

## Tak plav.

Jsme u VÚ 2071, motostřeleckého pluku 20 msd. v Karlových Varech část Dvory II. v bývalém to zajateckém táboře, z II. světové války a po válce internačním táboře Sudetských Němců určených k odsunu. Tyto ubytovací prostory po válce zabrala armáda pro využití jako kasárny, jejichž určení je popsáno na stránce tohoto útvaru. Budeme se zabývat jen údobím od roku 1966 do roku 1970, kdy moje maličkost tu sloužila vlasti. Kdy a kde to už píšu na jiném místě.

Motostřelecký pluk byl u motostřeleckých praporů vybaven středními kolovými obrněnými transportéry OT-64, mezi vojskem lidově nazývanými SKOT. V roce 1968 už vybavenými střeleckými věžemi s velkorážním kulometem. Původně SKOTy věž neměly a používaly se nezalafetované LK vz. 59 a sloužily jen pěchotě k přepravě. S módou a potřebou bojových vozidel, které prováděly útok přechodem z pochodových proudů rozvinutím rovnou do útoku z chodu, se částečně změnilo i jejich využití a určení.

Přes to všechno, samozřejmě se vyskytovaly vodní překážky a v případě, že nepřítel zničil mosty, bylo nutné vodní překážky přebrodit, tedy tanky a OTěčka přeplavat. A o tom to dnešní povídání bude...

Je jaro 1968. Krásné slunečné jaro, akorát tak čas k nácviku plaveb SKOTů, zatím na stojaté vodě Jesenické přehrady u Chebu. Tak začátkem května, až protivně starostlivý technik našeho praporu mjr. Zelinka, zahájil s řidiči SKOTů přípravu vozidel na plavby. A to byla procedura! Oleje vyměnit, motory, převodovky přetěsnit, ale hlavně všechny otvory dveří, montážních otvorů a tak utěsnit proti průniku vody. Vyměnit poškozená těsnění dveří, poklopů střilen. Vše ještě potřít vazelínou. Vyzkoušet propelery a vlnolamy a už se jelo na Jesenici. Toto plavání absolvovali jen řidiči, technici praporu a část technické skupiny pluku a TOP.

Chlapci prvního praporu plavali úspěšně na klidné vodě, což byl předpoklad pro absolvování plaveb na tekoucí vodě. Druhý prapor měl v té době dvě roty - čtvrtou a pátou, šestá byla pro zálohy a třetí prapor měl aktivní jen sedmou rotu, osmá a devátá byly také pro zálohy. Takže druhý a třetí prapor měly plavby spolu jako prapor jeden. Taktéž bez problémů nácvik ukončily. Na to přišel rozkaz velitele pluku s termínem plaveb na Labi, někdy kolem 20. června 1968. Teď makala v parku celá moje 3. rota. A to nejen řidiči, neboť plavit se měly skoty i s úplnými posádkami, ale stejně i ostatní roty pokud neměly posádkovou stráž. To šla celá rota do služby. Ono bylo asi sedm skladů a ještě posada.

V den „D“ a hodinu „H“ se na Václaváku - to byla hlavní třída kasáren tak 20 metrů široká a 400 m. dlouhá seřadila kolona prvního praporu. V čele FUG velitele praporu, za ním Gáz velitele praporu, pak PV3S PAD z TOP, ČTZ s polní kuchyní a proviantem a 3x7 SKOTů první až třetí roty a poslední zdravotnický SKOT. Samozřejmě osádky vozidel jedou v plné parádě sebou. Kolem osmé ráno sraz velitelů

před štábem pluku a vydání rozkazu pro přesun. K vozidlům, motory natočit a vpřed! Rychlost stanovena na 50 km/hod. Určeny místa v lese pro zastávky. Spojení přezkoušeno, velitelé vozidel v průlezech s praporky. Regulace vyjela o hodinu dříve. VP nebyla, jen ATI... a jedem! Po Varech divadlo. Ale tehdy jezdily i tanky po ose. A tak se sune had naší kolony kolem Imeriálu po staré Pražské směr Hůrky - Bochov - Lubenec - Řevničov. Odbočujeme směr Slaný. Po asi 10 km zastávka, čůrat.

Poslední vozidlo mé roty podává hlášení, že chybí zdravotácký SKOT. Všichni se protahují a čůrají v lese a ve vozidlech není nikdo. V tom se ze zatačky vynoří zdravoták a asi tak sedmdesátkou dojíždí kolonu. Roťák zdravoták ve věži a řidič mazák chce mazáky zastavit naplno na brzy - to se vždycky SKOT pěkně zhoupnul. Už je třicet metrů od kolony... dupnutí na brzy a ssssst a vzduch je pryč! A tak sedmdesátkou a svou ostrou přídí naráží do otevřených zadních dveří SKOTu. Rána jako z děla! Naštěstí ve SKOTu nikdo a jak byl zašlajfovaný, poskočil o deset metrů. Štěstí jako blázen! U vozidel nikdo, všichni pind'oury venku, provádějíc močení. Zadní dveře vozidla vražené úplně dovnitř. Velitel praporu se může podělat vzteky. Družstvo na PV3S ČTZ a jedeme dál, naštěstí už bez nehod. Po návratu jel SKOT do Polska do opravy. Draky totiž dělali Poláci. Ale pojďme k plavbám...

