

† Podplukovník František Ulman :

Jak se osvědčily taktické cyklistické jednotky za světové války?

Dříve než přikročím k tomuto ocenění, musím se zmíniti o vývoji taktických cyklistických jednotek v různých armádách za světové války i před ní. Koncem 19. století povstal boj v názorech na taktické cyklistické jednotky. Ve vojenské literatuře téměř všech evropských států byl sváděn boj pro ně i proti nim, ale nerozhodný, neboť nebylo válečných zkušeností. Proto bylo v organizaci cyklistických jednotek všude přijato vyčkávací stanovisko a teprve francouzská armáda převzala iniciativu a tím vedoucí úlohu na tomto poli. Tak byly na sklonku 19. století formovány ve Francii první dvě cyklistické setniny, které byly v roce 1903 rozmnoženy na šest. To je začátek velkého plánu generála Langlois organisovat 18 cyklistických mysliveckých praporů. Roku 1905 zúčastnil se francouzských manévrů jeden cyklistický prapor ve svazu vyšší jezdecké jednotky po prvé. O rok později byl při francouzských manévrech přidělen cyklistický prapor vyššímu vedení jako pohyblivá záloha. Po nabytých zkušenostech přikročila francouzská armáda k definitivní organizaci cyklistických jednotek. Neorganisovala je ani v prapory ani v roty, nýbrž volila střední cestu mezi praporem a rotou a pojmenovala je „groupe cycliste“. Tyto taktické jednotky byly postupně rozmnožovány, takže v roce 1913 měla francouzská armáda „groupe cycliste“ (každá z nich měla tři čety) s početním stavem asi 300 cyklistů. Nelze upříti, že ze všech vojenských velmocí měla francouzská armáda první dobře organisovanou a početně dobře dosti silnou cyklistickou trupu, která byla součástí jezdeckta, a byla určena k jeho podpoře a doplnění.

Ale ani Italie nezanedbávala organizaci cyklistických jednotek. Následující brzy Francii staví nejdříve 4, později 8 cyklistických setnin. V roce 1913 jsou italští cyklisté organisováni ve třech praporech. Před samým vznikem světové války měla italská armáda již 12 praporů „Bersaglieri ciclisti“, přidělených jezdeckým divisím. Dále byla jedna samostatná cyklistická setnina dislokována na ostrově Sardinii. V anglické armádě propagoval sám její vrchní velitel maršál Lord Wolseley začátkem 20. století organizaci cyklistických jednotek takto: „Velitel, který bude mít dva až tři cyklistické prapory, prapor pěchoty na koních, jeden pluk jezdeckta s přidělenými kanony k dispozici, může se rozhodnout k nejdůležitějším činům a snadno je uskutečnit“. Před světovou válkou mají v anglické armádě u každého dobrovolnického praporu jednu cyklistickou rotu a 13 cyklistických praporů u teritoriální armády. Jejich účelem v míru byla ochrana pobřeží (přímoří). Později, během války, měl každý anglický armádní sbor jeden cyklistický prapor (230 mužů) o třech rotách s šesti lehkými kulomety, naloženými na kolech.

Naproti tomu zůstalo vojenské velení Německa a Rakouska v organizaci cyklistických jednotek značně pozadu za západními

velmocmi. V rakouské armádě byly teprve v roce 1909 organisovány tři cyklistické rotý na zkoušku. Dvě léta později byly u čtyř mysliveckých praporů jejich 4. rotý definitivně přeměněny v cyklistické setniny, v roce 1914 byly nově postaveny dvě cyklistické setniny a dvě cyklistické setniny honvédské. Za světové války měla rakousko-uherská armáda celkem tři cyklistické prapory, z nichž jeden byl honvédský a jeden byl složen z dobrovolníků. Z velmocí se nejpozději k organisaci cyklistických jednotek rozhodlo Německo. První cyklistické setniny, které byly vždy 6. rotou praporu myslivců, byly postaveny v roce 1913. Do světové války šla německá armáda s 18 cyklistickými setninami. Protože byla v míru postavena též náhradní cyklistická tělesa, mohla německá armáda brzy po vypuknutí války své cyklistické jednotky zdvojnásobiti. Na konci války vzrostl počet německých cyklistických setnin na více než 80. Mimo to bylo již v míru předvídáno postavení cyklistických pionýrských oddílů u jezdeckých divisí.

