

Kapitán žen. Jaroslav N ý v l t:

Použití říčního paroplavebního materiálu k vojenským účelům ve válce.

(Dokončení.)

Směr operace je veden rovnoběžně s vodním tokem.

Splavného vodního toku musí být využito k dopravě, aby bylo odlehčeno komunikacím pozemním, t. j. silnicím a železnicím. Vodní dopravní cesty jsou velmi výkonné a nejsou tak zranitelné jako železnice a silnice.

Lodní dopravu budeme dělit na dopravu: na střední vzdálenosti a na dopravu dálkovou.

Doprava na střední vzdálenosti je taková doprava, kdy naložené jednotky jsou na lodi několik hodin, nejdéle však jeden půlden (12 hodin). Při tom nutno mít na zřeteli, že doprava směrem po proudu je rychlejší.

Jako dopravní prostředky se hodí všechny druhy plavidel používaných paroplavbou, a to remorkéry k vlečení nákladních člunů, motorové a parní nákladní lodi mohou dopravovat samy náklad, po proudu mohou i vléci. Tanky se k dopravě jednotek a materiálu nehodí, může jich však být využito k dopravě minerálních olejů (pohonných hmot).

Kusové zboží se již nevyplatí dopravovat pozemními dopravními prostředky (povozy, auty), neboť se tím zvětšuje tonáž. Je prospěšnější překládat materiál na lodi a na místě určení vykládat na nové dopravní prostředky k další pozemní dopravě.

Speciální vojenská vozidla a trény dopravovaných jednotek se budou dopravovat jako při převážení tím, že se pro ně zřídí dřevěné podlahy

podle potřeby únosné. Zvláštního zařízení však potřebuje již doprava koní.

Pro koně je nutno zřídit stání (dřevěnou podlahu), aby bylo možno je odsedlat nebo zbavit postrojů a uvázat. Postroje a sedla se složí do lodních skladišť, kde k tomu účelu musí být zřízeny věšáky a police. Je-li doba dopravy vyměřena tak, že bude nutno během dopravy krmit, musí být ve skladištích uložena i píce.

Na dopravu pěchoty musí být zřízeny lavice k sedění, věšáky a police na výstroj a výzbroj, aby se jednotka dopravou zbytečně neunavovala. Musí být postaráno o dostatek pitné vody a musí být zřízeny provisorní záchody. Je-li během dopravy předvídáno vaření, vaří se v polních kuchyních, umístěných na palubě podobně jako na železničních vagoncích.

Doprava nemocných a raněných je nejvýhodnější na lodích osobních, kde je již postaráno o potřebné pohodlí. Takováto loď musí být zařízena jako nemocnice s vlastním nemocničním, lékařským a ošetrovatelským personálem a komfortem odpovídajícím době, po jakou jsou ranění a nemocní na lodi. Je-li nutno z nedostatku osobních lodí dopravovat nemocné a raněné na jiných paroplavebních plavidlech, musí být k tomuto účelu zařízeny, takže jsou vlastně plovoucí nemocnice.

Lodi, provádějící na střední vzdálenost (asi do 100 km), je nejlépe zařizovat samostatně tak, aby bylo možno každou loď odstavit a vykládat (nakládat) na místě jejího určení nezávisle na ostatních lodích lodního vlaku. Ostatní lodi lodního vlaku se mohou nerušeně plavit na své místo určení a nemusí čekat, až bude loď, která je součástí nedělitelného soulodí, vyprázdněna. Remorkéry pak mohou, zatím co se vykládá (nakládá) z jedné lodi, rozvézt ostatní lodi na jejich místa určení tak, jako to dělá obchodní plavba v míru. Z této zásady také plyne, že každá loď lodního vlaku má být naložena jednotkami (materiálem), které mají co možná jedno místo určení.

Každá loď, dopravující koně neb vojska, musí mít důkladné zábradlí.

Při dopravě na střední vzdálenosti se zpravidla nebudou dělat zastávky v mezilehlých stanicích, nebude-li to nutné z plavebního důvodu (průjezd úžinami a p.), nebo k vyložení materiálu (odstavení lodí).

