při ústupu je všeobecně dokonale známa a oceněna. Je však možné, že se průlom může zdařit (viz případ u Cambrai, kdy právě nedostatek rychlých prostředků úporně pronásledujících nepřítele zavinil mnoho zla a snad prodloužil dost citelně válku), a pak se obrněné vlaky velmi dobře hodí.

5. **Roztržení vlastní fronty,** kdy se otevřeným otvorem začnou hrnout nepřátelské síly dovnitř, je další situace, která zvyšuje

význam obrněných vlaků. Tak silná palebná jednotka vržená rychle na nejcitlivější místo může být jedním z vydatných prostředků užitých v této kritické chvíli.

6. Operace v týlu armády. Tyto operace — nečítaje v to drobnou válku — nejsou dosud ve větším měřítku známy z historie. Ale v nové době se s nimi počítá téměř ve všech armádách a po posledních ruských manévrech můžeme si velmi přesvědčivě představit možnosti těchto akcí. Obrněné vlaky dostávají zde nové úkoly a dá se soudit, že jejich pomoc bude velmi významná, jak v ochraně vlastních tratí, tak i v zásahu proti jednotkám, dovezeným do týlu nepřátelskými letouny.

Tím jistě nejsou vyčerpány všechny druhy operací, kdy se dá obrněných vlaků s výhodou použít. Byly však řečeny jen nejdůležitější, v nichž použití obrněných vlaků je zvlášť charakteristické. Při tom třeba podotknout, že zvláštností užití obrněných vlaků je, že jich bylo — co se týče prostoru — častěji používáno tam, kde je železnic méně, než kde je hustá železniční síť. Souvisí to ovšem s terénními tvary. Kde jsou velké hory, tam je železniční trať řidší a váže se většinou na jednotlivá údolí. Ale v těchto údolích jsou i jiné komunikace i životní sídla a i jinak jsou to nejpřirozenější postupové směry. Taková údolí bývají téměř docela v dosahu palebných zdrojů, umístěných v prostoru železničních tratí. Proto se tam dobře uplatňují obrněné vlaky. Naproti tomu na rozlehlých stepích s řídkou železniční sítí se stává každá železnice životní tepnou, a proto jsou o ni sváděny časté boje. To jsou důvody, proč se obrněné vlaky tak často vyskytovaly v občanské válce v Rusku, v Číně, v rusko-polské válce, u nás na Slovensku — kdežto na západní frontě bylo jich užito v mnohem menším měřítku.

Uvedená skutečnost o poměru užití obrněných vlaků vzhledem k hustotě železniční sítě nebude platit pro ten případ, kdy jich budeme používat proti hlídkám a jednotkám, působícím v týlu vlastní armády. Zde bude pravděpodobně užití těchto prostředků stoupat s hustotou železniční sítě.

*

Úkoly, které mohou být svěřovány obrněným vlakům, vyplývají z podmínek a druhů operací právě uvedených. Při všech úkolech nutno mít na zřeteli, že jsou prostorově omezeny jen na úzké poměrně pruhy terénu blízko tratí a k tomu tratí nezničených neb jak málo poškozených v železničním svršku.

Kromě normálních úkolů v útočných i obranných akcích v přímé spolupráci s ostatními zbraněmi, kdy obrněné vlaky jsou jen jedním z koleček celého bojového stroje, jsou to hlavně tyto charakteristické úkoly:

a) Nájezdy na jisté cíle, umístěné u nepřítele (nádrazí, železniční objekty, města, tábory, průmyslové podniky), a to v době před vyhlášením války nebo hned po něm. Dále nájezdy do nepřátelského boku při operacích na křídlech. Jest jisté, že se podniky podobného druhu mohou uplatnit jen s překvapením a že v období ustálenějších front nemají vyhlídky na zvláštní úspěchy.

b) Obsazení důležitých prostorů na železnici (nádrazí, tunely, mosty a p.) do příchodu vlastních vojsk. Tento úkol, obvykle v spolupráci s jinými zbraněmi, často při průzkumu anebo přezvědech. Doba trvání to-

hoto úkolu musí být ovšem úměrná velikosti a palebné síle jednotky jej provádějící.

c) Úkol pohyblivé zálohy, který zejména na širokých frontách, v pohybových údobích války, proti nepřátelským nájezdům i proti dobře vybaveným útokům, zkrátka v údobích krisí, je zvlášť důležitý. Jeho důležitost stoupá tím více, čím více začínáme předpokládat, že moderní válka, při rozmachu moderních zbraní, zejména tanků, znovu vyzvedne na první místo pohybný manévru.

Manévru se dá čelit opět jen manévrem. Obrněný vlak je jedním z prostředků, který usnadní a časově připraví manévru vlastní a naopak nepřátelský může zpomalit a vzít mu tak nejcennější prvek úspěchu: čas.

