

Motorisace armády.

Ú v o d.

Neobyčejný rozvoj automobilismu v poslední době změnil snad ve všech státech tvářnost hospodářského života a zasáhl do dopravnictví hlouběji než kdysi sama železnice. Srovnáme-li stáří železnice a stáří rozvíjejícího se automobilismu, musíme zajisté přiznati vítězství motoru. Statisticky možno prokázati, že dnes je uložena v celém světě v práci osobních a nákladních automobilů a v motocyklech asi 1 miliarda koňských sil.

Tento neobyčejný rozvoj automobilismu, lépe motorisace světa, nemohl ovšem zůstat bez vlivu na uplatnění těchto dopravních prostředků ve vojenství.

Dokud byl motor nespolehlivý, nemohl se ani v armádách uplatnit. Od roku 1907, kdy byl vynalezen spolehlivý zapalovač motoru, datuje se počátek pronikání motoru jako dopravního prostředku v armádách téměř všech moderních států.

Vývoj automobilismu pokračuje pak rychle vpřed a tak krátce před světovou válkou má skoro každá evropská armáda určitý počet automobilních vozidel.

Světová válka zastihla vývoj uplatňování se motoru v armádách teprve v počátcích a v stadiu jakýchsi zkoušek. Motorová vozidla — nutno přiznati — armádní správy nezklamala.

Neobyčejný vývoj letectva za světové války byl umožněn jen zdokonalením spolehlivých motorů a právě tak se uplatnil motor v armádě jako pozemní dopravní prostředek.

Motor dal armádám i nové bojové prostředky, a to vedle letadla obrněný automobil a tank. Motor byl zdrojem sil k hnaní letadel, automobilů dopravních i bojových, tanků, dělostřeleckých traktorů, sloužil ponorkám a motorovým člunům, byl zdrojem síly pro různé stroje a přístroje přibrané k válečným pracím a úkonům. Motor nahradil sílu a práci statisíců koní a bojovníků. Motor znamená vedle síly i pohyb, a to pohyb velmi rychlý a při tom přece říditelný.

Je přirozené, že pronikání motoru jako bojového a dopravního prostředku do armád nemohlo zůstat bez vlivu na jejich organizaci.

Pěchota si udržela primát hlavní zbraně přes nevidaný rozvoj letectva a dělostřelectva, jezdecko jako čtvrtá hlavní zbraň uplatnilo se na západních bojištích ještě asi do poloviny roku 1915, pak, jako by přestalo existovati až do konce války. Teprve od poloviny roku 1918 za oboustranných náporů obou protivníků vstupuje jezdecko opět do akce, ale již valně pod vlivem válečných zkušeností, přeorganizováno a s novými taktickými a bojovými zásadami. Na východních bojištích uplatňuje se jezdecko (hlavně ruské) téměř po celé válečné tažení vzhledem k velmi častým změnám na tomto bojišti, způsobeným hluboko sahajícími ofensivami toho neb onoho soupeře a vyžadujícími velkými pohyby a přesuny.

Tato běžně načrtnutá fakta dokazují, že jezdecko za války pohybné nepozbylo svého významu, že i za světové války bylo zbraní nepostradatelnou, ač tato válka byla z plných dvou třetin vedena posíčně.

Pěchota, dělostřelectvo, letectvo a jezdecko zůstávají tedy i po válce světové téměř ve všech armádách zbraněmi hlavními. Každá z nich má zásady svého taktického užití, má přednosti a vady, které se společným úsilím, vzájemným doplňováním a součinností mají vyrovnávati, aby se došlo k cíli — k úspěchu v boji.

Do tohoto poměru jednotlivých zbraní k sobě zasáhl nyní motor znamenající pohyb.

Slova „motorisace armády“ znamenají dnes v širokém pojmu uvést celou armádu do pohybu, pohybu rychlejšího než je pohyb pěšáka, a nahraditi lidské nebo zvířecí síly potřebné k pohybu silou motoru.

Dnes tedy již nejde jen o využití motorické síly k dopravě bojovníků a bojových prostředků na bojiště, kde by se pak bojovalo podle zásad předválečných a válečných (t. j. pěšák pěšky, jezdec koňmo manévruje a bojuje pěšky atd.). Hledají se cesty, aby bojovníci byli s motorovými vozidly a zbraněmi přímo spojeni, mohli rychlého pohybu vozidel v každém terénu plně využiti a dosíci tak rychleji rozhodnutí v boji. Hledá se bojové vozidlo, které by vedlo k unifikaci bojovníků,

vozidlo, které by nahradilo jezdce koňmo, dalo pěšákovi rychlý pohyb, dělostřelectvu rychlejší manévrovací schopnost a pohyblivost i během palby.

Snahy o pořízení těchto vozidel a jejich úspěch povedou ovšem k převratu v nazírání na dnešní válečnictví a k nové válečné doktríně.

I.

Dnešní stav motorisace v armádách.

Nemíníme se v této stati zabývatí motorisací dopravní. Její vývoj je úměrný jednak hospodářskému stavu toho onoho státu, jednak její potřebě v armádě. Máme na mysli bojová motorová vozidla, o nichž jsme se zmínili ke konci úvodu. Pokusy o opatření těchto vozidel se konají ve všech státech, vítězných i poražených anebo neutrálních, nebo jsou velmi pilně sledovány. Zkušenosti s nimi, pokud byly konstruovány a zkoušeny, se hledí uchovati v tajnosti, ale přece pronikají do světa zprávy o tom, že není daleká doba, kdy pokusy budou korunovány úspěchem a kdy uslyšíme o cvičení celých, veskrze motorisovaných jednotek, třebaš jen v malém rozsahu.