Doprava dálková se nejvíce podobá mírové říční dopravě. Na tuto dopravu jsou paroplavební dopravní lodi stavěny. Nebude tedy třeba zvláštních adaptací pro dopravu vojenského materiálu. Kusový materiál se bude dopravovat podle stejných zásad jako na vzdálenosti střední. Vozidla (trény) mohou být umístěna na palubě (bez koní).

Pro koně (jezdecké jednotky) je však nutno zařídit, čeho třeba, aby byl hipomobilním jednotkám umožněn delší pobyt na lodi. Na palubě je nutno zřídit stáje. V létě stačí přístřešky nebo i stání bez přístřešků, pro případ nepříznivého počasí na jaře nebo na podzim je však nutno zřídit dřevěné nástavby s veškerým stájovým zařízením. Postroje, krmivo a stelivo se uloží v lodních skladištích. Rovněž mužstvo se ubytuje buď v lodních skladištích nebo v části nástavby. Pro mužstvo musí být zřízena kuchyně (polní pod přístřeškem) a záchody.

K dálkové dopravě jednotek se dá nejlépe použít osobních parníků. Těch však je velmi málo (osobní doprava se v míru málo vyplácí) a těch, které jsou, bude nejčastěji používáno k dopravě nemocných a raněných. Bude proto nutno zařizovat i nákladní čluny k dopravě vojenských jed-

notek. Takovýto nákladní člun musí být zařízen na loď kasárenskou, t. j. skladiště pod palubou se zařídí jako ubytovny mužstva buď s kasárenskými postelemi (v poschodích) nebo aspoň slammíky anebo i konouškami (Hängematte). Paluby nutno využít k získání dalších ubytovacích prostorů postavením nástavby, t. j. dřevěného baráku přes celou loď (kořem paluby však musí být ponechán pruh volného prostoru pro manipulaci). V nástavbě se zřídí další ubytovny mužstva, důstojníků, ošetrovna, kancelář, skladiště proviantu, kuchyně, a p. V pozdním podzimu a časně na jaře je nutno pamatovat též na vytápění.

K dopravě nemocných nutno zřídit plovoucí nemocnice jako při dopravě na střední vzdálenosti.

Při dopravě dálkové je rovněž nejvýhodnější zařídit každou loď samostatně (nezřizovat soulodí) jako při dopravě na střední vzdálenosti je tato nutnost ještě opřena důvodem plavebním, neboť při plavbě proti proudu je na některých říčních úsecích nemožné vléci lodi sprážené vedle sebe.

Všeobecné poznámky.

Při převážení, při dopravě na střední vzdálenosti i při dopravě dálkové, se k nakládání materiálu a jednotek využije především mírových přístavních zařízení. K nakládání kusového zboží, jakož i k nakládání vozidel menší váhy se dá s výhodou použít jeřábů, k nakládání vozidel větší váhy a k nakládání jednotek, přístavních můstků. Jen tam, kde tyto přístavní objekty nejsou, na př. je-li místo nakládání nebo vykládání určeno mimo mírové přístavní území, nebo tam, kde přístavní zařízení byla nepřitelem zničena, využije se zejména lodních jeřábů, jsou-li na lodích namontovány, nebo speciálních jeřábů na plovácích (pontonech). K nakládání a vykládání vozidel a jednotek je nutno zřídit přístavní můstky. Přístavní můstky zvláště velké únosnosti je třeba zřizovat i v přístavech, jde-li o nakládání zvláště těžkých břemen.

