

VOJENSKÉ ROZHLEDY

ROČNÍK XIV.

ČÍSLO 10.

ŘÍJEN 1933

ČÁST VŠEOBECNÁ

Redaktoři: Brig. gen. Jiří Birula a podplukovník gšt. František Pohunek.

Štábní kapitán Václav Kautský*):

Cyklistické jednotky.

Jejich organisace a použití ve světové válce. — Jak zužitkovati válečné zkušenosti různých armád.

Před světovou válkou byly velmi často vedeny cíle diskuse o organizaci cyklistických jednotek — jejich počátky se datují z roku 1893.

Bylo dosti zastánců nově tvořících se jednotek, hlavně ve francouzské armádě, která se ujala průkopnické práce nového bojového prostředku, ale bylo též dosti odpůrců k nově organisovaným taktickým jednotkám. Roku 1902 bylo ve francouzské armádě zřízeno 5 cyklistických rot, a to u 2., 4., 9., 18. a 20. praporu střelců. Bylo málo zkušeností s novým bojovým prostředkem z mírových cvičení — válečné nebyly vůbec žádné — a tím se vysvětluje i tehdejší nedůvěra k nim. Nebylo příležitosti prakticky vyzkoušet možnosti taktického použití, a proto nebylo ani dobře možné stanoviti jejich organisaci.

Přesto byly ve francouzské armádě, která měla ze všech vojenských velmocí první organisované cyklistické jednotky, před samou světovou válkou rozmnoženy. Podle Revue d'Infanterie z roku 1929 „Cmdt. Baut“ bylo 1. října 1913 organisováno 10 skupin cyklistických u jezdeckta, které je doplňovaly a bojově podporovaly. Pro každou jezdeckou divisi tvořily cyklistické skupiny organickou část s početním stavem 8 důstojníků a 320 mužů.

Srovnajme organisaci cyklistických jednotek u ostatních vojenských velmocí začátkem světové války, za války a po válce.

Před válkou měla:

Italie: 12 praporů „Bersaglieri ciclisti“ přidělených jezdeckým divisím. Mimoto 1 samostatnou cyklistickou setninu dislokovanou na ostrově Sardinii.

Anglie: 13 mysliveckých praporů cyklistických a v každém dobrovolnickém praporu 1 setninu u teritoriální armády. Během války měl každý armádní sbor 1 cyklistický prapor s přibližným počtem 250 mužů o 3 rotách, každá rota měla 6 lehkých kulometů dopravovaných na kolech.

*) Počteno v soutěži VOV. v r. 1932 cenou.

V Německu a Rakousku bylo před válkou věnováno málo pozornosti cyklistickým jednotkám; je to vidět z toho, že v Rakousku teprve r. 1909 byly organizovány 3 cyklistické roty na zkoušku. R. 1911 bylo v rakouské armádě u 4 mysliveckých praporů po 1 cyklistické rotě. R. 1914 byly mimo to postaveny 4 cyklistické setniny.

V Německu byly organizovány cyklistické setniny u mysliveckých praporů teprve r. 1913. Na začátku války mělo Německo 18 cyklistických setnin. Proto však, že bylo pamatováno v německé armádě na náhradní tělesa cyklistických setnin, mohl být počet polních útvarů lehce zdvojnásoben a koncem války dosáhly dokonce počtu 80 cyklistických setnin.

Také v Rusku byly činěny přípravy k zesílení jezdeckých divísi cyklisty za války.

Belgie měla cyklistické jednotky již na počátku války a později byly rozmnoženy.

Švýcarská armáda, náhradou za disivní jezdeckto, měla na začátku války 16 cyklistických setnin.