Dorazili jsme do Mělníka a ještě asi osm kilometrů, do obce jménem Malešice, či tak nějak podobně. Sjíždíme k Labi, kde slepé rameno tvoří jakýsi poloostrov. Vozidla seřadit, sesednout a jdeme stavět stanové městečko. Každá četa, tedy tři SKOTy měla svůj stan V 20, tedy pro 20 osob - četou. Další den přijíždí spojené prapory a štáb pluku. Ti už žádné stany, mají pěkně svoje štábáky. Ale spací pytle v té době ještě nebyly, tak dvě deky a hotovo.

Veliteli pluku pplk. Hvížd'ovi postavili štábák pěkně až vodě slepého ramene, aby mohl chytat ryby, protože byl vášnivý rybář. Kdyby štábní krysy mohly, tak by mu ryby věšeli na háček, aby se zavděčili. Kuchaři museli navalit kbelíky, aby rybky měl kde skladovat. Hlavním přísluhovačem mu byl rtm. Malýška, zbrojír druhého praporu. No a tak se mu také podařilo chytit tři pěkné úhoře. Tak si liboval a dal si je do kbelíku a utěsnil ho polním umyvadlem plným vody, aby hadi neutekli. Jaké však bylo ráno jeho překvapení. Hadi byli pryč! Normálně uzvedli ten lavor s vodou a ádié prérie. No ten byl nasraný!! No ale ve slepém rameni nachytl kapříky a tak mu hlava neškubala a byl zase v pohodě.

Závěrečná kontrola vozidel. Třetí rota plave jen se šesti SKOTy. Ten bez dveří samozřejmě nemůže. Jdeme na to. Sjezd do Labe byl celkem dobrý. Výjezd na druhé straně ostřejší. Takže rychle vypnout propelery, zapnout pojezd, uzávěrky a ven na břeh. Před vjezdem do vody se musel vysunout vlnolam, aby se vlna nepřelila přes celé vozidlo. Přesto SKOT jakoby zmizel pod vodou, ale hned se zvedl nad hladinu. Osádka musela okamžitě po vynoření otevřít poklopy a přes korku probíhala palba cvičnými. Střílny byly níže a utěsněné, ty se otevřít nesměly. Jedu tedy první z naší roty, zvládáme vše, já i celá rota. Ale pocity, tak ty tedy nic moc. A když jeli tankáni s těmi rourami, tak to muselo být ještě daleko horší. Jen se muselo jet trochu šikmo proti proudu, protože

vozidlo proud unášel. Na břeh jsme najížděli tak pod úhlem cca 20 stupňů. První prapor kromě havárky zaválel, všichni odplavali. Ale u starších kousků měla čerpadla co dělat, u těch novějších v pohodě.

Máme to za sebou. Odpoledne plave spojený prapor. Někde tak uprostřed plavby vjede SKOT do řeky a plave. Náhle je ale ticho, hrozivé ticho! SKOTu už skoro u břehu, kdy bylo třeba zařadit pojezd, zdechnul motor. Startér točí, točí a nic. Proud začíná unášet vozidlo do proudů. Plavby naštěstí vždy jistil člun od ženijního praporu z Litoměřic s mohutným motorem Tatra (snad T 111). Okamžitě vyráží k bezmocnému SKOTu a posádka přelézá do člunu. Rychle s lidmi na břeh. Lano sebou, hoši ženistický makají jak čerti. Vše mají perfektně nacvičené. Zavěšují lano za hák na přídi SKOTu, napínají ho a jako, že ho přitáhnou ke břehu. Ale kdeže loňské sněhy jsou! Tatra řve na plné pecky, ale unášení SKOTu se jen zpomalilo, leč zastavit nepodařilo. Mezi tím ženisté volají o posilu další člun, ale SKOT pomalu mizí v dáli a nabírá vodu. Druhý člun dorazil, je slyšet, ale vidět moc ne. No ale spojenými silami se vozidlo podařilo přitáhnout do místa plavení a pak ho dva SKOTy navijáky vytáhly na břeh. Voda z něj crčela jak z cedníku a práce s jeho zprovozněním nad hlavu.

A tak se plavalo až skoro do tmy. Všichni odplavali. Do Varů pak musel stejně utopený SKOT jet na tyči a ten nabouraný bez mužstva. Žádný další průser už nebyl a do kasína jsme se vrátili zdraví a celí. Tak, jsme přes Labe plavali my, koncem června roku 1968.

Holek Zdeněk.