Především věnují této otázce velkou pozornost Anglie, Amerika a Francie. Státy jednak vítězné, jednak hospodářsky tak silné, že mohou tyto pokusy finančně podporovati.

Anglické manévry u Sallisbury v roce 1926 a nedávno tam znovu opakované (DL. se o nich v čís. 52/1927 krátce zmínily) a pokusy na satorisském plateau ve Francii konané v listopadu 1927 jsou toho dokladem.

Téměř každé číslo zahraničních velkých ilustrovaných časopisů přináší ukázkou a komentáře různě konstruovaných motorových vojenských vozidel a není jednoho snad čísla zahraničních vojenských časopisů, v němž by nebyla otázka motorisace, motorových bojových vozidel v různých člancích posuzována a řešena.

Nemůžeme vypočítávati různé typy konstrukci, bojovou schopnost, rychlost a užití jednotlivých zahraničních bojových vozidel. Není to ani účelem těchto řádků.

12 let uplynulo ode dne, kdy první tanky opustily továrnu. Během války byly zdokonaleny a zkonstruovány různé typy malých, středních a velkých tanků, vesměs jako pomocné bojové prostředky zbraní hlavních. Došlo se k závěru, že třeba několika druhů těchto bojových vozidel, aby jich mohlo býti užito jak pro pěchotu, tak pro jezdeckto a aby nahradily částečně i dělostřelectvo. Ukazuje se potřeba bojových vozidel bořících pro operace posíční, vozidel doprovázejících pěchotu, vozidel k doprovodu jezdeckta a konečně vozidel schopných vésti souboj s vozidly nepřátelskými.

Víme, že dnes existují bojová vozidla, jejichž rychlost v terénu dosahuje i 40 km v hodině (Anglie). Tamtéž bylo konstruováno vozidlo pro jednotlivce pohybující se i v terénu velmi těžkém rychlostí 30 km a vozidlo pro 2 bojovníky, podle vzhledu hotový zeměplaz, které jest schopno pohybovatí se rychlostí 15 km v terénu i ve vodě. Ve Francii a v Americe kromě jiných pokusů hleděli uplatnění motocykl jako bojové vozidlo. Motocykly jsou pancéřovány, opatřovány místo kol pásy a výsledky s nimi dosažené nejsou špatné.

Z těchto pokusů vidíme, že vedle velkých bojových vozidel, hotových pozemních dreadnoughtů, vyzbrojených děly a kulomety, vážícími 70—80 tun, s osádkami až 12 mužů, tedy pohyblivých pevnůstek i vozidla malá, pro jednoho bojovníka, svádějí zápas o své uplatnění v motorisované armádě.

Ať již dopadnou zkoušky s nimi jakkoliv, jest jisto, že s bojovými vozidly nutno v příští válce počítati a na ně hleděti jako na mocnou a početnou zbraň, nikoliv jen ve válce posíční (válečné tanky), ale i ve válce pohybné.

II.

Motorisace a dnešní organisace armád.

V úvodu jsme se zmínili, že si všechny čtyři hlavní zbraně i po světové válce uchovaly svůj význam a své poslání, že však stojí všechny nyní pod vlivem motoru — pohybu.

Dosavadní pokusy s motorovými bojovými vozidly přes ohromný pokrok však ukazují, že nenastala dosud doba, aby bylo možno nahraditi pěšáka v pravém smyslu slova jiným způsobem než opět pěšákem, obdobně jezdce koňmo nebo dělostřelce. Motorisace armád bude proto prováděna postupně a úměrně k výsledkům zkoušek s motorovými vozidly a bude pokračovati od jedné etapy k druhé; těmto etapám bude třeba přizpůsobiti dnešní organisaci všech zbraní hlavních, pomocných a služeb — celou armádu. Motorisace armád v širokém pojmu bude znamenati dáti všechny složky armád do rychlého pohybu — zřejmý úmysl vésti příští válečné operace pohyblivě a vyhnouti se dlouho trvajícím a vysilujícím operacím posíčním.

Všimněme si blíže, jakými dopravními prostředky, rychlejšími než rychlost pěšáka, disponují dnes armádní správy. Jsou to železnice, auta osobní i nákladní, traktory, elektrické a visuté dráhy, motocykly, lodí a čluny parní, motorové a jiné, povozy s potahem zvířecím, kůň, kolo vedle letectva a snad ještě jiných dopravních prostředků.

Tank, obrněný automobil, obrněný vlak, motocykl, válečná loď anebo člun a vojenské letadlo jsou současně bojovým i dopravním prostředkem. Všechny ostatní jsou z přímé účasti v boji vyloučeny a slouží toliko k zrychlení pohybu nebo k dopravě bojových prostředků. Některé z nich jsou společné všem zbraním a službám (na př. železnice), jiné jsou přidělovány určitým zbraním (na př. traktory dělostřelectvu, ženijnímu vojsku, nebo speciálně řešeny pro tu nebo onu zbraň anebo službu).

Bojová vozidla, tanky, obrněná auta, vlaky atd. jsou buď přidělovány k některé z hlavních zbraní, kde se mohou svou charakteristikou a způsobem boje nejlépe uplatniti, nebo tvoří zvláštní skupinu zbraní a jsou pak podle potřeby přidělovány té nebo oné zbraní (tanky pěchotě, obrněná auta jezdeckému a p.).

