

Motorisace a mechanisace armády.

Úvod.

Účelem této studie jest pojednati o otázkách a pokroku motorisace a mechanisace armády, které se v době poválečné řeší v různých moderních armádách a které se i pro nás stávají stále akutnějšími.

Pokusím se shrnouti názory a zásady vyslovené odborníky těch armád, které se zabývají řešením problému motorisace a mechanisace armády a které k tomu mají všechny příznivé podmínky.

Nejdříve rozeberu problém motorisace a mechanisace armády s hlediska všeobecného, potom načrtnu možnosti použití motorisovaných a mechanisovaných jednotek k bojovým operacím a na konec podám nástin dosavadní situace v tomto oboru v některých armádách jiných.

V pozdějších článcích se pokusím podrobněji rozebrati jednotlivé otázky a vyvoditi z nich možnosti, resp. nutnost motorisovat a mechanisovat naši armádu a konečně podám několik konkrétních taktických příkladů použití motorisovaných jednotek v boji.

I.

Problém motorisace a mechanisace armády.

Ve všech státech se projevuje nyní snaha dosáhnouti větší pohyblivosti armády; to znamená zpravidla zvětšení její bojové hodnoty po stránce taktické i strategické.

Nepřehlédneme-li k Anglii, kde motorisace v armádě dosáhla vysokého stupně, věnuje se otázce motorisace armády zvláště velká pozornost ve Francii, kde v ministerstvu války je zvláštní orgán k řízení prací a řešení otázek motorisace a mechanisace. Značnou měrou se zabývají řešením těchto otázek v Americe a v Itálii; ani sovětské Rusko nezůstává pozadu za uvedenými státy. Německo poskytuje otázkám motorisace, mechanisace a studiu těchto hojně místa ve své vojenské literatuře.

Fakt jest, že se dnes téměř všude čile pracuje o využití výbušného motoru pro potřeby armády k zvětšení její pohyblivosti. Výsledkem této práce jest jednak motorisace, jednak mechanisace armády.

Pojmem motorisace nutno rozuměti souhrn všech opatření spojených s vybavením armády prostředky pro motorový provoz a zaměnění dosavadních prostředků pohybu — živé síly ať lidské nebo zvířecí — motorem. Motorisace se bude týkati jednak dopravy materiálu a vojsk na automobilech, jednak organisování motorisovaných jednotek pro boj. Motorisovanou jednotkou je pak ona jednotka, u které jsou stále, organicky zařaděna motorová vozidla, na nichž se pohybuje, na rozdíl od jednotky, která je na motorových vozidlech převážena jen občas; zde pak jde jen o obyčejný automobilní transport a ne o jednotku motorisovanou.

Mechanisace znamená využití výbušného motoru přímo na bojišti jako zdroje hybné síly v bojových strojích — tancích, obrněných vozidlech vůbec, vybavených zbraněmi, které se tak stávají samy zbraněmi.

Do r. 1928 se propracovávaly otázky motorisace a mechanisace hlavně studiem zkušeností ze světové války, aby byly získány nejlépe vyhovující formy motorisovaných a mechanisovaných jednotek. Dobu od tohoto roku dodnes lze považovati za dobu vážné a soustavné práce, směřující k praktickému uskutečnění tohoto soudobého vojenského problému.

Snaha organisovati rychlé, pohyblivé jednotky, byla již problémem, jehož řešením se zabývaly armády v omezené míře ještě před světovou válkou. Velký význam, který byl jezdeckvu přikládán před světovou válkou a který si i ještě nyní udrželo, je třeba připsati na vrub dopravního prostředku jezdeckva — koně — jenž může vyvinouti daleko větší rychlost než pěšák. Cyklistické jednotky byly již před světovou válkou v některých armádách a jsou bojovými jednotkami značně pohyblivými.

Zdokonalení výbušného motoru přivedlo konečně na myšlenku využití motorické síly k zvětšení pohyblivosti armády a vedlo k její motorisaci a mechanisaci.

Je přirozené, že se úsilí, směřující k dosažení větší pohyblivosti armády, pohybuje v mezích, daných hospodářskou situací, finančním stavem a mocenským postavením té oné země.

Motorisace a mechanisace armády se stala naprostou nutností, neboť dnes, kdy ve všedním životě všechno směřuje k dosažení co největší rychlosti ve všech výkonech, bylo by neprozřetelné, kdyby se v moderních armádách nevyužilo motorické síly k zvětšení jejich pohyblivosti.