Též v Rusku byly učiněny přípravy k zesílení jezdeckých divisí cyklisty za války. U pohraničních sborů měl před světovou válkou každý pěší pluk cyklistickou jednotku o 125 vojínech.

Belgie přikročila brzo k organisaci cyklistických jednotek, takže měla před světovou válkou sice menší počet, ale dobře vycvičených cyklistických setnin.

Nejdéle se zdráhalo organisovati taktické cyklistické jednotky Švýcarsko. Přece se však r. 1914 rozhodlo — asi náhradou za chybějící divisní jezdeckvo — organisovat cyklistické jednotky v dosti značném počtu. Švýcarská armáda měla před světovou válkou asi 16 cyklistických setnin.

Tím bych ukončil úvahu o vývoji taktických cyklistických jednotek před světovou válkou a za ní. Nyní teprve můžeme dále sledovat, jak se taktické cyklistické jednotky osvědčily za světové války na různých bojištích a k jakým taktickým úkolům jich bylo použito.

Již při započetí světové války zúčastnily se cyklistické jednotky na obou stranách dalekého průzkumu vyšších taktických jednotek jezdeckva. Německé cyklistické jednotky mohly při rychlém postupu vlastních vojsk Belgií a severní Francií při velmi dobré silniční síti uplatnit svou rychlost. Jedna německá cyklistická rota vykonala při postupu severní Francií za jeden den pochod 125 km. Ale také samostatně pracovaly cyklistické jednotky již na začátku války v průzkumné službě a při pronásledování.

Tak vidíme již v prvních zářijových dnech roku 1914 úspěšně bojovat jednu německou cyklistickou rotu, zařaděnou u předvoje jezdecké divise. Proniká za ustupujícím nepřítelem 35 km až na Marnu. Jejím náhlým objevením byli Francouzi při obranných pracích úplně překvapeni; nastala panika na mostě a náhlý přepad, provedený cyklistickou rotou, způsobil Francouzům značné ztráty. Právě tak později překročili pronásledující Francouzi 9. září 1914 Marnu v čele se svými cyklistickými jednotkami. Při pronásledování se dalo cyklistických jednotek dobře upotřebit i na ruské frontě. Německé cyklistické jednotky pronásledovaly ustupující Rusy

v roce 1914 u Gumbinnen a Eydtkumen. V roce 1916 zasahuje při pronásledování značná část cyklistických jednotek též na rumunské frontě. Také Italové pronásledují v roce 1918 svými cyklistickými jednotkami rakousko-uherská vojska a obsazují tak území, vyklizené Rakušany.

Úloha rychlého obsazení důležitých posic nebo význačných objektů cyklistickými jednotkami byla za světové války již s počátku řešena. 10. francouzská groupe cykliste byla v září 1914 jen proto v určitém prostoru zasazena, aby umožnila rozvinutí vlastní jezdecké divise. Jedna německá cyklistická rota zamezila svým včasným zasažením vyhození mostu francouzskými vojsky přes Oisu a tím uvolnila přechod přes řeku celému německému sboru Richt-hofenovu. Rovněž v Rusku bylo německými cyklistickými jednotkami mnohokrát zabráněno zničení mostů ustupujícími Rusy a tím umožněno valným částem pokračovat v pronásledování. Tak tomu bylo na Nidě, kde byl v poslední chvíli zachráněn již zapálený most; na Bsuře byly uchráněny zničení tři přechody u Alexandrowa atd. Skvěle se též osvědčily cyklistické jednotky při obsazování a udržování velkých úseků po delší dobu. Za bitvy na Aisně v září 1914 držel jeden německý cyklistický prapor o šesti rotách značný úsek fronty více než týden.

