

C:\Users\Plazma\Desktop\detektivky a valečné\Zmes 34. knih z 2.sv. vojny\GRYNER
Největší výsadkové operace v dějinách.pdb

PDB Name: GRYNER Největší výsadkové opera
Creator ID: REAd
PDB Type: TEXT
Version: 0
Unique ID Seed: 0
Creation Date: 30.11.2008
Modification Date: 30.11.2008
Last Backup Date: 1.1.1970
Modification Number: 0

PETER H. GRYNER
NEJVĚTŠÍ VÝSAVKOVÉ OPERACE
VDĚJINÁCH
NAKLADATELSTVÍ ERIKA PRAHA 1998

PŘEDMLUVA

Vojenské výsadkové jednotky mají velice krátkou historii. Objevily se poprvé v údobí mezi dvěma válkami a bojových akcí se zúčastnily teprve začátkem II. světové války. I dnes je jejich použití stále ještě uznávanou a účinnou formou boje, ale už se asi nikdy neuskuteční v takovém rozsahu jako v posledních dvou letech II. světové války.

Charakteristika, doktrína a způsob boje se změnily.

Ve II. světové válce byl kladen důraz na rozsáhlé armády výsadkářů, kteří buď seskočili padáky, anebo byli dopraveni kluzáky na místo určení. Následovala letecká pěchota, která v dopravních letadlech přistála na zajištěných přistávacích plochách. Využili momentu překvapení a rozvrátili nepřátelský týl. Pak se spojili s pozemními jednotkami a pokračovali v boji. Na rychlosti tohoto spojení závisel úspěch celé operace. Zpoždění mělo zpravidla tragické následky...

I když se technika shozu a koordinace výsadkářů s akcemi pozemní armády a námořnictva lepšily rok od roku, přece jen na konci II. světové války platilo heslo "ačím víc, tím lépe". Výsadkové operace se rozrostly do té míry, že dopravní letectvo muselo použít k dopravě výsadkářů všech letadel, která mělo k dispozici. Tak tomu bylo při operaci "Markét Garden" (Arnheim, září 1944) nebo při přechodu Rýna v březnu 1945. Tyto velkolepé operace, z nichž zvláště ta poslední byla rozhodným operačním úspěchem, už dávno odnesl čas a s největší pravděpodobností se už nikdy nebudou opakovat.

Po válce, po roce 1945, došlo k celé řadě ozbrojených konfliktů v různých částech světa a vždy byly nasazeny elitní výsadkářské jednotky. O dvacet let později, ve Vietnamu, bylo možno vrtul-

niky přemístit celé divize i s materiálem rychleji než ve druhé světové válce.

Červení dáblové. Les Paras. Rvoucí orlové, Falschirmjägeri, všichni byli těmi nejlepšími z nejlepších. Jejich jména a přezdívky jsou synonyma pro elitní jednotky moderních armád. Dodnes nosí mezinárodně jednotnou uniformu stříženou podle vzoru francouzských "Paras", kteří bojovali v padesátých letech v Indo-číně a severní Africe. Jejich červený barel je hrdým symbolem převzatým od britských výsadkářů, stejně tak jako jejich polovy-soké, ručně šité boty podle vzoru 82. a 101. US výsadkové divize.

Byli to dobrovolníci, hrdí na své zařazení. Profesionálové, kteří museli překonat strach nejen z nepřítele, ale i ze vzduchu, který byl zpočátku velkou neznámou. Vyžadovali sílu a odhodlání. Měli své zvláštní zvyky a tradice a specifický způsob boje a také umírání!

CHRONOLOGIE VÝSAVKOVÝCH OPERACÍ VE II. SVĚTOVÉ VÁLCE

Duben 1940 Němci zaútočili na Dánsko a Norsko. Jednotky I. parašutistického pluku obsadily dánské mosty a norská letiště. V květnu 1940 bojoval I. prapor tohoto pluku u Narviku.

Květen 1940 1. německá výsadková divize a 22. divize letecké pěchoty zahajují útok na Belgii a Holandsko. Jednotky útočného výsadkového pluku dobyly belgickou pevnost Eben-Emael.

Únor 1941 První britská diverzní akce provedená parašutisty - zničení vodovodu u Tragina.

Květen 1941 Němečtí výsadkáři dobyli Krétu. Utrpěli těžké ztráty a Hitler další výsadkové operace zakázal.

Leden 1942 Sovětští výsadkáři podnikli během ledna tři větší operace. První proběhla začátkem měsíce na podporu protiofenzivy na moskevské frontě. Druhá, v síle zesíleného pluku, podpořila útok I. gardového jezdeckého sboru na frontě u Vjazmy. Třetí byla provedena koncem ledna. 4. výsadkový sbor byl vysazen jižně od Vjazmy a měl za úkol odříznout Němcům ústup.

Leden 1942 Japonští výsadkáři v akci na Jávě a na Sumatře.

Vnoř 1942 Kombinovaná operace za účasti zesílené rotý britských parašutistů - zničení německé radarové stanice u Brunevalu.

Prosinec 1941 Několik taktických akcí sovětských výsadkářů, většinou v síle zesílené rotý nebo praporu. V dalších

letech (1942-43) podnikli sovětští výsadkáři

desítky diverzních operací v týlu německých armád.

Únor 1942 Japonci obsazují ostrov Timor.

Listopad 1942 První nasazení spojeneckých výsadkářů v síle několika praporů v Tunisu v severní Africe.

Leden 1943 Američtí výsadkáři posílají australskou pěchotu ve Wau na Nové Guinei.

Červenec 1943 Britské a americké jednotky se účastní invaze Sicílie. 13. července obsazuje 1. parabrígáda most u Primosole a bojuje o něj s jednotkami 1. německé výsadkové divize.

Září 1943 Dvě brigády sovětských výsadkářů zajišťují přechod přes Dněpr u Kaneva, jižně od Kyjeva. 17. září seskakuje zesílený prapor německých výsadkářů na Elbě. Do zajetí padne 9 000 italských vojáků.

Listopad 1943 Němečtí výsadkáři spolu s námořními jednotkami dobývají zpátky ostrov Leros v Egejském moři.

Březen 1944 Během operace "Thursday" jednotky britské a indické kluzákové pěchoty v Buřně přistanou v týlu japonské armády.

Kveten 1944 Američtí výsadkáři spolu s narychlo vycvičeným praporem Australanů obsazují údolí řeky Mark-ham na Nové Guinei.

Červen 1944 Dvě americké a jedna britská výsadková divize se účastní invaze v Normandii.

Červenec 1944 Dva prapory Američanů zajišťují letiště na ostrově Noemfbor u Nové Guinei.

Srpen 1944 1. výsadková útočná skupina, kterou tvoří angloameričtí parašutisté a brigáda americké letecké pěchoty, se účastní operace "Dragoon" - invaze jižní Francie.

Září 1944 Anglo-americko-polská výsadková operace Markét Garden u Arnheimu v Holandsku.

Říjen 1944 Slovenské národní povstání - dokončení přesunu 2. čs. paradesantní brigády na Slovensko. Operace "Manna". Tři prapory britských výsadkářů obsazují letiště Megara poblíž Athén v Řecku.

Listopad 1944 Sebevražedný útok japonských výsadkářů na americká letiště na Leyte na Filipínách.

Prosinec 1944 Poslední německá výsadková operace v Arde-nách skončila fiaskem.

Leden 1945 Obojživelná invaze hlavního filipínského ostrova Luzonu. 11. US. výsadková divize přistála na jižním konci Manilského zálivu.

Únor 1945 Američtí parašutisté dobyli pevnost Corregidor.

Březen 1945 Britská 6. a americká 17. výsadková divize zajišťují přechod Rýna u města Wesel v Německu. Byla to poslední výsadková operace II. světové války.

ZAČÁTKY PARAŠUTISMU

Tři roky po objevení Ameriky nakreslil Leonardo da Vinci pro svůj Codex Atlanticus skicu padáku... Doprovodil ji následujícím komentářem: Kdyby měl člověk stan z dobře a těsně tkaného plátna bez jakýchkoliv otvorů, dvanáct braccia napříč a dvanáct do hloubky, mohl by s ním seskočit z jakékoliv výšky bez nehody... (Slovo braccia pochází z italského slova paže a při zběžném přepočtu zjistíme, že da Vinciho padák měl dostatečně velkou kopuli a teoreticky by tedy byl použitelný.) Jeho vynálezy, bohužel, většinou zůstaly jen na papíře.

Ve starověku prý Asyřané používali jakýchsi velkých slunečníků pro zmírnění dopadu, ale informace, která pochází od amerického historika Johna Weekse, neříká, odkud skákali, kam a proč. Zato je však historicky doloženo, že ve středověku byly seskoky primitivním padákem vyhledávanou atrakcí na různých slavnostech a výročních trzích v Číně.

V roce 1782 bratři Montgolfierové zahájili pokusy s balony naplněnými horkým vzduchem a současně se zabývali myšlenkou konstrukce padáku. V roce 1779 jeden z bratrů, pravděpodobně Josef, spustil z věže v Avignonu ovci na padáku. Seskok byl úspěšný a inspiroval ho k vlastnímu seskoku. Shromáždění občané mu prý sice zatleskali, ale oficiální zápis se nedochoval.

Další neověřený seskok provedl pan Sebastien Lenormand, profesor technologie na pařížské umělecko-průmyslové škole, který údajně seskočil ze střechy observatoře v Montpellieru.

Řada průkopníků parašutismu pokračuje. Jean-Pierre Blanchard, známý svými experimenty v oblasti balonového létání. Během svých letů shazoval padákem ovce a psy, a i když tyto pokusy nebyly vždy stoprocentně úspěšné, přece jen přesvědčily řadu lidí.

10

že seskoky padákem nejsou nemožností. Některé zdroje uvádějí Blanchardajako prvního muže, který vyskočil padákem z balonu. Při letu nad Centem v Belgii začal mít problémy s řízením a byl nucen vyskočit. Při dopadu si prý zlomil nohu a jestli skutečně skočil, získal ještě jedno prvenství: za první zranění při seskoku padákem...

Konečně v roce 1797 Francouz André Garnerin provedl exhi-biční seskok před zraky tisícíhlavého davu Pařížanů. Psalo se o tom v tisku a v historii parašutismu je jeho výkon považován za první dokumentovaný seskok. Jeho padák vypadal jako obrovský deštník, byl vyroben z hedvábí a na konci podpůrné tyče byl koš. ve kterém stál Garnerin. Balonem vystoupil do 900 metrů, kde se odříznul a za zuřivého kymáčení ze strany na stranu se snesl k zemi. Tehdy totiž ještě vzduchoplavci nevěděli, že malý otvor na vrcholu kopule by vyrovnával stabilitu padáku. Na to přišel teprve francouzský astronom Joseph Lalande a o třicet let později Američan Thomas Baldwin tento áventil" ještě vylepšil. Baldwin spolu s jiným Američanem, van Tasselem, také sestrojil a v roce 1880 poprvé použil padák, jehož kopule byla bez žeber.

První známou obětí parašutismu se stal v roce 1837 Angličan Robert Cocking. Seskočil ze 1600 metrů s padákem

kornoutovi-tého tvaru, který se bohužel neotevřel...

Americká občanská válka 1861-65 a francouzsko-pruská válka v roce 1870 znamenaly prudký rozvoj balonové techniky. Balony byly používány pro pozorovací účely, stejně tak jako za burské války, kdy Angličané měli potíže hledat jednotky burských partyzánů v rozsáhlém kopcovitém terénu jižní Afriky.

Na přelomu století se začaly objevovat první pokusy se složeným padákem. V roce 1889 přijel do Německa balonista Charles Leroux a předvedl německé generalitě padák, který se dal skládat. Měl ho připevněn k hrudníku a k ramenům a seskočil z balonu plněného plynem z výše 1000 metrů. Pozdější náčelník německého generálního štábu, hrabě voň Schlieffen, byl seskokem nadšen a doporučoval mladším důstojníkům studovat možnosti použití padáku v týlu nepřítele.

V roce 1907 Američan Stevens předváděl padák složený v balíku na zádech. Otvíral se lankem a kopule se rozevřela vymrštěním ohnutých velrybích kostí, které tu sloužily jako pružiny.

I když po několik let byl tento padák předváděn jako kuriozita.

11

ukázalo se, že vývoj pokračuje správným směrem. Stále se však ještě skákalo z balonů.

Teprve v roce 1912 kapitán Alfred Barry, zkušený vzduchopla-vec a parašutista, zahájil novou éru v seskoku padákem. Nad letištěm v St. Louis se protáhl dírou v trupu a usadil se na hrazdě připevněné pod letadlem. Padák měl sbalený v kovovém válci, který byl přichycen k podvozku. Ve výši 500 metrů seskočil z hrazdy a vytáhl za sebou padák.

Výsledkem byl stoprocentní úspěch a bezpečný dopad. Mezitím i Stevens zlepšil svůj padák -byl to typ, kterému se říkalo „anděl strážný“ - a dalo se s ním spolehlivě skákat z letadel i z balonů. Němci však tvrdí, že to byl německý vzduchoplavec Otto Heinicke, kdo sestrojil první padák použitelný pro seskoky z letadla, a tak je třeba se zmínit i o něm. Byli to právě Němci, kdo za I. světové války začali používat padáky na záchranu pilotů letadel a pozorovatelů z upoutaných balonů.

Padáky se používaly i pro vysazování agentů v týlu nepřítele, a i když uvedených případů nebylo mnoho, je zajímavé, že tyto riskantní shozy byly prováděny v noci a vrchlíky byly vyrobeny z černého materiálu. Za prvního vojenského parašutistu je považován francouzský major Evrard, vysazený spolu s pomocníkem v říjnu 1918 v belgických Ardenách v týlu německé armády. Po osm dní ničili telefonní spojení a přepadávali vojenské transporty. přežili a po příměří se vrátili do vlastních linií. Vývoj padáku a techniky shozu jinak pochopitelně během I. světové války příliš nepokročil.

Ironií bylo, že spojenečtí letci padák používat nesměli (vysvětlení jsem hledal marně - pozn. autora), a teprve když americké letecké eso Raoul Lufbery vyskočil bez padáku z hořícího letadla a zabil se, situace se zlepšila.

Stevensův padák po válce zlepšili Italové. Výsledkem byl tzv. vzor „Salvátore“, který se stal základem pro poválečný vývoj. V roce 1919 letecký sbor americké armády založil výzkumný ústav parašutismu. Zkoušky se prováděly na letišti Mc Cook v Ohiu a výsledkem práce týmu výzkumníků byl padák, jež bylo možno otevřít z volného pádu. Tento padák byl vybaven postrojem, který rozložil náraz při otevření padáku na celé tělo a v této formě, s malými úpravami, je zmíněný tento postroj používán i dnes.

Mladý civilista a nadšenec Leslie Irvin poprvé předvedl tento

nový typ padáku 28. dubna 1919, později založil vlastní továrnu na padáky a věnoval se jejich dalšímu zdokonalování. Nebyl voják, a i když armáda jeho model později koupila, jeho motivací a zájmem byla především záchrana lidských životů.

Koncem dvacátých let to byli Italové, kteří se jako první začali zabývat použitím padáku pro vojenské účely.

Zdokonalili padák typu „Salvátore“, založili vojenskou výsadkářskou školu a vycvičili prapor parašutistu.

Brzy se přidali i Sověti, a zatímco Italové ztratili o další vojenské experimenty zájem a odpadli. Sověti se stali výsadkářskou velmocí...

13

HISTORIE VÝSAVKOVÝCH VOJSK

Velké výsadkové operace II. světové války byly vlastně naplněním předpovědi amerického státníka Benjamina Franklina, který v roce 1784 napsal: „Kde by se našel princ, který by byl schopen ubránit svou zem proti tisícům mužů, kteří se snesou z oblohy na různých místech, nastraží léčky a zaskočí nepřítele dřív, než bude možno soustředit obránce k jejich odražení?“

Franklin napsal tyto řádky zřejmě pod vlivem pokusů bratří Montgolfierů. kteří o dva roky dříve vypustili první balon plněný horkým vzduchem...

Balony byly používány pro vojenské účely už v 18. století. Ve Francii byla v březnu 1794 založena „Compagnie d'Aerostiers“, kterou tvořily čtyři balony: L'Entrepreneur, Celeste, Hercule a Intrepid. Velitelem této I. balonové rotý byl kapitán Coutelle.

Ve vojenských análech té doby se dochovala zpráva o činnosti balonu L'Entrepreneur nad Maubege, ze kterého Francouzi sledovali soustřeďování a pohyb rakouských sil. Zde také pravděpodobně došlo k prvnímu zásahu „protiletadlového“ dělostřelectva:

koš francouzského balonu byl poškozen rakouskou kartáčovou střelou...

Napoleon, který obohatil vojenství o celou řadu taktických novot, plánoval invazi Anglie. Součástí tohoto plánu bylo vysazení 1000 mužů dopravených do Anglie 200 balony. Štáb poradců ho však brzy přesvědčil, že tenhle nápad

nebude možno uskutečnit z ekonomických důvodů. Balony byly v té době vyráběny z hedvábí, byly příliš drahé a nákladné, a i kdyby byly vyrobeny z plátna nebo bavlny, nebylo ve Francii dost strojů, které by je ušily. Státní pokladna v té době už stejně neměla peněz nazbyt. A z invaze do Anglie nakonec stejně sešlo.

14

Během prusko-francouzské války 1870 ti, kdo na to měli, tj. zámožná buržoazie a vládní kruhy, opouštěli obleženou Paříž pomocí balonů. V první světové válce došlo k dalšímu pokroku. Balony sloužily k pozorování pohybu nepřátelských jednotek a ke kontrole dělostřelecké palby na cíle v týlu nepřítele. V roce 1918, kdy už byli padáky vysazováni do týlu nepřítele špioni, di-verzanti a informátoři, Winston Churchill navrhl zřídit pro tuto činnost tzv. "álétající oddíly", tj. skupiny výsadkářů-parašutistů, kteří by prováděli konkrétní diverzní úkoly v týlu německých armád.

Koncem roku 1917 se objevil na západní frontě velitel leteckých služeb Spojených států (tehdejší název, pozn. autora) brigádní generál Billy Mitchell. Činnost letectva byla do té doby značně omezená. Generalita obou stran se nedokázala povznést nad principy poziční a zákopové války a považovala letectvo nanejvýš za prostředek vhodný k pozorování pohybů nepřítele nebo pro omezené bombardování. Zoufalé bitky stíhacích letadel v prvních letech války byly výsledkem krytí a obrany pozorovacích balonů. Aureoly hrdinství, kterými byli obklopeni nejúspěšnější piloti obou stran, byly trnem v oku štábním důstojníkům, kteří považovali laxní chování a vystupování letců za frajerství, hraničící s porušováním kázeňského řádu.

Mitchell tohle všechno změnil. Jeho chápání strategie bylo nové, neotřelé a v té době zcela jedinečné. Jedním z těch, kdo ho pochopil a rozuměl mu, byl generál Pershing, velitel amerického expedičního sboru na západní frontě. Mitchell dostal povolení vytvořit a vycvičit americký letecký sbor a ve spolupráci s britskými a francouzskými letkami vznikla největší letecká armáda v dějinách. Mitchell přesvědčil Pershinga, že letectvo se stává důležitou strategickou i taktickou zbraní.

Mitchell se sice proslavil svými originálními nápady v I. světové válce, ale ve dvacátých letech byl souzen vojenským soudem za porušení rozkazu. V době, kdy většina vojenských kapacit neviděla v letectvu nic víc než novou, dokonalejší průzkumnou složku, Mitchell se rozhodl dokázat americkému ministerstvu námořnictví, že leteckou bombou je možno potopit bitevní loď. Po dlouhých tahanicích námořníci souhlasili s provedením pokusu. Velitelem roje primitivních bombardérů byl sám Mitchell. Dostal rozkaz letět neobvykle vysoko, což mu mělo ztížit zaměření - námořnictvo pochopitelně nemělo zájem, aby tato demonstrace

15

skončila úspěchem. Terčem se stala německá bitevní loď "OST-FRIESELAND" a Mitchellovi se skutečně podařilo ji potopit. Námořnictvo zuřilo, a poněvadž se letadla během náletu snesla pod stanovenou výšku, plukovník Mitchell se ocitl před vojenským prokurátorem, byl obžalován z porušení rozkazu, byl shledán vinným a kázeňsky potrestán.

Námořnictvo prosadilo svou...

Mitchell předložil v roce 1918 generálu Pershingovi taktický plán, který měl vyřešit bezvýchodnost zákopové války a měl uvést frontu do pohybu. Navrhoval vycvičit dva pluky I. US. divize jako parašutisty a vysadit je za frontou, kde by zaútočily na německé linie z týlu. Vybral svého štábního důstojníka Lewis H. Breretona, aby vypracoval podrobnosti. S tímto důstojníkem se setkáváme o čtyřicet let později, za II. světové války, kdy byl velitelem spojeneckých výsadkářů.

V roce 1918 neexistovalo mnoho letadel pro přepravu parašutistů. Největší z nich byly britské dvoumotorové a čtyřmotorové bombardéry firmy Handley Page. Typ O/400 mohl pojmout deset mužů a čtyřmotorový V/1 500 dvacet - i s materiálem.

Když Brerenton spočítal, že by na tuto akci potřeboval minimálně nějakých 1000 letadel, a když zjistil, že RAF má k dispozici 258 letadel prvního typu a 255 druhého typu, další jsou objednána v USA a hned tak nebudou dodána, když uvážil risk a možné ztráty, po dohodě s Pershingem skončil celý plán v koši na papír. V listopadu pak bylo uzavřeno příměří a k realizaci Mitchellova plánu nikdy nedošlo.

V třicátých letech, spolu s nástupem vojenských diktatur v Evropě i Asii, došlo k prudkému rozvoji vojenské vědy a k vývoji nových zbraní. K těm patřil i parašutismus a vznik prvních výsadkových jednotek. Italové jako první demonstrovali použití parašutistů pro vojenské účely. V roce 1927 vysadili na divizním cvičení devět mužů i s výzbrojí, a dokonce i založili, jako první, školu pro výcvik parašutistů. Pozoruhodných úspěchů na tomto poli dosáhli i Sověti a jejich experimenty bezpochyby inspirovaly výstavbu výsadkového vojska v nacistickém Německu.

Ve stejnou dobu se v Německu začalo rozvíjet plachtařství a prudkým vývojem procházel i letecký průmysl.

V civilním letectví pokročili nejdále Němci a Američané. Němci vyvinuli dopravní letoun Ju 52, Američané vyvinuli slavný DC-3, který byl později, ve II. světové válce, adaptován pro vojenské účely pod označením C-47.

16

Ju 52 se proslavilo jako dopravní letadlo na všech evropských bojištích. Pracovalo spolehlivě za každého počasí a stalo se standardním vybavením německých padákových myslivců.

O vývoji a úspěších sovětských výsadkářů v meziválečném období pojednává v této knize zvláštní kapitola. Důležité však je, že od Sovětů se učili Němci a byli dobrými a snaživými žáky. SSSR a výmarské Německo se staly po první světové válce vydědenci. Na Rapalskou konferenci v roce 1922 přišli jako páriové, za zády vítězných spojenců uzavřely smlouvy o přátelství a vzájemné pomoci a odešli jako vítězové. Konferenci předsedal budoucí československý prezident Beneš, tehdy ministr zahraničí. Pro něho to bylo grandiózní fiasko.

Spolupráce mezi Rudou armádou a Wehrmachtem pokračovala i po nástupu Hitlera a informace, které se nepodařilo získat oficiálně, získala německá špionáž. Němečtí tankisté se cvičili na sovětských tankodromech a letci v Lipetskú a

okolních letišť. Tam se také Němci seznamovali se sovětskými výsadkáři a jejich doktrínou. V roce 1935, kdy se o budování parajednotek v Německu teprve jen uvažovalo. Rudá armáda předvedla hromadný seskok sedmi set parašutistů na manévrech u Kyjeva.

Akce sovětských výsadkářů pozorně sledovali vojenští přidělené! evropských velmocí a v době, kdy se už v nacistickém Německu zakládala cvičná střediska pro parajednotky, začaly se objevovat první pokusy o vysazování parašutistů i v jiných zemích.

Do let 1937-38 spadají sporadické začátky výsadkářského výcviku ve Francii, v ČSR a v Polsku. Na těchto tradicích vznikaly pak výsadkové jednotky během II. světové války. Čs. II. paradesantní brigáda vznikla na půdě SSSR a zúčastnila se bojů ve Slovenském národním povstání v roce 1944. Polská I. výsadková brigáda pod velením generála Sosabowského vznikla v Anglii v roce 1943 a vyznamenala se u Amheimu během operace Markét Gar-den. Ve Francii byl sice výsadkový prapor po porážce v roce 1940 zrušen, ale jeho tradice byla obnovena v armádě "Svobodné Francie" pod generálem De Gaullem. Francouzští parašutisté se zúčastnili spojeneckého výsadku během invaze v Normandii v červnu 1944.

Ve třicátých letech provádělo pokusy s vysazováním menších jednotek i Japonsko, ale jeho parabrigáda byla nasazena do boje jen dvakrát - pokud nebudeme počítat sebevražedné pokusy ja-

17

ponských parašutistů při dobývání letišť na Filipínách v roce 1944.

Němečtí výsadkáři, díky svému veliteli generálu Studentovi dominovali v prvních válečných letech. Jejich individuální schopnosti, kázeň a taktická připravenost je ověřily gloriolou nepora-zitelnosti - dokud nepřišla Kréta.

Vývoj a výstavba britských a amerických výsadkových jednotek probíhaly podle německých zkušeností a v letech 1941-42 se Spojenci snažili dohnat, co zameškali. Jejich začátky a bojové nasazení jsou obsahem řady kapitol této knihy.

VOJENSKÝ VÝZNAM VÝSADKOVÝCH OPERACÍ

Národ připravující se na válku - v našem případě budeme mluvit o nacistickém Německu - má určitou výhodu, začíná-li plánovat s prázdnou zbrojnicí. Nově vyvinuté a vyrobené zbraně jsou nejen modernější a spolehlivější než ty staré, ale často přispívají a vedou k novým výbojům a inovacím v oblasti strategie a taktiky.

Hitlerovo Německo začalo znovu vyzbrojovat své ozbrojené složky ve třicátých letech a postupně vylepšovalo a propracovávalo teorii bleskové války, tak jak ji plánoval a připravoval její duchovní otec, generál voň Seeckt.

Předpokladem pro realizaci této nové doktríny byl vývoj nových zbraní, zvláště pak tanků a střemhlavých bombardérů.

Ve stejnou dobu, pod vlivem snah přeměnit zákopovou válku ve válku mobilní, pohyblivou, se objevily i první myšlenky a návrhy na vybudování výsadkových jednotek. Stejně jako zavedení tanku i doktrínu uplatnění výsadkových vojsk si Němci vypůjčili od jiných armád. Jen s tím rozdílem, že zatímco vývoj pancéřových jednotek měl všemožnou podporu Hitlera a jeho generálů, generál Student, organizátor, "duchovní otec" a velitel výsadkářů, musel bojovat o každý feník. Ve srovnání s vývojem ostatních zbraní nové německé armády dostal jen nezbytné minimum, které mu umožnilo vybudovat první výsadkovou divizi pomalu, bez perspektiv, po částech a bez podpory ostatních zbraní. Ocenění a podpora přišly teprve po úspěších výsadkářů na západní frontě v roce 1940.

Dnes je nad slunce jasně, že nebyť pile a nadšení generála Studenta, jeho schopnosti překonávat překážky a využívat Góringova a Hitlerova vlivu, němečtí Fallschirmjägeri by se nikdy nebyli stali pýchou a elitou německé armády.

19

Ještě na začátku druhé světové války byly vojenské výsadkové operace zcela neznámou veličinou a nikdo kromě specialistů jim nevěnoval příliš pozornosti. Slovo parašutista vyvolávalo v myslích lidí představu sportu a dobrodružství. Vojáci starších generací si pod parašutismem představovali spíš diverzní akce menšího rozsahu v týlu nepřítele nebo dokonce vysazování špiónů na nepřátelském území.

Teprve během rusko-finské války začaly sporadicky prosakovat informace o nasazení sovětských parašutistů, ale přesnější a podrobné zprávy chyběly.

Pak přišly masové operace německých výsadkářů v roce 1940 a jejich nasazení na západní frontě. Tyto akce přilákaly pozornost laiků, vojáků i nevojáků a slovo "parašutista" se stalo mýtem, realitou i strašákem civilistů.

Obdivuhodná byla především kombinace útoku padákových jednotek za podpory pěchoty vysazené z kluzáků nebo z dopravních letadel a jejich spolupráce s bojovým letectvem, které jim poskytovalo patřičnou podporu. Souhra těchto jednotek při obsazování strategicky důležitých bodů v týlu nepřítele byla i pro vojenské experty fascinující. Úspěch tu slavila německá důkladnost při plánování a preciznost štábní práce.

Ochromení obrany, přerušení komunikací a prodloužení doby nutné k zformování protiútoku stejně tak jako překvapující a neuvěřitelně heroické akce, jako třeba dobytí moderní pevnosti Eben Emael, získaly zasloužený obdiv a zájem široké veřejnosti na obou stranách fronty.

Tyto akce také konečně probudily ze spánku spojenecké štáby, které na tomto poli zaspaly nejméně čtvrt století. V letech 1940-41 hrozila vzdušná invaze nejen Anglii, ale i Maltě, Gibraltar a jiným důležitým základnám a spojenci s hrůzou očekávali, kdy a kde se opět, jako blesk z nebe, objeví němečtí padákoví myslivci a rozhodným způsobem strhnou vítězství na svou stranu. Atmosféra strachu, plynoucí z této nejistoty, působila paniku a rozvracela spojeneckou morálku. Fámy, klepy, výmysly, mýty a nadsázky o činnosti německých výsadkářů samozřejmě tuto situaci nijak nevylepšily. Britové šli od porážky k porážce a zoufale potřebovali nějaké vítězství. Když došlo ke

vzdušné invazi Kréty, Britové cítili, že právě tady by mohli docílit vítězství. na které tak dlouho čekali. Nedočkali se... Rychlý a překvapivý úspěch německých výsadkářů na Krétě

20

přesvědčil spojence, že bez silných a dobře vycvičených výsadkových jednotek nebude možno proniknout na evropský kontinent.

Nasazení výsadkových jednotek je možno nazvat ákolmým obchvatem" a těmito slovy je dokonale popsáno provedení jejich útoku, smysl výsadkových operací, jejich hodnota a vojenský význam. Základem obchvatu je vazba nepřátelských jednotek, omezení jejich pohyblivosti, odříznutí ústupových cest a konečná likvidace nepřítele pod tlakem frontálního útoku.

Novátorské a neortodoxní aplikace doktríny kolmého obchvatu výsadkových jednotek zjednodušily klasické pojetí tzv. Vernich-tungsschlacht (zničující bitvy), ulehčily křídelním manévřům a staly se nepostradatelnou součástí německého blitzkriegu stejně tak jako třeba tank a štika-střemhlavý bombardér. Praxe vypadá na první pohled docela jednoduše. Jednotky vysazené v týlu nepřítele přeruší komunikace a zásobování, obsadí strategicky důležité body a drží je až do příchodu posil. Vytvářejí zmatek ve štábech a týlových jednotkách a zvětšují tak zranitelnost předních linií obrany. Tento zcela nový a neotřelý způsob útoku na předem vybudovanou obranu obsahuje i důležitý psychologický efekt. Úspěch v boji je totiž podmíněn tím, že se voják může a musí spoléhat na určité jistoty. Ty jsou dány situací a upřesněny rozkazy velitelů. Jednou z těchto jistot je skutečnost, že kdykoliv před ním bude nepřítel, v jeho týlu jsou spojenci. Tato jistota pomáhá jednotlivcům i celým jednotkám plánovat a provádět akce, určovat cíle, řídit palbu a rozeznávat posily.

Výsadkové operace tohle všechno změnily. Nejen že přinutily obránce stahovat jednotky z hlavní linie k místům napadeným výsadkáři ve snaze napadnout a zmenšit nebezpečí vzniknuvších ákapes", ale především ohrožily výše uvedenou jistotu obrany. Statický boj se změnil v pohyblivý a týl přestal být tím bezpečným zázemím, které brání jednotky potřebují ke stabilizaci obrany a k přípravě protiútoků.

Za určitých podmínek, tj. utajení místa výsadku a získání momentální převahy nad obránci, je obrana proti vzdušnému výsadku prakticky nemožná. Útočník je zpravidla schopen vysadit v určitém místě silnější jednotky, než má obránce k dispozici. Může se ovšem stát, že z různých důvodů zařazuje válečné štěstí a v důsledku nedostatečného plánování a špatné organizace útočníka může být výsadek napaden ještě ve vzduchu, tehdy může taková výsadková operace skončit neúspěchem. K analogické situaci do-

21

šlo např. na Krétě, kde Němci ušli porážce jen o vlas, nebo v roce 1944, kdy selhala spojenecká výsadková operace Markét Garden u Arnheimu.

Stručně řečeno, klíčovým okamžikem úspěchu vzdušného výsadku je moment překvapení. Důležitou roli hraje i počasí, přesnost a rozptýl dopadu a pochopitelně i spolehlivost zpravodajských informací, které musí poměrně přesně odhadnout schopnosti nepřátelské obrany a vyhlédnout terén vhodný pro útok. Překvapení plynoucí z neočekávaného útoku spolu s ostatními vojenskými výhodami správně provedeného vzdušného výsadku vždy mnohokrát převyšují vlastní početní sílu výsadkářů. Bylo by jistě chybou prohlásit, že německá invaze do Holandska, Belgie a Francie v roce 1940 by neuspěla bez útoku parašutistů a letecké pěchoty, ale bez nich by úspěšné strategické provedení tohoto útoku bylo nepochybně daleko obtížnější.

Vzdušná invaze na Krétu, operace Merkur, stejně jako pozdější výsadkové operace spojenců potvrdily, že úspěšný útok výsadkářů musí obsahovat všechny prvky moderní útočné doktrína: překvapení, rychlost, dynamičnost, okázalost, odvahu a bezpříkladnou obětavost. Úspěch této operace rovněž potvrdil spolehlivost a oprávněnost Studentovy výsadkářské doktríny a definitivně probudil spojence z letargie a zároveň je vybičoval k maximálnímu úsilí při budování vlastních výsadkových jednotek, které pak rozhodným způsobem přispěly k úspěchu invaze v Normandii a k porážce nacistů na západní frontě.

??

PRVNÍ POKUSY: VÝSADKÁŘI V SSSR

V době, kdy se svět začínal zajímat o parašutismus a evropské totalitní státy o jeho vojenské využití. Sovětský svaz už měl za sebou na tomto poli první pokusy. V roce 1928 maršál Tuchačevskij, tehdejší náčelník štábu Rudé armády, nařídil důstojníkům svého štábu vypracovat studii na téma Činnost vzdušných výsadků v útočné operaci.

Tuchačevskij ve své práci Nové otázky války uvedl: áRozhodující význam budou mít rozsáhlé samostatné akce leteckých sil v součinnosti s pozemními nebo námořními silami. Budou to jak operace bombardovacího letectva, tak i výsadkové operace. Vojáci budou vysazováni jednak pomocí padáků, jednak při přistávání letadel na nejvhodnějších přistávacích plochách. Těžké dopravní letectvo, které bude vysazovat motorizované výsadky a dále s nimi udržovat bojové spojení, vytvoří aeromotome-CHANIZOVANÉ SVAZKY nového typu. Tento způsob boje je úplnou novinkou a nebyl ještě ověřen v boji. Jistě se najde mnoho nevěřících Tomášů, kteří budou pochybovat o úspěšnosti a vojenském významu této nové zbraně a budou se dívat na činnost výsadkových jednotek jako na módní a epizodickou záležitost..."

V květnu 1929 byl velením sovětského letectva vyslán do Spojených států I. G. Minov, aby poznal činnost americké letecké havarijní a záchranné služby. Během svého třítýdenního pobytu ve Spojených státech se Minov seznámil nejen s organizací, ale i s technickým vybavením amerických parašutistů. Na závěr své cesty absolvoval několik seskoků padákem a po návratu do SSSR bylo jeho poznatků využito především v armádě a v Osoavichimu - předvojenské sportovní organizaci, kde byly vycvičeny tisíce mladých adeptů. Ti, kteří prodělali parašutistický výcvik, se stali v

sovětské terminologii kandidáty výsadkových vojsk".

23

I. G. Minov se svým spolupracovníkem J. D. Moskevským organizovali první pokusy ve výcviku armádních parašutistů. Jedním z úkolů, které jim armáda uložila, bylo připravit skupinu parašutistů k vysazení v nepřátelském týlu. Dopravu obstarávaly letouny Farman TB-1 a TB-3 s kapacitou maximálně šesti mužů a první dvanáctičlenné družstvo bylo rozděleno do dvou částí. Specifikou těchto letounů byl nezvyklý, tzv. hřbetní způsob seskoku.

Ve stejnou dobu se letectvo snažilo vyřešit otázku shozu zbraní a jiného vojenského materiálu a v roce 1930 byla zahájena tovární výroba pilotních, cvičných a výsadkových padáků. Tyto padáky typu PD byly používány v různých verzích ještě během druhé světové války.

Oficiální historie Rudé armády se zmiňuje o prvním použití letadel pro dopravu vojenských jednotek do bojového pásma. Stalo se tak koncem roku 1928 na hranicích sovětského Turkmenistánu, kde došlo k povstání protikomunistických Basmačů. Sověti tu vládli jen ve městech a v místech s vojenskou posádkou. Jednotlivá města byla od sebe vzdálena desítky kilometrů a zvláště v poušti Karakum byla situace nepřehledná. To umožňovalo protisovětským a protirevolučním silám, působícím za hranicemi SSSR, pronikat na sovětskou stranu. Koncem roku 1928 došlo k útoku skupiny Basmačů, která přešla hranici a vybudovala ozbrojený tábor v poměrně nepřístupném terénu. Jednoho z nižších sovětských důstojníků napadlo použít k přesunu pěchoty několik letounů, které stály na letišti v Termezu. Akce byla úspěšná a jednotky Basmačů byly rozprášeny. Dobrý nápad se osvědčil a pěchota byla přepravena letouny na místo akce i později, v roce 1929. Tehdy se situace v Turkmenistánu opět vyhrotila a Basmači zaútočili s většími a lépe vyzbrojenými silami. Vzniklo nebezpečí, že se jim podaří obsadit vojensky důležitá místa v pohraničním pásmu. Velitel středoasijského vojenského okruhu Dybenko se rozhodl opakovat letecký přesun z Termezu do blízkosti osady Garma. V pěti letounech se přepravilo 45 mužů pod velením kapitána T. T. Špakina. 23. 4. 1929 přistál u Garmy nejprve jeden letoun s kulometným družstvem, které obsadilo a zabezpečilo přistávací plochu. V zápětí přistála další čtyři letadla spolu s hlavní částí výsadku, která zaútočila na osadu obsazenou Basmači. Dá se tedy říci, že v poušti Karakum v roce 1929 vznikl koncept uplatnění letecké pěchoty.

24

Bylo jasné, že není možno přistát v bojovém pásmu. Začaly se tedy hledat jiné cesty. Nakonec došlo k použití padáků, které až dosud byly známy jen jako záchranný prostředek pro piloty...

Na manévrech Rudé armády u Moskvy v roce 1930 jakýsi poručík navrhl veliteli divize zničit most v týlu nepřítele jednotkou parašutistů. Velitel uznal, že je to sice nápad velice originální a pro nepřítele jistě velice překvapující, ale na druhé straně vyjádřil určité pochybnosti. Domníval se, že taková akce by mohla být považována za podvod. Nakonec však přece jen, za všeobecného nadšení, souhlasil. Rozhodci sice byli trochu vyvedeni z míry, ale nakonec došli k názoru, že provedení této akce nebude proti pravidlům. V týlu protistrany byla ze vzduchu vysazena malá diverzní jednotka, kterou tvořil poručík s osmi vojáky. Shodou nepříznivých okolností se jim sice nezdařilo splnit stanovený úkol na sto procent, ale už samotná realizace tohoto avantgardního plánu byla tehdy ohromným překvapením pro všechny přítomné.

Manévry se pochopitelně zúčastňovali i vojenští přidělenci cizích států a akce sovětských parašutistů vzbudily nejen překvapení, ale i obdiv. Britský generál Wavell dokonce analyzoval možnosti této nové zbraně, tj. leteckých výsadků, a napsal o tom dopis britské válečné radě. Tam, jak bylo v Anglii v té době zvykem, konzervativní generálové, kteří nechápali, že způsob válčení se mění a modernizuje, odložili jeho poznámky jako nepotřebné a nerealizovatelné.

Největší pozornost sovětským experimentům pochopitelně věnovali příslušníci německého Reichswehru. V Německu už tehdy dovedli ocenit význam parašutismu pro vojenské operace a bylo tedy docela přirozené, že jejich experti usilovali o získání podrobností. Pilně studovali problematiku leteckých výsadků a využívali spolupráce Rudé armády s Reichswehrem, tak jak ji uplatňovali generál voň Seeckt a maršál Tuchačevský. Celá řada německých leteckých expertů, mezi nimi i budoucí generál Student, spolupracovala na letišti v Lipetsku (a jinde) s důstojníky sovětského letectva a zároveň se seznamovali v praxi se sovětskými parašutisty a jejich doktrínou.

V roce 1935, kdy budování německých vojenských parašutistických jednotek teprve začínalo a ostatní státy o něm nejvýše uvažovaly, Rudá armáda překvapila svět dalšími novinkami. V průběhu manévru armád Kyjevského vojenského okruhu hromadně seskočilo ze speciálně upravených čtyřmotorových letounů TB-

25

-3G-2 700 parašutistů a hned následujícího roku bylo na manévrech běloruského vojenského okruhu vysazeno 1200 výsadkářů 170 km za linii fronty. Po seskoku tato jednotka upravila a zajistila předem vyhlédnutou pomocnou letištní plochu, na níž během dne přistála řada dalších letounů TB-3G-2, které vysadily 2 500 mužů se 150 kulomety a s 18 lehkými děly. Zprávy o této ohromující akci zaujaly vojenské veličiny celého světa a usměrnily další vývoj výsadkových vojsk. Zatímco Západ váhal, Německo začínalo budovat svoje vlastní, elitní výsadkové jednotky. Rudá armáda i nadále překvapovala svět dalšími inovacemi ve vývoji výsadkových vojsk a všechny tyto zprávy sledoval nacistický Wehrmacht s velkou pozorností. A pak přišla další bomba. Agenti Abwehru hlásili, že Rudá armáda vyřešila leteckou dopravu a shoz tanků a jiných těžkých zbraní na několika padácích.

Objevily se i neověřené zprávy o pokusech dopravovat objemná břemena a vojenský materiál včetně zbraní ve velkých nákladních kluzácích.

Všechny tyto informace přirozeně podnítily německý výzkum stavby kluzáků a jejich použití pro vojenské účely.

Výsledky pochopitelně na sebe nenechaly dlouho čekat.

26

VÝSADKÁŘI V NACISTICKÉM NĚMECKU

První zprávy o vývoji německého parašutismu a výsadkářských jednotek se datují zhruba od roku 1927, kdy v utajovaných odděleních Reichswehru (Říšská branná moc - název používaný až do nástupu Hitlera) začali letečtí a vojenští odborníci studovat možnosti uplatnění nejrůznějších forem vzdušných výsadků v zázemí protivníka. Němci přitom využívali nejen špiónážních, ale i všeobecně známých poznatků z budování parašutistických jednotek v Rudé armádě.

Je charakteristické, že Němci se o technický a organizační vývoj vojenských výsadkových vojsk zajímali už v době, kdy ještě vůbec nemohli pomyslet na využití parašutistů a kdy seskok padákem tvořil vrcholnou atrakci na leteckých dnech pořádaných v té době skoro na celém světě.

První pokusy s vysazováním parašutistů se v Německu prováděly už v roce 1930 v Dopravní letecké škole v Berlíně. Velitelem této školy byl jmenován generál Sperring, což samo o sobě už naznačovalo budoucí vojenské zaměření. Tato škola se zabývala výzkumem přepravy různých nevojenských nákladů a zkoušela se tu i doprava pošty ve vlečných kluzácích.

Pochopitelně že v této době, kdy německá výmarská republika ještě naoko respektovala vojenská omezení Versailleské smlouvy, vojenské použití výsadkářů a jakékoliv další plány na rozvoj této nové zbraně v budoucnosti musely být utajeny. Proto se také vojenský význam výsadků zastíral organizovaným použitím parašutistů při lesních požárech a jiných živelních pohromách.

Historie německých vojenských výsadkářů začíná policejními létajícími oddíly", určenými k rychlým a brutálním zásahům

27

proti odpůrcům nacistického režimu po celém území říše. Koncem roku 1933 byl vytvořen početný oddíl PAW (Polizeiabteilung Wecke - policejní oddíl Wecke), který byl sice podřízen velení Schutzpolizei (bezpečnostní policie), ale ve skutečnosti podléhal rozkazům nejvyšších orgánů NSDAP (Národně socialistická německá dělnická strana - Hitlerova nacistická strana).

V počátcích nacistického režimu potřeba podobné organizované stranické bezpečnostní složky neustále vzrůstala, tato jednotka se postupně zvětšovala a spolu s ní i výzbroj a akceschopnost. Ústřední verze sice tvrdila, že pohyblivost a pohotovost této jednotky může být podstatně zvýšena vysazením skupin policistů na padácích, ale ve skutečnosti začlenění do policejního aparátu pomáhalo utajit vývoj, výcvik a zkoušky nové zbraně.

Během roku 1933 vznikl nový a větší svazek, který brzy dosáhl síly pluku a byl veden jako speciální jednotka pruské zemské policie. Vznikl na Göringův popud a byl označen jako „Regiment Generál Göring“, zkráceno RGG. Od roku 1934 byla tato jednotka používána nejen k nárazovým policejním akcím, ale také ke strážní službě na různých letištích, kde byly tajně budovány jednotky vojenského letectva (tzv. risiko-flotte).

V listopadu 1935 začal se speciálním skokanským výcvikem prapor parašutistů pod velením mjr. B. Brauera. Prapor byl sice zařazen do RGG, ale dosti dlouho existovala jen jediná četa, kterou tvořili instruktoři výsadkových jednotek, zkušení parašutisté. Tato jednotka často předváděla své umění na leteckých dnech, nacistických slavnostech a sjezdech.

Během skokanského výcviku docházelo k častým nehodám. Na letišti Spandau zahynulo během roku 1935 šest výsadkářů. Výcvik byl živelný, chyběly zkušenosti. Policejní charakter tohoto zvláštního oddílu RGG se pomalu vytrácel.

Pluk RGG tvořila vedle stábní a zpravodajské čtyři ještě četa motocyklová, jezdecká a ženijní, dále tři roty pěší a jedna rota kulometná (všechny motorizované), tři standardní pěší prapory a prapor polních myslivců, proti letadlový oddíl se třemi bateriemi PL kanónů a jako převratná novinka i rámcový prapor parašutistů. Složení pluku RGG jasně naznačovalo, že doby jeho policejního uplatnění jsou dávno pryč. Jak už bylo řečeno, úkolem celé jednotky byla strážní služba v prostorech, kde se zkoušely nové zbraně a nové taktické metody.

Úkoly RGG byly podrobně vytyčeny 2. října 1935, kdy byl celý

28

pluk zařazen do svazku Luftwaffe a při té příležitosti reorganizován. Zajišťování a ochrana výzkumu byla předána Wehrmachtu a RGG vytvořil nové oddíly protiletadlového dělostřelectva. Vznikly tři baterie 37mm kanónů a tři baterie nových 20mm rychlopalných protiletadlových kanónů, zatímco ze tří pěších praporů vznikla strážní jednotka a čtvrtý (IV/RGG) se postupně měnil na výsadkový.

Koncem roku 1936 se reorganizovaný RGG přemístil do nových, moderně zařízených kasáren na berlínském předměstí Rei-nickendorf a IV/RGG dostal možnost plně se zaměřit na skokanský výcvik.

V té době Hitler už zcela nepokrytě budoval nový Wehrmacht a zbrojní průmysl pracoval na plné obrátky. Odplata za rok 1918 se stala heslem dne. Tato filozofie vedla k otevřenému využití a uplatnění všech vojenských zkušeností, které byly dosud získávány jen tajnými a pokoutními cestami. Wehrmacht nechtěl zůstat pozadu za letectvem a pustil se do formování vlastní výsadkové jednotky.

Oficiálně se začalo 29. I. 1936. V dubnu skončilo prvních 16 vojáků skokanský výcvik, který trval dva měsíce.

Absolventi kurzu doplnili instruktory na sílu zhruba jedné roty a zbytek doplnil IV/RGG na plný počet. Ještě v roce 1936 byl tento prapor přeložen do Stendhalu, asi 60 km severně od Magdeburgu, kde se pokračovalo ve výcviku dalších dobrovolníků. Tam se zrodila plně vycvičená rota parašutistů, která se předváděla při různých propagačních a

dobročinných akcích a slavnostech. Byla vyzbrojena minomety a těžkými kulomety a její oficiální označení bylo "Těžká rota padákové pěchoty".

První veřejné vystoupení německých armádních parašutistů se uskutečnilo na nacistických dožínkových slavnostech u města Buckenberg, kde z několika třímotorových Junkersů Ju 52 vyskočila na přilehlé pole četa parašutistů. Nábor dobrovolníků se vzdor povážlivým ztrátám při výcviku stupňoval. Hned po první výzvě se údajně přihlásilo asi šest set mužů, ale z různých důvodů, hlavně pro nedostatky ve fyzické připravenosti, jich mohla být přijata jen asi polovina. Zajímavá je informace o tehdejších požadavcích na tělesnou zdatnost: adept nesměl i s oděvem vážit více než 85 kg, maximální povolená výška byla 180 cm a při náročných zkouškách bylo třeba prokázat odpovídající tělesnou kondici. Při výběru uchazečů hrála podstatnou úlohu i politická spolehlivost a kladný poměr k nacistické ideologii.

29

Všechny zprávy o parašutistických jednotkách sledoval nacistický Wehrmacht s velkou pozorností. Němečtí experti ustrnuli, když začaly prosakovat zprávy z Ruska o letecké dopravě tanků a shazování těžkých zbraní na několika padácích i o pokusech s dopravováním objemných břemen ve velkých nákladních kluzácích. Všechny tyto zprávy přirozeně podnítily německý výzkum.

První konkrétnější zprávy o vojenském nasazení německých parašutistů existují až z manévru Wehrmachtu 29. srpna 1937 v Meklenbursku. V rámci jedné cvičné operace seskočila z několika dopravních letounů Ju 52 rota parašutistů pod velením nadporučíka Zábna. Jeden skokan přitom zahynul. Parašutisté naznačili v týlu "nepřítele" provedení několika destrukcí a překvapivých přepadů odloučených velitelství a štábů. Podle jiných zpráv obsadili i pomocné letiště, kde pak přistály letouny Ju 52 a vysadily celý pěší prapor rozdělený do 8 skupin. Jiná skupina naznačila zajištění a likvidaci týlových komunikací. Zbytek podporoval pokus o prolomení vybudovaného obranného postavení útokem z týlu. Podrobnější informace o této akci, která byla jakýmsi předobrazem pozdější operace Bruntál", bohužel chybějí.

Větší rozmach v budování německých výsadkových jednotek nastal až od roku 1938, zřejmě pod vlivem zpráv ze sovětských manévru. Dne 1. dubna 1938 byl parašutistický prapor I V/RGG vyjmut z rámce RGG a byl přejmenován na I. prapor I. výsadkářského pluku, tedy I/Fallschirmjäger Reg. I. podle německé nomenklatury. Tento prapor se pak stal základem nově budovaného parašutistického pluku. Byl k němu přeznačen i celý instruktorský sbor a všichni frekventanti parašutistického výcviku z letiště Borstel u Atendalu a z výcvikových prostorů Altengraben a Doberitz. Až do srpna 1938 byla z I. výsadkářského pluku bojeschopná jen 5. a 8. rota, kterým veleli npor. voň Brandis a npor. Hubner. Další roty I. praporu v té době teprve zakončovaly výcvik.

V červnu 1938 byla vytvořena u I. výsadkářského pluku i dělostřelecká baterie pod vedením npor. Schramma.

Vytvoření této jednotky se neobešlo bez problémů: především chyběla vhodná děla. Nejprve se uvažovalo o použití malých zákopových děl vyvinutých za první světové války a tažených psy. Jejich účinek však byl zanedbatelný, a tak se od tohoto nápadu brzy upustilo. Později byla zkoušena 75mm pěchotní děla, která se měla dopravovat letecky v rozloženém stavu. V akci měla být tažena koňmi - dva

30

páry koní na jedno dělo. Tyto "pěťasedmdesátky" byly sice účinnější, ale problémy zůstaly. Koně se prostě pro leteckou dopravu nehodili.

Teprve v srpnu 1938 baterie npor. Schramma dostala 75mm horské kanóny Škoda vz. 15 z I. světové války. Tato děla se dopravovala rozložená na soumarech a spolu s nimi se přepravovala i letecky. Palebný účinek horských kanónů sice převyšoval pěchotní děla, ale problémy s dopravou to nevyřešilo. Mužstvo nebylo schopno zvládnout sborku a rozborku horských kanónů ve stanoveném časovém limitu a ani se soumary se jim nevedlo o mnoho lépe. Zvířata si nemohla zvyknout na hluk letištního provozu, jejich zklidnění byl často nadlidský úkol. Ne náhodou se ujal pro Schrammovu baterii název "čirkus Schramm". Tento název dosáhl takové obliby, že byl nakonec používán i jako krycí označení.

Prvního července 1938 převzal velení výsadkových vojsk německé Luftwaffe generálmajor Kurt Student.

Jeho prvním úkolem bylo spolu s majorem Bassengem vytvořit 7. výsadkovou divizi, která vstoupila do vojenské historie pod jménem 7. Fliegerdivision. Student dokázal v poměrně krátkém čase vtisknout nové jednotce neobyčejně bojovného ducha a vytvořit z ní elitní korporaci německé armády.

Na jaře 1938 došlo k reorganizaci armádní "těžké roty" a jejím rozšířením vznikl výsadkový prapor Wehrmachtu. Velel mu major Richard Heidrich, který byl do této funkce převelen z vysoké válečné školy v Postupimi, kde učil taktiku. Na podzim 1938 se tento prapor, stále ještě pod armádním velením, zúčastnil operace Bruntál", kde byl předán do operační kontroly generála Studenta.

V listopadu 1938 se přemístil do nových kasáren Roselie v Brunšviku a 1. ledna 1939 byl na Göringův rozkaz zařazen do svazku Luftwaffe a stal se druhým praporem prvního výsadkového pluku. Později, když byl vytvořen druhý pluk, major Heidrich se stal jeho velitelem a v létě 1939, před vypuknutím války, se všechny tyto jednotky staly součástí Studentovy 7. divize.

31

TECHNIKY VÝSADKU

Technika vysazování německých výsadkářů ve větších skupinách byla důkladněji procvičována až v roce 1938.

Pro dopravu parašutistů-výsadkářů i letecké pěchoty se používal standardní třímotorový celokovový dopravní letoun Junkers Ju 52. Při bojovém nasazení nesl buď 12 parašutistů a 4 kontejnery s materiálem a se zbraněmi, nebo 20 pěšáků

s plnou polní výzbrojí, případně asi 3 000 kg různého materiálu, který bylo možno vykládat a nakládat ručně, bez přílišné ztráty času.

Letouny Ju 52 představovaly ve třicátých letech špičku leteckého průmyslu. Byl to nejlepší a nejspolehlivější evropský dopravní letoun, používaný leteckými společnostmi různých národů. V roce 1934 létalo u německé společnosti Deutsche Lufthansa na 240 letadel tohoto typu. Část z nich a prakticky celá další výroba byla přeřazena o rok později ke vznikající Luftwaffe. Letouny sloužily k cvičným a dopravním úkolům. Upravená verze Ju 52 se používala také jako těžký bombardovací letoun.

Obranu bombardovací verze Ju 52 tvořil střelec s jedním pohyblivým kulometem vz. 15 umístěným na otočném kruhu v otevřeném střelišti na hřbetě trupu. Střelec disponoval třinácti nábojovými bubny po 75 ranách. Další pohyblivý kulomet se nacházel v bojovém stanovišti navigátora, v unikátním polozasunovatelném hmcovitém střelišti pod trupem letadla, kde byl umístěn i jednoduchý optický pumový zaměřovač. Některé Ju 52 měly instalovány i dva boční kulomety v okénkách trupu, obsluhované radistou. Čelo letadla, kde byl umístěn střední motor, bylo bez obrany. Posádku tvořili jeden nebo dva piloti, navigátor (velitelé letounu), radista a střelec.

Poslední verze bombardovacího Ju 52 z roku 1938 měla vý-

32

konnější motory a unesla až pět pum po 250 kg nebo sto dvacet malých pum SC-10, případně těž 1080 zápalných minibomb po 1 kg na maximální vzdálenost 500 km.

Na vzdálenost 1500 km mohl Ju 52 nést jen 450 kg pum, na 1200 km asi 1000 kg a teprve na vzdálenost pod 500 km plný náklad. Letová hmotnost bombardovací verze dosahovala až 9 200 kg, maximální rychlost s motory Homet A byla 230 km/hod, s motory Hornet S3D-1 až 250 km/hod. Dostup Ju 52 kolísal od 4 200 do 5 200 m, stoupavost s motory Hornet A 3 000 m/20 min., s motory A S3D-1 3 000 m/18 min., doběh při přistání přes 20 m vysokou překážku činil kolem 600 m při přistávací rychlosti 100 km/hod. Na vzdálenost 1500 km nesl Ju 52 celkem 2 500 l benzínu a 200 l oleje. Benzinové nádrže sudového tvaru byly umístěny v křídlech.

Výroba dodala celkem 4 835 letounů všech modelů. Kromě cvičné a dopravní verze byly tyto letouny nasazeny do boje jako bombardéry ve španělské občanské válce 1936-39. Patřily k Legii Kondor, kterou tvořili výhradně němečtí letci bojující na straně povstalců, tj. na straně generála Franka.

Nacistická Luftwaffe získala ve Španělsku cenné bojové zkušenosti a nasazené Ju 52 se uplatnily nejen jako bombardéry, ale také jako dopravní letadla. V počátcích fašistického puče dopravily marocké divize generála Franka z Maroka do Španělska a zajistily tak jejich včasné nasazení do boje proti vládním jednotkám.

Ju 52 prokázaly značnou odolnost vůči protiletadlové palbě. Ze záporných faktorů je třeba zdůraznit, že při útoku nepřátelských stíhačů zepředu, zespu a ze strany byly tyto letouny lehce zranitelné.

Třímotorová koncepce se ukázala pro bombardovací letoun nevýhodnou. Také značně primitivní lafetace kulometu ovlivňovala obranné schopnosti letounu. Střelec nedokázal sledovat letoun nalétávající větší úhlovou rychlostí. Použité kulomety měly malý dostřel a bubnový způsob nabíjení se neosvědčil. Zdrojem potíží byl i v boji vysunovaný "ährnec" s navigátorem. U posledních sérií byl částečně zasklený a propojený zvukovodem s pilotní kabinou. Těžké pumy musely být zpočátku nesený na závěsech pod trupem, což mělo značný vliv na rychlost letounu. Teprve novější verze měly závěsníky na těžší pumy instalovány v trupové pumovnici. Nasazení ve Španělsku prokázalo, že Ju 52 nemají dostatečnou obranu proti stíhačům. Značné ztráty vedly v roce 1938 k rozhod-

33

nutí přeřadit tato letadla k nočním bombardovacím letkám a počítalo se s nimi už jen jako s výpomocnými bombardéry pro hromadné nálety. Značná část Ju 52 pak byla přestavěna na transportní letouny, které se v této funkci zcela osvědčily. Byly provozně spolehlivé a nenáročné, ačkoliv nevynikaly ani rychlostí, ani přepravní kapacitou. Ve Španělsku, jak už bylo uvedeno, přepravily hned na začátku Frankova puče z Maroka do Španělska 13 523 marockých vojáků a 269 374 kg válečného materiálu. Tyto jednotky a jejich zbraně se staly podstatným faktorem při počátečních úspěších povstaleckých vojsk.

K výsadečkému vojsku byl od roku 1938 zařazován v menším počtu i další zastaralý bombardér, dvumotorový celokovový, částečně plátnem potažený hornoplošník Dornier Do 11 a o něco menší a účelněji řešený Do 23. Jejich letové vlastnosti byly nevalné a než se dostaly k letkám, značně zastaraly. Celkem se vyrobilo 272 letadel obou typů a z nich bylo asi 100 přeřazeno k nočním a cvičným letkám. Zbytek přeřadili k vojenské letecké dopravě, a přestože se letouny ani k této službě příliš nehodily, setkáváme se s nimi v přípravách na akci "Freudenthal" (Bruntál), která měla být součástí plánu na přepadení ČSR.

Těžiště ovšem převzaly spolehlivější a účelnější Ju 52, zatímco Do 11 a Do 23 byly používány jen pro pomocné akce. Ve cvičných podmínkách vyskakovalo z letounu Ju 52 dvanáct parašutistů za 20 sekund, což vyžadovalo dokonale nacvičený letový manévř předcházející jejich vysazení. K cílové oblasti se letouny Ju 52 přibližovaly zvýšenou rychlostí 240 km/hod ve výškách kolem 2 500 m. Asi 10 km před cílem sestoupily Ju 52 do výšky 120 až 200 m nad terén a před čarou vysazování snížily rychlost pomocí přistávacích klapek a otevřených dveří jen na 160 km/hod. Při této rychlosti byl letoun těžko ovladatelný a s obtížemi reagoval na prudší změny letového režimu. Z těchto důvodů nesměla mít vysazovací plocha v náletových sektorech žádné vyšší překážky a terén pod letounem musel být plochý nebo jen mírně zvlněný. Za nízké náletové rychlosti, při které piloti pečlivě dodržovali rozestupy, kurz i výšku, představovaly Ju 52 lákavý cíl a jejich zranitelnost v této fázi letu byla vysoká. Jak se ukázalo v Holandsku a později i na Krétě, Ju 52 utrpěly značné ztráty střelbou z pěchotních zbraní. Pokud měli být parašutisté vysazeni v členitějším terénu s možnými vyvýšeninami, náletová výška se zvětšovala, a tím se i prodlužovala doba sestupu na pa-

34

dácích a pochopitelně i rozptýl dopadu. Prodloužená doba sestupu měla ovšem za následek vyšší ztráty. S ohledem na vysokou zranitelnost parašutistů ve vzduchu se samozřejmě dávala přednost náletové výšce do 200 m, kdy seskok proběhl asi za 20 sekund.

Parašutisté vyskakovali z letounu Ju 52 „štičím skokem“ a do otevření padáku letěli asi 3 sekundy volným pádem. Padák se otvíral 6 metrů dlouhými lankami a jednotliví výsadkáři dodržovali při řadovém rychlém seskoku výškové rozestupy 5 m a byli od sebe vzdáleni asi 50 m. Po otevření padáku sestupovali k zemi rychlostí asi 5 m/sekundu. Směr sestupu mohl parašutista ovlivňovat jen zcela nepatrně. To bylo způsobeno technickou nedokonalostí padáku i padákového postroje. Jestliže roj Ju 52 dokázal udržet formaci, předepsanou výšku a rychlost, bylo 36 vysazených parašutistů rozptýleno na ploše asi 150krát 500 m.

Během seskoku měli němečtí parašutisté u sebe jen bojový nůž a pistoli vz. 08 se dvěma zásobníky po 8 ranách. Někteří byli navíc vyzbrojeni zvláštním obuškem (Totschluger). různými druhy pěstních zabijáků a smyček pro přepadení jednotlivců. V roce 1939 měla pouze desetina z nich na prsou připevněn 9mm samopal Schmeiser se dvěma zásobníky a čtyři ruční násadkové granáty. Parašutisté tedy seskakovali prakticky neozbrojeni, protože při přistávání do kotoulu a při neovladatelnosti padáku hrozilo nebezpečí zranění. S přibývajícím lety se počet parašutistů vyzbrojených samopaly postupně zvyšoval, protože se zvyšovala i úroveň jejich připravenosti. Avšak problém jejich vyzbrojení během seskoku nebyl dořešen ani v roce 1941.

Na Krétě byla situace prakticky stejná jako o rok dříve v Holandsku a Belgii.

Všechny ostatní zbraně byly uloženy ve zvláštních barevných kontejnerech o hmotnosti 150 kg. Z každého Ju 52 se těsně za posledním parašutistou shodily čtyři takové kontejnery. Protože byly těžší, sestupovaly k zemi rychleji a za normálních okolností přistávaly na zem současně s posledními parašutisty. Za ideálních podmínek dopadly ve stejných místech.

Po dopadu na zem se nejdříve museli parašutisté zbavit padáků, což za mírného větru nebyla jednoduchá operace.

Když se zbavili padáků, museli vyhledat shozené kontejnery obsahující zbraně a střelivo, a pokud se v těchto okamžicích ocitli pod palbou nepřítele, pochopitelně docházelo ke značným ztrátám. Za ideální byla tedy považována taková situace, kdy výsadkáři po seskoku a do-

35

pádu měli dostatek času najít kontejnery, ozbrojit se a soustředit se na daný úkol. Při nacvičování seskoku a začlenění do bojové situace byly až do roku 1939 výsadky prováděny za ideálních podmínek, tj. v menších skupinách a ve známém terénu. Teprve když generál Student převzal velení sboru výsadkářů (XI. letecký sbor), nacvičování seskoku a bojových akcí se stal daleko intenzivnější. Výcvik probíhal většinou v členitém terénu Sudet a podrobné úkoly, spojené s likvidací bunkrů a pevnůstek, se nacvičovaly na bývalém československém opevnění.

Pro vysazování letecké pěchoty z letounů přistávajících na nouzově upravených a parašutisty zajištěných plochách v protivníkově týlu vysazoval jeden letoun Ju 52 až 20 pěšáků s plnou polní výzbrojí, tj. asi dvě družstva. Přistávací manévry, během kterého musely letouny rychle dosedat jeden za druhým na nepříliš rovné a často ani nezpevněné ploše, byl značně náročný, složitý a zdlouhavý. Bylo tedy vyloučeno, aby se přistávací manévry prováděly pod sebemenší palbou nepřítele.

Velikost nákladu omezovala únosnost půdy, předem zjištěná zkouškami na všech přistávacích páslech. Vysazování vyžadovalo denní světlo a pokud možno sucho. Za deště se nouzové přistávací plochy brzy rozmočily a nebylo je možno použít. Organizace přistávání, vykládání a dalších startů musela být naprosto perfektní a nacvičování těchto manévru bylo nejen technicky, ale i časově velice náročné. Dodržování formací a rozvrhu se stalo prvním předpokladem úspěšné operace. Čím více ubývalo zkušených pilotů, tím obtížněji se realizovaly výsadkové akce. Operace „Stos-ser“ v Ardenách 1944 byla vlastně odsouzena k neúspěchu ještě dřív, než k ní došlo, protože nezkušení piloti dopravních junkersů ztratili v noci nejen orientaci, ale i hlavu.

Pokud v přistávacím řetězu“ některý letoun špatně nalétl, musel znovu nabrat výšku, pokračovat v letu a zařadit se až na konec svazu. Takto kroužící letadla však zvyšovala zmatek a narušovala harmonogram výsadku.