Nelze však tyto otázky řešiti ve všech státech stejným způsobem. Vedle otázky peněz vynořuje se podle zvláštních poměrů toho onoho státu ještě velmi mnoho složitých otázek, jež nutno řešiti individuálně. Jde tu zejména o útvar státu a příslušných válčišť, o stav silnic, ať již běží o použití terénních motorových vozidel kolových anebo motorových vozidel na pásech, o výrobní kapacitu automobilního průmyslu a soběstačnosti potřebných surovin, o možnosti získání dostatečného množství pohonných hmot.

Sledujeme-li názory na řešení problému motorisace a mechanisace a praktické jich uskutečňování, rýsují se nám tři hlavní způsoby řešení tohoto problému.

První žádá naprostou mechanisaci armády, t. j. použití příslušně pro boj upraveného motorového vozidla jako zbraně a jednotek obrněných motorových vozidel jako jediných formací, vedoucích boj.

Druhý způsob žádá organisování mechanických jednotek vedle samostatných jednotek motorisovaných a třetí způsob se snaží uvést v život vedle speciálních mechanisovaných jednotek ještě smíšené motorisované a mechanisované jednotky.

Stoupencem prvního způsobu jest angl. plk. Fuller, bývalý velitel tankových jednotek na francouzské frontě za světové války, který první hlásal nutnost mechanisovat celou anglickou armádu. Jeho názory daly ovšem podnět k velké diskusi nejen v Anglii, ale i v ostatních státech, které se zabývají řešením problému motorisace a mechanisace.

Fuller nežádá nic více a nic méně než zrušení pojmů pěchota, jezdecktvo, dělostřelectvo v jejich tradiční formě a v budoucnosti hodlá vésti bitvu výhradně s obrněnými vozidly na pásech.

Když se tanky objevily ve světové válce, mělo to nájisto ohromný význam. Znamenalo to prostě, že pěšák byl opět schopen pohybovati se na bojišti, že se mohl se svou zbraní opět přiblížiti k nepříteli a že nabyl zase své průbojnosti proti defensivním zbraním, které měly již tehdy naprostou převahu nad útočnými prostředky. Dělo i kulomet měly tak možnost znovu uplatniti svou palebnou sílu; účinek útočných zbraní se opět dostavil.

Fuller činí tyto závěry:

Bylo zjištěno, že se účinek zbraně rovná průbojnosti; tank se jeví prostředkem, který může zanešti účinek palby až do řad nepříteli, a tím se stává pánem bojiště. Jeho použitím se nejen ušetří, ale i nahradí pěchota i dělostřelectvo, neboť umožňuje přímý účinek kulometu a děla.

Proti Fullerovu, poněkud utopistickému názoru byly vzneseny tyto námítky:

Tank nemůže uhájiti dobytý terén.

Tanková bitva se podobá bitvě námořní. Válečná loď se však nemůže pustiti do boje s pobřežní pevností a zrovna tak se nemůže tank uplatniti proti pozemním opevněním. Ve světové válce činily ztráty při tankových útocích 50—60%, třebaže obránce nedisponoval vhodnou protitankovou zbraní.

Tank se hodí pro operace v rovinatém terénu; jest více než pochybné, že by se tanky mohly dobře uplatniti v hornatém a zalesněném terénu.

Vodní toky jsou pro tanky rovněž velmi vážnou překážkou. Plovoucí tanky „amfibie“ nutno považovati za stejně špatné jako špatné lodi.

Využitím řek, horstev a lesních komplexů lze snadno s malými silami utvořiti přehradu, které pak vnucují tankovým operacím určité směry, berouce jim tak charakter překvapení a usnadňují odvetná opatření.

Otázka pohonných hmot je velmi složitá. Moderní stroj vyžaduje stálého a stejnoměrného zásobování pohonnými hmotami. Tím se stává taková mechanisovaná armáda závislou a nehybnou.

Nezdá se účelným specialisovati se na jeden jediný bojový prostředek; naopak se zdá takové omezení bojových prostředků nebezpečným, zejména tam, kde by vzhledem k množství neznámých faktorů hojnost a rozmanitost prostředků byla pravděpodobně velkou výhodou.

Tyto námitky zdají se býti dosti vážné, takže nelze v dohledné době počítati s uskutečněním podobného plánu.

Pro všeobecnou orientaci nebude škoditi, zmíním-li se stručně o rozvoji automobilismu od r. 1913 do r. 1930 a o výhodách nebo nevýhodách, které pro armádu vznikají při využití motoru k dopravě vojsk a válečného materiálu.