Vývoj motorových bojových vozidel jde však stále vpřed. Existují-li již dnes v cizině automobily a tanky schopné velmi rychlé jízdy v terénu i velmi těžkém, ba i ve vodě, rychlostí, která nebyla vynálezcí tanků snad ani předpokládána, nutí nás tento fakt nezbytně k přemýšlení, kam které bojové vozidlo přiděliti, aby se mohlo svými charakteristickými známkami plně uplatniti.

Což není vyloučeno, aby vedle nepřátelského letadla bylo to nepřátelské bojové motorové vozidlo, které bude státi první tvář v tvář našemu vojsku (bez ohledu na dnešní stav a na tak zvané odzbrojení poražených)?

Je proto naší povinností pilně sledovati organisaci a postup motorisace v cizích armádách, abychom mohli podle toho i my svou armádu novým poměrům přizpůsobiti a organisovati.

Není nezajímavé, že na základě zkušeností s motorovými vozidly jak bojovými, tak dopravními armády velkých evropských států téměř každoročně vnitřní organizaci pozměňují, byť i nikoliv od základu. Využívá se všech prostředků, které vedou k zrychlení pohybu a ekonomii sil.

III.

Motorisace a naše armáda.

Poslední stať úvodu našeho Polního řádu pojednává zběžně o manévru a o přesunech. Upozorňuje se v ní na to, že hranice čs. nemají téměř žádných nepřekročitelných přírodních překážek a v další části se praví, že československé jednotky budou musit být velmi pohyblivé, zkušené ve využívání lesů a terénních přístupů, že doprava automobily bude nabývat vždy větší důležitosti, poukazuje se na důležitost rozvoje železniční sítě a rokádních železničních tratí pro strategický manévru. Z té části úvodu našeho Polního řádu jde najevo, že pohyblivost naší armády bude zárukou úspěchu naší národní obrany.

Všimněme si nyní blíže dnešní mírové organizace naší armády. Předem připomínáme, že není naším úmyslem zabývat se organizací všech armádních složek, ale toliko zbraněmi hlavními.

1. Pěší vojsko.

Kromě hraničářských a horských praporů nemá žádný pěší útvar systemisovaný pro dopravu vojska a materiálu ani jeden automobil, ani jediný motocykl. Vše, co s dopravou a se zrychleným pohybem souvisí, obstarává koňský potah anebo nosný kůň. Při větších a téměř výhradně při závěrečných cvičeních anebo toliko v nutných jiných případech jsou přidělovány pěším plukům nákladní automobily divisních automobilních rot anebo jiných motorisovaných jednotek, a to v počtu tak nepatrném, že se s nimi dá počítat téměř jen pro dopravu materiálu a pro zásobování. Dopravu na větší vzdálenosti obstarávají toliko železnice.

Celé naše pěší vojsko mírové má celkem 10 cyklistických rot s několika málo motocykly a nákladními automobily. To jsou však hraničářské rotty, které nepatří přímo do svazu divise, jako vyšší taktické jednotky, také je všechny divise ani nemají a jsou jim přidělovány podle potřeby nebo podle dislokačních poměrů.

Je proto naše pěchota co do prostředků pro zrychlení pohybu popelkou, kterou nutno podporovat v zrychlení pohybu dopravními prostředky jinými, než má sama k dispozici.

2. Dělostřelectvo.

Motorisaci dělostřelectva se věnuje v naší armádě poměrně největší péče. Máme motorisováno dělostřelectvo těžké, dělostřelectvo proti letadlům, dělostřelectvo armádní zálohy (nesené nebo tažené) — dělostřelectvo automobilisované a možno očekávat, že i dělostřelectvo hrubé a polní bude motorisováno pomocí traktorů nebo jiným způsobem.

Třeba jen vyřešiti, jak zabrániti, aby rychlou dopravou a pohybem dělostřelecký materiál netrpěl, a aby dopravní prostředek tohoto dělostřelectva byl schopen nejméně téhož pohybu a manévru v terénu jako dnešní ještě koňská přípráž, a dále, aby se náklad na pořízení a udržování těchto dopravních prostředků vyrovnal nákladu a udržo-

vání koňských příprůž. Všechny známky nasvědčují tomu, že i tato otázka bude rozřešena během několika málo let.

3. Letectvo.

Letectvo je při dnešním stavu motorisováno samo sebou a s ním vše, co s letectvem jako zbraní těsně souvisí. Proto netřeba se dále o letectvu šířiti.

4. Jezdeckvo.

V úvodu jsme se zmínili o jezdecktvu jako o zbraní, která si i během války světové a po válce uhájila svou existenci přes veškeré námitky, které byly nebo ještě jsou proti jezdecktvu činěny. Namítáno bylo hlavně, že jezdeckvo je zbraň příliš drahá, že je zbraň příliš viditelná a zranitelná a dnes se pro pustotu bojiště nehodí, a konečně, že vývojem mechanických a vědeckých prostředků pozbylo jezdeckvo práva na existenci.

Na námitku první možno odpověděti: jezdeckvo jest i dnes přes veškeren vývoj mechanických prostředků zbraň nepostradatelná, protože ani dnešní mechanické prostředky nemohou jezdeckvo v š u d e nahraditi.

„Pustota bojiště“ byla způsobena jednak posičním vedením války, jednak zdokonalením palebných prostředků a mohutností palby. Ve válce posiční se jezdeckvo uplatniti nemůže, ale jakmile operace dostávají ráz pohyblivosti, stává se jezdeckvo zbraní nepostradatelnou, a to tím spíše, když přijalo zásadu koňmo manévrovatí a pěšky bojovatí. Tím padá námitka o zranitelnosti jezdeckva. Na námitku čtvrtou byla dána odpověď již dříve slovem v š u d e.