Náklad z letadel, která byla dočasně vyřazena z přistání a která se musela zařadit až na konec přistávacího řetězu, často chyběl při soustřeďování jednotek postupujících podle původního harmonogramu bojového nasazení. Bez problému neprobíhaly ani zpětné starty vyprázdněných letounů.

Pod Studentovým vedením pokračoval i vývoj výsadkové pěchoty dopravované v kluzácích. Během taktických studií přišly na

36

přetřes různé způsoby vysazování a bylo zjištěno, že výsadek bude mít dvě velké nevýhody. Za prvé budou výsadkáři rozptýleni na velké ploše a za druhé přistanou neozbrojeni. Některé operace vyžadovaly okamžitý a soustředěný útok kompaktní, plně vyzbrojené jednotky. A právě tuto situaci vyřešilo použití kluzáků... Nic nového pod sluncem, protože sportovní plachtění jako kamufláž použití kluzáků pro výcvik příštích vojenských pilotů bylo v Německu velice populární už od třicátých let. Vedení Fliegerzentrale původně plánovalo použití kluzáků pro dopravu těžkých nákladů. Odtud byl už jen krok k dopravě vojsk a zbraní. Německý výzkumný ústav pro plachtění navrhl pro tyto účely model DFS 230, který se stal, v různých obměnách, tažným koněm Luftwaffe a předchůdcem všech dalších, daleko důmyslnějších strojů.

Kluzák DFS 230 měl látkou pokrytou trubkovou konstrukci a unesl dva piloty a osm výsadkářů. Jeho celková váha byla

jedna tuna a stejná byla i jeho nosnost. Výsadkáři seděli na dřevěných lavicích uprostřed trupu a opouštěli kluzák dvěma umístěnými po obou stranách. Maximální tažná rychlost byla 150 km za hodinu a po odpojení vlečného lana kluzák dosahoval průměrné sestupné rychlosti asi 280 metrů za minutu a bylo-li potřeba, tato rychlost se dala podstatně zvýšit. Většina výsadkářských útoků byla provedena za úsvitu a nehlučně plachtící kluzáci, těžko viditelní proti tmavé obloze, snášející se krátkými střemhlavými manévry na cíl - to všechno zvyšovalo moment překvapení, který byl většinou rozhodující pro úspěch akce.

Zkušenosti s provedením větších, kombinovaných operací byly částečně získány při okupaci Rakouska v březnu 1938 a v průběhu cvičného provedení výsadkové operace FREUDENTHAL (BRUNTÁL) v říjnu 1938 během okupace Sudet.

37

GENERÁL STUDENT

Mozkem a duší německých výsadkářů byl generál Kurt Student. Měl největší zásluhu na vývoji a vybudování výsadkových jednotek v německé armádě a byl to on, kdo na prahu druhé světové války vypracoval útočnou doktrínu výsadkářských vojsk. Parašutisté a letecká pěchota, dopravení do boje v kluzácích, to byl nový strategicko-operační faktor, kterým se druhá světová válka podstatně odlišila od té první.

V roce 1940 se na západní frontě staly výsadkové operace nedílnou součástí ábleskové války. Spolu s pancéřovými divizemi a drtivou převahou Luftwaffe, podporující útočící pěchotu (střemhlavé bombardéry nahradily dělostřelectvo), dokázaly, že se s nimi nutno počítat i do budoucna. Už ne tedy „ávelká neznámá“, ale nová zbraň a součást nové německé vojenské doktríny, jejíž síla spočívala právě v tom neurčitém a nejistém, tedy v momentu překvapení, kdy a kde budou výsadkáři nasazeni.

Útok na Krétu byl svým způsobem přesně takovou operací, pro kterou generál Student své výsadkáře připravoval. Jeho vize „ákolmého obchvatu“ byla tak konkrétní, že jí zasvětil celý svůj vojenský život. Měl bledou pleť a vysoké čelo a řada jeho současníků se vyjádřila, že vypadal spíš jako úspěšný podnikatel než jako vůdce elitních výsadkových jednotek. V roce 1940 byl v Holandsku těžce zraněn na hlavě a následná nervová porucha se projevovala občasným zpomalením řeči a zdánlivou nerozhodností. Ti, kteří ho neznali, nad ním občas kroutili hlavou, ale kdo se s ním seznámil, neměl už žádných pochyb o jeho kvalitách. Hitler si ho vážil pro jeho schopnost realizovat zdánlivě neuskutečnitelné plány a pro jeho neortodoxní způsob myšlení, který ho inspiroval k novým vojenským činům a neotřelým myšlenkám. Göring o něm

38

prohlásil, že je to muž s neomezenou fantazií, který dokáže dotáhnout věci až do úspěšného konce.

Heinz Tretter, Studentův náčelník štábu, řekl o svém nadřízeném, že měl neobyčejnou schopnost kombinovat nové a nekonvenční až dobrodružné nápady s vědeckou pracovní metodou, která byla založena na precizní práci jednotlivých složek štábu a podmíněna propracováním do nejmenšího detailu.

Student se stal Hitlerovým oblíbencem. Jejich vztah byl založen na vzájemném respektu. Hitler s ním často diskutoval o svých nejnovějších vojenských nápadech a Student obdivoval abstrakci jeho myšlení, které bylo stejně netypické a nekonformní jako jeho vlastní. Podřízení ho měli rádi pro jeho slušné chování a smysl pro humor. Byl spolehlivě klidný, a to i v okamžicích krize, a pracovní „průšvihy“ se snažil řešit sám, aniž by vinil někoho z podřízených.

To, že si rozuměl s Hitlerem a že nahrával Göringově marnivosti, byla jen jedna stránka jeho charakteru. Ta druhá byly jeho neskrývané a bezuzdné ambice a netrpělivost s těmi, kdo nesdíleli jeho nápady a myšlenky. Jeho ironie a britký sarkasmus často vyvolával vlny nespokojenosti, hlavně mezi jeho odpůrci. Generál Eugen Meindl, velitel útočného pluku 7. letecké (výsadkové) divize, prohlásil o Studentovi, že sice měl mnoho výborných, progresivních a neotřelých nápadů, ale absolutně žádnou představu o tom, jak je uskutečnit. (Podle knihy C. McDonalda - The Lost Battle).

Student si potrpěl na soukromí a na veřejnosti se choval velmi rezervovaně. Nestál o tučné odměny, kterými Hitler častoval své oblíbence, a přestože byl šťastně ženatý, podřídil svůj manželský život vojenským povinnostem.

Byl politickým alibistou. Nevadilo mu to, a snad si to ani neuvědomoval. Morální a politické záležitosti ho příliš nezajímaly, protože byl zcela zaujat řešením vojenských problémů a vlastních vizí, které ho později proslavily jako jednoho z největších vojenských mozků dvacátého století.

Jako většina důstojníků z první světové války podporoval nový režim hlavně proto, že nacisté slibovali obnovení pořádku, hospodářský blahobyt a že usilovali o znovuzrození Německa zdeptaného první světovou válkou. Student byl především německý vlastenec a jako takový prostě ignoroval morální dilema, které s sebou přinášel nacismus. Nepříjemnosti, které neovlivňovaly jeho práci a kariéru, jako např. likvidace židů a politických od-

39

půrců, ho zkrátka nezajímaly. Tento komplex morální slepoty byl ovšem typický pro většinu německé aristokracie a důstojnického sboru. Byl to logický důsledek neurovnaných sociálních poměrů po první světové válce, kompenzovaných neustále zdůrazňovaným pangermanismem, pod jehož praporem „ánové“ Německo bojovalo o lepší místo na slunci.

Kromě válčení měl Student ještě jednu vášeň. Měl rád les a rád lovil. Byla to vášeň, která ho uklidňovala. Pomáhala mu překonávat osobní krize v okamžicích, kdy se mu nedařilo nebo kdy ho opouštěla jeho pověstná neutuchající energie. Student sice postrádal Rommelovu okázalost i květnatost, ale stejně tak jako on přednostně dbal o blaho svých vojáků a osobně se staral o odstraňování nedostatků ve výzbroji, výstroji a zásobování. Stejně jako Rommel byl i osobně odvážný, prodělal stejný výcvik jako jeho výsadkáři a v boji ho bylo možno nalézt tam, kde bylo zapotřebí. Nikoliv v

týlu, ale ve frontové linii, kde byl viditelným příkladem neohroženosti. Pohrdal nebezpečím, nepřátelským střelám a bombám nevěnoval příliš pozornosti, a to mu pochopitelně vyneslo obdiv jednotek, kterým velel.

Docela jiná byla situace v řadách Wehrmachtu. Generalita a velitelský sbor neměli Studenta příliš v lásce. Většina z nich nechápala, jaký význam mohou mít výsadkáři v příští válce a považovali Studenta za snílka, jehož kariéra byla založena víc na přátelství s Hitlerem a Goringem než na jeho vlastních schopnostech. Profesionální skepticismus byl navíc podpořen byrokratickou rivalitou: výsadkáři byli součástí Luftwaffe a Student byl považován za pytláka v cizím revíru.

Pocházel z malé pruské šlechtické rodiny. Původně se chtěl stát lékařem, ale rodina si tak nákladné vzdělání nemohla dovolit.

V roce 1901 nastoupil jedenáctiletý Student do pruské kadetky v Postupimi a v červnu 1911, s důstojnickým dekretem v ruce, posílil řady elitního pluku myslivců. Brzy ukázal svůj novátorský přístup k vojenství a v létě 1913 se přihlásil do nově vznikajícího armádního leteckého sboru. První měsíce velké války ho zastihly na ruské frontě, kde byl v roce 1915 vybrán jako zkušební pilot k zalétávání nového letounu typu Fokker. V roce 1916 byl převelen na západní frontu, kde se stal velitelem nově vytvořené Jasta (stíhací peruť) 9. Povýšení bylo výsledkem nejen jeho leteckých úspěchů, ale především organizačních a velitelských kvalit. V roce 1917 byl sestřelen a jeho pilotní kariéra skončila. Podávalo

40

se mu nouzově přistát na německé straně fronty a s těžkým zraněním byl převezen do nemocnice. Na frontu se vrátil až po roce, téměř na samém konci války, a stal se svědkem německé porážky.

Jako většina důstojníků i Student byl trpce zklamán příměřím a Versailleská smlouva se pro něho stala symbolem ponížení a zrad. Odbrojevaci klauzule mírové smlouvy sice znamenala konec německého letectva, ale schopní důstojníci Studentova typu brzy našli nové zaměstnání v Reichswehru výmarské republiky.

Generál voň Seeckt, velitel Reichswehru a duchovní otec restaurace německé armády, vybral 4000 zodpovědných a moderně myslících důstojníků bývalé císařské armády a vytvořil z nich jádro budoucího Wehrmachtu. Tento nový důstojnický sbor začal už ve dvacátých letech tajně spolupracovat s vojenskými kruhy jiných zemí, zvláště pak SSSR. Tato spolupráce měla za účel obejít restrikce dané mírovou smlouvou, a dokud měl SSSR co nabídnout, tj. zkušenosti, letiště, tankodromy a dobré výcvikové podmínky pro německé důstojníky, voň Seeckt se nestaral o ideologické rozdíly mezi oběma státy. Vždyť nakonec jak výmarské Německo, tak SSSR byly mezinárodními psanci a byly bojkotovány ostatními evropskými státy. Německo kvůli válce a SSSR kvůli bolševismu. Jedno však měly obě země společné: nenáviděly nově zřízený polský stát.

Voň Seeckt sice vypadal velice konzervativně - hlavně pro svůj pověstný monokl -, ale ve skutečnosti to byl moderně uvažující štábní důstojník, který se zapsal do dějin jako zakladatel doktríny BLITZKRIEGU, a že položil základní kámen k výstavbě Wehrmachtu, aniž odhadl jeho budoucnost. Nebyl nacista, Hitlerem pohrdal stejně jako Rundstedt a jiní, mladší důstojníci, byl však vlastenec a snažil se pozvednout národního ducha v těžkých dnech ponížení a sociální devastace způsobené první světovou válkou.

Voň Seeckt viděl trochu dál do budoucnosti - v tom byla jeho síla. Věřil v bojové uplatnění letectva v době, kdy většina armádních generálů pochybovala, že tato zbraň má vůbec nějakou budoucnost a letadlo pro ně nebylo víc než nová a vhodnější metoda průzkumu. Pro nadšence a příznivce letectví z řad důstojníků voň Seeckt zřídil při ministerstvu obrany tzv. Ustřední letecký úřad (Fliegerzentrale), a právě v této instituci našel uplatnění Student.

Brzy začal pracovat na vývoji moderních letadel, motorů a přístrojů. Tato činnost ho přivedla do styku se sovětskými inženýry a techniky, a protože tato spolupráce byla samozřejmě tajná, není

41

zachovaná žádná dokumentace. Víme však, že proti nařízením mírové smlouvy se němečtí piloti učili létat v Lipetsku na Ukrajině, a právě tady získal Student další konkrétní poznatky o uplatnění výsadkových jednotek. Dodnes není zcela jasné, co se při vzájemné výměně zkušeností naučili Němci od Rusů a naopak. Organizace a výstavba výsadkových vojsk nebyla totiž jen doménou SSSR. Němci spolupracovali v oblasti vývoje padákové techniky s Itálií, i když v daleko menším měřítku, už dávno předtím, než se první němečtí aspiranti objevili na sovětských aerodromech.

Student navštěvoval Lipetsk poměrně dost často, a právě tam poznal Tuchačevského, Triandafilova, Issersona a řadu dalších maršálů a generálů, kteří patřili k nové, porevoluční generaci moderních vojenských teoretiků. Náleželi ke stejné skupině lidí jako Student. Byli to vizionáři a zlepšovatelé, kteří prošli občanskou válkou, usilovali o renesanci ruských vojenských tradic a nebáli se převzít zkušenosti vojenských kapacit jiných národů, vytvořili novou sovětskou vojenskou doktrínu a přebudovali armádu. Byli to vynavači pohyblivé války vedené obrněnými jednotkami za podpory letectva a pochopili stejně jako Student, jakou roli v této válce budou hrát výsadkové jednotky. Student byl jejich obdivovatelem a vzájemná spolupráce měla rozhodující význam pro budování jednotek německých Fallschirmjägers.

Tito sovětské generály jsou dnes už skoro zapomenuti. Byli popraveni za Stalinových čistek v armádě koncem třicátých let a jejich skvělé a moderní myšlenky zmizely v propadlišti dějin.

Mozek Rudé armády otupěl, představivost a iniciativa třicátých let byly vytlačeny komunistickým terorem. Rudá armáda, zbavená výkvětu své generality, šla v letech 1939 - 1941 od porážky k porážce.

V rámci práce pro Fliegerzentrale navázal Student pracovní styky s nejdůležitějšími koncerny německého průmyslu a služební cesty ho často přiváděly do Švédska a Holandska. Účastnil se leteckých dnů, výstav leteckých motorů, býval častým pozorovatelem na rychlostních leteckých závodech a v Berlíně působil jako styčný důstojník u japonské vojenské mise. V této funkci měl na starosti tajný fond, kterým Japonci dotovali německý letecký výzkum výměnou za

plány nejmodernějších motorů, strojů a letadel.

Student nebyl typem člověka, který by se spokojil s teplým místěčkem kancelářsko-byrokratické krysy. Velké procento času trávil přímo ve výrobě a často osobně přezkušoval bezpečnostní

42

opatření v tajných leteckých továrnách, přelézal ploty a kontroloval práci bezpečnostních orgánů. Voň Seeckt si brzy uvědomil, že technický pokrok není vše a že Německo potřebuje armádu zkušených a technicky zdatných pilotů. Už za časů výmarské republiky byla zahájena celonárodní kampaň „vzduch je naše moře“ a německá mládež po stovkách vstupovala do nově vytvořených aeroklubů, jejichž hlavní náplní bylo bezmotorové létání a plach-tařský výcvik. Plachtění se stalo vlasteneckou aktivitou a jinotajem pro oživení pangermánského nacionalismu. Poutačem pro mládež bylo zdůrazňování svobody pohybu a romantičnosti, kterou tento nový sport nabízel, a nacisté tuto filozofii převzali a masovou propagandou ji dovedli k absolutní dokonalosti. Versail-leská smlouva Němcům odňala možnost motorového létání, plachtění jim tedy umožní dobýt vzduch bez motoru.

Střediskem plachtařského sportu se stala kopcovitá oblast Was-serkuppe blízko Fuldy, kde týden co týden obrovské davy lidí sledovaly plachtařské závody a exhibice dotované Reichswehrem. Aby byl patřičně zdůrazněn vojenský význam plachtění, byl na vrcholu Wasserkuppe odhalen pomník padlým pilotům z první světové války a stíhací esa slavné Richthofenovy eskadry, jako Udet, Göring a mnozí jiní, byli pravidelnými účastníky plachtařských slavností. Jejich projevy, kterými působili na city vlastenecky založené mládeže, se staly nedílnou součástí těchto vojensky zaměřených podniků.

Student byl jedním z mladých nadšenců, který prožil toto slavné období a prošel plachtařským výcvikem. Jeho úspěchy na tomto poli však náhle ustaly v roce 1923, kdy musel nouzově přistát v kamenitém údolí pod Wasserkuppe a skončil svou plachtařskou dráhu v nemocnici.

V prosinci 1928 byl Student přeložen k pěšímu pluku ve Východním Prusku. Nudný život v posádce malého města mu byl proti mysli, ale byla to jediná cesta vedoucí k povýšení. Výmarská republika neměla letectvo (jedna z podmínek Versailleské smlouvy), kde by se snad mohl stát velitelem perutě - a velitelská zkušenost byla právě to, co potřeboval k povýšení. V roce 1933, když Hitler přišel k moci, byl Student stále ještě majorem pěchoty.

Budování německé branné moci přineslo i založení vojenského letectva. Hermann Göring stál u kolébky Luftwaffe a stal se jejím velitelem. Student spolupracoval s nacisty stejně tak jako většina důstojnického sboru z první světové války.

Věřil v nové vyzbro-

43

jení, odsouzení Versailleské smlouvy a věřil v autoritativní režim, který by zaručil obnovení vojenské slávy císařského Německa.

Důstojníci nové Luftwaffe byli převeleni od armády a podle ministra války generála Wernera voň Blomberga měli být vybráni ti nejlepší z nejlepších. Mezi vybranými byl i Student. Vrátil se k oboru, který mu vyhovoval - technický vývoj letectví. Nejprve se stal ředitelem Střediska letecké techniky, později inspektorem pilotního výcviku a nakonec, v hodnosti plukovníka, byl jmenován velitelem zkušebního leteckého centra v Rechlinu. Byl doporučen Göringovi jako jeden z nejschopnějších a stal se jeho oblíbencem, přestože Göring neměl nijak v lásce důstojníky výmarské republiky. Chtěl tím totiž zdůraznit těsný vztah a úzkou spolupráci mezi NSDAP a novou Luftwaffe. Student byl na Göringovo doporučení přeřazen k výsadkářům. Tam se toho zatím mnoho nezměnilo. Luftwaffe měla dost svých problémů „árůstu“ a na výsadkáře nebyl ani čas, ani peníze. Student byl tím pravým mužem na pravém místě - a co víc: stal se jím v pravý čas. Měl za sebou pa-rašutistický a pilotní výcvik, znal kluzáky a dopravní junkersy Ju 52, vyznal se v taktických i operačních problémech pěchotního boje a bylo o něm známo, že s lehkostí řešil obtížné organizační a technické problémy. Student věřil v teorii „ákolmého obchvatu“ a dokazoval, že tímto novým způsobem boje je možno dosáhnout rozhodných vítězství a vyhnout se krvavým frontálním útokům první světové války.

V létě 1938 konečně dostal Student příležitost, po které toužil už od svých učednických let v Lipetsku, kde spolu se sovětskými výsadkáři pracoval na teoretickém i praktickém využití této nové zbraně. Po obsazení Rakouska v březnu 1938 se Hitler definitivně rozhodl pro válečné řešení dalších konfliktů a na řadě bylo Československo. Ale teprve přípravy na Fall Griin vedly v roce 1938 ke zřízení 7. letecké divize, která byla složena z výsadkářských praporů armády a Luftwaffe.

Název „letecká divize“ (Fliegerdivision) byl krycí. Ve skutečnosti to byla první výsadkářská divize svého druhu.

Později byla rozšířena na výsadkový sbor a Student, tehdy už generál, z něho vytvořil elitní jednotku, která vítězně prošla Skandinávií přes Belgii a Holandsko v roce 1940 až do Řecka a na Krétu v roce 1941. Tam také její sláva a mýtus neporazitelnosti skončily...

44

BOJOVÁ PŘIPRAVENOST NĚMECKÝCH VÝSADKÁŘŮ

Od roku 1938 se začal zaměřovat výcvik německých výsadkářů na dosud málo známé formy diverze a bojové činnosti v nepřátelském zázemí. Pečlivě se nacvičoval boj proti pevnůstčkům stálého opevnění a proti dřevozemním palebným postavením, a to ve spolupráci s čelně útočícími jednotkami pozemního vojska. Zvláštní pozornost byla věnována nácviku boje zblízka a že-nijnímu výcviku. Ve výcvikovém programu se objevily i konkrétní diverzní úkoly, které měly být prováděny v těsné spolupráci s místním obyvatelstvem a pátou kolonou. Výcvik se zaměřoval na zcela konkrétní úkoly vytyčené na československém území, což naznačovalo úmysl nasadit parašutisty v rámci Fall Grun.

Obsazení či destrukce mostu a jiných vybraných komunikačních objektů v československém týlu byly nacvičovány na detailně propracovaných modelech, zhotovených podle tajně pořízeného fotografického materiálu. Nácvik se vztahoval vždy na zcela konkrétní objekt či na specifickou situaci. Každý člen útočné skupiny musel přesně plnit

určené úkoly.

Důraz se kladl i na diverzní činnost prováděnou ve vzdálenějších oblastech nepřátelského týlu. Cvičilo se odstraňování výbušnin, přepady mostních hlídek a jejich stanovišť, přepady odloučených jednotek a jejich velitelství, likvidace telefonních ústředí, rušení komunikací, kladení minových polí, příprava léček a nástrah a různé jiné formy sabotáže.

Pro nácvik útoku na citlivá místa pevnůstek používali parašutisté podrobné makety objektů opevnění. Při výcviku se využívalo nejnovějších špiónážních poznatků. Na železobetonových napo-

45

dobeninách československých pevnůstek zkoušeli Němci účinky různě upravených náloží a hořlavin. Při cvičném útoku na pevnůstku se používala ostrá munice. Důraz se kladl na dodržování časového rozvrhu se zvláštním zaměřením na přesný, do detailu vypracovaný sled jednotlivých úkolů. Každý člen skupiny se musel s těmito úkoly dokonale seznámit a jednotlivá cvičení byla zaměřena na „opilování“ techniky provedení tak, aby napadený objekt by) v co nejkratším čase umlčen nebo zničen.

V roce 1938 se německý parašutistický výcvik výše uvedenými speciálními výcvikovými prvky značně odlišoval od výcvikových metod jiných států. Tam se zatím věnovala hlavní pozornost technice vlastního seskoku a bojový výcvik se příliš neodlišoval od výcviku řadových pěších jednotek.

Brzy se ale začaly projevovat podstatné rozdíly i v technice základního parašutistického výcviku. Němci například přestali používat v té době všude oblíbené padákové věže a přenesli těžiště nácviku na speciální trenažéry. Po absolvování výcviku na různých důmyslných pomůckách a překážkových drahách přecházeli důkladně připravení adepti přímo na seskoky z letadla.

V posledních fázích příprav na útok na CSR v roce 1938 se objevily i plány na výsadkovou operaci většího rozsahu, která měla být provedena v týlu linie těžkého opevnění na severní Moravě v oblasti Bruntálu a velením byl pověřen generál Student. V německé dokumentaci se operace označovala krycím názvem „Plán Sf. (Student?)“

Němci od samého začátku celkem správně hodnotili možnosti bojového uplatnění lehce vyzbrojených parašutistických jednotek. Především pochopili, že účelnost a efekt vysazení nezávisí jen na dokonalém skokanském výcviku, ale zejména na schopnostech výsadkářů rychle reagovat na změny v bojové situaci a přesně provádět předem nacvičené úkoly. Při vyhodnocování poznatků získaných na manévrech sovětských parašutistů německý generální štáb konstatoval, že úspěch výsadkové akce závisí nejen na kapacitě dopravních letadel, na dobrém výcviku výsadkářů, na jejich počtu, ale hlavně na dokonalé organizaci provedení celého seskoku. Bylo zdůrazněno, že rozhodující podíl na úspěchu výsadkové operace budou mít bitevní perutě vlastního letectva, jež mají udržet vzdušnou převahu nad místem výsadku a zároveň i účinně zasáhnout do pozemních bojů. Dopravní letadla pak musí nepřetržitě dopravovat vysazeným parašutistům posily, zásoby a těžší

46

zbraně. Už prvá cvičení ukázala, že lehce vyzbrojení parašutisté s minimálními zásobami střeliva a proviantu jsou schopni jen zcela krátkého bojového nasazení. Další vývoj boje pak už zcela závisel na podpoře vlastního letectva. Nešlo tu jen o přímou podporu výsadkářů v boji, ale hlavně o plynulé a podle potřeby stupňované vysazování dalších posil a výzbroje. Němci zcela správně předpokládali, že jakmile protivník použije svých záloh a začne je stahovat do místa výsadku, situace parašutistů se brzy stane neudržitelnou.

Velitelé pozemních vojsk se dlouho nedokázali smířit s poznatkem, že na řízení boje výsadkářů nemohou mít jejich vzdálená velitelství podstatný vliv. Vývoj bojové situace při výsadkové akci záležel na rychlosti a pružnosti reakce obránců. Situace se tedy rychle měnila a mohl ji řídit jen současně s výsadkáři vysazený nižší důstojník. Na komunikace se vzdáleným nadřízeným velitelstvím nebyl čas, nehledě k tomu, že tyto komunikace by také byly naprosto zbytečným a zdržujícím mezičlánkem při jednání s letectvem.

Němci správně odhadli, že úspěchy výsadkových akcí budou vždy závislé na možnostech letectva, a proto podřídili své výsadkáře jako první na světě, vzdor všem tradicím, vojenskému letectvu. Velitelstvím pozemního vojska zůstalo vyhrazeno jen povšechné usměrňování úkolu.

Provedená cvičení ukázala, že jakmile protivník překonal moment překvapení a nasadil proti výsadkářům pravidelné jednotky, zvláště obrněná vozidla a dělostřelectvo, nedokázali parašutisté svoje pozice udržet a museli se od dotírajícího protivníka rychle odpoutat. Protože pak značnou část parašutistických akcí zakončoval překotný ústup, převažoval názor, že parašutisty bude vhodné nasazovat jen v členitějším terénu, který jim usnadní soustředění a později i ústup. Důležitost přisuzoval německý generální štáb vysazování parašutistů v prostorech, kde se dalo počítat se spontánní podporou místního obyvatelstva. Tento předpoklad splňovalo např. německé obyvatelstvo sudetské části československého pohraničí v době Mnichova. Na Krétě tento předpoklad nevyšel - zpravodaje! se mylně domnívali, že místní obyvatelstvo bude Němce podporovat.

Pro úspěšné dokončení výsadkové akce bylo rozhodující včasné vysazení „letecké pěchoty“, tj. vyložení ucelených pěších jednotek i s jejich organickými zbraněmi z dopravních letounů, které by

47

přistály v místě seskoku parašutistů. Takovým způsobem byla výsadková akce provedena na manévrech Rudé armády už v roce 1936. Pro přistání dopravních letadel bylo nutno předem vyhledat, připravit, obsadit, provést nejnnutnější úpravy a hlavně udržet přistávací plochu mimo dosah nepřátelské palby. Přistání parašutistů na dopadové ploše bylo

spojeno s celou řadou problémů. Speciální skokanský výcvik byl samozřejmou podmínkou. Bylo jasné, že po dopadu na zem parašutisté budou představovat jen malou, příliš lehce vyzbrojenou a nedostatečně zásobenou jednotku, jejíž soustředování ke společné akci bude trvat určitý čas - a právě během této doby byli parašutisté velice zranitelní. Zranitelnost transportních letounů, nalétávajících do cílové plochy, byla také velmi vysoká. Osud družstva byl nezbytně spjat s osudem letounu. Pozdější zkušenost ukázala, že mnoho letadel bylo zasaženo nepřátelskou palbou nejen ve vzduchu, ale hlavně při přistávání. Sestřelení nebo havárie plně naloženého transportního letounu znamenaly ztrátu nejen celého družstva, ale i přepravovaného materiálu.

Náročná byla i organizace postupného přistávání letounu. Vyžadovalo to plochy velkých rozměrů a naprosto volné přiletové a odletové směry v jejich blízkosti,

Zpočátku Němci vysokou zranitelnost dopravních letounů v bojových akcích značně podceňovali. Během holandského tažení v květnu 1940 i vcelku řídká palba dezorientované pěchoty dokázala vyřadit 70 z celkem 430 nasazených letounů Ju 52. Dalších 160 se muselo vrátit na své základny v poškozeném stavu a bylo dočasně vyřazeno z provozu.

Udržování áleteckého mostu" bylo těmito událostmi vážně narušeno a jen rychlý spád bojových událostí v ostatních částech Holandska zachránil německý výsadek před neočekávanou katastrofou. Dokumenty z německých archivů dokazují, že během štábních příprav výsadkové operace na severní Moravě bylo toto nebezpečí silně podceněno. Že existovalo a že bylo dokonce velmi akutní, to zase dokumentují materiály z českých archivů. Velení československé armády bylo o německých záměrech docela dobře informováno a v prostoru plánovaného výsadku (okolí Bruntálu) disponovalo jednotkami, které byly schopny okamžitě zaútočit na přistávací plochu.

Na tomto místě je třeba zdůraznit i zkušenosti z nasazení výsadkových jednotek za II. světové války. Vzdušné výsadky uspěly

48

jen tam, kde překvapení bylo stoprocentní a protivníkovi chyběly prostředky a čas k protiútoky (Eben Emel a Holandsko 1940, Kréta 1941, Normandie 1944, Wesel 1945). Naproti tomu tam, kde obránce mohl napadnout výsadkový prostor včas a s dostatečnými silami, akce ztroskotala - viz Amheim 1944.

Historii německých výsadkářů je možno rozdělit do dvou částí:

před Krétou a po Krétě. Více známé jsou okázalé úspěchy z let 1940-41 a hlavně pak vzdušná invaze na Krétu, kterou se Fall-schirmjägerův nezapomenutelným způsobem zapsali do analů druhé světové války.

Od okamžiku, kdy bylo generálu Studentovi svěřeno velení nad 7. leteckou (výsadkovou) divizí (1938), vývoj a výcvik německých výsadkářů se ubíral jen jedním směrem: k nejvyššímu možnému stupni bojové připravenosti.

V první řadě bylo třeba vypracovat doktrínu pro bojové uplatnění výsadkových jednotek a za druhé bylo třeba vycvičit tyto jednotky pro úkoly, pro něž dosud nebyly připraveny. Student měl své vlastní, originální představy o výsadkových operacích. Získal je kombinací vlastních zkušeností a pečlivého pozorování sovětských experimentů v době, kdy navštěvoval SSSR jako zástupce německé Fliegerzentrale.

Göring mu dal prakticky ve všem volnou ruku a tento úkol se stal prubířským kamenem Studentových schopností. Do 15. září 1938 musel být totiž hotov nejen plán útoku výsadkářů na československá opevnění v oblasti Bruntálu, ale aby tento útok měl vůbec naději na úspěch, musela být vybudována funkční vojenská jednotka, která bude schopná zvládnout výsadkovou akci dosud nevyzkoušeného formátu.

Provedení samotného výsadku se podle zachovaných dokumentů příliš nezdařilo. Hlavně proto, že podle původního plánu se opozdily shozy parašutistů. opozdily se přípravy a úpravy provizorních přistávacích ploch, a tím byl narušen harmonogram přistávání letecké pěchoty a přísunu zbraní a materiálu. Vzhledem k tomu, že chyběli obránce, tj. československá armáda, dá se říci, že plán ST by asi nebyl příliš úspěšný. Pro Studenta vyplynulo z těchto nedostatků, chyb a omylů jen jedno: zdokonalit a prohloubit další přípravu!

Student se soustředil především na zlepšení techniky výsadku

49

a koordinace akcí útočného pluku, který měl obsadit vytyčený cíl, s časovým rozvrhem přiletu posil.

Důležité a rozhodující pro další vývoj 7. divize bylo, že Göring byl s výsledkem ukázky spokojen. Seskok parašutistů, kroužící a postupně přistávající Ju 52, likvidace několika neobsazených bunkrů, to vše na něho udělalo ohromný dojem. Stejně velké bylo i nadšení přihlížejícího německého obyvatelstva, uchváceného touto leteckou podívanou... Řada důstojníků však nesdílela Göringův optimismus a prohlásila, že to byla divadelní podívaná, která by za bojových podmínek neměla naději na úspěch.

Nicméně u Bruntálu se rozhodlo o tom, zda výsadkáři mají do budoucna nějaké ambice a naději na bojové nasazení.

Podrobnosti o operaci BRUNTÁL, plán ST, se čtenář dočte ve zvláštní kapitole.

Prvního ledna 1939 armáda předala Studentově divizi Heidri-chův prapor parašutistů a dala souhlas k tomu, aby 22. divize byla včleněna do řad Luftwaffe a vycvičena jako divize letecké pěchoty. Spory mezi armádou a Luftwaffe tedy skončily smírem a Student byl jmenován nejen velitelem 7. divize, ale také hlavním inspektorem výsadkových vojsk, což se vztahovalo nejen na parašutisty, ale i na leteckou pěchotu. Symbolicky bylo toto povýšení vyjádřeno účastí praporu plukovníka Brauera na berlínské přehlídce u příležitosti Hitlerových narozenin 20. dubna 1939.

Od tohoto okamžiku bylo další budování výsadkových vojsk poznamenáno duchem realizace dávných Studentových snů a myšlenek. Neoficiální motto německých Fallschirmjägers znělo:

Buď rychlý jako chrt, odolný jako kůže a tvrdý jako železo - jen tak se můžeš stát německým bojovníkem. Výsadkáři byli většinou mladí muži okolo dvacítiky v dokonalé fyzické i duševní kondici, připraveni a vycvičeni k samostatnému

rozhodování a schopnosti improvizovat v nepřehledných situacích. Byli to dobrovolníci, kteří se přihlásili k výsádkářským jednotkám z lásky a obdivu k nové zbraně.

Většina těchto mladých bojovníků byla během své dospělosti vystavena vlivu nacistické ideologie. Tito mladíci, jak se později vyjádřil Winston Churchill, představovali ánadšením planoucí výkvět Hitlerovy mládeže (Hitlerjugend), který byl ztělesněním teu-tonského ducha odplaty za porážku v roce 1918".

50

Byli bezvýhradně oddáni nacistické myšlence a Hitlerovi a ne nadarmo je Hitler nazval ánejtvrdšími bojovníky ozbrojených sil, dokonce tvrdšími než Waffen-SS". Tyto elitní jednotky stály v předních řadách německé armády a nikdy neklamaly. To dokázaly i v pozdějších válečných letech, po dobytí Kréty, kdy byly nasazeny do boje jako pěší divize.

51

OPERACE BRUNTÁL

Jak už bylo uvedeno, na armádních manévrech v Meklenbursku v létě 1937 poprvé předvedli němečtí výsádkáři bojovou akci většího rozsahu. Rota parasutistů obsadila nepřátelské letiště, na kterém vzápětí přistály dopravní junkersy s praporem letecké pěchoty. Tato jednotka se rozdělila do bojových skupin a okamžitě zahájila diverzní akce a předepsané bojové úkoly v týlu nepřítele.

Dnes není mezi parašutisty a leteckou pěchotou žádný rozdíl. Jejich bojové úkoly se navzájem překrývají, ale kdysi, v prvních letech nácíku výsádkových operací, úkoly a výcvik obou složek byly rozdílné. Letecká pěchota neprocházela parašutistickým výcvikem a po vysazení měla plnit především běžné taktické úkoly předepsané pro pěší jednotky.

Němečtí výsádkáři získali určité zkušenosti s leteckou dopravou jednotek už za občanské války ve Španělsku a uplatnili je i v březnu 1938 při obsazování Rakouska, kdy Wehrmacht použil leteckého výsadku při obsazování letiště WAGRAM u Vídně. Pa-rašutisté nejprve obsadili přistávací plochu, na které pak vzápětí přistálo 37 dopravních junkersů s praporem pěchoty.

V létě roku 1938 byla urychleně vytvořena výsádkářská divize. Dostala krycí název 7. letecká divize a jejím velitelem se pochopitelně stal generál Kurt Student. Koncem léta byl plně boje-schopný jen její první pluk skládající se v té době ze dvou praporů parasutistů a praporu letecké pěchoty, kterému velel nadporučík Sydow. Letecká pěchota byla doplněna 16. pěším plukem z 01-denburgu a 23. pěším plukem z Postupimi. Na osobní žádost maršála Göringa byl k výsádkářům převelen i SA pluk Feldhermhalle. Tyto jednotky se měly stát základem budoucí letecké pěchoty, dopravované na místo útoku transportními letadly. Jejich úkolem

52

bylo přistát na řádném nebo provizorním letišti, které bylo dobyto a obsazeno parašutisty první vlny, a pokračovat v bitvě až do příchodu hlavních sil. Leteckou podporu Studentovy divize tvořilo šest pluků dopravních letadel Ju 52 (250-260 letadel), jedna průzkumná peruť, tři perute bitevních letadel (Ju 87 Štuka) a tři perute stíhacích letadel.

V září 1938, v rámci příprav útoku na ČSR, se uskutečnily zatím největší manévry v historii Luftwaffe. Zúčastnily se všechny jednotky 7. letecké divize a Student byl spokojen s jejich bojovou připraveností. Zvláště si cenil výkonu pilotů dopravních letadel, z nichž většina ovšem byla zkušenými piloty Lufthansy. Právě na těchto manévrech došlo mezi plukovníkem Jeschonkem, náčelníkem štábu Luftwaffe, a mezi generálem Studentem k dohodě o dalším vývoji dopravních kluzáků, které se později staly nepostradatelnou součástí výsádkových operací.

Výsádkáři 7. letecké divize spolu s leteckou pěchotou dostali speciální úkol v rámci plánu áFall grún" (přepadení ČSR) a procházeli intenzivní přípravou na provedení operace BRUNTÁL. Úkolem této operace, která se měla uskutečnit začátkem října 1938, mělo být vysazení 7. letecké divize v týlu pevnostního pásma na severní Moravě, poblíž Bruntálu, a podpořit tak frontální útok 2. Runstedtovy armády směrem na Olomouc a Brno. V německých pramenech je tato operace nazývána áplán ST", což je pravděpodobně zkratka jména generála Studenta.

Přípravy na tuto akci začaly už koncem roku 1937. Prvním krokem bylo najít vhodné místo pro výsadek, tedy takové místo, které by z taktického hlediska splňovalo požadavky plánu. Průzkum nepřátelského území se ve 30. letech prováděl buď leteckým snímkováním, anebo prostřednictvím agentů a pozemní špionáží. Oba tyto způsoby byly poměrně rozšířené a relativně úspěšné. Pro letecké snímkování používali Němci buď pravidelných cestovních linek Lufthansy, nebo civilní sportovní letadla, která často áomyem" zabloudila do vojensky důležitého prostoru.

Díky vysoké úrovni svého optického průmyslu byli Němci ve druhé polovině třicátých let schopni provádět letecké snímkování speciálními kamerami z výšek nad 9 000 metrů. Tam nemohli být ani hláskou službou - tehdy dost primitivní -, ani leteckými hlídkami zachyceni. Kvalita i kvantita leteckého snímkování československého území se neustále zvyšovala a firma, která tento druh špionáže prováděla, byla nakonec převedena do kompetence ně-

53

meckého ministerstva letectví. Stala se samostatnou jednotkou, a jak bývalo zvykem, dostala jméno po svém veliteli kapitánu Rowehlovi - Staffei Rowehl.

V roce 1937, kdy se už pilně pracovalo na plánech na přepadení Československa, dostala tato lelka několik speciálních letadel Ju 86 P-2 s dostupem až do 12 000 metrů, dokonale vybavených pro výškové snímkování. Podle získaných fotografií byla provedena revize československých vojenských map a chybějící údaje byly dotištěny. Při těchto špionážních přeletech německá letadla často přistávala na rakouských a maďarských letištích, o čemž

úřední místa buď nevěděla, anebo nechtěla vědět.

Po obsazení Rakouska v březnu 1938 se tato situace pro nacisty pochopitelně zjednodušila.

Letecké snímkování, jakkoliv dokonalé, muselo být doplňováno informacemi získanými vojenskou špiónážní agenturou ABWEHR, která úzce spolupracovala s nacistickou stranickou zpravodajskou službou (Sicherheitsdienst - SD) a s tajnou policií, gestapem. Pozemní špiónáž měla mnoho tváří a mnoho zdrojů. Od diplomatů přes turisty až po pátou kolonu rekrutovanou většinou ze sudetských Němců. Středem jejich zájmu byl československý pevnostní systém, a přestože staveniště byla civilnímu obyvatelstvu nepřístupná, přece jen se našlo dost dělníků německé národnosti, kteří byli nejen schopni, ale i ochotni předat Abwehru důležité informace špiónážního charakteru. Prostým porovnáním německých a našich vojenských map se nakonec ukázalo, že v některých oblastech měli Němci o našich pevnostech lepší představy a dokonalejší informace než českoslovenští důstojníci.

I když německá špiónáž pracovala na plné obrátky a dosahovala uspokojivých výsledků, přece jen se jí nepodařilo podrobně prozkoumat oblasti pevnostního pásma. Nedostatečné a neúplné informace mohly pochopitelně negativně ovlivnit připravovanou výsadečkovou akci. Proto bylo třeba zlepšit nejen kvalitu leteckého snímkování, ale hlavně jeho vyhodnocování. Když byla v roce 1937 severní Morava předběžně vybrána za cílovou oblast hlavního útoku na Československo, letecké snímkování ukázalo, že pásmo těžkého opevnění není na některých místech dokončeno a že proluky jsou

přehrazeny nesouvislým pásmem lehkého opevnění.

Od léta 1938 zájem německé špiónáže o tuto oblast zesílil, a to

pochopitelně neuniklo pozornosti pracovníkům československého obranného zpravodajství.

54

Němci využívali především agentů z řad místního obyvatelstva a jejich zájem se soustředil nejen na pevnosti, ale i na nákresy a fotografie specifických míst v terénu, na zkoušky pevnosti a únosnosti půdy, a dokonce někteří němečtí rolníci sklízeli předčasně, aby pole zůstala nezoraná... Proč?

S tímto druhem aktivity se čeští zpravodaje! dosud nesetkali a nad vyhodnocováním práce Abwehru strávili mnoho bezesných nocí. Nakonec pomohli i levicově orientovaní občané německé národnosti, kterým byla agresivní politika NSDAP proti mysli. Ukázalo se, že nacistická špiónážní aktivita, organizovaná Henleim novou Sudetoněmeckou stranou (SdP), připravovala příslušníky páté kolony a freikorpsu na vykonávání pomocných prací při odstraňování a začistišťování přírodních překážek, kácení stromů a přípravě vybraných přistávacích ploch. Příslušníci freikorpsu byli tajně vyzbrojováni a jednotlivé skupiny byly na německém území cvičeny v plnění nejrůznějších úkolů během výsadečkové akce.

Postupem času se ukázalo, že neskolení sudetští na náročnou špiónážní práci nestačí a Abwehr musel získat pro spolupráci agenty z řad bývalých i současných příslušníků čs. armády. Přípravy operace BRUNTÁL vcelku úspěšně pokračovaly a začátkem září 1938 dostali němečtí starostové v bruntálském okrese pokyny pro budování provizorních letišť a pro spolupráci s výsadečkovými jednotkami.

Všechny tyto akce nezůstaly pochopitelně utajené a čs. zpravodaje! získali postupem času celkem přesné informace o německých úmyslech. Abwehr měl ztíženou roli tím, že musel neustále zjišťovat, zda přípravy na výsadečkovou akci nebyly prozrazeny, protože právě překvapení mělo být jednou z podmínek úspěchu této akce. V září 1938 začaly naše bezpečnostní orgány zatýkat osoby podezřelé ze špiónáže a napjatá politická situace vyvrcholila povstáním henleinovských bojůvek organizovaných ve freikorpsu. Čs. vláda vyhlásila stanné právo, povolala do zbraně jeden ročník zálohy, došlo k četným bojům, a tím skončil i příliv informací z čs. zdrojů.

Připravovaná výsadečková operace BRUNTÁL byla namířena proti rozestavěné části našeho pevnostního pásma v oblasti Koše-tic. Těžké objekty nebyly dokončeny a chybělo i navazující záchytné pásmo lehkého opevnění. Útok měl být zahájen seskokem I. praporu útočného pluku v prostoru u Košetice a západně od Horního Benešova. Část parašutistů měla spolu s jednotkami frei-

55

korpsu zajistit přistávací plochy pro junkersy dopravující leteckou pěchotu, jiná skupina měla zaútočit na čs. jednotky operující jižně od Košetice a Valšova a zabránit nástupu československých posil. Po splnění druhé části operace, tj. po přistání letecké pěchoty s těžkými zbraněmi, měl být zahájen útok na pevnůstky a jednotlivé body lehkého a provizorního opevnění.

Likvidace těchto bodů měla být provedena překvapivým útokem na zadní část objektu. Měl být koordinován s útokem bitevních letadel - střemhlavé bombardování bylo tehdy ještě v plenkách. Střílny a vchody měly být likvidovány náložemi posunovanými dřevěnými vodítky a cvičilo se i použití plamenometů a pro-titankových pušek. Do neuzavřených stropních ventilačních otvorů měli parašutisté nalít hořlavinu, popřípadě tam naházet ruční granáty. Druhá část plánu ST spočívala ve spolupráci výsadečkářů s příslušníky freikorpsu a páté kolony, kteří měli připravit provizorní přistávací plochy pro transportní letadla přivážející leteckou pěchotu. Pro tyto plochy byla předběžně vybrána rovná, částečně zalesněná místa v okolí Valšova, Leskovce a Rýžoviště. Zalesněné prostory měly být vykáceny a začistištěny. Čím lepší dřevorubec, tím lepší Němec...

Třetí část plánu zajišťovala proniknutí parašutistů ke komunikačním uzlům jižně od místa seskoku. I v této etapě měli spolupracovat průvodci z řad místních sudetských Němců.

Na křižovatkách a důležitých terénních bodech měla být vybudována obranná postavení a zátarasy, které měly zabránit přístupu čs. záloh do napadených oblastí. Tato akce měla být posílena i dalším výsadečkem, jenž měl být údajně

proveden severně od Svobodných Heřmanic, a zajištěním dalších přistávacích ploch a vysazením letecké pěchoty, která by vystřídala parašutisty a vybudovala u Bílčic a Kerhartic předsunuté obranné pásmo ve směru na Moravský Beroun, odkud se očekával nástup čs. jednotek k případnému protiútoku. Další variantou (později provedenou jen náznakově) měl být výsadek na kótě 665 u N. Benešova, který měl jistit silnice vedoucí od Krnova na Horní Benešov a Bruntál.

Leteckou podporu během přepravy parašutistů a v místech seskoku měl zajistit zesílený stíhací pluk vybavený převážně letadly Messerschmidt Bf 109 a třemi letkami Arado 68-f. Pro okamžitou a bezprostřední podporu výsadkářů při útoku na opevnění byly

56

přiděleny tři letky střemhlavých Ju-87 A (technika a taktika střemhlavých náletů byly v té době tak říkajíc ještě v plenkách) a dalších 17 letek vyzbrojených staršími typy bitevních letadel.

Operaci FREUDENTHAL (Bruntál) měla provést 7. výsadková divize, která nesla německé krycí označení Flieger Division - letecká divize. V září 1938 byly bojeschopnější tři prapory prvního pluku (FJR-1), zatímco zbylé dva prapory, stejně tak jako dělostřelecká baterie, teprve dokončovaly výcvik. Jednotky I. pluku nebyly dost silné, aby nesly tíhu celého útoku a musely být doplněny leteckou pěchotou 16. a 23. pěšího pluku. Oba tyto pluky prošly krátkým výcvikovým kurzem, kde se nacvičovala organizace nástupu do letadel a technika vysazování.

Leteckou dopravu měly zajistit čtyři perutě leteckého pluku KG-153, jehož základny byly v okolí dnešní Wroclawi. K doplnění stavu byly přiveleny další tři perutě Ju 52 označené jako skupiny zvláštního nasazení a další dva bombardovací pluky přeměněné na transportní. V době plánovaného útoku měla 7. divize celkem asi 250 dopravních letounů a počítalo se s tím, že zhruba 100 letadel přepraví asi 1200 parašutistů. Letecká pěchota měla být vysazena v několika vlnách až později, po zajištění přistávacích ploch.

Podrobná dokumentace o operaci FREUDENTHAL chybí. V německých archívech je možno nalézt útržkovité hodnocení jejího cvičného provedení, které se zřejmě nemělo příliš lišit od předem vypracovaných bojových plánů.

Po přijetí mnichovského diktátu československá armáda začala vyklízet sudetoněmecké pohraničí včetně oblasti Bruntálu, kde měla být operace FREUDENTHAL provedena. OKW tedy rozhodlo provést tuto akci ve stejném místě z cvičných a propagačních důvodů. Otázkou zůstává, do jaké míry byly OKW a Luft-waffe ochotny odhalit světu v předvečer II. světové války taktické použití této nové zbraně.

Cvičné provedení, označené v německých plánech na přepadení Československa jako Pian St., zahájila 7. letecká divize v ranních hodinách 7. října 1938, takřka v patách čs. jednotek ustupujících za novou demarkační čáru. Bruntál byl v té době už obsazen německými jednotkami postupujícími dál na jih. Linie těžkých opevnění, táhnoucí se od Bohumína až po Sádek, nebyla v té době sice ještě vyklizena, ale v prostoru, kde měla probíhat cvičná operace

57

výsadkářů (tento prostor byl identický s prostorem plánované bojové akce), se už žádné čs. jednotky nenacházely. Armáda stačila odvézt z opuštěných pevnůstek zbraně a materiál, rozebrat některé protitankové překážky, odstranit zátarasy, miny a nálože a na místě zůstaly jen překážky z ostnatého drátu a prázdné okopy, pal-posty a dřevozemní objekty.

Cvičnou operaci provedla jen část původně určených jednotek. Hlavní výsadek byl proveden u Košetic, menší výsadky se uskutečnily na kopci Milotický vrch (Hohenberg, kóta 665) a snad i u Rýžoviště a severně od Břidličné. Zprávy o těchto posledních dvou menších akcích jsou velice nepřesné a je nutno je brát s rezervou. Obě místa byla totiž poměrně vzdálená od čs. opevnění a je docela možné, že se jednalo o propagační seskoky nebo o navigační omyl. Na polích jižně od Bruntálu, u Leskovce a Karlovce, německá dopravní letadla přistála na nouzově upravených přistávacích plochách a po jejich odletu zde technické služby vybudovaly polní letiště. Cvičné obsazování a úpravy pomocných letištních ploch byly provedeny i u Valšova, v okolí Karlovce a podle zpráv pamětníků i na jiných místech v této oblasti. Přistání dopravních letadel s pěchotou a materiálem na všech těchto místech však nelze dokázat. Je třeba si uvědomit, že informace pamětníků nejen že mohou být přehnané nebo i smyšlené, ale že na mnohých místech byly provedeny jenom náznaky přistání nebo shozy malých skupin parašutistů z ryze propagačních důvodů jako demonstrace síly pro místní sudetoněmecké obyvatelstvo.

Cvičné provedení operace BRUNTÁL nařídil sám Göring a osobně se ho zúčastnil. Doprovázel ho vrchní velitel SA Viktor Lutz a řada vysokých štábních důstojníků z řad armády i Luftwaffe. Události měly slavnostní ráz. V Bruntále na náměstí hrála vojenská kapela a sudetáci z okolí se zúčastnili této slávy především proto, aby obdivovali bojeschopnost Studentových výsadkářů.

Podle německých údajů se cvičné operace zúčastnilo přibližně 3 000 výsadkářů, z toho bylo necelých 1 000 parašutistů, pravděpodobně celý I. prapor a některé části II. praporu I. pluku 7. divize. Zbytek byl vysazen z dopravních letadel. Pozemní jednotky Wehrmachtu se této operace nezúčastnily, protože v té době už plnily okupační úkoly a pozorně sledovaly ústup čs. armády za demarkační čáru. Na cvičení spolupráce s výsadkáři nebyl čas. Když byly konečně zahájeny 7. října v dopo-

58

ledních hodinách první shozy parašutistů a když měl začít symbolický útok na pevnůstky u Košetic, předsunuté motorizované jednotky Wehrmachtu se pohybovaly směrem na Šumperk a Šternberk.

Přestože Göring byl nadšen předvedenými ukázkami seskoků

a nahaných útoků na pevnůstky, podle oficiálního hodnocení se cvičení nepovedlo a pokud by oblast byla bráněna nepřátelskými, tj. čs. jednotkami, operace by skončila totálním fiaskem.

Vysazení parašutistů - podle informací z německých archivů - neproběhlo podle plánu. Shoz byl nepřesný, některé skupiny byly vysazeny daleko od určených míst a soustředování se proti stanovenému rozvrhu víc a víc opožděovalo. Ani kontakt s jednotkami freikorpsu se nepodařilo navázat včas a nově vytyčené plochy pro shoz kontejnerů zůstaly nevyužity. Během akce se změnilo počasí a jedna četa parašutistů byla dokonce odnesena větrem až za pevnůstky, kde výsadkáři skončili na překážkách z ostnatého drátu a kde došlo k vážným zraněním.

Rozvrh nebyl dodržen ani při úpravě přistávacích drah, a jelikož ani jedna z nich nebyla dokončena před stanoveným termínem, dopravní junkersy kroužily nad cílem, aniž by mohly nasadit na přistání. Došlo pouze ke shozu kontejnerů, ale i ten byl proveden velice nepřesně a řada z nich dopadla mimo ohraničené prostory, často i do lesa a nízkých porostů, kde jejich hledání a shromažďování trvalo i několik hodin.

Plně naložené junkersy Ju 52 s ohledem na přistání v neznámém a pravděpodobně i měkkém terénu neměly plně nádrže (většina německých základů ve Slezsku ležela velice blízko čs. hranic) a první letadla nalétávající skupiny se musela záhy vrátit pro nedostatek paliva na své slezské základny.

První přistávací plocha byla dokončena a plně připravena až 7. října odpoledne. Přistály na ni junkersy druhé vlny, protože první se musela mezitím vrátit. Docházelo ke zmatkům, protože zbraně potřebné k zahájení akcí byly na palubách letadel první vlny, zatímco druhá vlna přivážela materiál potřebný až později. Hledání materiálu a jeho třídění trvalo celé hodiny a stejně tak tomu bylo i s organizací družstev, pokud nebyla vysazena ze stejného letounu. Jejich úkoly často nesouhlasily s pořadím, ve kterém byla družstva vysazena. Chyběly těžké zbraně, střelivo a nálože pro ničení bunkrů a organizovaný útok na pevnůstky bylo třeba odložit na pozdější dobu.

59

Několik družstev našlo své zbraně a parašutisté provedli symbolický útok proti vybraným opuštěným objektům. Po ukončení této podívané se spřátelili s přihlížejícími sudetaky a společně čekali na příchod letecké pěchoty.

Ani na leteckých základnách se nepodařilo plně zvládnout rozsah plánovaného leteckého provozu. Pěchota nastupovala do letadel příliš pomalu a stejně tak tomu bylo i s nakládáním materiálu. Výsledkem bylo narušení rozvrhu odletových časů a zmatek byl dovršen vracejícími se nevyloženými junkersy. Část formací musela být odvelena do vzdálenějších základů, a když se v rádiovém styku přešlo na otevřenou řeč (v zájmu zjednodušení provozu), zmatek na zemi i ve vzduchu se jen zvyšoval. Řídicí důstojníci Luftwaffe, tísnění zhoršujícím se počasím, přestali brát ohledy na taktické požadavky pozemních operací. Zrušili řadu přistání, údajně pro nevyhovující a nedostatečně připravený terén provizorních přistávacích ploch, a svou přílišnou orientací na letecké otázky a často i z nepochopení znesnadňovali přechod na fázi pozemního boje. Také start vyložených letounů se opožděoval. Protože přistávací dráhy byly poměrně úzké a lesnatý terén nedovoloval nízký let v rojích, jednotlivé Ju 52 musely nasazovat na přistání až 2 km od sebe, aby se navzájem neohrožily. Vyložená letadla se hromadila na startu a často se nepodařilo najít vhodný okamžik k vzletu, aniž by byla narušena kontinuita přistávajícího sledu.

Pozdější praktické zkoušky odhalily, že řada provizorních přistávacích ploch, které špionáž hodnotila jako použitelné, byly ve skutečnosti místy vlhké a měkké nebo i jinak znehodnocené a nedaly se použít. Tato skutečnost hrála důležitou roli při budoucím výběru provizorních přistávacích ploch. S terénem, který nebyl důkladně prozkoumán, se pro improvizovanou přistání nepočítalo.

Selhání áleteckého mostu" mělo za následek selhání plánované letecké ochrany výsadkového prostoru. Stíhací letky, postupující podle původního časového rozvrhu, nacházely stanovené úseky prázdné a pro nedostatek benzínu se musely vrátit na své základny dřív, než se objevily dopravní letouny.

Improvizovaný útok na čs. opevnění byl zahájen až pozdě odpoledne 7. října 1938. Byla předvedena ukázka střemhlavého bombardování, po kterém následoval nálet dvouplošných bitevních letadel. I tady selhala časová koordinace jednotlivých akcí, protože druhá skupina bitevních letadel se objevila nad cílem sou-

60

časně s poslední vlnou seskakujících parašutistů. Naznačení hloubkových útoků, které proběhlo v době, kdy parašutisté teprve shromažďovali zbraně a materiál, potvrdilo, že těsnější spolupráce mezi letectvem a výsadkáři nutně potřebuje další zlepšení.

Bombardovací a stíhací letectvo v přehlídkově seřazených rojích demonstrativně přeletělo nad obsazovanými městy, zakroužilo nad Bruntálem a bylo bouřlivě pozdraveno davy přihlížejících sudetáků. Následujícího dne se už tyto akce neopakovaly a bojová letadla Luftwaffe se nad výsadkovým prostorem vůbec neobjevila.

Družstva parašutistů se začala přibližovat k východišti útoku až 7. října odpoledne. Chyběla spolupráce s ostatními složkami, chyběly těžší zbraně a vlastní útok zahájen nebyl. Teprve v noci výsadkáři shromáždili svržené kontejnery, a protože družstva letecké pěchoty byla odvelena k vytvoření uzávěrů na jihu, parašutisté strávili noc na holé zemi a naslouchali, jak v přilehlých vesnicích hrají kapely a lid se baví.

Rozsáhlejší vykládání letecké pěchoty a materiálu začalo až druhého dne dopoledne. Počasí se sice zhoršilo, ale počet přistávajících letadel se podstatně zvýšil. Letecká pěchota navázala styk s parašutisty a před polednem se dostaly do východiště útoku i těžké zbraně. V odpoledních hodinách konečně zaútočili výsadkáři na pevnůstky. V některých místech byla použita umělá mlha a došlo i na plamenomety. Okolo 16 hodiny bylo cvičení ukončeno a přihlížející sudetáci se rozešli do svých domovů.

Z německého hodnocení vyznívá značné zklamání. Kritika se soustředila nejen na všeobecné nedostatky cvičné operace a předvedený výkon parašutistů, ale především na celkovou organizaci a časovou koordinaci jednotlivých akcí. Celkově byla výsadková operace hodnocena jako téměř úplné fiasko. Hlavní příčinou byly dosud nevyzkoušené

prvky a neschopnost Luftwaffe zajistit tak rozsáhlou akci. Zajímavé je i hodnocení Wehrmachtu: závažné nedostatky technického a taktického rázu by v bojových podmínkách měly za následek, že by celá operace skončila katastrofou. Nejzávažnější připomínky pocházely od štábu Rundstedtova 2. armády, jejíž jednotky měly s výsadkáři úzce spolupracovat.

Za největší slabinu byla považována nedostatečná práce zpra-vodajců jak v odhadu terénu, tak ve vyhodnocení palebných schopností čs. pevnůstek. Němci značně podcenili krytí týlových přístupů a systém obranných postavení, která se navzájem podpo-

61

rovala křížovou palbou. Podcenili kombinaci objektů lehkého opevnění a zákopové sítě, která spojovala jednotlivá, často i klamná obranná postavení dřevozemního charakteru. Tento kombinovaný systém opevnění byl, podle hodnocení německého generálního štábu, málo citlivý na vzdušné výsadky nebo přepady z týlu. Železobetonové bunkry nebylo možno (v té době) vyřadit ani leteckým, ani dělostřeleckým bombardováním a po skončení dělostřelecké přípravy by se obránci snadno mohli vrátit do polních opevnění a zahájit palbu na snášející parašutisty - tak jak se to později skutečně stalo na Krétě.

Kritizován byl i způsob vysazování, kdy pomalu a nízko nalétávající, těžkopádné dopravní junkersy představovaly výtečný cíl pro nepřátelskou pěchotu dobře vybavenou protiletadlovými kulomety, tak jako byla čs. armáda. Už během cvičení se zjistilo, že sami parašutisté, bez těžkých zbraní a podpory pěchoty, na pev-nůstky nestačí. Umlčení takového objektu vyžadovalo dokonalou souhru všech členů útočícího družstva. Jejich soustředění se však nemohlo uskutečnit přímo před pevnostními objekty - nejen pro možný rozptyl při dopadu, ale i proto, že nebylo možno hledat konejery a útočný materiál v oblasti, která by byla pod palbou nepřitele -, proto se družstva musela soustředit dál od bojové linie a časové zdržení je pochopitelně připravilo o moment překvapení. Následkem nepřesného navádění a špatně odhadnuté síly větru byla řada parašutistů zanesena do lesů, někdy až 1,5 km za pevnostní linií a někteří dokonce skončili na drátěných překážkách přímo před opevněnými objekty.

Analýza celkové taktické situace v místě plánovaného výsadku ukázala, že určený prostor byl dobře krytý jednotkami čs. armády. Smíšený předzvědný oddíl 8. divize (SPO-8) s četou lehkých tanků a obrněných aut stál např. necelé 3 km od Leskovce, ve stejné oblasti dokončovaly bojovou pohotovost dva prapory 58. pěšího pluku a záložní prapor téhož pluku stál v Cahové, tj. asi jen 6 km dále na jihozápad.

Pomoc henleinovců a spolupráci jednotek freikorpsu hodnotil německý štáb dost pesimisticky. Profesionálové z Wehrmachtu a Luftwaffe se dívali na freikorps jako na amatéry, kteří by se jim jen pletli do cesty. Na druhé straně však byla oceněna pomoc su-detoněmeckého obyvatelstva při odstraňování zátarasů a při řízení dopravy na křížovatkách. Při sledování úprav přistávacích ploch, kde se často musely kácet kusy lesa, jeden z přihlížejících důstoj-

62

niku Rundstedtova štábu prohlásil, že je vidět, že jsou to dřevorubci, a ne vojáci...

Pro generála Studenta vyplynulo z tohoto hodnocení jen jedno:

zdokonalit a prohloubit přípravu vysazování parašutistů a zlepšit časovou koordinaci zúčastněných složek.

Ukázalo se, že konečný efekt výsadkové akce nespočívá jen ve vycvičenosti parašutistů a kapacitě dopravních letadel, ale především v letectvu, které musí udržet vzdušnou převahu nad místem výsadku, musí spolupracovat s parašutisty bránícími zónu dopadu a podle předem připraveného harmonogramu dopravit na místo leteckou pěchotu a těžší zbraně. Budoucí akce 7. divize ukázaly, že Němci se z bruntálského cvičení skutečně poučili.

63

SKANDINÁVIE 1940

1. září 1939 vypukla II. světová válka. Nacistické hordy napadly Polsko a rozprášily a zničily špatně vyzbrojenou polskou armádu. Německá armáda - to už nebyl ten "äplechový cirkus" z let 1937-38, to byl dobře naolejovaný stroj, modeme vyzbrojený kolos, jehož nová, neotřelá vojenská doktrína byla založena na momentu překvapení a na principu koordinované spolupráce mezi pěchotou, letectvem a obrněnými jednotkami.

Polský protiútok na Bzuře selhal a německé divize obklíčily Varšavu. O tři týdny později 40 sovětských divizí překročilo východní polskou hranici a 18. září si důstojníci Wehrmachtu podali ruce se svými sovětskými kolegy na demarkační čáře. Svobodné Polsko přestalo existovat. Řada historiků považuje tuto akci sovětské vlády za zločinnou agresi a porušení mezinárodního práva, ale vzhledem k neurovnaným rusko-polským vztahům a některým pochybným rozhodnutím Versailleské mírové konference se tato nově vzniklá politickovojenská situace nejeví tak zcela jednoznačně. Sověti si vzali jen to, co považovali za své a o co byli oloupeni po první světové válce. A i kdyby bývali polskou Ukrajinu neobsadili, obsadili by ji Němci. Cui bono? A které zlo bylo větší?

Bleskové tažení tedy skončilo novým dělením Polska.

Němečtí výsadkáři zůstali stranou. Několik rot 7. letecké divize se sice zúčastnilo průzkumných akcí na Visle, ale po těžkých ztrátách u Woly Gulovské byly staženy z první linie. Generál Student si sice stěžoval, že výsadkáři se cítí dotčeni, že jim nebylo umožněno zapojit se do bojů na frontě, ale s Hitlerem to ani nehnulo. Věděl totiž přesně, co chce. Chtěl utajit použití této nové zbraně a čekal na pravý okamžik. Polsko bylo příliš jednoduchou záležitostí. Přípravy a plány k útoku na Západ byly už v plném proudu.

64

Hitler nechtěl odhalit své trumfy předčasně a odpověď, kterou dal Studentovi, byla opravdu hodná blanických rytířů:

„Ještě nepřišel váš čas!“

Během polského tažení generál Student málem padl do zajetí, když jeho štábní vůz omylem zajel do nepřátelské obranné pozice. Naštěstí šofér včas zjistil svůj omyl, smykem vůz otočil a za doprovodu palby pěchotních zbraní pádl zpět k německým liniím. Dobře to dopadlo a Student mohl dál věnovat svou energii na rozšíření a zkvalitnění výcviku výsadkových vojsk.

Po pádu Polska byla německá 7. letecká divize umístěna v posádkových městech Braunschweig, Wildesheim, Gardelegen a Tan-germunde a připravovala se na další akce. Spolu s 22. pěší divizí, která byla cvičena jako letecká pěchota, se obě tyto divize staly součástí nově vytvořeného výsadkářského sboru. Pod Studentovým velením pokračoval výcvik parašutistů ve Stendalu a v Hil-desheimu byly prováděny přísně tajné pokusy s kluzáky.

Po pádu Polska následovalo šest měsíců zdánlivého a klamného klidu. Pak náhle zahřmělo z čistého nebe. 9. dubna 1940 Němci vtrhli do Dánska a Norska.

Hitler obrátil svou pozornost k Norsku už v roce 1939, když ho admirál Raeder, vrchní velitel německého námořnictva, informoval o výhodách, které by přineslo zřízení ponorkových základen v norských fjordech. Upozornil na důležitost norských přístavů, přes které je dopravována do Německa kvalitní švédská ruda, a své zprávy podložil dalším argumentem: Quisling, vůdce norské fašistické strany, nechal vzkázat, že je schopen zajistit nenásilnou okupaci své země...

