

Drobné zkušenosti z války.

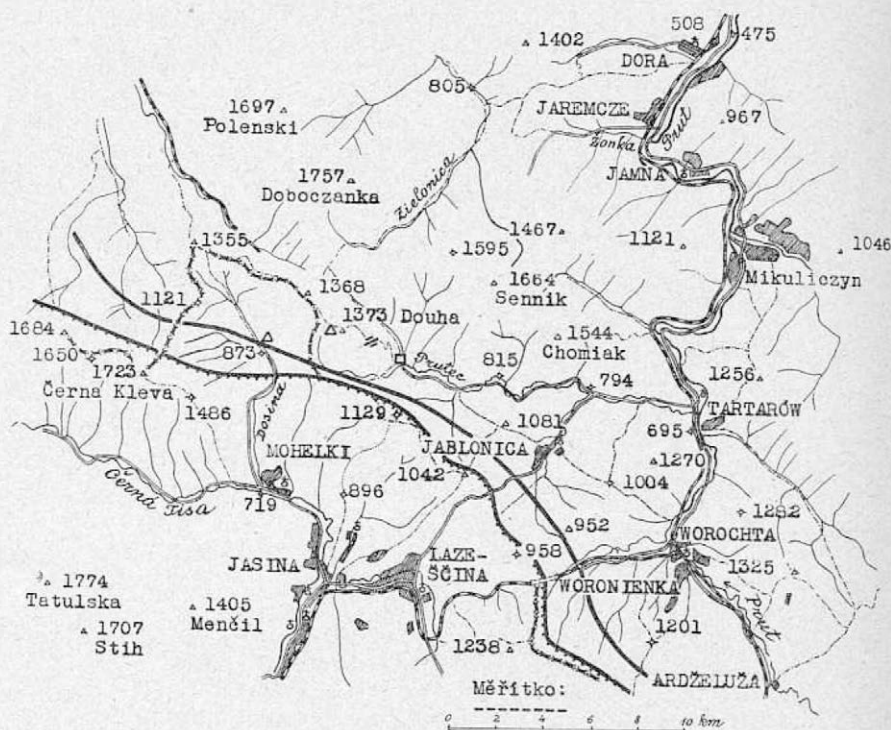
Major děl. Vsevolod Milodanovič:

Poslední ústup z Karpat.

Od dubna 1917 se situace XI. ruského sboru neměnila. Sbor (12., 32. a 165. pěší divise) byl roztažen v Lesních Karpatech podél nynějších čs. hranic, jak je znázorněno na náčrtku 1. Celou oblast sboru lze charakterisovat takto: Hory až 2658 m vysoké (Hoverla), les, minimální počet osad a jen jedna mírová komunikace — silnice Delatyn—Jasina — s dvěma odbočkami na západ a na jih. Tato silnice ovšem nestačila, a proto byla doplněna v zimním období 1916/1917 dvěma nouzovými cestami: pro 165. pěší divisi zlepšili horskou cestu vedoucí z údolí potoka Hnilica¹⁾ k potoku Zielonica a dále před hřbet „Pod Bukovica“ do údolí Žonky, pro 32. p. divisi vystavěli podobně cestu na východ, z prostoru Worochta—Ardželuža. Tyto cesty měly velmi příkré stoupání a ostré zatáčky a nehodily se pro normální pohyb dělostřelectva a trénu. Nazývali je „klávesy“, protože se povozy na nich houपालy jako na klávesech klavíru.

¹⁾ Potok směřující k stanovišti bojového trénu od severozápadu.

Nejdívočejší část oblasti náležela 165. p. divisi. Tato divise byla postavena teprve v zimním období 1916/1917 ze čtvrtých praporů pluků 32. divise a neměla vlastního dělostřelectva; to jí bylo přidělováno podle potřeby od jiných divisí. V daném případě se skládalo z 2./32. baterie (lehká kanonová o 6 dělech) a z kavkazské horské, s kterou



Náčrtek 1.

jsem se však setkal až mnohem později. Tak skrovný počet dělostřelectva ani snad nebyl na závalu, protože se v tomto terénu dělostřelectvo stejně nemohlo uplatnit.

Situace 2./32. baterie je uvedena na náčrtku 1. Baterie byla podřízena levému pluku 165. p. divise, který bránil tak zvaný „maďarský“ úsek (vyběžek tehdejšího maďarského území); její postavení bylo však za pravým křídlem 12. p. divise. Baterie byla spojena telefonicky s velitelstvím pěšího pluku, umístěným v údolí asi 1 km sev. od palebného postavení, ale neměla tam styčného orgánu; s 12. divisí neměla spojení vůbec. Nedostatky ve spojení a styku jsem pocítil až později, při zahájení ústupu. Nemohu tvrdit, že se na to nemyslelo, avšak zároveň se myslelo, že pravděpodobně postačí to, co máme, a že se tím ušetří spojovací personál a materiál.