Naopak však mohlo by si jezdeckvo stěžovati na jednu věc: že se s ním jako zbraní velmi drahou plýtvá. Ukazuje se, že jsou různá upotřebení a prostředky, které mohou jezdeckvo tam anebo zde nahraditi a přece se prakticky používá jezdeckva.

Uvedeme malý příklad: Divise na přibližovacím pochodu — pásmo postupu 8—10 km — prostorem, jímž probíhají dvě komunikace rovnoběžně s osou postupu. Vedle těchto komunikací je zde i několik komunikací spojovacích. Divise je zajištěna kolonní eskadronou. Je tu nějaký důvod k tomu, aby zajištění na obou komunikacích a přilehlém terénu nebylo svěřeno buď cyklistům anebo motocyklistům vedle bojových vozidel a aby jezdců koňmo bylo užito jen tam, kam bojovníci odkázání dopravními prostředky na komunikace nemohou proniknouti?

Případ ještě markantnější by mohl býti uveden příkladem o taktice smíšených přezvědých oddílů, kde rychlý pohyb je zárukou úspěchu.

* * *

Z dnešní organisace pěšího vojska, dělostřelectva a jezdeckva je viděti, že 10 cyklistických rot (hran. praporů) a 3 cyklistické eskadrony (jezdeckých brigád) je počet, který, zdá se, neodpovídá novým poměrům, potřebě a požadavkům.

Vyloučíme-li cyklistickou rotu ze svazu divise, nemá divisionář žádnou cyklistickou jednotku, které by upotřebil pro spolupráci s div. eskadronou, a má-li ji náhodou a je-li jí takto upotřebeno, nemá divisionář další podobné jednotky velmi pohyblivé ať k tomu neb onomu účelu, vyjma snad jednotky, které by mohl dopravovati na autech. Z praxe však víme, že i při závěrečných cvičeních je přiděl aut k to-

muto účelu tak malý, že jich nelze prakticky pro převoz pěchoty použít. Lépe — jest jich naprostý nedostatek.

Nejsme, žel, stát finančně tak silný, bychom si mohli již nyní opatřovati bojová a dopravní vozidla v počtu, jak si je mohou opatřovati státy hospodářsky silnější a organisující dnes již celé motorisované jednotky. Nutno proto hledati prostředky lacinější, které mohou býti náhradou za tato drahá vozidla a jakousi první etapou motorisování a zpolyblivení našich branných sil.

Nutno dáti armádě alespoň nejmenší počet bojových a dopravních vozidel, aby výcvik a příprava na válku mohla odpovídati předpokladu našeho Polního řádu, který mluví v úvodu o nezbytnosti rychlého pohybu všech našich jednotek.

Jednoho dopravního prostředku — dnes v západních zemích přímo národního dopravního prostředku jednotlivců a proletariátu — zdá se, že není u nás v armádě plně využito, ač i u nás je stejně jako na západě u občanstva oceňován. Je to kolo — bicykl. I u nás potkáváme cyklisty na všech možných i přímo nemožných komunikacích, na kole možno jeti skoro na každé pěšině, kolo se dá snadno přenášeti přes překážky, jeho ukládání, ošetřování a udržování nevyžaduje ani velkého prostoru, času a nákladu a je, a to je věc hlavní, poměrně velmi laciné.

Naše republika je komunikacemi, vyjma kraje velmi hornaté a lesnaté, počínaje státní silnicí a konče pěšinou jako komunikací přímo protkána stejně jako státy sousední.

Opatříme si proto více cyklistických jednotek, v nichž nalezneme větší rychlost a možnost manévru a pohybu.

Opatříme pěchotu takovým počtem dopravních automobilů, aby při výcviku a při závěrečných cvičeních mohlo býti s nimi pro pohyb a manévry počítáno.

Opatříme naše vojska minimálním počtem bojových vozidel (tanků, obrněných aut a aut děl), který je nezbytný k tomu, aby naše vojska byla vycvičena jak ve spolupráci s nimi, tak v boji proti nim.

Investice do zpolyblivení naší armády budou se snad zdáti vysokými a za dnešních poměrů dokonce neuskutečnitelnými. Máme-li však udržeti krok s cizími armádami, má-li býti naše armáda schopna úkolu, který ji při válečném konfliktu očekává, jsou tyto investice nutné, jsou příkazem doby a pokroku. Zabrání tomu, abychom byli překvapeni.

IV.

Nástin návrhu na motorisaci naší armády.

U každého pěšího pluku přeměňme jednu normální pěší rotu na rotu cyklistickou vnitřní organizací podobnou cyklistické rotě hran. praporů a přičleňme k ní jedno družstvo těžkých kulometů na motocyklech.

U každého pluku nalezneme již při příchodu nováčků tolik cyklistů, že cvičit jízdu na kole nebude téměř vůbec třeba. Ostatně jízda na kole možno se naučiti během několika dní.

Touto přeměnou nebude nikterak porušena organizace dnešního pěšího praporu, ježto cyklistických rot nemusí být vždy užíváno jako rot cyklistů, když jinak jsou bojově vycvičeny jako normální roty pěší.

Při závěrečných cvičeních (a cvičeních záložníků) je tato rota cyklistů nahrazena v dotčeném praporu rotou záložníků a pluk má o jednu velmi pohyblivou rotu více. Ve svazu divise reprezentují tyto rotu cyklistů jeden celý, velmi pohyblivý prapor s dvěma četami těžkých kulometů na motocyklech.