Belgické cyklistické jednotky měly též značný úspěch proti postupujícím německým vojskům. Několik dobře rozmístěných belgických cyklistických setnin zadrželo postup celého jezdeckého sboru německého generála Marwitze po sedm hodin. Úlohy uzavření nebezpečné mezery zhostily se se zdarem cyklistické jednotky rakouské. Bylo to v bitvě u Limanowa. Rusové měli v úmyslu zasadit do nastalé mezery celý armádní sbor. Rakušané disponovali jedinou pohyblivou zálohou, a to cyklistickým praporem. Tento prapor byl již za tmy alarmován, v noci přivezen drahou a příštího dne vpadl Rusům do týlu. I jako zálohy zasáhly cyklistické jednotky se značným úspěchem na ohrožených místech. Při ofenzivě v Rumunsku měla německá armáda stále cyklistické zálohy pohotově. Italové vrhli postupujícím rakouským vojskům v roce 1916 vsíříc své poslední zálohy, aby zastavili další postup. Byli to „Bersaglierie ciklisti“, kteří upadli ovšem i s celým cyklistickým parkem do zajetí. Při velké bitvě na Piavě roku 1918 měl každý italský armádní sbor v nížině tři cyklistické prapory jako stálou zálohu. Na straně Rakušanů byly v této bitvě pohotově tři cyklistické prapory, aby mohlo být využito možného úspěchu.

Ve svazu s jezdeckými divisemi vykonaly francouzské „groupe cykliste“ řadu úkolů na počátku světové války. Všimněme si jen bojů ve dnech 8. a 9. srpna 1914 v prostoru Rochefort—Durbuy—Poulseur. Během těchto dvou dní byly francouzské cyklistické jednotky předvojem, bočným a zadním vojem, konaly průzkum a zaujímaly přední stráž; při tom vykonaly 140 km denního a nočního pochodu. V polovici září 1914 se podařilo francouzským cyklistickým jednotkám provést dva přepady německých muničních kolon se zdarem. Jako zadní voje vykonaly cyklistické jednotky mnoho cenných služeb. Jako příklad uvádím francouzskou 10. groupe cyk-

liste, která byla v září 1914 přidělena zadnímu voji u Vermandovillers a umožnila bojem na zdrženou přeskupení vlastní pěchoty.

Při ústupových bojích v Albanii v září 1917 byly u zadního voje zařaděny dvě rakouské cyklistické roty. 1. listopadu 1918 chránil cyklistický honvédský prapor ústup 2. rakouského armádního sboru z italské fronty. Též německých cyklistických jednotek bylo často úspěšně upotřebeno u zadních vojů.

Jako zvláštní výkony cyklistických jednotek zasluhují zmínky: zničení železničních tratí, zastírání ústupu (německý pochod do „Siegfriedstellung“ v roce 1917), obchvácení zadního voje. Tento výkon se podařil italským cyklistickým jednotkám koncem října 1918. Společně s obrněnými vozy působily cyklistické jednotky se zdarem jak v německé, tak i ve francouzské armádě, ke konci války též v armádě italské. Úspěšnou činnost projevily cyklistické jednotky také při dobytí Litvy, Estonska, konečně za bojů v Macedonii, v Karpatech, v Lotrinsku, ve Vogésách a při ústupu v roce 1918 na linii Antverpy—Mósa. Němci použili svých cyklistických jednotek také k provedení větších vojenských akcí. Za tím účelem sloučili 6 cyklistických praporů (u každého byla přidělena rota kulometů na autech) v cyklistickou brigádu. Tento organizační svazek se rozmanitým způsobem velmi dobře osvědčil. Na př. v roce 1916 ve Valašsku, kde pronásledovala Rumuny celá 2. německá cyklistická brigáda. Při přistání na ostrově Oesl u Taggabucht povedlo se cyklistům uzavřít hráz přes Moonsund, znemožnit příchod nepřátelských posíl a zaskočit posádce ostrova ústup. Konečně při ústupu Němců na západní frontě na podzim 1918 vykonaly jejich cyklistické jednotky německé armádě neocenitelné služby.

Můžeme říci, že bylo taktických cyklistických jednotek za světové války upotřebeno mnohostranně a úspěšně; zejména v pohybné válce se účastnily bojů všech druhů. Ale i v posílní válce dalo se cyklistických jednotek dobře upotřebit.

