

Jsou „děla na autech“ věc odbytá?

Autor článku „Automobilisování polního dělostřelectva“*) dospěl po některých úvahách k názoru, že „děla na autech“ jsou věc odbytá. Myslím však, že nejsou všechny závěry autorovy správné, a že právě těmito mylnými závěry dospěl k tomuto úsudku.

Dříve než se pokusíme rozhodnouti tuto otázku, uvědomíme si stručně, jak vznikla „děla na autech“.

Byla-li za světové války Rakousko-uherská vojenská správa nucena zabývat se automobilisováním lehkého dělostřelectva pro všeobecný nedostatek koňských potahů, nebylo tomu tak ve Francii. Tam nebyla otázka koňských potahů závazná — aspoň ne tak jako v Rakousku — nýbrž šlo o to, vytvořit dělostřelectvo zvláště pohyblivé, které by bylo lze přemístiti v době nejkratší do velkých vzdáleností, nebo přesněji: aby bylo lze dělostřelecké zálohy přesunouti v nejkratší době s jednoho bojiště na bojiště druhé. (Strategická pohyblivost.)

Problém byl nejdříve řešen tím způsobem, že se dělo přivěsilo, místo na kolesnu, taženou šestispřežením, na kamion, na který se naložilo střelivo a přisedlo obsluhující mužstvo. Poznalo se záhy, že tento způsob není výhodný, neboť dělo nesneslo otřesů osmihodinného pochodu za průměrné rychlosti 12—15 km, zvláště byly-li cesty méně dobré. Hledělo se čelití této nevýhodě tím, že se opatrovala kola kaučukovými obručemi, a že se pérovala lafeta.

Tato zařízení se také neosvědčila úplně. Byla drahá, a vlastně rozmnožila počet druhů děl tím, že je specialisovala pro určitý druh dopravy.

Proto se upustilo i od tohoto způsobu a děla se střelivem se prostě nakládala na auta a obsluhující mužstvo přisedlo. Zkušeností se poznalo, že lze s dělem takto naloženým ujetí průměrně 12—15 km za hodinu, a že se dělo jízdou 6—7hodinovou neporuší. Za výjimečných okolností nepoškodilo se dělo ani jízdou 18—20hodinovou.

*) Kpt. Miroslav Regentík: Automobilisování polního dělostřelectva, „Vojenské Rozhledy“, roč. III. (1922), str. 509 n.

Zavedeme-li tedy pro naše lehké dělostřelectvo, které má být strategicky pohyblivé, místo koňského potahu traktory, není to v zásadě nic jiného, než že se vrátíme tam, kde byla Francie na počátku řešení tohoto problému. Vlečeme prostě dělo místo kamionem, traktorem.

Považovati za krajní meze pochodové rychlosti děla taženého traktořem cval (22 km za hodinu) a bystrý klus (13 km za hodinu), není myslím správné. S dělem cváláme jen na dobré půdě a na krátkou vzdálenost několika set metrů, když nás k tomu donutily okolnosti. Jsem přesvědčen, že by dělo nevydrželo otřesů po delší dobu na cestách méně dobrých, aniž nepozbylo přesnosti palby a p. Netřeba tedy o této rychlosti za delšího pochodu — a o takový přece jde při strategických přesunech vždy — uvažovati. Zbývá tudíž bystrý klus (13 km). Myslím, že nelze ani tak rychle jeti na velké vzdálenosti po cestách méně dobrých, neboť se nejezdilo nikdy ani s koňským potahem — a pro ten bylo dělo zhotoveno — v bystrém klusu na velké vzdálenosti. Jezdívalo se vždy střídavě krátkým klusem a krokem, tedy průměrnou rychlostí 8 km za hodinu. A pak se také zkušeností ve Francii poznalo, že materiál nesnese dlouho této rychlosti.

Používáme-li tedy traktor, nezbyvá nám tudíž se zřetelem na konstrukci děla nic jiného, než buď zmenšiti pochodovou rychlost (pak ztrácíme na strategické pohyblivosti), nebo zvláštním způsobem vybaviti dopravované dělo (zvětšiti vydání, specialisovati děla).

Je-li ale „dělo na autu“ strategicky pohyblivější než dělo tažené traktořem, pak jest toto takticky pohyblivější než ono.

„Dělo na autu“ potřebuje silnic a cest a jeho posice musí být jim zcela blízko. Není-li tomu tak, musí sousední jednotky s koňským potahem vypomoci svými kolesnami a spřeženími. To jest závažná nevýhoda, zvláště v situacích choulostivých, na př.: vynutil-li nepřítel náhlý ústup.