Velitel divise má pak možnost podporovati přidělenou kolonni eskadronou při její službě cyklisty, může cyklistických rot dobře využiti v smíšeném převěždném oddílu divise, tak jako rychlé palebné zálohy, k manévru a spojovací službě uvnitř divise.

Každému pěšímu pluku přidělme 4 velká a 2 malá nákladní auta (dvě a půl a jeden a půl tunová), konstruovaná speciálně pro vojenskou potřebu) spodky více než dvounápravové.

Tyto nákladní automobily přidělme organizačně pomocné rotě. Auta nám u pluku nahradí dnešní systemisované povozy u rot. Z automobilů by měl každý prapor jeden k dispozici, nebo by se přidělení aut praporům řídilo dislokačními poměry.

V divisi tvoří tato auta pěších pluků kolonu 24 vozů schopných k převozu dvou rot se vším materiálem, tedy novou velmi pohyblivou jednotku; také jich může býti použito jednotlivě nebo po částech k jiným účelům.

Divisních dopravních čet automobilních rot lze pak plně využiti pro zásobování a pro jinou dopravu.

Při závěrečných cvičeních dostanou rotý pluku pro svou potřebu civilní příprěže nebo koně a vozy vydané po částečném motorisování vozby na revers.

Bojová vozidla pěchoty.

Z organizačních tabulek naší armády je vidět, že máme toliko jednu četú tanků pro mírový výcvik a potřebu. Srovnáme-li tuto četú s počtem pěších pluků a s dislokačními poměry naší armády, dojdeme k přesvědčení, že tato jediná četa k výcviku vojsk nedostačuje, ač tank je zbraň zcela moderní, s kterou se počítá dnes i ve válce pohybně.

Jakékoli značkování nebo suponování bojových prostředků nemůže nám v terénu nikdy podati skutečný obraz manévru nebo boje a tím spíše, když jde o válečný prostředek zcela moderní, musíme hleděti k tomu, aby naše vojska nebyla vycvičena jen v součinnosti s ním, ale i proti němu a aby byla našim budoucím obráncům tato zbraň předváděna ve skutečnosti v bojových akcích (cvičeních).

Jsem přesvědčen, že jest ještě dnes v naší armádě spousta vojenských osob — důstojníky nevyjímaje — kteří viděli tank jen snad na obrázku nebo značkováný, nikoli však tank skutečný a v činnosti. Opatříme proto i zde nejnutnější počet těchto vozidel, aby všem útvarům byla dána možnost bojového výcviku s nimi a proti nim.

Z důvodů dislokačních a výcvikových a z důvodů studia terénu přidělme každému ZVV. (ZVV. v Bratislavě a v Košicích společně) po jedné rotě útočných vozů.

Tyto rotý by se skládaly z jedné čety tanků doprovodných, z jednoho družstva tanků bojových, z jednoho družstva technického a z jedné čety obrněných automobilů pro účely a boj pěchoty. Vozidla by musila býti typu poválečného a zdokonaleného.

Jednotlivé čety této rotý by měly příležitost častěji se účastniti bojových cvičení pěších útvarů jednotlivých ZVV., a to již počátkem dubna počínaje, tím způsobem, že by jako zbraně speciální měnily častěji svou posádku v oblasti svého ZVV.

Rotý útočných vozů by tak tvořily jeden prapor útočných vozů (dnes existující), ale z důvodů dříve uvedených s rotami dislokanými.

Velitelé rot by byli poradci štábu ZVV. a divisi ve věci útočných

vozů a měli by příležitost studovati blíže terénní a jiné poměry toho onoho ZVV.

Dělostřelectvo.

O motorisaci dělostřelectva, o snaze nahraditi koňskou příprě motorem a zrychlití jeho pohyb, jsme se již dříve zmínili. Z našeho dělostřelectva je poměrně všestranně nejposhyblivější dělostřelectvo lehké a některé pluky dělostřelectva armádního.

Toto dělostřelectvo přes svůj poměrně rychlý pohyb (poměrně rychlejší než pohyb pěchoty) vyžaduje však při svém taktickém užiti poměrně velmi dlouhé doby, než může zahájiti palbu (vyhledávání posic, spojení s vojsky, pozorovatelný, nastřelování atd.). Dělostřelectvo s koňskou příprěží je při akcích, které vyžadují přímé palby, jednak zranitelné, jednak v svém pohybu omezováno, dělostřelectvo automobilisované odkázáno pak jen na velmi dobré komunikace pro přibližovací pochod a po složení dělostřeleckého materiálu a pohybu v terénu (pomocí traktorů) nemá již tu rychlost a schopnost manévru, jak toho vyžadují jednotky operující rychlým pohybem (jezdectva a cyklisté).

Zdá se, že nám schází dělostřelectvo, jehož rychlost pohybu na komunikacích a v terénu by se rovnala rychlosti jezdectva a cyklistů a jehož charakteristikou by byla okamžitá palebná pohotovost, kde toho právě rychlý manévru jezdců nebo cyklistů vyžaduje a kde jde o rychlé zdolání odporů, na které bojové prostředky jezdců a cyklistů nestačí. Myslíme tím dělostřelectvo doprovodné, dělostřelectvo, které by působilo přímou palbou a svým morálním účinkem, dělostřelectvo, které by přímo podporovalo smíšené přezvědňé oddíly, jezdecké brigády neb i zajišťovací prvky divise a jehož by se dalo použiti i k potírání nepřátelských bojových vozidel.