Roku 1913 bylo na celém světě okolo 1 milionu motorových vozidel, kdežto na počátku r. 1930 téměř 35 mil. automobilů. Zároveň však s rychlým vzrůstem počtu motorových vozidel nastalo jejich značné zdokonalení. Soudobý automobil, ať nákladní nebo osobní, vyhovuje téměř všem požadavkům služby v armádě pro dopravu materiálu i osob.

V státech technicky vysoce vyspělých pronikl automobil do všech vrstev hospodářského života, vytlačil koně téměř úplně z měst a průmyslu. Jestliže se automobil jeví v míru ve většině států hlavním dopravním prostředkem, není sporu o tom, že jím zůstane i za války v armádě.

Že význam automobilního transportu ve válce jest ohromný, o tom svědčí zkušenosti, získané za světové války ve všech armádách, hlavně v armádě francouzské.

Francouzi měli za světové války asi 100 tisíc automobilů. V době od srpna 1914 do listopadu 1918 převezli na automobilech okolo 30 mil. tun nákladu, což se rovná 3 mil. vagonů.

Tempo automobilních transportů na francouzské frontě je vidět z těchto příkladů:

1. 19. listopadu 1917 byly 3 franc. divise převezeny na automobilech na vzdálenost více než 100 km za 38 hodin, což by při prevozu po železnici vyžadovalo nejméně 3 dny.

2. R. 1918 převezli Francouzi 33 pěších divisí a jejich dělostřelectvo během pěti dní (od 28. 5. do 1. 6.), kdežto železnice mohly za touž dobu převézt jen 19 pěších divisí.

3. R. 1918, v době od 12. do 18. září bylo převezeno na vzdálenost 70 až 80 km 12 amerických divisí — asi 250 tisíc lidí.

Automobilní doprava.

a) Doprava válečného materiálu.

Aby lépe vynikly výhody automobilní dopravy válečného materiálu, srovnám tuto dopravu s dopravou na vozidlech s koňským potahem pro stejné množství nákladu a na stejnou vzdálenost.

K dopravě na př. 1000 t materiálu na vzdálenost 70 km na vozech s koňským potahem bude potřeba:

4000 koní, 2000 povozů (užitečné zatížení 1 povozu 5 q a za příznivého počasí a dobrého stavu cest), 2000 kočích, 48 hodin času k překonání vzdálenosti 70 km (s maximálním denním výkonem 35 km).

Délka takové kolony bude asi 30 km, počítáme-li 15 m pro 1 povoz a nebereme-li v počet větší nutné vzdálenosti mezi jednotlivými dílčími kolonami.

K dopravě téhož množství materiálu a na touž vzdálenost na dvoutunových nákladních automobilech bude potřeba:

500 automobilů, 1000 řidičů a spolujezdců, 24 hodin času k překonání vzdálenosti 70 km, při čemž se mohou automobily vrátiti do místa,

v němž nakládaly, nebo mohou býti k dispozici k jiné činnosti. 150 km denního výkonu lze za příznivých podmínek požadovati od řidičů i od automobilního materiálu.

Délka kolony bude asi 12,5 km při 25 m na 1 vozidlo a bez větších vzdáleností mezi dílčími kolonami. — Z toho, co bylo uvedeno, je zřejmo, že při dopravě materiálu jsou výhody na straně automobilu.

Jedinou nevýhodou automobilního transportu proti dopravě na vozech s koňským potahem je připoutanost obyčejných automobilů k dobrým cestám.

b) Doprava celých organických bojových jednotek na automobilech.

V ý h o d y.

1. Větší rychlost přesunu bojové jednotky — zisk času; možnost překvapiti protivníka, ovšem jen tehdy, byl-li přesun utajen.
2. Šetření sil bojovníků.
3. Větší manévrovací schopnost.

N e v ý h o d y.

1. Velká potřeba automobilních vozidel, má-li býti jednotka převezena se vším, co k ní organicky náleží a co k boji potřebuje.
2. Jednotka dopravovaná na automobilech nemůže se sama zajišťovati.
3. Větší zranitelnost ze vzduchu a od nepřátelského dalekonosného dělostřelectva nežli u jednotky, pohybující se pěšky, poněvadž je připoutána na dobré cesty a za nepříznivého počasí jen na velmi dobré komunikace při použití obyčejných nákladních automobilů.

Tyto nevýhody dají se odstraniti nebo alespoň zmenšiti opatřeními, jako

prováděním automobilních přesunů v noci, kdy nepřátelská letecká činnost je značně omezena a ztížena,

při přesunech ve dne využitím terénu, ochranou přesunu stíhacím letectvem, použitím terénních automobilů a při dostatečně husté komunikační síti rozdělení kolony na několik komunikací.