Všimněme si nyní poválečného přehledu cyklistů v jednotlivých armádách, jak je uvádí „Rivista Militare Italiana“ z r. 1931, sešit 9 a jejich poměrného zastoupení v armádách v srovnání s pěchotou a jezdeckem:

Stát	Pluk	Prapor	Setnina	Poměr			
				cykl.	kpěch.	cykl.	k jezd.
Italie	12	24	—	1	9.2	1	1
Rakousko	—	6	—	1	6	1	0.3
Belgie	1	2	—	1	20	1	6
Finsko	—	3	—	1	9	1	2
Jugoslavie	—	2	—	1	68	1	10
Norvéžsko	—	—	5	1	50	1	3
Holandsko	1	—	5	1	8	1	2
Portugalsko	0	2	—	1	23	1	9
Rumunsko	—	—	4	1	—	—	—
Švýcarsko	—	3	—	1	55	1	8
Maďarsko	—	7	—	1	4	1	1
Československá armáda není v přehledu uvedena. V srovnání s armádami výše uvedených států je u nás tento stav:							
Československo	—	—	13	1	113	1	5.4*) 23.3**)
*) Počítáme-li i cyklistické roty hraničářských praporů.) Bez cyklistických rot hraničářských praporů.							

Je zajisté pozoruhodné, že v armádě, která se ujala jako první organizování cyklistických jednotek před světovou válkou, t. j. ve francouzské armádě, není r. 1930 v organizaci armády pro cyklistické útvary místa přes to, že se ve válce plně osvědčily.

Cmdt. Baut v článku Revue d'Infanterie 1929 mezi jiným píše: „Ačkoli bylo rozmnožení cyklistických jednotek ve francouzské armádě provedeno teprve 10 mě-

síci před vypuknutím světové války, byly tyto jednotky skvělé, dobře vycvičené, plné energie, vojenský duch dosáhl vysoké úrovně a nebyl snížen ani záložníky, kteří zvýšili početní stav jejich na 12 důstojníků a přibližně 450 mužů pro cyklistickou skupinu.

První měsíce války poskytly cyklistům dosti příležitosti, aby ukázali svou důležitost. Jezdecktvo, do něhož byli zařadění, mělo téměř výhradně náklonnost k boji koňmo. Bylo velice hrdé na své koně a důvěrovalo jedině svým šavlím a kopím, a pohrdajíc svými karabinami, bylo toho mínění, že střelecký boj je pro ně jen podružný a náhodný a že připadá normálně a téměř výhradně cyklistickým jednotkám. A tak cyklisté až do té doby, kdy se jezdecktvo musilo podříditi skutečnosti a vzdáti se naděje, že se bude moci měřit s nepřítelem sečnou zbraní, tvořili hlavní kostru téměř všech bojů jezdeckých divísí na francouzském válčišti, ať šlo o menší šarvátky neb o důležité srážky, ať byly v předvojích, zadních vojích nebo u předních stráží, při čemž byly cyklistické jednotky zasazovány do akce jako celek nebo i v částech.

Měsíce srpen, září a říjen 1914 byly pro cyklistické jednotky zvláště obtížné, ale vzrušujícího významu pro různost posláních často se měnících nepředvídaných situací i nehod všech druhů; ať to bylo v Alsasku, Lotrinsku, Belgii nebo Champagni, v Artois, ve Flandrech, všude splnily úplně důvěru, kterou v ně velení mělo, a jak píše plukovník Boucherle v „Historii 1. jezdeckého sboru“, vykonaly neocenitelné služby.

Tyto služby byly ovšem draze zaplacený, neboť když koncem listopadu byly cyklistické jednotky staženy z fronty, scházela jim více než polovina veličích kapitánů a tři čtvrtiny početního stavu mužstva.

Po ustálení fronty, v posílní válce, nebylo cyklistických jednotek na francouzském bojišti použito tak, jak by to odpovídalo jejich charakteristickým vlastnostem, a nebyla jim dána příležitost, aby se vyznamenaly jako v pohybné válce — bylo jich používáno jako pěchoty.

Mjr. Theis „Die Radfahrertruppe“ str. 34 o tom činí zmínku v tom smyslu, že se Francie na začátku posílní války změnou svých cyklistů v pěšáky dopustila těžké později uznané chyby.

Po ukončení světové války, snad jako důsledek toho, co bylo výše uvedeno, bylo ve Francii znovu organizováno 5 mysliveckých cyklistických praporů.

Zrušení těchto cyklistických formací postupovalo poznenáhlu, a to úměrně tomu, jak se zdokonalovala motorisace ve francouzském jezdecktve, speciálně terénní vůz.

Obdobně, jako byla před světovou válkou Francie první při budování cyklistických jednotek, je po světové válce první při budování cyklistických útvarů „Dragons portés“, t. j. pěchoty dopravované na terénních vozech, zařazené v jezdeckých divísích.