Quisling sice nakonec selhal, ale všechny tyto zprávy přece jen padly na úrodnou půdu. Hitler se totiž ztotožnil se závěry známého námořního стратега, německého viceadmirála Wolfganga Wegenera, který v roce 1929 vydal knihu Námořní strategie za světové války. Wegener tvrdí, že Německo se v I. světové válce dopustilo zásadní chyby tím, že neobsadilo Norsko. Německé válečné loďstvo omezilo své akce na jižní část Severního moře, čímž dovolilo Britům vybudovat solidní linii blokády mezi Skotskem a Norskem.

Raeder tedy našel v Hitlerovi ochotného posluchače. Pak už, za přispění Angličanů, šly události ráz na ráz.

65

16. února 1940 britský torpédoborec COSSACK obsadil v norských vodách německou pomocnou loď ALTMARK a osvobodil 299 britských námořníků zachráněných z lodí, které potopil GRAF SPEE. Pro Hitlera to byl důkaz, že Británie nehodlá respektovat norskou neutralitu. Nařídil spěšné dokončení plánů pro okupaci Norska a 10. března 1940 vydal formální směrnice pro invazi.

8. dubna začaly britské a francouzské lodě klást miny v norských vodách, aby zabránily Němcům používat norské přístavy. Když se Hitler dověděl o britských plánech, podle kterých měla být vytvořena uzávěra proti německému pronikání do Atlantiku, rozhodl se Brity předejít.

9. dubna 1940 zahájili Němci útok na Norsko a Dánsko sérií překvapivých, neočekávaných a rychlých námořních, pozemních a leteckých úderů. Krycí jméno: operace WASSERUBUNG.

Obsazení Dánska bylo nutné nejen ze strategického hlediska, protože blokovalo přístupy do Baltického moře, ale také proto, že obsazení letišť u Alborgu by umožnilo dosáhnout nad Norskem vzdušnou převahu.

Výsadkové akce měl provést I. prapor I. para-pluku. Studentův plán určil I. a 2. rotu pod velením majora Walthera, velitele praporu, k obsazení letiště Oslo-Fomebu a jeho zajištění pro přistání letecké pěchoty. 3. rota pod velením nadporučíka voň Brandise měla obsadit letiště Stavanger-Sola a 4. rota kapitána Gerického dostala za úkol obsadit nejdůležitější mosty a letiště v Dánsku.

Přistání v Norsku bylo sice téměř výhradně námořní záležitostí, ale Studentovi parašutisté a letecká pěchota při něm sehrály nenápadnou, ale důležitou roli. Brzy ráno 9. dubna odstartovali z letiště v severním Německu dopravní letadla Ju 52 s jednotkami I. praporu.

4. rota, rozdělená na dvě skupiny, znamenala naprosté překvapení a během několika minut dosáhla svých cílů. První skupina obsadila bez boje obě letiště u Alborgu na severním konci Jutska a za necelé dvě hodiny už startovala z těchto letišť letadla Luft-waffe. Alborg se stal předsunutou stíhací základnou, odkud byl zajišťován doprovod bombardovacích a dopravních letadel nad Norskem.

Druhá skupina seskočila na obou koncích přes tři kilometry dlouhého Vordingsborgského mostu, který spojoval dánské ostrovy Sjaelland a Falster, jimiž procházela hlavní silnice vedoucí

66

ÚTOK NA SKANDINÁVII

do Kodaně. Výsadkáři po přistání neztráceli čas hledáním zásobníků a vybalováním pušek a samopalů a s pistolemi v rukou se vrhli na překvapené obránce mostu. Stříleli do vzduchu a křičeli na ně, aby se vzdali. Obránci netušili, že začala válka a byli úto-

67

kem z nebe tak překvapeni, že se okamžitě vzdali a vydali most bez boje. Za několik hodin se pak objevila čelní jednotka německé motorizované pěchoty a cesta do Kodaně byla otevřená.

Kapitán Gericke obdržel od Hitlera za vzorné provedení úkolu železný kříž II. stupně.

V Norsku se situace vyvíjela docela jinak. Norové bojovali, bránili se.

Letiště Sola u Stavangeru sice nebylo chráněno protiletadlovými bateriemi, ale v okolí bylo několik kulometných hnízd a bunkrů, které měly za úkol krýt přístupové cesty.

V 9.50 hod. místního času se nad letištěm objevily německé junkersy. Byla hustá mlha a špatná viditelnost a z dvanácti doprovodných stíhaček jen šest pokrylo letiště palbou. Ta sice obránce překvapila a částečně i ochromila, ale zároveň je upozornila na blížící se nebezpečí. Během deseti minut se na nebi objevily první padáky 3. rot, ale výsadkáři dopadali do prostoru pokrytého kulometnou palbou a utrpěli první ztráty. Trvalo jim asi třicet minut, než se dostali ke svým zbraním a střelivu a pak už soustředěnými útoky ničili jednotlivá hnízda odporu. Když později přistály junkersy s leteckou pěchotou, byl už na letišti klid. Krátce po přistání začala vyhrávat i vojenská kapela, která měla Norům dokázat, že Němci nepřicházejí jako nepřátelé, ale jako spojenci.

Ještě dopoledne téhož dne začaly přistávat první jednotky pěšího pluku 193, který pak spolu s výsadkáři zaútočil na město Sta-vanger i jeho přístav.

Do potíží se také dostala 1. a 2. rota nad letištěm Fornebu u Oslo. Když se junkersy přiblížily k cíli a klesaly na seskokovou výšku, mlha byla tak hustá, že nebylo vidět zemi. Došlo i ke srážce dvou letadel a velitelství Luftwaffe výsadek odvolalo. Pa-rašutisté dostali rozkaz k návratu a některá letadla musela nouzově přistát na letišti v dánském Alborgu, které už naštěstí bylo v německých rukách.

Doprovodné messerschmidty se rozhodly splnit úkol i za špatné viditelnosti a v opakovaných náletech kropily letiště a jeho obranu palbou z kulometů. Mezitím ovšem už začala přistávat letecká pěchota v domnění, že letiště je v rukou parašutistů a Norové, kteří se zatím vzpamatovali, zahájili palbu na přistávající letadla. Vypukl zmatek. Nejméně deset Ju 52 havarovalo anebo bylo zničeno palbou obránců. Němci v rychlosti odstraňovali zbytky vraků a vyklízeli přistávací plochu, protože se blížila další letadla, ne-

68

soucí jednotky 163. pěší divize. (Štáb a část této divize zahynuly při potopení křižníku Bilicher v Oslo fjordu a i při ostatních akcích utrpěla tato divize v Norsku těžké ztráty.)

Německá pěchota opakovaně útočila na jednotlivá hnízda odporu. Bez letecké podpory a bez posil neměli obránci naději a nakonec se vzdali. Jednotky norské královské gardy sice na letiště zaútočily, ale i tento pokus skončil bez úspěchu.

Ve stejnou dobu bombardovali Němci hlavní norskou vojenskou leteckou základnu Kjeller. Norské letectvo, které mělo necelých 100 strojů, se nezmohlo ten den na vážnější akci.

Mezitím Fornebu už bylo pevně v německých rukou. Kvečeru došlo ke spojení leteckého a námořního výsadku (ten se zdržel bojem v Oslo fjordu) a nakonec tedy invazní jednotky obsadily Oslo několik hodin poté, co do města vpochoďovala německá vojenská kapela. Jak vidíme, ve válce se může stát všelicos.

Královská rodina, vláda, příslušníci spojeneckých misí a diplomatický sbor mezitím přesídlili do Hamaru a překazili tím Němcům jejich závěrečné vystoupení. Invaze totiž měla být korunována zjetím norského krále, což mělo vést ke kapitulaci armády. Když se to nepovedlo v Oslo, Němci poslali 9. dubna do Hamaru četou výsadkářů vedenou leteckým přidělcem Sillerem. Jejich seskok však nešel pozornosti norské armády, výsadkáři byli obklíčeni a po krátkém boji se vzdali.

Německý útok úspěšně pokračoval díky námořním výsadbům v norských přístavech a v některých případech, jako např. při zajištění důležitého letiště Vaernes, i díky pomoci páte kolony vedené fašistou Vidkunem Quislingem. Velitel předal letiště Němcům bez boje na základě fingovaného rozkazu a Luftwaffe tak získala důležitou základnu pro akce v severním Norsku, které bylo dosud mimo dosah německých letadel. Ve Vaernes také přistála letecká pěchota, která zaútočila na přístav Trondheim a společně s námořním výsadkem jej obsadila.

Tím však práce výsadkářů neskončila. 14. a 16. dubna se vylodili Britové v přístavech Namsos a Molde a vzniklo nebezpečí, že jejich jednotky proniknou do jižního Norska, kde se spojí s jádrem obklíčené norské armády, která dosud Němcům statečně vzdorovala. Její velitel, generál Ruge, měl svůj štáb v malém městečku Dombas ve středním Norsku. Právě tam měla být shozena 1. para-rota kapitána Schmidta a měla zabránit spojení britských a norských jednotek.

Letadla se

69

dostala do prudké protiletadlové palby a shoz musel být proveden asi 6 km jižně od cílové plochy. Viditelnost byla mizerná a malá letová výška způsobila, že celá řada parašutistů dopadla dřív, než se jim stačil otevřít padák. V neznámém hornatém terénu došlo k četným zraněním a ti, kdo se nezabili při seskoku, mámě hledali v hlubokém sněhu zásobníky se zbraněmi a většinou padli do zajetí. Zbytek, necelých 60 mužů, se musel dát na ústup a po čtyři dny se urputně bránil norským útokům. Měli nedostatek jídla i střeliva a nakonec se do německých linií probilo jen 34 mužů. Bylo to fiasco takového formátu, že po poradě se Studentem se generál voň Falkenhorst (velitel německé armády v Norsku) postaral, aby se to Hitler nedověděl...

Další výsadkářskou operací byl seskok roty majora Walthera u Narviku, kde měla posílit obklíčený pluk 3. horské divize generála Dietla. Tento pluk byl vysazen z torpédoborců a dopravních lodí a obsadil Narvik už první den invaze. Narvik byl důležitým přístavem, ze kterého byla dopravována švédská ruda do Německa. 15. 4. se tam ale vylodily anglo-francouzsko-polské jednotky a ve spolupráci s 6. norskou divizí Němce z Narviku vypudily a obklíčily je jižně od města. V té době už měla Luft-waffe v Norsku jen velmi málo dopravních letadel - ta se připravovala na německých letištích k útoku na západ. Waltherova rota tedy musela být do Narviku dopravována jen op částech a situaci na bojišti příliš neovlivnila. Spojenci sice Němce obklíčili, ale nepříznivá vojenská situace na západě je donutila ustoupit a vyklidit Narvik. 8. 6. 1940 se britské námořní síly evakuovaly do Anglie.

13. června byly dvě čtyř padákových myslivců vysazeny v nejsevernějším přístavu Tromsó a tím se octlo celé norské pobřeží v německých rukou. Němcům padla do rukou silná norská námořní flotila a otevřela se jim cesta do Atlantiku a

do Severního moře. Operace WASSERUBUNG skončila.

Dnes už není pochybností o tom, že Norsko bylo obsazeno díky neobyčejně šťastné kombinaci domácí zrady (Quisling), zveličení skutečných i klamných, velice riskantních leteckých operací, opožděné reakci spojenců, a že podruhé by se už něco takového hned tak nepodařilo. Obě strany se v Norsku poučily ze svých chyb. Němci si uvědomili nezbytnost a důležitost rádiového spojení nejen mezi jednotlivými jednotkami letectva, tj. komunikace mezi letectvem a výsadkáři a spojení mezi parašutisty a leteckou

70

pěchotou, ale i nutnost rádiového spojení mezi všemi jednotkami, které se účastní určité operace. Pro spojence to znamenalo kromě jiných např. vylodovacích zkušeností, že výsadkové operace se staly faktem a že se s nimi musí do budoucna počítat. Jedinou zbraní proti šíření přehnaných fám a mýtů o německých Fall-schirmjäger, které měly záporný efekt na morálku, by měla být účinná protipatření. Protože poprvé v historii vojenství si obránce musel uvědomit, že jakákoliv část jeho země je napadnutelná.

71

HOLANDSKO 1940

Norské tažení skončilo. Anglie zatím - snad kromě Churchilla a některých osvědčených generálů - nebrala německé výsadkové akce vážně. Nebylo divu. Celé norské tažení válku ani moc nepřipomínalo a převážnou roli v něm hrálo německé a britské námořnictvo. Letecké a výsadkové akce byly podružné...

Británie zdaleka nebyla připravena na válku a nálada obyvatelstva byla sice chmurná a neveselá, ale do paniky a deprese z válečných hrůz měla daleko.

Dokonce se zdálo, že Británie nebere nepřátelské akce vážně. Mnozí v Chamberlainově vládě si stále ještě mysleli, že trvalý mír může být zachráněn vyjednáváním - ačkoli sám ministerský předseda si o tom nedělal iluze.

10. května 1940 Winston Churchill nahradil A. N. Chamberlaina ve funkci ministerského předsedy. Když přišel ráno do své kanceláře, uvítaly ho zprávy o německé invazi do Holandska a Belgie. Blitzkrieg na západní frontě byl zahájen. První přípravy na plán "Žlutý", které se datovaly do podzimu 1939, vycházely ze zkušeností z I. světové války. Maginotova linie znemožňovala útok přes Rýn a hlavní úder měl být tedy veden přes neutrální Belgii. Jistě není bez zajímavosti, že Hitlerova propaganda vytvořila celou řadu dokumentů, které dokazovaly, že Belgie spolu s Británií a Francií hodlá napadnout Německo...

Útok na Belgii předpokládal prolomení holandské obranné linie Haag-Rotterdam-Dordrecht-Moerdijk (viz mapa) a zničení holandských ozbrojených sil dřív, než dorazí spojenci. Ti měli vykrýt 50km mezeru mezi Moerdijkem a levým křídlem belgické obrany na Albertově kanálu. Německý útok se měl soustředit také

72

na obsazení holandských letišť a přístavů, kterých by spojenci mohli využít k nebezpečnému úderu z boku.

10. května 1940 za úsvitu zahájily ozbrojené síly nacistického Německa dlouho očekávaný útok na západní frontě, krycí jméno plán "Žlutý". Porušení neutrality Holandska a Belgie bylo odůvodněno tím, že Britové a Francouzi prý připravovali útok na Německo, jehož východištěm měly být právě shora uvedené země.

Voň Bočkova armádní skupina B zaútočila současně na Holandsko a Belgii a jejím předvojem byl Studentův výsadkový sbor, který se skládal ze 7. letecké (výsadkové) a 22. divize letecké pěchoty. Tento manévra měl za úkol nejen zajistit pravé křídlo německého útoku, ale hlavně měl odvést pozornost anglo-francouzských jednotek od hlavního úderu voň Rundstedtovy armádní skupiny A. Ten byl veden přes Ardeny směrem na Sedan, nejslabší místo francouzské obrany. Německý plán předpokládal, že nejlepší motorizované a mechanizované divize nepřítele, soustředěné v oblasti Dunkirk-Sedan, se budou snažit proniknout co nejrychleji do Belgie a podpoří belgickou obranu na řece Dyle, opírající se o Albertův kanál a pevnosti Liege a Eben Emael.

Guderian, plně podporován Hitlerem, správně předpokládal, že Rundstedtův postup Ardenami, vedený směrem na Sedan, nebude nepřítelem správně vyhodnocen, protože, podle francouzské obranné doktríny byly Ardeny příliš těžkou terénní překážkou pro německé tankové a motorizované divize. Voň Rundstedtova skupina armád se skládala ze 4., 12., 16. armády a její hlavní údernou silou byla Panzergruppe (tanková armáda) generála Kleista. Tato úderná skupina se skládala z Reinhardtova a Guderianova pancéřového sboru, celkem 5 pancéřových divizí a z 5 motorizovaných divizí sboru generála Wietersheima.

Nápad použít Studentovy výsadkáře k obsazení a zajištění strategicky důležitých mostů a letišť v Holandsku a prolomení pevnostního pásu v Belgii se sice zrodil v Hitlerově hlavě, ale operační plány vypracoval sám generál Student se svým štábem. Útok na Holandsko a Belgii se měl zúčastnit celý XI. letecký sbor, tj. 7. výsadková divize spolu s 22. divizí letecké pěchoty, které velel Graf voň Sponeck. Přes 16 000 mužů, vybavených lehkým dělostřelečtvem a dalšími podpůrnými zbraněmi a službami, bylo rozděleno do dvou skupin a začleněno do 2.

Kesseiringovy letecké flotily.

Během útoku na Holandsko generál Student jako velitel výsadkářů osobně velel pozemním akcím obou divizí, nebyl však ofi-

73

ciálně jmenován velitelem celého sboru. Také chybělo taktické velitelství, které by reagovalo na situaci a řešilo problémy ve vývoji bitvy v době, kdy Student byl v Rotterdamu na svém předsunutém velitelství a neměl o celkové situaci přesné informace. Při závěrečném hodnocení Kesseiring označil tento nedostatek za závažné taktické opomenutí

a doporučil zaměřit se v budoucnosti na odstranění tohoto problému.

Holandská krajina je rovinatá, místy mírně zvlněná, prostě ideální terén pro provedení rozsáhlé výsadkové operace.

Taková operace vyžaduje v první řadě dostatek času pro vypracování celkového taktického schématu, do kterého jsou později dosazovány jednotlivé podrobnosti. Taktický plán pro vzdušnou invazi do Holandska byl vypracován ještě před útokem na Skandinávii a dnes je možno s určitostí prohlásit, že to byla jedna ze zásadních chyb, protože to, co vyšlo v Dánsku a Norsku, nevyšlo v Holandsku. Především proto, že Holandsko bylo na útok parciálně připraveno a chyběl tedy moment stoprocentního překvapení.

Studentův plán byl geniální ve své jednoduchosti. Parašutisté obsadili důležité mosty přes tři největší řeky, tj. Maas, Waal a Rýn, a udrželi je do příchodu pozemních jednotek. Ve stejnou dobu zaútočili na letiště v okolí Haagu a obsadili je za pomoci letecké pěchoty a společně obsadili město Haag, sídlo vlády a královny.

Holandská opevnění se skládala z klasického liniového systému, který se snažil nepříteli (s nástupem Hitlera se tímto nepřitelem stalo nacistické Německo) postavit do cesty několik pásem stálých opevnění, bránících na hlavních směrech cest do nitra země. Tento systém se opíral především o velké řeky a průplavy a starší opevnění velkých měst a skládal se celkem ze čtyř linií. První linie, tzv. Peelova, vedla od Ijselského moře podél řek Ijsel a Maas (Mosela) až po Maastricht, kde u pevnosti Eben Emael navazovala na belgická opevnění.

Druhou linii představovalo opevněné pásmo "Grebbe", třetí linie (v roce 1940 byla teprve rozestavěná) probíhala po řece Waal mezi městy Wageningen a Leerdam a měla bránit Utrecht a Amsterdam.

Čtvrtá linie, která se jmenovala "pevnost Holandsko", měla bránit přístup k hlavním holandským městům (Amsterdam, Rotterdam a Haag). Probíhala po spojnici Naarden-Utrecht-Leerdam-Dortrecht-poloostrov Goeree.

Opevnění byla složena ze dvou typů: moderní, železobetonové

74

bunkry byly doplňovány staršími, modernizovanými pevnůstkami. Pancéřové zvony, vysouvací kopule a dělostřelecké tvrze neexistovaly. Pevnůstky měly celkem malou odolnost a ani výzbroj nebyla příliš kvalitní. Jedinou skutečně účinnou pevnostní zbraní byly 50mm protitankové kanóny Bofors s dostřelem 6 km.

Celkem bylo v Holandsku vybudováno cca 1100 kulometných a dělostřeleckých pevnůstek, 700 kazemat - železobetonových krytů pro 12-13 vojáků a 700 jednostřílných věží.

I když hlavní útok Němců byl namířen proti Belgii, obsazení Holandska mělo zabezpečit německé pravé křídlo a oba útoky byly zahájeny téměř současně. Přes řeky Waal, Maas a Rýn vedly pouze tři přechody, a to u Moerdijku, Dordrechtu a Rotterdamu. Tyto mosty musely být dobyty, obsazeny a výsadkáři je museli udržet až do příjezdu tanků 9. obrněné divize, které by pak mohly projet až do samotného středu Holandska a obsadit Rotterdam.

Podle Studentova plánu měli parašutisté dobýt i rotterdamské letiště Vaalhaven, které se nacházelo v blízkosti mostů přes Maas. Krátce po útoku parašutistů měla ve Vaalhavenu přistát letecká pěchota, která měla zajistit letiště pro vysazení dalších posil. Letiště se pak mělo stát nástupištem společného útoku na Rotterdam.

Mosty u Moerdijku (byly dva - železniční a silniční), u Dordrechtu, most Willems v Rotterdamu a letiště Vaalhaven (jižně od Rotterdamu) měl obsadit 1. para-pluk 7. divize spolu se 16. plukem 22. divize letecké pěchoty.

Na letiště Valkenburg, Ockenburg a Yperburg v okolí Haagu měly zaútočit jednotky 2. para-pluku. Současně měla na těchto letištích přistát letecká pěchota 22. divize a zaútočit přímo na Haag, který byl sídlem královské rodiny a administrativním centrem Nizozemského království.

(Hitler vydal přísné rozkazy, aby královské rodině nebylo ublíženo. Po jejím zajetí s ní mělo být zacházeno co nejslušněji a měly jí být prokázány všechny pocty podle stávající etikety a mezinárodního protokolu... Proč?... Hitler obdivoval klasické monarchie Západu a stejně jako v Norsku chtěl zdůraznit, že jeho útok není vlastně veden proti Holandsku, ale především proti Francii.)

Za úsvitu 10. května vystartovaly z letišť v Dortmundu, Paderbornu a Muenstru výsadkáři 1. a 2. pluku 7. letecké divize. Vaalhaven: holandská obrana byla předem varována náletem

75

NĚMECKÝ ÚTOK NA HOLANDSKO

německých bombardérů, který předcházel vysazení III. prap., 1. pluku pod velením kapitána Schulze. Parašutisté přistávali P° _ palbou a jedno celé družstvo seskočilo do vysoko šlehajících P* menu hořících hangárů. Přistávající letecká pěchota se stala tečtem flaku a benzín unikající z prostřelených nádrží dopravou junkersů proměnil letištní plochu v infemo. Přesto však se výš 3 kárům podařilo sevřít obránce do kleští a během čtvrt hodiny zbytek Holanďanů vzdal.

Moerdijk: po přesném a účinném náletu střemhlavých bomb 51. deru na palebná zařízení a protiletadlové baterie 1. prapor kap. tána Pragera seskočil současně na obou koncích 1400 metrů dlouhého silničního a železničního mostu a po krátkém boji parašut. most obsadili.

té

76

Dordrecht: tady byla situace poněkud složitější. 3. rota nadporučíka Brandise sice obsadila most dřív, než ho obránce mohli vyhodit do povětří, ale Holanďané okamžitě podnikli řadu protiútoků a způsobili výsadkářům těžké ztráty.

Nadporučík Brandis padl. V kritickém okamžiku se objevil velitel 1. pluku, plukovník Brauer, se zbylými jednotkami 1. praporu a posílil řádnou řadu parašutistů.

Most u Rotterdamu byl dobyt velice originálním způsobem. 12 starších hydroplánů dopravilo 120 mužů po řece Maas

až k mostu a po odstranění výbušnin udrželi most až do příchodu posil.

Ve Vaalhavenu mezitím prapor kapitána Schulze přesně plnil útočný plán. Jednotlivé roty zničily protiletadlovou baterii a kulometná hnízda na jižní straně letiště, rozprášily posily a obsadily letištní budovu, kde se jim vzdal celý štáb i s velitelem letiště. Schulze sice prohlásil, že to byla jednoduchá záležitost, ale situace se brzy změnila. Asi 15 minut po skončení bojů začaly nalétávat junkersy letecké pěchoty III. praporu 16. pěšího pluku, kterému velel plukovník voň Choltitz, pozdější vojenský velitel Paříže.

Holandská obrana se mezitím vzpamatovala a letiště se stalo terčem dělostřelectva a mimoletištních kulometů. Rada dopravních letadel byla zasažena při přistávání, některá už ve vzduchu, a zmatek byl dovršen rojem britských stíhaček „Hurricane“, které se snažily zabránit dalším letadlům v přistání. Nakonec se však přece jen podařilo vysadit dostatečné množství letecké pěchoty a okolo 7 hod. ráno bylo letiště definitivně v německých rukou. Mezi posilami byli parašutisté II. praporu 2, para-pluku, rota pro-titankových zbraní a baterie lehkého dělostřelectva, které okamžitě po přistání šly do boje po boku vyčerpaných parašutistů.

Protitanková rota byla sestavena jako speciální jednotka teprve v červnu 1939. Byla sice dobře vycvičená, ale brzy se ukázalo, že Wehrmacht nemá k dispozici motorové vozidlo, které by utáhlo protitankový kanón a zároveň by se vešlo do Ju 52. Zkoušky s motocykly nebyly úspěšné a nic nevyřešily. Stejně jako u dělostřelců byli zkoušeni psi a poničí, ale tyto zprávy nejsou ověřené. Nakonec bylo rozhodnuto, že protitankové kanóny bude tahat jejich obsluha, a s tím se šlo do války.

Ráno 10. května 1940 stála protitanková rota seřazena na letišti v Paderbornu a čekala na odlet do Holandska s druhou vlnou 22. divize. Byla vyzbrojena PAK kanóny ráže 3,7 cm a jejím ve-

77

litelem byl major Goetzel. Přistání na letišti Waalhaven, které bylo pod palbou a na kterém se stále ještě bojovalo, bylo zkouškou dovednosti a obratnosti obsluh. Britské bombardéry vyřadily dvě děla během vykládání, došlo k prvním ztrátám a 8 z 32 Ju 52 z druhé vlny bylo zničeno hned po přistání. Německá vytrvalost a tlak letecké pěchoty přece jen nakonec slavily úspěch a letiště zůstalo v rukou výsadkářů. Odpoledne na něm přistál generál Student se svým štábem a za budovu velitelství si vybral starou školu na jižním konci Rotterdamu. Odtamtud se ujal řízení dalších akcí.

Protitankoví dělostřelci majora Goetzela zapřáhli své kanóny za ukořistěná nepřátelská auta, dojeli ke Studentovu velitelství a odtud, na jeho rozkaz, se zúčastnili bojů v severní části Rotterdamu, kde jednotky 22. divize a dva prapory 2. para-pluku stále ještě tvrdě bojovaly.

I. prapor 2. para-pluku měl za úkol obsadit už jmenovaná letiště v okolí Haagu a připravit je pro vysazení letecké pěchoty. Jednotlivé roty však byly vysazeny na nesprávných místech, nedokázaly se prosadit proti připravené a dobře zorganizované holandské obraně a nebyly schopny splnit svěřené úkoly.

Na letišti Valkenburg se parašutisté dostali do přesné palby připravených obránců a nestačili letiště obsadit. Letecká pěchota 22. divize přistávala na letištní ploše, která byla stále ještě pod palbou holandských obránců a dopravní junkersy utrpěly těžké ztráty. Výsadkáři vyskakovali z hořících letounů přímo do boje a nakonec se jim podařilo obsadit část letiště a zatlačit Holanďany do obrany.

Druhá vlna nalétla do přesné palby holandských protiletadlových baterií, umístěných v okolí letiště. Některé junkersy byly zasaženy už ve vzduchu, jiné při přistávání a ty, které byly těžce poškozeny, vybuchovaly na přistávací dráze.

Útok na Valkenburg byl draze zaplacen a teprve díky neustálým útokům a podpoře německých stíhaček a bitevních letadel se nakonec přece jen podařilo letiště obsadit. O urputnosti bojů svědčí i to, že tu padl hrabě Sponeck, velitel 22. divize...

Třetí vlna podplukovníka Fichteho vůbec neodstartovala, protože mezitím došla zpráva, že Holanďané stahují ke všem letištím v okolí Haagu zálohy a likvidují obklíčené skupiny parašutistů u Ypenburgu a Ockenburgu. Na těchto dvou letištích čekalo na Němce stejné přivítání jako na Valkenburgu. Letadla 22. divize byla rozstřílena ještě ve vzduchu a ta, kterým se podařilo přistát,

78

se rozstřítila o vraky, jimiž byly posety letištní plochy. Zbytek první vlny 22. divize nouzově přistával na dálnicích u Leidenu a Delftu.

Když Kesseiring zjistil, že Ypenburg a Ockenburg zůstaly v rukou nepřítele a že v těchto akcích včetně útoku na Valkenburg ztratila Luftwaffe za jediný den více než 100 letadel, rozhodl se další výsadky v okolí Haagu zastavit.

Letecká pěchota určená pro Ypenburg a Ockenburg byla převelena na Vaalhaven, kde měla posílit výsadkáře v té době už bojující na předměstí Rotterdamu. Jednotky, které obsadily Valkenburg, dostaly za úkol zaútočit na Rotterdam ze severu.

U Dordrechtu stejně jako v Rotterdamu se stále ještě tvrdě bojovalo a vyčerpaní výsadkáři čekali na první posily 9. divize.

Junkersy, přistávající na Vaalhavenu, nakládaly raněné a vracely se zpět do Německa. V jižním Rotterdamu, kde Holanďané podnikali protiútoky za podpory obrněných aut a lehkých tanků, byla situace stále na vážkách.

Teprve 11. května, kdy Němci prolomili holandskou Peelovu linii a dobyli most přes Maas u městečka Genep, obrněné jednotky 9. pancéřové divize začaly pronikat do nitra Holandska a celková situace se podstatně změnila. Tanky sice rozhodly boj o Dordrecht, ale dalšímu postupu bránila holandská armáda v Rotterdamu. Její jednotky byly dobře opevněné na severním břehu Rýna, odkud kontrolovaly všechny přístupy do centra města.

Pozdě večer 13. května dorazily do Rotterdamu předsunuté jednotky 9. divize a vyčerpaní výsadkáři mohli být vystřídáni. Následujícího dne se objevil ve Studentově hlavním stanu generál Hu-bicki, velitel 9. pancéřové divize

spolu s velitelem sboru, generálem Schmidtem, a generál Student jim předal řízení pozemních operací.

13. květen byl rozhodujícím dnem bitvy o Holandsko. Severní provincie byly ztraceny, obranné linie byly prolomeny jedna za druhou a poslední baštou byl Rotterdam, kde se holandská armáda zřejmě rozhodla bojovat až do hořkého konce. Němci nabídli kapitulaci, ale boj o Rotterdam bohužel skončil tragicky. Město bylo kobercově bombardováno v době, kdy se vyjednávalo o příměří, a střed města se proměnil v doutnající pohřebiště, ve kterém zahynulo 850 civilistů. Vrchní velitel holandské armády generál Winkelman usoudil, že podobný osud by stihl i ostatní města a 15. května podepsal v Rijsoordu kapitulaci všech ozbrojených sil.

79

V Holandsku stejně jako v Belgii se ukázala v plné nahotě krát-kozrakost obou vlád a tragický konec jejich pokusu o neutralitu. Nedostatek vojenské spolupráce s Brity a Francouzi měl katastrofální následky pro všechny čtyři armády a tato nešťastná kapitola v dějinách těchto států by si zasloužila zvláště dnes, v době NATO, důkladnějšího zpracování. V provincii Zeeland holandská armáda pokračovala v boji až do 19. května, kdy Královská nizozemská armáda přestala existovat. V boji padlo 2 200 mužů a 2 700 bylo vážně zraněno. Bylo zabito více než 2 000 civilistů. Německé ztráty byly přibližně stejné.

Západní tisk se pokusil využít bombardování civilní části Rotterdamu jako dalšího důkazu německé brutality a teroru vůči civilnímu obyvatelstvu. V budoucnosti použili Britové této kauzy jako argumentu na podporu vlastních strategických náletů proti německým městům a jejich obyvatelstvu. Skutečnost však byla trochu jiná. Bombardování Rotterdamu bylo výsledkem nedorozumění, zmatku a chyb v německých radiokomunikacích.

13. května stála německá tanková čela v předměstích Rotterdamu a jejich velitelé se rozhodovali, jestli mají zaútočit na střed města, kde se bránila dobře vyzbrojená a opevněná holandská posádka. Pod tlakem byli i němečtí parašutisté u Willeminina mostu a velitel sboru generál Rudolf Schmidt po poradě s generálem Studentem došel k závěru, že pokud se Holanďané nevzdají, mělo by se uvažovat o použití bombardérů. 14. května dopoledne tlumočil Schmidt toto rozhodnutí holandským vyjednávačům a zároveň jim nabídl kapitulaci. Plukovník Scharoo, velitel posádky, ji odmítl. Následovalo ultimátum. Když vypršelo, objevil se holandský par-lamentář a poukázal na to, že chybí potřebný podpis německého velitele, a že tudíž ultimátum nelze přijmout. Holanďané tak chtěli získat čas a nabrat dech k dalšímu boji. Generál Schmidt tedy poskytl další odklad a klid zbrani byl prodloužen o další hodinu.

Mezitím Luftwaffe po dohodě s generálem Studentem stanovila přesné cíle pro bombardéry Kesseiringovy vzdušné divize. Byla to místa nejtvrdšího odporu holandské posádky, okolí mostu a nádraží u řeky.

Generál Schmidt dal plukovníkovi Scharoo poslední ultimátum:

kapitulovat do 16.20 hod. Zároveň odeslal radiogram na velitelství Luftwaffe, aby byl útok bombardérů odložen. Tato důležitá zpráva musela být poslána přes armádní velitelství a v důsledku poruch a komunikačních potíží ji letectvo nedostalo včas.

80

Krátce po 15.00 hod. se objevily první bombardéry... Schmidt i Student byli šokováni a snažili se světlicemi odvrátit hrozící katastrofu. Bombardování by znamenalo porušení dohodnutého příměří... První vlna bombardérů He 111 zareagovala na červené světlice a přelétla cíl. Druhá vlna nalétávala do kouře a mlhy, světlice nebylo vidět a 57 bombardérů svrhlo na obranná postavení Holanďanů 97 tun výbušných pum. Některé z nich dopadly i do středu města a způsobily obrovské požáry. Střed Rotterdamu přestal existovat.

První zprávy britského rozhlasu oznamovaly 20 000 mrtvých, což se ukázalo být značně přehnané. Přesto však celý civilizovaný svět nacisty za tento nevyprovokovaný útok proti civilnímu obyvatelstvu odsoudil. K bombardování sice došlo v důsledku řady nepochopitelných náhod a nešťastných okolností, ale nikdo nepochyboval o tom, že v řadách Luftwaffe bylo mnoho těch, kdo uvítali tento důkaz o síle a schopnostech německého letectva a věřili, že úspěšná operace zastraší civilní obyvatelstvo ostatních zemí...

Výsadeková akce proti Holandsku byla první velkou operací toho druhu ve II. světové válce. Celkový úspěch vyvážil těžké ztráty, které utrpěla zvláště Luftwaffe a potíže s nahrazením zničených dopravních letadel byly důležitým faktorem při odkladu invaze do Anglie v létě 1940.

81

BELGIE 1940

Plán německého útoku na Francii v květnu 1940 byl založen na porušení neutrality Holandska a Belgie a současném útoku na obě tyto země. Jeho nejdůležitějším článkem bylo prolomení belgické obranné linie, opírající se o Albertův kanál v blízkosti holandského Maastrichtu. Ten leží na spojnici Brusel-Kolín nad Rýnem, asi 18 km od německých hranic.

Albertův kanál se svými vysokými a příkrými stěnami byl uměle vybudovanou překážkou a byl důležitou součástí belgické obranné linie.

Útok směřující přes Albertův kanál měl za úkol vylákat do Belgie nejlepší anglo-francouzské jednotky soustředěné na levém křídle spojenecké fronty, odříznout je a obklíčit. (Což se také stalo a obklíčené jednotky byly později evakuovány přes kanál La Manche do Anglie...)

Přes Albertův kanál vedly tři mosty, jediné komunikace, kterými bylo možno zaútočit do nitra Belgie, na Brusel a

Antverpy.

Klíčem k prolomení belgické obrany mělo být zničení moderní pevnosti Eben Emael. Jejím hlavním úkolem bylo krytí všech přechodů přes Albertův kanál a řeku Maas (Mosela) a zároveň byla nejdůležitějším opěrným bodem, u kterého na sebe navazovala opevnění na řece Maas-Albertův kanál a obranná linie, vedoucí podél kanálu Maas-Šelda.

Mosty spolu s pevností Eben Emael měly být dobyty a obsazeny překvapivým útokem kluzákové pěchoty.

V Ardenách, na linii postupu 3. německé armády, měly být vysazeny v týlu belgických jednotek menší skupiny parašutistů s diverzními úkoly.

Belgičané byli o úmyslech nepřítelů částečně informováni

82

a plán nástupu německých jednotek jim byl znám v hrubých rysech. Jakýmsi nedopatřením se stalo, že v lednu 1940 nouzově přistál na belgickém území německý kurýrní letoun s tajnými plány připravovaného útoku. Byla v nich také zmínka o použití výsadkářů při dobývání belgických pevností a policie tyto plány pochopitelně zabavila. Postupem času však byla tato informace podceněna a celá záležitost byla považována za dezinformaci a podvrh skutečného plánu. Těch varování však bylo víc...

V německém Abwehru existovala silná protinacistická skupina, nad kterou držel ochrannou ruku sám admirál Canaris. V jejím čele stál plukovník Oster, popravený v roce 1945 spolu s Canari-sem ve Flossenburgu. 9. května 1940 varoval Oster svého přítele, holandského vojenského atašé pana Sase, že Němci zaútočí na západní frontě během 24 hodin. Varování padlo bohužel na neúrodnou půdu.

Německý plán obsahoval všechny důležité prvky úspěšného leteckého přepadu provedeného výsadkáři.

Útok na Eben Emael a na mosty přes Albertův kanál měl provést úderný prapor I. parašutistického pluku pod velením kapitána Kocha, posílený ženijní rotou nadporučíka Witziga. Úderný prapor byl rozdělen na čtyři skupiny, které měly v kluzácích DĚS 230 překvapivě přistát přímo u svých cílů a zlikvidovat nepřipravené obránce. Kochova jednotka nacvičovala tento útok od listopadu 1939 v Hildesheimu blízko Hannoveru, kde byly postaveny přesné makety a modely Eben Emaelu. Witzigovi ženisté používali k přípravě neporušené objekty československého pohraničního opevnění v Orlických horách.

Výsadkáři se cvičili v ničení pancéřových dělostřeleckých věží, v používání plamenometů a učili se zacházet s nejnovější zbraní, což byly duté, kumulativní nálože (hollow charge), jejichž expanzivní síla nepůsobila směrem ven, ale dovnitř.

Detailní informace o pevnosti byly získány z plánů německých firem, kterým byly v roce 1931 zadány stavební práce - nedbalost, kterou tehdy belgické ministerstvo války přehlédlo a která se nevyplatila.

Obrannou linii Albertova kanálu bránila 7. belgická divize generála voň Overstraetena. Pevnost Eben Emael byla jejím středem a podle tehdejších názorů to byla nejsilnější pevnost na světě.

Byla vybudována na severním konci opevněného systému „Eie-ge“ a její kulometry a děla ukrytá v pancéřových kopulích kryly při-

83

stupy ke kanálu včetně nejbližšího mostu v Canne. Vody Albertova kanálu mohly být využity k zatopení předpolí a k ochraně hlavní plošiny pevnosti, kde byla umístěna pancéřová věž s dvojčetem děl ráže 120 mm. Další 16 děl ráže 75 mm ve vysouvacích kopulích a železobetonových kasematech krylo přístupové silnice z Maa-strichtu a další dva klíčové mosty přes Albertův kanál na severozápadě od pevnosti, poblíž vesnic Vroenhoven a Velwezelt.

Pevnost Eben Emael byla dokončena teprve v roce 1935 a byla pojmenována podle vesnice, která ležela nedaleko vchodového objektu. Byla považována za nedobytnou. Byla modernější než těžké tvrže Maginotovy linie a byla stavěna tak, aby vydržela nejen letecké bombardování, ale i ostřelování děly největších ráží. Šest vnějších železobetonových zdí - nejdelší z nich hraničila s Albertovým kanálem - uzavíralo prostor o celkové ploše 800 000 čtverečních metrů.

Masiv tvrže byl na severovýchodě obklopen Albertovým kanálem a na severozápadě byl vybudován 450 metrů dlouhý vodní příkop, napojený na potok Geer. Další 350 metrů obvodu kryl poměrně prudký terénní sráz navazující na suchý protitankový příkop. Místa zlomů byla kryta pevnostkami, ze kterých bylo možno ostřelovat uvedené překážky. Dva obranné kazematy byly vybudovány na úpatí kolmých stěn Albertova kanálu. Zbývající zdi ukrývaly zavodňovací stavidla a byly chráněny zákopy a překážkami z ostnatého drátu. Kromě pevnostního dělostřelectva, těžkých a lehkých kulometů bylo v tvrzi umístěno 12 protiletadlo-vých děl ráže 60 mm a 15 světlometů pro noční boj. Pozornost zaslouží protitankový kasematní kanón ráže 75 mm s kadencí 13 ran za minutu a dostřelem 11 km.

Posádku tvořilo 1088 mužů pevnostní pěchoty, 131 poddůstojníků a 22 důstojníků. Velitelem byl major Jean Jottrand. V době německého útoku bylo v pevnosti cca 800 obránců. Část posádky byla na dovolené a část, ubytovaná v okolních vesnicích, reagovala až na vyhlášení pohotovosti. Posádka Eben Emaelu měla dostatek jídla a pití na dva měsíce a dostatek střeliva pro všechny zbraně.

Německá přepadová operace byla dobře a odvážně naplánovaná a dokonale a přesně provedena. Hlavním a nejdůležitějším úkolem bylo umlčení tvrže Eben Emael, jejíž děla kryla mosty přes kanál, a i kdyby se Němcům podařilo mosty obsadit, pevnost mohla svou dělostřelbou jejich držení značně ztížit.

84

10. května časně ráno, ještě za tmy, odstartovaly z letišť v okolí Kolína nad Rýnem tažné letouny Ju 52 a za nimi 42 kluzáků DFS 230. Pouze jeden kluzák se nedostal do vzduchu - havaroval při startu. Bylo sychravé, studené ráno a výsadkáři, zachumlaní do přikrývek, se mlčky připravovali na akci. Každý z nich měl přesně stanovený úkol, na jehož dokonalém provedení spočíval úspěch celé akce. Eetadla přeletěla hranici blízko Cách (Aachen) a 35 minut po startu došlo k odpojení kluzáků, které přeletěly Albertův kanál a klouzavým letem, zcela bezhlučně, se přiblížily k mostům a k pevnosti ze západní strany.

Čtyři skupiny německých výsadkářů, útočící na tři mosty přes Albertův kanál a na pevnost Eben Emael, byly pojmenovány STAHE, BETON, EISEN a GRANITE.

Skupina STAHL pod velením kapitána Kocha měla obsadit a zajistit most u obce Velwezelt. Devět kluzáků přistálo v 5.20 ráno ve stanoveném prostoru a úderná skupina po krátkém boji přemohla překvapené a dezorientované belgické obránce. Překvapení bylo způsobeno nejen nehlukným přistáním kluzáků, ale také tím, že útočníci přiletěli od západu, odkud nebyli očekáváni.

Pouze pevnůstka na západním konci mostu kladla houževnatý odpor, ale i ta byla nakonec zlikvidována ručními granáty, naházenými do střílen.

Skupina BETON, útočící na most u Vroenhovenu, se dostala už nad Maastrichtem do protiletadlové palby. Kluzák, nesoucí ženijní družstvo desátníka Kempy, musel cestou nouzově přistát a zbývajících deset zaútočilo na cíl. Střemhlavým letem pronikly clonou kulometné palby a přistály poblíž mostu. Některé z nich stačily jen havarovat. Přes utrpené ztráty se přece jen našlo dost výsadkářů, kteří s obrovským elánem vyskakali z trosek a překvapivým útokem dobyli bunkr, jehož posádka měla vyhodit most do povětří. Pak se rozpoutala bitva mezi výsadkáři bránícími obsazený most a belgickými jednotkami, které přispěchaly na pomoc.

Mezitím byla zahájena akce skupiny GRANIT, jejímž úkolem byla likvidace pevnosti Eben Emael. Jejím velitelem byl zkušený ženista a výsadkář poručík Witzig a skupina byla v pohotovosti už od 9. května. Příslušníci skupiny GRANIT byli speciálně připravováni jen na tento úkol. vyznali se v práci s výbušninami a piloti jejich kluzáků, kteří měli přesně přistát v prostoru pevnosti, byli ti nejlepší z nejlepších.

Jedenáct kluzáků odstartovalo z letiště Kolín n/R.- Butzweiler-

85

hof v 5 20 hod. ráno 10. května. Brzy po startu došlo k neočekávané nehodě. U kluzáku velitele skupiny poručíka Wltziga se pre-trhlo vlečné lano a kluzák se Jen s ncJvětšími potížemi dostal zpátky přes Rýn na svou základnu. Tam vyměnili lano a kluzák odstartoval se zpožděním a vydal se za hlavní skupinou.

Z 11 kluzáků dorazilo na místo určení jen 7. Ostatní buď havarovaly, nebo přistály omylem jinde. Každý kluzák nesl 10 odhodlaných a stoprocentně připravených mužů.

Když se kluzáky vynořily ze tmy a začaly přistávat uvnitř pevnostního perimetru, obránci ještě spali...

Eben Emael, jejíž dělostřelectvo mělo chránit všechny tři uvedené mosty spolu se silnicemi vedoucími od Maastrichtu, byla těsně před přistáním kluzáků napadena střemhlavými bombardery. a sotva lehl prach a kouř z posledního náletu, začaly zcela ne-nlučné přistávat první kluzáky. Jejich posádky, kryty kouřovou clonou zlikvidovaly výbušninami a ručními granáty několik po-vXvých obranných pozic překvapených Belgičanů. Odpor byl

Třepení bylo dokonalé. Nejprve byly zlikvidovaný protile-

tecké kulomety a pevnůstky kryjící přístup f101"1 žím a pancéřovým kupolím. Na ty pak zaútočila jednotlivá družstva skupiny dutými náložemi a granáty, vrhanými do hlavní děl. Dué nálože měly devastující účinky. Zničily otočné mechanismy dělových kupolí a výbuchy většinou vyvrátily dveře a usmrtily S Jednou z prvních explozí byl poškozen výtah na dopravu střeliva což jen přispělo k počátečnímu zmatku a nejistotě obránců, kteří vůbec netušili, jakým způsobem se útočníci dostali

Ľv do těsné blízkosti dělostřeleckých věží. , u ..

Baterie 120mm děl Eben Emaelu, která měla zasáhnout do bojů o mosty mlčela. Došlo k řadě prodlení. Obránci se sice pokoušeli opravit škody způsobené první vlnou výsadkářů, ale major Jott-rand stál čekal na přímý rozkaz k zahájení palby .Ten mel přijít

z pevnostního velitelství v Liege.

Komunikace byly narušené. Bojiště u Vroenhovenu bylo zaha léno dTtmy, kouře a mlhy... Rozkaz k palbě z Liege nepřicházel a major Jottrand se nemohl rozhodnout. Velitel baterie stodvací-?erporučík Dehousse, odmítl bez přímého rozkazu zahájit palbu

- přestože ho o to řada nižších důstojníků prosila...

Taková tedy byla situace v pevnosti Eben Emael v nejkritičtějších chvílích 10. května 1940.

86

OKOLÍ PEVNOSTI EBEN EMAEL

O most ve Vroenhovenu se zatím stále ještě bojovalo a situaci definitivně rozhodla ve prospěch Němců podpora Luftwaffe. Střemhlavá letadla zničila několik belgických opěrných bodů a výsadkáři vydrželi až do 21.40 hod., kdy je vystřídala postupující pěchota...

Cílem skupiny EISEN byl most v Canne. I tady sejunkersy dostaly do palby protiletadlových děl a uzavřené formace se rozpadly a zatáhly kluzáky této skupiny příliš na západ. Skupina EISEN dorazila k mostu s dvacetiminutovým

zpožděním. Několik kluzáků bylo poškozeno palbou belgických obránců už ve vzduchu. Jeden z nich se zřítil v plamenech do Albertova kanálu, druhý havaroval u paty mostu. V tu dobu už měl major Jottrand představu, co se asi děje. Od druhých dvou mostů se ozývala nepřetržitá palba a pevnost sama už byla napadena. Tentokrát neváhal a nechal most u Canne vyhodit do povětří dálkovým elektrickým odpalovacím zařízením...

Most se přelomil v půli a jeho konstrukce se zřítila do kanálu. Tím však úkol výsadkářů neskončil, protože právě tady měl postupovat 151. německý pěší pluk. Pokus o překročení Albertova kanálu v gumových člunech nevyšel a výsadkáři se dostali do palby bočních pevnůstek, umístěných ve stěnách Albertova kanálu. Velitel výsadku, poručík Schachter, padl a velení úderné skupiny převzal poručík Meissner. Spolu s ostatními zaútočil ručními granáty na belgická hnízda odporu a po jejich likvidaci se odvážní parašutisté dostali po zbylé konstrukci mostu na druhý břeh. Dorazili do vesnice Canne, zlikvidovali místní posádku a v 5.30 hlásil poručík Meissner na stanoviště velitele: Úkol splněn. Most byl sice nepřítelem zničen, ale ženisté jej budou schopni připravit pro přechod pozemních jednotek. I tady se nepřítel pokusil o protiútok, ale jeho první vlna byla napadena štukami. Okolí mostu zůstalo po celou noc pod silnou dělostřeleckou palbou. Ve 23.30 hod. konečně dorazilo čelo 151. pěšího pluku. Ženisté se dali do práce a výsadkáři mohli být konečně vystřídáni. Skupina EISEN ztratila 23 mužů a dalších 25 bylo zraněno...

Obránci pevnosti záhy ztratili jakoukoliv naději na účinný odpor. Brzy dorazil i opožděný velitelský kluzák poručíka Witziga, který okamžitě získal kontrolu nad situací. Výsadkáři vyvrátili vý-

88

bušninami vchodové pancéřové dveře vedoucí do horních pater a zatlačili obránce do podzemí, kde se nemohli účinně bránit. Tady se vymstila nedostatek pěších jednotek nejen v pevnosti samé, ale i v jejím nejbližším okolí. Bez péchoty nebylo možno zorganizovat protiútok...

Posádka pevnosti Eben Emael se vzdala příštího dne. Němečtí výsadkáři ze skupiny GRANIT ztratili 6 mrtvých a měli řadu raněných. Za tuto cenu dobyli jednu z nejsilnějších pevností na světě a dokonalost přípravy útoku i jeho provedení se stalo modelem pro všechny výsadkových operací.

Po návratu na základny se parašutisté připravovali na invazi do Anglie, ale k té nikdy nedošlo. Goring prohrál bitvu o Anglii a bez podpory letectva byla jakákoliv invaze předem odsouzena k neúspěchu...

BELGICKÉ PEVNOSTNÍ LINIE

89

SAS

SPECIÁL AIR SERVICE - ZVLÁŠTNÍ LETECKÉ SLUŽBY

Jednotky SAS jsou dodnes elitními jednotkami britských ozbrojených sil a stejně jako komandos jsou nasazovány do nejrozmantějších bojových akcí včetně boje proti teroristům. Pod názvem Speciál Air Service - Zvláštní letecké služby - jsou organizovány speciální výsadkové jednotky, které byly původně založeny jako diverzní jednotky a jejich výcvik a vybavení se příliš nelišily od výcviku britských armádních parašutistů. Jednotky SAS spadaly pod velitelství výsadkových jednotek a spolu s komandos se zúčastnily řady diverzních akcí a nájездů na území Němci obsazené Evropy.

Jednou z nejdůležitějších akcí SAS za II. světové války bylo přepadení německé radarové stanice v Brunevaldu, poblíž Le Havru, v noci z 27. na 28. února 1942. Výsadkáři pobili posádku, zničili budovu a radar odvezli s sebou do Anglie. Tato akce byla nejen důležitým mezníkem ve vývoji elektronické špionáže, ale její úspěch měl také podstatný vliv na další příznivý rozvoj výsadkářských vojsk ve Velké Británii.

Jednotky Zvláštních leteckých služeb (SAS) byly založeny v říjnu 1941 poručíkem Davidem Stirlingem (1912-1990) a jejich úkolem bylo provádět diverzní akce v týlu vojsk Osy v libyjské poušti. (V roce 1936 uzavřeli Němci s Itálií pakt, který dostal jméno Osa Berlín-Rím - odtud název OSA.) Na rozdíl od jiných elitních jednotek typu komandos příslušníci SAS byli cvičeni výsadkáři a byli do akcí vysazováni jako parašutisté.

Zakládajícími členy byli komandos jednotky LAYFORCE, jejímž velitelem byl podplukovník Robert Laycock.

90

Layforce byla založena na Středním východě v únoru 1941 a zúčastnila se akcí na Krétě, v Libyi a během syrského tažení proti vichystickým Francouzům. Byla rozpuštěna v srpnu 1941, část přešla na velitelství komandos na Středním východě, ostatní přešli do SAS.

Jednotky Zvláštních leteckých služeb (SAS) spadaly přímo pod generála Auchinlecka, britského vrchního velitele na Středním východě. Tyto speciálně vycvičené malé skupiny parašutistů napadaly německá a italská letiště v Egyptě a Libyi. Němci měli před těmito jednotkami patřičný respekt a proti jejich době organizovaným zásahům byli prakticky bezmocní. Generál Dudley Clarke, náčelník britské protišpionáže na Středním východě, dokonce vytvořil fiktivní 1. brigádu zvláštních leteckých služeb (SAS) jen proto, aby zmátl Němce a přesvědčil je, že Britové staví v Egyptě novou, silnou výsadkovou jednotku. Stirlingovi parašutisté úzce spolupracovali s jednotkami komandos a společně dosáhli některých pozoruhodných úspěchů. Jeden ze Stirlingových důstojníků, Paddy Mayne, zničil během přepadu letiště Osy za jedinou noc 47 letadel, což bylo víc než kterýkoliv britský stíhač v severní Africe.

V roce 1942 vznikl 1. pluk SAS rozšířený o prapor svobodných Francouzů a začátkem roku 1943 vznikl i 2. pluk vedený starším bratrem Davida Stirlinga, Billem. Zúčastnili se akcí v severní Africe a vypracovali se mezi výsadkářskou elitou. Po zajetí Davida Stirlinga v únoru 1943 byl 1. pluk SAS rozpuštěn, jeho prapory byly přeorganizovány a daly základ novým jednotkám. Tak vznikla SBS - Speciál Boat Section - komandos, které útočily na německé základny na středomořských ostrovech a své nájězdy podnikaly v motorových člunech. Stejně tak vznikla SRS - Speciál Raiding

Section - útočná skupina zvláštních úkolů. Obě tyto jednotky zůstaly součástí SAS a dále nosily jejich nášivky, odznaky a barety.

Jednotky SAS byly součástí britských výsadkových divizí a byly nasazovány v rámci té či oné divize na speciální úkoly.

2. pluk SAS spolu s SRS se zúčastnily sicilského tažení, kde prováděly průzkum do hloubky a přepady nepřátelského týlu. Začátkem roku 1944 se tyto jednotky vrátily do Anglie a došlo k další reorganizaci. Byla vytvořena SAS brigáda, která se skládala z jednotky SRS, nyní opět přejmenované na 1. pluk SAS, z 2. pluku SAS, ze dvou pluků svobodných Francouzů a squad-rony belgických komandos.

91

Během prvních hodin invaze do Normandie SAS provedly několik úspěšných klamných operací (např. shoz loutek přestrojených za parašutisty) a diverzních akcí, které měly za úkol znepokojit německé zálohy ve vylodovacím sektoru OMAHA. Během postupu Francií vybudovaly SAS své základny ve spojeneckém týlu, odkud podnikaly výsadkové akce, diverzi a získávání informací na německém území.

Později v roce 1944 byly jednotky SAS vysazeny v Belgii a Holandsku a zúčastnily se posledních fází II. světové války. V prosinci 1944 byla vysazena rota SAS v Itálii, kde navázala spojení s partyzány a koncem dubna 1945 byla brigáda SAS vysazena v Norsku, kde odzbrojila 300 000 německých vojáků, kteří Norsko okupovali.

Po skončení války se jednotky SAS zúčastnily občanské války v Řecku, bojovaly v Indonésii a Buřme proti komunistickým vzbouřencům a v neposlední řadě se zúčastnily války na Falklandech a proti Iráku v "Pouštní bouři" v roce 1990.

92

BRITSKÉ VÝSADEKOVÉ JEDNOTKY

Už za tři týdny po zhroucení Francie a po evakuaci britského expedičního sboru z Dunkirku (obecně používaný název pro francouzský přístav Dunquerque) nařídil britský premiér sir Winston Churchill ministerstvu války, aby prozkoumalo možnost vytvoření elitního výsadkářského sboru. Stav měl být nejméně 5 000 mužů a měli být povoláni ze všech dominii britského impéria. Churchill trval na tom, aby byli zahrnuti i svobodní Francouzi a dobrovolníci z norské armády, kteří našli útočiště v Anglii. Churchill chtěl začít s přípravou a výcvikem těchto výsadkářů ihned, tj. v létě 1940, aby byli připraveni bránit Anglii proti možné německé invazi.

Churchillovo memorandum dodnes považují historici za okamžik zrodu britských výsadkových vojsk, ale ve skutečnosti tato zásluha připadá náčelníku kanceláře vojenských operací, který nařídil den předtím, 21. června 1940, otevření prvního britského parašutistického výcvikového střediska v Ringway u Manchesteru. Churchill se tedy opozdil o celých 24 hodin...

Už tehdy se v Ringway připravovaly jednotky komandos na bojové akce v německém týlu a parašutistický výcvik byl součástí jejich celkové přípravy. První jednotky komandos v síle roty měly číslo láli, zúčastnily se bojů o Narvik v roce 1940 a později se staly součástí SAS (Speciál Air Service). Tady byl vlastně položen základ programu britských výsadkářů.

Vybavení v Ringway bylo perfektní, a to se výsadkářům pochopitelně hodilo. Podle překážkových drah v Ringway byl později vybudován světoznámý Lampi Gaj (opičí háj), soustava přírodních i umělých překážek, trenažérů, střelnic, na kterých skládaly maturitu stovky budoucích britských a polských výsadkářů.

93

Ringway se mělo stát nejen školou, ale i výzkumným ústavem, kde se měly vyvíjet nové metody dopravy a výcviku, použití kluzáků, shoz výzbroje a materiálu. Velitelem byl jmenován kapitán Newnham, jeden ze zakladatelů jednotek komandos.

Výcvik byl velice intenzivní. Zkušenosti a praxi, kterou získali Rusové a Němci během řady let, museli Britové dohonit během několika týdnů. Výcvik, který původně trval jen deset dnů, byl prodloužen na tři neděle a obsahoval všechny základní prvky parašutistické abecedy.

Zanedlouho po otevření výcvikového střediska v Ringway pro výcvik parašutistů ministerstvo letectva a War Office odsouhlasily vývoj čtyř prototypů kluzáků. Letové zkoušky měly určit ten nejlepší a nejvhodnější typ pro masovou výrobu.

Výcvik parašutistů začal v červenci a 6. srpna bylo Churchillovi oznámeno, že přípravy prvního kurzu se sice zúčastní 500 mužů, ale nemají k dispozici vhodná letadla. Nedostatek letadel se stal problémem výsadkářů po řadu dalších let - prostě bombardovací a dopravní letadla nikdy nebylo nazbyt. V roce 1940 se musela škola v Ringway spokojit se šesti zastaralými, nepohodlnými a pomalými bombardéry typu Whitley.

Na ministerstvu letectví měli o parašutistech určité pochybnosti. Domnívali se, že jejich vysazování není ten nejlepší způsob, jak dopravit výsadkáře do boje. Prosazovali použití kluzáků, přestože měli jen omezené představy o vleku, řízení a přistávání. Když ministerstvo hledalo a vyhodnocovalo typy operací, ve kterých by se výsadkáři nejlépe uplatnili, došlo k závěru, že poměr parašutistů ke kluzákové pěchotě by měl být asi 1:9, tj. jen asi desetina výsadkářů by měli být parašutisté a zbytek by měl být dopraven kluzáky.

Co vyvolalo takovou důvěru v kluzáky, není dodnes jasné, ale určitou roli hrál jistě i názor, že neozbrojená dopravní letadla by neměla vysazovat parašutisty. Z toho vyplynulo, že počet parašutistů ve výcvikových kurzech byl ovlivňován počtem ozbrojených bombardérů, ve kterých mohli být parašutisté dopraveni k cíli.

Bombardérů bylo málo a brzy se ukázalo, že zastaralé typy, jako např. Whitley, nejsou vhodné pro vysazování. Uvnitř bylo tak málo místa a pohodlí, že parašutisté si tam připadali jako sardinky v konzervě a jejich morálce a duševní vyrovnanosti před seskokem to rozhodně nepomáhalo.

Jádrem problému byl tedy nedostatek dopravních letadel. Starší

94

typy, které měla RAF k dispozici, byly plně vytížené pro válečné účely a nové se nevyráběly. Britové prostě neměli žádná dopravní letadla, která by se hodila pro výcvik parašutistů a letecký průmysl se v té době (bitva o Británii už byla na obzoru) soustředil hlavně na výrobu stíhaček.

Ministerstvo letectví uvolnilo pro výcvik několik zastaralých bombardérů (prý se hodily maximálně k tahání kluzáků, ale budoucí výsadkáři se museli spokojit s tím, co bylo k dispozici, přesně podle hesla ádarovanému koni na zuby nehled". Skákali i z těchto ábeden", ale ani oni, ani instruktoři z toho velkou radost neměli.)

Během prvních dvou válečných let se nic nezměnilo. Hlavně proto, že Anglie zůstala v boji proti Hitlerovi osamocená a veškeré válečné úsilí se soustředilo na obranu ostrova. Nikdo neměl čas vymýšlet novoty pro výsadkáře. Teprve na Krétě získali Angličané dostatek zkušeností a podle ukořistěného německého materiálu začali zlepšovat svou výstroj a výzbroj.

V roce 1942 přišly do Anglie první americké jednotky a s nimi přiletěla i první dopravní letadla Douglas C-47 (Dakota) a situace se začala měnit k lepšímu.

Dakoty byla ideální civilní dopravní letadla. Vešlo se do nich 19 až 20 mužů. ložný prostor byl dostatečně velký a pohodlný, byla stabilní, měla dostatečnou rychlost a stoupavost a ani jejich údržba nebyla příliš náročná. Pro Brity to byl nejen dar z nebes, ale také jablko sváru. Dakot totiž nebylo nikdy dost a Američané si pochopitelně vyhrazovali přednostní právo na jejich použití.

Britský vojenský historik, sám bývalý parašutista, John Weeks došel ve svých studiích k názoru, že hlavním důvodem pro omezování rozsahu a počtu britských výsadkových jednotek ve 2. světové válce byl nedostatek dopravních letadel. V letech 1940-1941 byli britští výsadkáři považováni za partu kverulantů, která si neustále na něco stěžovala a jejich stížnostní dopisy Churchillovi byly postupovány k projednání válečné radě, která je obratem siru Winstonovi vracela s poznámkami, že celková situace není sice momentálně kauze výsadkářů příznivá, ale že na obzoru se rysuje obrat k lepšímu...

Na konci roku 1940 bylo oněch 500 mužů stále ještě v Ringway a jejich výcvik měl skončit na jaře příštího roku. Další rozšiřování či vytvoření nových jednotek nebylo plánováno. Pro parašutisty nebylo uplatnění, pro kluzákovou pěchotu nebyly kluzáky a pro-

95

lože nebezpečí německé invaze stále trvalo, bylo pochopitelné, že dodávky materiálu a nové jednotky byly přednostně přidělovány pro obranu Anglie. Ve skutečnosti nikdo vlastně ani nevěděl, jak a kde by se daly výsadkové jednotky použít a tento problém zůstal nevyřešen až téměř do konce roku 1941.

Zatímco se štáby radily, co dál, výcvik pokračoval a parašutisté se připravovali na první seskoky z malé plošiny, která nahradila u bombardéru Whitley zadní střeleckou věž. Další fází byly seskoky otvorem v podlaže letadla, jejichž provedení bylo nepohodlné a těžkopádné, protože otvor byl příliš malý. Byl to ale jediný praktický způsob. Jak dostat parašutisty ven z uzavřeného letounu, protože vstupní dveře na boku letadla byly příliš malé. Nácvi dopadu a přistávání probíhal stejným způsobem, jaký praktikovali Němci, tj. kotoul vpřed. Na vymýšlení nebo zkoušení jiných metod nebyl čas. Nakonec ale přece jen dominovala lidská vynalézavost a došlo k uplatňování nového kotoulu, který se používá dodnes. Je to kotoul vedený do strany, zpravidla přes pravé rameno (současný český výraz je parakotoul). Jeho zavedení mělo za následek podstatné snížení počtu zranění. Ulehčil kotníkům a rozložil náraz dopadu na celé tělo. Postupem času se stal nedílnou součástí výcviku všech spojeneckých výsadkových jednotek.

Výběr a výcvik

Výběrový systém byl podobný jako u jiných národů, ačkoli na začátku roku 1940 se řídil jen podle německého vzoru. Všichni muži byli dobrovolníci a přešli, za protestu velitelů, z jiných vojenských jednotek. Nejříve byli všichni posláni do tzv. střediska výsadkových jednotek v Hardwick Hal! blízko parašutistické školy v Ringway. V Hardwick Halí prošli nováčkové intenzivním dvoutýdenním, většinou tvrdým fyzickým výcvikem. Cílem bylo vyřadit nevyhovující typy, fyzicky slabé a málo motivované. Procento neúspěchu a ztrát bylo v této fázi dost vysoké, ale vedení se pevně drželo norem a standard nebyl nikdy snížen, přestože z různých míst byl v tomto směru vykonáván značný nátlak.

Po absolvování základního výcviku v Hardwick Halí přišel na řadu vlastní výsadkový výcvik. Frekventanti jím prošli v Ringway, což bylo předválečné letiště pro Manchester a okolí. Výcvik

96

byl prováděn většinou v předělaných hangárech a zaměřoval se především na techniku seskoku, kontrolu pádaku ve vzduchu a na přistání. Stačily na to dva týdny a nováčci v nich dostali zabrat stejně tak jako předtím v Hardwick Halí. Zajímavým prvkem bylo to, že na rozdíl od jiných zemí si britští parašutisté nikdy nebalili padáky sami. To dělaly příslušnice pomocných složek britského letectva. Nad jejich pracovními stoly visely transparenty a nápisy s tematikou pracovní zodpovědnosti, jako např. "Život výsadkáře závisí na dokonalosti tvé práce!"

Jedním ze zařízení, na kterém při prvním pokusu pohořela řada adeptů, byl tzv. fan. Byla to atrapa cvičné věže, vysoká asi devět metrů, umístěná v jednom z hangárů. Žák musel vylézt nahoru na malou plošinu a zaháknout se za popruhy. Odtud vedl drát nahoru přes kladku a dolů k malému bubínku, na jehož ose byla malá, volně se otáčející lopatková kola. Jedinou brzdou volného pádu parašutisty byl odpor vzduchu působící na lopatky. Na první pohled to sice vypadalo

nebezpečně, ale nakonec i ti, co nejvíc vážili, se snesli k zemi docela bez problémů. Tohle všechno však nováčkové nevěděli a první krok do prázdna a do neznáma byl skutečnou zkouškou nervů. A nebylo málo těch, kterým nervy napoprvé selhaly.