Srovnáme-li výhody a nevýhody automobilní dopravy vojsk a uvědomíme-li si, jaký strategický význam měly automobilní transporty vojsk ve světové válce na francouzském bojišti, musíme dojít k přesvědčení, že automobil je pro armádu neocenitelným dopravním prostředkem jak k dopravě materiálu, tak i k dopravě osob a bojových jednotek.

A nyní se vrátím k projednání otázky motorisace a mechanisace a k jejich vzájemným vztahům.

Pojmy motorisace a mechanisace se na první pohled zdají na sobě nezávislými, ve skutečnosti však mají a musí míti určité vztahy. Je těžko si představit armádu, která by byla buď úplně nebo třeba i jen částečně motorisovaná a neměla by mechanisované bojové prostředky, určené k přímé ochraně a zvětšení úderné síly motorisovaných jednotek. Motorisace armády musí míti za následek zařazení do ní prvků mechanisace, a to především rychlých bojových prvků — tanků a obrněných automobilů — které jsou s to působiti v strategickém i taktickém spojení s motorisovanými vojsky.

Naproti tomu armáda úplně mechanisovaná podle vzoru Fullera a nemůže řešiti všechny válečné úkoly bez účasti jiných druhů zbraní a hlavně ne bez pěchoty, které je potřebí k udržení dobytého terénu.

Vede tedy mechanisace armády k nutnosti motorisace a to zejména k motorisaci oněch vojsk a služeb, které jsou nutné, nebo které jsou určeny k těsné spolupráci s mechanisovanými jednotkami. Také ve všech státech, kde se zabývají řešením problému motorisace a mechanisace, provádějí oboje současně. Situace dosud pokročila tak daleko, hlavně v Anglii, Francii a Americe, že se tu shledáváme vlastně s jednotkami pohyblivými, složenými z částí motorisovaných (vezených na automobilech) a z částí mechanisovaných (tanků a obrněných automobilů).

Takovéto jednotky budu dále nazývat „Rychlé jednotky“ — zkráceně R.J.

Poměr motorisovaných a mechanisovaných prvků v R.J. je různý podle toho, jaký význam se v různých armádách připisuje tomu onomu prvku. Francouzové přičítají větší význam motorisaci, Angličané zase kladou větší důraz na mechanisaci.

Všimneme-li si současné praxe, vidíme, že se tyto dva v základě různých směry sbíhají. Operace mechanisovaných jednotek jsou spojeny s operacemi hlavních zbraní. Pokusné mechanisované jednotky v Anglii a v Americe, složené v jádru z tanků a z dělostřelectva, byly přizpůsobeny tomu, aby mohly pracovati v těsné spolupráci s jezdecktvem anebo s pěchotou. Spolupráce takových mechanisovaných jednotek s jezdecktvem nepůsobí zvláštních potíží pro dosti velkou jeho pohyblivost, kdežto pomalu se pohybující pěchota zmenšuje význam mechanisovaných jednotek, zmenšujíc jejich velkou pohyblivost. Proto se pěchota, určená k spolupráci s mechanisovanými jednotkami, motorisuje, čímž vlastně vzniká R.J., schopná samostatně řešiti různé bojové úkoly.

Taková je tedy praxe. A totéž se dnes již jeví i v teorii. Hlasatel naprosté mechanisace — Fuller — v jedné ze svých prací nevychází z teorie, nýbrž z praxe současné skutečnosti, když řeší problém boje pěchoty společně s mechanisovanými jednotkami.

R.J. vznikají proto, poněvadž mechanisované jednotky nejsou s to udržeti dobytý terén a nejsou s to řešiti samostatně veškeré bojové úkoly, a motorisované naopak nemají dosti průbojnosti a nejsou s to samy se zajišťovati. Proto musí R.J. obsahovati jedny i druhé, aby byla s to plniti samostatně jakýkoliv bojový úkol.

Vlastnosti motorisovaných a mechanisovaných jednotek budou se od sebe silně lišiti v tom, že úkolem motorisovaných jednotek bude, dostat se na motorových vozidlech rychle co nejbližší k bojišti a mechanisovaných zase zahájit boj bez ztráty času. Základní organizační zvláštnosti R.J. je spojení motorisace a mechanisace nebo naopak. Všeobecnou pak zvláštností R.J. je spolupráce motorisovaných a mechanisovaných vojsk.

Vzájemná závislost různorodých prvků, z nichž se R.J. skládá, vysvitne z dalšího pojednání o strategické a taktické pohyblivosti, o jejich způsobu boje, o jich použití v některých fázích boje nebo při řešení některých bojových úkolů.

(Přístě dále.)