Již při ukončení světové války přičítal gen. Etienne objevení se pásovéh vozů na bojištích právě takovou důležitost jako vynálezu střelného prachu a pokládal je za událost nesmírné důležitosti pro přetvoření dosavadního zřízení vojenského.

Prorokoval pronikavou důležitost tohoto bojového prostředku a vyjádřil se, že nový bojový prostředek bude mít za následek převrat v stáletých základech nejen organizace armád, ale i taktiky a strategie.

Nejen ve Francii, ale i u ostatních vojenských velmocí jsou tvořeny a neustále zdokonalovány motorisované jednotky a motorisace proniká čím dále tím více do organizací armád.

V Anglii byly organizovány „Lehké brigády“, v Itálii „Corpo celere“ a přesto v Itálii nejenže zůstávají cyklistické jednotky, ale byly ještě značně rozmnoženy.

R. 1926 po provedení reorganizace italského vojska bylo všech 12 bersaglierských pluků přeměněno na cyklistické pluky. Pluk se skládá ze 2 cyklistických praporů, které jsou stejně organizovány jako pěší prapor.

Bersaglierské pluky takto přezbrojené byly především přiděleny zřízeným již 3 vyšším jezdeckým jednotkám zvaným Corpo celere. Každé této jednotce byly přiděleny 2 cyklistické pluky. Zbytek bersaglierských pluků byl dán k dispozici po 1 rotě zvědným jezdeckým jednotkám pěších divisi armádních sborů; celkem 40 cyklistických rot.

Avšak ani ve francouzské armádě se nezdá otázka být či nebýt cyklistických formací definitivně vyřešena, soudě podle toho, že v posledním vydání „Règlement de la Cavallerie“, díl II. a III. z r. 1931 jsou ustanovení, která ztotožňují možnost použití cyklistů pro tytéž úkoly jako pěchoty dopravované na terénních pásových vozech „Citroen-4-6“.

*

Všimněme si nyní, jak se osvědčily cyklistické útvary ve světové válce.

Jsou o tom obsáhla pojednání, mezi nimiž třeba uvést:

„Revue d'Infanterie“ 1923/II, str. 547, 741, 905, Vývoj, úloha a organizace cyklistických jednotek, „Basse“,

„Revue d'Infanterie“ 1923/II, str. 161, Kolo a doprava pěchoty, „Lemoin“,

„Revue d'Infanterie“ 1927, „Je nám třeba cyklistických jednotek“, Cmdt. Halma du Fretay.

„Revue de Cavallerie“. Použití cyklistů v jezdeckých divisích. Brillant de Halain.

„Revue d'Infanterie“ 1929, Historický nástin cykl. formací, Cmdt. Baud,

„L'armée française“, Cyklisté za války,

„Die Radfahrertruppe“, Mjr. Theis a Hptm. dr. Regele,

„Vojenské rozhledy“ 1931, čís. 7—8. Jak se osvědčily taktické cyklistické jednotky za světové války? Plk. František Ulman,

Gen. M. von Poseck:

„Die Deutsche Kavalerie 1914 in Belgien und Frankreich“,

„Die Deutsche Kavalerie 1915 in Litauen und Kurland“,

„Der Aufklärungsdienst der Kavalerie nach den Erfahrungen des Weltkrieges“.

Z nich ve výňatech uvádím některé příklady, z kterých jsou patrné velmi rozličné možnosti využití charakteristických vlastností cyklistických jednotek v nejrozmanitějších situacích, obzvláště ve válce pohybné. Vyniká možnost použití jich v krytu, v obraně na široké frontě, v průzkumu, za pronásledování a jako rychle pohyblivých záloh. Jsou však i četné případy zvláštního použití, obzvláště ve svazku s jezdeckem.

Úlohy rychlého obsazení důležitých posic anebo významných objektů cyklistickými jednotkami byly za světové války řešeny 10. francouzskou cyklistickou skupinou, která byla v září 1914 jen proto v určitém prostoru zasazena, aby umožnila rozvinutí vlastní jezdecké divisi.

Belgické cyklistické jednotky měly značný úspěch proti postupujícím německým vojskům. Několik dobře rozmístěných belgických setnin zadržovalo postup celého německého jezdeckého sboru gen. Marwitz.