Podobné dělostřelectvo dnes již také existuje, a to v Japonsku a v Americe a bylo ho užito i v bojích v Číně. Jsou to malé automobily na pásech, lehce pancéřované s dělem malé ráže nebo dělem rychlopalným. Tyto automobily nahrazují jezdecké tanky, jsou schopny jízdy i v terénu a u některých typů těchto aut. děl možno dělo samo o sobě z vozidla vylčiti a zatáhnouti do posice jako asi naše dělo pěchotní nebo horské.

Jsou-li zprávy o těchto aut. dělech správné a možno-li z nich střílet kromě plynových granátů i míny, jak je uváděno, byla by tato aut. děla v dnešní době ideálním doprovodným dělostřelectvem rychlých jednotek. Podobné dělostřelectvo by se i u nás jistě uplatnilo.

Jezdectvo.

Deset našich jezdeckých pluků s třemi cyklistickými eskadronami a s eskadronou obrněných automobilů tvoří kádr a podstatnou část našich pohyblivých branných sil. Není naším úkolem zjišťovati, zda tyto síly jsou na dnešní poměry a na předpoklad, že se naše obrana neb operace zakládají na pohyblivosti, dostatečné či malé. To vědí organisátoři naší armády nejlépe. Chceme se obíratí toliko s jednotkami, které jsou součástí moderního jezdectva, t. j. cyklisty a obrněnými automobily. Námitka jezdectva, že se s ním při operaci plýtvá, je jistě oprávněná. To, co řekli gen. Maurin a Brecard v listopadu 1927 na satorisském plateau ve Francii při zkouškách s motorovými vozidly, tento fakt jenom potvrzuje.

Dnes existují již prostředky, které mohou jezdectvo nahraditi, ale ne všude a v každém terénu. Jsou to hlavně bicykly a motocykly

a potom různá motorová vozidla. Nahraditi lze jezdeckvo při dnešním stavu toliko však na komunikacích a přilehlém terénu nebo na terénu, který dopouští jízdu těchto vozidel.

Ba možno tvrditi, že na př. cyklisté a motocyklisté v své okamžité bojeschopnosti nad jezdce i předčí. Jezdec musí svého koně uvést do bezpečí, aby mohl bojovati pěšky. Cyklista nebo motocyklista může svůj stroj položit na zem a je ihned k boji pohotov. Z těchto faktů vyplývá nutnost těsné součinnosti jezdců koňmo s cyklisty a motocyklisty, aby se nevýhody jednoho vyrovnávaly výhodami druhého a naopak.

Ridíme se proto zásadou, že jezdec koňmo nemá v boji na komunikacích co činiti, nýbrž v terénu, kam jiný pohyblivý prostředek než kůň dnes ještě proniknouti nemůže, a že jezdci koňmo musí s cyklisty a motocyklisty splynouti v jeden celek.

Abyste této zásadě a požadavkům bylo vyhověno, třeba cyklisty a motocyklisty vtělit do jezdeckých jednotek počínaje již eskadronou.

Je však počet 3 cyklistických eskadron dostatečný, aby mohly býti naše eskadrony koňmo z tohoto pramene doplněny? Naše cyklistická eskadrona má toliko 2 čety, každá o 2 družstvech se 4 lehkými a s 2 těžkými kulomety a je jediná pro 18 až 24 eskadron v brigádě.

Jeví se proto potřeba rozmnožení počet cyklistických eskadron tak, aby každý jezdecký pluk měl jednu eskadronu cyklistů, která by byla do pluku organizačně včleněna a která by se skládala ze 3 čet cyklistů a z jedné čety těžkých kulometů na motocyklech.

Bojový výcvik u jezdeckva počíná již v prvním měsíci po nastoupení nováčků a již od této doby třeba cvičiti součinnost jezdců, cyklistů i motocyklistů.

Na námitku, že by s navrhovaného tvoření cyklistických eskadron mohlo sejíti vzhledem k návrhu na tvoření cyklistických rot pěších pluků, které by spolupráci s jezdeckvem převzaly, lze odpověděti:

Dislokační poměry nejsou všude takové, aby cyklisté pěších útvarů mohli s jezdeckvem od prvopočátku cvičiti, jezdeckvo vystupuje také samostatně a konečně výsledek dobré součinnosti cyklistů a jezdců bude zaručen jen tehdy, poznají-li se oba druhy zbraní dokonale během výcviku výcvikem v družstvech počínaje.

Druhá věc, která jezdeckvu jeho službu ztěžuje, jsou jeho vozy. Průměrně nese kůň jezdeckva v poli dnes 140 kg (jezdec, výstroj a výzbroj jezdce a koně). Jezdec bojuje dnes jako pěšák a nutno ho proto jako bojovníka pěšky vystrojiti a vyzbrojiti od masky až po lopatku.

Odlehčiti jezdeckým koním bylo by lze jen tehdy, kdyby byly k dispozici dopravní prostředky, které svým ruchem dostačovaly by ruchu jezdeckva (8—9 km v hodině na pochodu). Rychlost dnešních vozů s koňskou příprěží u jezdeckva je však nejvýše 5 km v hodině v průměrném terénu. Důsledek toho je, že odlehčiti koním by bylo možno jen tehdy, kdyby se snížila pochodová rychlost jezdců na rychlost vozů, nebo dovolila-li by to situace, bylo by nutno vyslati vozy na pochod dříve a tak, aby cíle dosáhly dříve nebo současně s jezdci.