Někdy bude nutno dopravit na určité místo po vodě (řece) nebo přes řeku železniční provozovací materiál, když nepřítel tento materiál buď odvezl anebo zničil a nelze jej tam dopravit po vlastní nápravě. Takové zařízení se jmenuje trajekt. Trajekty však vyžadují zvláštní důkladné stavby a zřízení železničního svršku. Při tom je výkonnost trajektu velmi malá pro složitou a zdoluhavou manipulaci při nakládání a vykládání. Trajekty je nejlépe zřizovat z několika lodí stejného typu vedle sebe upoutaných (až čtyř). Doprava trajektu ze čtyř lodí vedle sebe proti vodě je však pomalá a vyžaduje zvláště silných remorkérů. V každém případě je výhodnější doprava železničního provozovacího materiálu po vlastní nápravě, třeba i velkou oklikou. Je-li železniční materiál již na místě, překládat dopravovaný materiál z vagonů na lodní dopravní prostředky a v místě vykládání opět na vagony. Tato manipulace je rychlejší i při překládání ručním než přeprava celých vagonů, nebo i vlakových souprav a nevyžaduje takových přípravných prací. Při použití přístavních jeřábů je ještě daleko rychlejší.

Na říční dopravu mají též nemalý vliv povětrnosti a roční doba. Je najevo, že zařízení k dopravě osob a koní musí být důkladněji a pečlivěji provedeno, očekává-li se počasí nepříznivé, a naopak nemusí být tak důkladné v létě, kdy je možno spokojit se stany.

Ledová tříšť omezuje výkonnost plavby, ale v krajní nutnosti je možno provádět paroplavbu, ještě je-li šest desetin vodní hladiny pokryto

plovoucí tříští. Při tomto stavu ledu je však nutno počítat již se ztrátami na paroplavebním materiálu, zvláště při déle trvajících plavbách. Hustší tříšť a ledové zácpy paroplavbu úplně znemožňují. Období, kdy je nemožno provádět paroplavbu, je na každých říčních poměrech a každého roku jiné a je vedeno v záznamech příslušných plavebních a hydrografických úřadů.

Tanky, t. j. lodi na dopravu minerálních olejů, se k dopravě zboží a vojenských jednotek nehodí. Je jich možno využít jen v nezbytnosti. Výhodné však je ponechat je k dopravě minerálních olejů (pohonných hmot) k zásobování jednotek automobilisovaných a mechanisovaných, nebo i lodí, jejichž pohonnou látkou jsou těžké oleje.

Každá loď dopravující vojenské jednotky musí mít nutný počet (množství) záchranného zařízení a palubních člunů, aby mohly být v čas potřeby spuštěny na vodu.

Při stavbě nástaveb nesmí být na lodích omezován přístup k lodnímu zařízení, pacholatům, kotevnímu, kormidelnímu zařízení a p. Rovněž tak posádka lodí musí mít vykázané prostory k ubytování a z uložení palubního materiálu a nesmí být v těchto prostorech omezována naloženými jednotkami.

Lodní převozy musí být zajištěny proti nízkému letadlům, neboť jsou k těmto útokům velmi citlivé a nemohou se skrýt.

Velitelem lodního vlaku je vždy důstojník ženijního vojska, vojenský velitel parníku, který může být, je-li k tomu kvalifikován, též kapitánem parníku. Otázka velení na jednotlivých nákladních člunech nebo soulodích je velmi delikátní a musí být vyřešena, neboť velitel lodní posádky (plavčíků) může mít hodnost jen poddůstojnickou, kdežto velitelem převážených jednotek bude důstojník.

Použití paroplavebního materiálu při stavbách mostů.

Při stavbách mostů přes splavné vodní toky se může použít lodí s vlastním pohonem hlavně k pomocným vlečným pracím, jako je doprava jednotlivých lodí nebo mostních dílů na pracoviště, zavádění a kotvení jich do mostu, hlavně je-li použito jako podpor nákladních člunů. K vlečení malých lodí (pontonů a p.) se lodi paroplavební dobře nehodí, neboť jsou těžkopádné a dělají velké vlny, ohrožující vlečená plavidla.

Stejně použití nákladních člunů a tanků jako podpor mostu nelze doporučit jako výhodné, neboť jsou velmi těžkopádné a manipulace s nimi je zdoluhavá a obtížná. Mimo to se nikdy hospodárně nevyužije jejich velké únosnosti. Kotvení nákladních člunů na větším proudu je rovněž velmi obtížné.