Nácvik seskoků byl prováděn nejprve ze dvou balonů a v dalších týdnech byl následován šesti seskoky z letadla. Minimálně dva musely být se zbraní nebo s vybavením, připevněným k nohám speciálními kapsami, a alespoň jeden seskok musel být proveden v noci.

Po skončení výcviku se z nováčka stal vycvičený parašutista s nepatrně vyšším platem a měl právo nosit na pravém rukávu, těsně pod ramenem, modře bílá látková křídla. Ringway nebylo jediným výcvikovým střediskem. Bylo největší a nejznámější a jeho statistiky jsou pozoruhodné. Parašutisté zde provedli přes 400 000 seskoků a během pěti let, tj. 1940-45, prošlo výcvikem 60 000 mužů. Podobné středisko bylo vybudováno v Kabritu v Egyptě, kde probíhal výcvik nováčků 6. výsadkové divize a v Chakala v Indii, kde se britští a indičtí výsadkáři připravovali na boj v džungli. Tato další střediska sice nedosáhla takových výsledků jako Ringway, ale zcela jistě měla svůj význam pro další výcvik nováčků, udržovala parašutisty v kondici a zajišťovala výsadkovým divizím stálý přísun vycvičených nováčků.

97

Přestože k dispozici bylo jen těch šest zastaralých bombardérů Whitley, o nichž už byla zmínka, do konce roku 1940 bylo v Ring-way provedeno více než 2 000 seskoků. Tohle tempo výcviku však bylo příliš pomalé a bylo jasné, že musí dojít ke změně.

V dubnu 1941 začali v Ringway používat pro seskok upoutané balony. Byl to specificky britský vynález. Do kabiny pod balonem se vešlo pět mužů a velitel a provádění seskoků se podstatně zrychlilo. Instruktor vykřikoval své rady a pokyny ze země megafonem a tato metoda se stala víc adresná a osobní. Byla používána v Británii po celou válku, i když jinde dávali přednost letadlům.

Výstroj

V začátcích se pochopitelně zkoušelo nejvhodnější oblečení a výstroj, a protože chyběly zkušenosti, většinou se navrhovalo podle německého vzoru. První kožené přilby a kombinézy byly podobné německým. Po několika týdnech byly standardní letecké přilby nahrazeny plátěnými přilbami, jež byly kolem dokola opatřeny tlustým gumovým prstencem, který byl vlastně tlumičem. Tento typ byl velice pohodlný a účinný, ale nehodil se pro bojové situace. Postupem času se začala vyrábět ocelová přilba bez obroučky, ale s koženým podbradkem, který chránil bradu. Přilby s gumovou vložkou a prstencem se dál už používaly jenom při výcviku.

Německá kombinéza s vytvarovanými nohavicemi a se sponami byla používána až do prosince 1941, kdy se obyčejná a stále ještě přežívající kombinéza vzor „aDenisonu“ stala standardním oděvem. Zkoušel se i německý typ obuvi s postranním šněrováním, ale brzy se přešlo na standardní armádní polovysoké boty se zpevněným kotníkem.

Problémů byla celá řada - jako vždycky, když se začíná s nějakou novou myšlenkou. Kam dát a jak nést výzbroj a výstroj se ukázalo být těžkým oříškem k rozlousknutí. Otvor v letadle Whitley, kterým se seskakovalo, měl jen 90 cm v průměru. To stačilo s bídou pro samotný padák...

Jedním z návrhů na řešení tohoto problému bylo seskakovat bez obvyklé zátěže a nést všechno v kapsách kombinézy. Na zkoušku byly vyrobeny kalhoty s koženými kapsami, které musely být ze-

98

silné, aby unesly střelivo. Zbraně měly být přepravovány německým způsobem, tj. v kontejnerech umístěných pod křídly letadel. Po zkušenostech z Kréty bylo jasné, že zdržení způsobené hledáním a otvíráním těchto kontejnerů může být pro bezbranné parašutisty osudné. Hledaly se jiné metody. Bohužel, dokud se v roce 1942 neobjevily americké dakoty, nebyla jiná možnost než seskakovat jen s pistolí, ručním granátem nebo někdy i se samopalem.

Z dakot se skákalo z postranních dveří, což znamenalo začátek nové kapitoly parašutistického výcviku. Je zajímavé, že počet odmítnutých zkušebních seskoků se snížil, protože parašutisté neměli takový strach skákat ze dveří, jako měli při seskoku skrz malý otvor v podlaze letadla. Další změnou bylo, že výsadkáři mohli s sebou nést více výzbroje a od roku 1943 dokonce jejich vybavení obsahovalo i tlumok s osobními věcmi. V roce 1945 byla váha výzbroje a výstroje britských parašutistů větší než parašutistů kterékoliv jiné armády... Když se to dověděli, nebyli tím příliš nadšeni.

První výsadková jednotka se vlastně zrodila v Ringway v polovině roku 1940. Byla to 2. rota armádních komandos a skládala se z mužů, kteří ještě v roce 1940 prošli výcvikovým kurzem v Ringway. V srpnu 1941 se z této jednotky stal prapor a v září téhož roku byl připojen k I. výsadkové brigádě. Návrh na rozšíření výsadkových jednotek a vytvoření brigád pochází z května 1941. Vznikly dvě brigády, jedna v Anglii a druhá na Středním východě. K nim byly připojeny nově vzniklé jednotky kluzákové pěchoty. Tyto brigády byly schopny vysadit cca 10 000 mužů s celou výstrojí a pěchotními zbraněmi.

RAF souhlasilo poskytnout 10 perutí bombardérů pro přepravu parašutistů a vlek kluzáků a důvěra v uplatnění výsadkových jednotek rostla. V polovině roku 1941 došlo k dalšímu zlepšení: zkušenosti získané na Krétě změnily názory mnoha skeptiků a nevěřících Tomášů a strategický význam výsadkových operací byl oceněn a uznáván i na nejvyšších místech.

V říjnu 1941 byla vytvořena I. brigáda letecké pěchoty. Byla to jednotka, která právě dokončila výcvik v horách a byla zvyklá pohybovat se lehce vybavená a vyzbrojená. Podle plánu měla být dopravována letadly a vysazována na obsazených letištích, tak jako to dělali Němci. Brigáda se skládala ze čtyř pěších praporů a praporu podpurných zbraní a již od začátku bylo jasné, že nikdy nebude k dispozici dost dopravních letadel, která by přepravila celou

99

brigádu v jedné vlně. Bylo tedy třeba vymyslet a zajistit nejlepší způsob přepravy tak velkého vojenského tělesa. Zásadním problémem byly zcestné názory ministerstva války. Představa těchto „anaftalínů“ o přepravě letecké pěchoty do boje byla velice naivní. Domnívali se, že přeprava bude celkem bez problémů a že není třeba žádného speciálního výcviku. Představovali si, že letadlo přistane, pěchota vystoupí - a to bude vše.

Do jisté míry to byla pravda - ale jen tehdy, pokud se to týká individuálního výcviku každého jednotlivce. V okamžiku, kdy se na vysazení letecké (nebo kluzákové) pěchoty podíváme jako na komplexní operaci, uvidíme docela jinou situaci. Vysazení samotné totiž není tak důležité jako podpora výsadkářů v boji a jejich zásobování. Letecká pěchota jde po přistání rovnou do boje. Nemá dostatečnou dělostřeleckou podporu a zásoby střeliva a potravin se ztenčují. Uprostřed bitvy dojde k přerušení komunikací, dojde střelivo, nejsou posily, bojuje se na všech stranách, ztráty rostou a ranění nemají možnost evakuace...

Takhle to často vypadá v boji, a přestože velitelství bylo s problémem podpory bojující letecké pěchoty obeznámeno, nikdo se tím nezabýval a nehledalo se řešení. Teprve první bojové zkušenosti, draze zaplacené lidskou krví, si vynutily okamžité organizační změny.

S vytvořením dvou výsadkových brigád a jedné brigády kluzákové pěchoty bylo potřeba zřídit divizní velitelství, které by koordinovalo jejich akce. 29. října se stal velitelem všech výsadkových jednotek generálmajor F.A.M. Browning a ze tří brigád vznikla I. výsadková divize. Následujícího měsíce, v listopadu 1941, došlo k dalšímu významnému kroku. Americký vojenský atašé v Londýně byl Browningovým přítelem a ukázal novému diviznímu veliteli nejnovější hračku americké armády. Tak se Britové seznámili s prvním džípem. O dva měsíce později byl džíp naložen do modelu kluzáku Horsa a ke všeobecnému překvapení se tam vešel docela pohodlně. V Ringway to zapili pivem a Browning věděl, že jeho divize bude v terénu mobilní.

V prosinci 1942 byla I. výsadková divize v plném počtu a provedla několik menších diverzních operací, z nichž nejdůležitější byl kombinovaný útok na německou radarovou stanici v Brunevalu ve Francii. Útok provedla koncem února rota „C“ II. praporu pod velením kapitána Prosta - téhož Prosta, který jako velitel praporu hrdinně bojoval v září 1944 u silničního mostu v Arnhemu.

100

V září byla I. para-brigáda, posílená parašutisty od 2. brigády, připravena pro operaci TORCH v severní Africe a program výsadkářů se začal zrychlovat.

První kluzáky Horsa se objevily na jaře 1942 a v létě se nacvičovalo jejich nakládání a vykládání. Pak přišly na řadu letové zkoušky. RAF mělo starosti s hledáním vhodného letadla pro jejich vlek, protože bombardér Whitley nezvládal tah plně naložených kluzáků. Ministerstva letectva a války se dohodla na použití dvou typů kluzáků. Menší byl Horsa, který mohl nést 28 plně vyzbrojených mužů nebo džíp a dělo ráže 75 mm nebo podobný náklad. Horsa byl na pohled ošklivý, neohrabaný a dost těžký, ale jeho letové vlastnosti byly skvělé a sloužil výborně za každého počasí od Norska až po Indii. V několika případech ho použily i americké výsadkové jednotky. I další britský kluzák zaznamenal pozoruhodný úspěch. Byl to Hamilcar, největší dřevěné letadlo vyrobené během II. světové války. Byl to jediný kluzák na světě, který unesl obrněné vozidlo.

Během roku 1942 se výsadková technika rozvíjela neobyčejným tempem. Byl založen pluk kluzákových pilotů (Glider Pilot Regiment), kde se nacvičovalo přistávání kluzáků s pěchotou i s bojovou technikou. Zlepšovala se i vysazovací technika, i když rozmanitost dopravních letadel RAF těmto zkouškám moc nepomáhala. Osobní vybavení jedinců bylo ujednoceno a výsadkáři začali pomalu, ale jistě vypadat jako profesionální elita. Improvizace, tak důležitá v roce 1941, zcela zmizela. Nábor nováčků sice neprobíhal tak rychle, jak si mnozí představovali, ale jejich úroveň a bojeschopnost se neustále zvyšovaly, stejně tak jako jejich odborné znalosti.

Přestože existovaly nedostatky a problémy, zvláště v ekonomické sféře, náčelníci štábů rozhodli, že je třeba vytvořit další výsadkovou jednotku. 23. dubna 1943 vznikla 6. výsadková divize a jejím velitelem se stal generálmajor „Windy“ (Větrný) Gale. Skládala se z 3. a 5. para-brigády a 6. brigády letecké pěchoty. Měla působit na Středním východě, ale ve skutečnosti strávila větší část války v Evropě a na Východ odešla až v roce 1945. Bojovala v Normandii a v roce 1945 při přechodu Rýna a proslavila se stejně jako její sesterská I. divize.

V říjnu 1941 byla vytvořena 50. indická výsadková brigáda v Dillí. Plných počtů dosáhla až v roce 1943, ale chyběla dopravní letadla. Bylo to v době, kdy britský válečný průmysl nestačil zá-

101

sobovat všechna bojiště a kdy britské jednotky byly čím dál tím víc závislé na amerických dodávkách. 50. indická výsadková brigáda byla zapojena do pozemních operací v Búrmě a na začátku roku 1944 bylo rozhodnuto rozšířit ji na 44. indickou divizi se standardním složením - dvě para-brigády a brigáda letecké pěchoty. K jejímu použití v roli výsadkové divize nedošlo. V roce 1945 se sice objevil návrh na vytvoření výsadkového sboru, který by tvořila 44. a 6. divize a který by se zúčastnil rozhodujícího úderu na japonskou armádu v Búrmě. Válka však skončila dřív, než mohl tento sbor do boje zasáhnout.

Jmenované divize nebyly jediné výsadkové jednotky sloužící v britské armádě. Polská výsadková divize statečně bojovala u Amhemu a brigáda SAS (Zvláštních leteckých služeb) plnila speciální a často i diverzní úkoly na všech evropských bojištích.

V roce 1945 dosáhl celkový počet výsadkářů ve třech divizích a nezávislých brigádách a jednotkách téměř 40 000 mužů. Většina získala v Evropě nebo v Asii bojovou zkušenost a stala se nepostradatelnou součástí britských ozbrojených sil.

V roce 1946, po skončení II. světové války, se celková síla výsadkových vojsk v britské armádě snížila na polovinu a po 18 měsících byla opět snížena, takže v roce 1950 zbylo jen 3 000 mužů, jejichž posádky byly roztroušeny po Anglii, Indii a Středním východě. Tento počet se nezměnil po dalších 35 let...

102

ŘECKO - KORINT 1941

Koncem srpna 1940 bylo definitivně rozhodnuto odložit invazi do Anglie a úderné jednotky se vrátily do svých posádek. Podle direktiv OKW byla 7. letecká divize spojena s 22. divizí letecké pěchoty a vznikl XI. letecký sbor pod velením generála Studenta. Generál Sussmann se stal velitelem 7. divize a sbor byl rozšířen o řadu pomocných jednotek. Do jeho kompetence spadalo i výcvikové středisko parašutistů, škola pilotů kluzáků a náhradní jednotky, kde vznikaly nové kádry výsadkářů.

Měsíce, které uplynuly mezi plánováním invaze do Anglie a útokem na Balkán, nebyly promarněny. Němci si dobře uvědomovali plusy i minusy akcí v Holandsku a Belgii a dali se s plnou vervou znovu do práce. Byla to doba, kdy byly doplňovány počty, štáby pracovaly na zlepšení technického stavu jednotek a byly vypracovány nové metody podpory parašutistů těžšími zbraněmi. Právě při akcích v Holandsku se ukázala v plném světle zranitelnost výsadkových jednotek, které se jen těžko mohly bránit protiútokům nepřátelské pěchoty bez podpory těžkých zbraní. Zkoušky prováděné v létě 1940 podstatně zlepšily situaci. Lehká a protitanková děla byla shazována na více padácích a pro některé zbraně, jako např. pro lehké pěchotní minomety, byla vyrobena speciální pouzdra, která umožnila jejich shoz bez poškození. Vylepšeny byly i standardní kontejnery pro lehké zbraně a střelivo. Měly dvojité dno, které tlumilo náraz, daly se rychleji otevřít a barevné stuhy upozorňovaly parašutisty na místo dopadu. Němci také vyřešili přenášení těžkých, hlavně muničních kontejnerů. Po stranách přidělali kolečka a držadla, takže po částečném vyprázdnění mohl být takový zásobník snadno přepraven na další místo.

103

Když se Hitler koncem roku 1940 definitivně rozhodl zaútočit na Sovětský svaz, bylo jasné, že dřív nebo později bude muset také vyřešit situaci na Balkáně.

Mussoliniho nerozvážený útok na Albánii a Řecko měl za následek zvýšenou aktivitu Velké Británie v této oblasti, a jelikož přes Řecko vedla cesta k rumunské ropě, zvýšila se i možnost britské intervence.

27. března 1941 došlo v Jugoslávii k politickému převratu a vlády se zmocnily protiněmecké síly vedené premiérem Simovićem. Jižní křídlo útoku na SSSR bylo vážně ohroženo. Spolu se zprávami Abwehru o rostoucím počtu britských jednotek na řecké pevnině a na Krétě to byl poslední impuls, který Hitler potřeboval k zahájení plánu MARITA, k útoku na Balkán.

V ranních hodinách 6. dubna 1941 zaútočily německé, italské, maďarské, bulharské a rumunské jednotky na Jugoslávii a Řecko. Vnitřně rozvrácená Jugoslávie, kde docházelo k otevřené zradě některých chorvatských jednotek, neměla ani teoretickou, ani praktickou naději proti německé bleskové válce. 18. dubna 1941 Jugoslávie kapitulovala a Řecko vydrželo jen o pět dnů déle.

Generál Student se mezitím zotavil ze svého zranění a pod dojmem německých úspěchů v Jugoslávii a Řecku urgoval u Gorin-ga schválení útoku na Krétu, která měla být prvním krokem jeho skoků z ostrova na ostrov, který měl skončit v Suez. Hitler, stále ještě pod dojmem úspěchů svých Fallschirmjägers v Holandsku a Belgii, pochopil revolučně novátorské Studentovo pojetí strategické koncepce balkánského tažení a 25. dubna podepsal rozkaz k provedení operace MERKUR, tj. k vzdušnému útoku na Krétu.

Řecko kapitulovalo 23. dubna 1941. Britský expediční sbor v síle dvou divizí a obrněné brigády musel ustoupit směrem na jih, na Peloponés, protože přístavy v Attice už byly pod kontrolou Luftwaffe. Z peloponéských přístavů pak měli být Britové evakuováni do Egypta. Jediná cesta z Attiky na Peloponés vedla přes Korintský průplav, přemostěný moderním, železobetonovým mostem. Jeho obsazení by nejen odřízlo ústup velké části britských jednotek, ale umožnilo by také rychlým německým motorizovaným jednotkám pokračovat v pronásledování ustupujících Britů. Ti však měli příliš velký náskok a jednotky Wehrmachtu nemohly dorazit k mostu včas a odříznout jim cestu. Vznikla tedy ideální situace pro zásah výsadkářů. Jedině oni mohli most dobýt včas a udržet jej. Tak jako v Holandsku.

104

Y

V Bulharsku se v té době připravovala část 7. divize pod velením generála Sussmanna k útoku na ostrov Eemnos. Tam Britové údajně stavěli leteckou základnu, ale rychlá porážka Jugoslávie a kapitulace Řecka si vyžádaly změny v plánu. Akce Lemnos byla odložena a velitel zesíleného 2. pluku, plukovník Sturm, dostal za úkol dobýt a obsadit korintský most. Zaútočit měly tyto jednotky:

I. a II. prapor 2. pluku, posílené průzkumnou, ženijní a zdravotní rotou a baterií lehkého dělostřelectva.

25. dubna vystartovaly tyto jednotky do Larissy, kde doplnily materiál a střelivo a připravily se na akci. Útok na Korint měl být proveden následujícího dne. Hlavnímu výsadku měl předcházet útok roty ženistů posílené jednou četou 6. roty. Šest kluzáků mělo dopravit tyto jednotky za úsvitu na severní a jižní konec mostu, kde měly zlikvidovat hlídky a protiletadlové baterie, odstranit nálože, vybudovat obranný perimetr a udržet most do příchodu parašutistů. Objektivně vzato, tato akce měla téměř sebevražedný charakter, protože po obou koncích mostu se táhl nepřetržitý proud ustupujících Britů.

Výsadkáři měli ovšem jednu velkou výhodu: Britové útok neočekávali a dokonalé překvapení mělo být zárukou úspěchu. Němci věděli, že most bude silně bráněn. Na obou koncích je čekaly nesčetné baterie rychlopalných

protiletadlových děl, kulometná hnízda a dobře bráněné pozice protitankových děl. Luftwaffe poskytla plnou podporu a střemhlavé junkersy nepřetržitě napadaly ustupující Brity a jejich obranné pozice.

Ještě za tmy 27. dubna odstartovaly z Larissy Ju 52 s kluzáky ženijní roty a za nimi 272 dalších dopravních letadel, která nesla první a druhý prapor parašutistů. Za ranních červánků byly kluzáky odpojeny ve výšce 1200 metrů necelých 20 kilometrů od cíle a většina z nich bezchybně přistála na stanovených místech. Jeden z kluzáků dostal přímý zásah těsně před přistáním a jiný, jehož pilot se pokusil přistát navlas přesně u konce mostu, narazil do jednoho z postranních sloupů, havaroval a zranil celou posádku.

Ženisté dosáhli naprostého překvapení. V rychlosti zlikvidovali hlídky na obou stranách mostu a zatímco dvě čtyři odstraňovaly výbušniny z mostních oblouků, druhé dvě čtyři zlikvidovaly jedenáct postavení protiletadlových děl. Úspěch byl dokonalý. Ženisté se sice nesetkali s okamžitým organizovaným odporem, ale Britové si brzy uvědomili svou početní převahu a na severním konci mostu se rozpoutal lítý boj, při kterém se zvláště vyznamenala že-

105

nijní četa poručíka Teusena. Při jednom z britských protiútoků náhodná střela zasáhla hromadu odpojených a odložených výbušnin a došlo k ohromujícímu výbuchu.

Železobetonová konstrukce mostu zmizela v kouři exploze a zřítela se do průplavu. Při výbuchu zahynula řada ženistů a mezi nimi i německý válečný fotograf. Jeho přístroj byl později nalezen a poslední snímek jako jediný zachytil most v okamžiku výbuchu.

Zůstává skutečností, že němečtí ženisté porušili své vlastní přísné předpisy, protože výbušniny měly být okamžitě po odpojení odstraněny z bojového prostoru.

Mezitím už přistáli parašutisté obou praporů. Seskakovali ve výšce 100 metrů a hned se dostali do palby britské pěchoty. Dvě družstva I. praporu seskočila příliš brzo a přistála ve vodách průplavu, kde většina mužstva utonula.

Ostatní ztráty nebyly příliš vážné a roty obou praporů začaly okamžitě plnit přidělené úkoly. Britské obranné pozice a palebná postavení protiletadlových baterií byly dobyty téměř současně a po zajištění předmostí parašutisté začali budovat obranu.

Velitel II. praporu, kapitán Pietzonka, byl raněn a velení musel převzít velitel 6. roty, kapitán Schirmer, nositel železného kříže z Holandska v roce 1940. Jeho rota seskočila na jižním konci mostu, úspěšně odrazila několik britských protiútoků, ukořistila několik tančků a vozidel a podle rozkazu velitele pluku zahájila pronásledování ustupujícího nepřítele.

Překvapivým útokem se jim podařilo dobýt Argos i Nauplion, zajmout vrchního velitele řecké peloponéské armády a na jeho rozkaz všechny řecké jednotky složily zbraně. Četa poručíka Teusena mezitím dobyla Korint a její další postup zastavila palba britské jednotky, skryté v kopcích nad silnicí. Po krátké přestřelce začal Teusen vyjednávat. Přesvědčil Brity, že by se měli vzdát, protože spolu s divizí parašutistů se prý blíží kolona tanků podporovaná áštukami".

Angličané, klen za neustálého bombardování strávili na ústupu už několik dnů, rádi uvěřili a vzdali se...

Oba velitelé, jak kapitán Schirmer, tak i poručík Teusen, byli za tyto akce později vyznamenáni rytířským křížem.

III. paraprapor 2. pluku, připravený v záloze, byl vysazen 27. dubna a jeho úkolem bylo zlikvidovat ojedinelá nepřátelská hnízda odporu, vyčistit předmostí a převzít zajatce do té doby, než dorazí hlavní síly.

106

28. dubna se u průplavu objevily první pozemní jednotky. Ze-nisté mezitím vybudovali přes průplav provizorní most, takže předsunuté motorizované průzkumné jednotky 5. divize mohly pokračovat bez přerušení v cestě na jih Řecka. 2. parapluk zajal během této operace přes 2 000 Britů a asi 8 000 Řeků a Jugoslávců. Nebýt toho, že došlo ke zničení mostu, mohlo jich být ještě víc.

Není bez zajímavosti, že to byla první a také jediná operace, o které nebyl generál Student předem informován. Kdyby se byla uskutečnila o dva dny dříve, mohli Němci odříznout cestu celému britskému expedičnímu sboru. Ale i tak to byla jedna z neúspěšnějších akcí německých Fallschirmjägers. Úkol byl splněn, bitva trvala jen několik hodin a Němci ztratili pouze 65 mrtvých a měli necelé dvě stovky raněných a nezvěstných.

Jednotky 2. para-pluku se vrátily do Larissy, kde byly doplněny stavy a vydána nová výzbroj a výstroj. Pluk očekával další rozkazy a šeptanda pravila, že to asi bude Kréta...

107

JAPONSKÉ ZAČÁTKY

Japonská armáda prodělala koncem třicátých let řadu radikálních změn. Byla to především reorganizace pěších a mechanizovaných jednotek, modernizace výzbroje a výstroje, zlepšení spolupráce mezi jednotlivými zbraněmi a vypracování nové takticko-operační doktríny. Všechny tyto změny souvisely s nástupem militaristické kliky a staly se součástí příprav na útok v Tichomoří.

Japonci začali budovat své výsadkové jednotky stejným způsobem jako všechno ostatní, tj. velice pečlivě. Na začátku roku 1940 založili čtyři výcviková střediska v Simoniseki, Sizuoka, Hirošimě a Hileji, ve kterých pak probíhaly šestiměsíční kurzy parašutistů. Výcvik v těchto kurzech byl na nízké úrovni. Nebyl dostatek instruktorů a zkušeností. Japonci však měli velmi pozitivní přístup k řešení problémů. Nejen těch, které se vyskytly při budování výsadkových jednotek, ale i těch ostatních, na něž naráželi prakticky ve všech oblastech modernizace armády. Rozhodovali se rychle a jejich úsudek byl většinou založen na správné premise. Ke zlepšení přípravy a výcviku budoucích výsadkářů vedla jen jedna cesta:

požádat o pomoc Němce, kteří byli v té době jedinými odborníky na tomto poli. Vrchní velení neváhalo. Už v létě 1940

poslala německá Luftwaffe do Japonska čtyři instruktory, kteří sice doporučili zkrátit dobu výcviku na dva měsíce, ale větší kvalitou a intenzitou chtěli dosáhnout lepších výsledků. To se jim také podařilo.

Absolventi počátečních kurzů byli nejen velice špatně vybaveni, ale navíc nebyli správně instruováni o možnostech a použití základní výsadkářské výstroje. Byli málo motivováni a nedokázali plně pochopit a ocenit význam výsadkových operací pro moderní vojenskou doktrínu. V generálním štábu chyběli výsadkáři-odbor-níci, a tak nebylo divu, že chybělo i patřičné ocenění vrchního ve-

108

lení. Výsledky několika cvičení, ať už samotných parašutistů, nebo ve spolupráci s pozemními jednotkami, nebyly příliš uspokojivé. Zarážející byl poměrně vysoký počet zranění a výjimkou nebyly ani ztráty na životech.

Od léta 1940 byl výcvik japonských výsadkářů veden výhradně německými instruktory a pod dojmem dosažených úspěchů se japonské velení jejich vlivu nijak nebránilo. Němci pomohli zdokonalit vybavení a výstroj. Nový standardní padák byl zhotoven podle německého vzoru série RZ. Výsledkem byly sice lepší padáky, ale také stejná omezení v osobní výzbroji a výstroji a stejné potíže při přistání.

Na podzim 1941 pracovalo v Japonsku již přes 100 německých instruktorů v devíti výcvikových střediscích a 14 000 výsadkářů bylo rozděleno rovným dílem mezi armádu a námořnictvo. Obě tyto složky chtěly mít své vlastní nezávislé výsadkové jednotky a samostatný, tedy vlastní výcvikový program.

Armádní výcvik byl důkladnější a také bezpečnější. Byl rozdělen do pěti fází a každá z nich končila osobním hodnocením. Základní výcvikový program se zaměřoval v první fázi především na fyzickou zdatnost a odolnost a důraz byl kladen zejména na vytrvalostní běh. Ve druhé a třetí fázi se vyučovalo skládání, balení a údržba padáku, ve čtvrté fázi skákali absolventi ze cvičné věže a nakonec, v páté fázi, z letadla.

Námořní výcvikový kurz pro výsadkáře byl mnohem kratší. První z nich trval jen tři nebo čtyři týdny a brzy se ukázalo, že absolventi nejsou dostatečně vycvičení. První hromadné seskoky nedosáhly plánovaných výsledků a celková situace byla neuspokojivá. Struktura kurzu byla přepracována, kurz dostal formu soustředění, byl prodloužen a probíhal podle stejného programu, který se osvědčil v armádě. Některé nacvičované prvky byly Japoncům docela cizí a nepochopitelné. Byly to například seskoky z malých výšek - to byl požadavek, při kterém i ti nejodvážnější byli docela vyvedeni z konceptu. Výška seskoků se postupně snižovala, tak jak to předpisoval německý tréninkový program. První shoz byl proveden z výšky 300 m a při každém následujícím skoku se výška snižovala. Při posledním, šestém, byli výsadkáři vysazeni ve výšce 105 metrů. Skákat z tak malých výšek bylo na pováženou, i když německý RZ padák se otvíral docela spolehlivě i za tak krátkou dobu, ale nakonec se ukázalo, že seskoky z malých výšek nejsou pro Japonce tím nejoptimálnějším řešením.

109

Záznamy z cvičení parašutistů v Číně v roce 1940 a na počátku roku 1941 však ukazují, že počet ztrát při skocích z malé výšky byl mezi Japonci procentuálně daleko větší než ztráty mezi německými výsadkáři při bojových akcích v Evropě. Vysoké procento ztrát, způsobené nedostatečným otevřením padáku anebo i při přistávání, vedlo k dalším změnám. Bylo rozhodnuto, že příčiny je třeba hledat právě v seskocích z malé výšky, kdy japonský model padáku nefungoval tak precizně jako německý RZ a kdy mohly působit i jiné faktory jako např. to, že Japonci skákali z jiných typů letadel nebo i to, že samotný parašutista se nestačil včas připravit na dopad. Nakonec to dopadlo tak, že ať už byly původní snahy jakékoliv, při cvičných operacích byli japonští výsadkáři vysazováni minimálně ve výšce 240 m a často i výš. Dalším speciálním rysem japonského výcviku byly hromadné seskoky, jejichž cílem bylo co nejrychleji vysadit v určeném prostoru co nejvíce mužů a soustředit je co nejrychleji k provedení bojového úkolu. V tomto směru vykonali Japonci obdivuhodný kus práce. I když procento zranění bylo dost velké, jejich nácvik načasování a koordinace masových seskoků s minimálním rozptylem byl velmi úspěšný. Přistávací plochy v Tichomoří se nikdy a nikde nevyznačovaly rozsáhlostí a většinou byly sotva dostačující.

Soustředění po seskoku bylo organizováno poměrně primitivním způsobem. Parašutisté se většinou svolávali zvukovými signály, často i zvony a po dobře provedeném shozu byli schopni se soustředit velice rychle. Na tom také bylo založeno rychlé a překvapivé provedení bojové akce.

Největší slabinou většiny operací byl nedostatek vhodných letadel a skutečnost, že výsadkáři byli často nesprávně vysazováni, tj. v chybné výšce, nevhodné rychlosti a na nesprávném místě.

Zlepšení této situace si pochopitelně žádalo zlepšení výcviku, novou iniciativu a hlavně hodně času...

Nábor a organizace

Příslušníci výsadkových jednotek byli sice dobrovolníci, ale nejdříve si museli odsloužit minimálně dva roky u pěchoty. Později, ke konci roku 1941, byli výsadkáři vybíráni od jiných jednotek a k výsadkářům byli přiděleni rozkazem. Jejich souhlas nebyl vy-

110

žadován. Zda to ovlivnilo jejich výkony a bojeschopnost, není zcela jasné, ale i když vezmeme v úvahu fatalismus a oddanost císaři, zdá se, že zvláště u prostých venkovských lidí to hrálo určitou roli. Situaci komplikovala skutečnost, že v armádním velení se vždycky našla skupina těch, kteří tvrdili, že výsadkáři nepotřebují speciální výcvik, protože mezi výsadkovou a jakoukoliv jinou operací žádné velké a zásadní rozdíly neexistují. Tento poněkud zcestný názor bezpochyby ovlivnil nábor a umístění nováčků.

Armádní výsadkáři byli součástí - podle německého vzoru - japonského armádního letectva. Jejich úkolem měly být především diverzní nájezdy do nepřátelského týlu. Zpočátku to byly samostatné jednotky pod ústředním velením, teprve později, v roce 1944, byly začleněny do útvarového systému. Největší jednotkou byla tzv. útočná skupina,

kteřou tvořilo 5 575 mužů všech hodností. Velitelem byl generál máj oř. Skupina se skládala z letecké útočné brigády, vybavené dopravními letadly, a z útočné brigády o dvou praporech, doplněné dvěma prapory kluzákové pěchoty, kulometnou a ženijní rotou a jednotkou spojařů.

Přestože se Japonci snažili vytvořit další útočné jednotky, jen tato I. útočná skupina byla plně bojeschopná a během války tvořila jádro japonských záloh.

Časem byla vytvořena i 2. útočná skupina, která byla začleněna do stavu jedné z leteckých armád. Tato brigáda dodávala jednotky pro taktické operace menšího rozsahu v Číně. Brigádu tvořilo 1 475 mužů, což odpovídalo možnostem letecké jednotky, která je měla dopravit na místo určení.

2. útočnou skupinu tvořily dva pluky, které ve skutečnosti byly jen zesílenými prapory a každý z nich měl být přepravován jedním z pluků letecké brigády.

Útočný pluk byl organizován podobně jako pěchotní prapor. Měl tři rot a rotu těžkých zbraní. Všechny zbraně byly přenosné a kulomety a minomety byly převáženy v sítích umístěných pod křídly letadel. Výsadkáři měli výzbroj i vybavení připevněné na prsou tak, že se po dopadu mohli okamžitě pustit do boje bez zbytečného zdržování. Jestliže však zásobníky a podpurné zbraně shozené z letadel byly rozptýleny po okolí, parašutisté ztratili možnost doplnit střelivo a získat potřebnou palébnou převahu.

Byly vyzkoušeny i jiné metody dopravy zbraní a střeliva. Tlumok na prsou byl nahrazen rezervním padákem a zbraně a střelivo byly uloženy v kapsách a brašnách zavěšených po obou stranách

nohou. Bojová jednotka, která zaútočila v roce 1944 na letiště na ostrově Leyte, použila právě toto uspořádání a neměla s ním žádné potíže. Velkou slabinou všech japonských útočných jednotek byl vážný nedostatek podpurných zbraní a neschopnost bojovat bez posil déle než jeden nebo dva dny.

V praxi se nakonec ukázalo, že organizace a vybavení těchto útočných jednotek se hodí jen pro rychlé, překvapivé a krátce trvající útoky.

Letecký útočný pluk byl výhradně určen k dopravě výsadkářů. Tvořily jej tři perutě, které měly celkem 35 letadel různých typů s rozdílnou kapacitou. Tato dopravní letadla většinou neodpovídala počtům mužů a zbraní, které měla nést, takže teoretická výhoda používání speciálních dopravních letadel byla do určité míry ztracena. Japonci dokázali předvídat a správně odhadnout výhody a nevýhody určitých organizačních opatření. Dobrá předvídatost a správná rozhodnutí se však často ztratily ve změti armádní byrokracie a nevedly vždycky ke zdárnému konci. Velitelé výsadkářských jednotek hned od začátku trvali na tom, aby jejich bojové jednotky byly pod stejným velením jako dopravní skupiny, které je měly dopravit k určeným cílům. Samozřejmě že dopravní letadla byla používána i pro jiné účely než dopravu výsadkářů. To se později ukázalo jako slabina, protože letecký útočný pluk prořídil a jeho perutě musely být přeorganizovány díky ztrátám způsobeným spojeneckými stíhačkami a protiletadlovou palbou.

Kluzákové jednotky se prakticky nedostaly nikdy do akce, ačkoli podle plánu měla útočná kluzáková skupina mít dva pluky kluzákové pěchoty, každý s 900 muži. Vysvětlení je nasnadě. Japonsko totiž nikdy nevyrobilo dostatečné množství kluzáků. V roce 1941 se sice objevilo několik dobrých návrhů a prototypů, ale teprve koncem roku 1944 byla zahájena jejich sériová výroba. V roce 1945 bylo několik kluzáků použito pro dopravu posil na ostrov Luzon na Filipínách, a to byla i jejich labutí píseň. Většina japonských výsadkových operací byla provedena pouze parašutisty. Ani použití letecké pěchoty nebylo obvyklé a nebylo patřičně nacvičeno.

Námořní výsadkové jednotky byly podobně organizované jako jejich armádní protějšky. Byly to lehce vybavené útočné jednotky, jejichž výzbroj a výstroj se podobaly výzbroji armádních jednotek. V říjnu 1941 byly vytvořeny dvě takové jednotky a každá z nich měla 850-900 mužů. Jejich úkolem bylo spolupracovat při námořních vyloděvacích operacích a měly být vysazeny za pobřežní obranou nepřitele.

Byly pojmenovány I. a 3. Yokosuka speciální námořní vyloděvací jednotky.

I. Yokosuka obsadila letiště Menado na Celebesu v roce 1942, kde prokázala vysoký stupeň bojeschopnosti. Další akcí se už ale nezúčastnila a byla přidělena pro strážní a zabezpečovací službu. Používat dobře vycvičené jednotky pro strážní službu je sice nesmysl, ale tato jednotka se vrátila do Japonska a další záznam o ní najdeme až při bojích na Saipanu, kde bojovala v roli pěchoty. Její příslušníci tam padli do posledního muže.

Uniformy

Válečné uniformy japonských parašutistů byly zprvu velice rozmanité, ale v roce 1944 už byly jen malé rozdíly mezi stejnokrojem armádního pěšáka a parašutisty. V letech 1940-41 byla většina výstroje převzata od Němců. Pro seskoky se používala speciální halena, podobná německé kombinéze vzor 1941. Příslušníci leteckých brigád nosili letecké uniformy nebo pilotní kombinézy, zatímco námořní jednotky byly vybaveny dvoudílnou kombinézou v tmavě zelené barvě, vyrobenou z bavlny a hedvábí. V zimě se nosila prošíváná kombinéza s kožešinovým límcem...

Výroba těchto propracovaných a někdy až příliš komplikovaně koncipovaných uniforem však neměla ve válečném Japonsku příliš dlouhého trvání. Nedostatek materiálu a růst počtu výsadkářů měly za následek, že rozmanitost a výběr byly omezeny a další vývoj šel k jednoduchosti a praktičnosti.

Značná pozornost byla věnována vývoji výsadkářské přilby. Původně se adaptovala vylepšená přilba tankistů, která pak, po různých úpravách, byla nahrazena přilbou vyvinutou námořnictvem. Ta byla nakonec upravena pro parašutisty a vznikla speciální přilba bez okraje s obyčejným řemínkem kolem brady a s poměrně tenkou výplní. Často se pokrývala maskovací látkou a jednotky, které byly vysazeny na ostrově Leyte, se skoro nedaly rozeznat od řadových pěších jednotek.

Na závěr je tedy možno tvrdit, že po počátečních experimentech se japonské velení rozhodlo neutrácet ani čas, ani peníze na speciální oděvy a vybavení pro parašutisty, se kterými se počítalo spíš pro strážní a bezpečnostní službu než

pro bojové akce.

113

KRÉTA 1941

Zimu 1940-41 využili Němci ke zlepšení organizace výsadkových vojsk. 7. výsadková divize (Flieger Division) spolu s 22. pěší divizí a XI. dopravním velitelstvím vytvořila XI. letecký sbor, který měl centrální systém komunikací a velení v čele s generálem Studentem. Sborové jednotky tvořil spojovací prapor, prapor zdravotní služby, velitelská rota, zásobovací prapor, prapor rychlopalných protiletadlových děl, motorizovaný prapor, letecká průzkumná letka a dopravní letka. Důležitou roli v nové sestavě měl hrát parašutistický útočný pluk, vzniklý rozšířením výsadkového ženijního praporu, jehož čtyři se účastnily útoku na Eben Emael.

Pod dopravní velitelství spadalo 500 dopravních letadel Ju 52 a 70 nákladních kluzáků LSD. Letecké operace sboru byly řízeny 4. leteckou armádou (velitel generálporučík Alexander Lohr), což v praxi znamenalo, že celý XI. letecký (výsadkový) sbor byl podřízen Luftwaffe.

Když generál Student vypracoval plány na dobytí Kréty vzdušnou invazí za pomoci parašutistů a kluzákové pěchoty, předložil je Goringovi a Hitlerovi. Byly schváleny, i když Hitler měl určité námitky a doporučoval, aby se útok soustředil na jedno jediné místo. Průběh operace mu sice dal nakonec za pravdu, ale Hitler byl vždycky nakloněn revolučním novotám měnícím stávající vojenskou doktrínu. A tohle přece bylo něco úplně nového a nevyzkoušeného. Dobytí ostrova ze vzduchu! To tu ještě nebylo!

21. dubna Hitler plán schválil a den útoku byl stanoven na 15. května. Většina letek Luftwaffe měla být po útoku okamžitě uvolněna pro východní frontu. Součástí plánu byla i námořní invaze, pro kterou byly ovšem k dispozici jen omezené prostředky. Řecké rybářské bárky měly dopravit těžší zbraně a dva zesílené

114

prapory 5. horské divize. Konvoj měly chránit dva italské torpédové čluny. Lupo a Sagittario. Po těžké porážce italského loďstva v námořní bitvě u mysu Matapan Mussolini odmítl posílit invazi dalšími dopravními a válečnými loďmi.

Námořní část invaze byla od začátku považována za riskantní podnik, ale víra v úspěch německých výsadkářů byla dostatečným důvodem k optimismu, a když Hitler dal operaci MERKUR (krycí jméno útoku na Krétu) zelenou, všechny zúčastněné zachvátila až neuvěřitelná vlna nadšení a entuziasmu.

25. dubna vydává Adolf Hitler rozkaz číslo 28. Nařizuje provedení operace MERKUR. XI. letecký sbor vyhláší pohotovost...

O operaci MERKUR byla napsána celá řada historických studií. Některé, velmi podrobné, vyšly i v češtině. Kréta se stala lábuví písní německých výsadkářů. Bitvu sice vyhráli, Krétu dobyli, ale jejich ztráty byly tak velké, že to bylo vpravdě Pyrrhovo vítězství. Britové prohráli z větší části vlastními chybami - a některé z nich byly zcela nepochopitelné.

Němci tedy dosáhli důležitého strategického vítězství. Dodnes však zůstává spornou a nevyřešenou otázkou, zda tento útok ze vzduchu neměl být raději proveden na Maltě. Moment překvapení by byl stejný a ztráty by byly rovněž vysoké.

Němci brzy pochopili, že strategický význam Malty jako námořní a letecké základny daleko převyšoval význam Kréty. Zatímco jednotky XI. leteckého sboru se přesunuly do Řecka, Student se svým štábem dokončoval v Berlíně plán útoku. Důležitou roli hrálo zpravodajství Abwehru, které podle odposlouchaných britských rádiogramů usuzovalo, že většina spojeneckých jednotek evakuovaných z Řecka byla odsunuta do Alexandrie, a že tudíž Kréta je jen slabě bráněna. Tyto zprávy byly podpořeny i hlášením průzkumných letadel, která nemohla na Krétě najít žádná větší centra odporu. Jaké bylo pozdější překvapení výsadkářů, když narazili na poměrně dobře zorganizovanou obranu a na protiletadlové baterie, ukryté pod listnatými stromy. Veškerý pohyb se konal pouze v noci a ve dne byly veškeré obranné body vozidla, a palposty dobře maskovány a skryty před očima pilotů průzkumných letadel. Abwehr se dopustil i jiné vážné chyby. Zpravodaje! přesvědčili sami sebe, že řecké obyvatelstvo ostrova přijme Němce přátelsky. Bůhví jak došli k tomuto závěru, protože víc než šest tisíc domorodců, vyzbrojených vším možným od kos, lopat, motyk a předovek až po mo-

115

děrní zbraně, připravilo německým parašutistům velmi nepříjemné uvítání.

Abwehr tentokrát neodvedl příliš profesionální práci...

Původní obranu Kréty tvořily tři prapory britské pěchoty. Po porážce a evakuaci Řecka dorazilo na ostrov přibližně 25 000 demoralizovaných Novozélandců a Australanů bez těžkých zbraní a nákladních aut. Byl nedostatek protiletadlových a polních děl, protitankových zbraní a k dispozici bylo asi 25 lehkých tanků starších typů, které neustále trpěly mechanickými poruchami.

Německá Luftwaffe bombardovala ostrov ve dne v noci a její převaha byla tak výrazná, že 19. května, den před německým útokem, generál Freyberg, velitel obrany Kréty, poslal zbytek britských stíhaček do Egypta. Bylo to celkem rozumné rozhodnutí, protože zastaralé britské stroje neměly proti moderním mes-serschmidtům žádnou šanci, zatímco v Egyptě se mohly uplatnit proti stejně zastaralým strojům Itálů.

Začátkem května dorazily z Blízkého východu dva pluky britské pěchoty a 13. května nařídil generál Freyberg vytvoření 10. novozélandské brigády, kterou vytvořilo několik nezařazených různorodých jednotek. Obranu ostrova

tedy tvořilo asi 29 000 spojeneckých vojáků, asi 10 000 příslušníků pravidelné řecké armády, domobrany a policie a přibližně 6 000 nedostatečně vyzbrojených, rozzuřených vesničanů...

Britové díky své protišpionáži věděli, že invaze bude provedena ze vzduchu a bude podpořena vyloděním pozemních jednotek na severním pobřeží Kréty. O této námořní invazi se však v německých zprávách příliš nemluvalo a Britové se domnívali, že nedostatek informací a ticho v éteru je výsledkem úmyslného utajení, které mělo oslabit pozornost britské flotily. Admirál Cunningham, její velitel, však neponechal nic náhodě a zajistil krétské moře víc než důkladně. Námořní obrana v tomto případě daleko převyšovala tu pozemní.

Sestava obránců:

1/ Přístav Suda a okolí bránilo asi 3 000 mužů (včetně příslušníků britské námořní pěchoty) pod velením generála Westona.

2/ Vesnici Perivolia, kde se skrýval řecký král i s doprovodem, bránily dva prapory řecké armády.

3/ Západní sektor obrany od Kastelli po Caneu (Chania) bránily

116

3 brigády (cca 12 000 mužů) původní novozélandské divize pod velením generála Putticka. 5. brigáda, velitel brigádní generál Hargest, bránila okolí Maleme. 19. května byl k této brigádě přiřazen I. řecký pluk, který měl zajišťovat Kastelli.

4. brigáda, velitel brigádní generál Ingliss, bránila okolí Canei (Chania), 10. brigáda, velitel brigádní generál Kippenberger, bránila prostor západně od Galatosu. včetně tzv. věžeňského údolí.

4/ Sektor Retimo bránila 19. australská brigáda pod brigádním generálem Vasseyem spolu s dvěma prapory řecké armády a praporem řecké policie.

5/ Sektor Heraklion byl svěřen brigádnímu generálu Chapel-ovi, jehož 14. brigáda se skládala ze tří britských praporů se dvěma prapory řecké armády v záloze.

Námořnictvo mělo k dispozici tři flotily torpédoborců posílené křižníky a další flotilu dvou bitevních lodí (Queen Elizabeth a Barnham), které spolu s pěti torpédoborci hlídaly prostor západně od Kréty. Zálohu tvořily bitevní lodi Warspite a Valiant spolu s letadlovou lodí Formidable a pěti torpédoborci, které kotvily v Alexandrii. Ponorka Rorqual střežila ostrov Lemnos a flotila rychlých člunů kotvila v zálivu Suda.

18. května sestřelili protiletadloví dělostřelci novozélandské divize dva německé bitevní messerschmidty. Jejich posádky byly zajaty a při výslechu potvrdily, že útok na Krétu má začít do 48 hodin. Britové věděli o německých úmyslech a o blížícím se útoku i z jiných zdrojů, hlavně díky ULTRA, což bylo krycí jméno pro informace získané z německého rádioprovozu. Na začátku války, za pomoci dvou polských matematiků, se Angličanům podařilo rozluštit německý vojenský kód a navíc se jim podařilo toto tajemství udržet v tajnosti. Němci se to nikdy neměli dovědět - a taky se to nedověděli. Tentokrát, zcela mimořádně, Churchill povolil, aby velitel Kréty, generál Freyberg, měl k informacím ULTRA přístup.

Přestože obranné pozice musely být budovány takřka z ničeho a přestože na Krétě byl nedostatek náradí a takřka vůbec žádné stavební stroje, přece jen byl dostatek min a výbušnin na to, aby byly zničeny přistávací plochy na všech letištích.

Brzy se ukázalo, že britská opatření k ochraně letišť byla zcela nedostatečná, přestože Freyberg mohl tušit, jak důležitou roli budou hrát v připravované vzdušné invazi.

117

BITVA O KRÉTU ROKU 1941

Sestava XI. leteckého sboru pro operaci MERKUR

Velitel: generál letectva Kurt Student Zástupce: podplukovník Tretter Náčelník štábu: generálmajor Schlemm Sborové jednotky:

Průzkumná letka: kapitán Lampersdorfer XI. dopravní letka: nadporučík Schafer 41. moto-oddíl: kapitán Hoppe PLK prapor: kapitán Baier

oddíl zdravotní služby: vrchní štábní lékař, major dr.von Berg Parašutistický úderný pluk - I., II., III., IV. prapor Velitel: generálmajor Meindl Zástupce: nadporučík voň Seelen (zraněn) Velitelé štábu: major Braun (padl), kapitán Pettelkau 7. letecká divize - tři pluky, každý o třech praporech

Velitel: generálporučík Sussmann Zástupce: major hrabě voň Uxkull

Divizní jednotky:

dopravní letka: nadporučík Dorrwald ženijní prapor: major Liebach kulometný prapor: kapitán Schulz protitankový

oddíl: kapitán Schmitz dělostřelecký oddíl: major Bode Všechny prapory měly průzkumnou, spojovací a zdravotní četu Kréta je hornatý ostrov patřící Řecku. Je dlouhý asi 260 km a široký někde až 50, jinde jen 20 km. Leží ve východním Středomoří, asi 100 km od jižního cípu Řecka.

Studentův plán byl založen na momentu překvapení a naprosté vzdušné převaze, která měla vyřadit z boje nepřátelské letectvo a pozemní protiletadlové baterie. Útok výsadkářů měl být proveden ve dvou fázích.

V první fázi měli parašutisté obsadit některé z letišť, rozvrátit klíčové body obrany a teprve po zajištění a rozšíření dobytého prostoru mělo dojít k druhé fázi, tj. k přistání letecké pěchoty. Ta měla dokončit pozemní akce, porazit nepřitele a obsadit ostrov.

Parašutisté byli rozděleni do tří operačních skupin: ZÁPAD, STŘED a VÝCHOD. Vzhledem k tomu, že přepravní kapacita sboru nestačila k současnému vysazení všech tří skupin, bylo rozhodnuto provést útok ve dvou vlnách. První vlna měla v ranních hodinách 20. května napadnout letiště v Maleme, město Canea a záliv Suda. Druhá vlna,

kteřá měla odstartovat po poledni, měla napadnout a dobýt letiště v Retimo a Heraklionu.

Složení operačních skupin a jejich úkoly:

A/ skupina ZÁPAD - první vlna:

Útočný pluk (Sturmregiment) - velitel generálmajor Meindl

1/ I. prapor (bez dvou rot)

3. rota (voň Plessem) přistane s kluzáky a lehčími zbraněmi u ústí řeky Tavronitis, obsadí most, napadne protiletadlové baterie na obou březích řeky a zaútočí na letiště od západu. 120 mužů pod velením majora Kocha přistane s 15 kluzáky

19

na jihozápadním cípu letiště a zaútočí na kótu 107 ovládající letiště v Maleme.

2/ II. prapor

bude vysazen západně od Maleme, bude bránit předmostí proti útokům z jihu a v roli plukovní zálohy bude připraven podpořit útok na letiště. Skupina poručíka Murbeho přistane západně od Kastelli, obsadí město a rozestavěné letiště.

3/ III. prapor

přistane u Maleme podél pobřežní silnice a zaútočí na letiště z východu.

4/ IV. prapor

přistane s kluzáky a částí těžkých zbraní v otevřeném terénu západně od řeky Tavronitis, pronikne přes most a podpoří jednotky útočící na letiště.

Po dobytí letiště v Maleme měly tyto jednotky postupovat na Canea a spojit se se skupinou STŘED.

B/skupina STŘED - první vlna

3. parapluk (plukovník Heidrich) 1/ I. prapor

seskočí na pláň u káznice Agya, bude blokovat silnici Ca-nea-Suda.

11 II. prapor

seskočí u Galatos a zajistí okolní výšiny. Dvě rot 1. praporu útočného pluku zničí protiletadlové baterie v okolí Canea, přístavu Suda a na poloostrově Akrotiri. Ženíjní prapor, kulometná rota a protitanková četa přistanou v okolí Alikanou a budou blokovat silnice Canea-Ga-latos-Alikanou.

3/ III. prapor

seskočí východně od Galatos a zajistí přístupové cesty vedoucí na západ k Maleme

Druhá vlna:

1. parapluk (plukovník Sturm) 1/ I. zesílený prapor

seskočí na letišti v Retimo. 2/ III. zesílený prapor seskočí mezi městem a letištěm Retimo.

120

C/skupina VÝCHOD - druhá vlna

1. parapluk (plukovník Brauer)

1/ I. prapor seskočí východně od města a letiště Heraklion.

11 II. prapor seskočí na letiště Heraklion.

3/ III. prapor zaútočí na město Heraklion.

4/ II. prapor 2. pluku seskočí jižně od letiště.

Na severním pobřeží Kréty, kde měli být vysazeni němečtí pa-rašutisté, byla v roce 1941 tři malá letiště, spojená hlavní silnicí. Tato letiště se nacházela v Maleme, Retimo a Heraklion. Pobřeží tvořily úzké pláže, za nimiž se rozprostíral široký pruh úrodné zemědělské půdy, místy pokryté hustými olivovými a citrusovými háji. Směrem na jih se však charakter ostrova začal měnit. Terén plný roklí a strží pozvolna stoupal do hor. Objevily se poměrně vysoké a neschůdné horské hřebeny, táhnoucí se po celé délce ostrova a dosahující výšky až 2 400 metrů.

Prvním stupněm německých příprav bylo soustředění invazních jednotek. Část 7. letecké divize se musela přesunout do Řecka z Německa. Její zbraně a zásobníky byly skladovány ve Francii, kde se divize připravovala na invazi Anglie, a musely postoupit dlouhou cestu do Athén přes Rakousko, Rumunsko a Černé moře.

Dopravit do Řecka 22. divizi (letecká pěchota) nebylo možné z časových důvodů, protože hlídala rumunská naftová pole. Letadla nebyla k dispozici a přesun po železnici by zabral příliš mnoho času. Generál Student se tedy rozhodl nahradit ji jinou jednotkou. Datum útoku se neodvratně blížilo...

Díky neúnavné a vyčerpávající organizační práci se konečně sešly všechny části výsadkového sboru v Athénách 14. května 1941.

22. divize byla nahrazena 5. horskou divizí generála Ringela, která se vyznamenala během řeckého tažení. Další čtyři týdny proběhly ve znamení ďábelského tempa při dokončování příprav. 5. horská divize musela projít vyčerpávajícím výcvikem vysazovací techniky a provizorní a nedostatečně vybavená řecká letiště musela být znovu zásobena materiálem, střelivem a pohonnými hmotami. Dopravní junkersy XI. sboru odletěly do dílen v Rakousku, Německu a bývalého protektorátu, kde prošly generálními opravami, novým vybavením a teprve pak se vrátily do Řecka, kde byly provedeny poslední úpravy.

Ani tak se však nepodařilo dodržet původní rozvrh a den „D“,

121

stanovený na 15. května, musel být zrušen. A jako by problémů nebylo dost, cisternová loď s leteckým benzinem narazila v Korinském průplavu na zbytky mostu. Technické čety a potápěči, letecky přepravení až z Kielu, horečně

pracovali na jejím vyproštění. Benzin dorazil na určená letiště až 18. května a den „D“ byl stanoven na 20. května. 19. května večer byly ukončeny všechny přípravy a všechny jednotky a jejich velitelé čekali v pohotovosti na letištích. 5. horská divize, která prošla 1500 km z Jugoslávie do Athén pěšky, byla připravena najihořeckých letišť v Attice. Euboji a Bolotii.

Plán útoku německých výsadkářů byl poměrně složitý. Byl založen na stejném principu jako útok na „pevnost Holandsko“ a tam, jak víme, málem došlo ke katastrofě. Podle Studentova plánu se mělo zaútočit na více míst najednou s pokud možno co největším počtem parašutistů a teprve podle vývoje situace soustředit posily na to místo, kde by se útok vyvíjel nejúspěšněji. Němci neočekávali příliš silný odpor (viz zprávy Abwehru) a jejich útok se měl soustředit na získání letiště a umožnit přistání letecké pěchoty. Je bezpochyby zajímavé, že plán nepočítal s úpravou provizorních přistávacích ploch, přestože operace BRUNTÁL dokázala, že junkersy jsou schopny přistát i na poli - a půda na Krétě byla vyprahlá a pevná. Student se soustředil na existující letiště a ta, jak se ukázalo, byla tvrdě bráněna. Nedostatkem byla i nutnost vysadit parašutisty ve dvou vlnách, takže v prvních kritických hodinách by s nepřátelskou přesilou bojovalo jen 4 300 výsadkářů, odříznutých od svých základů a bojujících bez podpory těžkých zbraní. Jedinou podporou měly být neustále se opakující útoky Luftwaffe.

20. květen 1940 přinesl pěkné počasí. S prvními slunečními paprsky se rozeřvaly motory dopravních Ju 52 a na řeckých letištích se zvedla mračna šedorůžového prachu, signalizující zahájení operace MERKUR. Z letišť v Mykene, Molotai a Scarpanto odstartovaly tři skupiny střemhlavých „Štuka“, celkem 150 letadel, 90 bitevních Me 110, z Tatoi a Elefsisu odstartovalo 60 bombarďerů Do 17 a He 111 až letiště v Molotai se vzneslo do ranního slunce 90 doprovodných stíhaček Me 109. Po nich vystartovalo 500 plně naložených Ju 52, z nichž asi 60 táhlo za sebou kluzáky DGS 230. Německým výsadkářům se nedařilo hned od začátku. Jednotky útočného pluku, skupina KOMET, přistávající v kluzácích v okolí

122

letiště Maleme, se dostaly do potíží ještě dřív, než dosedly na zem. Řada kluzáků havarovala, některé byly zasaženy palbou obránců už ve vzduchu anebo při přistávání, generál Meindl byl těžce zraněn a výsadkáři se jen s obtížemi soustřeďovali k útočným akcím. Pokud neutrpěli ztráty už ve vzduchu, na všech úsecích se dostali do silné a účinné palby nepřítele. Kluzáky nasazovaly na přistání příliš vysoko, piloti byli oslněni vycházejícím sluncem a náhlá klesání a změny směru způsobily zmatek v jejich formacích. Většina z nich přistála příliš daleko od sebe, některé havarovaly na rozsetých balvanech a jednotlivé sekce ztratily mezi sebou kontakt. Major Koch, velitel I. praporu, byl těžce raněn a major Braun, velitel jedné z útočných skupin, padl při útoku na most přes řeku Tavronitis.

Parašutistům útočného pluku se nevedlo o nic lépe. Některé čety byly vysazeny na správných místech, jiné, jako např. skupina „Murbe“ II. praporu, přistála příliš blízko vesnice Kastelli a byla napadena a zdecimována místní domobranou a ozbrojenými civilisty.

Výsadek III. praporu na východní straně letiště skončil krveprolitím. Novozélandané byli připraveni a sestřelovali parašutisty ještě ve vzduchu. Ti, kteří se snesli do města Maleme, byli napadeni nejen Novozélandany, ale i rozhořčeným obyvatelstvem.

V městečku Pírgos, východně od letiště, byla věznice. Když britský důstojník viděl snášející se parašutisty, otevřel všechny cely a vydal vězňům zbraně. Z parašutistů skoro nikdo nepřežil a tak také skončil německý plán na oboustranný útok na letiště.

Současně s touto akcí měl 3. parapluk 7. divize napadnout městečko Galatos, hlavní město Canea a přístav Suda. Ani tady se nedařilo. Velitel divize major Sussmann se zabil brzo po startu, když se jeho kluzák rozlomil a zřítíl se do moře nedaleko Athén.

3. parapluk byl doplněn dvěma rotami úderného pluku, které měly přistát na jihu poloostrova Akrotiri. Jejich kluzáky se však dostaly do palby protiletadlových baterií, výsadek byl rozptýlen po celém poloostrově a během několika minut ztratil víc než 100 mužů. Parašutisté pluku měli přistát podél silnice Alikianu-Gala-tos-Canea. I. prapor přistál sice v pořádku, ale brzy musel spolu se zbytkem II. praporu majora Derpy zaujmout obranné pozice a bojovat proti přesile Novozélandanů a Řeků. Rovněž III. prapor majora Heilmanna utrpěl v těchto bojích těžké ztráty. Sen o dobytí Canea se rozplynul a velitel pluku, plukovník Heidrich, oznámil

123

Studentovi, že mu ze 3 500 mužů zbylo sotva 1 000 a že nemá dostatek mužů, aby splnil svěřený úkol.

Mezitím se dopravní a tažné letouny vrátily na řecká letiště a naložily druhou vlnu.

2. parapluk, skupina MARS plukovníka Sturm, seskočil kolem 16.00 hodin za 40stupňového žáru nad pobřežím u letiště a města Retimo. Čtyři skupiny byly rozptýleny na úseku dlouhém téměř 10 km. Historie z Maleme se tu opakovala. Dopravní junkersy byly sestřelovány ještě ve vzduchu a v nastalém zmatku řada parašutistů seskočila do moře, kde utonuli. Letiště bránila rozhodným způsobem australská brigáda pod velením podplukovníka Campbella. Parašutisté, kteří se dokázali přiblížit a zaútočit na letiště, byli odrazeni a museli se začít bránit australským protiútokům. Podobná situace vznikla v Heraklionu, který bránila 14. britská pěší brigáda. Patnáct Ju 52 bylo sestřeleno už ve vzduchu a z II. praporu I. pluku zbylo pouhých 60 mužů. Tato úderná skupina (ORION) jako jediná nebyla schopna navázat rádiové spojení se Studentovým velitelstvím v Athénách.

Zatímco na konci prvního dne se Britové, v čele s maršálem Wavellem, v Káhiře radovali, na německém velitelství v hotelu Grand Bretagne byla nálada pod bodem mrazu. KOMET a MARS utrpěly těžké ztráty a ORION se sice neozval, ale průzkumná letadla hlásila, že parašutisté byli zatlačeni do defenzivy. Jedinou nadějí skýtala situace u Maleme...

Kótu 107, která ovládala letiště, bránil 22. novozélandský prapor. Během bitvy prapor ztratil spojení s velitelem brigády, plukovníkem Hargestem. Ten ztratil přehled o situaci a nedokázal zformovat své jednotky k protiútok. Němci útočili jen pistolemi a ručními granáty a přes těžké ztráty, za podpory další čtyři západní skupiny, pomalu vytlačili Novozélandany z obranných pozic na svazích kóty 107 a útočili na vrcholek kopce. Podplukovník Andrew, velitel praporu, mámě čekal na posily. Když se jich nedočkal, za tmy vyklidil pozice a ustoupil na východ. Neuvedomil si, že tím vlastně rozhodl o osudu letiště...

Generál Student se rozhodl posílit západní skupinu a jednotky útočící na letiště poslední zbytky svých parašutistů. Bylo jasné, že musí získat alespoň částečnou převahu nad letištěm, aby na něm mohly přistát první jednotky letecké pěchoty. Byl to riskantní plán bez záruky úspěchu. Těžce zraněný gene-

124

rál Meindl musel být evakuován a velitelem západní skupiny byl jmenován plukovník Ramcke. Posily byly rozděleny do tří skupin.

První skupina zahrnovala vysazení zbylých parašutistů, druhou tvořil předvoj 5. horské divize, jehož junkersy měly přistát už na letišti a třetí skupinu tvořil konvoj, který se měl vylodit východně od Maleme.

První dvě akce nebyly příliš úspěšné. Britské dělostřelectvo mělo letiště pod palbou a zasahovalo přistávající dopravní letadla. Kapitán Kleye, kterého Student vyslal do Maleme jako spojovacího důstojníka, zjistil, že na západním konci přistávací plochy je mrtvá zóna mimo dostřel britských děl. Právě tam začala přistávat letecká pěchota 5. divize, přestože letiště bylo plné hořících junkersů a řada z těch, které přistály, už nikdy nevzlétla...

Posila dvou praporů parašutistů byla vysazena do britského týlu mezi Pirgos a Platanias s úkolem podpořit útok na letiště z východu. Bohužel přistály v prostoru 28. novozélandského praporu a skoro celý výsadek byl zlikvidován dřív, než se dostal do akce. Poutal však britské síly, které by jinak mohly posílit Maleme a zvrátit tak situaci, která se začala vyvíjet ve prospěch Němců.

21. května okolo páté hodiny odpoledne se Student konečně rozhodl k rozhodujícímu kroku a vsadil vše na jednu kartu. Vyslal do boje 100. pluk 5. horské divize. Mezi prvními přistál jeho velitel plukovník Utz se svým štábem. Letištní plocha byla pokryta prachem a kouřem z doutnajících vraků letadel. Utz dal okamžitě rozkaz k vyčištění letiště a ujal se řízení letištního provozu. Část svých jednotek poslal k Maleme, odkud se stále ještě ozývala silná střelba. Čekalo se na další posily...

Ty, které byly dopraveny po moři, byly rozprášeny britským loďstvem, a i když se větší část mužstva zachránila na plovacích vestách a nafukovacích člunech, které jim shodila Luftwaffe, tyto jednotky již neměly možnost zasáhnout do boje.

Dopoledne 21. května se Britové konečně rozhoupali k protiútok v oblasti Maleme. Zaútočili jen dvěma prapory a tak malá síla nemohla proti zkušeným parašutistům uspět. Plukovník Ramcke vytlačil Brity z východní části letiště a zatímco jižně od Canea se 3. parapluk marně pokoušel vymanit z obklíčení, u Maleme a okolo letiště Němci pomalu získali převahu.

Večer 21. května 3. parapluk zaujímal stejné postavení jako den předtím. Odříznuti od ostatních, měli parašutisté nedostatek střeliva, potravin a hlavně jim chyběla voda...

125

Následujícího dne, 22. května, začal pravidelný přísun německých posil. S leteckou pěchotou 5. divize přistál i její velitel generálmajor Ringel a ujal se řízení pozemních akcí. Horští myslivci vystřídali vyčerpané výsadkáře, a i když bitva ještě neskončila, obsazením letiště Němci rozhodně vyhráli první kolo.

Těžiště bojů se přeneslo od pobřeží do vnitrozemí, plukovník Utz se svým plukem obešel britskou obrannou linii z jihu, a když 23. května dorazily další jednotky horských myslivců spolu s divizním dělostřelectvem, Britové začali krok za krokem ustupovat. Po celou dobu byly britské jednotky vystavené nepřetržitým útokům Luftwaffe a bylo jasné, že pozemní bitva je rozhodnuta.