Motorisace vozů jezdeckva je proto naléhavá. Příklady k tomu, že vzhledem k manévrování jezdeckva v terénu, pro jeho rychlé přesuny z jednoho prostoru do druhého napříč všech komunikací zůstávají vozy vzaďu o celé půldny a dny, netřeba ani uváděti.

Tyto dnešní vozy nejsou schopny jezdeckvo podporovati ani když se mu má odlehčiti, ani v řádném zásobování. Že tím způsobem jak

drahý koňský materiál, tak jezdci sami velmi trpí, že jest omezována a zúžována jeho pochodová rychlost a pohyb v terénu, je jasno.

Zmotorisujeme proto celý trén jezdeckva i jeho převozní kuchyně. Jezdeckvo potřebuje jedenapůltunových aut (kuchyně přívěsná) konstrukcí podobných autu pěchoty s rychlostí alespoň 30 km v hodině a schopných jízdy na komunikacích i velmi špatných (polních cestách) a částečného pohybu v terénu.

Pro pluk by jich bylo třeba 8—9, aby nahradily alespoň bojový trén jednotlivých eskadron.

O rychlých bojových vozidlech, schopných spolupráce s jezdecktvem jsme již mluvili. I když dnes nejsou zcela dokonalá, přece jen překonávají více, než od nich bylo očekáváno.

Naše jezdeckvo má prozatím jednu eskadronu obrněných automobilů; je přiřčena jako jediná setnina toho druhu z výcvikových a administrativních důvodů praporu útočné vozby.

Bojové vozidlo jezdeckva je dnes dalším bojovým prostředkem jezdeckva a to, co jsme řekli o součinnosti jezdců s cyklisty, vztahuje se stejně na spolupráci jezdců a cyklistů s bojovým trénem jezdeckva.

Víme však, že obrněné automobily eskadrony obrněných aut nebo roty obrněných aut mohou býti pro jich malý počet přiděleny na cvičení s ostatními zbraněmi ve velmi omezeném počtu, a to jen při větších cvičeních posádkových, při jejich koncentraci a závěrečných cvičeních.

Za těchto poměrů možno s nimi na př. u moravských a slovenských divisí nebo jezdeckých brigád počítati nejvýše na jedno cvičení ročně. Není pak divu, že součinnost s touto zbraní a její správné užití při bojových cvičeních trpí a že naše vojska nejsou v boji s nimi a proti nim dostatečně vycvičena. Tuto okolnost mi každý příslušník útočné vozby jistě potvrdí.

Příčinou toho jsou opět jednak dislokační poměry, jednak nedostatek těchto vozidel.

Nápravu hledíme v rozšíření setnin obrněných aut a v lepším dislokačním umístění.

Přidělme každé jezdecké brigádě po jedné eskadroně obrněných aut hodících se k přezvědné službě jezdeckva a schopných třebas jen omezeného pohybu v terénu. Eskadrona by se skládala ze 2—3 čet po 4 vozech (3 bojové, 1 radiový).

Eskadrony by podléhaly přímo jezdeckým brigádám místo dnešních cyklistických eskadron a byly by současně k dispozici ZVV, v jejichž obvodech by byly umístěny. Mohly by event. tvořiti s rotami útočných vozů pěchoty (viz nástin org. pro pěchotu) zvláštní oddíly útočných vozů pro jednotlivá ZVV. a pro jezdecké brigády. S dislokováním těchto aut. eskadron je zlepšena možnost studia komunikačního a terénního, které lze prováděti častěji a prakticky a které má nemalý význam pro užití těchto aut. vozidel.

V.

Podpora a popularisace motorismu v armádě.

Naše snaha o motorisaci armády nesmí však přestati toliko na zmotorisování organisovaných prostředků dopravních a bojových. Pracovati musíme k tomu, aby obliba motorismu nebo lépe automobilismu byla v armádě zpopularisována, aby byla všemi prostředky podporována jak vojenskou, tak celostátní správou.

Rozvoj automobilismu nebo motorisace v armádách západních

států jde rychleji vpřed než u nás a automobil nebo motocykl není tam již předmětem pro vojenského gážistu nedosažitelným. U nás jsou poměry takové, že si vojenský gážista může opatřit motorové vozidlo toliko s velkými finančními náklady, a má-li je, stojí jej udržování, používání a garážování tolik peněz, že se mu nevyplácí. Zde by mohla vojenská správa pomoci jednak povolením garážování vozidel ve vojenských objektech, jednak tím, že by vymohla zproštění daní na vozidla v držení vojenských osob atd. za odsluhy majitelů vozidel vojenské správě.

Vojenská správa by mohla subvencemi podporovati důstojnické a rotmistrovské sbory vojenských těles, aby si mohly opatřit pro svou společnou potřebu dopravní autocary, jichž by se užívalo jako plukovních taxametrů místo nynějších kočárů a které by sloužily i k služebním účelům (aplikační cvičení v terénu, služební jízdy na krátké vzdálenosti a p.). Je mnoho a mnoho příkladů, které by bylo možno uvést a které by vedly k popularisaci motorismu v armádě.

VI. Z á v ě r.

Srpen 1914 a ohromně rychlý nápor německých armád vedený Belgií do severní Francie bud' nám vzhledem na motorisaci světa příkladem pro posuzování příští války. Síly německé, vržené do Belgie a severní Francie byly armády velké pohyblivosti a síly. Podstatnou jich částí byly jezdecké sbory pod Marwitzem, cyklistické prapory, pěchota na autech, motorisované dělostřelectvo rakouské a německé dopravované na autech.