Z dalších zvláštností postavení baterie uvádím:

1) Složky baterie byly rozmístěny rovnoběžně s frontou, nikoli kolmo na ni, ba dokonce se zřetelem na schůdnost terénu stál baterijní trén a kolesny mnohem blíže k nepříteli než děla v palebném postavení. Nutil k tomu trén.

2) Z hlavní i předsunuté pozorovatelný bylo vidět jen kus silnice v údolí Dosina potoku a nepřátelské zákopy na hřebenu Černá Kleva, ty však byly mimo dostřel. V pásmu východně od Dosiny, nejdůležitějším pro baterii, bylo celé nepřátelské postavení ponořeno do pralesa a leželo v hluchém prostoru. Vzhledem k těmto okolnostem

mohla baterie střilet jen na viditelný úsek oné silnice, při čemž se její začátek jmenoval „cíl čís. 1.“ a konec „cíl čís. 2.“.

3) Ve smyslu skrytí a vlastního bezpečí před nepřátelskou dělovou palbou bylo voleno palebné postavení velmi vhodně, takže nepříteli se nikdy nepodařilo je zjistit. K dosažení přestřelnosti stála děla na srubech. Byl to nápad mého předchůdce ve vedení baterii pplk. Kendzerského, nynějšího generála polské armády.²⁾

4) Velmi obtížné a zdlouhavé spojení se stanovištěm kolesen a baterijního trénu: původní cesta byla sice nahrazena „klávesy“ s 12 ostrými zatáčkami, celkové stoupání (asi 450 m na 1,5 km podle přímky) bylo jen nepatrně zmírněno. Z toho důvodu v palebném postavení byla jen děla, hlomozny byly ponechány dole.

5) Silnice do Tartarowa v délce asi 2 km byla pozorována nepřitelem z trig. 1042 a ze sousedních výšin a byla také denně postřelována; byla to však jediná cesta pro případ ústupu, protože nová cesta vystavěná na sever k údolí Žonky, byť i nebyla naprosto nesjízdná, vyžadovala dostatek času, kterého se při ústupu mohlo nedostávat. Musím ještě podotknout, že i u silnice do Tartarowa rozmlácená vozovka byla nahrazena „klávesy“, takže pohyb se mohl dít jen krokem.

6) Ještě jedna vlastnost palebného postavení: bylo jediné možné v celém „maďarském“ úseku divise. Při převzetí baterie koncem května 1917 jsem tomu nechtěl věřit, avšak po třinedělním soustavném průzkumu jsem se přesvědčil, že tvrzení mého předchůdce bylo správné.

Celkem lze říci, že situace baterie byla velmi nebezpečná, obzvláště se zřetelem na morálku pěchoty, která vlivem revoluce byla již značně pokleslá, poněkud méně než na jiných frontách, avšak více než u 12. nebo 32. divise.

Na frontě 8. ruské armády, ke které tenkrát náležel XI. sbor, byl dávno klid. Větších nedorozumění s představenými nebylo. Komitety hlasovaly pro válku až do vítězství. Boje na severu, u Březan a Kalusze, daly sice příklad, že za panujícího režimu nejsme schopni útočit, avšak nic dosud nenásvědčovalo, že jsme velmi blízcí katastrofě.

23. července asi v 8 hodin telefonoval mi rotmistr, velitel baterijního trénu, že pozoruje pohyb trénu, lišící se od obvyklého, a z toho usuzuje, že budeme ustupovat.

Zavolał jsem k telefonu pobočníka pěšího pluku a tázal jsem se, co je na tom pravdy. Pobočník odpověděl, že pluk nedostal doposud žádný rozkaz k ústupu a že pohyb trénu je normální. Slíbil mi, že kdyby něco přišlo, okamžitě mi to oznámí. Tuto odpověď jsem oznámil svému veliteli trénu.

Asi o dvě hodiny později telefonoval mi rotmistr znovu a hlásil, že ve směru na Tartarow prošla kulometná rota. — „Jsem přesvědčen,“ zdůraznil: „že jde o ústup!“

Spojil jsem se opět s plukovním pobočníkem. — „Ano!“ řekl mi tentokrát: „Byl nařízen ústup; pro pěchotu v 1. sledu začíná ve 13 hodin. Vaše baterie má pochodovat do Jaremcze; tam dostane další rozkazy. Tento rozkaz jsme dostali asi před hodinou. Opusťte, že jsem vám hned nezařadil.“

Nyní jsem litoval toho, že jsem neměl u velitelství pluku vlastní styčný orgán (byl bych dostal zprávu o ústupu o hodinu dříve), a litoval jsem též, že jsem nedbal výstrah svého velitele trénu a nic jsem nepřipravil!