Na západě dobyli Němci Kastelli, u Canea se spojily Ringelovy jednotky s obklíčeným 3. paraplukem a 26. května prapor kapitána von der Heydteho obsadil hrdlo poloostrova Akrotiri a osud Canea a přístavu Suda byl zpečetěn. Obě města byla obsazena o den později a ve stejný den dal Freyberg rozkaz k ústupu přes hory na jih do přístavu Sfakia, odkud měly být zbylé jednotky evakuovány britským námořnictvem do Egypta.

Jednotky 5. horské divize zatím postupovaly po pobřežní silnici na Retimo a Heraklion. Ringel vytvořil silnou motorizovanou skupinu, která se po urputném boji s Novozélandany a britskými ko-mandos probojovala až do Retimo. Ve spolupráci s parašutisty, kteří se tu až do té doby jen bránili, obklíčily britské jednotky, které nedostaly včas instrukce k evakuaci a 30. května se musely vzdát. Do zajetí padlo 1100 Novozélandanů a Australanů. Na německé straně přežilo bitvu u Retimo jen 200 výsadkářů.

V Heraklionu připravili Britové Němcům překvapení a v noci na 29. května evakuovali město a přístav. 4 000 mužů se nalodilo na několik lodí tak nepozorovaně, že plukovník Brauer se o tom dověděl až následujícího dne.

Ústup Britů do Sfakie byl poznamenán hrdinným bojem zadního voje u Stilosu a Megala Khorafia. Celých šest hodin tu držely Ringelovy horské myslivce v šachu zbytky jednotek ustupujících od Sudy a jejich zásluhou probíhal ústup hlavního voje v poměrném klidu a pořádku.

Němci neprojevili žádnou zvláštní aktivitu ani odpoledne, ani v noci. Byli unaveni a vyčerpaní předchozími boji. To, že nezaznamenali hromadný ústup Britů, bylo způsobeno omezením vlastního leteckého průzkumu. Jakmile si totiž německé velení uvědomilo, že bitva o Krétu je vyhraná, Luftwaffe začala přemís-

126

řovat své jednotky z Řecka do soustředovacích prostorů plánu Barbarossa. Ani generál Ringel sám neměl tušení o rozsahu britského ústupu. Jeho prvořadým úkolem bylo zajistit pobřežní silnici a uvolnit výsadkáře v Retimo a Heraklionu, kteří bez posil a bez zásob, umírajíce žízni, bojovali celých šest dnů proti nepřátelské přesile. Když se Němci vzpamatovali a začali tlačit na ustupující jednotky, morálka Britů pomalu upadala a někde došlo i k panice a zmatkům, stejně tak jako při evakuaci u Denkerku v roce 1940 (francouzský přístav Dunkerque) nebo při nedávné evakuaci Řecka.

Rozhodně nelze říci, že by Britové na Krétě nebojovali s elánem a odhodláním. Selhalo však velení od generálního štábu a válečné rady v Londýně přes vrchní velitelství pro Střední východ až po chyby generála Freyberga a některých velitelů vyšších jednotek na Krétě.

Zásluhou admirála Cunninghama, jeho štábu a posádek lodí, se podařilo zachránit a evakuovat ze Sfakie většinu mužů. Obětavost a hrdinství námořníků potvrdily smysl a sílu britské námořní tradice. Když Cunningham souhlasil s námořní evakuací, ozvaly se varovné hlasy, předvídající nerovný souboj s německým letectvem.

„Postavit loď trvá tři roky. Vybudovat novou námořní tradici by nám trvalo tři sta let,“ odpověděl admirál...

V noci na 30. května zaujali Britové poslední linii obrany asi 3 km severně od Sfakie. Dva prapory Australanů a prapor britské námořní pěchoty bránily kopce nad přístavem a odrážely nedů-razné útoky horských myslivců. Německý velitel se neodvážil zaútočit na Sfakii bez těžkých zbraní a to umožnilo Britům evakuaci úspěšně dokončit. Generál Freyberg předal velení nad zadním vojem generálu A Vestonovi a podle Wavellových instrukcí opustil Krétu 30. května v noci. Do Alexandrie bylo dopraveno celkem asi 18 000 mužů. 31. května v noci poslal Cunningham do Sfakie poslední konvoj, na který se měly nalodit zbytky 5. novozélandské brigády, Australanů, komandos a námořní pěchoty. Když se to dozvěděla vojska shromážděná v přístavu, vypukla panika, kterou přítomní důstojníci nezvládli. Řada vojáků předstírala zranění, aby mohli být evakuováni a někteří se dokonce snažili zabránit Australanům, sestupujícím z hor, v cestě do přístavu...

127

Teprve příštího dne zbývajících 5 000 obránců Sfakie kapitulovalo a Němci obsadili přístav, 1. června 1941 bitva o Krétu oficiálně skončila.

V červenci 1941 přijal Hitler generála Studenta v hlavním stanu v Rastenburgu ve východním Prusku. Středem pozornosti byly sice boje na východní frontě, Hitler si však našel čas, aby vyznamenal Studenta a jeho velící důstojníky rytířským křížem. Při kávě jakoby mimochodem zabrousil na otázky vývoje moderní vojenské vědy a globální strategie. Pak se obrátil ke Studentovi a jedinou větou zmařil všechna jeho další očekávání: „Jistě je vám jasné, že tohle byla poslední velká výsadková operace této války. Moment překvapení je ztracen. Kréta ukázala, že dny výsadkových operací jsou sečteny...”

Čísla ztrát mluví jasnou řečí. Britské ztráty pozemních jednotek a letectva činily asi 48 procent. Celkem padlo nebo bylo pohřešováno 1 742 mužů, 1 737 bylo zraněno a 11 835 bylo zajato. Řecká armáda, policie a domobrana ztratily asi 3 600 mužů. Ztráty civilního obyvatelstva nebyly vyčísleny. Pravděpodobně se jedná o několik tisíc lidí včetně těch, kteří byli popraveni za účast na partyzánských akcích.

Royal Navy, britské námořnictvo, utrpělo těžké ztráty. Luft-waffe potopila 6 torpédoborců, 3 křižníky a poškodila 1 letadlovou loď, 3 bitevní lodě, 6 křižníků a 7 torpédoborců. RAF ztratila nad Krétou 46 zastaralých stíhaček. Celkem zahynulo 1828 námořníků a 183 bylo raněno.

Němci za své vítězství sice draze zaplatili, ale s odstupem času se ukázalo, že ztráty konvoje 5. divize Britové značně přecenili. Němci měli asi 4 000 padlých a pohřešovaných a 2 140 raněných. Luftwaffe ztratila celkem 274 letadel a 324 německých námořníků utonulo v soubojích s britským loďstvem. (Informace o ztrátách byly převzaty z německých archivů.)

128

AIRSPPEEDAS51 HORSAS

ARMSTRONG WHITWORTH ALBEMARLE

WACO CG-4A
AERITALIA G.222

ARMSTRONG WHITWOORTH WHITLEY

GENERÁL AIRCRAFT GA49 HAMILCAR

HANDLEY PÁCE HASTINGS

DĚS.230

GOTHA GO 242

MESSERSCHMITT MÉ 321 GIGANT

JUNKERS JU 52/3M

CHRONOLOGIE BOJŮ O KRÉTU 1941

25. dubna Hitlerův rozkaz č. 28 schvaluje provedení operace MERKUR. Pro jednotky XI. leteckého sboru je vyhlášena pohotovost.

29. dubna Poslední britské jednotky opouštějí Řecko.

30. dubna Generál Freyberg jmenován velitelem obrany Kréty.

15. května Němečtí výsadkáři mají organizační problémy vyplývající z nevyhovujících rozměrů řeckých letišť a nedostatečných zásob leteckého benzínu.

16. května Na Krétu dorazí poslední britské posily.

19. května Freyberg odesílá poslední britské stíhačky z Kréty do Egypta.

20. května Zahájení operace MERKUR. Výsadkáři zaútočí ve dvou vlnách na letiště v Maleme, Retimo a Heraklio-nu.

Při vysazování utrpí těžké ztráty, získají však omezený nástupní prostor v Maleme. Britové mají potíže s komunikací a rádiovým spojením mezi jednotkami.

21. května Výsadkáři získají kontrolu nad letištěm v Maleme. Spatně koordinovaný britský protiútok selže. Námořní kón voj s dvěma prapory 5. horské divize a těžkými zbraněmi je rozprášen britským námořnictvem.

22. května "Schwerpunkt" je Maleme - Canea a Suda se stávají druhořadými cíli. Letiště v Maleme přijímá první posily - přistávají jednotky 5. horské divize, posílené těžkými zbraněmi.

Generál Freyberg není schopen zkoordinovat další protiútok a nařizuje ústup na zkrácenou obrannou li-

133

nii. Letiště v Retimo a Heraklionu jsou stále ještě v britských rukou.

23. května 5. horská divize generála Ringela zajišťuje nástupní prostor u Maleme a přechází do útoku. Britové se usilovně brání v okolí Canea a přístavu Suda. Ostatní jednotky ustupují na Galatos.

Britské námořnictvo utrpělo u Kréty těžké ztráty v souboji s Luftwaffe.

24. května 5. horská divize nastupuje k rozhodujícímu útoku. Na západě dobývají Němci Kastelli, hrdinně bráněné l. řeckým plukem. Australská brigáda u Retimo a britská brigáda u Heraklionu obklíčily německé pa-rašutisty.

Výsadkáři mají na obou místech těžké ztráty, dochází jim jídlo, pití a střelivo.

25. května Jednotky 5. divize prolomily obrannou linii nepřítele a Britové v noci opouštějí Galatos. Boj o Krétu je prakticky rozhodnut.

26. května Spojení 5. divize s parašutisty rozhodne bitvu o hlavní město Canea a přístav Suda. Maršál Wawell souhlasí s námořní evakuací obou míst Freyberg dává rozkaz k ústupu.

27. května Začíná ústup přes hory na jih, do přístavu Sfakia.

28. května Britský zadní voj úspěšně zadržuje Ringelovy horské myslivce a kryje ústup... Posádka Heraklionu je úspěšně evakuována. Němci obsazují město i letiště.

29. května Posádka v Retimo se vzdává výsadkářům. Ze Sfakie jsou evakuovány první jednotky.

30. května Úporné boje o přístupy k Sfakii. Luftwaffe bombarduje evakuační flotilu.

31. května. Evakuace úspěšně skončila. Němci obsazují město a přístav Sfakia. Bitva o Krétu skončila.

134

MALTA

Obsazení Malty se poprvé objevilo v plánech německého vrchního velitelství v létě 1940, když se diskutovalo o narušení britského vlivu v oblasti Středozemního moře.

Nešlo jen o námořní převahu britského královského loďstva, které výrazným způsobem ovlivňovalo průběh operací v Libyi a Egyptě, ale také o potenciální hrozbu britské vojenské intervence na Balkáně, vyprovokované nerozvázným útokem Italů na Řecko.

Malta, jedna z nejdůležitějších britských námořních a leteckých základen, hrála při plánování dalších strategických operací v této oblasti hlavní roli. Kdo byl pánem Malty, byl pánem východního Středomoří.

Začátkem prosince 1940 se však Hitler definitivně rozhodl napadnout SSSR a OKW začalo urychleně pracovat na plánech pro tuto operaci, krycí jméno BARBAROSSA. Tím ovšem padly všechny předchozí plány a Balkán se opět dostal do popředí německých zájmů. Bylo jasné, že útok na SSSR nemůže být zahájen dřív, dokud celý Balkán a hlavně Řecko nebudou pevně v Německých rukou.

Byl vypracován plán MARITA, podle něhož okupace Balkánského poloostrova včetně Řecka měla zabezpečit nejen jižní křídlo útoku na SSSR, ale také zablokovat Britům cestu k rumunské ropě.

13. prosince vydal Hitler pozměněné direktivy pro plán MARITA. Kromě Řecka měly být obsazeny i řecké ostrovy v Egejském moři, aby na nich Britové nemohli vybudovat letecké základny. Ostrovy Lemnos, Kréta a Kypr měly být obsazeny výsadkáři, kteří pak, po splnění úkolů, měli být uvolněni pro plán BARBAROSSA.

135

Generál Student měl svůj vlastní, grandiózní koncept strategie ve Středomoří. Doporučoval zaútočit na Krétu, protože odtud vedla přes Kypr cesta do Suez. Plně ho podporoval Góring, který hledal pro svou Luftwaffe nové místo na slunci. Potřeboval napravit pošramocenou reputaci z bitvy o Británii a Studentovy plány nabízely neomezené možnosti. Samozřejmě že na přetřes přišla i Malta, která po dlouhou dobu stála v popředí Hitlerových zájmů. Pak se ale musela vyřešit situace na Balkáně a Hitlerova pozornost se zanedlouho přesunula na operaci MERKUR - útok na Krétu.

Problematikou provedení vzdušného útoku na Maltu se pochopitelně zabýval i Student. Námitky proti této operaci shrnul ve svém memorandu Góringovi, který je předal Hitlerovi a OKW.

Největší překážkou, podle Studenta, byl nevyhovující terén. Omezený prostor umožňoval obráncům maximální soustředění protiútoků výsadkářů a na druhé straně nenabízel dostatek míst vhodných pro vysazení parašutistů a kluzákové pěchoty. Prostor letiště byl dobře bráněn řadou protiletadlových baterií, jejichž přesná střelba dokázala udržet italské bombardéry v patřičné výšce. Student si dobře pamatoval krizovou situaci u holandského Haagu, kde útok na dobře bráněné letiště skončil masakrem junkersů, přistávajících s leteckou pěchotou... Kamenné zdi, rozdělující drobná políčka, předem vylučovaly přistání kluzáků a kombinace vzdušného a námořního útoku nepřicházela v úvahu. V prosinci 1940 byl sice převelen X. sbor Luftwaffe z Norska na Sicílii, ale i to bylo málo. Němci ve Středozemním moři žádné námořní síly neměli a ztráty z Norska, kde přišli o své nejmodernější torpédoborce a několik křižníků, dosud nenahradili. Britská flotila byla příliš silná a Italům, po náletu na Taranto a těžkých ztrátách u mysu Matapan, se do dalších soubojů s královským námořnictvem nechtělo.

K invazi na Maltu nedošlo, přednost dostala Kréta. Triumf a vítězství německých výsadkářů se však staly i jejich labutí písni. Moment překvapení byl sice ztracen, ale Fallschirmjägers strašili spojence i ve snu. Ztráty na Krétě však byly nepřiměřeně vysoké a v následujících letech se už žádná další podobná operace neuskutečnila.

Když se na jaře 1942 vrátily z východní fronty zdecimované jednotky 7. letecké divize, generál Student si nedělal velké iluze,

136

že by se mu podařilo znovu vybudovat a vyzbrojit elitní výsadkářské vojsko. Ti nejlepší z nejlepších padli na Krétě a v Rusku, ale Student se jen tak nevzdal. Couvnout před problémem nebylo pro něho typické.

Invaze Malty přišla opět na přetřes v roce 1942. Ukázalo se, že Němci její úlohu podcenili a její důležitost se zvětšovala úměrně k růstu a rozsahu bojových operací v oblasti Středozemního moře, Egypta a Libye. Hlavní přístav Malty byl dokonale vybaven pro opravy britských válečných lodí a letecká základna měla dokonce několik podzemních hangárů. Spitfiry a beaufighter startující z Malty úspěšně napadaly italské konvoje a narušovaly tak plynulý přísun zásob z Itálie do Tobruku. Malta byla trnem v oku především Rommelovi, který několikrát orodoval u Hitlera - stejně jako Cato v římském senátu -, aby Malta byla zničena...

Začalo se uvažovat o nové koncepci obojživelného útoku. Generál Student pracoval na těchto plánech spolu se svým spolubojovníkem z Kréty, generálmajorem Ramckem. Ale rok 1942 nebyl rokem 1941.

Po těžkých ztrátách, které utrpěli výsadkáři na Krétě, Hitler váhal. Jeho pochybnosti byly jistě oprávněné. Jediný, kdo se nevzdával, byl generál Student, jehož víra v jeho Fallschirmjägers byla prostě neotřesitelná.

Zatímco se pracovalo na nových plánech, výsadkáři nezaháleli. Zbytek praporu kapitána voň der Heydte byl po návratu z Ruska přeložen do výcvikového střediska v Doberitz, kde se stal jádrem nového školního praporu. Tady se školili další a noví instruktoři a o dobrovolníky nebyla nouze. Ti Jspěch na Krétě obklopil výsadkáře gloriolou nesmrtelné slávy a to bylo pro nováčky dostatečnou motivací. Všichni museli projít stejným sítím kvalifikace jako předváleční parašutisté.

Výcvik byl obohacen o nové prvky. Především to byly seskoky se zbraněmi, shoz kontejnerů, noční seskoky a od května 1942 se tu dělaly pokusy s novými nákladními kluzáky Gotha 242, které měly nahradit zastaralé a nevyhovující DFS 230. Dalším novým prvkem bylo zařazení těžkých dopravních letadel Me 323 „gigant“ určených pro dopravu těžkých zbraní. Posádky, pomocné a zásobovací čtyři se učily tyto „giganty“ nakládat a vykládat a podobně pokračoval výcvik i u italských výsadkových jednotek.

137

Generálmajor Ramcke se stal na doporučení Kesseiringa poradcem nové italské parašutistické divize „Folgore“ a italské jednotky se měly zúčastnit maltské operace v plném počtu. Celkové velení této grandiózně plánované operace měl mít generálporučík hrabě Cavallero, náčelník Commando Supremo (italský generální štáb).

Invaze Malty měla být provedena podle následujícího plánu:

1/ a) Kluzáková pěchota přepadne a vyřadí protiletadlové baterie za pomoci parašutistického praporu kapitána voň der Heydte.

b) Parašutisté pod přímým velením generála Studenta přistanou v kopcích jižně od La Valetty a ze zajištěného předmostí podniknou bleskový útok na město a na letiště.

11 Námořní invaze, jejíž jednotky budou hlavní útočnou silou, bude provedena jižně od La Valetty a jejich útok na město bude koordinován s útokem výsadkářů.

3/ Klamné přistání v zálivu Marsa Scirocco odvede pozornost nepřítele od hlavního útoku.

4/ Námořní akce a vylovení budou zajištěny italským válečným loďstvem. Mussolini dokonce přislíbil účast bitevních lodí. Vzdušné zabezpečení námořních i pozemních operací provede 2. letecká armáda.

5/ Leteckému i námořnímu výsadku bude předcházet masivní letecké bombardování a nálety bitevních letadel, speciálně na pozice protiletadlových baterií. Tyto útoky budou mít za úkol paralyzovat nepřátelské letectvo a

proti-vzdušnou obranu. Plně se zapojí i italské letectvo.

Vzdušné, námořní i pozemní síly, které se připravovaly k útoku na Maltu (krycí jméno operace HERKULES), byly daleko větší než ty, které dobyly Krétu. Kromě 7. letecké divize a Němci vycvičené italské paradivize „Folgore“, se v plánu počítalo s italskou divizí letecké pěchoty „Supergo“ a čtyřmi dobře vyzbrojenými divizemi pěchoty. Dopravu těžkých zbraní, zvláště dělostřelectva a tanků, měla obstarat letadla typu „Gigant“.

Uprostřed příprav povolal Hitler Studenta do Berlína. Na letišti čekal generál Jeschonek, náčelník štábu Luftwaffe. Naznačil, že maltská operace je ohrožena, protože Hitler, po posledních zprá-

138

vách velení Afrika korpsu, má důvodné pochybnosti o bojové morálce Italů. Následujícího dne, když Student prezentoval své plány OKW, Hitler sice souhlasně kýval hlavou, ale nakonec pochybnosti přece jenom zvítězily.

Tvrdil, že jakmile se objeví britská flotila, Italové vezmou nohy na ramena a nechají výsadkáře na holičkách. Student sice argumentoval, že britské loďstvo by utrpělo stejnou porážku, jako mu uštědřily Richthofenovy eskadry u Kréty, ale Hitler nepovolil. Invaze na Maltu se tedy nekonala.

Těžko dnes říct, jak by tato operace dopadla a do jaké míry mohla změnit vojenskou situaci v Africe a ve Středomoří.

139

RUSKO (SOVĚTSKÝ SVAZ) 1941-42

Triumf a vítězství německých výsadkářů na Krétě se stalo i jejich labutí písní. Výsadkové akce se postupně staly běžnou součástí strategických operací. Moment překvapení byl sice ztracen, ale nikoliv bojové kvality Studentových Fallschirmjägerů.

Ztráty na Krétě však byly nepřiměřeně vysoké a v následujících letech Němci už žádnou další rozsahem podobnou výsadkovou operaci neuskutečnili.

Jednotky 7. letecké (výsadkové) divize byly na podzim a v zimě 1941 přesunuty na východní frontu a byly nasazeny na úseky, kde probíhaly sovětské protiofenzivy. Generál Meindl se zatím zotavil ze zranění utrpěných na Krétě a jeho útočný pluk byl částečně rozpuštěn. II. prapor byl přidělen k I. pluku, III. prapor k 3. pluku a IV. prapor pod velením majora Gerickeho ke 2. pluku.

I. prapor majora Kocha zůstal spolu se 4. plukem SS stavebním praporem Luftwaffe, praporem pěchoty a oddílem protiletadlo-vého dělostřelectva pod Meindlovým velením a v prosinci 1941 zajišťoval letiště u Sajkovky na Ukrajině. Koncem září 1941 byl I. pluk 7. divize odvelen na ruskou frontu k Leningradu, kde byl zařazen do svazku 126. pěší divize. Velitelem pluku byl Bruno Brauer, čerstvě povýšený na generál-majora. Brzy následoval i 3. pluk doplněný ženijním praporem a dělostřeleckým oddílem. Během útoku na ruské předmostí u Pet-rušina na leningradské frontě v říjnu 1941 byl v boji muž proti muži zničen II. prapor úderního pluku a jeho velitel, major Stentz-ler, padl. V lednu 1942 byl zbytek pluku stažen z fronty na německé základny. Zde byly doplněny stavy a pluk byl přeložen do francouzského Avignonu.

3. pluk dopadl na ruské frontě ještě hůř. Do konce listopadu

140

strávil na frontě u Něvy 46 dní a za tu dobu odrazil celkem 146 sovětských útoků. Cena byla vysoká. Za těch několik týdnů ztratil 3. pluk na padlých a raněných přes 3 000 mužů.

2. parašutistický pluk dorazil koncem listopadu do tehdejšího Stalina (dnes Doněck) a ihned nastoupil do frontové linie, kde se zúčastnil těžkých bojů na řece Mius. Jedna z nejlepších jednotek, IV. prapor úderního pluku, byl v těchto bojích rozprášen. 18. března 1942 byl pluk vyňat z frontové linie a nastoupil cestu do Německa. Cestou se však změnila rozkazy a pluk byl nasazen do bojů ve Volchovských bažinách. Teprve koncem června byl vystřídán a odsunut na základny v Německu.

„Kampfgruppe Meindl“, zbytek úderního parapluku 7. divize, se dostala do akce u Juchnova během únorové sovětské ofenzivy v roce 1942. Do mezery mezi 4. německou a 4. pancéřovou armádou pronikly mechanizované jednotky nepřítele a Meindlova skupina dostala za úkol zlikvidovat sovětský klín. Během této operace došlo k obklíčení německé polní nemocnice a jediná cesta k záchraně raněných vedla vzduchem. Evakuaci nabídl generálpiu-kovník voň Richthofen a jeho Vlí. letecký sbor. Po dva dny přistávaly Ju 52 uprostřed nepřátelské palby ve středu juchnovského kotle a během dvou dnů se podařilo e vakuovat přes 1000 těžce raněných. Zbytek byl evakuován pozemními jednotkami, když se messerschmidtům z Moldersovy eskadry podařilo uvolnit ústupovou cestu... /

Operace na sovětské frontě připravily Studenta o nejlepší kádry výsadkářů. Pro některé jednotky 7. divize, které teď velel generál-major Heidrich, nasazení v Rusku pokračovalo. U Smolenska a Vjazmy se bojovalo až do ledna 1943 a parašutisté dokázali, že i v nejtěžších klimatických podmínkách a mrazech ruské zimy zůstali tou elitou, která dobyla Krétu a získala zasloužené místo v dějinách vojenství. Jejich bojeschopnost nebyla ztracena. Vzpamatovali se z utrpěných ztrát a když se na jaře 1942 vrátily z Ruska zdecimované jednotky 7. divize, generál Student začal pracovat na reorganizaci a dalším růstu výsadkových jednotek.

141

VÝSADKÁŘI VUSA

Jedním z průkopníků bojového použití parašutistů byl v roce 1918, těsně před koncem I. světové války, americký generál Billy Mitchell. Navrhoval vysadit celou pěší divizi, vyzbrojenou padáky, za německými liniemi. Válka se vsak v té době už chýlila ke konci a k uplatnění jeho vskutku grandiózního návrhu, který přesahoval rámec myšlení tehdejšího

velení, nedošlo.

Až koncem 20. let, zároveň s řadou dalších zemí, americká armáda začala provádět pokusy s vysazováním parašutistů najedno z leteckých základů v Texasu. Po několika měsících nepřesvědčivých pokusů byl výcvik přerušen.

US. armáda se sice o parašutismus zajímala, ale její jednotlivé složky se nemohly dohodnout, kam by měli být výsadkáři zařazeni. Ženisté například tvrdili, že to jsou vlastně jen záškodníci, a proto že by měli projít ženijním výcvikem a že by měli být zařazeni do ženijních jednotek.

Armádní letectvo mělo docela jiný názor. Tam už prosakovalo do vyšších důstojnických kruhů moderní chápání a studovala se teorie ákolmého obchvatu". Vývoj byl sice ještě v plenkách, ale stejně jako v Německu, kde parašutisté spadali pod velení Luft-waffe, v USA měli být zařazeni pod armádní letectvo, protože v té době letectvo jako samostatná zbraň v USA neexistovalo. Tyto spory a dohady nebyly ničím novým. Podobné zkušenosti měli i Němci a Japonci. V Americe však nakonec vyhrály armádní pozemní síly a výsadkové jednotky se staly jejich součástí. Zakládání výsadkových jednotek v USA ve větším počtu a na širší bázi však muselo počkat až do roku 1941, kdy se svět seznámil s úspěchem Němců na Krétě. Výsadkáři konečně dosáhli uznání, na které tak dlouho čekali.

142

Formování prvních jednotek

Koncem června 1940 ministerstvo války nařídilo jistému majorovi Williamu Lee vytvořit zkušební výsadkovou četou a nacvičit s ní přesun ze základny na bojiště. Major Lee byl jedním z těch lidí, u kterých od slov k činům není daleko.

Tedy správný člověk pro takový úkol. Lee vybral 48 dobrovolníků z 29. pěšího pluku, který byl posádkou ve Fořt Benningu (Georgia), a vzal je do New Yorku, kde se v roce 1939 konala světová výstava. O rok později byly části této výstavy stále ještě v provozu a jednou z atrakcí byla padáková věž, kde se diváci mohli spouštět na otevřeném padáku ovládaném drátěnými vodítky. Tato atrakce měla u veřejnosti velký úspěch. Major Lee použil tuto i jiné věže, které byly používány pro výcvik leteckých posádek v seskoku padákem, a začal s výcvikem svých mužů přímo na místě.

Po návratu do Fořt Benningu si postavili kopii jedné takové cvičné věže a začali zkoušet naplno. Tyto cvičné skoky se staly stejně jako v Německu důležitou a podstatnou částí výcviku.

Z každé věže vyčnívala čtyři ramena, na kterých byly připevněny obruče s kopulemi padáků. Frekventant v plné výstroji byl vytažen na vrcholek věže, kde ho instruktor připravil fyzicky i psychicky na seskok. Pak budoucí výsadkář skočil, padák se uvolnil z obruče a snesl se k zemi. Byl to celkem nenáročný a jednoduchý způsob výcviku, při kterém byl frekventant stálým opakováním připravován na skutečný seskok z letadla.

Zkušební četa brzy zvládla techniku seskoků z věže a 16. srpna 1940 došlo k prvním seskokům z letadla Douglas B-18.

Už 29. srpna provedli muži úspěšný hromadný seskok před zraky velkého množství diváků. Parašutismus se stával víc a víc populární a řady příznivců rostly. To vedlo k úspěšnému náboru dobrovolníků a koncem roku 1940 byl vytvořen I. výsadkový prapor 501. pluku pěchoty.

Výcvik pokračoval i v zimě, ale trpěl nedostatkem jak letadel, tak padáků. Úspěch německé výsadkové operace na Krétě v květnu 1941 přinesl rapidní zlepšení situace. Zlepšila se péče armády, objevili se i britští poradci, kteří s sebou přinesli zkušenosti z Kréty, zlepšila se úroveň výcviku, ale co se nezlepšilo, byl nedostatek letadel. Armádní letectvo mělo totiž všehovšudy jen 66 dopravních letadel typu Douglas C-47, což bylo v té době jediné vhodné dopravní letadlo, které měli Spojenci k dispozici.

143

Ani padáků nebyl dostatek. Ministerstvo války totiž trvalo na tom, aby každý výsadkář měl během cvičných seskoků i náhradní padák. Dobrovolníků bylo čím dál tím víc a jejich počty dlouho převyšovaly počty vyrobených padáků.

Výstroj

Stejně tak jako v Německu a Británii i v Americe se do výsadkových jednotek hlásili dobrovolníci, jejichž fyzické a psychické vlastnosti byly daleko nad průměrem řadového mužstva. Byly pro ně dokonce navrženy speciální uniformy, ale výhoda jednotného oblečení pro celou armádu vyčíslená finančně byla tak velká, že ministerstvo války tento návrh zamítlo.

Američtí výsadkáři nosili v letech 1940-41 jasně zelené kombinézy a kožené helmy - podobně jako Rusové. Kombinéza byla vlastně jen upraveným leteckým oblekem s olivově zelenými manžetami na zápěstích a kotníčích, které se zapínaly na knoflíčky. Teprve v roce 1941 dostaly kombinézy jiný střih a změnil se i materiál, ze kterého byly vyrobeny. Netrvalo dlouho a přišlo se na to, že pro seskok padákem budou výsadkáři potřebovat jiné, speciální oblečení.

Aby se předešlo zraněním kotníků, výsadkáři nosili speciální vysoké boty. Byly velmi pohodlné a v porovnání s ostatní vojenskou obuví i velice elegantní. Nosit tyhle boty byla víceméně prestižní záležitost, byla to známka kvality a příslušnosti k vybraným jednotkám. Výsadkáři si toho byli vědomi, chránili své boty jako oko v hlavě a většinu z nich se podařilo uchovat svůj pár až do konce války. Tyto boty se ovšem staly velmi populární mezi řadovými příslušníky armády a ti, kdo je nosili, byli často jen zkušenými zloději, a ne vycvičenými parašutisty. V roce 1943 se vysoké boty podobného typu staly běžnou součástí výstroje všech pozemních jednotek a boty výsadkářů tím ztratily na ceně. Oblečení a výstroj se měnily a lepšily spolu s vývojem a zkvalitněním výcviku. Projevilo se to hlavně na přilbách. V začátcích amerického parašutismu to byla jen jednoduchá kukla z měkkého materiálu. K podšívce byly přišity dva řemínky, které se spínaly pod bradou. Na jednom z nich byl připevněn kožený košíček na

144

ochranu brady. Teprve později se začaly přilby vyrábět z tvrzeného laminátu a byly vystlány houbovitou hmotou na tlumení nárazu. Košíček zmizel a byl nahrazen jednoduchým řemenem s otvorem pro bradu. Stejnou přilbu používaly i posádky kluzáků.

Po seskoku si parašutisté většinou rozepnuli řemínky, aby je podbradník netlačil při pohybu, a nechali je volně houpat podél obličeje, což se rychle stalo jejich poznávacím znamením...

Výsádkářská bunda byla větší a delší než ta, kterou nosila pozemní armáda. Měla čtyři velmi účelné kapsy, které se daly roztáhnout jako harmonika. To bylo velice důležité, poněvadž, jak známo, voják v boji nikdy nemá dost místa po kapsách. Bunda měla skrytý zip, který se dal zapnout až ke krku. Byla ušita z poměrně silné nepromokavé celtoviny stejně tak jako kalhoty, které byly volnějšího střihu s dvěma hlubokými kapsami po stranách. Většina mužů nosila dlouhý bojový nůž, připevněný páskou k pravému lýtku. Zbytek výstroje byl připevněn k levému lýtku, aby nepřekážel u pasu. (Především to byla polní lopatka.) Dalo by se říci, že takový správně ustrojený a vybavený americký výsádkář, připravený k boji, vypadal jako vojenský vánoční strom. Těžko by se totiž našla nějaká část těla, která by nebyla pokryta kusem výzbroje nebo výstroje. Dokonce i přilba byla vylepšena vepředu i po stranách maskovacími páskami...
Výcvik

Kdo prodělal parašutistický výcvik ve Fořt Benningu a složil závěrečné zkoušky, ten obdržel odznak výsádkáře - rozepjatá křídla. Stejně tak jako v Německu parašutisté byli elitou armády a byli na své odznaky patřičně hrdí. Odznak však mohl být získán i bojovým seskokem, který byl proveden bez jakéhokoli předchozího výcviku. To se sice stávalo jen zřídka, ale je třeba se o tom zmínit.

Za bojové seskoky získávali výsádkáři bronzovou hvězdičku, kterou si připínali na parašutistický odznak. 82. výsádková divize seskočila během II. světové války čtyřikrát, ale při průzkumu na začátku roku 1946 bylo zjištěno, že jen 12 mužů v celé divizi má všechny čtyři hvězdy. Taková byla realita ztrát a doplňování počtů...

145

Výcvik 501. praporu pokračoval pomalu. Nedostatek letadel omezoval počet cvičných skoků, a tak se frekventanti zdokonalovali v taktice pěších jednotek. V létě 1941 se uskutečnila jen dvě výsádková cvičení menšího rozsahu a v červnu téhož roku, kdy US. armáda měla už skoro 1,5 milionu vojáků ve zbraní, existoval stále jen jediný výsádkový prapor.

Pak se však najednou věci daly do pohybu.

V červenci 1941 byl v Panamě zformován 550. prapor letecké pěchoty, jehož jádro tvořila jedna rota 501. pluku. 10. září se 88. pěší prapor stal praporem letecké pěchoty, přestože stále ještě chyběla dopravní letadla k jeho přesunu. Ve stejnou dobu byl předložen návrh, aby těžké zbraně a vozidla byly dopravovány kluzáky, a dokonce byly prováděny zkoušky s vysazováním rozložených 75mm houfnic na padácích. Je třeba si všimnout, že sovětská armáda prováděla tyto pokusy už v roce 1937.

V červenci 1941 byl zformován 502. prapor parašutistů a brzy následoval prapor 503 a 504. Všechny měly stejné počty jako původní 501. prapor, tj. 34 důstojníků a 412 mužů. Výsádková škola ve Fořt Benningu se rozrůstala, aby se mohla lépe přizpůsobit zvyšujícímu se počtu uchazečů, ale teprve začátkem roku 1942 ukončily všechny čtyři prapory výsádkářský výcvik a byly prohlášeny za bojeschopné.

Výcvik byl tvrdý, obtížný a někdy až brutální. Hlavním cílem bylo odstranit slabé a nevyhovující uchazeče a upevnit zdatnost těch, kteří v kurzu zůstali.

Výcvik trval 4 týdny a byl rozdělen do týdenních fází. Fáze aA" byla prověrkou fyzické zdatnosti, ve fázi aB" se uchazeči učili padat, houpat, skákat ze dveří, které byly jen kulisou, a také balit padák. Američtí výsádkáři stejně jako němečtí si museli padák skládat sami. Fáze aC" obsahovala výcvik na padákové věži a osvojování si návyku, což prověřovalo budoucí parašutisty více nervově než fyzicky. Tato fáze končila dvěma cvičnými seskoky. Poslední fáze aD" zahrnovala pět seskoků z letadla a jeden z nich musel být proveden v noci. Po ukončení měsíčního výcviku se v blízkém městě konala přehlídka jednotek a společenský večírek. Později, kdekoli byly divize umístěny na delší dobu, zakládaly tam vlastní výsádkové školy, v nichž se cvičili nováčci, kteří byli k té divizi přiřazeni, aniž by prodělali základní para-výcvik. Bylo to rychlejší než je posílat na výcvik zpět do Spojených států, a bylo to stejně účelné.

146

82. a 101. výsádková divize

V únoru 1942 bylo potřeba rozšířit výsádkové jednotky a každý ze čtyř existujících praporů byl rozšířen na pluk o třech praporech. Každý pluk nesl číslo původního praporu. Tato změna měla udržet výsádkové jednotky na stejné organizační úrovni s pěchotou. Výsádkový pluk neměl taktické velitelství a spadal pod velení Prozatímní výsádkové skupiny, které velel major Lee, čerstvě povýšený na plukovníka. Hned následujícího měsíce byla tato skupina přejmenována a stala se Velitelstvím výsádkových vojsk a Lee byl znovu povýšen. A aby bylo vyhověno zásadám armádní organizační struktury, byly v srpnu 1942 zformovány dvě výsádkové divize. Jejich základem byla 82. pěší divize, která byla založena už během I. světové války. Tato divize byla pak rozdělena na dvě poloviny, na 82. a 101. výsádkovou divizi. Každá z nich byla tvořena dvěma z původních čtyř pluků. Obě tyto divize se staly nejproslulejšími a nejaktivnějšími americkými divizemi ve II. světové válce.

Obě divize, jak 82., tak 101., měly dva pluky výsádkářů a jeden pluk kluzáků. Divizní dělostřelectvo mělo 36 děl (houfnice 75 mm) a 647 vozidel včetně přívěsných vozů. Celková síla byla 8 500 mužů proti 15 000 mužů a 2 000 vozidel pěší divize. Tyto počty se změnily na začátku roku 1944. Při invazi do Normandie už měly obě divize tři výsádkové a jeden pluk kluzákové pěchoty a dělostřelectvo bylo posíleno nepravidelnými jednotkami, které byly vybaveny 105mm houfnicemi.

V prosinci 1944 došlo k další reorganizaci. Výsádkové pluky byly zesíleny a divize dosáhly válečného stavu 13 500 mužů. Tím se přiblížila počtu pěší divize a lépe tak zapadla do schématu sboru nebo armády.

Další růst

Brzy vznikly i další divize: 17. výsadková divize na konci roku 1942, 11. divize v únoru 1943 a 13. divize v roce 1944. 11. divize byla v květnu 1944 přemístěna do Tichomoří, kde se účastnila několika výsadkových operací na Filipínách. Zůstala tam až do konce války. 17. divize odjela do Evropy, kde se v prosinci

147

dostatečně silni, aby provedli invazi přes kanál La Manche do Evropy. Na oplátku za americký souhlas Britové slíbili, že podniknou všechny možné kroky, aby se invaze do Evropy uskutečnila v roce 1943, nejpozději v roce 1944. Útok na severní Afriku měl vyhnat Němce a Italy z tohoto kontinentu, dokončit nadvládu nad Středozemním mořem, vytvořit a zajistit materiální základny pro další ofenzivní akce, vyzkoušet bojeschopnost amerických jednotek, získat zkušenosti z obojži-velných operací, ověřit pružnost spolupráce nového anglo-amerického velení, navnadit Turecko k eventuálnímu vstupu do války na straně Spojenců a získat ztracené sympatie Francouzů a přivést jejich vichystické jednotky zpátky do spojeneckého tábora.

Začátkem listopadu 1942 Montgomery porazil Rommela u El Alameinu v Egyptě a postupně zatlačil Afrika korps spolu se zbytky italských divizí až na hranice Tunisu.

Plán Spojenců, který dostal krycí jméno "Operace POCHODĚN" (Operation Torch), počítal s vyložením 1. armády na západním pobřeží francouzské severní Afriky a se zajištěním přístavů v Casablance, Oránu a Alžíru. Po zajištění týlu měla 1. angloamerická armáda rychle postupovat podél pobřeží na východ a obsadit přístavy Tunis a Bizertu, které byly hlavními zásobovacími centry německé armády. Tím by byla také Rommelovi odříznuta cesta k ústupu.

Spojeneckému velení bylo známo, že pobřeží severní Afriky je jen lehce bráněno francouzskými vichystickými jednotkami, které stály na straně Osy. Intenzita jejich případného odporu byla velkou neznámou. Zaútočit přímo na oblast Bizerta-Tunis se zdálo spojeneckým plánovačům příliš riskantní, přestože věděli, že v Tunisu nejsou žádné německé jednotky. Obsazením Tunisu by Spojenci ovládli nejen všechny zásobovací cesty pro Rommelovu africkou armádu, ale mohli dobýt severní Afriku už v roce 1942.

Hitlerovo rozhodnutí poslat německé jednotky do Tunisu a bránit Afriku nakonec nahrálo Spojencům do ruky. Osa ztratila v Tunisu 250 tisíc vojáků a několik kvalitních tankových divizí...

Vylovení předcházela řada tajných dohod mezi spojeneckými veliteli a diplomaty se zástupci Vichy, a když konečně 8. listopadu 1942 došlo k invazi v severní Africe, odpor francouzských jednotek byl, až na malé výjimky, celkem zanedbatelný.

Podle původního plánu se měl invaze zúčastnit jen druhý prapor 503. výsadkového pluku. Generálmajor Browning, velitel brit-

150

ských výsadkářů a oficiální britský poradce vrchního velení pro výsadkové operace, však doporučil, aby v tak rozsáhlé operaci bylo použito více praporů a navrhl uvolnit ze zálohy 1. britskou výsadkovou brigádu. Ta se skládala ze tří neúplných a nepříliš dobře připravených praporů, ale jak už to na vojně chodí, nikdo si s tím nelámал hlavu.

1., 2. a 3. prapor byly tedy doplněny vybranými parašutisty z řad 1. britské výsadkové divize a všichni museli projít narychlo zorganizovaným výcvikem. Situaci komplikovalo i to, že britské ministerstvo letectví nemohlo nabídnout ani letadla, ani posádky pro dopravu výsadkářů k cíli. Nakonec tento úkol muselo převzít US armádní letectvo, které přidělilo výsadkářům 60. skupinu (čtyři perutě) 51. dopravní divize dakot. Do invaze zbývalo málo času a bylo třeba začít s nácvikem jednotlivých fází seskoků a vzájemné souhry mezi parašutisty a posádkami letadel.

Výsadkáři a letecké posádky na sebe nebyli zvyklí a jejich spolupráce vážla. Britští parašutisté přiletěli do severní Afriky, aniž by předtím měli příležitost skákat z amerických dakot. Ukázalo se, že největším problémem bude přizpůsobení delce uvolňovacího lanka, které se připínalo na statickou linku v letadle. Britské cvičné bombardéry Whitley používaly podstatně kratší lanka než Američané v dakotách, což mělo za následek, že se padák otvíral podstatně dřív. Při prvním tréninkovém seskoku zahynuli hned tři parašutisté, protože se jejich vrchličky roztřhly o zadní část letounu. Úpravy a opravy se protáhly téměř až do dne invaze.

Je třeba připomenout, že Spojené státy neměly v té době s výsadkovými operacemi ještě žádné zkušenosti. Ve Washingtonu stejně jako v Eondýně uvažovali a jednali pod vlivem úspěchů německých výsadkářů posledních dvou let. Teprve v červenci 1940 americká armáda zahájila skromné pokusy s parašutistickým výcvikem pěší čty. Jenže armádní letectvo (v té době ještě letectvo neexistovalo jako samostatná složka) mělo chronický nedostatek letadel a odmítalo uvolnit sebemenší počet pro potřeby výsadkářů. Výcvik postupoval pomalu a teprve v březnu 1942, téměř rok po dobytí Kréty, bylo vytvořeno velitelství amerických výsadkových vojsk.

V létě téhož roku byly konečně poslány do Anglie dva prapory US výsadkářů a společně s Brity tam dokončovali přípravy pro operaci POCHODĚN.

Invaze severní Afriky byla naplánována na 8. listopadu 1942.

151

V první fázi měla být obsazena Casablanca, Orán a Alžír. V noci na 8. 11. vystartovaly dakoty výsadkářů z letišť v jižní Anglii. Letadel nebylo dost, a tak se akce účastnily jen dva prapory - US 2. prapor 503. pluku pod velením podplukovníka Edsona Raffa a 3. prapor britské 1. brigády pod velením podplukovníka Pine--Coffina. Raff měl letět přímo do Oránu, kde se měl zmocnit letiště La Senia. Bylo pod kontrolou francouzských jednotek, podléhajících fašistické a proněmecké vládě ve Vichy.

Politická situace ve francouzském Maroku a Alžírsku byla víc než komplikovaná. Část francouzských jednotek

zůstávala věrná Vichy, část sympatizovala s de Gaullem a jeho armádou ásvobodných Francouzů". De Gaulle sice vyzval ávšechny správné Francouze, aby podpořili spojeneckou invazi", ale situaci ztěžovaly neurovnané vztahy Francouzů k Angličanům, áasto hraničící až s nenávistí a anglofobií. Důvodem byl incident, při kterém 3. července 1940 Angličané rozstřelili v alžírských přístavech francouzské válečné lodi, aby nepadly do rukou Němcům. První výsadeková operace plukovníka Raffa byla naplánovaná tak, že naháněla hrůzu. Pokud by po něm Francouzi nestřelili, měl přistát na letišti a obsadit ho bez boje. Kdyby se však rozhodli bojovat, dostal za úkol najít vhodné místo pro přistání a vysazení jednotky, nejlépe na blízkém vyschlém jezeře, pak zaútočit a dobýt letiště silou. Záleželo jen na něm, jak se rozhodne.

Když se za svítání 8. listopadu výsadkáři přiblížili k africkému pobřeží, vedoucí pilot oznámil, že skupina zabloudila, devět letadel chybí a ostatním dochází benzín. Naštěstí neztratil duchapřítomnost, a jakmile se objevila země, bez problému přistál vedle jakési chaty uprostřed pouště. Nedůvěřivý Arab sice mluvil stejně špatnou franštinou jako Američané, ale nakonec se přece jen domluvili a Američané zjistili, že sice přistáli v Alžírsku, ale do Oránu je to dalších 150 km.

Letadla bez problému odstartovala a pokračovala v cestě. Nad cílem, kterým bylo letiště La Senia, se dostala do prudké protiletadlové palby. Podle plánu skupina přistála na dně blízkého vyschlého jezera a podplukovník Raff vyslal do okolí několik průzkumných družstev.

Brzy se objevila americká motorizovaná kolona, od jejíhož velitele se dozvěděl, že letiště La Senia může být dobyto a obsazeno bez větších problémů, ale že by výsadkáři mohli posílit americké

152
jednotky na letišti Tafaraoni, které se brání francouzským protiútokům. Raff okamžitě vyslal do Tafaraoni tři dakoty, kterým zbyly pohonné hmoty, a sám se zbytkem praporu odpochoďoval do bitvy po vlastní ose. Zřejmě si vybral tu lepší alternativu, protože všechny tři dakoty byla krátce po startu sestřeleny francouzskými stíhačkami. I když byl úkol splněn, 2. prapor nezahájil POCHODEN se štěstím...

III. britský prapor byl umístěn v Gibraltar a odtud bez problémů přeletěl do Maison Blanche poblíž Alžíru. Jeho úkolem bylo seskočit ráno 8. listopadu na letiště v Bone a obsadit ho. Podobně jako americký prapor u La Senia, podplukovník Pine-Cof-fin nedostal přesné instrukce a měl se zařídít podle toho, jak se bude vyvíjet situace. Prapor sice ztratil jednu z dakot, která se zřítíla do moře, ale jinak byl úkol splněn beze ztrát. Letiště nebylo bráněno. Tento letecký přesun britského praporu americkými letadly byl vlastně první společnou spojeneckou leteckou akcí, po které pak následovalo mnoho dalších.

Zbytek I. britské brigády dorazil do Afriky po moři 13. listopadu a I. anglo-americká armáda vyslala výsadkáře okamžitě do boje. Velitelství I. armády nemělo žádné zkušenosti s řízením výsadekových operací, a tak se stalo, že akce britských parašutistů byly špatně plánovány, špatně řízeny a spolupráce s letectvem prakticky neexistovala.

Spojenecké plánování vycházelo z toho, že v předešlých dvou letech Němci dokázali, že výsadkáři mohou plnit i velmi náročné úkoly s úspěchem, I. armáda se tedy snažila kopířovat německou techniku dobývání letišť, ale bez vysazení letecké pěchoty, která by posílila parašutisty a zpevnila jejich poměrně slabou obranu.

Stejně tak se zapomnělo na leteckou podporu stíhacích a bitevních letadel, bez které se lehce ozbrojení výsadkáři mohou jen těžko bránit lépe vyzbrojenému nepříteli. Někdo zapomněl, že jak v Norsku, tak v Holandsku a Belgii, u Korintského průplavu a na Krétě, při všech těchto operacích byl úspěch německých Fall-schirmjägerů podmíněn maximální leteckou podporou a intenzivním bombardováním nepřátelských postavení.

14. listopadu měl II. prapor 503. pluku obsadit letiště v Tebessa a Youk les Bains, jižně od Bone, zatímco I. britský výsadekový prapor dostal za úkol vybrat dopadovou oblast někde v blízkosti Beja a pak postupovat dál na východ a navázat kontakt s nepříte-

153

lem. Toto poslání I. britského praporu bylo skutečně neortodoxní a výjimečné. Přesný cíl nebyl určen a od příslušníků praporu se očekávalo, že zvládnou to, co většinou bývá pro výsadkáře holou nemožností: porazit silnějšího nepřítele, bojovat v neznámé krajině v naprosté izolaci, bez jakékoliv podpory a bez naděje na doplnění zásob.

BRITSKÁ PARABRIGÁDA V SEVERNÍ AFRICE

Pro špatné počasí se tato akce uskutečnila až 16. listopadu a dosáhla nečekaného úspěchu. Parašutisté přistáli bez problému a spojení s pozemními jednotkami proběhlo bez zpoždění, podle plánu.

I. prapor byl připraven provést několik dalších podobných akcí. při nichž měl být seskok proveden až 75 km před pozemními jednotkami. Nakonec byly všechny zrušeny, protože se ukázalo, že Němci byli v té době v Tunisu už dostatečně silní a příležitosti pro provedení rychlých operací typu ádobyti a obsazení" už byly ztraceny - jak se také brzy potvrdilo.

První německé posily přijely do Tunisu v den spojenecké invaze. Když se o ní Hitler dověděl a když se rozhodl držet Afriku, nařídil Kesseiringovi, aby poslal do Tunisu všechno, co má po ruce. Nebylo toho mnoho. Dva prapory (I. a III.) 5. parapluku a jedna strážní rota... (II. prapor kapitána Hubnera byl v létě 1942 převelen do Afriky k parabrigádě áRamcke").

Hitlerovo rozhodnutí bylo o to pozoruhodnější, že až dosud po-

154

važoval Afriku za vedlejší bojiště a odmítal poslat Rommelovi další tankové jednotky...

Nově utvořený 5. německý parapluk pod velením podplukovníka Kocha vznikl z I. praporu útočného parašutistického

pluku, který utrpěl tak těžké ztráty na Krétě. Dorazil do Tunisu 14. a 15. listopadu po vyčerpávající cestě ze základny ve Francii do Neapole a odtud byl gigantickými Mé 323 dopraven letecky do Tunisu. Jeho příchod na bojiště bylo okamžitě znát. Výsadbářům se podařilo zpomalit spojenecký postup a 5. parapluk vedl 11. prosince první silný německý protiútok. Posilou německým parašu-tistům byli příslušníci italské výsadkové divize „Supergo“, postupně dopravovaní do Tunisu z Itálie.

První parašutistickou jednotkou, která dorazila do Tunisu, byla rota kapitána Sauera, která čekala v Athénách na přesun do Afriky k Ramckeho brigádě.

Taktika německých výsadbářů byla stejná jako taktika I. britského parapraporu: Vysazení či přistání na určitém letišti a jeho zabezpečení do příjezdu pozemních jednotek, což většinou byla rychle se pohybující kolona obrněných vozidel. Výsadbáři se pak přesunuli na další letiště, kde se opakoval stejný postup.

Tímto způsobem byla zajištěna letiště v El Aouina a La Marsa a na řadě bylo důležité letiště v Bone. Tady došlo k zajímavé shodě okolností. Když se vedoucí letoun skupiny kapitána Sauera přiblížil k letišti, pilot spatřil přistávající dakoty III. britského praporu a Sauer spěšně nechal otočit junkersy zpět.

I. armáda pomalu postupovala na východ, do Tunisu, a II. britský prapor podplukovníka Prosta obsadil 29. listopadu letiště v Depienne, odkud měl napadnout letiště Ouda, které bylo vzdáleno asi 30 km a od Tunisu jen 27 km. Cílem bylo zničit letadla Osy. Po nepřesném vysazení prapor dorazil nočním pochodem k letišti, které bylo nejen prázdné, ale i nepoužitelné. Frostův prapor se pak jen těžko dostával z tak exponované pozice a během ústupu byl neustále napadán německými parašutisty 5. pluku a jejich tankovým předvojem. Probit se k vlastním jednotkám znamenalo dát se na sedmdesátikilometrový pochod nepřátelským územím s německou přesilou v patách. Cena, kterou prapor zaplatil za toto nedomyšlené dobrodružství, byla neúměrně vysoká. Přežilo jen 50 procent mužů. a nebýt Frostova ambiciózního velení, ztráty mohly být ještě vyšší.

K této akci, která se původně měla stát klasickým příkladem

155

přepadu a ústupu, nemělo nikdy dojít. Byl to názorný příklad špatného plánování a nedostatečné přípravy, protože v severní Africe byl dostatek letadel i příležitosti k leteckému průzkumu a snadno se dalo zjistit, zda letiště je, nebo není obsazeno a používáno. Spojenecké letectvo mělo dostatečnou leteckou převahu a snadno se mohlo vypořádat s letadly zaparkovanými na letištních plochách. Dodnes není jasné, proč na tuto akci byl poslán jeden z nejlepších praporů, když několik bitevních letadel mohlo tento úkol splnit stejně dobře a dokonce v kratším čase.

Poslední leteckou operaci uskutečnili 11. prosince Němci. Vysadili jednotku v Gabes, aby zajistila a zabezpečila spojení s jednotkami, které zatím úspěšně bránily v postupu 8. britské armády.

Po zbytek tažení v Tunisu pak obě strany nasazovaly výsadbáře do boje jako pěchotu. Z těchto bojů sice vyšly tyto elitní jednotky se ctí, ale také s těžkými ztrátami.

Němečtí výsadbáři nezůstali v Africe nic dlužni své dobré pověsti. i když ke konci byla jejich letecká pěchota takřka zničena v pozemních bojích. Spojenci si vysloužili obdiv za optimismus, se kterým I. armáda uskutečnila výsadkové operace v neznámém terénu, bez dostatečného průzkumu, plánování a bez letecké podpory. Že tyto akce neskončily katastrofou, je víc než pozoruhodné. Že ztráty na životech nebyly příliš těžké, to bylo způsobeno nejen řadou náhod, ale také neobyčejnou zručností a bojovými schopnostmi vojáků. Na to se plánovači zřejmě spoléhali, ale nakonec vyšlo najevo, že takovým způsobem se válka vést nedá.

V roce 1943 se situace přece jen změnila k lepšímu. I když se opět objevily některé staré chyby (nezkušenost pilotů dopravních letadel i kluzáků, rozptýl shozu, práce značkám atd.), přece jen bylo vidět, že i když se plánovačům nepodařilo odstranit všechny nedostatky, alespoň se o to snažili.

Další stanice - Sicílie. Tam se už uskutečnily výsadkové akce ve větším měřítku, a jak Britové, tak Američané vysadili ráno v den invaze parašutisty a kluzákovou pěchotu na podporu vyloďujících se jednotek. To, že tyto akce nebyly stoprocentně úspěšné, je už zase jiná historie...

156

JAPONSKÉ VÝSAVKOVÉ OPERACE V TICHOMOŘÍ 1941-45

Válka v Pacifiku probíhala docela jinak než v Evropě. Díky rozlehlým vodním plochám se jednotky přesouvaly z jednoho bojiště na druhé po lodích a námořní operace převládaly nad pozemními.

Nekonečné vzdálenosti a rozsáhlost vodních ploch se staly rozhodujícími aspekty dopravy a zásobování. Předválečná letadla neměla tolik ložního prostoru a takový dolet, aby mohla přepravit důležité náklady přes rozsáhlé vodní hladiny Pacifiku a nekonečné džungle, které z větší části pokrývaly země a ostrovy Dálného východu.

Celá řada vojenských odborníků a velitelů si už brzo po vypuknutí války v Pacifiku uvědomila, že právě kvůli těmto velkým vzdálenostem, by i malé vojenské jednotky mohly dosáhnout pozoruhodných výsledků, pokud by se dostaly do stanoveného místa ve stanovenou dobu.

Lodě se pohybovaly příliš pomalu a konvoje bylo možno objevit leteckým průzkumem. Pozemní jednotky postupovaly džunglí většinou pěšky - nebo na kolech, jako Japonci - prakticky až do roku 1946. A těch několik silnic, po kterých se mohla pohybovat vozidla, se dal snadno zablokovat a kontrolovat letectvem. Jedním z nových způsobů, jak přepravovat jednotky, bylo použití leteckých výsadek. Tady nehrál terén žádnou roli - nakonec i v džungli se dala připravit provizorní seskoková zóna. Byl v tom ale háček:

bez letadel s dostatečně velkou kapacitou na přepravu jednotek se výsadky nedaly uskutečnit. Tento problém měli například Britové, když v roce 1941 začínali budovat své výsadkové jednotky. A stejně tak na tom byli i Japonci.

157

Kdyby Japonsko bývalo mělo v roce 1941 výsadkové jednotky a dopravní letadla v takovém počtu jako Němci, průběh války v Pacifiku se mohl již od začátku vyvíjet docela jinak. Jistě by se to bylo projevilo i ve zpomalení spojenecké ofenzivy, která začala v roce 1942.

Ano, v historii neexistuje žádné KDYBY, ale přece jen stojí za to, zamyslet se nad tím, jak snadno a rychle mohli Japonci obsazovat jeden ostrov za druhým za použití výsadkářů. V praxi by to vypadalo asi takhle: prapor parašutistů zajistí předmostí někde na břehu ostrova, na něm se pak vylodí první sled invazních jednotek a zároveň s rozšiřováním předmostí se vylodí další posily, které pak prudkým a překvapujícím útokem prolomí obranu nepřitele. Jinou alternativou mohlo být vysazení parašutistů nad ostrovním letištěm, zničení nepřátelských letadel ještě na zemi a spolu s in-vazními jednotkami námořní pěchoty obsadit ostrov, zbavený letecké ochrany. Možností je nekonečně mnoho. Je možno spekulovat, jak asi mohl dopadnout útok na Pearl Harbor, kdyby i tam byly použity výsadkové jednotky?

Na začátku války měli na Dálném východě výsadkové jednotky jen Japonci. (O jejich vývoji a přípravě se čtenář dočte v jiné kapitole.) Jako celá řada jiných národů - kromě Němců - Japonci neměli dostatek vhodných dopravních letadel. V té době bylo jen málo těch, kteří plně chápali možnosti této nové zbraně a výsadkáři, kteří byli vlastně pátým kolem u vozu, museli neustále bojovat za prosazování svých materiálních požadavků. Byla to především armáda, která potřebovala dopravní letadla pro zásobování svých vlastních jednotek, a vzhledem k tomu, že armádní generálové měli rozhodující slovo nejen v japonské politice, ale i ve zbrojním průmyslu a v distribuci válečného materiálu, výsadkáři z této soutěže nakonec vyšli zkrátka. A když už jim konečně byla nějaká letadla přidělena, bylo jich málo a nebylo jich dost pro výsadkové akce velkého rozsahu, jaké třeba Němci uskutečnili v Holandsku nebo na Krétě.

Přirozeným důsledkem této armádní politiky bylo, že Japonci nemohli a také nikdy nevyužili výsadkové jednotky pro strategické účely. Při zpětném ohlédnutí je jasné, že Spojenci z této situace nevědomky těžili, protože jejich slabé a špatně vycvičené a vyzbrojené jednotky by v roce 1942 nebyly schopny ubránit se dobře připravenému a koordinovanému útoku vzdušných, pozemních a námořních sil. Kdyby Japonci byli schopni uskutečnit takovou operaci, jakou předvedli Němci na Krétě, jistě by to mělo pro Spojence otřesné následky...

Od útoku na Pearl Harbor až do doby, kdy se Japonci vzdali, došlo v Tichomoří k 16 výsadkovým operacím. Většina z nich byla provedena v menším měřítku. Pouze dvě byly většího rozsahu, ale nikdy žádná z nich nedosáhla divizní či sborové úrovně, jak tomu bylo v Evropě. V Tichomoří nebyly ani posádky ani letadla ani dostatečný počet výsadkářských jednotek, aby došlo k bitvám evropských rozměrů. V rozsáhlých prostorách džunglí a ostrovech oddělených stovkami kilometrů výsadkové operace - pokud byly dobře naplánovány a koordinovány - vždy využívaly momentu překvapení. A to i tehdy, když se jednalo o záškodnické akce menších rozměrů.

V Tichomoří byl hlavní důraz vždycky kladen na námořní operace. Jakmile bylo jasné, že námořnictvo bude rozhodujícím faktorem japonského válečného úsilí, výsadkářské jednotky se staly druhořadou zbraní. Výjimkou byly jednotky generála Wingate v Buřně, které podnikaly výpady do týla japonských jednotek a pro které letecké zásobování a podpora byly životně důležité.

OSTROVY CELEBES, JAVA, SUMATRA A TIMOR

Japonci přišli první. Použili výsadkové jednotky při útoku na ostrovy Jáva, Sumatra a Celebes. První úspěšnou operací bylo dobytí letiště Menado v severovýchodním cípu ostrova Celebes. Bylo bráněno malou jednotkou pravidelné holandské armády podporovanou praporem špatně vycvičené domobrany.

11. ledna 1942 bylo letiště silně bombardováno a ostřelováno bitevními letadly a než se obránci vzpamatovali z prvního šoku, Japonci nerušeně vysadili tři roty parašutistů, které sice neměly těžké zbraně, ale měly dostatečnou účinnou leteckou podporu. Nalétávající roje stíhaček beztréstně postřelovaly obránce kulometnou palbou a nedovolily jim založit protiútok. Domorodí vojáci bojovali jen do té doby, než bylo jasné, že Japonci mají vítězství na dosah ruky, a potom se rozutekli do džungle.

Holandská posádka se houževnatě a statečně bránila celých pět hodin. Padli skoro všichni. I japonské ztráty byly dost vysoké, ale žádné statistické údaje se nedochovaly.

158

Akce tedy byla úspěšná, letiště bylo obsazeno a použití výsadkářů vyvolalo paniku nejen na přilehlých ostrovech, ale ovlivnilo morálku spojeneckých jednotek v celé oblasti.

O tři dny později se uskutečnil další podobný útok. Tentokrát se ho zúčastnil větší počet jednotek a letadel, ale jejich spolupráce vážla. Cílem bylo letiště a naftové rafinerie v Palembangu na Sumatře. Špatná koordinace útočících jednotek byla pravděpodobně způsobena příliš velkou vzdáleností cíle od japonských základů a letišť. Ty byly buď v Singapuru, který byl od Palembangu vzdálen 450 km přes Malackou úžinu, nebo na Borneu, které bylo ještě dál. Cíl byl také mimo dolet japonských stíhaček a bitevních letadel, takže nedošlo k hloubkovým náletům, které obvykle předcházely vlastnímu výsadku a které měly za úkol demoralizovat obránce. Jedinou podporu, kterou parašutisté dostali od letectva, bylo výškové bombardování provedené téhož dne. Bylo velice nepřesné, jak to už v těch letech bylo u výškového bombardování zvykem. Ztráty obránců byly minimální. Zato se ale Japoncům podařilo uvést holandskou posádku do stavu pohotovosti, a když konečně došlo k výsadku, obránci byli plně připraveni.

Komunikace i koordinace útoku tentokrát selhaly a k výsadku došlo až v 18.30 hod.

70 letadel přiletělo ve dvou vlnách a dostalo se do dobře mířené protiletadlové palby. Letadla se rozletěla a rozptýlila po obloze, jako když střílí do vrabců a parašutisté byli vysazeni mimo dopa-dovou zónu. Teprve po přistání zjistili, že

jsou roztroušeni po okolí tak dokonale, že to trvalo několik hodin, než se seskupili a byli schopni zaútočit na letiště a blízké rafinerie. Na letiště zaútočilo 300 mužů, obránců bylo třikrát tolik. Útok selhal. Ani noční útok nebyl úspěšný a musely být povolány posily. Ty přistály až následujícího dne a teprve pak se podařilo letiště obsadit. U naftových rafinerií se Holanďané drželi dostatečně dlouho a získali čas je zničit a nádrže i zařízení lehly popelem. Trvalo celý rok, než byly znovu uvedeny do provozu.

Japonci ztratili v této bitvě 200 mužů a 16 letadel. Nejen proto, že výsadek nebyl dostatečně připraven a naplánován, že chyběla účinná letecká podpora, ale také proto, že po útoku na Menado došlo k podcenění holandských obránců. Nakonec však Japonci přece jen získali důležité letiště a porazili nepřítele, který byl třikrát silnější. Pro výsadkáře byl i tento úspěch povzbuzením do dalších akcí.

160

O týden později, 21. února, zaútočili japonští výsadkáři na ostrov Timor. Zřejmě se poučili z předešlého útoku na Palembang a výsadek byl tentokrát pečlivě naplánován a připraven. Jejich úkolem bylo přerušit komunikace a zničit jednotlivá ohniska odporu, bránící silniční křižovatky.

V první vlně seskočilo celkem pět čet parašutistů. Obsadili skladiště a vozový park vzdálený několik kilometrů od dopadové plochy. Tento klamný útok zmátl obránce natolik, že hlavní výsadek přistál překvapivě tam, kde to nepřítel vůbec nečekal. Útoky opět předcházely hloubkové nálety bitevních letadel, které znemožnily přísun posil a paralyzovaly nepřátelskou obranu. Všechny 380 výsadkářů bezpečně přistálo na dopadových plochách a splnilo svůj úkol, tj. přerušilo nepřátelské komunikace a přísun nové cesty.

Tato poslední akce byla stoprocentně úspěšná. Příštího dne se Japonci vylodili na severním pobřeží, spojili se s výsadkáři a během dvou dnů byl ostrov obsazen.

Ačkoliv obsazení Timoru dokázalo, že i lehce vyzbrojení japonští výsadkáři mohou plnit složitější taktické úkoly bez podpory těžkých zbraní, v roce 1942 se už k dalším výsadkovým operacím neodhodlali.

ČÍNA

V srpnu 1943 zahájili Japonci menší ofenzívu na čínské frontě v Hunanu. Čínské jednotky byly nuceny ustupovat a japonští výsadkáři v síle roty byli vysazeni v jejich týlu, aby odřízli jednu z ústupových cest a vyhodili do povětří důležitý most. Svého úkolu se zhostili s úspěchem a vydrželi se bránit s poměrně malými ztrátami až do příchodu hlavního voje. Byla to jediná výsadková operace Japonců na čínské frontě. V roce 1943 na víc neměli. Chyběla hlavně transportní letadla, která byla přetížena dopravováním zásob do různých sektorů tichomořského a asijského bojiště. Japonci se snažili udržet všechno to, co obsadili v letech 1941 a 1942, a neměli na to ani dost sil, ani dost materiálu. Obrana jednotlivých ostrovů a teritorií se stávala čím dál tím obtížnější, zatímco na druhé straně ofenzivní kapacita Spojenců rostla den ze dne.

