

Kapitán žen. Jaroslav Ný vlt:

Použití říčního paroplavebního materiálu k vojenským účelům ve válce.

I. Všeobecný popis říčního paroplavebního materiálu.

Za říční paroplavební materiál považujeme: lodi s vlastním pohonem, lodi bez vlastního pohonu, přístavní a plavební zařízení.

Lodi s vlastním pohonem.

1) Remorkéry, t. j. buď parníky nebo motorové lodi sloužící výhradně k účelům vlečným. Jako nákladních se jich nedá použít, neboť jejich lodních prostorů je plně využito hnacími, vlečnými a jinými zařízeními.

2) Osobní parníky a lodi jsou zařízení k dopravě osob na menší nebo větší vzdálenosti a podle toho jsou vybaveny menším anebo větším komfortem. Některých z nich se dá využít k remorkáži (vleku).

Obojí, jak remorkéry, tak osobní parníky, jsou buď kolesové nebo šroubové.

3) Parní nákladní lodi jsou lodi s vlastním pohonem, obvykle šroubové. Mají nákladní prostory (skladiště) na dopravu materiálu. Na palubě mívají strojní jeřáby k nakládání a vykládání. Na palubu je možno nakládat rozměrnější předměty. Říká se jim též „paročluny“.

4) Motorové nákladní lodi jsou stejné jako parní, avšak pohon mají motorový (nejčastěji Dieselovy motory, t. j. motory na těžké oleje).

5) „Motortanky“ byly velmi rozšířeny teprve v poslední době. Jsou to nejčastěji šroubové lodi s motorovým pohonem. Dopravují se v nich minerální oleje a k tomu mají i nádrže. Na palubě mají čerpací potrubí k rychlému plnění a vyprazdňování nádrží.

Lodi bez vlastního pohonu.

1) Nákladní čluny jsou lodi, na nichž se dopravuje materiál. Bývají s palubou nebo bez paluby. Nákladní čluny s palubou mívají ruční jeřáby k nakládání a vykládání materiálu; rozměrnější materiál je možno nakládat na palubu.

2) Tanky jsou lodi na dopravu minerálních olejů. Mají bezpečnostní nádrže a na palubě mají čerpací zařízení jako „motortanky“.

Přístavní a plavební zařízení.

Přístavní a plavební zařízení jsou zařízení k umožnění přistání plavidel, nakládání a vykládání materiálu a minerálních olejů, na zlepšování plavebních poměrů a p. Sem patří nabřeží, přístavní můstky, jeřáby, čerpadla, bagry, balisáz atd.

II. Úkoly, které mohou splnit ve válce říční plavidla.

Říční lodi se vyznačují tím, že mají poměrně malý ponor a ploché dno. Velikost lodí se řídí plavebními poměry na řece (trati), na které se plaví.

Všeobecně možno rozdělit použití všeho paroplavebního materiálu na činnost bojovou, dopravní a na činnost při stavbách mostů.

Bojová činnost.

K bojovým úkolům se materiál paroplavební hodí jen částečně. Dá se použít lodí s vlastním pohonem tak asi jako improvizovaných obrněných vlaků tím, že se provisorně opancéřují, aby odolávaly aspoň pěchotním zbraním, buď ocelovými pancéřovými deskami nebo řetězy, kmeny, pytlí s pískem aspoň v místech, která mají pro loď životní důležitost (na příklad strojovna). K zachycování nepřátelských střel se dá použít též jiných plavidel na boku parníku zavěšených. K tomu se dobře hodí tankové čluny, neboť jsou uvnitř rozděleny na řadu nádrží, takže při průstřelu vnikne voda jen do malé části této lodi a nepotopí ji. Kromě toho může být takováto ochranná loď obrněna ještě improvizovaným způsobem, takže zadrží značný počet střel. Hrozí-li takovéto ochranné lodi potopení (je-li již silně poškozena), může být odpoutána a puštěna.

Choulostivá místa (strojovna, nádrže na pohonné hmoty, skladiště munice a p.) musí být obrněna důkladněji.

Na palubě takto chráněné lodi se pak namontují děla a kulomety. Pro děla je výhodné zřídit otáčivé pilotové lafety a umístit je tak, aby co největší počet děl mohl střílet ve všech směrech. Při umísťování kulometů je třeba pomýšlet též na KOPL.