Úlohy uzavření nebezpečné mezery zhostily se úspěšně i rakouské cyklistické jednotky. Bylo to v bitvě u Limanowy. Rusové měli v úmyslu zasadit do vzniklé mezery celý armádní sbor. Rakušané disponovali jednotou pohyblivou zálohou, a to cyklistickým praporem, který byl již za tmy alarmován; v noci byl přivezen drahou a příštího dne vpadl Rusům do týlu.

Ve svazku s jezdeckými divisemi vykonaly francouzské cyklistické skupiny mnoho úkolů na počátku světové války. Mezi nimi se uvádějí i boje 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

zvláště v noci; při tom vykonaly až 140 km denního a nočního pochodu, umožňovaly i klidnější odpočinek jezdecku, které v noci zajišťovaly.

V polovici září 1914 se podařilo francouzským cyklistickým jednotkám provést přepady německých muničních kolon.

Jako zadní voje vykonaly cyklistické jednotky cenné služby. Jako příklad se uvádí 10. cyklistická skupina, která byla tehdy přidělena zadnímu voji u Vermande-Villers a umožnila ústupovým manévrem přeskupení vlastní pěchoty.

Německé cyklistické jednotky mohly při rychlém postupu vlastních vojsk v Belgii a severní Francii při velmi dobré silniční síti vydatně využít rychlosti a jsou uváděny příklady, že německá cyklistická rota při postupu v severní Francii za jediný den vykonala pochod 125 km. Pronikáním do hloubky napomáhaly vydatně hlavně na počátku války nejen průzkumné službě, ale prováděly i pronásledování.

Je uváděn příklad z prvních zářijových dní r. 1914, kde německá cyklistická rota zařazená v předvoji jezdecké divise proniká za ustupujícím nepřítelem do hloubky 35 km až na Marnu. Jejím náhlým neočekávaným objevením byli Francouzi při obranných pracích, ač byli ve značné převaze, překvapeni tou měrou, že nastala panika na mostě a náhlý přepad provedený jedinou cyklistickou rotou způsobil Francouzům velké ztráty.

Podobně později překročili pronásledující Francouzi 9. září 1914 Marnu v čele se svými cyklistickými jednotkami, které dosáhly velmi četných úspěchů.

Při pronásledování bylo použito cyklistických jednotek i na ruské frontě. Německé cyklistické jednotky pronásledovaly ustupující Rusy r. 1914 z Vých. Pruska. R. 1916 zasahuje při pronásledování značná část cyklistických jednotek též na rumunské frontě.

R. 1916 vrhli Italové postupujícím rakouským vojskům vstříc své poslední zálohy, aby zastavili další postup rakouským vojskům. Tehdejší úsilí „Bersaglieri ciclisti“ se nepovedlo, neboť upadli s celým cyklistickým parkem do zajetí. Při velké bitvě na Piavě r. 1918 měl každý italský armádní sbor v nížině 3 cyklistické prapory jako stálou zálohu. I na straně rakouského velení byly v této bitvě pohotové 3 cyklistické prapory, aby mohlo být využito eventuálního úspěchu. Také na rumunském bojišti německá armáda při pronásledování využívala zpravidla cyklistů jako zálohy.

Při ústupových bojích v Albanii v září 1917 byly u zadního voje zařazené 2 rakouské cyklistické rot. 1. listopadu 1918 chránil cyklistický honvédský prapor ústup 2. rakouského armádního sboru z italské fronty.

Italové r. 1918 pronásledují svými cyklistickými jednotkami rakousko-uherská vojska a obsazují rozlehlé území vyklizené Rakušany.

Je mnoho drobných činů cyklistických jednotek, zdánlivě snad málo významných, které však s hlediska taktiky a dokonce i strategie zasluhují zmínky.

Tak na př. jedna německá cyklistická rota zamezila svým včasným zasažením vyhození mostu francouzskými vojsky přes Oisu a tím uvolnila přechod přes řeku a urychlila přechod celému německému sboru Richthofenovu. Rovněž v Rusku bylo německými cyklistickými jednotkami několikrát zabráněno zničení mostů ustupujícími Rusy a tím umožněno valným vojskům urychlené pronásledování. Tak tomu bylo na Nidě,

kde byl v poslední chvíli zachráněn již zapálený most; na Bzuře byly uchráněny před zničením 3 přechody u Alexandrova.