Proti této rychlé a mocné armádě, jejíž operace byla ještě podporována porušenou neutralitou Belgie, byla belgická armáda v prvních týdnech války naprosto bez moci. Namur i Lutych, ač pevnosti moderní, padly dříve, než mohly býti uvedeny do válečného stavu. Z belgických vojsk, jak z historie válečné vidět, mohla na vážnější odpor pomýšletí toliko vojska, jejichž charakteristickou vlastností byla pohyblivost. Byly to zbytky jezdeckta a pak hrdinně se bijící cyklistické oddíly Belgie.

Úplné kapitulaci belgických armád a obsazení celé Belgie bylo zabráněno toliko včasným vyložení anglických oddílů a zakročením Francouzů. Řeč belgického ministra války k státnímu rozpočtu Belgie v prosinci (1927), týkající se výdajů na vojsko, délky výcviku a organisace, vzpomíná této nešťastné a kritické doby Belgie. Je v ní zvláště upozorněno na motorisaci, vlastně na ohromný rozvoj automobilismu a na nutnost dokonalejšího výcviku vojska z toho plynoucí pro válku pohybnou.

Naše situace a poloha státu, kdyby došlo k novým válečným zápletkám v Evropě, není s hlediska vojenského závidění hodná. Aby naše armáda anebo stát mohl za každé okolnosti z nových válečných zápletek čestně vyjítí, musí mítí armádu schopnou vyhovětí všem úkonům a to co možná bez pomoci spojenců. Tím většího významu si dobudeme, jestliže bez větší podpory spojenců v svých úkolech čestně a vítězně dostojíme.

VII. Několik čísel.

Každého jistě bude zajímati, jaký náklad by vyžadovala takto myšlená motorisace naší armády. Nuže několik čísel:

Kola	kusů 14.000	po Kč 900.—	Kč 12,600.000.—
motory s přívěs. vozíkem „	104 „ „	18.000.—	„ 1,872.000.—
motory bez něho . . . „	280 „ „	10.000.—	„ 2,800.000.—
auta pro pěchotu . . . „	288 „ „	70.000.—	„ 20,160.000.—
auta pro jezdectvo . . . „	80 „ „	70.000.—	„ 5,600.000.—
OA. přezv. jezd. . . . „	40 „ „	100.000.—	„ 4,000.000.—
podvozky pro aut. děla . „	20 „ „	120.000.—	„ 2,400.000.—
tanků	20 „ „	200.000.—	„ 4,000.000.—
Celkem . . .			Kč 53,432.000.—

Materiál i fabrikát domácí při dnešních tržních cenách obchodních; vyjma kola není počítáno se seriovou výrobou, která by přišla asi o 15—18% laciněji.

Výpočet se týká toliko dodávky vozidel a jejich vlastní výzbroje, nikoli však vyzbrojení (zbraněmi, kulomety, děly atd.).

K uvedeným výpočtům třeba připočísti ještě náklad na pojízdné dílny, na správkárny, na udržovací materiál, na stavbu garáží, skladů a p.

Podplukovník gštbu polské armády Jan BIGO:

Bitva na Němenu.)*

(5 náčrtů.)

Bitva pod Varšavou byla operace krátká, ale rozhodující. Hlavní nápor rozvinutý polskou armádou 16. srpna z linie Dęblin—Chełm vedl k rozbití sovětské západní fronty. Nápor ten, řízený proti týlu armádních skupin, stojících pod Varšavou, přinutil je k ústupu směrem severovýchodním, zatlačuje při tom část sil do Východních Prus a část na Grodno. Přece však bitva varšavská neskončila pronásledováním až do úplného zničení nepřítele; síly, které se probily neb unikly na východ od linie Ossowiec—Białystok před příchodem 2. armády, nedaly se zachytiti. Po příchodu na pruské hranice, a to 4. armády pod Kolno, 2. armády pod Ossowiec, a když zbytky sovětských vojsk byly vytlačeny do Východních Prus, oetly se tyto armády v takové situaci, že neměly před sebou nepřítele. Za to se nepřítel shromažďoval na východě, aniž polské armády měly možnost působiti proti tomu. Bylo by bývalo třeba 4. armádu převézt a přeskupiti, aby našla znovu dotyk s nepřítelem, a také 2. armáda, rozložená na frontě od Brześć do Ossowce, nemohla zahájit další pronásledování. Nebylo možno vrhnouti se na poraženého, ale početně ještě silného nepřítele, zvláště vezme-li se v úvahu, že části polských armád od té doby, co opustily Wieprz, žily bez pravidelného zásobování; železnice totiž nepracovaly, poněvadž mosty byly zničeny.

Dokud nebylo zásobování upraveno, nedalo se pomýšleti na operace většího rozsahu. Také na sovětské straně musilo však velení sebrati trosky armád, uspořádati a doplniti je a teprve po reorganisaci fronty mohlo zahájit další činnost.

A tak na konec srpna připadá poslední fáze pronásledování a

*) Přednáška konaná Vědeckým ústavem vojenským spolu se Svazem čs. důstojnictva v r. 1927. Pojednání toto jest pokračováním a doplněním událostí, které se zběhly za války Republiky polské s RSSS. r. 1920, po bitvě pod Varšavou, která byla vyličená ve VR roč. VIII. (1927), č. 8—9, str. 389. Hlavním pramenem byl autorovi spis gen. Kurzeby, býv. náčelníka štábu 2. armády, nadepsaný „Bitva na Němenu“. Nákl. Wojskowy institut naukowo wyd. Varšava 1926.