Myslím však, že není třeba vzdávati se proto částečně pohyblivosti strategické ve prospěch pohyblivosti taktické.

Jde tu o to, aby si dělostřelecká jednotka, naložená na autech, úplně stačila, byla zcela samostatná.

Nuže, přidejme takové baterii na autech jeden menší katerpilár, který dopraví děla do posice. Bude-li katerpilár zařízen tak, aby mohl vézt také určité množství střeliva, bude také zajištěno zásobování střelivem, a baterie si úplně stačí, bude zcela samostatná.

Jelikož se katerpilár pohybuje pomaleji než nákladní auto, naložíme i katerpilár na auto, které zároveň poveze jeho pohonné hmoty.

Představuji si pak takovou baterii na autech, náležející hlavní dělostřelecké záloze, takto:

Čtyři děla se střelivem a mužstvem na čtyřech nákladních autech; na pátém nákladním autu menší katerpilár, zařízený také pro dopravu střeliva, s pohonnými hmotami. Přijede-li baterie poblíže své posice, sjedou děla a katerpilár s nákladních aut po rampách a katerpilár doveze děla a střelivo do posice. Nákladních aut se pak použije k dovážení střeliva.

Tímto zařízením zrychlili bychom pohyblivost taktickou, aniž bychom ztráceli na pohyblivosti strategické.

Uvažujeme-li o této věci se stránky hospodářské, dojdeme také k dobrým výsledkům.

Nahradíme-li kolesnu a šestispřežení s postroji traktorem, musíme již v míru udržovati čtyři traktory pro jednu baterii o čtyřech dělech. Dejme tomu, že čtyři traktory budou levnější než čtyři kolesny, čtyři šestispřežení s postroji a vydržování jezdců; ač za nynějších poměrů sotva tomu tak bude. Nehledíme-li ani k nevýhodě, že traktory zastarají za určitou řadu let, neboť stroj se ještě stále zdokonaluje, jsou přece tyto čtyři traktory ve skladišti mrtvým kapitálem.

Zapůjčiti je civilním podnikům za patřičnou náhradu, sotva bude lze, neboť u nás není automobilový potah tak všeobecný, a snad by tento zvláště sestavený traktor ani nevyhovoval.

Neudržovati augmentačních traktorů a použití ve válce traktorů soukromých podniků není možné, neboť ani množství, ani běžné typy nevyhovují.

Vidíme tedy, že hodlající používat traktorů, musili bychom vložiti značný kapitál do augmentačních traktorů, které by nám po určité době zastaraly a musily by snad býti nahrazeny traktory modernějšími.

Pro baterii „děl na autech“ bychom udržovali pouze jeden katerpilár.

Autá pro dopravu by se za mobilisace jistě snadno získala od soukromých podniků. Aby vojenská správa byla jista, že bude mít v případě potřeby patřičné množství těchto vozů, mohla by typy zvláště vyhovující do jisté míry subvencovati.

Vidíme, že jsou vydáni i předem investovaný kapitál v tomto případě nepoměrně menší.

Docházím k závěru, že u nás, kde si nemůžeme dovoliti nákladných pokusů a kde hospodářský zřetel je velmi závažný, nejsou „děla na autech“ věc odbytá, nýbrž věc schopná vývoje.

VOJENSTVÍ DOMA A V CIZINĚ.

Cesta maršála Focha do Československa.

Cesta maršála Focha do Československa jest přirozeným pokračováním cesty do Polska — píše La France Militaire ze dne 22. května 1923. Jestliže ve skutečnosti není Francie spjata s Prahou svazkem tak úzkým jako s Varšavou, existují nicméně mezi Francouzi a Československem společné vzpomínky a příbuznost kulturní, které bojují za spojení politické. Jsou to vzpomínky ze světové války, kdy Československo ještě ujařmené mělo legie bojující na francouzské půdě jako polské divise generála Hallera. Jsou to sibiřské vzpomínky československé armády, (jejíž veliké činy nebyly ještě vylíčeny kromě v nedávně přednášce jednoho z jejich hrdinů, konané v zeměpisné společnosti v Paříži), kterou Francie podporovala missi generála Janina.

Po vítězství byla Francie zastoupena v Československu, aby pomáhala křísiti tento národ. Příčiněním generála Pellé, jenž byl jmenován generalissimem československé armády, a sboru francouzských důstojníků, mezi nimiž jsou Mittelhauser, Hennocque, Destremeau, Schubler, Chabord, Kieffer, byla odražena maďarská invaze roku 1919 (v dubnu—srpnu). V této chvíli tak těžké pro mladou