Naproti tomu ruský gen. Inonstrancev v článku „Jezdectvo v průlomu u Sviencan“ uvádí jako příklad použití německé cyklistické rotý v PO. ve směru stanice Krivici 14. a 15. září 1915. Cyklisté uskutečnili přerušeni železniční trati Molodecno-Polock, čímž byl zdržen převoz celého 27. ruského armádního sboru o celých deset dní. Zmínku o tom činí i gen. von Poseck.

Zmínky zasluhují též zvláštní výkony cyklistických jednotek. Za bitvy na Aisné v září 1914 držel 1 německý cyklistický prapor o 6 rotách značný úsek fronty více než týden. R. 1917 provedly německé cyklistické formace zničení železničních tratí a zastíraly ústup německých vojsk do „Siegfriedstellung“.

V německé a italské armádě byly tvořeny i větší svazky cyklistické; sloučeno 6 německých cyklistických praporů, v nichž u každého byla přidělena rota kulometů na autech v cyklistickou brigádu. Tento organizační svazek se osvědčil na př. r. 1916 ve Valašsku, kde při pronásledování Rumunů bylo použito celé 2. německé cyklistické brigády.

Při přistání na ostrově Ösel u Taggabucht povedlo se cyklistům uzavřít hráz přes Moonsund, znemožnit příchod nepřátelských posil a zaskočit posádce ostrova ústup.

Koncem války bylo používáno cyklistických jednotek společně i s obrněnými auty, a to jak ve francouzské, německé, tak i italské armádě.

Úspěšnou činnost projevily cyklistické jednotky také při dobytí Litvy, Estonska, konečně za bojů v Macedonii, v Karpatech, v Lotrinsku ve Vogesách i na linii Antverpy-Mósa.

Z uvedených příkladů je vidět, že ve světové válce bylo cyklistických jednotek používáno velmi mnohostranně, a soudíme-li z úspěchů, kterých dosáhly, prokázaly nejen francouzské, ale i jiným armádám, zvláště v pohybné válce velmi platné služby.

Válečné zkušenosti, pokud jde o cyklistické jednotky, jsou výstižně vyjádřeny a zachyceny v našem Cvičebním řádě pro cyklistické jednotky G-X-1, který v části „Bojový výcvik“ v stati 3 a 4 uvádí: Všeobecné zásady o použití cyklistických jednotek.

Používá se jich zpravidla ve svazku s pěchotou nebo s jezdeckem, protože se s nimi přes různost rychlosti pochodu — snad právě pro ni — a přes různou možnost pohybu v terénu velmi dobře navzájem doplňují, někdy i samostatně, event. s obrněnými auty, které svou rychlostí, mohutnou palebnou silou a malou zranitelností činnost cyklistických jednotek usnadňují a zesilují a také často jsou jedinou ochranou jich proti nájezdu nepřátelských obrněných vozidel.

Výhodně jich použijeme všude tam, kde je potřeba co nejrychleji zasáhnouti s dostatečně mohutnými palebnými prostředky, a tam, kde je nutno co nejdéle buditi u nepřítele zdání, že terén je držen četnými palebnými prostředky, a náhle i nepozorovaně se od nepřítele odpoutati.

Obvyklé použití cyklistických jednotek.

1. Ve svazku pěchoty a jezdeckva:

- a) v přezvědných oddílech (SPO. a PO.),
- b) v zajišťovacích oddílech (předvoj, bočný a zadní voj, přední stráž),
- c) při obchvatných akcích a působení do nepřátelského týlu,

- d) při využití úspěchu a pronásledování nepřítele,
- e) v bojích na zdrženou,
- f) v čas naléhavé potřeby v každém druhu boje.

2. Samostatně:

- a) k zajišťovací službě při ubytování (i v noci) i za pochodu (zejména stojící boční voj a pohotová záloha),
- b) k provádění průzkumu na menší vzdálenosti,
- c) k řešení bojových úkolů v době, kdy tak ještě nemohou činit pěší ani jezdecké jednotky: rychlé obsazení soutěsek, důležitých bodů v terénu (výšin, přechodů přes překážky, komunikačních uzlů a p.) a jejich zajištění do příchodu jednotek anebo brzdění nepřátelského postupu,
- d) v boji jako pohyblivé zálohy.