Hlavní obtíž byla v tom, že jsem měl v palebném postavení skoro celou dotaci střeliva, asi 1100—1200 ran. Proto jsem nemohl evakuovat celou baterii najednou (hlomozny byly dole), nýbrž nadvakrát, nebo bych byl musil zanechat v palebném postavení aspoň 400—500 ran; to se mi však nezamlouvalo. Prozatím jsem nařídil, aby všech 18 kolesen přijelo ihned do palebného postavení. Hlomozny jsem ponechal dole, protože jsem se obával, že zdrží pohyb a budou příčinou četných zlomení ojí na zatáčkách serpentín. Kolesny se mohly objevit nahoře ne dříve než až za hodinu. Proto, po

²⁾ O tomto palebném postavení viz též VR. 1935, čís. 11, náčrtek na str. 1367.

vydání tohoto rozkazu, měl jsem dosti času k přemýšlení o všem dalším, zejména k propočítání času, který mi zbýval k uskutečnění ústupu.

Tři hodiny, od 10 do 13 hodin, které jsem měl k dispozici, mi zřejmě nestačily na 2 turny. Počítal jsem však, že mám v zásobě ještě jistou, třeba velmi problematickou dobu, a to:

1) čas, který potřebovala vlastní pěchota na cestu ze zákopů až k stanovišti baterijního trénu. Mohla to být $\frac{1}{2}$ hodina až hodina;

2) naše obranné postavení bylo v hustém lese, ústup se tedy podobal ústupu v noci a bylo velmi pravděpodobné, že nepřítel jej vůbec nezpozoruje nebo alespoň ne hned;

3) i kdyby nepřítel zpozoroval ústup, nemohl by hned zahájit pronásledování, k němuž nebyl jistě připraven, takže celý stroj by byl uveden do pohybu až za několik hodin;

4) v daném terénu sotva by se dalo mluvit o pronásledování vůbec;

5) kdyby konečně pronásledování bylo přece jenom zahájeno, bylo by vedeno s minimální rychlostí a konečně

6) počítal jsem s tím, že doba „13 hodin“ platí pro 165. p. divisi, nikoli pro 12., na které mi nejvíce záleželo! Vzhledem k tvaru fronty jsem doufal, že 12. divise musí zahájit ústup později. Neměl jsem s ní ovšem spojení, a proto jsem nemohl příliš spoléhat na svůj předpoklad. Navázat s ní spojení teď nemělo smyslu, protože dříve, než bych dostal nějakou zprávu, kolesny by přijely nahoru a musil bych se tak jako tak rozhodnout bez ohledu na 12. divisi.

Naproti tomu se mohlo snadno stát, že revoluční pěchota nebude čekat na 13. hodinu a ustoupí dříve. Potom by to bylo zlé! Kdybych mohl poslat nahoru úplné munici vozy, mohla by baterie odjet najednou, avšak cesta to nepřipouštěla! Kolesny jely, usilovně jsem přemýšlel a rozhodl jsem se konečně, že se pokusím zachránit všechno; vezmu baterii na dvakrát, a to tak, že v 1. turnu odešlu jen střelivo, kdežto děla a zbytek střeliva ponechám pro turnus druhý. Bylo to velmi riskantní řešení, ale mělo tu přednost, že nepřipouštělo změn v provedení: buďto bude zachráněno všechno nebo nic! Ponecháním děl pro 2. turnus jsem si zajistil opakování výstupu kolesen nahoru, protože mužstvo bylo schopno obětovat se pro děla, nikoli pro střelivo. Ba i já sám: kdybych měl ve 13 hodin děla v postavení trénu, 500 ran nahoře by se mi zdálo maličkostí, která nestojí za risiko ještě jedné cesty!

13. hodina již dávno minula, když se děla konečně pohnula z palebného postavení. Potom se začaly lámat oje na zatačkách. Na štěstí jedlový les, jímž vedla cesta, byl v těchto místech promíchán s bukovým podrostem. Mužstvo se vyzbrojilo sekýrami, vyrábělo nové oje a vyměňovalo polámané. Ač tato operace nebyla příliš složitá, způsobila přece značné zpoždění a tak teprve kolem 15 hodin měl jsem celou baterii v stanovišti baterijního trénu připravenou k dalšímu pochodu.