Takto ozbrojené (armované) a obrněné plavidlo nahradí v menším rozsahu bojové plavidlo k tomu účelu stavěné (monitor), je však méně pohyblivé a poskytuje dosti veliký cíl nepříteli. Srovnáme-li je s improvizovaným obrněným vlakem, jenž je v pohybu rovněž omezen na určitou trať, má tu velikou výhodu, že mu nelze téměř zničit dráhu ani vpředu, ani vzadu dělostřelectvem, ani letcem. Největším nepřítelem takovéto jednotky bude dělo přímo palící a říční mina (stejně jako u útočné vozby pozemní).

V zemích, kde je málo pozemních komunikací, dalo by se paroplavebních lodí použít k zřízení plovoucích palebných stanovišť baterií. Baterie naložené na lodi se pak mohou doplavit na vhodné místo řeky, odkud střílejí nepřímou palbou stejně jako baterie pozemní. Takováto baterie se může podle potřeby přemisťovat, zvláště, je-li na lodi s vlastním pohonem. Při zřizování těchto baterií musí být vzata v úvahu ráže děl, aby konstrukce použité lodi snesla otřesy palčících děl.

Malé motorové lodi sportovní nepatří sice do této studie, chci se však o nich zmínit také. Dá se jich podle jejich velikosti použít k hlídkové a strážní činnosti, k spojení, k průzkumu, k zásobování a p. K přímému boji se však jich použití předpokládat nedá.

Dopravní činnost.

Říční doprava na splavných řekách, je-li jí správně využito a je-li správně organisována, může podstatně odlehčit dopravu silniční a železniční a umožnit jednak zdárné zásobování operujících jednotek v poli, jednak odsuny.

Tato studie vyčerpává všechny způsoby použití paroplavebního materiálu k dopravě, ať už se dá v našich poměrech předpokládat či nikoli. Ostatně nemůžeme předvídat, jaký bude vývoj operací příští války. Může se stát skutečností situace, která se dnes zdá úplně nepravděpodobnou.

Použití paroplavebního materiálu možno rozdělit podle několika měřítek, a to:

- a) podle směru vedené operace:
 - 1) je-li směr operace kolmý na splavný vodní tok,
 - 2) je-li směr operace rovnoběžný s vodním tokem;
- b) podle doby, jak dlouho je jednotka nebo dopravovaný materiál na plavidle;
 - 1) použije-li se paroplavebního materiálu k dopravě (převážení) na krátkou vzdálenost (s jednoho břehu na druhý), neboli trvá-li pobyt jednotek nebo materiálu na palubě jen krátkou dobu (1—2 hodiny);
 - 2) provádí-li se doprava na střední vzdálenosti, t. j. trvá-li pobyt jednotek a materiálu na palubě déle, avšak ne více než jeden půlden;
 - 3) použije-li se paroplavebního materiálu k dálkové dopravě neboli trvá-li naložení jednotek a materiálu na plavidle několik dní nebo i neděl, ba i měsíců (s jednoho operačního jeviště na druhé a p.);
- c) podle druhu jednotek a materiálu, který je po vodě dopravován:
 - 1) zboží kusové (proviant, munice v bednách, ostatní materiál),
 - 2) vozidla všech druhů,
 - 3) koně a jatečný dobytek,
 - 4) pěchota,
 - 5) nemocní a ranění,
 - 6) železniční vagony nebo i vlakové soupravy;
- d) podle počasí a ročního období.

Podle všech těchto měřítek nutno posuzovat vodní dopravní cesty a prostředky. Na paroplavebním materiálu bude nutno provést některé adaptace, aby vyhovoval všem výše uvedeným podmínkám a aby pobyt jednotek (zvláště delší) nevyčerpával jednotky fyzicky, nýbrž aby po dopravě byly ihned schopny činnosti, jsouce svěží a odpočínuté.

Musí-li být již v míru organisována železniční doprava pro mobilitaci a válku, je třeba též pomýšlet na využití vodních cest, které pro svou velikou výkonnost a malou zranitelnost mají též značný význam.