Všechny dosud vyjmenované úkoly se mimo jiné mohou dobře uplatnit v době hned před zahájením války a po něm. Zvlášť nová doba ukazuje, že toto období může přinést mnohá překvapení a velké možnosti. Jen dokonalá příprava a pružné přizpůsobení okamžité situaci přinesou cenné výsledky.

d) Konečně je tu úkol ochrany vlastních tratí v drobné válce a při nepřátelských akcích v týlu armád. Také tento úkol se vlastně zrodil z velké části až mnoho let po válce. Bude moci být prováděn hlídkováním, aby bylo dosaženo preventivní ochrany, a nájezdy proti nepřátelským jednotkám v týlu, které už dosáhly částečných úspěchů. Tu bude nutno nepřátelské jednotky potříti, zajistit rychlou opravu třebas již poškozených tratí, a zjišťovat vojenské převozy a p.

Tento úkol ochrany tratí nabývá tím více důležitosti, čím je moderní válka závislejší na komunikacích. Všechna válečný průmysl i hospodářská výroba nebude nic platná, nebude-li dostatečně zajištěna doprava. Podobné otázky se rozvíjejí a řeší přímo před našima očima: v italsko-habšbšském konfliktu.

O detailech jednotlivých úkolů, způsobech provádění, vyzbrojování vlaků, o obraně proti obrněným vlakům atd. se nebudu v tomto článku zmiňovat již proto, že je tato látka již několikrát zpracována (viz přehled literatury na konci tohoto článku), a také proto, že se tak nemění a že se nemůže tak rychle přizpůsobovat novým myšlenkám a názorům na moderní vedení války.

V tomto článku mně jde zvláště o zdůraznění využití obrněných vlaků v operacích na počátku války a k ochraně železničních tratí v týlu bojující armády. Oba tyto dva úkoly nebyvají dostatečně zdůrazněny. Snad proto, že historické příklady nepodporují tento názor. Ale právě zde nesmíme ustrnout na historii. Nová vývojová období názoru na válku vyžadují nutně nových přizpůsobení v taktice našich prostředků. Překvapující akce na počátku války i boj v týlu nepřátelských armád se propagují ve všech státech stále víc a více. Obrněný vlak je vzorný prostředek, který se velmi dobře hodí pro oba tyto případy. Za zvláštní výhodu, také ne dost zdůrazňovanou v dosavadní literatuře, nutno pokládat skutečnost, že obrněné vlaky lze poměrně rychle improvizovat z normálního železničního materiálu.

V závěru chci upozornit na to, že zvláště Rusové si všímají bedlivě obrněných vlaků. Představují si obrněné vlaky učeněny do praporů (obsahujících jeden těžký obrněný vlak, dva lehké, dva pomocné vlaky a několik obrněných drezín). Zasazují se po praporech a ne po vlacích.

Také v Polsku si všímají této otázky. Pro zajímavost srovnaj návrh moderního obrněného vlaku inž. Groniovského (VR. čís. 7—8, str. 880). A konečně znovu opakují, že naše armáda se již dostatečně v boji s obrněnými vlaky stýkala, že po různých archivech a v pamětech účastníků máme mnoho konkrétních historických příkladů, skýtajících cenná poučení, a že by bylo jen chvályhodné, kdyby byly tyto příklady vytaženy na světlo denní, než zapadnou docela. Každý jistě uzná, jak se mnohem lépe a radostněji studují příklady, jsou-li vzaty z historie vlastní armády. A v obrněných vlacích s nimi vystačíme pro všechny druhy útoků i obrany.

*

Literatura:

- Škpt. Sovadina: Útočná vozba — vojenská příručka, 1930.
 Mjr. gšt. Papoušek: Obrněné vlaky — přednáška VŠV.
 Železniční pluk 1918—31. Sborník.
 Plk. gšt. Ježek: Boj o Slovensko v letech 1918—19. Praha 1928.
 Por. Aiby: L'emploi des trains blindés. La revue d'infanterie, listopad 1933.
 Mjr. Heigl: Taschenbuch der Tanks,
 kromě různých zpráv časopiseckých, poznámek a j.

Z cizích revuí.

PRZEGLĄD WOJSKOVO TECHNICZNY 1935. (Díl „Saper“.)

Leden.

- Kpt. gšt. Michał Protasewicz: Puška čilopata.
 Por. Jan Piesecki: O organizaci nejmenších ženijních jednotek.

Kpt. Jan Guderski: Rámcová cvičení ženijních jednotek

Por. Karol Jablonski: Součinnost ženijních oddílů při povodních v červenci 1934. Dokončeno v číslech únor-srpen.

Plk. gšt. v. v. Sergius Abżoltowski: Zadýmování jako prostředek OPL.

Ppor. v zál. ing. Krzysztof Puzyna: Betonové pásové silnice.

Přehled cizí ženijní literatury.

Bibliografie.

Únor.

Kpt. Josef Arabski: Vliv dělové palby na polní opevňování.

Sbírka přechodů provedených na území polské republiky: Přechod Berziny Rusy po útokových lávkách 7. července 1920.

Kpt. v. v. Romuald Bużkiewicz: Methoda a organizace badání o polních světlometech a naslouchacích přístrojích proti letadlům. Dokončení v čísle březnovém až červnovém.

Přehled cizí ženijní literatury.

Recenze: Stavby pozemní obrana proti letadlům.

Ruský předpis: Válečné mosty.

Bibliografie.