Kromě toho most na nákladních člunech poskytuje citlivý a zranitelný (široký a dlouhý) cíl nepřátelskému letci a dělostřelci.

V bývalé rak.-uherské armádě se k těmto nevýhodám ještě družila okolnost, že podle smlouvy s paroplavebními společnostmi musila vojenská správa za lodi použité ve světové válce platit vysoké nájemné.

Používat nákladních lodí jako podpor mostu je výhodné jen tam, kde je hned při břehu větší hloubka, t. j., kde by beranění pilot bylo velmi obtížné a zdoluhavé. Tam se dávají nákladní čluny jako první plovoucí podpory a na nich se vyrovnává sklon mostovky při stoupání a klesání vodní hladiny.

Z á v ě r.

Již z této zběžné studie je vidět, že ženijnímu vojsku i v tomto oboru bude vložen na bedra nový těžký úkol, jehož se musí s úspěchem zhostit.

Mírová cvičení, která by mohla uvedené úvahy podepřít anebo vyvrátit, jsou velmi omezena a za dnešních finančních poměrů téměř nemožná, neboť nájem plavidel vyžaduje velikého nákladu. Najímat plavidla na krátkou dobu (několik dní) nemá valného významu, neboť zkoušky, které mají být provedeny v omezené době, nemohou být uskutečněny s potřebnou důkladností.

Je proto nutno, aby aspoň při aplikačních cvičeních byli důstojníci ženijního vojska seznamováni s paroplavebním materiálem a s jeho užitím v říční dopravě, aby byli aspoň theoreticky připraveni na úkoly, které je ve válce čekají.

Ženijnímu vojsku připadne pak nejen zřizovat tyto dopravní prostředky, ale také je často i obsluhovat, zvláště v cizích vodách a na cizích lodích, které budou mocí přinuceny k válečným úkonům.

Vodní cesta je velmi výkonná, je-li doprava na ní náležitě organizována. Bylo by veliké provinění se jí zříkat jen proto, že není dost spolehlivého personálu k jejímu zdárnému provádění.

Kapitán děl. Karel Gruncl:

Německé zkušenosti s použitím ženistů na východní a na západní frontě roku 1914.

(Zpracováno podle německých pramenů.)

Organisace a počet německého ženijního vojska v míru a na počátku svět. války a jeho výcvik.

Německá armáda měla před započatím světové války 35 ženijních praporů, z nichž bylo 25 polních, 10 pevnostních, které podléhaly generálnímu inspektoru ženijního vojska. Na počátku války, když byli povoláni do činné služby záložníci, byly ženijní prapory organizovány tak, že každý měl celkem 6 ženijních rot. 3 ženijní roty tvořily ženijní prapor a druhé 3 roty záložní ženijní prapor téhož čísla. Tak na př. 8. ženijní prapor I a II po 3 rotách. Ve válce se přiřčenilo velitelství praporu k velitelství armádního (resp. záložního armádního) sboru, roty se přiřčenily k divisím, buď 2 roty k jedné a 1 rota k druhé divisi sboru nebo naopak. Nejstarší velitel roty byl zároveň přednostou ženijní služby u divise. Ženijní pevnostní prapory byly na počátku války sloučeny v pluky po 2—3 praporech a byly přiděleny k armádě. Kromě toho postavily ženijní prapory v mobilisaci ze záložníků zeměbranceké ženijní roty a sborový a divisní ženijní park s mostní scupravou (1—2 soupravy u sboru, 2—4 u divise), dále světlometné čty; některé prapory stavěly též v mobilisaci jezdecké ženijní čty a pevnostní ženijní roty.

Mírový výcvik německých ženistů byl všestranný. Asi $\frac{1}{3}$ celé výcvikové doby se ztrávila na pěší výcvik (všeobecný vojenský výcvik) a $\frac{2}{3}$ byly věnovány speciálnímu ženijnímu výcviku. Ze speciálního výcviku byla více než polovina času věnována vodnímu výcviku (hlavně stavbě pontonových