Z uvedené činnosti cyklistických jednotek za světové války můžeme odvodit jejich charakteristické vlastnosti asi takto: Mohou do boje zasáhnout s překvapením a hodí se pro boj, v kterém jde o čas (boj na zdrženou). To je snad jejich největší cena. Jejich velká pochodová rychlost umožní jim snadno projeti dlouhé trati a objevit se neočekávaně v krátkém čase na různých místech se značnou palebnou silou. Velkou cenu mají přesuny cyklistických jednotek za noci, neboť jsou bez hluku. Za pochodu členěny do hloubky jsou cyklistické jednotky proti leteckým útokům velice málo citlivé. Z těchto důvodů hodí se cyklistické jednotky výtečně jako pohyblivé zálohy vyšších velitelství. K spolupráci s jezdeckem a k zařazení u SPO. jsou cyklistické jednotky v moderní válce nezbytné. To platí tím více pro armády, které mají mírové jezdeckto početně slabé, nebo je-li v zemi nedostatek jezdeckých koní. V těchto armádách musí býti pamatováno již v míru na přípravy u vyšších jezdeckých jednotek, aby mužstvo, které nemůže přechodně dostat koně, mohlo být sloučeno v cyklistické jednotky buď zvláštní nebo u jezdeckých pluků. Proto je žádoucí, aby každý voják jezdeckta dovedl také jezdit na kole již v míru.

Mohlo by se ovšem namítnout, že při dnešním rozmachu motorisace nemají cyklistické jednotky již té ceny jako za světové války. Tento názor nelze však uznat za správný. Je sice pravda, že je obecnou snahou pohyblivost vojsk pro příští válečné zápolení zvýšit a tím způsobit rychlejší průběh v operacích. Válka budoucnosti však nebude vedena jen motorisovanými armádami, jest jisté, že některé jejich části budou mít nejen motorový potah, nýbrž i motorisované taktické jednotky. Již dnes jsou téměř u všech armád některé jednotky motorisovány. Obecná snaha zvýšit rychlost vojsk nutí k přemýšlení, zda nelze též zvýšit rychlost pěšího vojska, alespoň jeho části. To lze uskutečnit jen rozmnožením cyklistických jednotek.

Nelze sice zapřít, že i cyklistické jednotky mají jisté nevýhody, ale jejich přednosti jsou tak značné, že je možno i v příští válce počítati s velkým počtem cyklistických jednotek u různých armád. Rozumí se samo sebou, že může v míru každá armáda udržovat jen určitý počet těchto taktických jednotek, a proto se musí postarat o přípravu, aby mohly být brzy rozmnoženy. Toho lze dosíci jen tehdy, budou-li již v míru zřízena náhradní tělesa pro válečné formace cyklistické. Nepůjde jen o cyklistické parky, nýbrž též o evidenci mužstva schopného k službě u cyklistických jednotek. Cyklistické jednotky v míru a cyklistická náhradní tělesa zaručují možnost značného rozmnožení cyklistických jednotek ihned při započetí války.

—a—

Vyhledávání zpráv v anglickém Cvičebním řádu pro jezdeckvo.

Uvedený předpis, který vyšel v roce 1929, vymezuje činnost jezdeckva a prostředků s ním pracujících při vyhledávání zpráv obdobně jako naše předpisy. Tuto činnost však shrnují ustanovení předpisu pod názvem průzkum. Různý rozsah činnosti je vymezen pojmy strategický průzkum a taktický průzkum. Předpis obsahuje i podrobná ustanovení, jež předvídá u nás předpis o polní službě jezdeckva. Srovnání může si každý čtenář provést snadno sám podle následujícího věcného obsahu.

Účelem průzkumu je získat zprávy o nepříteli, o jeho pohybech a dispozicích; mimo to zprávy o terénu a o různých zdrojích. O provedení úkolů se dělí jezdeckvo s obrněnými automobily a letectvem. Zprávy dodávané letectvem musí býti zpravidla doplňovány a ověřovány jezdeckvem, při čemž OA. svým velkým okruhem působnosti a rychlostí urychlují a usnadňují průzkum jezdeckých jednotek. Úplně samostatně pracuje jezdeckvo jen tehdy, je-li letectvo vyřadeno z činnosti povětrnostními vlivy.

Oddíl, kterým je svěřeno vyhledávat zprávy, řídí se při své činnosti jen svým úkolem a nejsou závislé na pohybu jednotky, která je vyslala. Naopak, uzná-li velitel celku za vhodné přidělit