V dalších řádcích se pokusím rozebrat po stránce technické využití paroplavebního materiálu a způsob provedení různých nutných adaptací, vyplývajících z podmínek a) až d).

Směr operace je všeobecně veden kolmo na splavný vodní tok.

V takovém případě se získá paroplavební materiál buď přísunem ze splavných přítoků, vedoucích do zápolí, nebo neměl-li nepřítel dost času zničit nebo evakuovat při ústupu paroplavební materiál. Tento druhý případ bude velmi vzácný a vyskytne se snad jen tenkrát, když vlastní jednotky v střetném boji dosáhnou řeky dříve než nepřátelské. Jinak při ústupu bude každý nepřítel hledět aspoň zničit tento materiál potopením, nepodaří-li se mu jej zachránit pro sebe a odsunout. Žádný nepřítel, ustupující přes řeku, neponechá na ni plavidla, jichž by mohl útočník použít k pronásledování, zvláště když potopením jich současně položí do řeky významnou překážku.

Při operaci vedené kolmo na splavný vodní tok bude zpravidla použito paroplavebního materiálu k převážení jednotek a trénu (kolon) s jednoho břehu na druhý. Často to budou celé organické jednotky (roty,

prapory), které budou současně naloženy a převezeny. Místa pro nakládání a vykládání budou nejčastěji na březích naproti sobě nebo málo po proudu nebo proti proudu od sebe posunutá podle pobřežních komunikací a splavnosti toku, takže plavba bude prováděna všeobecně napříč proudu a bude velmi krátká. Pobyt jednotek na palubě bude tedy rovněž velmi krátký. Podle toho budou též zřízeny adaptace na palubě.

Tím, že se k převážení použije paroplavebního materiálu, ušetří se velké množství polních převážecích prostředků a jednotek (mostových a pontonových souprav, ženijních rot), které pak zůstanou k dispozici k překonání jiných překážek, kde paroplavebního materiálu nelze použít (ramena, menší toky a p.).

K převážení se nejlépe hodí parní nebo motorové nákladní lodi s vlastním pohonem a skladišti. Takovéto přívozy jsou velmi pohyblivé a nevyžadují příliš dlouhé doby k manipulaci při odplutí a při přistání.

Lodi bez vlastního pohonu musí být vlečeny od jednoho břehu k druhému parníky (remorkéry), nejlépe v čelním závěsu. Při výběru mají nákladní čluny přednost před loďmi tankovými, neboť na nich může být k naložení využito jak skladišť (lodních prostor), tak i paluby, kdežto u tankových lodí se dá využít jen paluby.

Parníky a motorové lodi osobní se hodí jen k dopravě mužstva, remorkéry k vleku (remorkáži) přívozů sestavených z nákladních člunů. Nakládat na parníky vozidla a materiál naráží na mnohé nepřekonatelné potíže, neboť je možno využít jenom nepatrné části paluby, protože velká část paluby je zastavěna nástavbami.

Nutné adaptace:

1) Dopravuje-li se zboží kusové (materiál), t. j. munice, proviant a p., není třeba na lodích nic upravovat, neboť lodi již v míru tento materiál dopravují a jsou na to stavěny. Na dopravu tohoto materiálu se může využít jak skladišť, tak i paluby. K nakládání se výborně hodí pobřežní nebo lodní jeřáby, a proto je výhodné vybrat pro takovou dopravu lodi s vlastními palubními jeřáby zvláště tehdy, má-li být převáženo na místech, kde pobřežní zařízení jeřábová nejsou.

2) Kusový materiál bývá však k řece dopravován na vozidlech, na nichž má po převezení pokračovat v další dopravě na místo určení. V takovém případě se naloží materiál i s vozidly. Pro vozidla musí být na lodi zřízena dřevěná podlaha; její únosnost se řídí podle osových tlaků převážených vozidel. Stejná paluba musí být zřízena i při přepravě jiných armádních vozidel (děl, traktorů, speciálních vozů). Aby pro každý druh vozidel nemusil být zřizován zvláštní přívoz, je výhodné rozdělit podlahu napříč na několik částí, jimž se dá různá únosnost, a vozidla podle jejich váhy nakládat na příslušně únosnou část podlahy. Při tom, je-li regulace dobře organizována, je možno přepravovat vozidla několika jednotek současně.