161

FILIPÍNY

Poslední zoufalou výsadkovou operaci provedli Japonci v listopadu 1944 na ostrově Leyte na Filipínách. Americké jednotky pod velením generála McArthura se vylodily na Leyte v říjnu 1943, získali iniciativu a nedovolili Japoncům zorganizovat vážnější protiútok. Obranou Leyte byl pověřen velitel 35. japonské armády generálporučík Sasaku Suzuki.

Velitelem 6. americké armády byl

generálporučík Krueger.

Japonci se nejprve snažili o vysazení několika skupin sabotérů, kteří měli poškodit nebo zničit letadla na amerických základnách. Tato akce skončila neúspěchem. Žádná letadla nebyla poškozena a parašutisté-sabotéři byli do jednoho pochytáni.

V zoufalé snaze získat ztracenou iniciativu se Suzuki pokusil leteckými výsady vyřadit z provozu Američany obsazená letiště v Dulagu, Taclobanu a v oblasti Burauen letiště Buri, Bayag a Sañ Pablo. Chtěl tak ochromit leteckou aktivitu nepřítele a poté zahájit 16. a 26. divizí rozhodný protiútok. Podle japonského plánu měly být za rozbřesku vysazeny na jmenovaná letiště demoliční skupiny, které měly provést řadu diverzních akcí. Po nich měli přistát parašutisté, kteří měli obsadit letiště ve spolupráci s útočící pěchotou zmíněných divizí.

Akce byla zahájena za svítání 27. listopadu a hned od začátku se začala vyvíjet pro Japonce neúspěšně. Začalo to tím, že se ukázalo, že letiště u Burauen Američané nepoužívají, protože se jim nepodařilo opravit zdemolované přistávací dráhy. Jeden ze tří dopravních letounů byl sestřelen nad letištěm Buri a další dva ukončily svůj let v blízkosti Dulagu.

Jeden na pobřežních skalách,

druhý v moři...

O deset dnů později Japonci tuto akci opakovali a tentokrát utrpěli ještě větší ztráty. Dopadové zóny jejich výsadku ležely shodou okolností v oblasti, kterou bránila 11. americká výsadková divize. Japonci seskočili ve dvou vlnách a většina z nich, bylo jich asi 400, byla zlikvidována ještě ve vzduchu. Výsadek byl proveden bez letecké podpory, což se ukázalo být rozhodujícím faktorem.

Japonci v té době neměli ani dostatek pilotů vycvičených ve výsadkových operacích, ani dostatek letadel, která by podpořila pa-rašutisty v pozemních akcích. Porážka byla neodvratná. Japonci ztratili 300-400 mužů a 18 bombardérů a dopravních letadel.

162

Po této akci vydalo velitelství 6. americké armády varování před dalšími výsadkovými operacemi nepřítele, ale američtí velitelé to nebrali příliš vážně. Domnívali se, že akce u Dulagu měla sebevražedný charakter - vždyť v té době už byly nálety typu áka-mikadze" v plném proudu.

Jaké však bylo jejich překvapení, když se v ranních hodinách 6. prosince vyřítili z džungle u Buri vojáci 16. japonské divize a napadli spící americkou posádku. Vypukl ohromný zmatek. Útočníci házeli do stanů ruční granáty a řadu Američanů, ležících ještě na lůžkách, ubodali k smrti. Obránci byli převážně příslušníci zásobovacích a technických jednotek a trvalo dost dlouho, než zvládli situaci a zorganizovali obranu. Bylo jejich velkým štěstím, že se Japoncům nepodařilo útok zkoordinovat. Začátek operace byl odložen, ale 16. divize o tom nebyla uvědomena. Zaútočila o celých dvanáct hodin dřív bez podpory letectva a ostatních jednotek. 26. divize a brigáda výsadkářů (těch nakonec dorazilo na seřadistě jen asi 400) zaútočili překvapivě 7. prosince a způsobili Američanům těžké ztráty. Následujícího dne však dorazily dva prapory posil 6. americké armády, a přestože Japonci, vyzbrojení ukořistěnými zbraněmi, kladli houževnatý odpor, nakonec byli rozprášeni a zahnáni zpět do džungle. Tam nemohli být zásobováni, postupně jim došlo střelivo a potraviny a nakonec se buď vzdali, nebo byli pobiti.

V té době 6. americká armáda v síle 183 000 mužů už obsadila většinu ostrova a bojovala se zbytky Suzukiho elitních jednotek, které se bránily na přístupech k městu Ormoc. Američané postupovali jen pomalu a podle vyjádření veteránů počasí a terén byly na Leyte tak mizerné, že se daly přirovnat jen k bojovým podmínkám v džunglích na Guadalcanalu. Převážná zásob a munice od pobřeží na frontu u Ormoc trvala tři a půl dne a přitom jeden pěší pluk spotřeboval denně 34 tun zásob a střeliva. Ormoc padl 10. prosince a 25. prosince obsadily jednotky 77. americké pěší divize Palompon na západním pobřeží. Obsazení Leyte bylo dokončeno. Japonci se už na žádné další výsadkové akce nezmohli...

163

SICÍLIE

Invaze do Evropy začala 10. července 1943. Cíl: Sicílie. Krycí jméno operace: HUŠKY. Důležitou součástí invaze byl letecký výsadek, který předcházela samotnému vyloštění. Výsadkáři měli v prvních hodinách invaze obsadit strategicky důležité body, zlikvidovat ohniska odporu a zajistit obranu předmostí.

Pro invazi Sicílie měli Spojenci k dispozici dvě výsadkové divize, které se zúčastnily předcházejících bojů v severní Africe a po skončení operace POCHODĚN se tam připravovaly na další úkoly.

Byly to 82. americká a 1. britská výsadková divize.

82. divize se skládala z 504. a 505. pluku parašutistů a 325. pluku letecké pěchoty, dopravovaného kluzáky. Dopravu obstarávala 12. skupina dopravních letadel, vybavená Dakotami 331 C-47. Velitelem byl brigádní generál Ridgway. 1. britská divize byla přibližně stejného složení jako americká divize. Skládala se z 1. a 2. parabrigády a z 1. brigády letecké pěchoty. Neměla vlastní dopravní letadla a jen velmi málo kluzáků, které se během příprav na HUŠKY musely dopravit do Afriky po vlastní ose. Jen 19 z 29 kluzáků Horsa, které odstartovaly z Anglie, doletělo po hrůzostrašné cestě přes Němci neobsazenou část Francie a přes Španělsko do Tunisu. 150 amerických kluzáků Waco C-47 Hadrian bylo převezeno na lodích a složeno v Bizertě na zaprášenou přistávací dráhu. Letecký personál dostal jen minimální pokyny a instrukce k jejich složení. Přesto když přišel čas, všechny se vynesly bez problémů, což mluví ve prospěch jejich konstruktérů.

Sicílie má tvar velkého trojúhelníku. Jedním z vrcholů jeho přepony je poloostrov na jižním konci ostrova. Podle plánu HUŠKY se měli Spojenci vyložit na obou stranách tohoto poloostrova.

164

Američané na západě a Britové na východě. První vlna měla zaútočit na sicilské břehy za ranního šera, aby se dosáhlo co největšího překvapení.

Britskému i americkému vyloštění předcházelo vysazení parašutistů v týlu německé obrany.

Hlavním úkolem 505. amerického výsadkového pluku bylo vytvoření předsunutého postavení mezi Caltagirone a vylošťovacím prostorem 1. americké divize s úkolem zabránit nepřátelským jednotkám proniknout na předmostí.

Důležitým momentem mělo být obsazení a obrana kopců zvaných Piano Lupo. Tyto dva kopce představovaly strategicky důležitý hřeben, ze kterého bylo možno nejen přehlédnout celé předmostí, ale který také ovládal přístupy k letišti Ponte Olivo. Druhořadým úkolem bylo obsazení tohoto letiště, zničení nebo obsazení mostů a důležitých křižovatek, které by zabránilo nepříteli v přísunu posil a útoku na předmostí. V případě potřeby měl být Gavinův pluk posílen sesterským 504. plukem.

Úkolem britského výsadku bylo zajištění pobřežní silnice, která vedla na sever, do Syrakus. Podmínkou úspěšného provedení tohoto úkolu bylo obsazení mostu Ponte Grande, který ležel necelé dva kilometry jižně od Syrakus. V další fázi měli britští výsadkáři dobýt a obsadit tento přístav a zničit pobřežní baterie.

Útok na všechna tři místa měla provést v noci před vyloštěním letecká pěchota dopravená v kluzácích. Po obsazení Ponte Grande měl jeden z praporů postupovat do vnitrozemí a zajistit další důležité mosty a křižovatky. 2. výsadková brigáda zůstala v záloze a jejím úkolem bylo dobýt město Augusta a předejít demolicí přístavu. K této akci nakonec nedošlo, protože invazní jednotky postupovaly tak rychle, že obsadily Augustu i s neporušeným přístavem takřka bez boje.

Takový byl tedy plán. Nakonec dopadlo všechno jinak a výsadky splnily své úkoly jen z poloviny. Při plánování došlo k řadě chybných kalkulací, které měly za následek odchylky od stanoveného kurzu. Trasa letu z Tunisu nad cíl byla příliš dlouhá, navigačně komplikovaná a částečně vedla i nad nepřátelským územím. Posádky dopravních letadel musely provádět vlastní navigaci - to byla novinka. Některé posádky byly stále ještě nedostatečně vycvičené a většina z nich byla bez bojových zkušeností. Řada letadel se cestou ztratila nebo nabrala špatný kurz a nakonec se vrátila do Afriky.

165

Mezi Američany a Brity došlo k ostré výměně názorů, když se přidělovala dopravní letadla. Ve Středomoří byly totiž jediným dopravním prostředkem dakoty 12. dopravní jednotky a 82. divize měla pochopitelně pocit, že by měla mít přednost v jejich používání.

RAP mohla Britům poskytnout jen 35 středních bombardérů

(28 albemarle a 7 halifaxů) k tažení kluzáků. Letadla pro dopravu parašutistů chyběla. A jelikož bylo i málo kluzáků, 1. britská brigáda letecké pěchoty byla nucena použít americké kluzáky typu Waco.

V noci 9. července zuřila na jihu Sicílie bouře a silný jihovýchodní vítr. Letadla táhnoucí kluzáky s britskými výsadkáři odstartovala ve večerních hodinách 9. července. Primitivní startovací dráhy se ztrácely v oblacích prachu a brzy po startu pocítily posádky první pory vy větru. Neuvěřitelné dusno uvnitř kluzáků jim znepříjemňovalo cestu. Rychlost větru nad mořem dosahovala až 70 km za hodinu a teprve když se kluzáky blížily k sicilskému pobřeží, rychlost větru se snížila na 45 km..

I to však stačilo k tomu, aby celé pobřeží bylo zahaleno do neproniknutelné stěny prachu, která bránila navigátorům ve výhledu a tím i v orientaci podle předem určených bodů.

Podle plánu měla celá letecká flotila přeletět přes moře, otočit se, odepnout kluzáky, a ty se měly tiše přiblížit přes pobřeží k vytyčeným cílům. Tedy podobný manévř, jakého použili Němci v roce 1940 při dobytí belgické pevnosti Eben Emael. Plánovači však zřejmě zapoměli, že Němci měli nejen podporu bojových a střemhlavých letadel Luřtwaffe, ale navíc provedli akci, kterou připravovali a cvičili celé dlouhé měsíce. A kde se na ni připravovali? Kde jinde než v Sudetech, na objektech československého těžkého opevnění, jak už bylo dříve uvedeno.

Piloti britských kluzáků nebyli příliš zkušené a většinu chyběl křest ohněm. Nejen že neměli podporu RAP, ale ani letecká pěchota nebyla dostatečně vycvičena pro tak těžký útok.

Nedomyšlený plán se v ranních hodinách 10. července 1943 změnil v tragédii. Vál silný vítr a nezkušení piloti neudrželi formaci pohromadě. 60 procent kluzáků se odpojilo předčasně a zřítilo se do moře. Některým výsadkářům se podařilo přežít tím, že se vyšplhali na dřevěné trosky kluzáků nebo doplávali až na břeh. 252 mužů této elitní jednotky se utopilo. Z 52 kluzáků jen 12 doletělo a přistálo v blízkosti svých cílů. Místo šesti kluzáků, které

166

měly dobýt most Ponte Grande, přistály na místě jen dva a jeden z nich při nárazu explodoval.

Most držela zesílená četa proti italské přesile až do příštího odpoledne, kdy jim začalo docházet střelivo. Ustoupili, ale přece jen se podařilo odstranit výbušniny, kterými byl most podminován. Dřív než mohli Italové most zničit, dorazily posily postupující po pobřeží a znovu jej obsadili. Většina Italů se vzdala přesile a postup na Syrakusy nerušeně pokračoval.

Britští výsadkáři bojovali víc než statečně. Kdekoliv přistáli, nebojácně zaútočili na nepřítele a odhodlaně plnili přidělené úkoly. Pobřežní baterie byla dobyta velitelskou četou brigády:

sedm důstojníků a deset mužů zneškodnilo 12 Italů a získalo 40 zajatců. Další kluzák přistál za silné dělostřelecké palby na pobřežní mělčině a jen deseti mužům se podařilo dostat na břeh. Čtyři z nich byli příliš vyčerpaní a nemohli pokračovat v cestě. Zbýlých šest mužů se proplížilo 20 metrů pod ostnatým drátem a po 15 km ostré chůze se spojili se svým praporem. Cestou dobyli dva bunkry, zajali 21 italských vojáků a ukořistili 3 kulomety a jedno protitankové dělo. K podobným akcím docházelo po celém pobřeží a italský rozhlas na to reagoval tím, že oznámil, že na Sicílii bylo vysazeno pět výsadkových divizí...

Na americké straně, u Gely, se plukovníkú Gavinovi a jeho 505. pluku výsadkové pěchoty dařilo o trochu lépe. Piloty dopravních dakot nesoucích parašutisty nutil silný vítr letět v malých výškách a opět, stejně jako na britské straně, docházelo k odchylkám od kurzu. Nezkušení navigátoři nedokázali udržet jednotlivé letky pohromadě a piloti marně hledali navigační značky v oblacích prachu. Tady se formovalo fiasco docela jiného druhu. Palba protileteckých baterií byla sice slabá, ale piloti, nervózní, vystrašení a unavení cestou, zvolili to nejjednodušší řešení. Vysadili svůj náklad, kde se jim to hodilo a zamířili domů.

Tyto ukvapené a neuvážené akce měly za následek, že pluk byl roztroušen zhruba na 100 čtverečních kilometrech, což bylo o 90 víc, než se původně plánovalo. Američtí výsadkáři přistávali na kamenitých svazích kopců, v olivových hájích, na ostnatém drátě, na plážích a někteří i na moři.

Kapitán Edwin M. Sayre, velitel roty "A", přistál blízko svého cíle na Piano Lupo a s 95 muži zničil několik pevnůstek, které byly součástí opěrného bodu divize Hermann Goring. Odrázel dva

167

tankové útoky a několik protiútoků pěchoty, zničil několik kulometných hnízd a podařilo se mu zablokovat hlavní silnici z Nis-cemi do Gely.

Plukovník Gavin přistál spolu s dvěma důstojníky a třemi muži 45 km od Gely. Probojovávali se směrem k předmostí a cestou se k nim přidávali výsadkáři, roztroušení po celé jihovýchodní Sicílii. Tato malá jednotka zaútočila pod Gavinovým vedením na horský hřeben Biazza, držení praporem divize Hermann Goring. Výsadkáři donutili Němce ustoupit a drželi tuto pozici 12 hodin, dokud nebyli vystřídáni jednotkami, které postupovaly z předmostí. Do Gely dorazili až 12. července a po celou tu dobu bojovali s omezenými zásobami potravin, vody a stělivy.

Na východní straně ostrova postupovaly jednotky 8. britské armády tak rychle, že původní plán, podle kterého měly

být vysazeny dvě brigády, mohl být zrušen.

Zatímco 505. americký výsadkový pluk bojoval u Gely, generál Patton se rozhodl posílit předmostí. Nejbližší jednotkou byl 504. americký výsadkový pluk posádkou v Kairounu v Tunisu. Dopravit parašutisty do Gely letecky byl ovšem ten nejrychlejší způsob, jak je tam dostat.

Když se 504. pluk plukovníka Reubena Tuckera blížil k sicilskému pobřeží v sevřené formaci, bylo ještě všechno v pořádku.

Když dakoty prolétaly přes zakotvenou invazní flotilu, byla ještě tma. Najednou se rozpoutalo peklo. Nejprve zahájil palbu jeden jediný protiletadlový kulomet a během několika vteřin se přidala všechna děla v dostřelu. Formace se rozpadla, letadla se rozletěla do všech směrů a většina z nich namířila k letišti u Gely, kde měli být američtí parašutisté vysazeni. To ovšem mělo za následek, že palbu otevřely i pozemní jednotky - především z obavy před německými parašutisty, o kterých kolovaly hrůzostrašné historky.

Ze 144 dakot bylo 27 sestřeleno, 37 těžce poškozeno a 8 se jich vrátilo do Tunisu. Ze 2 000 ztratili Američané 229 mužů a zbytek byl opět roztroušen na tak velkém prostoru, že do druhého dne odpoledne se podařilo soustředit jen 558 mužů - a je třeba si uvědomit, že pluk nejen že nebyl v boji, ale dokonce ani neletěl nad nepřátelským územím...

Při hodnocení výsledků dosažených britskými i americkými výsadkáři na Sicílii je třeba si všimnout obětavosti a statečnosti, se

168

kteřou tito muži bojovali. Výsadek sice dosáhl určitého překvapení, ale tato výhoda byla záhy ztracena přílišným a dezorganizovaným rozptylem shozu, kdy se malé skupinky výsadkářů musely probíjet ke svým cílům na vlastní pěst. Podstatné však je, že to byla první velká, i když špatně koordinovaná akce spojeneckých výsadkářů, a že mnohé chyby a nedostatky, které se objevily na Sicílii, byly později tvrdým výcvikem odstraněny. Zlepšila se spolupráce mezi plánovači Eisenhowerova štábu, veliteli výsadkových jednotek a piloty kluzáků a dopravních letadel. Byla-li Sicílie generálkou, pak Normandie o rok později byla víc než úspěšnou premiérou.

OPERACE HUŠKY 10. ČERVENCE 1943

169

MOST U PRIMOSOLE

Úspěšné vylovení na Sicílii a zvláště rychlý postup britské 8. armády na východním pobřeží měl za následek, že výsadková část původního plánu byla zrušena a 1. britská výsadková brigáda zůstala v pohotovosti připravena pro další úkoly.

Výsadkáři nemuseli dlouho čekat: v noci na 13. července měla brigáda seskočit u Primosole a obsadit důležitý most přes řeku Si-mento, ležící asi 10 km jižně od Catanie.

Podle plánu měl být jeden prapor vysazen na severní a dva na jižní straně mostu, most měl být obsazen a zajištěn a výsadkáři měli vyčkat příchodu hlavních sil. V okolí Catanie byly hlášeny silné jednotky nepřítele, většinou Italů, a pro jistotu měla být celá brigáda (tři prapory) vysazena najednou. Ještě před několika měsíci by taková operace byla pravděpodobně naplánována jen pro jeden prapor.

Rozkaz, který brigáda obdržela, nijak nezdůrazňoval důležitost spojení výsadkářů s jednotkami 5. divize, která postupovala po pobřeží směrem na Catanii. Brigáda vezla s sebou jen 12 protitankových děl, což rozhodně nezaručovalo úspěšné odvrácení tankových protiútoků.

Ani tentokrát se nepodařilo britské výsadkáře dopravit k cíli bez problémů. První letadlo odstartovalo za jasného počasí 13. července 1943 a stejně jako dřív špatná navigace a především palba spojeneckých lodí způsobily ztráty a zmatek ve vlastních řadách. Piloti nebyli schopni udržet formace a dakoty se rozptýlily po sicilském nebi. Čtrnáct letadel bylo sestřeleno a dvacet šest se jich vrátilo zpět do Afriky, aniž by vysadily jediného parašutistu. Výsadkáři byli opět rozseti po krajině a mnoho z nich bylo zabito ještě ve vzduchu. Ti, kteří přistáli v moři, většinou utonuli.

170

Vzpomínky na ztráty, které utrpěl 504. americký výsadkový pluk při přeletu předmostí u Gely před třemi dny, byly stále v živé paměti pilotů a nikdo od nich nemohl očekávat, že se budou bezstarostně držet navigačních instrukcí. Také je třeba si připomenout, že tehdejší dakoty byly civilní letadla, narychlo předělaná pro vojenské účely, a samotěsnící palivové nádrže neexistovaly. Jediný zásah z protiletadlového děla zpravidla proměnil letadlo v ohňovou kouli.

Z 1900 mužů, kteří odstartovali, jich přistálo v blízkém okolí mostu jen 295, 39 letadel vysadilo výsadkáře na určených místech, 48 letadel je vysadilo ve vzdálenosti 15 km od mostu, 29 letadel nenašlo vysazovací oblasti a 11 bylo sestřeleno.

Z kluzáků jen čtyři úspěšně přistály na určeném místě, 7 jich přistálo příliš daleko od cíle, šest kluzáků bylo při přistávání zničeno a tři skončily v moři, kde se potopily s celým svým nákladem. Je na povážení, že za jasné noci byla úspěšnost výsadku jen 20 procentní a jen 25 procent kluzáků dorazilo do okolí mostu.

295 mužů, jejichž úkolem bylo most obsadit a bránit, mělo jen tři protitanková děla, zatímco proti nim stála větší část italské divize a 3. pluk 1. německé výsadkové divize.

1. prapor tohoto pluku totiž seskočil u mostu Primosole krátce předtím, než tam přistály jednotky 1. britské brigády a tato německá akce byla jen dalším dobrým příkladem použití výsadkových jednotek v době, kdy bylo třeba posílit vlastní jednotky v rychle se vyhrcojící situaci. Německé velení přesunulo výsadkáře letecky až z Francie a 1. paradivize byla jedinou bojeschopnou jednotkou, která mohla být použita v roli posil a dopravena na Sicílii tím nejrychlejším způsobem.

Padákoví myslivci I. divize okamžitě zaútočili na hrstku mužů z britské brigády. Most u Primosole byl dobyt, ztracen a znovu obsazen během těžkých bojů ještě před příchodem hlavních spojeneckých sil. Dorazit k mostu jim trvalo dva dny, a tam se konečně spojili s malou skupinou britských výsadkářů, většinou zraněných, kteří přežili. Němci ustoupili a most zůstal v držení britských výsadkářů.

Tuhý odpor Němců sice zpomalil další spojenecký postup, ale přesto se ukázalo, že hrdinný boj zbytku I. britské výsadkové brigády nebyl marný.

U mostu Primosole došlo k poslední bitvě výsadkářů na Sicílii. Dalších bojů se nezúčastnili. Byli staženi z fronty, doplnění na plné stavy a připravovali se na další úkoly.

171

V pozdějších letech Němci složili pochvalu spojeneckým výsadkářům, jejichž odvaha a odhodlaný odpor rozhodly bitvu o důležitý most a zpomalily přísun německých posil. Přestože přispěli k pádu Catanie, spojenečtí velitelé se dlouho vyhýbali hodnocení těchto výsadkových operací. Byli si dobře vědomi ceny, kterou zaplatili za dosažené úspěchy.

Po vysokých ztrátách na Sicílii se v USA některé vojenské kruhy stejně jako veřejné mínění začaly stavět proti ofenzivnímu používání výsadkářů, a teprve později, v Británii, došlo k přehodnocení jejich zasazení v boji. Výsledkem bylo Eisenhowerovo prohlášení, že zlepšení jejich výcviku a zasazení větších a lépe vyzbrojených jednotek povede k větším úspěchům. Britové nejenže souhlasili, ale zároveň zdůraznili nutnost zlepšení výcviku a práce naváděčů na cíl. Ti měli umožnit pilotům dorazit nad určené do-padové plochy a měli se stát součástí centralizované kontroly nad celou operací. Bylo zřejmé, že vysazování jednotlivých praporů se nesetkalo s očekávaným úspěchem - pokud se nejednalo o zvláštní případy.

Spojenci dostali na Sicílii důležitou lekci a byly z toho vyvozeny patřičné důsledky. Výsadkové operace v budoucnosti se měly stát dokonale organizovanou společnou akcí s velkým počtem letadel a jednotek, pro které bude zajištěna důsledná a nezbytná letecká podpora. Z těch mála, kteří nesouhlasili, nebyl nikdo, kdo se zúčastnil výsadků na Sicílii.

172

AMERIČANÉ A AUSTRALANÉ V TICHOMOŘÍ 1942-1945

WAU - Nová Guinea

Po katastrofě v Pearl Harboru v prosinci 1941, po řadě porážek, které Američané utrpěli v Pacifiku, sedmého srpna 1942 se americká námořní pěchota vylodila na Guadalcanalu. Spojenci přešli do ofenzivy, která skončila porážkou japonských ozbrojených sil a jejich kapitulací v roce 1945.

První americká výsadková operace v Tichomoří se uskutečnila na letišti u Wau na Nové Guinei. Wau, ležící na severním pobřeží, bylo předsunutou základnou důležitého přístavu Port Moresby, který ležel na jižním pobřeží jihovýchodního cípu ostrova.

Nová Guinea je oddělena od Austrálie Torresovým průlivem, který měří na nejužším místě necelých 100 km. Na západě leží Arafurské a na východě Korálové moře.

Konečným cílem japonského útoku byla Austrálie a Nová Guinea stála v cestě. 8. března 1942 se Japonci v síle dvou praporů vylodili u Lae a Salamaua na severním pobřeží. Chtěli dobýt důležitou spojeneckou základnu Port Moresby, který byl zároveň hlavním městem australské části ostrova.

Kombinovaný útok na Port Moresby byl sice narušen strategickou porážkou japonského loďstva v námořní a letecké bitvě v Korálovém moři, ale na souši byly slabé síly spojenců pod stálým tlakem japonských útočníků. Nejlepší australské divize bojovaly v té době v Egyptě a Libyi, ostatní jednotky padly do zajetí při pádu Singapuru a při beznadějně obraně holandské východní Indie. Zbytek, špatně vycvičení záložníci bez bojových zkušeností, byli posláni na Novou Guineu. Byly vytvořeny dvě nezávislé jednotky,

173

z nichž jedna bojovala u Kokody a druhá u Wau. Byly doplněny polopraporem Američanů a měly za úkol zabránit Japoncům překročit pohoří Owen Stanley, táhnoucí se středem ostrova.

28. ledna 1943 Japonci zaútočili na Wau. Američané a Australané se bránili z posledních sil a jediná možná cesta, jak poslat posily obklíčeným jednotkám, vedla vzduchem.

Příštího dne přistálo padesát sedm dakot na nevyhovujícím letišti ve Wau a vysadilo dva prapory australské pěchoty. Během příštích dvou dnů přistály další posily, tentokrát i s lehkým dělo-střelectvem. Letiště bylo pod palbou japonských pěchotních zbraní a američtí piloti to vyřešili originálním způsobem: letadla po přistání nezastavila, rolovala po letištní ploše a pěchota vyskakovala za jízdy... Zasáhnout pohybující se letadla palbou z mino-metů se Japoncům nepodařilo.

Pěchota se dostala do akce hned po vysazení a většina mužů zahájila palbu ještě ve dveřích letadla. Japonci museli ustoupit a Australanům se podařilo vybudovat obrannou linii, která se stala východiskem a základnou pro budoucí ofenzivní akce spojenců.

Není bez zajímavosti, že přistávací dráha na letišti ve Wau byla jen 300 metrů dlouhá a končila na malém kopci. Letadla musela přistávat do kopce, na vrcholu se otočila a startovala z kopce dolů. K nehodám nedošlo - což bylo důkazem ukázněnosti a pilotního umu mladých amerických pilotů...

Tato účinná - i když rozměrem malá - výsadková operace změnila poměr sil v oblasti Wau. Za několik týdnů sem spojenci dopravili další jednotky a přešli do protiofenzivy. Wau bylo obsazeno a spojenci měli dostatek času k

naplánování další výsadkové operace.

MARKHAMSKÉ ÚDOLÍ

Tato operace se uskutečnila během útoku na město Lae na severním pobřeží Nové Guineje. Leželo na konci poměrně širokého markhamského údolí, které bylo jedním z mála rovných a řídko zalesněných míst na Nové Guineji. Dalo se tu snadno a rychle vybudovat letiště, a těch byl pořád velký nedostatek. Začínající ofenzíva Spojenců, vyznačující se tzv. „askoký z ostrova na ostrov“, spoléhala na intenzivní leteckou podporu pozemních jedno-

174

tek. Letiště se musela stěhovat kupředu spolu s frontou, a protože je nebylo možno posouvat, musela se budovat nová a nová, i když často provizorní, letiště. Americká armáda (a s ní i armádní letectvo) potřebovala tato improvizovaná letiště jako sůl.

Útok na Lae musel být proveden co nejrychleji, aby Japonci neměli čas se vzpamatovat. Námořní vylodění mělo být koordinováno s rozsáhlým leteckým výsadkem v markhamském údolí. Dů-

FILIPINY

175

kladnost příprav a jejich intenzita měly zaručit úspěch. Výsadkáři byli příslušníky 503. US parapluku, který byl v akci naposled koncem roku 1942 v severní Africe. Byl to samostatný výsadkový pluk, organizačně nezařazený do divizního svazku. Po akcích v Africe byl přemístěn do Austrálie, přeorganizován, znovu vyzbrojen a doplněn dvěma bateriemi 4. australského dělostřeleckého pluku.

Australští dělostřelci neměli na výcvik moc času. Zatímco jejich děla ráže 7. 62 cm měla být přepravena po částech připevněných v sítích pod dakotami a spuštěna na padácích, osádky prošly krátkou třídní přípravou a jedním cvičným seskokem! Tedy klobouk dolů, dodnes nikdo neví, jak to ti dělostřelci zvládli. Akce však byla stoprocentně úspěšná, přestože to bylo poprvé ve II. světové válce, že byla tak velká děla vysazena na padácích. Že se to podařilo, byla hlavně zásluha pozemního personálu, který tuto novou metodu dopravy děl vypracoval až k úplné dokonalosti a pak společně s posádkami dakot pomáhal nacvičovat techniku shozu.

Operace se zúčastnilo celkem 302 letadel, z nichž 92 vysadilo s neobyčejnou přesností celkem 1700 parašutistů. Zbytek letecké armády tvořila bitevní a bojová letadla zajišťující podporu a dopravní letadla nesoucí zásoby a těžší zbraně v kontejnerech a sítích pod křídly letadel. Údolí bylo obsazeno bez potíží a ženisté vybudovali během několika dnů předsunuté letiště.

Markhamská operace ukázala Japoncům, že jejich dny v Pacifiku jsou sečteny. Spojenci se nyní soustředili převážně na námořní invaze a dopravní letectvo je podporovalo stálým přísunem zásob. Získané zkušenosti však nebyly zapomenuty a Spojenci dokázali, že jsou kdykoliv schopni uskutečnit výsadkovou operaci většího rozsahu.

NOEMFOOR

Další výsadková operace se uskutečnila o deset měsíců později. 2. července 1944 se 158. pluk 32. US divize vylodil na ostrově Noemfoor u západního cípu Nové Guineje. Hlavním úkolem in-vazních jednotek bylo získat obě japonská letiště, Kornasoren a především Kamiri, která se měla stát předsunutými leteckými

176

základnami pro další útok vedený na Filipíny. Námořní vylodění mělo zajistit dostatečně široké předmostí, obsadit letiště Kamiri a posily, tj. 503. parapluk, měly být vysazeny na plochu obsazeného letiště.

Vylodění předcházelo silné bombardování. 300 stejně načasovaných pětisetkilových bomb bylo shozeno na první linii obrany a japonští obránci byli buď pobiti, nebo natolik omráčeni, že nebyli schopni klást vážnější odpor. Byl to jeden z řídkých případů, kdy řada z nich padla do zajetí...

Obojživelný útok byl úspěšný a obě letiště byla obsazena. Podle plánu mělo být předmostí rozšířeno a zajištěno vysazením 503. parapluku na letišti Kamiri. Letiště bylo krátké a úzké a da-koty musely letět za sebou, což zvyšovalo nároky na přesné vysazení parašutistů. K vysazení celého pluku bylo zapotřebí tři samostatných výsadeků a podle plánu se měl uskutečnit jeden denně.

Hned první shoz ukázal, jak nebezpečná může být špatná koordinace a nedostatečný výcvik pilotů, kteří nebyli na tento neobvyklý způsob výsadku dostatečně připraveni a letěli příliš nízko a příliš rychle. Navigátorům se nepodařilo odhadnout správný okamžik pro vydání příkazu k seskoku a parašutisté byli vysazeni zcela nepravidelně, v různých výškách, od 60 do 200 metrů. Rozptýl byl značný a vzhledem k silnému bočnímu větru došlo k nepřiměřeně velkému množství zranění. Většinou byla způsobena pády na betonovou dráhu letiště, nárazy na ležící překážky a balvany a mnozí skončili v korunách vysokých palm, které lemovaly letiště.

Při druhém shozu příštího dne se situace příliš nezlepšila, a tak třetí shoz byl zrušen a zbytek pluku byl dopraven na ostrov po moři a zúčastnil se závěrečných vyčišťovacích operací.

S odstupem času lze jen těžko najít zdůvodnění tohoto fiaska. Těžko pochopit, proč bylo třeba podpořit úspěšnou námořní invazi leteckým výsadkem, proč museli být výsadkáři vysazeni ze vzduchu, když invazní jednotky zajistily dostatečně rozsáhlé předmostí. Kam mohly být posily dopraveny po moři - což se nakonec i stalo. Nabízí se několik vysvětlení - ani jedno z nich příliš uspokojivé. Snad se vrchní velení domnívalo, že vzdušný výsadek bude rychlejší a snadnější, anebo byl v této oblasti kritický nedostatek vylodňovacích plavidel. Časem se objevila i další verze: armádní zpravodajci přecenili sílu Japonců a parašutisté měli vytvořit clonu mezi džunglí a pobřežím a zabránit protiútokům vedeným proti americkému předmostí.

177

LUZON

Bojů na filipínských ostrovech Leyte a Luzon se zúčastnila i 11. US vzdušná výsadková divize. Na Leyte se vylodila 18. listopadu 1944 a bojovala v řadách 24. US sboru jako pozemní jednotka až do 26. ledna 1945.

28. ledna 1945 se Američané vylodili v Subickém zálivu na Lu-zonu. Postupovali směrem na východ, aby odřízli japonské síly na Bataanském poloostrově a o tři dny později se 11. výsadková divize vylodila na jižním vstupu do Manilského zálivu. Její jediný parapluk 511 (zbylé dva pluky tvořila kluzáková pěchota) byl vysazen ze vzduchu jen dvakrát.

Poprvé 2. února, kdy byl poslán do boje jako posila, podruhé 23. února při nájezdu na zajatecký tábor v Los Banos. První akce nebyla příliš úspěšná. Nezkušeným pilotům se nepodařilo vysadit všechny parašutisty na správném místě a většina z nich přistála mimo dopadovou zónu. Při velkém rozptýlu došlo k četným zraněním, některé roty vůbec nedorazily do bojové linie.

V druhém případě došlo k pravému opaku. Zesílená rota 511. pluku byla vysazena přímo do prostoru zajateckého a internačního tábora, během půl hodiny zlikvidovala stráž a propustila zajatce na svobodu. Následný příjezd obojživelných vozidel a tanků dokončil evakuaci tábora. Byla to rychlá, krátká, ale velice úspěšná operace. Američané ztratili 6 mužů, Japonci 250. Na rozdíl od vyčerpávajících a sebevražedných útoků japonských výsadkářů na Leyte byl úspěch akce u Los Banos výsledkem pečlivého průzkumu a rozhodující letecké převahy a podpory pozemních jednotek.

CORREGIDOR

Grand finále výsadkových operací v Pacifiku se odehrálo na ostrově a pevnosti Corregidor, která brání vjezd do Manilského zálivu. V polovině února 1945 se americké jednotky blížily k Manile ze severu i z jihu a po jejím obsazení bylo potřeba otevřít přístav. V cestě stál ovšem ostrov Corregidor. Mohutnou pevnost, kterou Američané vybudovali před válkou, bránilo 6 000 dobře vyzbrojených a zásobených japonských vojáků.

Corregidor je skalnatý útvar vyčnívající z moře ve tvaru žabí

178

hlavy. Američané mu přezdívali „The Rock“ - prostě „Skála“ a vojenskými stratégy byl nazýván „Gibraltarem východu“.

Leží v Manilském zálivu, necelé 4 km od jižního cípu Bataan-ského poloostrova. Je 5,6 km dlouhý a na nejširším místě měří 2,5 km. Do dějin vešel v roce 1942 po japonském útoku na Filipíny, kdy se stal poslední baštou odporu americko-filipínských jednotek. Pevnost se skládala z podzemních tunelů, kde byly umístěny dílny, skladiště a nemocnice, z podzemních chodeb, které ústily do dělostřeleckých pozic a pěchotních bunkerů a z nesčetných opěrných bodů, které měly zabránit vylodění nepřátelských sil.

Corregidor odolával po 6 měsíců japonskému bombardování a jeho obránci odrazili několik nepodařených útoků.

Nakonec se 6. května 1942 jedenáctitisícová posádka vzdala. Docházelo střelivo i potraviny a vojenská situace byla zcela beznadějná. Zajatci byli převezeni na Bataan a odpochovali do zajetí tzv. pochodem smrti, během kterého tisíce Američanů a Filipínců zahynulo.

Japonci obranu Corregidoru ještě vylepšili a na obojživelný útok z moře nebylo ani pomyšlení. Generálporučík Krueger, velitel amerických sil na Luzonu, se rozhodl dobýt Corregidor ze vzduchu a 16. února mělo být na ostrov vysazeno 2 000 parašutistů 503. samostatného výsadkového pluku. Dalších 1 000 až 1 500 mužů mělo být dopraveno na ostrov příštího dne, buď letecky, nebo po moři.

Corregidor je tak malý, že se tam nabízely vlastně jen dvě dopadové zóny, na kterých bylo možno bezpečně přistát, tj. které nebyly v blízkosti kulometných hnízd a bunkerů a nebyly kryty jejich palbou. Ta první byla na golfovém hřišti a ta druhá na přilehlém

OBSAZENÍ CORREGIDORU

179

nástupišti, kde se konaly přehlídky. Jejich rozměr byl asi 250 krát 150 metrů a byla to nejvýše položená místa na ostrově. Pro výsadkáře z. toho vyplynuly následující poznatky: doba strávená ve vzduchu musí být co nejkratší a výsadkáři musí bezpodmínečně dopadnout na vybraná místa. Navigační chyby a nepřesné vysazení, ať už krátké či přetažené, by odneslo parašutisty na prudce se svažující skalnaté pobřežní útesy nebo do moře. Nad Corregidorem vlál neustále vítr o síle mezi 25 a 50 km/hod, což znamenalo, že okamžik shozu musel být pečlivě vykalkulován.

Aby první stejně jako poslední parašutista dopadl přesně na cíl, všechny faktory ovlivňující jejich seskok byly pečlivě studovány. Rychlost a směr větru, optimální rychlost letadel, jejich formace, nejvhodnější výška pro seskok, jak dlouhá doba uplyne mezi vysazením a dopadem, propočet kurzu nalétávajících letadel, který měl být souběžný s podélnou osou dopadových zón - to všechno bylo předmětem podrobných studií. Byl tady však jeden problém, který plánovači nemohli vyřešit: Byl to nedostatek dopravních letadel...

Bylo vypočítáno, že přelet cíle bude trvat asi 6 sekund. Opustí-li parašutista letadlo během půl sekundy a seskok z plánované výšky 130 metrů mu bude trvat 25 sekund, vítr ho za tu dobu odnese asi 85 metrů západním směrem. V praxi to znamenalo, že každý výsadkář bude mít rezervu cca 30 metrů pro případ nepřesností zaviněných buď navigační chybou, anebo změnou atmosférických podmínek.

Protože při jednom přeletu během 6 sekund může letadlo opustit nanejvýš 8 parašutistů, bude třeba přelet alespoň

tříkrát opakovat. Vysazení první vlny, tj. asi 1000 mužů, bude trvat celou jednu hodinu. Poté se letadla budou muset vrátit na základnu a naložit druhou vlnu, jejíž vysazení bude provedeno v časovém odstupu asi 5 hodin. Američané tedy byli rozhodnuti porušit jedno ze základních pravidel vzdušného výsadku: dostat na zem co nejvíce mužů v co nejkratším čase. Bylo to sice riskantní, ale jiná možnost nebyla. Plukovník Jones, velitel výsadkového pluku, se domníval, že ztráty by mohly být až padesátiprocentní. Plánovači byli optimističtější. Čekali dvacet procent... Pro každé letadlo byl vypracován přesný letový plán. Dakoty měly nalétávat na cíl jednotlivě a po přeletu se měly vracet na seřadiště, kde musely kroužit tak dlouho, dokud na ně zas nepřišla řada.

Jednotlivým velitelům seskoku bylo umožněno několik přeletů

180

ostrova, aby si dobře prohlédli jednotlivé orientační body a cílovou plochu. Na tuto akci dohlížel sám velitel výsadku z velitelského letadla a rádiem opravoval nesrovnalosti v prolétávajícím řetězu. Zdálo se, že vše a všichni jsou připraveni k akci.

Nejdůležitějším aspektem této operace mělo být absolutní překvapení - Jones věřil, že se podaří. Byla tu však ještě jedna podmínka úspěchu. Bombardovací letadla a dělostřelba námořních lodí musí zničit japonské bunkry na náhorní plošině ostrova...

Nakonec bylo rozhodnuto vysadit první vlnu 16. února v 8.30 ráno a o dvě hodiny později vylodit námořní výsadek. Mezitím pa-rašutisté na sebe soustředí pozornost překvapených japonských obránců. Po celou dobu příprav se Američané domnívali, že na Corregidoru není víc než 1000 mužů. Zpravodaje! mylně odhadli sílu japonské posádky - pod velením námořního kapitána Itaga-kihojich tam bylo pětkrát víc. Soustředili se však na obranu proti útoku z moře, protože nepředpokládali, že by mohlo dojít ke vzdušnému výsadku.

JIHOVÝCHODNÍ ASIE A TICHOMOŘÍ

181

Americké letectvo postupně stupňovalo intenzitu bombardování ostrova a do 16. února svrhlo na Corregidor celkem 3 125 tun pum všech typů a ve stejnou dobu dopadaly na japonské pozice granáty flotily kontraadmirála Berkeyho. 16. února ráno došlo k poslednímu bombardování a v 8.33 hod. ráno dopadl na golfové hřiště první parašutista první vlny. Lehce vyzbrojená skupina Japonců, která se postavila výsadkářům do cesty, byla zlikvidována.

Silný vítr způsobil, že výsadek měl přece jen velký rozptyl a asi 25 procent mužů se při seskoku zranilo a řada dalších dopadla poměrně daleko od dopadových zón. Jeden z těchto nepřesných dopadů přinesl neočekávaně brzký zvrat situace. Kapitán Itagaki byl na pozorovatelně, když se náhle objevila skupina asi 25 parašutistů a pobila všechny přítomné i s kapitánem. Obránci tak přišli o svého velitele a po zbytek dne se nezmohli na účinnou protiakci...

V 10.28 začala v zátocě Sañ José přistávat pěchota 34. pluku 24. US pěší divize a ve 12.40 přilétla druhá vlna výsadkářů. Po opravách seskokové výšky tento výsadek utrpěl daleko nižší ztráty než první vlna. Z celkového počtu 2 000 parašutistů bylo 21 mrtvých a 265 zraněných, většinou při doskoku.

Překvapení se tedy podařilo. Výsadkáři splnili svůj úkol a l. prapor 503. pluku, který měl parašutisty posílit, byl vyloděn z moře. Dalších výsadků nebylo zapotřebí. Američané začali postupně likvidovat podzemní bunkry a opevnění a tam, kde se Japonci nechtěli vzdát, nastoupili ženisté a silnými náložemi zavalili vchody.

19. února se Japonci odhodlali k jednomu z posledních zoufalých a sebevražedných protiútoků. Vyhodili do vzduchu podzemní muniční skladiště a z rozvalin se vyřítilo asi 400 námořníků, kteří se za pokřiku Banzai vrhli na překvapené Američany. Za několik hodin byli pobiti, a tím skončily boje v horní části ostrova.

Hlavní boje se pak přenesly do střední části ostrova. Likvidace japonské posádky trvala dalších 10 dnů a 503.

výsadkový pluk ztratil při těchto akcích celkem 850 mužů. Jen 27 Japonců padlo do zajetí. Skoro 6 000 jich padlo anebo zahynulo při explozích podzemních tunelů.

Corregidor byl dokonalou ukázkou úspěšné taktické operace, která byla dobře naplánována a plán byl dodržen všemi zúčastněnými složkami. Bez vzdušného výsadku by nebylo možno uskutečnit vylodění a výsadek by se byl nemohl prosadit bez předchozího zničujícího bombardování a letecké podpory. Přepad Corregidoru v mnohém připomínal německý útok na belgickou pevnost

182

Eben Emael v roce 1940, a protože obě tyto akce byly dobře připraveny a překvapily nepřítele, není divu, že obě byly úspěšné...

Poslední výsadková operace na Luzonu se uskutečnila v červnu 1945. Zesílený prapor 11. US výsadkové divize přistál v blízkosti přístavu Aparri, kam se uchýlily zbytky Japonců doufajících v námořní evakuaci. Seskočilo 1100 mužů a 7 kluzáků jim dopravilo těžké zbraně. Bylo to vůbec poprvé, co byly kluzáky v Tichomoří použity. Výsadek se sice nesetkal s nepřátelským odporem, ale silný vítr při seskoku měl na svědomí několik zranění. Za tři dny bylo po všem a Luzon byl osvobozen - poslední Japonci byli smeteni do moře. Začátkem srpna dopadly na Japonsko dvě atomové pumy a válka v Pacifiku skončila.

BOJO LEYTE

183

NORMANDIE - OVERLORD 1944

Po invazi na Sicílii byly spojenecké výsadkové jednotky staženy zpět do severní Afriky. V několika výcvikových táborech, převážně v Tunisu, se jednotlivé pluky a brigády připravovaly na další nasazení. Tehdy se už všeobecně vědělo, že bude následovat invaze do Itálie - v některých případech vojenská šeptanda, tzv. latrina, pracuje velice spolehlivě. Zatímco pozemní posádky opravovaly poškozená letadla. Alexandrův štáb pracoval na plánech italského nasazení. Eisenhowerův štáb se odstěhoval do Londýna a začal pracovat na plánech pro invazi a výsadkáři procházeli dalším výcvikem. Hlavním úkolem štábních koordinátorů bylo zabránit podobným katastrofám, jaké se udaly při vysazení výsadkářů během sicilské invaze.

Itálie kapitulovala 3. září 1943 a německá armáda převzala obranu země. Italské jednotky byly odzbrojeny, na severu Itálie byla vytvořena nová, fašistická republika v čele s Mussolini-nim, čerstvě vysvobozený z Badogliova zajetí. (Viz kapitolu o Itálii.)

Němci rozdělili Itálii na dvě části. Na severu velel Rommel, na jihu Kesselring, který správně odhadl, že hlavní vylodění Spojenců se uskuteční v zálivu u Salerna.

82. US výsadková divize měla původně zůstat na Sicílii jako záložní jednotka. Zotavovala se tu z těžkých ztrát, které utrpěly její dva pluky na předmostí u Gely, ale odpočinek neměl dlouhého trvání. Generál Clark velel 5. armádě, která se vylodila v Itálii u Salerna a jako většina amerických důstojníků neměl žádné bojové zkušenosti. Podcenil německou obranu a jeho invazní jednotky se záhy dostaly do situace, kde jim hrozilo nebezpečí, že budou zahnány zpátky do moře. Jediná spojenecká jednotka, která byla na-

184

blízkou a mohla být včas nasazena do boje na ohrožené místo jako posila, byla 82. výsadková divize.

Dva její prapory seskočily na salernském předmostí, úspěšně zasáhly do bojů a později pronikly až do Neapole, kde zůstaly posádkou během zimy 1943-44.

9. září se 1. britská výsadková divize vylodila z válečných lodí u Taranta. V roli lehké pěchoty se probojovala po východním pobřeží až za město Foggia, které obsadila 27. září 1943. Důležitost této akce spočívala v tom, že Foggia měla jedno z mála dobrých letišť v jižní Itálii, které by se mohlo stát základnou pro těžké spojenecké bombardéry. Přestože se občas tvrdě bojovalo, postup 1. výsadkové divize byl celkem snadný a bez vážnějších ztrát. Na začátku zimy byla divize stažena z italské fronty a po moři dopravena do Anglie. Tam byly doplněny stavy, prošla dalším výcvikem a připravovala se na invazi do Normandie.

OPERACE OVERLORD

Invaze do severozápadní Francie, známá pod názvem operace OVERLORD, se měla stát rozhodující operací proti okupované Evropě a posledním úderem vedeným proti německým armádám na západě. Do dnešního dne historici nevyřešili spornou otázku, jestli tato invaze neměla být provedena už v létě 1943, tedy o rok dříve, tak jak to chtěli Američané, ale faktem je, že na konferenci v Casablance nakonec zvítězil britský názor a došlo k invazi na druhořadý cíl, tedy Sicílii. Jak se později ukázalo, tato invaze posloužila v mnohém jako zkušební a chyby, kterých se Spojenci dopustili na Sicílii, se už v Normandii neopakovaly.

Britské ostrovy a především Anglie se postupem času staly jedním velkým vojenským táborem. Koncem roku 1943 a začátkem roku 1944 se tu soustřeďovalo stále víc a víc spojeneckých jednotek a nová skladiště střeliva a vojenského materiálu vyrůstala takřka přes noc. Zatímco letecká bombardovací ofenzíva proti Francii a Německu pokračovala plným tempem, na jihu Anglie se otvírala nová výcviková střediska pro nácvik vylodňovací techniky a taktiky.

Po skončení bojů na Sicílii bylo o budoucnosti výsadkových jednotek rozhodnuto. Jejich účast na operaci OVERLORD byla od

185

začátku samozřejmou a důležitou součástí spojeneckého plánu. Pokračující výcvik výsadkových jednotek sliboval, že sicilská katastrofa byla pro plánovače dostatečným ponaučením a že se ve Francii bude blýskat na lepší časy.

V září 1943 přijela z New Yorku do Liverpoolu 101. US výsadková divize. Byla umístěna do táborů kolem Newbury a oblast West Country se stala na dalších 6 měsíců jejich cvičištěm.

Britové mezitím sestavili další, 6. výsadkovou divizi, která cvičila stejně pilně v táborech v Cotswoldu. 82. výsadková divize po akci u Salerna zůstala v Itálii, kde se měla zúčastnit dalších akcí. Situace na bojišti se však mění každým okamžikem, jak říkal Napoleon, a tak byly plány zrušeny a část divize skončila na odpočinku v Neapoli. Zima v Itálii byla ten rok neobyčejně tuhá a výsadkáři byli rádi, když mohli vyměnit slunnou Itálii za deštivou Anglii. Dorazili do Liverpoolu 22. dubna 1944, právě včas, aby se připravili pro invazi do Francie.

V průběhu roku 1944 se celkově zvýšila americká válečná produkce a tím i výroba letadel a kluzáků. V lednu bylo už k dispozici dost prostředků, aby celé dvě výsadkové divize mohly být přepraveny na jeden zátah. Velitelství IX. divize US dopravního letectva mělo na jaře 1944 na letištích v jižní Anglii 1166 Dakot připravených pro invazi a RAF mohla dodat dalších 150 dopravních letadel plus 144 těžkých bombardérů Stirling. Všechny tyto typy se také používaly pro vlek kluzáků.

Kluzáků nebylo nikdy dost. K dispozici byly typy Waco a Hor-sa a malou část tvořily nové kluzáky typu Hamilcar, které mohly dopravit i tank nebo obrněný transportér. Pro invazi bylo celkem připraveno 2500 kluzáků, a to bylo o 800 méně, než letectvo potřebovalo. Jednotlivé divize dostaly své přiděly, a i když byly nedostatečné, výcvik byl velmi intenzivní a kluzáková pěchota byla na invazi dobře připravena.

S účastí výsadkových jednotek se v invazním plánu počítalo už od prvopočátku. Invazi do západního, amerického sektoru, měly původně provést čtyři pěší divize. Jejich vylodění mělo být podpořeno současným vysazením dvou US

výsadkových divizí ve vnitrozemí, jižně a západně od předmostí. Výsadkáři měli zablokovat hlavní silnice a křižovatky a zabránit přísunu německých posil k předmostí.

Východní strana invazního pobřeží (britský sektor) měla být zajištěna 6. britskou výsadkovou divizí, která měla dobýt mosty přes

186

řeku Orné a přes kanál na severu od města Caen a zničit důležitou pobřežní dělostřeleckou baterii v Melville.

V prosinci 1943 generál Eisenhower však rozhodl, že prvořadým úkolem po zajištění předmostí bude dobytí Cherbourgu. Byl to jediný přístav s hlubokým kotvištěm, vhodný pro zásobování armády. Proto bylo potřeba vylodit jednotky i na Kotentinském poloostrově, a to znamenalo zvětšit počet vyloďovaných jednotek na pět divizí. Více vyloďovacích plavidel nebylo k dispozici, pět divizí byl maximální počet, který bylo možno dopravit na břeh.

Rozšíření invazní oblasti zcela změnilo dosavadní situaci. Nová vyloďovací oblast byla pojmenována „Utah“ a od ostatních oblastí ji oddělovala ústí řek Douve a Vire. Tyto dvě řeky přetínaly všechny příčné komunikace.

Půda ve vnitrozemí za pobřežím „Utah“ se sice hodila pro vysazení parašutistů, byla však zaplavená a bahnitá, což bylo výsledkem obranných prací německých ženistů. Přes zaplavené území vedly jen čtyři silnice postavené na náspech, a ty se daly lehce zablokovat malými jednotkami. Malá říčka Mederet, přítok řeky Douve, tekoucí paralelně s pobřežím asi 7,5 km ve vnitrozemí, byla také rozvodněná a omezovala pohyb ve všech směrech.

OVERLORD VÝSADEK 82. A 101. US DIVIZE

187

Generál Omar Bradley, velitel 1. US armády, která se měla vylodit v sektorech „Utah“ a „Omaha“, při pohledu na mapu a na letecké fotografie požádal o vysazení divize, která by zajistila silnice a žádal o další výsadkovou divizi, která by odřízla Kotentin-ský poloostrov z jihu a ze západu. To mělo zabránit přísunu německých posil z těchto směrů.

Všichni pochopili Eisenhowerův záměr. Obsazení Cherbourgu se stalo nutností a bylo třeba předělat celý plán vzdušného výsadku.

Britská výsadková divize, která měla obsadit Caen, byla přesunuta do východní části předmostí, kde měla krýt levé křídlo spojenecké invaze. Také původní návrh, aby malá skupina britských výsadkářů dobyla izolované dělostřelecké baterie a obranné pozice v britském sektoru, byl zrušen.

Protože v novém plánu figurovaly ne dvě, ale tři výsadkové divize, bylo potřeba zvýšit počet vleků a posunout datum invaze na 1. června, aby bylo dost času na výcvik dalších posádek a na přesun dalších letadel. Generál Eisenhower nepřestával naléhat na plánovače, aby dodali více vleků pro kluzáky a aby všechny tři divize byly vysazeny současně. Zároveň žádal, aby byla připravena další výsadková divize jako záloha. V případě potřeby by byla vysazena ve druhé vlně.

Na konci dubna už měli spojenci dostatečný počet letadel a kluzáků pro obě US divize a dvě třetiny 6. britské výsadkové divize. Zlepšit tento stav by trvalo několik měsíců...

Zatímco jednotky procházely intenzivním výcvikem, z Washingtonu přišlo nevídané narušení v podobě alternativního plánu. Generálové Marshall a Arnold, oba zkušené a vážené velitelé, navrhovali použít výsadkáře mnohem odvážnějším a radikálnějším způsobem, který, jak oba tvrdili, by přinesl daleko lepší výsledky. Předložili návrh, který připomínal chinditské operace. Chinditi byly speciální jednotky anglo-indické armády v Barmě, které v letech 1943 a 1944 podnikaly nájezdy hluboko do týlu japonských jednotek. Podle Marshallova návrhu měly výsadkové divize vytvořit opevněnou základnu asi 75 km od invazního pobřeží, na poloviční cestě do Paříže. Měly zajistit mosty přes Seinu a odříznout německé obránce na pobřeží. Němci by na tuto základnu bezpochyby zaútočili, ale výsadkáři, za podpory stíhaček a bitevních letadel, by jejich útoky jistě odrazili. Němci by se pak sami stali terčem masivního leteckého útoku a byli by zničeni ještě dřív, než by došlo k závěrečné bitvě.

188

Byl to lákavý návrh. Mohl uspět, ale také mohl selhat. Výsadkáři mohli být zásobováni jen ze vzduchu a na udržení čtyř nebo i více divizí v bitvě by bylo nutné zapojit každé letadlo 9. dopravní armády, stejně tak jako by byla nutná nepřetržitá letecká podpora všech existujících stíhaček a bitevních letadel.

Tento koncept by bezpochyby oslabil jednotky vyložené na normandských plážích a Eisenhower správně usoudil, že by se Němci snažili zničit invazní jednotky už na pobřeží, dřív než by Spojenci stačili zajistit perimetr předmostí.

Všechny tyto úvahy se ukázaly být správné. Výsadkové jednotky byly nepostradatelné pro udržení křídel invazního prostoru a bez plné letecké podpory by nebyly schopny tento úkol splnit.

Výsadková část invazního plánu konečně nabývala konkrétní podoby. Na pravém křídle (na západní straně) měla být po půlnoci vysazena na pevnině směrem do vnitrozemí 101. divize a o něco dále na západ od říčky Mederet 82. divize. Obě tyto divize byly nyní podstatně silnější, než se původně předpokládalo. Po zkušenosti ze Sicílie Eisenhower povolil přidat ke každé divizi jeden výsadkový pluk a rozdělit mezi ně kluzákový pluk, takže každá divize se nyní skládala ze tří výsadkových pluků, jednoho pluku kluzákové pěchoty o třech praporech, dvou praporů výsadkového (para)dělostřelectva se 75mm houfnicemi a prapor kluzáků se 105mm houfnicemi.

101. divize měla vyčistit cestu pro 4. US divizi, která přistane v oblasti „Utah“, a zabezpečit její jižní křídlo proti německým protiútokům. 82. divize měla uzavřít západní část Kotentinského poloostrova a zabránit německým posilám dorazit do Cherbourgu. Předpokládalo se, že obě divize budou dost silné na to, aby udržely oblast pod kontrolou do té

doby, než se k nim probije 4. divize. Důležitým aspektem tohoto plánu bylo vysadit obě divize současně. Na levém křídle mohly být vysazeny v první vlně jen dvě brigády 6. britské divize, protože většina letadel byla dána k dispozici 82. a 101. divizi. Jako kompenzace byla generálu Galeovi přidělena 1. SAS brigáda, která se vylodí z moře a bude bránit nejvýhodnější křídlo invazního pobřeží, 1. britská výsadková divize měla vytvořit zálohu, kterou by, podle potřeby, bylo možno použít na kterémkoliv ohroženém úseku. Jinak by tato divize také mohla být použita k urychlenému posílení určitého sektoru, tak jako byla 82. divize vysazena na předmostí u Salerna.

189

Na levém křídle bylo předmostí odříznuto dvěma řekami. Orné a Dives. Přes řeku Orné a její kanál vedla jen jedna cesta, přes Di-ves čtyři a železniční most. Podle plánu měly být dobyty všechny tyto mosty a území mezi nimi mělo být obsazeno a zajištěno. Tím by bylo levé křídlo předmostí zajištěno proti německým protiútokům.

Dalším a mnohem obtížnějším úkolem bylo zničení pobřežní baterie v Merville, která kryla svými čtyřmi 150mm děly celou východní část pobřeží a snadno mohla ostřelovat invazní loďstvo ještě dřív, než se přiblíží ke břehům. Letecké bombardování by nepomohlo, protože děla byla uložena v železobetonových kasematech.

Zničením baterie byla pověřena speciální jednotka, která měla přistát těsně u cíle v kluzácích půl hodiny před hlavním výsadkem. Stejnou metodou, tj. překvapivým útokem kluzákové pěchoty, měl být obsazen most přes řeku Orné. Plán připravil sám generál Gale a byl založen na stejném principu jako Witzigův útok na Eben Emael v roce 1940. Zbývající dvě výsadkové brigády měly zajistit přechody přes řeku Dives.

6. britská výsadková divize měla nedostatek dopravních letadel, protože většina Dakot byla přidělena americkým divizím stejně jako kluzáky Waco a část kluzáků Horsa. Britské divizi zůstalo 150 Dakot C-47, zbytek kluzáků Horsa a Hamilcar a všechny zbývající bombardéry RAF. Toto uspořádání, navenek trochu chaotické, mělo však jednu velkou výhodu. Posádky RAF byly totiž velmi dobře vycvičeny v noční navigaci.

Poslední přípravy na invazi probíhaly zuřivým tempem. Ke 3. brigádě 6. divize byl od srpna 1943 připojen 1. kanadský výsadkový prapor. Prošel výcvikem ve Fort Bragg ve Spojených státech a sehrál důležitou roli při operaci OVERLORD a o rok později při operaci VARSITY. Velitel praporu, podplukovník G. Nicklin, v Normandii padl a desátníku zdravotní služby F. G. Tophamovi byl udělen Victoria Cross (nejvyšší britské válečné vyznamenání).

Všechny tyto jednotky se připravovaly na své úkoly na pobřeží jižní Anglie, kde byly postaveny makety jednotlivých cílů a pa-rašutisté se cvičili v koordinovaných nočních útocích.

Mezitím pokračovaly občasné hloubkové nálety a bombardování jednotlivých cílů. Tyto akce musely být ovšem prováděny v patřičných proporcích k náletům na ostatní sektory francouzského pobřeží, aby nevzbudily mezi Němci nežádoucí pozornost.

Na žádost velitelů pozemních a vylodovacích jednotek prů-

190

zkumná letadla podrobně fotografovala celé invazní pobřeží a podle těchto fotografií pak byly vytvořeny makety jednotlivých vylodovacích sektorů.

US VÝSADEK - OVERLORD

Němci si o blížící se invazi nedělali žádné iluze, jen nevěděli, kdy a kde. Polní maršál Rommel, velitel armádní skupiny B, obsadil 7. a 15. armádou území od oblastí Britany po Pas de Calais, 7. armáda střežila invazní pobřeží a 15. armáda zajišťovala zbývající část pobřeží východně od Caen. Protože byla invaze očekávána v oblasti Pas de Calais, 15. armáda byla lépe zásobena a vyzbrojena, zatímco většina jednotek na Kotentinském poloostrově byla druhého řádu a trpěla nedostatkem vozidel a tanků.

Rommelův systém obrany spoléhal na pevnosti Atlantického valu, který byl vybudován podél francouzského pobřeží od Bis-kaje až po Holandsko. O Atlantický val se opírala řídka, ale pevná obrana pobřeží pěšími divizemi, které měly za úkol odrazit invazi. Asi 75 km ve vnitrozemí bylo připraveno několik tankových divizí, které měly zastavit případný průlom spojeneckých jednotek.

191

18. května se Rommel vydal na inspekční cestu podél pobřeží, aby zkontroloval výstavbu speciálních protikluzákových překážek. Byly to silné kůly zapíchnuté v zemi na všech místech, kde by mohly kluzáky přistát. Tyto tyče byly známy pod názvem „Rommelův chřest“ nebo „Rommelův chřest“, a když se objevily na průzkumných fotografiích, pořízených z letadel, spojenecké velení se nestačilo divit. Tyto překážky vyvolaly zcela překvapivou reakci u pilotů kluzáků. Jako jeden muž totiž tvrdili, že není třeba se bát, protože na otevřených loukách je třeba rapidně zbrzdit rychlost přistávajícího kluzáku a „Rommelův chřest“ splní tuto funkci stoprocentně...

Velitelé spojeneckého letectva se obávali, že vysazení parašutistů a přistání kluzáků skončí katastrofou a předpovídali padesátiprocentní ztráty. Hlavním mluvčím této sekce skeptiků byl sám nejvyšší letecký velitel, maršál sir T.

Leigh-Mallory. Když ale bylo na konci prvního invazního dne zřejmé, že všechno dobře dopadlo, byl mezi prvními, kdo Eisenhowerovi gratuloval.

Přestože naváděcí technika dostala svůj výuční list na Sicílii, pro invazi bylo třeba upřesnit úkoly značkařů a zdokonalit systém a provádění světelných signálů. Dalším podstatným aspektem přípravy výsadkové operace v Normandii bylo zdokonalení a zjednodušení letového plánu. Na obou stranách předmostí měla letadla letět přímočaře po trasách, které byly dobře označeny majáky zakotvených lodí. Velitelství dopravního letectva bralo v úvahu skutečnost, že posádky

dopravních letadel se během výcvikového období střídají v různých letových úkolech a snažilo se vytvořit takové podmínky, které by snížily možné chyby a omyly na minimum.

Večer 5. června ve 21.30 odstartovali američtí značkaři a bez problémů doletěli k vysazovacím a přistávacím zónám západně od vylodovacího sektoru „Utah“. Světelné majáky byly sice shozeny včas, ale minuly plánovanou oblast asi o půldruhého kilometru. Dopadová zóna, určená pro parašutisty 501. pluku 101. US výsadkové divize, byla silně bráněna protiletadlovým dělostřelečtím a značkaři museli nalétávat na cíl za nepřátelské palby.

O hodinu později přeletělo přes západní pobřeží Kotentinského poloostrova 822 Dakot C-47. nesoucích 13 000 mužů a mířících na východ ke svým cílům. Když přeletěly pobřeží, německé proti-letadlové baterie zahájily palbu. Letadla letící v těsném útvaru rea-

192

govala stejně jako na Sicílii. Piloti se snažili vyhnout obláčkům vybuchujících granátů, útvar se rozpadl, posádky propadly panice a v některých případech byli muži, připravení k seskoku, prostě vyhozeni z letadla ven. Navigátoři se sice snažili najít správné dopadové zóny, ale prudké změny směru a husté mraky ztěžovaly jejich úkol. Když se rozsvítilo zelené světlo a ozval se klakson, většina parašutistů 101. US divize byla vysazena nazdařbůh. Rozptýl při dopadu pokryl oblast 37 x 27 km, rozptýl 82. divize byl o něco menší. Parašutisté byli roztroušeni po celém Cherbourgském poloostrově a několik jich přistálo dokonce přímo v Cherbourgu, vzdáleném 44 km od dopadových zón. Obě divize ztratily při přistání přibližně 1500 mužů. Roztroušení parašutisté se brzy vzpamatovali a ve tmě a v neznámém, často i zatopeném terénu se seskupovali do malých skupinek a bojovali v nesouvislých bitkách od Caren-tanu až po řeku Merderet severozápadně od St. Měře Eglise.

