

Z cizích revuí.

Hj:

Mostové převážecí prostředky bývalého rakouského spolkového ženijního vojska.

Ve „Wehr und Waffen“, květen 1938, píše polní maršálek v zál. ing. Josef Dick a převážecích prostředcích rakouského spolkového vojska, což dokládá jednak vyobrazeními nejnovější mostové soupravy rakouské vz. 1936 i svými návrhy.

Po všeobecném úvodě, jak provádět moderní násilný přechod, popisuje převážecí prostředky, jež dělí na: A. lehkou skupinu, B. střední skupinu, C. těžkou skupinu.

A. Lehká skupina obsahuje:

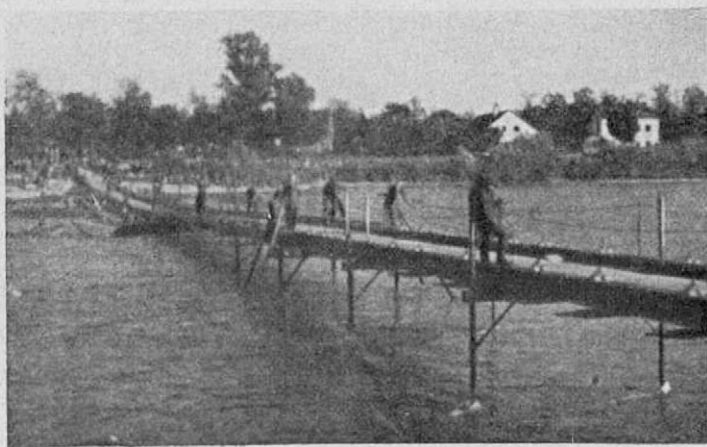
1. Lehké čluny pro polodružstvo (halbe Gruppe), který má únosnost asi 1 t. Jako nejvhodnější plavidlo označuje gumové čluny (Schlauchboote) pro jejich malou váhu, snadnou balitelnost a pro rozdělení v hadice, což po určitý čas chrání při postřelování. (Pozn. rec.: Tyto čluny má říšskoněmecká armáda.)

2. Útočné čluny (Sturmboot). Tyto mají obsažnost pro půl nebo až celé družstvo. Je to plavidlo tuhé, lehké, schopné přemáhat odpory a je hnáno propulsořem tak, aby plně zatížený člun plul v stojaté vodě rychlostí 15—20 km/hod. Tímto člunem se nejen převáží, ale musí se ho současně dát použít i k tažení mostních dílů, a to rychlostí 10 až 15 km/hod. v stojaté vodě.

3. Útokovou lávku pro pěchotu. Musí být tak dimensována, aby přešly po ní povozy až do 1½ t. Pro přechod pěchoty v zástupu postačí šířka 0.60—0.70 m, pro koně a káry šířka 1.20 až 1.40 m, pro vozy šířka asi 2.00 m. Jednotlivých článků se dá použít i jako převážecí díly. Jako podpory jsou buď gumové čluny nebo kozy. Organická jednotka by byla asi 40 m. Způsob stavby musí být jednoduchý a lávka se musí dát postavit i za nejtěžších poměrů.

B. Střední skupina obsahuje:

4. Operační most, který slouží pro všechny břemena pěší divise. Jako břemeno voleno pro něj nejčastější břemeno civilní silniční techniky, na které je stavěna většina permanentních mostů civilních, t. j. nákladní auto 3 t, které i s nákladem váží 6.5 až 7 t. Tato váha 7 t dostačuje i pro většinu motorisovaného dělostřelectva střední ráže.



Obr. 1.

Operační most 7 t. Na obrázku vidíme vstavěnou celou jednotku.

Tento most musí mít možnost zesílení na 12 až 14 t, aby mohly přes něj přejet i těžká děla a střední tanky, jež se občas divisím přidělují. Proto se dá stavět ve dvou typech: typ 7 tunový a typ 14 tunový.

Délka jednotky mostové zvolena podle nejvíce se vyskytující šířky řek ve střední Evropě, jež činí 60 až 70 m. Proto volena mostová souprava tak, aby se z ní dalo postavit 65 m mostu 14 tun., nebo o 50 až 70% delší most 7 tunový. Souprava je dělitelná ve 4 jednotky, aby i pro přemostění menších toků byly tu organické malé celky. Základním pravidlem pro stavbu je, aby — bez předběžných prací za 1 hodinu

byla vstavěna celá jednotka (při dlouhých mostech v době ještě kratší), a to při stavbě po člancích. Mostních článků bez konstrukční změny musí se dát použít k převážení a naopak. Zvláštní důraz je kladen na výměnu plouvoucích podpor kozami, tak aby nebyl rušen provoz. Naopak pro rychlé rozebrání kozového mostu musí být možná rychlá výměna koz pontony. Způsob stavby mostu je jednoduchý a nevyžaduje velkého nácviku.



Obr. 2.