3) Pro koně a jatečný dobytek musí být na lodích (přívozním soulodí) rovněž zřízena dřevěná podlaha. Okolo celé podlahy musí být zřízeno důkladné zábradlí. K dopravě vozidel a koní (dobytka) se dá využít jen paluby, a proto je výhodné kombinovat takovou přepravu s přepravou kusového zboží nebo pěchoty, aby bylo možno využít i skladišť pod palubou.

4) Pěchota nepotřebuje žádných zvláštních úprav. Stačí zřídit kolem lodi (soulodí) důkladné zábradlí a do lodních skladišť široké schody.

Část otvorů do podpalubních skladišť se pokryje fošnami, aby jí mohlo být rovněž využito. Pěchota na palubě a ve skladištích zůstane stát.

5) Nemocní a ranění budou zpravidla převáženi i s dopravními prostředky, na nichž byli dopraveni k řece a na nichž budou po převezení dopravováni dále. Bude proto zařízení k přepravě vozidel vyhovovat i tomuto požadavku. Pro lehce raněné, kteří jsou odsunováni pěšky, stačí zřídit na palubě nebo ve skladištích lavice.

Nejčastěji bude musit přívoz vyhovovat všem požadavkům. V tom případě bude nutno postupovat tak, že se přes celou loď zřídí dřevěná podlaha dosti únosná, aby snesla běžná břemena. Pro zvlášť těžká břemena, jichž nikdy nebude velké množství najednou, stačí zesílit jen část podlahy na největší požadovanou únosnost. Kolem podlahy se zřídí důkladné zábradlí. Do podpalubních loďních skladišť se zřídí vchody v palubě, opatřené silným zábradlím a brankou, s širokými schody. Na přídi a zádi se u zábradlí zřídí lavice tak, aby se zábradlí mohlo použít jako opěradla. Na přívoz takto zařízený se může nakládat všechen běžný vojenský materiál. Je-li třeba na podlaze vymezit část pro jatečný dobytek, provede se to lanovým zábradlím napříč lodí.

Takto může být zřízen přívoz z jedné lodi (parní nebo motorové nákladní lodi), nebo i z několika lodí (nákladních člunů), t. j. dvou až čtyř lodí stejného typu, bočně bez mezer vedle sebe připoutaných. Podle počtu a velikosti použitých lodí se řídí též kapacita přívozu. (Přístě dále.)

Kapitán tel. Jaroslav Matoušek:

Přední zpravodajská ústředna.

Přední zpravodajské ústředny se hojně používá při všech údobích útočného boje. Jejím účelem je získat zprávy, kterých velitel divise potřebuje k řízení boje. Je proto přední zpravodajská ústředna orgánem 2. oddělení štábu divise a jejím velitelem je důstojník tohoto oddělení.

Aby mohla tyto zprávy získat, je vybavena náležitě pojítky. Má obvykle přiděleno jedno družstvo telefonní, určené především k stavbě kratších vedení z přední zpravodajské ústředny na pozorovatelnu divise nebo k stanovišti velitelství, s nímž velitelství divise potřebuje spojení, nemá-li toto velitelství buď dostatek spojovacího materiálu nebo byl-li jeho materiál nebo spojení zničeno. Z dalších pojítek se přidělují radiotelegrafní stanice, optické signální stanice, poštovní holubi a spojky. Spojky musí být opatřeny takovými dopravními prostředky, aby se mohly pohybovat po všech komunikacích v úseku divise co nejrychleji.

Přední zpravodajskou ústřednu zřizujeme na úrovni velitelství pěších pluků a podle průběhu boje ji postupně přemísťujeme kupředu. S velitelstvím divise má telefonické spojení po dvou telefonních dvojitých vedeních v ose divise stavěných. Tato dvě telefonní vedení jsou obvykle zatížena rozhovory dělostřeleckými a pěších pluků tak, že často velitel přední zpravodajské ústředny nemůže dostat spojení s velitelstvím divise. Zprávy získané přední zpravodajskou ústřednou docházejí pak opožděně, takže velitelství divise nemůže na ně reagovat vůbec, anebo přijde jeho zásah opožděně. Jsou pak pro velitelství divise bezcenné a tím také byla