Údolí Prutce bylo prázdné... Silnice vedla asi 2 km lesem skryté před zrakem nepřítele, potom však vycházela na volný prostor pozorovaný z trig. 1042. Chtěl jsem se vyhnout otevřenému pohybu. Z mých vyjížděk zůstala mi vzpomínka na polní cestu, která odbočovala od silnice na jih, vedla k domkům u potoka, pak brodem přes potok³⁾ a ztrácela se na poněkud mokré louce u východního okraje mýtiny. Touto cestou jsem jezdil několikrát a pamatoval jsem si, že brod je sjízdný, louka dosti pevná a lze s ní se dostat znovu na silnici u domků jihozápadně od koty 815. Tento směr byl úplně skrytý, a proto jsem se tedy pro něj rozhodl.

První zklamání číhalo na mne na brodě. Kdosi měl nápad zahájit tam stavbu mostu! Most nebyl ještě hotov, avšak z vody čněla celá barikáda kolů, takže brod byl důkladně zatarasen. Okamžik jsem nevěděl, co mám dělat! Vracet se zpět na silnici

³⁾ Tento potok teče od trig. 1042 na sever (viz náčrt 1).

se mi nechtělo! Rozvinul jsem tedy řetěz patračů podél potoka a našel jiný brod. A tak se baterie dostala na louku, vstříc novému zklamání! Louka se totiž neukázala tak pevnou, jak jsem si to představoval, poslední deště ji značně rozmočily. Každý povoz si musil volit jinou cestu, až se konečně ve vzdálenosti asi 200 m od silnice veškerá vozidla zastavila, protože uvízla v blátě až po nápravy.

Nařídil jsem snít se zadní poloviny vozidel važiště a zavěsit je na oje přední poloviny. Takový způsob zesílení spřežení, je-li dosti místa pro čtyři koně vedle sebe, je mnohem lepší a rychlejší nežli připřahání několika párů koní zpředu, poněvadž zabezpečuje stejnoměrný tah (ač pro střední koně je poněkud málo místa). Ani tentokrát mi prostředek ten neselhal: vozidla se pohnula.

Poslední překážkou byl vjezd na silnici, pokrytou „klávesy“. Na úpravu vjezdu jsme neměli času a tak 1. dělo zachytilo svými koly za kmeny stromů nahrazujících bývalou vozovku a celé „dláždění“ popotáhlo s sebou. — „Obsluha vpřed! Upravit cestu!“ ... To se opakovalo při vjezdu každého povozu.

Konečně kolem 18 hodin na západním okraji lesa asi 1 km jihovýchodně od koty 815 setkali jsme se s čelními patrači pěchoty vlastního zadního voje. Vyhrál jsem sázku na ledabylost málo bdělého nepřítele!

Dělostřelectvo u nás a v cizině.

Kapitán děl. Karel Gruncel:

Nový dělostřelecký materiál v cizině.

(Pokračování.)

1. Italská houfnice vz. 210/22. (Data podle „Riv. d'Artiglieria e Genic.“, seš. 7/8 a 9 z roku 1936.)

Hlaveň má ráži 210 mm, délka hlavně je rovna 22 rážím (odtud i označení děla). Závěr je šroubový. Hlaveň spočívá na kolébce, v níž je uložena kapalinová brzda a nad ní kombinovaný vzduchový a kapalinový vratník. Kolébka je opatřena značně vzad posunutými čepy, jimiž spočívá na horní lafetě. Ta vybíhá rovněž daleko nazad, takže i při velikých elevačních úhlech zůstává dostatečně veliký prostor pro zákruz hlavně, pro otvírání závěru, pro nabíjení a pro veškeré úkony obsluhy u děla.

Na horní lafetě jsou upravena obě řididla (náměrové a odměrové). Vpředu na lafetě jsou hydropneumatické vyvažovače hlavně. Horní lafeta spočívá na dolní lafetě, která má tvar skříňovitý a na níž se může pohybovat do stran v úhlu 75°. K dolní lafetě jsou připojeny dva mohutné choboty, kterými lze pohybovat navzájem od sebe (roztahovat je). Jsou také opatřeny zařízením, které dovoluje pohyb obou chobotů též v rovině svislé, takže i na nerovném terénu lze tímto zařízením dosáhnout dobré stability děla. Konce obou chobotů jsou skříňovitě rozšířeny a jsou v nich upraveny příslušné kulisy (otvory) pro nasazení celé rydlové soustavy.

Poněvadž pro přípravu děla ke střelbě je nutno lafetu spustit nejprve s podvozku na zem, je dolní lafeta na spodku vypracována v značně rozšířenou plochu (ložiště), čímž se dosahuje poměrně malého specifického tlaku na půdu, takže je zamezeno zaříznutí se lafety do měkčí půdy. Podvozek zůstane v palebném stanovišti děla spojen s lafetou (lafeta se spustí na zem v prostoru mezi koly podvozku) a pomáhá značně zvyšovat stabilitu děla při střelbě.