*Přechod tří obrněných vozů 12,5 t po operačním mostě na 14 t.
Dvojdílné pontony, železné trámce, železné kozy.*

Na obr. 1 vidíme vstavěnou jednotku operačního kozového mostu 7 tunového. Kozy jsou železné, rovněž trámce a obrubový nosník. Na obr. 2 vidíme též most zesílený na 14 t, po němž přeježdějí tři těžké pancéřové vozy, každý váhy 13,5 t. Pozoruhodné je zejména, jak most překonává vysoké břehy.

Na obr. 3 konečně vidíme dlouhé převážecí plavidlo 7 tunové upravené tak, aby rozepětím pontonů vznikly 2 mostní články 7 t.

C. Těžká skupina obsahuje:

6. Silniční mosty pro nejtěžší břemena (25—30 tun).

Tyto mosty mají mít nejmenší rozpětí 20 m. Pro menší břemena se dají sestavit z těžké soupravy mosty delší. Souprava má i plovoucí podpory pro stavbu po dílech. Tato jednotka 20 metrová musí se dát postavit za den, při stavbě po dílech vždy jeden článek za hodinu.

7. Železniční most až do rozpětí 100 m jako náhrada za zničené stálé železniční mosty. Pokrok stavby 1 m mostu za hodinu (u mostů až do rozpětí 50 m). Musí se z něho dát postavit i vysoké pilíře.

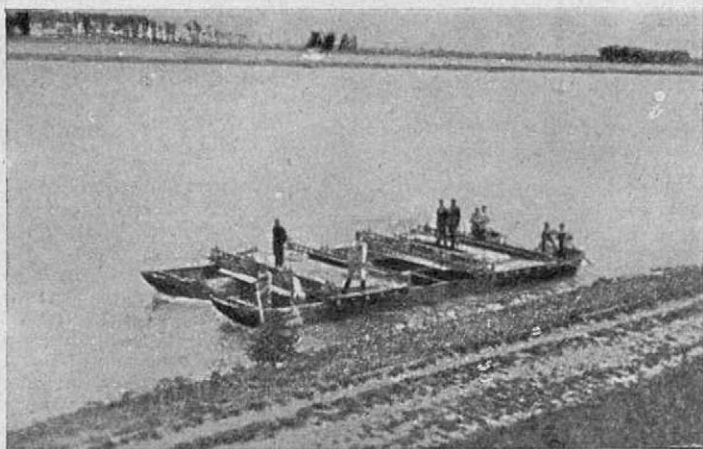
Z á v ě r :

1. Mosty uvedené za 4.—7. jsou válečnými mosty a tvoří normované soupravy. Pro násilný přechod třeba počítat až i se 100% zálohou materiálu, neboť ztráty na materiálu jsou obrovské.

2. Gumové čluny má mít každá rota bojových trup. Protože pro čluny lehké, dají se na lehký povoz naložit nejméně 2 čluny.

3. Normovaná útoková lávka vyžaduje 2 lehkých nákladních aut, jež plukovní terén nijak valně nezvětšují. Lávku stavějí zákopníci pěchoty.

4. Pěší pluk, jehož roty jsou vyzbrojeny gumovými čluny, spolu s plukovní útokovou lávkou je s to sám přejít bez ženistů přes menší a střední toky. Po lávce přejdou nosní koně, jednospřežné vozy a rozložená děla.



Obr. 3.

Převážecí soulodí z dvoudílných pontonů s dvojitou mostovkou, každá pro 7 t. Uvolněním uprostřed vzniknou 2 mostní články pro 7 t operační most.

5. Mostová souprava (operační most) je u divise. Je dopravován na autech s přívěsnými vozy. K mostové soupravě patří 12 až 16 útočných člunů (Sturmboote). Mostovou soupravu obslouží 1 žen. rota.

6. Kolejový most má 2 speciální auta, na něž rovněž nasedne 20 mužů obsluhy.

7. Těžké silniční a železniční válečné mosty jsou u armády a přidělují se vyšším jednotkám podle potřeby. Pozn. rec.: O nové rakouské soupravě vz. 36, jejíž vyobrazení autor zde přináší, bylo psáno již dříve ve VR. čís. 2/1938, str. 286 (22).

Literární přehled.

Kurt Doberer: „Elektrokrieg. Maschine gegen Menschen“. (Válka vedená s pomocí elektřiny. Stroj proti člověku.) Nakladatelství Saturn — Vídeň 1937. Str. 313.

Autor použil za vstupní slova své práce známých výroků našeho prvního presidenta T. G. Masaryka o tom, že dnes není odborníkem jen důstojník, ale i prostý voják, že je třeba mnoha vojenských a vojensko-technických znalostí k válčení i k tomu, jak zachovat vlastní život i životy soudruhů. Myslet správně a rychle

musí nejen vojevůdce, ale každý voják. Armáda se stala demokratickou též po stránce strategické i taktické.

Kniha začíná stručným přehledem o vývoji názorů na hmotu a vlnění vůbec; po něm následuje delší stat' o technice a nedostatech amerických metod popravování elektrickým proudem. Další stat' pojednává všeobecně a povšechně o četných vynálezech v oboru použití elektřiny k válečným účelům. Zprávy o těchto vynálezech se objevovaly porůznu již před válkou světovou, a hlavně po ní