Faktem však zůstává, že tento rozptýl přispěl značnou měrou ke zmatkům v německé obraně a usnadnil vylodění v sektoru „Utah“. Jak bývá zvykem v takových situacích, zprávy o přistání nepřátelských parašutistů byly značně přehnané a plukovní velitelství se octla ve stavu zmatku a zoufalství. Podle došlých zpráv by muselo být shozeno dvakrát tolik mužů, než tomu bylo ve skutečnosti.

Americké výsadkové divize nebyly schopny uzavřít a izolovat pobřeží tak, jak bylo naplánováno, ani se jim nepodařilo plně zajistit přístupové silnice. Avšak zmatek, který byl způsoben rozptylem jejich výsadku, zastavil souvislý a organizovaný postup Němců k pobřeží, takže vylodění v sektoru „Utah“ proběhlo bez vážnějšího odporu.

Vyloděné jednotky se záhy spojily s výsadkáři a jejich obrněná čela v předsunutých postaveních odvrátila německé útoky, které se opakovaly po celý den 6. června.

8. června bylo předmostí zajištěno a Cherbourg byl dobyt ke konci měsíce. Útok výsadkářů byl úspěšný po všech stránkách, přestože jeho provedení bylo rozkouskované a nesouvislé. Oba plány, jak letový, tak plán shozu, byly poměrně jednoduché, což byl výsledek lekce, kterou spojenci dostali na Sicílii. Ukázalo se, že hromadný shoz dvou divizí ve stejné oblasti byl úspěšný, přestože 82. divize měla poměrně málo času k nácviu operace tak náročné na spolupráci a koordinaci.

Chyby, ke kterým došlo během shozu, byly výsledkem nepřesné navigace leteckých posádek, nedostatkem jejich bojových zkušeností

193

ností a neschopností dopravit parašutisty nad cíl ve správný čas. Nebezpečí noční akce prováděné nezkušenými posádkami mělo být ponaučením pro budoucí operace. (Proto byl také při operaci Market-Garden shoz parašutistů proveden za denního světla.)

OVERLORD - ÚTOK BRITSKÝCH VÝSADKÁŘŮ

Na východním křídle přistála 6. britská výsadková divize téměř ve stejnou dobu jako Američané a rychle dosáhla svých cílů. Noční boje se sice neobešly bez dramatických situací, ale v dopoledních hodinách byly všechny mosty stejně jako dělostřelecká baterie v Merville v rukou výsadkářů.

194

Jedním z problémů bylo značení cílů. Každá dopadová a přistávací zóna měla být označena dvěma soupravami světelných majáků, ale ve dvou případech došlo k topografickému omylu a k nesprávnému označení. V obou případech pouze jedna souprava světelných signálů byla shozena na správná místa a několik letadel z hlavní skupiny bylo svedeno z cesty, zabloudilo a chvíli to trvalo, než našla cestu zpět. Dnes se nezdá, že se stalo něco světoborného, ale parašutisté vysazení o 400 nebo 500 metrů stranou dopadové zóny zpravidla zmizeli ve vysokém obilí nebo v hustém křoví živého plotu, a to znamenalo ztrátu orientace. V takové situaci nikdo nestál o to, aby byl znenadání objeven německým průzkumem a nikdo se nehýbal, aby nevyvolal podezření. Někteří parašutisté strávili hodinu i víc v místech, kde je nikdo nečekal. Ti odvážnější se přece jen vydali na cestu k místům společného srazu, kam dorazili až za rozbřesku, anebo tam vůbec nedorazili a dostali se do palby německých jednotek, nastupujících k protiútoky.

3. britská parabrigáda měla větší problémy se shromážděním svých mužů než 5. brigáda. Částečně i proto, že její značkaři se opozdili a signální světla nebyla instalována včas. V tomto případě se však navigátorům podařilo vysadit jednotky poměrně přesně podle vlastní kalkulace.

Na dva mosty přes řeku Orné a Caenský kanál zaútočilo šest kluzáků, tři na každý cíl. Odpoutaly se už nad mořem a díky velmi zručné pilotáži přistály v těsné blízkosti mostů. Navigace těchto kluzáků byla tak výtečná, že první z nich dokonce přistál nárazem na německé překážky a ostatní drát, chránící obranné pozice.

Mosty byly obsazeny během několika minut. Došlo i k neobyčejným, neplánovaným situacím. Jeden z kluzáků přistál v důsledku nepřesné navigace asi o osm kilometrů dál na západ, přímo u jednoho z mostů přes řeku Dives. Posádka

zjistila, že most není bráněn a okamžitě ho zajistila.

Útok na baterii v Mervillu provedly čtyři roty 9. praporu, posílené četou ženistů, která přistála v kluzácích. Plán této akce byl poměrně komplikovaný a byl založen na útoku několika různých skupin, které musely být vysazeny na správných místech a ve správný čas. Přípravné bombardování mělo obránce překvapit a otřást jejich morálkou. Navzdory důkladnému plánování a opakovaným zkouškám ne-

195

byla tato akce příliš úspěšná, což není při výsadkových operacích neobvyklé. Bombardování bylo nepřesné a neúspěšné. Zničilo vesnici Merville a baterii, kde byla vyhlášena pohotovost, nezasáhlo. Zato ale se mu podařilo rozptýlit průzkumnou četou, která se právě připravovala k akci.

Ani vysazení 9. praporu nebylo bez problémů. Piloti se museli na poslední chvíli vyhnout palbě lehkých protiletadlových děl a nakonec byl celý prapor roztroušen na ploše 75 čtverečních km. Plán počítal se třemi čtverečními kilometry...

Velitel praporu shromáždil asi čtvrtinu mužů a čtvrtinu speciálního vybavení a zbraní a zaútočil na obranný perimetr baterie. Kombinací šťastných náhod a bezmezní odvahy se jim podařilo zlikvidovat 130člennou posádku a vyřadit děla z provozu dřív, než se na pobřeží objevily vyloďovací čluny 3. britské pěší divize.

Zbývající dva prapory 3. parabrídy byly vysazeny východně od mervillské baterie s úkolem zničit mosty a přechody přes řeku Dives. Shoz byl opět poněkud nepřesný, ale oba prapory našly své cíle, obsadily oba mosty a vybudovaly v jejich okolí silné obranné pozice, ve kterých očekávaly německý protiútok.

V oblasti 5. brigády obsadily její jednotky určené mosty přes řeku Orne a v dalších hodinách je bránily proti německým protiútokům. V odpoledních hodinách dorazili příslušníci 1. brigády komandos, kteří se vyloďovali na pobřeží a zapojili se do boje. Několik rot obsadilo domy na pokraji blízké vesnice a jejich proti-tanková děla ráže 5,7 cm zadržovala tanky a obrněná vozidla, podporující protiútok vedený z jihu, od Caen. Dopravit děla v kluzácích vymyslel sám velitel divize, generál Gale. Ozvaly se sice hlasy proti, které tvrdily, že děla budou poškozena při přistáních mezi Rommelovým "áchřestem", ale Galeův nápad byl realizován a ukázalo se, že bez nich by nebylo možno útok tanků zastavit. Ba-zuky, pátý a lehké zbraně parašutistů by v tomto případě nestačily.

Pozdě odpoledne přiletěla druhá vlna a mezi nimi několik mohutných kluzáků Hamilcar, nesoucích protitanková děla ráže 7,62 cm a několik lehkých tanků typu Tetrach. Tyto posily pomohly definitivně zajistit východní křídlo. Mosty byly obsazeny podle plánu, a přestože obranné pozice jednotlivých praporů nebyly výhodně položeny, výsadkáři se dokázali ubránit a přežít několik dalších dnů těžkých bojů.

Během operace na východním křídle invazního pobřeží se sice

196

tu a tam objevily různé nedostatky, přesto však to byl pozoruhodně úspěšný výsadkový útok, který splnil všechna očekávání. Byla to nepochybně nejlépe provedená taktická výsadková operace během celé války. Královské letectvo (RAF) mohlo být právem hrdé, že dodalo tak dobře vycvičené jednotky, které chválýhodnou přesností shozů, bezpečným přistáním kluzáků a s použitím letadel různých výkonů a rychlostí, vysadily výsadkové jednotky v určených zónách, přestože musely čelit nejen nepřátelské protiletadlové palbě, ale i zesílené pozemní obraně určených cílů.

Úspěch invaze v Normandii potvrdil správnost rozhodnutí použít výsadkové divize na křídlech, a ne na hlavním směru, jak se původně uvažovalo. Také se osvědčil jednoduchý plán pozemního útoku výsadkářů, přestože v oblasti 6. britské divize byly podrobnosti likvidace německých obranných pozic velmi složité.

Úspěšný byl také jednoduchý a přímočarý letový plán a použití značkařů. Podle úsudku odborníků byl mezi invazním výsadkem na Sicílii a do Normandie obrovský rozdíl ve způsobu provedení a tím i v jeho úspěšnosti. Bylo zřejmé, že Spojenci se poučili a vymysleli lepší, účinnější a hlavně bezpečnější plán.

Následující měsíce nedaly výsadkářům mnoho příležitostí k akci. Větší výsadkové operace potřebují delší čas na přípravu a po průlomu v Normandii spojenecké síly postupovaly do nitra Francie takovým tempem, že ani na dílčí výsadkové operace nebyl čas. Během tohoto postupu byly spojenečtí výsadkáři připravováni na jednu operaci za druhou, ale ve většině případů rychlost pozemních jednotek předbíhala plán.

6. výsadková divize bojovala v roli pěchoty až do konce srpna a za cenu 4305 padlých, raněných a nezvěstných postoupila až k řece Seině. Na západním křídle zůstali američtí výsadkáři v první linii ještě další tři týdny po zajištění předmostí a zúčastnili se bojů o Cherbourg. Odtud byli odesláni do Anglie, kde si konečně odpočinuli a připravovali se na další akce.

197

VÝSADKÁŘI NA VÝCHODNÍ FRONTE

1941-44

22. 6. 1941 napadlo nacistické Německo Sovětský svaz a hned v prvních hodinách získalo podstatnou leteckou převahu. Za cenu 196 letounů zničilo přibližně 1200 sovětských letadel všech typů. Technická převaha německých vojsk, zvláště pak tankových divizí, donutila Rudou armádu k nepřetržitému ústupu, který se zastavil až koncem roku před Moskvou. Déšť a moře bláta zpomalily německou ofenzívu. Pak přišel mráz a krutá zima, kdy všechno zamrzlo a

äblesková válka" se zastavila.

Teprve blízká budoucnost nám snad dá definitivní odpověď na otázku, proč Rudá armáda selhala a proč v prvních 6 měsících války ztratila téměř 2 miliony mužů a neuvěřitelné množství cenného vojenského materiálu. Velitelé selhali, protože proti Němcům stála vlastně druhotřídní garnitura velitelského sboru. Elita byla Stalinem vymýcena v hysterických čistkách předválečných let. Ukrajina a Bílá Rus se staly spáleništěm, a co nezničila ustupující Rudá armáda, to zničili nacistické hordy.

Zhroucení sovětských armád mělo mnoho důvodů. Některé jsou dobře známy: čistka v důstojnickém sboru, nedokončená reorganizace, nedostatečné technické vybavení (např. kvalitní sovětské tanky nebyly z valné části vybavené rádiem), dokonalá souhra a komunikace mezi německými jednotkami a ohromná letecká převaha, o které jsme se zmínili už na začátku. V poslední době se objevila zcela nová teorie o tom, že Stalin vlastně připravoval útočnou válku, a právě proto došlo k chybám v obraně. Rudá armáda nebyla prostě na obrannou válku připravena...

Jiná teorie zdůrazňuje skutečnost, že po obsazení baltických států. Besarabie a polské Ukrajiny sovětská hranice probíhala ne-

198

opevněným územím. Dezorganizace jednotlivých složek ozbrojených sil, nesmyslné zásahy politických kádru a špatná koordinace plánování způsobily, že solidní opevnění pohraničních oblastí nebylo dokončeno.

Příchod nacistických armád a jejich spojenců mezi Baltským a Černým mořem nebylo možné zastavit konvenčními prostředky. Sověti se snažili ze všech sil udržet nepřerušovanou linii fronty a posílali do boje všechno, co bylo po ruce. Tomuto osudu neušly ani elitní výsadkové brigády a divize, pýcha Rudé armády. Po zbytek roku 1941 bojovaly jako pěchota a stejně jako ostatní jednotky utrpěly těžké ztráty.

Němečtí výsadkáři skončili svou dvouletou úspěšnou činnost invazí Kréty. Ztráty, které tam utrpěli, přesvědčily Hitlera, že tato zbraň už není novinkou, že překvapení už není překvapením, a že tudíž velké výsadkové operace ztratily své opodstatnění.

Na východní frontě bojovali němečtí výsadkáři většinou v roli pěchoty. Byly provedeny výsadkové akce menšího rozsahu, většinou v síle čtyř nebo i družstev, které plnily diverzní úkoly. Stávalo se tak především v baltických zemích, během útoku směrem na Leningrad, kde protisovětská nálada obyvatelstva zaručovala určitou bezpečnost při návratu výsadkářů ze sovětského týlu.

Jedna z větších akcí se uskutečnila na ostrovech v Řížském zálivu, kam ustoupily sovětské jednotky po pádu Tallinu. V týlu obránců bylo vysazeno ve dvou vlnách asi 500 mužů. Útok sice předcházel námořní výsadek, ale obráncům se ho podařilo zlikvidovat a postupně se stáhnout na ostrov Chiumu. Tam se bránili až do konce října 1941, kdy byli staženi do Leningradu a na námořní základnu na ostrově Hango.

V prosinci 1941 obklíčila Rudá armáda u Dněprianska 16. německou armádu. Podle německých pramenů dopravila Luftwaffe obklíčeným jednotkám během 5 měsíců 265 tisíc tun zásob a střeliva a evakuovala 34 tisíc raněných. Tato úspěšná operace měla za následek příliš optimistický odhad možností leteckého zásobování obklíčené 6. německé armády u Stalingradu o rok později, kdy nepříznivé povětrnostní podmínky a sovětské protiletadlové baterie dovolily Luftwaffe shodit nebo dodat během dvou měsíců jen 6 591 tun zásob a evakuovat 28 tisíc raněných.

Německý Abwehr používal malé skupiny výsadkářů, většinou příslušníků pluku „Brandenburg“ (obdoba britských komandos), k diverzním akcím místního významu. Nejznámější z těchto akcí

199

tečnit 21. prosince 1941 na Kerčském poloostrově. Začátkem prosince Němci obsadili Sevastopol a obsadili Krym. Jednotky 51. sovětské armády ve spolupráci s černomořskou flotilou dostaly za úkol vyhnat Mansteinovy divize z Krymu.

Hlavní síly se měly vylodit u Kerče. Zesílená rota parašutistů měla být vysazena u Bajerova v německém týlu a blokovat ústupové cesty. Další prapor výsadkářů měl obsadit letiště u Vladislavovky a zajistit je pro letecké jednotky 2. leteckého sboru.

Počasí se však rapidně zhoršilo, k námořnímu výsadku nedošlo a celá akce byla zrušena a odložena na 26. prosince. Několik skupin parašutistů bylo zapojeno do průzkumné akce v německém týlu, ale za nepříznivého počasí a bez dostatečného výcviku pilotů byla akce předem odsouzena k zániku. Letadla letěla příliš nízko a za snížené viditelnosti byl shoz velice nepřesný a parašutisté byli vysazeni přímo na hlavu německé strážní jednotky...

Teprve 31. prosince se počasí uklidnilo a prapor výsadkářů pod velením majora Njašina byl vysazen v německém týlu u Ak Mo-nai, kde měl zablokovat německý ústup po Arbatské ose. Mezitím se 44. sovětská armáda vylodila u Feodosije a postupovala na Vladislavovku, kam ovšem nikdy nedorazila. Němci letiště ubránili...

V oblasti Ak Monai výsadkáři zničili důležitou německou dělostřeleckou pozici a následujícího dne zaujali obranu na plánovaných pozicích. Bez letiště u Vladislavovky a bez letecké podpory neměla tato operace naději na úspěch. Němci bez obtíží ustoupili na západ a jednotky výsadkářů přešly k partyzánům.

Přestože Kerčská operace byla jen taktického rázu, trpěla stejnými nedostatky jako ostatní, rozsáhlejší sovětské výsadkové operace. Použité síly byly příliš slabé a nemohly splnit daný úkol, akce byla provedena za nepříznivého počasí a nedostatečný průzkum nebyl schopen odhalit sílu nepřítele.

Během II. světové války Sověti uskutečnili jen dvě větší výsadkové akce operačního významu. K první došlo během jejich zimní ofenzivy v lednu-únoru 1942 v prostoru Vjazmy. 33. sovětská armáda se dostala do obklíčení a zastavit další postup německých jednotek a spojit sovětské jednotky s týlem se stalo úkolem 4. výsadkového sboru, tvořeného 8., 9. a 214. výsadkovou brigádou.

27. ledna začala přistávat první vlna sovětské letecké pěchoty mezi obcemi Želané, Petriščevo a Ozerečnyj. Byly to dva

prapory 8. výsadkové brigády. Němci reagovali útokem na letiště Zaškovo a způsobili mezi nastupujícími výsadkáři zmatek, takže ze druhé

202

vlny se nad cílem objevilo jen 17 dopravních letadel. Německá protiletadlová palba byla přesná a velice účinná a parašutisté opouštěli letadla ve výši 1200 až 1800 metrů, což bylo za zhoršujících se meteorologických podmínek příliš vysoko. Ve druhé vlně bylo vysazeno celkem 650 výsadkářů, někteří až 15 km od dopa-dové zóny. Do rána se jich u obce Tábor sešlo 475. V dalších dnech pokračovalo vysazování jednotlivými letouny, kterých byl stále velký nedostatek. Němci odpovíděli dalšími leteckými útoky na letiště v Kaluže, Rževci a Zaškovu a velitelství 4. sboru bylo donuceno přesunout zbývající výsadkářské jednotky po železnici na několik letišť v okolí Moskvy a pokusit se zorganizovat výsadky z míst, která byla v poměrném bezpečí.

Rádiové spojení s jednotkami, které byly už vysazeny, chybělo. V okolí Vjazmy zapálili partyzáni i parašutisté několik ohňů, což dezorientovalo piloty natolik, že zbytek sboru byl opět vysazen několik kilometrů od cíle. Organizační zmatky a neschopnost pečlivě připravit a naplánovat výsadkové operace - to byly hlavní problémy sovětského velitelství.

8. výsadková brigáda například v bojích o železniční stanici Ugra ve dnech 8. a 9. února získala 200 aut a 60 motocyklů včetně rozsáhlých německých skladů. Tyto zásoby však nebylo možno využít, protože chyběli řidiči (V SSSR nebylo před válkou příliš mnoho vycvičených řidičů) a teprve mezi 11. až 20. únorem dopravní letadla přivezla obklíčeným jednotkám těžší zbraně a potraviny.

Z 10 000 mužů 4. výsadkového sboru jich byla vysazena jen čtvrtina a 34 tun materiálu. V době této operace byly v okolí Vjazmy až čtyřicetistupňové mrazy doprovázené silnými vánicemi. Ukázalo se, že moment překvapení je možno ztratit vysazením předsunuté skupiny a vzhledem k tomu, že v té době byla ještě Luftwaffe silnější než sovětské letectvo, nebylo možno poskytnout leteckou podporu v takové míře, aby to zvrátilo výsledek této neúspěšné a špatně připravené operace.

KANEV

Poslední ofenzivní operace sovětských výsadkářů se uskutečnila v září 1943 v oblasti města Kanev na řece Dněpru.

Německá

203

ofenzíva u Kurska selhala a Sověti odpovíděli masovou protiofen-zivou. Mezi německou 6. armádou, která ustoupila směrem na Kyjev, a 8. armádou, která ustupovala na Kremenčuk, vznikla nebezpečná mezera. Velitelství 8. armády nařídilo generálu Nehringovi, veliteli XXIV. tankového sboru, překročit Dněpr přes most u Ka-neva a spojit se na druhém břehu s jednotkami 6. armády.

STÁVKA (sovětské vrchní velitelství) se rozhodlo Němce předejít a překročit Dněpr v opačném směru dřív, než se Nehringovi podaří vybudovat předmostí. Severně od Kaneva Dněpr tvořil velký zákrut s několika brody a okolní členitý terén skýtal útočiště silným partyzánským skupinám. Právě v těchto místech měl být vysazen l. sovětský výsadkový sbor, který měl clonit překročení Dněpru 3. tankovou gardovou armádou generála Rybalka.

Ve stejnou dobu, kdy se německé tanky blížily ke kanevskému mostu, Rybalkovy motorizované průzkumné jednotky dorazily 21. září k zákrutu u vesnice Zarubence, během noci a příštího dne překročily Dněpr a začaly budovat předmostí na německém břehu. Pokud by za této situace výsadkové jednotky byly schopny odříznout dněperskou zákrutu, předmostí mohlo být posíleno těžkými zbraněmi a materiálem a mohlo se stát nástupištěm pro útok na Bílou Cerkev a dál na sever, na Kyjev.

Velitelství voroněžského frontu soustředilo pro tento úkol l., 3. a 5. gardovou brigádu výsadkářů. Dvě brigády, celkem 10 000 mužů, měly být vysazeny v první vlně, třetí brigáda měla zůstat připravena v záloze. Teoreticky bylo možno posílit výsadek dalšími dvěma brigádami letecké pěchoty, které byly zálohou STÁVKY.

Výsadek byl naplánován na 23. září 1943. Pro operaci bylo přiděleno 180 dopravních letadel Li-2, 30 kluzáků nesoucích lehké dělostřelectvo, 25 dalších dopravních letadel pro plynulé zásobování ze vzduchu a peruť Po-2 pro řízení palby těžkého dělostřelecká divizí voroněžského frontu. Plány vypadaly velice dobře. Na papíře. Značkaři měli vyznačit zóny dopadu a styční důstojníci letectva, vysazení spolu s radisty, měli koordinovat podporu bitevních letadel.

A pak se objevily první problémy. Přetížená železniční síť nezvládla dopravu výsadkových jednotek do míst jejich soustředění, materiální zabezpečení pokulhávalo a l. gardová brigáda se teprve přesunovala na základnu - takže bylo nakonec rozhodnuto, že 3. brigáda seskočí spolu s 5. a l. zůstane v záloze.

204

23. září bylo chladno, mlhavo a pršelo. K všeobecnému překvapení místo 180 dopravních letadel bylo přistaveno jenom 6! To, co pak následovalo, mělo už od samého rána nádech katastrofy. Jednotlivé skupiny výsadkářů cestovaly v nákladních autech od letiště k letišti a pátraly po volných letadlech. Pokud je vůbec našly, chybělo palivo a pečlivě připravovaná operace se začala rozpadat na nekoordinované, improvizované akce, kdy se velitelství výsadkových vojsk snažilo zachránit, co se dalo. Jednotlivé skupiny výsadkářů, které uspěly ve svých snahách, byly dopravovány do cílových oblastí po několik hodin ještě před úsvitem 24. září.

Nedostatky v plánování jednotlivých fází výsadku pochopitelně narušily jejich provedení. Dopadové zóny nebyly vyznačeny a dodnes nikdo neví proč. Partyzáni se snažili řešit situaci založením ohňů v cílových oblastech, ale totéž udělali i Němci a snadno oklamali sovětské piloty, nezkušené ve spolupráci s výsadkovými jednotkami. Parašutisté i materiál byli vysazeni na obou stranách řeky a rozptýleni od Rižiščeva až po Čerkasy.

Kombinace všech těchto nezdařených akcí měla za následek úplnou dezintegraci sovětského výsadkového sboru.

Místo plánovaných 4500 mužů bylo vysazeno jen asi 2300, a to ještě se značnými ztrátami. Ale to byl teprve začátek

všech nesnází.

Přesun německého tankového sboru generála Nehringa přes

VÝSADEK NA DNĚPRU ROKU 1943

205

Dněpr začal už ve 3 hod. odpoledne 23. září, kdy první německé tanky přejely přes most u Kaneva. V 5 hod. ráno druhého dne už byly všechny jednotky na druhé straně Dněpru. Spatné počasí, déšť a nízká oblačnost omezily letecký průzkum natolik, že tento přesun zůstal velení voronežského frontu utajen. Sotva dezorganizovaná, dezorientovaná a rozptýlená sovětská dopravní letadla přeletěla Dněpr, okamžitě se ocitla v přesné palbě německého flaku (FLAK - Flugzeug Abwehr Kanone - německá zkratka protiletadlového děla a od toho odvozené označení pro palbu těchto děl). Mnoho pa-rašutistů zahynulo v sestřelených letadlech a mnoho jich zahynulo ve vzduchu na padácích, dřív než dopadli na zem.

Německé tanky podporované pěchotou bez obtíží zlikvidovaly polovinu výsadkářů, kterým to trvalo celý týden, než se zmohli na organizovaný odpor. Jejich rozptýlené a osamocené jednotky, bojující bez podpory těžkých zbraní, neměly proti německým tankům naději. Bojovali sice velice statečně, ale stihl je stejný osud jako Britů o rok později u Arnhemu. Mezitím Němci zpevnili svou obrannou linii na druhém břehu Dněpru a udrželi most u Kaneva pod palbou. Bitva skončila pro sovětské výsadkáře tragicky. Němce nemohli zastavit - přišli o den pozdě. Němci udrželi most a ztráty výsadkářů byly tak velké, že nemohli ani zasáhnout do bitvy o předmostí u Bukrinu. Teprve v půli října se podařilo veliteli 5. výsadkové brigády soustředit v lesích západně od města Čerkasy asi 1600 mužů, kteří se později aktivně zúčastnili překročení Dněpru - to ale byla jen malá útěcha za fiasko u Kaneva. Místo průlomu německé linie došlo nakonec k pozicičním bojům okolo Bukrinu a teprve koncem října se Rusům podařilo přesunout většinu tanků a dělostřelectva na malé předmostí u Kyjeva a podniknout rozhodující úder. Kyjev padl 7. listopadu 1943.

Při plánování útoku na německou dněperskou linii bylo rozhodnuto, že hlavní úder bude veden směrem na městečko Bukrin. Když tato operace selhala, zhroutil se i sovětský plán na osvobození Ukrajiny. Pokud by výsadkáři bývali splnili svůj úkol a Ry-balkovské tanky prolomily německou frontu, Kyjev mohl padnout o měsíc dřív a Nehringův tankový sbor mohl být obklíčen na „nesprávné straně“ řeky. V případě úspěchu sovětských výsadkářů nemuselo dojít ani k bojům o korsunskou „kapsu“, kde se Němcům podařilo obklíčit a zničit tři sovětské divize.

Bitva o most a předmostí u Kaneva rozhodla o osudu severní Ukrajiny na dalších několik měsíců...

206

Zkušenosti s taktickým a operačním nasazením sovětských výsadkářů nebyly zapomenuty. Neúspěchy byly způsobeny nejen in-kompetencí sovětského velení, ale i nedostatečnou výzbrojí a především žalostným stavem komunikací mezi jednotlivými složkami Rudé armády. Organizační možnosti jednotlivých sektorů byly silně omezeny a rozhodujícím faktorem byla nedostatečná koordinace STÁVKY, takže operace vypadaly dobře na papíru, ale reálné výsledky byly katastrofální.

V roce 1941 se za elitu mohlo považovat jen málo sovětských jednotek. Není tedy divu, že výsadkáři, kteří mezi tuto elitu patřili, se stali důležitou součástí bitvy o Moskvu a v lednu 1942 se ocitli v samém jejím středu.

V zimě 1942 se sovětské výsadkáře zúčastnily ofenzivních akcí, které se marně snažily zatlačit a porazit vyčerpané a špatně zásobované jednotky Wehrmachtu. Lehce vyzbrojení výsadkáři podnikli během zimních měsíců několik akcí v německém týlu, které měly narušit německou obranu a spojit se s útočícími jednotkami Rudé armády. Tvrdé povětrnostní podmínky a krutá zima spolu s nedostatečnou výzbrojí a nedostatky v zásobování byly hlavními faktory jejich neúspěchu.

Sovětské výsadkáře byli dobře vycvičení a byli zvyklí bojovat i v těch nejhorších podmínkách. Přestože utrpěli těžké ztráty. Ztížili sice Němcům práci v obraně, ale k průlomu fronty nedošlo a sovětské výsadkové operace rozhodného úspěchu nedosáhly. Tento trend pokračoval i v roce 1943 a další neúspěchy měly stejné příčiny jako rok předtím. Zanedbatelné úspěchy a podstatné neúspěchy rozsáhlých výsadkových operací v roce 1943 měly za následek, že od nich bylo v dalších letech upuštěno a STÁVKA se soustředila na taktické výsadky menšího rozsahu. Podstatně se zintenzivnilo vysazování a zásobování partyzánů, zatímco nedostatky předcházejících let byly pečlivě studovány - stejně jako příčiny katastrofických porážek Rudé armády v letech 1941-42. Tyto studie vedly k modernizaci a nebyvalému rozvoji sovětských výsadkových sborů v poválečném období.

207

JIŽNÍ FRANCIE 1944

Invaze do jižní Francie měla v plánovacím stadiu krycí jméno ANVIL (Kovadlina), později, z bezpečnostních důvodů, dostala krycí jméno DRAGOON (Dragoun). Vznik hesla DRAGOON bude čtenáře jistě zajímat. Vymyslel ho sám Churchill. Od tohoto slova je v angličtině odvozeno sloveso (to be) DRAGOONED, což znamená být šikanován od dragounů a v přeneseném významu (v moderní angličtině) to znamená být k něčemu donucen nevybíravými prostředky... Churchill vždycky odmítal invazi do jižní Francie jako zbytečnost. Tvrdil, že to západní frontě nepomůže, naopak že to oslabí spojenecké tažení v Itálii (Jednotky pro operaci DRAGOON měly posílit italskou frontu...) Nakonec Churchill invazní plán odsouhlasil pod tlakem Američanů - byl tedy „dragooned“...

Po déle trvajících anglo-amerických sporech se tato invaze konečně uskutečnila 15. srpna 1944.

Když 1. výsadková divize opouštěla na podzim 1943 Itálii, nechala tam 2. brigádu, která byla rychle přejmenována na 2.

nezávislou výsadkovou brigádu a bojovala jako pěší útvar při postupu do severní Itálie. Britští výsadkáři se uplatnili i za bojů u Cassina, ale příležitosti k taktickému nasazení při vzdušném výsadku nedostali.

Podobná situace byla i u Američanů. I jejich výsadkáři bojovali v prvních liniích jako pěchota, a proto uvítali příležitost zúčastnit se nové výsadkové operace.

Zatímco Eisenhowerovy armády obsazovaly severní Francii, na nátlak Američanů byla naplánována odlehčovací invaze do jižní Francie. Měla odlákat co nejvíce německých sil ze severu a otevřít další postupovou cestu údolím řeky Rhóny směrem

208

k německé hranici. Invazní jednotky měly být staženy z italské fronty, což se nelíbilo Churchillovi. Itálie a Balkán byly středem jeho zájmu a tam se také soustřeďovaly poválečné plány Británie, která po léta považovala Středomoří za svou zájmovou oblast. S plánem invaze do jižní Francie souhlasil i Stalin (na Teheránské konferenci), a tak bylo, přes Churchillův odpor, rozhodnuto.

Byl to hlavně Eisenhower, který operaci DRAGOON všemožně podporoval. Cherbourg sice padl 27. června, ale v srpnu stále ještě nebyl schopen provozu. Eisenhower spoléhal na velké jihofrancouzské přístavy Marseille a Toulon, kudy mohl být na bojiště dopravován nejen materiál, ale i posily.

Podle plánu měla být námořní invaze podpořena vzdušným výsadkem v oblasti Le Muy, několik kilometrů od invazního pobřeží. Výsadkáři měli za úkol zadržet německé zálohy a zajistit, aby vylodění proběhlo bez problémů. V červnu 1944 byly shromážděny všechny výsadkové jednotky nacházející se v Itálii a byla z nich vytvořena 1. speciální výsadková skupina pod velením amerického generálmajora R. T. Fredericka.

Skupina se skládala z pěti US paraprporů 550. a 551. pluku, jednoho US pluku kluzákové pěchoty a 2. britské nezávislé výsadkové brigády se 4., 5. a 6. paraprporem. Podpůrné jednotky tvořily 64. lehká dělostřelecká baterie a 300. baterie protitankového dělostřelectva. Podle plánu měly jednotky této speciální skupiny obsadit území mezi La Motte a Le Muy asi 15 km na sever od předmostí a udržet ho do příchodu posil. Terén dopadových zón byl sice členitý a nerovný, ale zato nebyl nepřitelem bráněn. Dalo se však čekat, že jakmile se nepřítel vzpamatuje, zaútočí na výsadkáře a bude se snažit prorazit k pobřeží. Zkušenosti z Afriky, Sicílie a Itálie ukázaly, že reakce Němců bývají bleskurychlé a jejich protiútoky dokázaly několikrát přivést spojenecké armády do úzkých, jak se ukázalo u Salerna nebo u Anzia. Invazní jednotky zahájily operaci DRAGOON pod velením sira Maitlanda Wilsona, vrchního velitele ve Středomoří. Teprve po vylodění měly přejít pod velení generála Eisenhowera, vrchního velitele v západní Evropě.

Výsadkáři měli pro tuto operaci k dispozici celkem 186 dakot 51. US dopravní divize, 125 pro dopravu parašutistů a 61 pro vleky kluzáků Horsa a Hadrian, které měly přepravit kluzákovou pě-

209

chotu a lehké dělostřelectvo. Startovalo se na letištích v okolí Říma...

Značkaři, příslušníci výsadkové roty navádějící parašutisty na cíl, seskočili 15. srpna ve 3.30 ráno a o hodinu později je následoval hlavní výsadek.

Hustá ranní mlha pokryla seskokové a přistávací zóny a výsadkáři, jak už bývalo zvykem, byli v několika případech vysazeni až 25 km od cíle. Ne všechna signální světla značkařů byla vidět a navigátoři museli v husté mlze polohu dopadových zón často jen odhadovat. 73 ze 125 Dakot C-47 vysadilo parašutisty na správných místech, což byla asi polovina původní výsadkové skupiny. Naštěstí se Němci tentokrát opozdili a očekávaný protiútok se neuskutečnil. Kluzáky přistály bez problémů v 9.30 hodin a už v 10.15 byly všechny cíle obsazeny a zajištěny. Měly za sebou delší let, než se původně předpokládalo, protože kvůli mlze musely hodinu kroužit nad Korsikou. Dakotám, které měly ve vleku kluzáky Horsa, došlo palivo a musely se vrátit zpět do Říma. Neočekávaný návrat těchto letadel způsobil na letišti paniku a chvíli trvalo, než se letadla i s kluzáky znovu seřadily a byly rozříděny do jednotlivých skupin pro opakovaný start. Nakonec přece jen kluzáky Horsa dorazily k La Motte - i když se značným zpožděním - a vzhledem k minimální bojové činnosti v této oblasti jejich nepřítomnost neměla žádný vliv na další vývoj událostí.

Jediným místem, kde došlo k těžším bojům, byla rekreační oblast St. Tropez, kde byla omylem vysazena jedna rota parašutistů 509. pluku. Výsadkáři okamžitě zaútočili z týlu na pobřežní obranu a dostali se do těžkých bojů, ve kterých přemohli německou posádku a obsadili město. Pak už jen čekali na vylodění invazních jednotek a přijímali uvítací dary od francouzských děvčat.

Kromě ojedinělých místních bojů proti rychle ustupujícímu nepříteli tažení v jižní Francii proběhlo v poměrném klidu a Spojenci postupovali dvěma proudy podél řeky Rhóny a podél švýcarských hranic na sever, na Dijon a Besancon a na Belfort, kde v půli září narazili na souvislou frontu německé 19. armády.

Divize bojující na severozápadě Evropy to nazývaly „šampaňským tažením“...

Výsadkářské jednotky byly brzy staženy a převeleny k jiným útvarům. 2. britská nezávislá brigáda se vrátila zpět do Říma, kde

210

čekala na ústup německých jednotek z Řecka. 12. října byla zesílená rota 4. praporu shozena v severním Řecku na letiště Megara, které měla zajistit pro přistání letecké pěchoty.

Vysazení se bohužel uskutečnilo při nárazovém větru, který dosahoval rychlosti až 56 km/hod a utrpěla padesátiprocentní ztráty. Parašutisté, kteří se zranili při dopadu, nedokázali zvládnout padáky, které je pak vlekly napříč letištěm do kamenných zídek a jiných překážek, kde se jejich zranění ještě zhoršila.

Zbytek brigády se vylodil z moře a jeden prapor přistál v dakotách na prázdném letišti...

211

BURMA 1943-45

Největší výsadkové operace v roce 1944 se vůbec neodebraly v oblasti Pacifiku, ale v Buřme, kterou Japonci obsadili v roce 1942 během své ofenzívy v jihovýchodní Asii. Konečným cílem Japonců bylo ovšem obsazení Indie, která i přes neklid a nepokoje částí domorodého obyvatelstva Jež požadovalo samostatnost, byla nejdůležitější britskou základnou v této části světa.

Operace, o které bude tato kapitola pojednávat, dostala jméno ČTVRTEK neboli druhá činditská operace.

Činditi byli příslušníci speciálních jednotek vycvičených pro partyzánský způsob boje v džungli. Jejich velitelem byl generál-major Order Wingate, který měl zkušenosti s partyzánským způsobem vedení boje z etiopského (habešského) tažení v roce 1940, kde se svými domorodými jednotkami způsobil Italům značné ztráty. Wingate se snažil přesvědčit britské velení v Indii, že účinná diverze v japonském týlu, zvláště napadání menších jednotek a opěrných bodů spolu s ničením a rušením japonských komunikací a zásobovacích cest, by působilo negativně na jejich morálku. V džungli byli Japonci neporazitelní a byli si toho dobře vědomi. Wingate chtěl otrástit jejich sebevědomím a dokázat, že smíšené indické jednotky jsou stejně kvalitní...

Válka proti Japonsku byla především válkou námořní, ale pozemní operace v Buřme měly svou důležitost. Burma byla životně důležitým spojovacím článkem mezi britskými základnami v Indii a čínskými armádami generalissima Čankajška. Ty na sebe vázaly celou jednu třetinu japonských pozemních ozbrojených sil a značně vyčerpávaly jejich materiální a dopravní kapacitu. Japonská agrese Čínu takřka úplně izolovala a bez dodávek spojeneckého válečného materiálu hrozila Čankajškovi porážka.

212

Prvním cílem Spojenců bylo zastavit pronikání Japonců do Indie. O to se měla postarat ofenzíva indické armády v severní Buřme. Druhým cílem bylo zajistit plynulé zásobování čínských armád po souši, přes hory, dokončením silnice do Leda a prodloužením a znovuotevřením tzv. Burmské cesty. Ta byla přerušena při vítězném postupu Japonců v letech 1942 a 1943 a Spojenci byli nuceni zásobovat Číňany ze vzduchu...

Wingate dostal svou příležitost v roce 1943. Spojeneckým velitelem v jihovýchodní Asii byl generál Wavell - ten, který porazil Italy v Libyjské poušti v roce 1940. Znal Wingatea ze Středního východu i z Afriky a vážil si jeho velitelských schopností a originálních, novátorských nápadů. Plánovaná ofenzíva indických jednotek v severní a střední Buřme mohla být podpořena proniknutím činditů do japonského týlu a narušením jejich komunikací a zásobovacích linek. Tento Wingateův nápad se hodil Wavellovi do jeho ofenzivních plánů, a tak Wingate konečně dostal příležitost ověřit své teorie partyzánských akcí v praxi.

Původně měl v úmyslu vycvičit své čindity jako parašutisty a speciálně je připravit pro boj v džungli, kde měli operovat v síle brigády v japonském týlu. Měli být zásobováni výlučně letecky.

Neortodoxní způsob myšlení generála Wingatea byl v přímém protikladu k nepružnému uvažování většiny důstojníků britské koloniální armády v jihovýchodní Asii, která v rychlém tempu ztratila Siam (Thajsko), Malajsko, Singapur, Burmu a Arakán. Japonci klepali na dveře Indie, která byla životně důležitou základnou Spojenců v této části světa. V srpnu 1943 vyhlásili Japonci pod praporem boje proti západnímu kolonialismu nezávislý Burmský stát a dali souhlas k vytvoření jednotek burmské osvobozené armády.

Proti Japoncům stála indická armáda, kde pod velením anglických a britských důstojníků bojovali společně Indové, Číňani, Ka-činové, Karení, Ghurkové, Burmáni a černé jednotky z britské východní a západní Afriky. Její nedílnou součástí byli činditi, anglicky "Chindits", generála Wingatea, o nichž byla řeč na začátku této kapitoly. Právě tyto speciální jednotky měly pronikat hluboko do japonského týlu, buď dlouhými pochody, anebo měli být vysazeni jako parašutisté nebo dopravováni letecky jako letecká pěchota. Tam si měli vytvořit dobře bráněné zásobovací základny, ze kterých by pak podnikali překvapivé útoky do hloubky japonské obrany. Proto byl také oficiální anglický název Wingateo-

213

vých jednotek LRP Groups, LONGRANCE PENETRATION GROUPS, tj. skupiny hloubkového nasazení. Činditi byli schopni plnit i složité taktické úkoly a dokázali, že se v džungli mohou pohybovat a bojovat stejně dobře jako Japonci. Byli zásobováni výhradně ze vzduchu a džungle byla jejich domovem.

Wingate měl původně v úmyslu vycvičit všechny čindity jako parašutisty a vysazovat je namátkově v džungli podle momentálních potřeb taktické situace na frontě. Brzy však zjistil, že na to, aby všechny brigády (bylo jich celkem 6), celkem dvě divize, prošly důkladným parašutistickým výcvikem, neměl ani dost času, ani dost materiálního zabezpečení.

Tak tedy došlo v únoru 1943 k tzv. první činditské operaci, kdy jednotky nebyly vysazeny ze vzduchu, ale musely projít džunglí pěšky. Wavell původně předpokládal, že akce činditů bude provedena v součinnosti s postupem indické armády ve střední a severní Buřme. Tyto ofenzívy sice byly nakonec odvolány, ale Wavell přece jen vydal rozkaz k provedení plánované operace činditů, která měla za úkol způsobit zmatek v řadách Japonců a přerušit jejich komunikace mezi Mandalay a Myitkyina. Wavell a s ním i Wingate společně doufali, že tato operace přinese nenahraditelné zkušenosti z provádění diverzních akcí v džungli.

13. února 1943 tři tisíce činditů v sedmi kolonách překročilo řeku Chindwin, zmizeli v džungli a objevili se až o 150 km dál na východ, kde způsobili očekávaný zmatek a zděšení mezi Japonci, kteří nebyli na takovéto akce indických jednotek zvyklí. Po přerušení železnice mezi Mandalay a Myitkyina se Wingate rozhodl postupovat dál na jihovýchod

a narušit japonské zázemí v trojúhelníku mezi řekami Iravadi a Shweli. Odvolání spojenecké ofenzívy na střední a severní frontě uvolnilo značné japonské síly, a ty se teď soustředily na likvidaci činditské operace. Po překročení mohutné Iravadi se Wingateovi přestalo dařit. Jeho jednotky byly vyčerpané, Japonci je začali obklíčovati a činditům se nakonec podařilo v nepořádku ustoupit zpátky do Assamu. Desítky těžce raněných činditů zůstaly v džungli, kde muži buď zemřeli, anebo padli do japonského zajetí. Poslední indické jednotky překročily zpátky řeku Chindwin 26. května 1943.

Ztráty byly neobyčejně těžké. Třetina mužů padla nebo zahynula a ze zbývajících dvou tisíc jen 600 bylo bojeschopných. Z vojenského hlediska byla tato operace považována za neúspěšnou. Ztráty byly příliš vysoké a přerušenu železnici Japonci opravili

214

za 8 dnů. Na druhé straně - a to si Wingate velice dobře uvědomoval - měl nájezd do Japonci ovládaného území pozitivní vliv na upadající morálku indické armády a narušil sebevědomí Japonců, kteří byli přesvědčeni, že Chindwin není možno překročit. Jejich plánem bylo vybudovat obrannou linii opírající se právě o řeku Chindwin, a teď, po Wingateově expedici, museli změnit své plány a připravovat se na ofenzívu v roce 1944. Plánovali ofenzívu v době, kdy už neměli onu početní a materiální převahu, kterou využili během expanze v roce 1942. Jejich burmská armáda ztratila převahu i v kvalitě a džungle byla plná japonských hrdinů, kteří položili životy za císaře a za kód Bušidó.

Důležité poznatky byly získány i v oblasti leteckého zásobování samostatných jednotek bojujících v džungli a generál Wingate přesvědčil Wavella i Churchilla, že tuto operaci je třeba opakovat.

Tak tedy nakonec došlo k operaci zvané ČTVRTEK, anglicky THURSDAY, která byla více známa pod hovorovým názvem operace ČINDIT. Wingate pro svou druhou expedici vybudoval pozoruhodnou jednotku o síle 23 000 mužů, kteří byli organizováni v šesti brigádách, celkem tedy asi dvě divize. Tentokrát to neměl být ani pochod do nitra džungle, ani vysazení parašutistů.

Dal přednost vybudování solidních, dlouhodobých základů uprostřed džungle, vybavených provizorní přistávací dráhou, kam by nejen jeho jednotky, ale i zásoby a zbraně mohly být dopraveny letecky. Možností nebylo mnoho. Základny musely být vybudovány v odloučených a málo přístupných končinách, v dostatečné vzdálenosti od nejbližších japonských jednotek. Jedině tak budou dopravní letadla moci nerušené přistávat a první činditi, dopraveni kluzáky, budou mít dost času vybudovat dostatečně silné obranné pozice.

Nejjednodušší by ovšem bylo použít taktiku Němců z prvních let války: vysadit parašutisty, kteří by se zmocnili existujícího letiště a posílit je leteckou pěchotou dopravenou těžkými dopravními letadly. Tohle se ovšem v džungli nedalo uskutečnit, protože tam žádná provizorní letiště neexistovala. Japonci je nepotřebovali, protože stejně neměli dost dopravních letadel a jejich způsob života v džungli byl velice nenáročný. Báchorky o hrsti rýže a kusu ryby na den jsou skutečně pravdivé...

Vybudovat sice provizorní, ale kvalitní přistávací dráhy uprostřed džungle, na to Wingate potřeboval těžké stavební stroje. Ty

215

se sice daly dopravit na místo v kluzácích, ale problém byl v tom, že britská armáda v Indii žádné kluzáky nevlastnila. V nouzi pomohl generál Arnold, náčelník amerického armádního letectva. Zatímco řada Britů považovala Wingatea za snílka, Arnold ho obdivoval a respektoval. Založil pro potřeby Činditů speciální jednotku, I. letecké komando, kterou vyjmul z pravomoci armádního letectva a svěřil její velení mladému, energickému americkému plukovníkovi jménem Phillip Čechrán. Kromě obvyklých dakot DC-4 Arnold zajistil pro čindity 100 kluzáků Waco CG-4A, které byly dopraveny do Indie po moři v dřevěných kontejnerech a bednách. Piloti a posádky plukovníka Čechráně vytvořili dobrou partu a tu a tam docházelo i k nevinným kázeňským přestupkům, takže I. letecké komando si nakonec vysloužilo přezdívku "Cochranův cirkus".

Teď konečně mohl generál Wingate dokončit plánování operace ČTVRTEK. Zbývalo vybrat v džungli dostatečně velké mýtiny, kde by v noci byli z nízko letících letadel vysazeni značkaři a spolu s nimi několik činditů, kteří by vybudovali obranný pe-rimetr. Značkaři připraví přistání kluzáků se stavebními stroji a do dvou dnů bude přistávací dráha připravena přijmout první dakoty. Letiště musí být postaveno v dostatečné vzdálenosti od hlavních silnic a známých pozic japonských jednotek, protože během oněch prvních dvou dnů mohlo snadno dojít k japonskému protiútok. Součástí plánu bylo ovšem rádiové spojení činditů s plukovníkem Čechránem, který byl připraven zajistit leteckou podporu.

Poslední týden před operací byly vyplněny intenzivní přípravou. Zvláštní pozornost byla věnována nácviku operací leteckého komanda. Kromě dopravy jednotek, zbraní a materiálu byl kladen důraz na nacvičování dvojitého vleku kluzáků, ale byly tu i další aspekty této neobvyklé operace. Především to byla evakuace raněných lehkými letadly a letecká podpora pozemních jednotek, která by měla být řízena předsunutými pozorovateli z řad RAF,

Důkladnost přípravy byla dána obtížností burmského terénu a z toho vyplývající nutností přehodnocení topografické orientace, která byla do té doby poměrně zanedbávána. Při přeletech horských hřebenů na indicko-burmské hranici byly zjištěny nepravidelné meteorologické turbulence, takže od zdvojení kluzáků ve vleku bylo upuštěno. V těchto oblastech dosahují vrcholky některých hor výšky až čtyř tisíc metrů. Výška kopcovitých hřebenů v podhůří málokdy klesne pod tisíc metrů. Malárie a tyfus jsou

216

v nížinách víc než obvyklé a patří mezi endemické choroby. Džungle je tu tak hustá, že v některých místech potřebovali činditi - aniž by došlo ke střetu s Japonci - 24 hodin k překonání 2-3 kilometrů.

Také byly získány důležité informace a podrobnosti o provádění nočních vleků kluzáků a jejich přistávání nejen za tmy, ale i za denního světla. Bylo dokázáno, že pokud je terén zbaven překážek, kluzáky mohou přistát na poměrně malé ploše. V únoru 1943, během první činditské operace, jedna z postupujících kolon dorazila k řece Chindwin. K vybudování provizorního mostu činditi nutně potřebovali mostní díly a pontony. Jednotlivé díly Bai-leyho mostu a těžký ženíjní materiál byl dopraven k řece pomocí kluzáků a ke všeobecnému překvapení bylo zjištěno, že kluzáky mohou pohodlně přistát i na poměrně malých upravených míti-nách, ne delších než 60 metrů.

Detailní příběh operace ČTVRTEK je příliš komplexní, než abychom se jím zabývali na těchto stránkách. Jedna nebo dvě knihy o burmském tažení vyšly i v českém překladu, i když nakladatelé, jak už bývá zvykem, neměli při výběru tu nejšťastnější ruku. V této knize je popis taktického pojetí operace ČTVRTEK zkrácen na nutné minimum, tak aby vynikla její výsadeková část.

Pro první fázi útoku byly vybrány tři hlavní přistávací plochy uprostřed džungle. První dvě, jejichž krycí jména byla Piccadilly a Broadway, měly být použity hned první noc. O dvacet čtyři hodiny později měly kluzáky přistát na třetí ploše pojmenované Chowringee, která ležela asi 60 km na jih od Broadway. Kluzáky, zapražené ve dvojitém vleku, měly přistát na určených místech před půlnocí, tak aby do rána mohly být provedeny nejnnutnější opevňovací a zajišťovací práce. Na Broadway a Piccadilly mělo přistát dohromady 80 kluzáků.

Těsně před startem první vlny, v 16. 30 hod. 5. března 1944, poslední, narychlo provedený letecký průzkum zjistil, že Piccadilly je plná poražených stromů. Wingate sice okamžitě zareagoval a změnil plán, ale nervozita zůstala. Přece jen tu byla jistá možnost, že plán byl prozrazen a Japonci provedli jistá obranná opatření. Na Piccadilly mělo přistát 40 kluzáků. To bylo zrušeno a místo toho jich Wingate poslal na Broadway 60. Drahocenná hodina byla ztracena... Nebezpečí japonského útoku na základnu Broadway se nedalo vyloučit a piloti kluzáků zkoušeli různé způsoby přistání, aby na-

217

šli, v případě ohrožení, ten nejbezpečnější. První vlna se odpojila v obvyklé výšce a zvolila klasický způsob pozvolného přistání. Druhá vlna se orientovala podle světél značkám, odpojila se podstatně níž, na samém začátku mýtiny, a snesla se střemhlavým skluzem na přistání. Kluzáky se chtěly vyhnout případné střelbě z pěchotních zbraní, a proto přistávaly ve velké rychlosti.

Ukázalo se, že tento systém má své nedostatky. Ve druhé vlně některé kluzáky nedokázaly dostatečně rychle zbrzdit přistávací rychlost, havarovaly a zablokovaly přistávací plochu. Další kluzák, který do nich narazil, zabil dva členy posádky. Operace byla po zbytek noci přerušena a zbytek výsadku byl převelen do Chow-ringee, kde přistávání proběhlo celkem nerušené. Dvanáct kluzáků dopravilo stavební stroje a interval přistání byl zdvojen, aby se předešlo nehodám z Broadwaye. Došlo pouze k jediné havárii, při které byl zničen jeden z buldozerů. Dřív než ostatní buldozery začaly připravovat přistávací plochu, musely být odstraněny trosky a tam, kde byla měkká půda, práce zabrala víc času a docházelo ke zpoždění a časovým ztrátám. Je třeba zdůraznit, že jak důstojníci, tak mužstvo zachovali klid a pevné nervy a druhý den večer byla plocha připravena podle plánu.

Z 61 kluzáků, které odstartovaly z Indie, jich 35 přistálo na Broadwayi. 3 z nich havarovaly, 8 bylo odvoláno za letu a bezpečně přistály na domácí základně. 4 se uvolnily předčasně během letu a další 4 se musely vrátit, protože tažná letadla měla poruchy motorů. 8 jich přistálo v Buřme na nepřátelském území a 2 byly odpojeny u Broadwaye předčasně a zřítily se do džungle. Z těch osmi, jež přistály hlouběji v Buřme, se 4 posádky vrátily po namáhavém pochodu, který vedl přes japonské linie, 2 posádky byly zajaty a 2 posádky zmizely beze stopy. Z obou kluzáků, které havarovaly v džungli poblíž Broadwaye, se zachránili jen dva muži.

Přes všechny tyto ztráty většina kluzáků přistála bez nehody. Japonci se neobjevili ani u Broadwaye, ani u Chowingree. 35 kluzáků vyložilo stavební stroje a 400 mužů. Příštího dne 6. března večer přistála první dakota a obě letiště začala přijímat posily, zbraně a materiál.

Během dalších dvou měsíců vybudovali činditi v džungli dalších několik letišť a Japonci najednou, ke svému údivu, zjistili, že v jejich týlu náhle vzniklo několik rozsáhlých základen, ze kterých jsou ohrožovány jejich komunikace a zásobovací cesty. Jejich reakce byla přesně taková, jakou Wingate očekával. Japonci se mu-

218

seli přeskupit a vytvořit několik útočných kolon, které zahájily opakované útoky na dobře opevněné základny. To je nejen vyčerpávalo fyzicky i materiálně, ale navíc během svých frontálních útoků, utrpěli citelné ztráty. Základny činditů byly plně závislé na letecké podpoře, zásobování a letecké evakuaci raněných a Japonci toho využívali k leteckým přepadům. RAF bránila základny jen s největším vypětím. Strojů bylo málo a piloti byli vyčerpaní.

Stejně potíže mělo i americké armádní letectvo a "Cochranův cirkus", který měl na starosti kyvadlovou dopravu mezi džunglí

a základnami v Indii.

Důležitým okamžikem pro průběh operace ČTVRTEK byla smrt generála Wingatea. Zahynul při leteckém neštěstí právě v době, kdy japonská ofenzíva ztrácela dech. Činditi, nastupující do protiútoku, zaváhali a sami ztratili iniciativu.

20. května Cochran rozhodl, že letecké komando potřebuje odpočinek a reorganizaci a přerušil jeho akce. 25. května byly zastaveny i pozemní akce a činditi se stáhli zpátky do džungle. Operace ČTVRTEK definitivně skončila. Zhodnotit ji není jednoduché a to, co se nakonec ukázalo jako nejdůležitější, byly lekce a poznatky, které Spojenci získali.

Zásadně se dá říci, že operace ČTVRTEK splnila svůj účel a dokázala, že i silnější a početnější jednotky mohou být vysazeny v džungli za nepřátelskými liniemi. Ukázalo se, že tam mohou operovat poměrně dlouhou dobu za předpokladu, že bude zajištěno letecké zásobování a že i ostatní podmínky, jako např. krytí prostoru stíhačkami RAF,

budou zajištěny. Operace ČTVRTEK potvrdila, že budování základen v japonském týlu bez letecké podpory by bylo sebevraždou...

Po II. světové válce historici vášnivě diskutovali o tom, zda plusy této operace vyvážily její minusy, tj. jestli ztráty na lidech a materiálu a vyčerpávající úsilí byly kompenzovány vojenským úspěchem. Říká se, že po bitvě je každý kaprál generálem, a tak tomu bylo i v tomto případě. Operace ČTVRTEK byla poplatná své době a operační strategii Spojenců v Búrme. Když byla ve stadiu plánování, indická armáda v Búrme byla na ústupu. Přišel čas udeřit na Japonce tam, kde to nejvíc pocítí. To jest tam, kde to budou nejméně očekávat, ve svém týlu. Wingateova metoda byla jediná, která mohla zaručit úspěch. Po válce vyšlo najevo, že i když Japonci nebyli touto druhou činditskou operací vyvedeni z míry, přece jen jejich týlové jednotky utrpěly citelné ztráty a japonské

219

velení se začalo obávat, aby se diverzní akce činditů nerozšířily po celé délce fronty. Při konečném hodnocení činditi vyšli s čistým štítem a originální nápad generála Wingatea ovlivnil příští výsadkové operace v jihovýchodní Asii, zvláště v 50. letech, kdy byly tyto metody použity v Malajsku v boji proti čínským komunistům.

Jednou z posledních akcí operace čtvrtky byl úspěšný útok malé skupiny indických parašutistů, speciálně vyzbrojené plame-nomety a hazukami, na japonskou základnu v městě Mogaung. Byl to ojedinělý případ použití parašutistů v Búrme a poté, co byla operace zrušena, pozemní válka v Búrme pokračovala dál zcela konvenčními prostředky.

V květnu 1945 došlo na tomto bojišti k poslední větší výsadkové operaci. Válka se pomalu chýlila ke konci a Japonci byli zatlačeni do jižního cípu Búrmy. Ustoupili k hlavnímu městu Ran-gún (Rangoon), které je chráněno ze severu meandry řeky Iravadi (Irrawaddy) a z jihu Andamanským mořem, které je součástí Indického oceánu. Japonské jednotky stály na východě směrem k thajské hranici a bránily Rangún za severu a ze severovýchodu.

Několik kilometrů nad Rangúnem bylo místo zvané „Sloní výběžek“, kde byla umístěna dělostřelecká baterie. Ovládala přístupy po a podél řeky Iravadi a byla dobře chráněná. Obojživelný výsadek byl prakticky neproveditelný, a tak bylo rozhodnuto poslat na „Sloní výběžek“ parašutisty. Za tímto účelem byl vytvořen smíšený paraprapor Gurkhů, a poněvadž žádná pravidelná výsadková jednotka nebyla po ruce, pro výcvik byli vybráni dobrovolníci z různých útvarů. Nebylo to jednoduché, protože takhle složená jednotka musela podstoupit paravýcvik od A až do Z a tento intenzivní výcvik zabral několik týdnů.

Akce byla provedena 1. května 1945. Gurkhové byli vysazeni ve dvou vlnách a po nerušeném přistání zjistili ke všeobecnému zklamání, že děla byla odstraněna a pozice je opuštěná. Bylo to smutné vyvrcholení akce, která si vyžádala měsíce intenzivního úsilí a příprav.

220

ARNHEM

V polovině září 1944 stály spojenecké armády nebezpečně blízko hranic Hitlerovy tisícileté říše.

18. srpna skončila bitva u Falais, která rozhodla o osudu německých jednotek v Normandii a následoval nezadržitelný postup anglo-amerických motorizovaných divizí napříč Francií. U Falais měli Němci těžké ztráty na lidech i materiálu a jejich ústup severovýchodní Francií naznačoval, že jsou u konce s dechem. Ustupující armáda - to byly chaoticky promíchané zbytky demoralizovaných jednotek valících se po francouzských, belgických a holandských silnicích směrem na východ. Selské povozy, ukradená jízdní kola, auta na dřevoplyn, důstojníci se svými milenkami, nákladní auta plná kradeného jídla a alkoholu a vojáci odhazující zbraně - to byl obraz ustupující německé armády.

Spojenecké velení bylo přesvědčeno, že poslední velká ofenzíva by prolomila frontu a dovedla by Spojence až do Berlína. Válka by skončila dřív, než by napadl první sníh...

Dřív než došlo k řešení otázek, kde, kdy a jak udeřit, spojenecké divize začaly pocítovat důsledky zásobovací krize, která se táhla už od srpna. Problémem nebyl nedostatek zásob, ale nedostatek dopravních prostředků pro jejich dopravu na frontu. Začátkem září byly zásoby stále ještě vyloďovány na invazním pobřeží v Normandii anebo v jediném přístavu, který měli Spojenci k dispozici. a tím byl Cherbourg - a odtud byly dopravovány po silnici do vzdálenosti asi 650 km na bojiště. Železnice nebylo možno použít. Předinvazní bombardování rozbilo francouzskou železniční síť na padrt' a opravy postupovaly pomalu. Tíhu dopravy tedy nesly dopravní roty jednotlivých útvarů. Bylo jich asi 250 a každá měla přibližně 50 nákladních automobilů značky Stude-

221

baker. Zásoby, zvláště pak pohonné hmoty, se dopravovaly kyvadlově.

Na Eisenhowerův rozkaz byl 2. září zastaven postup 1. a 3. americké armády pro nedostatek benzínu. Němci využili této přestávky k přeskupení a k zesílení Siegfriedovy linie. Spojenci se brzo měli přesvědčit, že německá armáda má sice nedostatek zásob a munice, ale s její demoralizací to není tak špatné, jak si to Spojenci představovali a jak by si to přáli. Ustupující armáda se pomalu zotavovala z šoku. Hlavní zásluhu na tom měl maršál Model, vrchní velitel německých vojsk na západě. Celou řadou emocionálně zabarvených denních rozkazů apeloval na čest a svědomí německého vojáka a spolu s posilami, které pro něho Hitler milostivě uvolnil, provizorně scelil západní frontu a připravoval se na novou, očekávanou ofenzívu.

Spojenec měli ovšem svých problémů víc než dost. Krize v zásobování se odrazila i v přípravě plánů dalších ofenzivních akcí. V Eisenhowerově hlavním stanu došlo k rozkolu. Otázka zněla: co dál? Jak a kudy?

Eisenhowerovu strategii, tj. postupovat všemi armádami na široké frontě, nebylo možné dál prosazovat. Benzínu bylo málo a nebylo ho dost pro všechny. Fakt je, že 4. září dobyla britská 11. obrněná divize Antverpy a nedotčený přístav

byl obsazen téměř bez boje.

Akce však nebyla dotažena do konce. Díky špatným komunikacím a pravděpodobně i díky podceňování nepřítele velitel 11. obrněné divize, generál Roberts, nedostal rozkaz pokračovat v útoku, postupovat dál na sever a dobýt poloostrov Jižní Beveland, bránící přístup k antverpskému přístavu z moře. Dřív než si to Britové uvědomili a rozhoupali se k dalším akcím Němci se dobře opevnili. Nejen na Bevelandu, ale i na Walcheren a ostatních ostrovech v ústí řeky Seldy jejich děla úspěšně blokovala otevření přístavu pro spojenecké lodě...

Vina za toto opomenutí byla nesměle připsána na vrub Mont-gomerymu, veliteli 21. armádní skupiny. Na možnost útupu Němců na ostrovy v deltě nepomyslel ani Dempsey, velitel 2. britské armády, ani generál Horrocks, velitel XXX. sboru - tedy Ro-bertsovi nadřízení. Roberts sám byl sice u vytržení, protože jeho divize postoupila za pět dní o 400 km, ale jeho vojáci usínali nejen vestoje, ale i za volantů svých vozidel. Je evidentní, že za této situace, bez přímého rozkazu, se mu ani dál nechtělo. Nakonec se

222

totiž ukázalo, že nedostatek předvídativosti a pružnosti v rozhodování vyplynul ze špatného spojení a vážnoucíh komunikací mezi jednotlivými štáby.

Hlavní vinu za tuto kardinální strategicko-operační chybu lze tedy připsat Montgomerymu, který svým typicky opatrnickým způsobem zastavil postup svých jednotek, přestože jeho tanky měly benzín na dalších sto kilometrů. Prostě a krátce: zapomněl napsat domácí úkol. Jako velitel armádní skupiny měl mít lepší přehled o celkové situaci a otevření antverpského přístavu mělo být pro něho prvořadým cílem.

Denní spotřeba pohonných hmot jediné armády činila skoro půl druhého milionu litrů benzínu a každému, tedy i Montgomerymu, bylo jasné, že bez využití plné kapacity antverpského přístavu nebude možno pokračovat ani v Eisenhowerově strategii postupu na široké frontě, ani nebude možno uskutečnit plán soustředěného úderu na úzké frontě, tak jak si to představoval Mont-gomery. Soustředit silné jednotky na jednom, poměrně úzkém místě a prorazit německou obranu jedním mohutným úderem, to byl jeho plán.

Po několika schůzích armádních velitelů s Eisenhowerovým štábem se však ukázalo, že všichni, nakonec i Eisenhower, sice souhlasili s tím, že čas došel k zasazení posledního smrtelného úderu demoralizované německé armádě, ale že největším problémem asi bude vybrat místo, jednotky a hlavně generála, který tento útok provede.

Už 17. srpna navrhl Montgomery Bradleymu plán, podle kterého by 40 divizí obou armádních skupin zaútočilo severozápadním směrem, zajistilo předmostí na Rýně a dobylo Porúří ještě před příchodem zimy. Záhy však zjistil, že Bradley má docela jinou představu a podporuje plán hlavního úderu provedeného 3. Pattonovou armádou přes Rýn a na Frankfurt. (Na tom nebylo nic divného. Bradley spolupracoval s Patronem už v Tunisu a na Sicílii. Jeho lidských kvalit si příliš nevážil, ale cenil si jeho velitelských schopností a na druhé straně nebyl příliš nadšen Montgo-merym a jeho nedůrazným, obezřetným a opatrnickým způsobem vedení války.)

Západní fronta se v polovině září 1944 stabilizovala. Na jihu stála 1. americká armáda generála Hodgeho před prvními bunkry Siegfriedovy linie, ve středu fronty se 3. americká armáda generála Pattona připravovala na přechod řeky Mosely (Maas, Meuse)

223

a na severu 2. britská armáda generála Dempseyho zaujala pozice v severní Belgii na kanálu Meuse-Escaut. Rovněž na východní frontě se Rudá armáda blížila k německé hranici...

Všem velitelům na západní frontě, od Eisenhowera až po velitele jednotlivých divizí, mělo být jasné, že zpomalení postupu spojeneckých armád umožní nepříteli přeskupit své síly, přisunout zálohy a posílit obranu. Ze se tak nestalo a že si spojenci tento důležitý fakt neuvědomili a nevzali jej v úvahu při dalším plánování, je jisté možno přičíst na vrub nejen rozporům, které vládly mezi spojeneckými generály (zvláště mezi Eisenhowerem a Mont-gomerym), ale také určitému podcenění německé armády.

Rozhodující roli tu hrál generál ČAS. Zbytky německých armád se sice dosud plně nevzpamatovaly z nekonečné série porážek ve Francii, ale maršál Model byl na nejlepší cestě vytvořit souvislou frontovou linii, vedoucí ze severního Holandska až na jih ke švýcarským hranicím. Důležitým faktorem v zesílené německé obraně byl přesun Studentovy elitní 1. paraarmády do jihozápadního Holandska. Model potřeboval čas...

Čas se dal získat využitím přírodních překážek k úporné statické obraně. Němci se především chtěli zachytit na řekách a těch je v Holandsku spousta. Většina z nich teče od jihu k severu, tj. kolmo na linii fronty, a na severu, v úseku 2. britské armády, se nacházely na ploše 90 km právě čtyři takové velké vodní překážky, které mohly zadržet postup Spojenců na několik měsíců.

Hned za městečkem Eindhoven v Holandsku se táhnul Wilhel-minin kanál. Za ním, u Grave, byla Mosela (Meuse. Maas). o několik kilometrů dál, u Nijmegen, proudila poměrně široká řeka Waal a konečně u Arnhemu tekl Rýn, který se ještě před městem dělil na řeky Lek a Isselu. Celá tato oblast mohla být snadno zaplavena a postup spojeneckých vojsk by se v těchto podmínkách takřka zastavil. Zaplavená oblast mohla být potom bráněna poměrně lehkými silami, zatímco zbytek německých jednotek by byl připraven v záloze, aby mohl čelit případným průlomům.

Nejlepším řešením v této situaci se zdál být áskok" přes holandské řeky, zaměřený na jediné, strategicky důležité místo. Taková akce by odřízla německé obránce antverpské delty, urychlila by otevření přístavu a zároveň by měla naději na prolomení německé obrany.

2. srpna 1944 byly spojenecké výsadkové divize sloučeny ve výsadkovou armádu pod velením generálporučíka Lewise H. Bre-

224

KORIDOR 2. BRITSKÉ ARMÁDY Z EINDHOVENU

rentona, velitele 9. americké letecké armády. Byly vytvořeny dva výsadkové sbory, jejichž velitelství měla řídit pozemní operace.

Složení I. výsadkové armády:

a/ Americký XVIII. výsadkový sbor, jehož velitelem byl generálmajor Ridgway. Skládal se ze tří divízi (82.101,17), podpůrných jednotek (především ženijních) a Eisenhower přislíbil i 13. divizi, která se zatím připravovala v Anglii.

b/ Britský I. výsadkový sbor, kterému velel generálporučík Browning, který byl zároveň zástupcem armádního velitele Brerentona. Sbor se skládal z I. a 6. britské výsadkové divize, I. speciální letecké brigády a z I. nezávislé polské pa-rabrigády.

c/ 52. britská divize v roli letecké pěchoty.

d/ Americká IX. letecká dopravní skupina.

e/ 38. a 46. RAF (britský) letecký pluk pro plnění operačních úkolů.

Je třeba poznamenat, že britská 52. divize nikdy nebyla použita v roli letecké pěchoty ani v roli horské divize, pro kterou se tak usilovně v Anglii připravovala. Po několikátýdenní pohotovosti se nakonec vylodila na ostrově Walcheren (ústí řeky Seldy), takže nebojovala ani v horách, ani se neúčastnila letecké operace, ale bojovala pod úrovní moře!

23. srpna byla tato výsadková armáda začleněna do 21. skupiny armád generála Montgomeryho. Její urychlené nasazení do boje prosazoval ve Washingtonu generál Marshall, náčelník štábu, spolu s generálem Arnoldem, velitelem amerického armádního letectva. Zasazení výsadkářů mělo být součástí plánu COMET, který Montgomery předložil Eisenhowerovi začátkem září jako odpověď na jeho rozhodnutí pokračovat v útoku na široké frontě. Montgomery měl na toto téma s Eisenhowerem víc než jednu schůzku a většina z nich byla velice dramatická.

Montgomery, který sám chtěl vést rozhodující úder na západní frontě, žádal přednostní dodávky benzínu a materiálu na úkor ostatních armád. Arogance, se kterou se domáhal těchto priorit, nebyla v souladu s diplomatickým jednáním nejvyššího velitele. I. září převzal Eisenhower od Montgomeryho velení bojových operací na západní frontě. To sice bylo předem dohodnuto na nejvyšší úrovni, ale Montgomery to těžce nesl a když pak Eisenho-

226
wer odmítl jeho návrh na zřízení funkce vrchního velitele spojeneckých pozemních sil, spory vyvrcholily.

Eisenhower tvrdil, že Montgomery je psychopat a egocentrista, který sice dovede pečlivě naplánovat operaci, ale pak ji provede velice opatrně a strašně pomalu a nikdy nepřipustí, že by snad mohl udělat chybu... Monty zase prohlašoval, že álke" válce nerozumí a zeje to sice příjemný člověk, ale s velice omezeným chápáním vojenské strategie.

Eisenhower musel sice jednat podle instrukcí z Washingtonu -nakonec to byl americký válečný materiál, který vyhrával válku, ale zároveň chtěl uspokojit Churchilla, který se snažil vybojovat místo na slunci pro své generály, zvláštěpak pro Montgomeryho, který z nich byl nejúspěšnější. Ten se ale stále opájel myšlenkou na dobytí Berlína, hádal se o každý litr benzínu, žárlil na Pattona, oslavovaného americkým tiskem, a žil v přesvědčení, že by to měl být právě on. kdo by měl vést poslední a rozhodující úder do srdce Německa.

álke" se všemožně snažil zachovat jednotu a zajistit spolupráci mezi Angličany a Američany, ale neměl to jednoduché.

Byl vystaven silnému tlaku z obou stran. Ve Washingtonu mu vyčítali jeho ústupky Montymu a Britové mu na druhé straně vyčítali pravý opak.

Operace COMET, která měla zajistit přechod přes Rýn u města Wessel, byla plánována na 7. září. Nakonec byla odložena pro nepřízeň počasí a také proto, že Montgomery usoudil, že I. britská výsadková divize a polská parabrigáda nejsou pro tuto akci dostatečně silné. Na další schůzce, 11. září, došlo mezi oběma veliteli k ostré výměně názorů.

Montgomery kritizoval Eisenhowerovu strategii se svou typickou arogancí a neomaleností a trval na tom, aby jeho armády vedly rozhodující útok na Berlín. Spor vyvrcholil tím, že Eisenhower Montgomeryho upozornil, aby se mínil ve svých výrazech a laskavě si uvědomil, že mluví se svým nadřízeným.

Monty se uklidnil. Souhlasil s nutností otevřít Antverpy, ale zároveň, podle posledních instrukcí z Londýna, trval na urychleném postupu do Holandska. Začátkem září totiž dopadly na Londýn první německé rakety V-2, které byly daleko účinnější než předchozí V-1 a neexistovala proti nim žádná obrana. Základny, ze kterých byly odpalovány, byly umístěny v západním Holandsku a zlikvidovat je se stalo prvořadým úkolem.

227

S ohledem na tuto nově vzniklou situaci Montgomery předložil Eisenhowerovi nový plán. Krycí jméno operace: MARKÉT GAR-DEN. Byl to vlastně rozšířený plán operace COMET. Jednotlivé divize I. výsadkové armády měly zajistit mosty přes Wilhelminin kanál u Eindhovenu, přes řeky Maas a Waal u Nijmegen a konečným cílem měl být silniční most přes dolní Rýn u Arnhemu, dobytý, obsazený a bráněný I. britskou výsadkovou divizí.

XXX. sbor 2. britské armády měl pak zaútočit z východního postavení na belgicko-holandské hranici (viz mapa), prorazit německou obranu a přes zajištěné mosty dorazit do Arnhemu a vybudovat předmostí na druhém břehu Rýna. Generál Horrocks, velitel sboru, pevně věřil v úspěch operace a skutečnost, že mu v cestě stojí Studentova I. parašutistická armáda a že silnice do Arnhemu je bráněna zkušenými německými jednotkami, ho nikterak neznepokojovala.

Eisenhower plán schválil, ale upozornil Montyho, že se bude jednat o omezený útok", který sice umožní přechod Rýna, obchvat Siegfriedovy linie, a teprve potom, podle situace, se štáb dohodne o dalším postupu. Monty, který

chtěl po zdolání Rýna pokračovat dál na Berlín prohlásil: „... opět zůstaneme stát v půli cesty...”

Připravovaná operace dostala krycí jméno MARKÉT GAR-DEN. Markét byla výsadková část, Garden pozemní. Tři výsadkové divize měly obsadit mosty mezi Eidhovenem a Arnhemem a udržet stokilometrový koridor, kterým by pronikly tanky a pěchota XXX. sboru. Tímto manévrem měly být odříznuty německé jednotky v západním Holandsku, zničeny odpalovací základny pro V-2 a po dobytí posledního mostu u Arnhemu měli spojenci proniknout do Porúří a dál, do středního Německa.

Plán to byl přímo geniální, vypracovaný v nejlepším stylu a tradici Montgomeryho způsobu plánování a zdánlivě neměl chybu. Situace byla příznivá. Většina německých jednotek neměla plné stavy, vojáci byli unavení, chyběla výzbroj, vozidla a především byl citelný nedostatek pohonných hmot.

U Spojenců tomu bylo přesně naopak. Morálka na vysoké úrovni, kvalitní výzbroj a výstroj a nedostatek benzínu kompenzoval Eisenhower tím, že zastavil postup 3. americké armády a jeho přiděl pohonných hmot byl přidělen Montgomerymu - k malé radosti generála Pattona, pochopitelně.

13. září vydal Ike přímý rozkaz 21. armádní skupině k okamži-

228

ternu vyčištění antverpského přístavu. Výsadková armáda mezitím dosáhla žádoucího stupně bojeschopnosti. Byla to především zásluha generála Brerentona, a i když existovaly určité rozpory mezi ním a generálem Browningem v plánování jednotlivých detailů, čím víc se blížilo datum zahájení operace MARKÉT GARDEN, tím víc se prohlubovala jejich spolupráce a tím byli pochopitelně i dobrým příkladem velitelům nižších jednotek.

Browning měl už od začátku určité pochybnosti o úspěšnosti výsadkové části a na jedné z plánovacích schůzí se zeptal Montyho, jak dlouho to bude trvat tankům XXX. sboru, než dorazí do Amhemu, vzdálenému 98 kilometrů.

„Dva dny,” zněla odpověď. „Výborně,” odpověděl Browning. „Vydříme čtyři, ale stejně si myslím, že ten poslední most je trochu moc daleko...”

Operace MARKÉT GARDEN byla několikrát odložena, a to umožnilo Němcům zpevnit obranu. Studentova I. výsadková armáda vyplnila mezery v obraně a zatarasila cestu k Rýnu. II. SS pancéřový sbor generála Bittricha (9. Hohenstaufen a 10. Frunds-berg SS obrněné divize) se přesunul k Arnhemu, kde měla být opravena bojová technika a doplněny stavy. I když tento sbor neměl plný počet obrněných vozidel a samohybných děl, přece jen měl dostatek palebné síly, aby vážně ohrozil lehce vyzbrojené výsadkové divize.

Podcenit protivníka je vždycky nebezpečné, a to se bohužel stalo plánovačům operace MARKÉT GARDEN. Spojenci měli dostatek informací o přítomnosti německých jednotek v Arnhemu, jejich zpravodaje! se však rozhodli nevěnovat těmto informacím holandského podzemí patřičnou pozornost. Těm, kteří těmto informacím a poplašným zprávám věřili a varovali před přílišným optimismem, bylo nařízeno, aby svým pesimismem nepodřývali morálku připravujících se výsadkářů. Stejně tak to dopadlo s těmi, kdo kritizovali nedostatek dopravních a tažných letadel...

Organizaci výsadkové armády kritizoval i maršál letectva sir Trafford Leigh-Mallory, jeden z hrdinů bitvy o Británii.

Tvrdil, že dopravní skupina včetně tažných letounů by měla spadat pod velení letectva, a ne pod velitele I. výsadkové armády. Eisenhower však zůstal neoblomný a trval na tom, aby doprava zůstala pod Breretonem. Vycházel ze zkušeností získaných na Sicílii a Normandii, a nakonec se ukázalo, že měl pravdu.

Pozemní síly operace MARKET-GARDEN tvořil XXX. sbor

229

2. britské armády pod velením generálporučíka Briana Horrock-se. V jejím čele stály tanky irské gardové divize, následovala 43. (Wessex) divize, holandská brigáda princezny Ireny, 50. britská pěší divize a 8. obrněná brigáda. Výsadková část operace byla rozdělena do pěti fází:

1/ 101. US výsadková divize měla obsadit mosty mezi Eindhovenem a Grave. Velitelem byl generálmajor Maxwell D. Taylor.

2/ 82. US výsadková divize zajistí mosty mezi Grave a Nijmegen přes řeky Maas a Waal a obsadí výšiny Groesbeek ovládající silnici do Arnhemu. Velitelem divize byl nejmladší generál US armády, brigádní generál James M. Gavin.

3/ I. britská výsadková divize pod velením generálmajora Roy E. Urquharta a I. polská výsadková brigáda generála Sosa-bowského měly za úkol obsadit mosty v Arnhemu a ubránit předměstí do příchodu jednotek XXX. sboru.

4/ 878. US letecký ženijní prapor a 2. lehká protiletadlová baterie letecké pěchoty měly být dopraveny kluzáky a bránit letiště na severní straně Arnhemu.

5/ 52. divize měla být dopravena dakotami do Arnhemu, kde by posílila předměstí a podpořila výpad k Zuiderkému moři a do Německa.

Obě US divize měly být po splnění úkolů staženy zpět do zálohy, zatímco I. britská měla pokračovat v roli pěší divize. Nedělní ráno 17. září 1944 bylo jasné a slunečné. Nebe nad jihovýchodní Anglií se brzy zaplnilo letadly a vzduch se chvěl pod rachotem jejich motorů. Z dvadvaceti letišť odstartovalo 1 545 dopravních C-47 dakot a 479 kluzáků. Nad anglickým pobřežím se připojilo přes 1 000 stíhacích letadel, které vytvořily této vzdušné armádě ochrannou clonu.

Den předtím začala letecká příprava. Téměř 700 spojeneckých bojových letadel všech druhů a přes 900 těžkých bombardérů B-17 zahájilo mohutnou leteckou ofenzívu, jejímž cílem byla letiště, protiletadlové baterie umístěné podél koridorů, jimiž měla následujícího dne proletět dopravní letadla a všechny tři cílové oblasti.

Nálada spojeneckých výsadkářů byla optimistická. „A piece of cake.” nechali se slyšet Američané. Bude to tak jednoduché jako

230

kousnout do bábovky. I řada důstojníků se připravovala spíš na výlet než na bojovou akci. I když byli tací, co tvrdili,

že MARKÉT GARDEN je výplodem chorého mozku, všeobecně se dá tvrdit, že německá armáda a její bojeschopnost byly silně podceňovány.

V této atmosféře byla tedy zahájena do té doby největší kombinovaná operace II. světové války.

Přes silnou protiletadlovou palbu se podařilo 101. výsadkové divizi generála Taylora bezchybně seskočit okolo poledne 17. září u městečka Zón, severně od Eindhovenu. 6 669 Američanů této divize, nazývané Screaming Eagles (Řvoucí orlové), mělo zdánlivě nejlehčí úkol: zajistit přechody přes řeku Aa a Wilhelminin kanál u Zón, zajistit několik dalších mostů a nakonec obsadit most přes Zuid-Willems kanál u vesnice Veghel.

Odpor byl zpočátku zanedbatelný a vzhledem k tomu, že čelní jednotky XXX. sboru byly vzdáleny jen 22 kilometrů, byly tu všechny předpoklady k tomu, aby Taylorova divize dodržela časový rozvrh a splnila svůj úkol včas.

Také 82. divizi generála Gavina přivítala silná PL (protiletadlová) palba. Dopadová oblast u Nijmegen ležela asi 64 km severně od Eindhoven. Gavinova divize měla podstatně rozsáhlejší a obtížnější úkol než 101. Dva pluky parašutistů 82. divize přistály v blízkosti Groesbeekských výšin spolu s 50 kluzáky Waco a těžšími zbraněmi. Bez problémů přistálo jižně od Nijmegen i 38 kluzáků Horsa a Waco sborového velitelství generála Browninga spolu s 3. Gavinovým plukem. První část I. britské divize, I. parabrigáda generála Lathburyho a 345 kluzáků Horsa a 13 typu Hamilcar s kluzákovou pěchotou a podpurnými zbraněmi přistála podle plánu v mírně zalesněné oblasti vesnice Oosterbeek, 9 kilometrů západně od Arnhemu. Záhy došlo k prvnímu z mnoha nedopatření: generál Urquhart zjistil, že chybí 35 kluzáků nesoucích průzkumnou rotu a její obrněné džípy. Právě tato rota měla po přistání okamžitě vyrazit do Arnhemu a obsadit silniční most. Krizovou situaci bylo třeba řešit okamžitě a úkol byl přidělen 2. praporu plukovníka Prosta, který se ovšem musel vydat k mostu pěšky. 3. prapor kryl jeho levé křídlo, zatímco I. prapor zajišťoval severní přístupy k Arnhemu (viz mapku).

Ani jeden z těchto tří praporů nenarazil cestou do města na od-

231

pór. Jejich postup však zdržovalo civilní obyvatelstvo, které zaplavilo louky i ulice, aby pozdravilo své osvoboditele. Stovky Holanďanů opustily své domovy a zahrnovaly výsadkáře láskou, jídlem a květinami. Vítili je tak intenzivně, že Prosluv džíp často jel jen krokem, aby se vůbec mohl prodrat tou záplavou lidí. Čas zatím hrál do ruky Němcům... Dopadovou plochu zajišťovaly tři prapory I. brigády kluzákové pěchoty, která přistála společně s parašutisty. Zbytek divize měl přistát příštího dne.

101. divizi vysazené u města Zón se nepodařilo dodržet časový rozvrh. Po krátkých šarvátkách se Američané sice probojovali až k mostu, ale německým ženistům se podařilo ho vyhodit do povětří.

U Veghelu se mezitím začaly soustřeďovat jednotky 15. německé armády, jejichž cílem bylo přetnout hlavní silnici bráněnou 502. paraplukem. Boje trvaly celých 48 hodin a silnice mezitím dostala přezdívku "ápekelná silnice" - což byl název docela přiléhavý. Už první den ukázal, že prolomit německou obranu na této jediné komunikaci bude nesmírně obtížné.

Britští ženisté mezitím usilovně pracovali celou noc a ráno byl nový most přes Wilhelminin kanál hotov. První britské tanky se

VZDUŠNÝ VÝSADEK U ARNHEMU DNE 17. ZÁŘÍ 1944

232

objevily až k večeru 18. září a XXX. sbor překročil kanál až v noci, tedy o 24 hodin později, než bylo plánováno.

V noci 17. září hlásily všechny tři pluky 82. divize, že dosáhly svých cílů. 504. parapluk plukovníka Tuckera obsadil důležitý most v Oravě a další u Molenhoecku. V 6. 55 hod 18. září hlásil 508. parapluk, že jeho průzkumné jednotky dosáhly hlavního cíle, mostu přes řeku Waal. Brzy se však ukázalo, že tato zpráva nebyla přesná, most byl pevně v německých rukou a několik útoků amerických výsadkářů bylo odraženo. Dobýt most znamená obsadit oba jeho konce a III. prapor Tuckerova pluku dostal rozkaz přeplavit se na pramicích přes 366 metrů širokou řeku Waal a zaútočit na most z druhého břehu. Čekalo se na tanky XXX. sboru, které měly poskytnout palebnou podporu. Když se však neobjevily ani 19. září, III. prapor zaútočil za denního světla až 20. září, bez dělostřelecké přípravy a za cenu obrovských ztrát. Přesná palba z několika osmaosmdesátek zničila víc než polovinu pramic a po vylodění museli jít výsadkáři na zteč a tvrdě vybojovat cestu k mostu. Několik mužů zneškodnilo část výbušnin, ale to už se na druhé straně objevily první tanky irské gardy. Německý velitel nařídil vyhodit most do povětří, ale pokus selhal. Dodnes se nenašlo vysvětlení. Zkrat v hlavním detonačním drátu, nebo se snad některému z výsadkářů podařilo přestříhnout hlavní drát? Nebo snad sabotáž? V té době bylo už i v německé armádě plno sabotérů a dezertérů...

V plánu operace MARKET-GARDEN se začaly objevovat první nedostatky. Ukázalo se, že přemíra optimismu nebyla na místě. Gardová obrněná divize generála Adaira dorazila sice na jižní břeh řeky Waal za tři dny, ale maršál Model měl k dispozici dostatek kvalitních jednotek, aby účinně brzdil její další postup. Útok XXX. sboru měl šířku čelního tanku - v tom byla ta chyba. Zablockovat jedinou silnici a udržovat ji pod palbou dělostřelectva, to nebyl pro Modela problém. Ani I. britské výsadkové divizi generála Urquharta se v Arn-hemu nedařilo.

Druhá fáze výsadku, která se měla uskutečnit ráno 18. září, byla odložena pro nepříznivé počasí až na odpoledne.

Zbytek divize, tj. 4. parabrigáda, konečně seskočil okolo 15.00 hodiny odpoledne, a protože v okolí původní dopadové zóny se už bojovalo, brigáda musela seskočit na jiném místě.

II. paraprpor sice obsadil severní konec arnhemského mostu,

233

ale na jižní konec se už neprobojoval. Přesila esesáků, podporovaných tanky a samohybnými děly, byla příliš silná. Situace se pro Brity nevyvíjela nijak příznivě. Hned prvního dne odpoledne ztratil velitel divize generál Urquhart spojení s bri-gadýrem Lathburym, jehož I. brigáda kluzákové pěchoty se snažila udržet dopadový prostor. Vysílačky z neznámého důvodu nefungovaly. Spojení nebylo možno navázat ani se štábem generála Browninga ani s oběma americkými divizemi ani s praporem pod-plukovníka Prosta, který bojoval u arnhemského mostu. Dodnes se nepodařilo zjistit, zda chyba byla v radiostanicích samotných anebo proto, že plochý a rovinatý terén ovlivnil jejich účinný dosah. V posledním zoufalém pokusu nasedl Urquhart do džípu a odjel do města, aby osobně prozkoumal situaci.

Brzy však narazil na německou hlídku a musel si doslova pro-střílet cestu a schovat se na půdě jedné z předměstských vilek. Tam strávil celých čtyřicet osm hodin a po celou tu dobu neměl spojení s ostatními jednotkám své divize. Velení v jeho nepřítomnosti převzal brigádýr Lathbury a podle jeho rozkazu se 4. parab-rigáda měla hned po přistání probojovat do Arnhemu a podle možnosti posílit Frostův prapor bojující u mostu.

Problém byl v tom, že všechny tyto akce proběhly se zpožděním a posily z 18. září (4. brigáda) byly vysazeny na náhradním místě, dál od města. Podobný osud stihl zbytek zásob a materiálu pro I. brigádu kluzákové pěchoty a další zásoby a zbraně byly shozeny na jiné, v pořadí už třetí dopadové zóně.

Bitva o Arnhem se nevyvíjela podle britského plánu. Naopak. Německé jednotky vytlačovaly výsadkáře z města a 9. SS panzer-divize generála Harzera začala britskou divizi obklíčovat. 19. září se stal černým dnem a začátkem konce. Frostův II. prapor marně čekal na posily a statečně bránil své pozice na severním konci silničního mostu. Dům od domu, za podpory tanků a dělostřelectva, postupovali Bittrichovi esesmani, likvidovali jednotlivé pozice a působili Britům těžké ztráty. Docházely potraviny, střelivo a zdravotníci nestačili ošetřovat stovky raněných, uložených ve sklepích domů. 21. září raněný podplukovník Frost usoudil, že další boj je mámy a zbytek obklíčeného praporu se vzdal. Boj o most skončil.

I ostatní prapory utrpěly při bojích v Arnhemu těžké ztráty a I. parabrigáda prakticky přestala existovat. Zbytek parašutistů a kluzákové pěchoty ustupoval směrem na Oosterbeek, kde bylo velitelství divize.

234

Ani u Nijmegen nepostupoval XXX. sbor podle plánu. Přestože hlavní most přes Waal byl v amerických rukou, britské tanky zůstaly stát na jeho jižním konci. Bez podpory pěchoty nesměly dál a pěchota stále ještě čistila nepřátelská ohniska odporu po obou stranách silnice mezi Grave a Nijmegen. Do Arnhemu bylo sice jen půl hodiny jízdy, ale tanky se nepohnuly. Marně přemlouvali američtí parašutisté jejich posádky... Rozkaz je rozkaz - to byla jejich odpověď.

Tím byl prakticky osud I. britské divize v Arnhemu zpečetěn. Obranný perimetr divizního velitelství v Oosterbeeku, kde se bránil zbytek zdecimované divize, neměl proti dvěma SS tankovým divizím naději na přežití...

I u nás vyšlo několik podrobných prací o operaci MARKET-GARDEN. Za zmínku stojí ARNHEM 1944 dr. Jaroslava Hrbka, popisující tuto akci včetně pozemní bitvy do nejmenších podrobností.

Tato studie věnuje pozornost především výsadkové části a snaží se ukázat, kde, jak a proč došlo k závažným chybám a proč operace MARKÉT GARDEN skončila neúspěchem.

Konečné hodnocení a neoficiální komuniké konstatovalo, že operace nesplnila očekávání a že stanoveného cíle nebylo dosaženo. Celkové ztráty spojenců, včetně leteckých posádek, činily téměř 14 000 mužů. Německé ztráty byly zhruba stejně vysoké. Eisenhower to označil za katastrofu, Montgomery, autor plánu, prohlásil, že bylo dosaženo důležitého úspěchu.

Kde je pravda? A kde se staly chyby?

Zásadně se dá říci, že operace nedosáhla požadovaného okamžiku překvapení a že proběhla v místech, kde byly soustředěny silné jednotky nepřítele. Jestli to byla náhoda či zrada, o tom bylo po válce často diskutováno. Otázka zrady je úzce spojena s činností Abwehru v Holandsku a zasluhovala by podrobnější zpracování.

Jedním ze základních nedostatků plánu bylo to, že Browningův sbor nemohl být vysazen najednou, jako celek. Byl nedostatek dopravních letadel a kluzáků a výsadek celého sboru i s dodatečnými posilami, zásobami a podpůrnými zbraněmi musel být rozložen do čtyř dnů. Některé z těchto pozdějších výsadek se zpozdíly z povětrnostních důvodů, některé se uskutečnily na dopado-vých zónách, které byly příliš daleko od cíle, a některé byly do-

235

konce shozeny na dopadové zóny, které už byly v rukou nepřítele.

Druhým, stejně závažným nedostatkem, bylo odkládání operace, což umožnilo Němcům získat čas a zkonsolidovat obranu. Den za dnem přicházely na frontu nové německé jednotky a situace se den za dnem měnila v neprospěch spojenců, kteří o tom nevěděli. Anebo nechtěli vědět, protože všichni věřili v rozhodný úspěch a podceňovali nepřítele. Selhali i zpravodaje!, přestože jim v posledních dnech před zahájením operace holandské podzemí dodalo konkrétní informace o dvou divizích Bittrichova II. SS tankového .sboru, které byly přesunuty do Arnhemu.

Třetí vážnou chybou byl nedostatek předvídatosti při plánování postupu XXX. sboru. Jediná silnice, která tu byla k dispozici, se dala snadno bránit a blokovat. Baterie protitankových děl spolu s četou pěchoty byla schopna zadržet postup britských tanků na několik hodin -jak se později ukázalo. Alternativní řešení neexistovalo - jiná, stejně kvalitní silnice, po které by se sbor dostal až do Arnhemu, prostě nebyla.

Cílem celé operace byl obsazení arnhemských mostů, tj. především silničního mostu přes Rýn, který ležel ve středu města. Dále to byl pontonový most vybudovaný německými sapéry necelý kilometr dál na západ a v neposlední řadě to byl i železniční most, který ležel ještě dál západním směrem. Tyto mosty měly být dobyty, obsazeny a zajištěny I. britskou výsadkovou divizí spolu s dostatečně rozsáhlým předmostím, které by umožnilo průchod 2. britské armády při

jejím útoku do německého týlu.

Tento prvořadý cíl a záměr operace MARKÉT GARDEN nebyl splněn a chyby a nedostatky v plánování i provedení arnhemské operace si tedy zaslouží mimořádnou pozornost.

Především plánovači opomenuli jeden důležitý fakt: už v roce 1940 měli Němci velké potíže s dobytím arnhemského silničního mostu, tehdy bráněného jen slabými jednotkami holandské pěchoty.

V roce 1944 se stala zásadní chyba ve výběru dopadových zón. Byly příliš daleko od města a nejbližší z nich byla od arnhemského mostu vzdálená zhruba 9 kilometrů. Proč se tak stalo, o tom se vedly v poválečných letech nekonečné diskuse a spory mezi výsadkáři a RAF. Po bitvě bývají nejen kaprálové generály, ale kritici a zvláštěpak historici bývají obdařeni neobyčejně pronikavou schopností analyzovat události nedávno minulé. Tak

236

tomu bylo i s bitvou u Arnhemu. Vína nakonec padla - a snad i trochu právem - na přehnanou opatrnost a úzkostlivost plánovačů RAF, kteří se domnívali, že ve městě a u mostu je víc proti-letadlových baterií, než jich Němci měli v celém Holandsku. Informace pocházela od průzkumných letadel, která se sice nad Arnhemem dostávala do palby flaku, ale fotografie, které by odhalily počet a umístění baterií, nikdy nikdo neviděl. RAF kategoricky odmítalo provedení výsadku u mostu nebo alespoň v jeho blízkosti stejně tak jako vysazení parašutistů na arnhemském letišti, protože tyto plochy se daly velmi dobře bránit lehkým dělo-střelectvem.

Jak se později ukázalo, nábřeží i plocha v okolí mostu se velmi dobře hodily k přímému útoku kluzáků, tak jak to Angličané dokázali u mostů přes řeku Orné na invazním pobřeží ve Francii. Rota kluzákové pěchoty mohla snadno přistát v pěti či šesti kluzácích a obsadit oba konce silničního mostu.

Troufalost, odvážnost a moment překvapení jsou a vždycky byly podstatnými faktory úspěchu výsadkářů. Při invazi v Normandii přispěly rozhodným způsobem k úspěchu. U Arnhemu bohužel chybělo právě to překvapení.

Dalším недостатkem plánu byla role a úkoly přidělené 82. US výsadkové divizi, která měla otevřít silnici, po níž měl XXX. sbor dorazit do Arnhemu. Zajištění a krytí této silnice bylo hlavním úkolem obou amerických výsadkových divízi. 82. divize měla zajistit nejen mosty mezi Grave a Nijmegen, ale zároveň měla obsadit Groesbeekské výšiny, jejichž východní část hraničila s Říšským lesem. Za ním končila Siegfriedova linie - tylová oblast německých jednotek. Tyto výšiny se mohly velice snadno stát nástupištem německého útoku nad důležitou silnicí Eindhoven-Nijmegen-Amhem, po které měl postupovat XXX. sbor. Browning měl tedy dostatečně silný důvod, aby trval na zajištění Groesbeeku, souhlasil však s generálem Gavinem, že nejdelší most přes Waal u Nijmegen by měl být obsazen až nakonec, protože bez obsazení těch dvou předchozích byl tento most bezcenný. (Což ovšem dávalo Němcům daleko víc času na přípravu demolice.)

Když generál Gavin začal s plánováním, prohlásil, že na takový úkol by potřeboval alespoň dvě divize, ne jednu. Po válce se často diskutovalo o výhodách přímého útoku kluzákové pěchoty, kdy kluzáky přistanou přesně u určeného cíle. Jak už bylo řečeno, tato metoda byla s úspěchem použita v Normandii. V případě 82. di-

237

vize by to bylo jistě zrychlilo akci, ale vzhledem k tomu, že divize neměla tento útok nacvičený, Gavin nechtěl nic riskovat.

Podle jeho plánu měl 505. a 508. pluk obsadit Groesbeek a 504. pluk vysazený u Grave měl zaútočit na oba menší mosty. 101. divize na tom byla o něco lépe. V první vlně měla seskočit jen pěchota, zatímco dělostřelectvo a divizní podpůrné jednotky měly být vysazeny až příštího dne ve druhé vlně. Úkolem bylo zajistit 22 km dlouhý koridor výše zmíněné silnice, obsadit dva mosty vedoucí přes hlavní kanály a devět mostů na vedlejších řekách. Ke splnění tohoto úkolu měl generál Taylor k dispozici tři pluky, a protože, stejně jako jeho kolega Gavin, měl špatné zkušenosti s nepřesnými shozy, naplánoval jen dvě hlavní dopadové zóny.

První z nich ležela na sever od vesnice Veghel a byla určena pro 501. pluk, který měl zajistit mosty ležící v této oblasti včetně důležitého mostu přímo ve vesnici.

Na druhé, jižně od Veghel, měly přistát oba zbývající pluky, tj. 502 a 506. Jejich úkolem bylo obsadit Eindhoven a všechny mosty až po Veghel. Bylo jasné, že to nebude žádný piknik: chyběly protitankové zbraně a 506. pluk měl do Eindhovenu víc jak 6 km. I několik málo obrněných vozidel, blokujících přístupy k městu, mohlo nadělat mezi výsadkáři pěknou paseku...

Taylorův klid a optimismus měl dobrý vliv na celou divizi. Vždyť nakonec jejich úkolem bylo jen obsazení mostů a zajištění silnice, zatímco Gavin se musel starat o německé hranice a navíc musel bránit výšiny v Groesbeeku.

Situace v Arnhemu byla problematická už od samého začátku. Podle plánu měla I. britská výsadková divize obsadit mosty v Arnhemu, což v praxi znamenalo dobýt a obsadit celé město. To dále znamená, že by se bojovalo v zabydlených částech města, dům od domu, a tyto pouliční boje bývají doprovázeny značnými ztrátami. Britská armáda měla s touto formou boje dostatek zkušeností z Itálie a Normandie. Bylo tedy nezbytně nutné, aby tato výsadková divize měla hned v prvních minutách operace v akci co největší počet mužů. To se bohužel nestalo. Vysadit v první vlně jen dvě třetiny divize spolu s džípy a několika lehkými a protitan-kovými děly bylo nedomyšlené. Zkušenosti ze Sicílie, Itálie a Normandie ukázaly, že jestli byli Němci v něčem nedostizitelní, pak to byla rychlost, s jakou dovedli reagovat na akce Spojenců a na jakékoliv změny situace. To dokázali na Sicílii při obraně li-

238

nie Ätna", při ústupu přes Messinskou úžinu, v Itálii u Salerno a u Anzia. Byl to především jejich inteligentní a dokonalý systém komunikací, vysoká kvalita práce a rychlost a pružnost rozhodování štábních důstojníků, ve kterých předčili Spojence.

U Arnhemu ne všechny podpůrné zbraně I. britské výsadkové divize dorazily na správné místo určení - to byl i případ průzkumné rot, která ve svých obrněných džípech měla dorazit k silničnímu mostu v co nejkratším čase a jejíž větší část se prostě ztratila. V některých případech vyložení děla nebo vozidla z poškozeného kluzáku trvalo až čtyři hodiny a časové ztráty, které přitom vznikaly, byly příliš velké...

U obou US výsadkových divizí k takovému prodloužení nedošlo, protože obě divize vysadily své tři pluky najednou, hned v první vlně, takže výsadkáři nastupovali do akce v plném počtu a podpůrné zbraně dorazily až příštího dne ve druhé vlně.

Důležitou roli v plánu operace MARKÉT GARDEN měla i I. polská nezávislá parabrígáda generála Sosabowského. Původně měla být vysazena 19. září v Arnhemu, jižně od silničního mostu. Pokud by se bojovalo v jeho okolí, měla posílit řady I. parabrígády a zapojit se do bitvy. V případě, že by se už o most nebojovalo, polští parašutisté měli překročit Rýn a spojit se se 4. brigádou severně od města. Shoz se neuskutečnil 19. září, protože na letištích jižní Anglie ležela mlha. Mezitím německé útoky na obranný perimetr u Oosterbeeku zesílily, a když následujícího dne přistály u Oosterbeeku kluzáky s protitankovou sekcí polské brigády, musely zůstat na místě, protože do Arnhemu už byla cesta zablokována. Nakonec musela polská brigáda, jediná posilová jednotka I. divize, čekat nekonečně tři dny, zatímco u Arnhemu umírali kamarádi ve zbraní. A když přece jen došlo ke shozu, stalo se tak za deště a velké oblačnosti, takže polovina letadel se vrátila zpět do Anglie, několik se jich ztratilo a zbytek byl vysazen na jižní straně Rýna. Polské parašutisty přivítala přesná palba flaku a lehkých zbraní pěchoty, která podporovala obrněná vozidla při útoku na město. Ztráty byly těžké. Do bitvy už nezasáhli, protože přechody přes Rýn byly pod palbou a dostat se na severní břeh bylo nemožné.

24. září byla situace už zcela bezvýchodná. XXX. sboru se dosud nepodařilo navázat kontakt s polskou brigádou a zbytky I. britské divize byly beznadějně obklíčeny v Oosterbeeku. 25. září v noci začala ve vši tajnosti jejich evakuace přes Rýn.

239

Němci jejich pohyb nezaznamenali a z celkového počtu 10 005 se zachránilo pouhých 2 500 mužů. Poslední družstva se přeplavila přes Rýn za úsvitu 26. září...

Operace MARKÉT GARDEN skončila. Fronta se stabilizovala severně od Nijmegen a postup spojeneckých armád do Německa byl zastaven na další čtyři měsíce. Browning měl pravděpodobně pravdu, když 10. září řekl Montgomerymu, že ten poslední most je přece jen trochu daleko...

A závěrem: všechno to mohlo dopadnout jinak - ale tak už to ve válce bývá. Arnhemský most nemusel být přece jen příliš daleko", a nebýt různých neočekávaných a nevysvětlitelných okolností, operace mohla skončit úspěchem. Byl to odvážný plán vypracovaný v době, kdy se odvaha a risk vyplácely. Chybou bylo podcenění zpráv holandského podzemí, podcenění síly německých jednotek a bezmezný optimismus a víra v konečný úspěch. Proto také asi nikoho nenapadlo, že jediná silnice vedoucí do Arnhemu je ve skutečnosti pastí a že se dá snadno ubránit... Spatné počasí hrálo důležitou roli. Zpozdilo výsadky a nízké mraky vadily pilotům při hledání dopadových zón. Rozhodující chyby se staly hned prvního dne. Za prvé to byly nefungující vysílačky a za druhé nedostatek mužů vysazených v Arnhemu v první vlně. Bez rádiového spojení byli britští velitelé bezradní a bezmocní a jejich jednotky spolupracovaly a komunikovaly na úrovni Blenheimu nebo Waterloo.

Přes všechny tyto chyby a ztráty operace MARKÉT GARDEN byla minimálně ze dvou třetin úspěšná. Dokázala, že velké výsadkové operace mohou mít rozhodující vliv při řešení strategických úkolů a že ohromná námaha vynaložená na jejich přípravu je správnou investicí.

Arnhem byl vrcholem spojeneckých snah o uplatnění výsadkových vojsk, byla to největší a nejdéle trvající výsadková operace a také se jí dostalo nejvíce publicity. Tehdy stejně jako dnes, kdy na vojenských školách na západě slouží jako model k řešení určitých specifických situací.

240

ARDENY 1944

Brzy ráno 16. prosince 1944 zahájili Němci poslední ofenzívu na západní frontě, která je známá pod jménem "Bitva o Ardeny". Následující noci byla v belgických Ardenách vysazena německá výsadková jednotka, jejíž týlová akce měla podpořit útok 6. SS pancéřové armády generála Dietricha. Tato operace dostala krycí jméno STOSSER a stala se poslední akcí německých výsadkářů ve II. světové válce.

Když se plánovala ardenská ofenzíva (krycí jméno WACHT AM RHEIN), generálpiukovník Student, velitel armádní skupiny "AH", požadoval, aby se jí účastnili i jeho výsadkáři.

Poprvé se tento návrh objevil na plánovací konferenci 4. prosince 1944. Podal jej maršál Model, velitel útočících armád. Podle tohoto plánu mělo 20 kluzáků se 160 výsadkáři přistát na plošině Hohes Venn a zablokovat jednu ze dvou důležitých silnic, vedoucích touto oblastí. Hned následujícího dne byl tento plán zamítnut velitelstvím Luftwaffe. Zdůvodnění vycházelo z reálné situace na ardenské frontě: výsadek není možno provést ve dne, protože spojenci mají absolutní vzdušnou převahu. Nelze jej provést ani v noci, protože výsadkáři nejsou pro noční akce dostatečně vycvičení.

Model se však nevzdal. Jeho iniciativu podporoval sám Hitler, duchovní otec ardenské ofenzívy. Pyrrhovo vítězství na Krétě v roce 1941, kde zahynul výkvět německých parašutistů, bylo zapomenuto. Hitler si spíš připomínal úspěchy výsadkářů při slavném tažení proti Belgii a Holandsku v roce 1940, kdy výsadkáři otvírali cestu pancéřovým divizím. Teď byla situace trochu jiná. Ti, co byli kdysi pýchou německých ozbrojených sil, leželi v hrobech roztroušených od Kréty přes Tunis a Cassino až do Norman-

die. Ted', v prosinci 1944, měl být zbytek slavných padákových myslivců obětován v noční mlze, mrazu a sněhu severně od Mal-medu v akci, v jejíž úspěch věřili jen ti nejzatvrzejší nacisté... Hitlerův poslední zoufalý pokus vyhrát válku na západě byl však neodvolatelný.

Operace STOSSER, přes odpor Luftwaffe, byla narychlo naplánována 7. prosince a Student, po všelijakých odkladech, nakonec dostal 8 dní na přípravu jednoho praporu parašutistů. Ten měl být vysazen u křižovatky silnic na Hohes Venn, asi 12 km severně od Malmedy, a jeho úkolem bylo otevřít a zabezpečit hlavní silnici pro postupující pancéřové divize a zároveň zablokovat a odrazit snahy amerických posil, pokoušejících se proniknout z jihu.

Křižovatka ležela na vyvýšené bažinaté pláni a Student zjistil, že v seskokové zóně může za optimálních podmínek přistát maximálně 1200 parašutistů. To pochopitelně ovlivnilo další plánování...

Velením operace STOSSER pověřil generál Student plukovníka barona Fridricha Augusta voň der Heydte, jednoho z nejschopnějších a nejzkušenějších parašutistů. Bylo mu 37 roků. Když se nacisté dostali k moci, byl profesorem práv na berlínské univerzitě. Po studiích v zahraničí se v roce 1935 vrátil do Německa a vstoupil do 15. jezdeckého pluku v Paderbomu. Na začátku války se dobrovolně přihlásil k výsadkářům, prošel vítězným tažením na západě a v roce 1941 se stal velitelem praporu a zúčastnil se útoku na Krétu. Za mimořádné zásluhy a hrdinství byl vyznamenán rytířským křížem. V roce 1943 sloužil jako náčelník štábu ve výsadkářské divizi generála Ramckeho a na podzim 1944 se stal velitelem výsadkářské školy v Aalten. Hitler ho sice podezříval (jako ostatně všechny intelektuály) z účasti na červencovém spiknutí, ale Student a Göring mu toto podezření vyvrátili.

8. prosince 1944 mu byl předán Hitlerův rozkaz: zorganizovat skupinu 800-900 výsadkářů a vytvořit z nich „Kampfgruppe Heydte“, bojovou skupinu pro operaci STOSSER. Student předal tento rozkaz plukovníku voň der Heydte slovy: „Vůdce vydal rozkaz k provedení rozhodující ofenzivy. Součástí tohoto útoku bude také výsadková operace provedená v síle praporu. Byl jste vybrán za velitele...“

Plán byl vypracován ve štábu maršála Modela. Podle něj mělo v hodině H + 2 seskočit přibližně 900 mužů v okolí křižovatky sil-

242

nic v blízkosti vesnice Krinkelt na Elsenborském hřebeni. Heydte okamžitě namítl, že taková skupina není nejen dostatečně silná pro splnění jakéhokoliv bojového úkolu, ale navíc není možné ji zorganizovat a vycvičit během jediného týdne. Model jeho námitky nepřijal. Hitler plán schválil, ale změnil místo seskoku. Cílovým bodem se stala křižovatka na Mont Rigi, ležící na silnici z Eupen do Malmedy. Výsadek bude proveden za tmy, v brzkých ranních hodinách 17. prosince. Hlavním úkolem výsadkářů bude udržet křižovatku do příjezdu tanků 6. pancéřové armády. Na papíru to sice vypadalo celkem dobře, ale voň der Heydte měl už předem špatné tušení a pochybnosti o úspěšném provedení této operace. Kromě pancéřovek typu Panzerschreck a Panzerfaust výsadkáři nebudou mít žádné protitankové ani žádné jiné těžší podpůrné zbraně než ty, co se vejdou do shozených kontejnerů. Podle plánu měl předvoj pancéřové divize dorazit během 24 hodin. Moment překvapení byl na jejich straně a udržet křižovatku bylo v jejich silách. Pokud by ale tankové jednotky generála Die-tricha časový rozvrh nedodržely a zpozdlily se, proti koordinovanému útoku americké pěchoty a obrněných vozidel neměli výsadkáři naději na úspěch.

Němci pevně věřili, že časový plán bude dodržen. Musel být dodržen. Jejich pancéřové jednotky musely dorazit k přechodům přes řeku Maas (Meuse) dřív, než by se Američanům podařilo soustředit posily k protiútku. Ozval se i Sepp Dietrich, velitel 6. SS pancéřové armády. Namítl, že operace STOSSER upozorní nepřítel, že se něco děje, že je něco „ve vzduchu“, ale Hitler už byl rozhodnut a byl to nakonec on, kdo měl poslední slovo. Tu a tam byl ochoten vyslechnout své generály, ale v podstatě bylo všeobecně známo, že to byl právě on, kdo nerad měnil plány.

Zato námitky plukovníka voň der Heydteho byly vážnějšího rázu. Kvalita a bojeschopnost příslušníků výsadkářských jednotek v roce 1944 mu dělaly starosti. To už nebyli muži od Eben Emael a z Kréty, to už byl jen odvar někdejší elity. „Ersatz Truppen“ - tak jako všude jinde. Když byli nasazeni jako pěchota, pořád ještě dovedli odvést pořádný kus práce v obraně, ale úspěch výsadkové akce závisel na docela jiných faktorech. Především na spolupráci a koordinaci založené na osobních kvalitách jednotlivce. Odvaha, iniciativa, spolehlivost, preciznost v plnění úkolů a fyzická zdatnost - to byly hodnoty, které se po čtyřech letech války vyskytovaly u náhradních těles jen zřídka.

243

Pro operaci STOSSER se Hitler sám angažoval ve výběrovém řízení a nařídil velitelům všech výsadkových pluků vybrat sto nejlepších mužů a dát je k dispozici voň der Heydtemu pro jeho speciální prapor.

Výsledek byl celkem pochopitelný. Všichni velitelé se okamžitě zbavili všech lajdáků, ulejšáků a zašíváků, a když se tyto pochybné charaktery seřadily na nástupišti, plukovník voň der Heydte podle svých vlastních slov „cítil po těle jemné mrazení“. Situaci sice nakonec vylepšilo 250 dobrovolníků z jeho vlastního pluku, ale zásadní nedostatky v kvalitě a bojeschopnosti mužstva speciálního výsadkářského praporu odstraněny nebyly. Ačkoliv z velitelského hlediska bylo uděláno maximum, snahy přivést prapor do stavu bojové pohotovosti nebyly příliš úspěšné.

Problémem však byly nejen nedostatečně vycvičení výsadkáři, ale také nespolehlivá a opotřebovaná dopravní letadla Transport-geschwader 3. Pro operaci STOSSER bylo k dispozici 110 letadel typu Junkers 52, která se před dvěma lety zúčastnila vzdušného zásobování a evakuace Stalingradu. Ani další roky válečného nasazení jim na kráse a spolehlivosti nepřidaly. Jejich noví piloti byli většinou mladí a nezkušení a jejich navigační schopnosti byly hluboko pod průměrem. Vysvětlení bylo nasnadě. Nedostatek benzínu měl za následek omezování počtu denních letových

hodin -o nočním létání ani nemluvě.

Původně plánovaný denní výsadek alespoň částečně zaručoval udržení letecké formace. Za denního světla bylo i pro méně zkušené piloty snazší přiletět nad seskokovou zónu podle naplánovaného harmonogramu, to znamená roj za rojem ve správných rozestupech a časových intervalech. Voň der Heydte se však musel podřídit rozkazům generála Dietricha, který trval na provedení výsadku v noci, tedy v době, kdy americké jednotky už budou v pohotovosti a kdy nedostatečně vycvičení výsadkáři budou mít tu nejmenší naději na úspěch.

A jako by těch problémů už nebylo dost, přidalo se i počasí. V noci na 17. prosince začal foukat silný vítr a poletoval sněh. Když parašutisté odstartovali z letišť v Paderbornu a Lippspringe, nikdo nesršel humorem a optimismem...

Pro ulehčení navigace byla trasa vyznačena kužely světlometů, které v pravidelných intervalech ozařovaly oblohu. Silný boční vítr nevěstil nic dobrého. Několik letadel se ztratilo hned po startu a brzy po přeletu fronty se ukázalo, že junkersy nejsou schopny

244

udržet formaci. Díky silnému větru a špatné navigaci se pomalu odchylovaly od určené trasy a několik nepřesných baráží amerických protiletadlových baterií dokonalo dílo zkázy.

Velitelské letadlo svůj cíl našlo. Stíhačka M-109 shodila světelné majáky (značky) 15 minut před přiletem prvního Junkerse JU-52 a voň der Heydte je našel přesně tam, kde měly být. Jen 15 strojů z původních 112 doletělo k cíli a ne všem se podařilo vysadit parašutisty na správném místě. Zmatek byl dokonalý. Výsadek byl rozptýlen od Bonnu až po Hohes Venn. Během prvních tří hodin se soustředilo v zóně dopadu pouhých sto bojeschopných mužů. Do rána se jich shromáždilo asi tři sta padesát - smutná bilance. Nebyly ani podpurné zbraně, ani rádia, protože četa spojařů byla vysazena o několik kilometrů dál na sever. Parašutisté byli roztroušeni po skupinkách v americkém týlu, někteří až 30 km od místa určení. Mnozí se zranili při dopadu na skály a stromy a někteří byli nezvěstní po několik měsíců. Jejich mrtvá těla byla nalezena až na jaře, při oblevě.

V této situaci nebylo ani pomyšlení na to, že by těchhle pár stovek mužů splnilo daný úkol a ubránilo křižovatku. Voň der Heydte rozdělil zbytek svého praporu do malých útočných skupin, které tu a tam zaútočily na izolovaná obranná postavení Američanů anebo napadali ze zálohy přesunující se jednotky, ale po několika dnech byli všichni pochyťáni. Německé ofenzivě ničím nepomohli, snad až na to, že jejich výskyt často vyvolal paniku v amerických řadách. To, co pracovalo pro spojence při invazi do Normandie, se obrátilo proti nim v Ardenách. Historky o vysazení velkého počtu parašutistů poplašily řadu US velitelů a ještě druhého dne po zahájení invaze byl Eisenhowerův štáb na pochybách, zda se nepřipravuje další velká výsadková operace ve stejném rozsahu jako třeba v Holandsku nebo na Krétě.

Takto vzniklá panika měla pro Spojence negativní dopad. Posily byly rychle přetvářeny na mobilní zálohy, na rychle se pohybující jednotky pro boj s parašutisty. Když se nakonec zjistilo, že ze strany výsadkářů žádné nebezpečí nehrozí, tyto jednotky byly rozpuštěny, reorganizovány a znovu nasazeny jako posily na frontu. Operace STOSSER skončila fiaskem. Voň der Heydte byl zajat jako jeden z posledních a jeho zajetím skončily německé výsadkové operace. Co začalo tak slibně před pěti lety a pokračovalo skvělými úspěchy po celé Evropě, z toho zbyly jen trosky a v konečné scéně byli poslední Fallschirmjagers, špinaví a uta-

245

haní, vedeni do zajetí, aniž by kdo ucedil jedinou slzu. Cest la guerre...

Jedinou další výsadkovou operací během německé ofenzivy v Ardenách byly shozy amerických zásob do obklíčeného Ba-stogne, kde se 101. US výsadková divize bránila proti německé přesile. Uvnitř obranného perimetru dokonce přistálo několik kluzáků se zásobami potravin a střeliva. Dopadové zóny byly označeny naváděči, kteří seskočili a umístili signální světla. Přestože při německé protiletadlové palbě došlo ke ztrátám, kluzáky C-47 a Waco vydržely zásobovat obleženou posádku až do té doby, než se k ní probjovaly předsunuté jednotky Pattonovy armády.

246

VARSITY 1945

Po neúspěchu německé ofenzivy v Ardenách v prosinci 1944 Spojenci zahájili protiofenzivu, porazili zbytky německých armád a donutili je k ústupu. Bylo třeba vyvíjet na Němce nepřetržitý tlak po celé šířce fronty a nedat jim čas k oddechu.

V zimních měsících 1945 Spojenci pomalu postupovali k Rýnu a v jeho severní části, kde Montgomery vyčistil Říšský les, se připravovala nová ofenziva do Německa.

V březnu 1945 bylo na západní frontě už pět spojeneckých armád, jedna britská a čtyři americké, celkem víc než 4 000 000 mužů. Nervózně přešlapovali na západním břehu Rýna a všeobecně se čekalo, kdy začne "Montyho" ofenziva.

Mezitím ovšem jednotky 1. US armády odvážným útokem dobyly most přes Rýn u Remagenu a získaly na druhé straně malé předmostí. Němci se snažili most zničit letecky i dělostřelbou, ale neuspěli. Předmostí se každým dnem rozšiřovalo, ale hlavní úder měl přijít na severu, kde Montgomery plánoval překročit Rýn za pomoci 2. britské a 9. US armády. Tyto dvě armády představovaly neuvěřitelnou údernou sílu: skládaly se ze 6 obrněných divizí, 17 divizí motorizované pěchoty, 1 speciální obrněné divize vyzbrojené tanky na čištění minových polí, 5 nezávislých tankových a 1 pěší brigády a brigády komandos. Přestože toto soustředění představovalo nebývalou sílu a přestože německá obrana slábla, Montgomery trval na použití výsadkářů, kteří, vysazení v německém týlu, by usnadnili překročení Rýna.

Krycí jméno této operace bylo VARSITY a hlavní směr útoku mířil na město Wesel východně od Rýna. Výsadková část operace byla naplánována XVIII. výsadkovým sborem, který podléhal 1. spojenecké výsadkové armádě. Velitelem sboru, který se sklá-

dal z 6. britské a 17. US výsadkové divize, byl generálporučík Matthew Ridgway.

Plánování tentokrát nebylo podceněno a podílely se na něm stovky plánovačů a desítky štábních odborníků-výsadkářů. Výsledkem byl přesný opak operace MARKÉT GARDEN. VARSITY se stala nejlépe připravenou a naplánovanou výsadkovou operací II. světové války a snad ani není náhodou, že byla i poslední. Její provedení bylo tak dokonalé, že řada štábních hlupáků dokonce začala tvrdit, že byla vlastně zcela zbytečná a že byla výtvorem ge-nerálských mozků, které se dosud nedokázaly smířit s neúspěchem u Arnhemu. Někteří dokonce tvrdili, že spojenecká generálka si vytvořila fiktivní představu rostoucího odporu německé armády...

Tyto nesmysly byly vyvráceny nejen silnou soustředěnou palbou německých protiletadlových baterií v bráněné oblasti, ale i prokázaným odhodláním německého vojáka bránit svou vlast. Je třeba připustit, že řada jednotek Wehrmachtu v okolí Weselu měla neúplné stavy, některé z nich dokonce jen třicetiprocentní. Ať už byla vojenská situace v březnu 1945 jakákoliv, je třeba si uvědomit, že velká část německé armády se v té době stále ještě nepovažovala za armádu poraženou...

Plán operace VARSITY: obě divize měly být vysazeny současně na východní straně Rýna a jejich úkolem bylo narušit nepřátelskou obranu v oblasti města Wesel, dobýt a obsadit důležité terénní body a umožnit sboru další ofenzivní akce. Aby mohl být tento úkol splněn, divize musely obsadit zalesněné výšiny ležící přímo proti dopadovým a přistávacím zónám.

Jednotlivé aspekty tohoto plánu ukazují, jak důležitá byla lekce a ponaučení, které vyplynulo z operace MARKÉT GARDEN. Především to byl čas věnovaný plánování a čas věnovaný na specifikaci a vydání rozkazu. Tentokrát plánování a přípravy trvaly celý měsíc, což byla dostatečně dlouhá doba, ale ještě důležitější byla zvýšená pozornost, věnovaná podrobnostem plánu.

Dalším logickým zlepšením prošel výběr dopadových zón. Všechny byly v dostřelu spojeneckých dělostřeleckých baterií, umístěných na západním břehu Rýna, takže bojující výsadkáři mohli snadno obdržet dělostřeleckou podporu. Divizní jednotky měly být vysazeny přímo na cíl, takže odpadly několikakilometrové pochody a dobývání jednotlivých cílů jednoho po druhém. Vysazení parašutistů mělo být provedeno za denního světla a kluzáková pěchota měla být vysazena přímo u mostů, které měla ob-

248

sadit. Aby obránci neměli dostatek času reagovat na výsadek, obě divize měly být vysazeny současně, v jedné vlně. Dopravní C-47 Dakota byla schopna naložit jen dvacet mužů, což v praxi znamenalo, že ve stejnou dobu bude ve vzduchu velké množství dopravních letadel. Tedy pravá pastva pro desítky baterií flaku, soustředěných v oblasti Wesel. Tyto baterie byly ovšem v dostřelu spojeneckého dělostřelectva a také se měly stát cílem náletů bitevních letadel, které měly být prováděny až do okamžiku, kdy se objeví letadla s parašutisty a kluzáky s doprovodnou pěchotou.

Jakmile výsadkáři začnou bojovat, bude jim poskytnuta dostatečná letecká podpora, řízená pozemními pozorovateli letectva. Tato metoda je dnes docela běžná - tehdy nebyla. Doplnění zásob mělo být prováděno shozem do stejných dopadových zón a navíc bylo vyzkoušeno a zajištěno rádiové spojení, takže jakákoliv změna plánu mohla být oznámena jednotlivým perutím ještě před startem jejich letadel. A nakonec to nejdůležitější: spojení s pozemními jednotkami se mělo uskutečnit ještě téhož dne.

Arnhem se neměl opakovat...

24. března 1945, za jasného a slunečného rána, byla operace VARSITY bezchybně provedena během 40 minut. Necelých 19 000 mužů bylo vysazeno na čtyřech dopadových zónách a čty-

OPERACE VARSITY

249

řech přistávacích plochách v určené oblasti. Celkem 541 dakot dopravilo nad cíl čtyři pluky parašutistů a 1050 tažných letadel vzalo do vleku 1350 kluzáků, z nichž 300 bylo zapojeno dvojitě.

Protiletadlová obrana byla dobře zorganizovaná a přes hloubkové nálety spojeneckých letadel většina flaku byla dobře ukrytá a zamaskovaná a zůstala nepoškozená. 53 letadel bylo sestřeleno a dalších 440 těžce poškozeno, přesto však všechny výsadkové jednotky dosáhly svých cílů a počáteční ztráty byly daleko lehčí, než se očekávalo. Už ve tři hodiny odpoledne se Montgomeryho pozemní síly spojily s výsadkáři. VARSITY přestala být výsadkovou operací a osud Německa byl zpečetěn. Obě výsadkové divize přešly pod velení 2. britské armády generála Dempseyho a v poslední fázi bitvy o Německo bojovaly jako pěší jednotky.

Varsity byla plně úspěšná a Spojenci konečně pochopili, že je možno uskutečnit denní výsadek i proti připravené obraně za předpokladu, že jednotky jsou vysazeny v pokud možno co nejkratším čase spolu s plnou podporou stíhačů a bitevních letadel. Byly získány důležité nové poznatky a zkušenosti v oblasti soustředění a svolávání mužů po dopadu a bylo zjištěno, že ztráty parašutistů jsou procentuálně daleko lehčí než ztráty kluzáků po přistání. Kluzáky svými rozměry totiž představují výborný cíl a palba obránců se převážně soustředí na ně. U Weselu se mnohým posádkám nepodařilo kluzák opustit a zahynuly tam, kde přistály.

Osm lehkých tanků bylo přepraveno kluzáky typu Hamilkar, ale jen dva z nich se zúčastnily akce. Jeden byl ztracen nad kanálem, když se kluzák dostal do vzdušných vírů a přelomil se v půli, druhý se převrátil při přistání, třetí byl zničen

výbuchem kluzáku, který vezl pohonné hmoty, čtvrtý byl krátce po přistání zničen pancéřovou pěstí a zbývající dva byly poškozeny v boji. Byl to teprve druhý pokus v dějinách dopravit tanky vzduchem do bojové zóny. Když válka skončila, I. britská výsadková divize procházela v Anglii reorganizací a její větší část byla poslána do Norska, kde odzbrojila německé okupační jednotky. Po návratu do Anglie byla divize 15. listopadu 1945 rozpuštěna. 6. britská divize byla přesunuta na Střední východ, do Palestiny, kde zůstala až do konce roku 1947. 82. a 101. US divize bojovaly v Evropě až do německé kapitulace v květnu 1945. 82. divize obsadila Berlín, zbylé výsadkové divize byly zrušeny a demobilizovány.

250

ZÁVĚREM

V prvních letech II. světové války se uskutečnily prakticky všechny možnosti použití leteckých výsadků, od shazování materiálu a vysazování diverzantů až po velké výsadkové operace, jako předvedli Němci např. na Krétě v květnu 1941. Nacisté navázali na tradici Reichswehru z dvacátých let a pokračovali v tajné spolupráci s Rudou armádou. Bylo to právě tady, na sovětských letištích a ve spolupráci se sovětským letectvem, kde se Němci seznámili s použitím vzdušných výsadků pro vojenské účely.

Začátek války byl poznamenán značným náskokem nacistů v této oblasti a úspěšnými akcemi jejich výsadkářů, vysazených v týlu nepřítele. V průběhu roku 1942 došlo k vyrovnání sil. Po těžkých ztrátách z Kréty Hitler zrušil další německé výsadkové operace a Spojenci, kteří tu uplatnili svou materiální převahu, zařadili výsadkové operace do svých ofenzivních akcí.

Koncem roku 1942 utrpěli Němci první rozhodné porážky a vo-jensko-strategická situace se začala měnit. Stejná situace byla i v Tichomoří, kde byli Japonci zatlačeni do defenzivy a šli od porážky k porážce. Změnila se nejen taktika, ale i technické zajištění výsadků a rok 1943 se stal přelomem, charakterizovaným kvalitativní i kvantitativní převahou Spojenců. Ta vedla v roce 1945 k bezpodmínečné kapitulaci německých a japonských armád a je třeba poznamenat, že spojenečtí výsadkáři měli na tomto vítězství lví podíl.

251

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

V oblasti vojensko-historické literatury bylo ve světě vydáno několik stěžejních děl Jejichž studium je nezbytné pro pochopení daného subjektu.

Stejně tak je tomu i u výsadkářské tematiky a následující seznam obsahuje ty nejdůležitější knihy, které by měl znát každý, kdo se o tento obor zajímá.

Crookenden, Napier Bekker, Cajus Bohmier, Rudolf Hubatch, Walter Melzer, Walther Whiting, Charles Hoyt, Edwin P. Mrázek, James F. Weeks, John Weeks, John

Steenbeek, Wilhelmina Mac Donald, Charles Farrar Hockley, Anthony Farrar Hockley, Anthony Vrba, Leopold

252

: Dropzone Normandy, 1976,

Ch. Scribnet and Sons, New York : Angriffshöhe 4 000, 1964,

G. Staling Verlag, Hamburg : Fallschirmjäger, 1961,

Podzun, Bad Neuheim : Wasserübung, 1960,

Musterschmidt, Göttingen : Albert Kanál und Eben Emael, 1957,

Vowinkel, Heidelberg : Hunters from the Sky, 1974,

Stein and Day, New York : Airborne, 1979,

Stein and Day, New York : The Fall of Eben Emael, 1970,

Luče, Washington D. C. : Assault from the Sky, 1988,

David and Charles, Newton Abbot : The Airborne Soldier, 1982,

Blandford Press, Dorset, England : Rotterdam, 1973,

Ballantine Books inc., New York : Airborne, 1973,

Ballantine Books inc., New York : Airborne Carpet, 1969,

Ballantine Books inc., New York : Student, 1973,

Ballantine Books, New York : Kréta, 1985,

Moewig Verlag. Munchen

Kuhn, Volkmar

John, Miroslav Lucas, James

Mc Donald, Callum Ryan, Comelius Ryan, Comelius Gryner, Petr Breuer, William B. Breuer, William B.

Burgett, Donald R.

Lloyd, Allan Darman, Peter Gregory Barry Gavin, James M. Děvím, Gerard M. Glanz, David M.

Sukhorukov, D. S.

: Němečtí parašutisté ve II. svět. válce,

1995, Jota, Brno : Září 1938, SPB Bruntál, 1989 : Storming Eagles, 1988,

Arms and Armour Press, London : Lost Battle, 1993,

Free Press/Macmillan, New York : A Bridge too far, 1977, New York

Public Library/CBS Publications : The Longest Day, 1959, New York

Public Library/CBS Publications : Ardenný 1944, 1994, Magnet Press,

Praha : Drop Zóně Sicily, 1983,
 Presidio Press, Novato, California : Retaking the Philippines, 1986,
 St. Martin Press, New York : As Eagles Screamed, 1979,
 Bantam Books Houghton Mifflin
 Comp., Boston, MASS. : The Gliders, 1989.
 Arrow Books, London : SAS, Weapons and Equipment, 1993,
 Brown Packaging LTD, London : British Airborne Troops, 1974,
 Mac Donald and Jane, London : On to Berlin, 1978,
 The Viking Press, New York : Back to Corregidor, 1992,
 St. Martin Press, New York : The Soviet Airborne Experience,
 1984, U.S. Army Staff College, Fort
 Leavenworth, Kansas, USA : Vozdušno-desantnye vojska, 1980
 Vojennoje Izdatel'stvo, Moskva

Některé materiály obsahují konfliktní informace. Správné názvy mostů a letišť v Holandsku byly konzultovány s vojenským atašé Nizozemského království, panem Enkampem.

253

OBSAH

Předmluva	5
Chronologie (II. svět.válka).....	7
Začátky parašutismu	10
Historie výsadkových vojsk	14
Vojenský význam výsadkových operací.....	19
První pokusy: Výsadkáři v SSSR.....	23
Výsadkáři v nacistickém Německu.....	27
Technika výsadku	32
Generál Student.....	38
Bojová připravenost německých výsadkářů	45
Operace Bruntál	52
Skandinávie 1940	64
Holandsko 1940	72
Belgie 1940.....	82
SAS Speciál Air Service - Zvláštní letecké služby	90
Britské výsadkové jednotky	93
Řecko-Korint 1941	103
Japonské začátky.....	108
Kréta 1941.....	114
Chronologie bojů o Krétu 1941	133
Malta.....	135
Rusko (Sovětský svaz) 1941-42	140
Výsadkáři v USA	142
Severní Afrika 1942-43	149
Japonské výsadkové operace v Tichomoří 1941-45.....	157
Sicílie	164
Most u Primosole	170
Američané a Australané v Tichomoří 1942-45	173
Normandie - Overlord 1944	
Výsadkáři na východní frontě 1941 -44 Jižní Francie 1944.....	
Burma 1943-45	
Arnhem	
Ardeny 1944	
Varsity 1945	
Závěrem	
Seznam použité literatury	