Zvláštní případy použití.

Pro nehlukost a rychlost pochodu hodí se dobře k případům na místech nepřítelem nejméně očekávaných, k ničení komunikačních objektů a k zajištění speciálních jednotek provádějících ničení za ústupu.

K spojovací službě u různých velitelství se cyklistických jednotek zásadně nepoužívá; k tomu účelu jsou u nich cyklisté organizačně zařazeni.

Čím lze asi vysvětliti, že byly cyklistické jednotky ve francouzské armádě nahrazeny útvary dopravovanými na terénních vozech?

V článku „Proč nutno motorisovat“, uveřejněném v květnovém sešitu v *Revue de Cavallerie* 1931, uvádí se jako hlavní důvod závislost výkonů cyklistů na svalové svěžesti mužstva (právě tak jako jezdců na svalové svěžesti koní).

Mimo to jest jako nevýhoda cyklistů uváděna závislost na dobrých cestách — nemožnost jízdy v terénu a to, že jsou cyklisté příliš zatíženi moderními bojovými prostředky, které mnohdy nejsou s to dopravit na kolech, a když, že přicházejí do boje značně vyčerpaní.

Jsou to ovšem značné nedostatky. Ale zamyslíme-li se nad nimi, dojdeme k prostředkům, jimiž můžeme uvedené nevýhody snížit, ba namnoze i odstraniti. O tom bude pojednáno dále.

Zavedení „Dp.“*) je především jistě otázka finanční; ta jest asi nejzávažnější pro tuto změnu organizace.

Za druhé bude to vyspělý automobilní průmysl státu a skutečný zájem tohoto odvětví průmyslu nezištně prospěti svému státu — armádě — novými vymoženostmi automobilní techniky.

Jest jisté, že i válečné zkušenosti měly zde svůj vliv, neboť použití pouhých pařížských „taxi“ mělo pronikavý úspěch při zastavení německé ofensivy na Marne.

Z historické části vývoje cyklistických jednotek je zřejmo, že u velmocí jsou nyní dva směry,

1. motorisace výhradní (bez cyklistů), a to ve Francii a Anglii,
2. cyklistické jednotky rozmnožené se zdokonalenou organizací, t. j. v Itálii.

Je proto nutno všimnouti si blíže obou a podrobiti je rozboru.

Jaké jsou výhody a nevýhody pěchoty dopravované na autech proti cyklistickým jednotkám?

*) Dragons portés.

Při srovnávání obou všimněme si především ceny jednoho praporu „Dragons portés“, spotřeby pohonných hmot, amortisace materiálu a paušálu na udržování těchto vozidel.

Při početním stavu tohoto praporu je to přibližně:

73 motocyklů s přívěsným vozíkem po 20.000 Kč	1,460.000 Kč
53 terénních vozů po 70.000 Kč	3,710.000 „
14 čtyřtunových nákladních aut po 70.000 Kč	980.000 „
Spotřeba pohonných hmot měsíčně po 12.000 kg benzínu	
1.200 kg oleje roč.	500.000 „
Paušál na moto po 150 Kč měsíčně	219.000 „
Paušál na auta po 200 Kč měsíčně	160.000 „
15% opotřebování vozidel v ceně 6,150.000 Kč ročně	922.500 „

Vyžadoval by tedy 1 prapor celkového nákladu:

(opatření a roční používání vozidel) 7,952.500 Kč

Při srovnání ceny materiálu pro 1 cyklistický prapor se stejným přibližně počtem dojdeme k závěru, že by k opatření kol a motorových vozidel pro cyklistický prapor přibližně stačil náklad jen ten, kterého jest u jednoho praporu „Dp.“ ročně potřeba k udržování provozu a k amortisaci materiálu.

Přibližný rozpočet jest asi tento:

450 kol po 1000 Kč	450.000 Kč
10 terénních aut po 70.000 Kč	700.000 „
5 nákladních aut čtyřtunových po 70.000 Kč	350.000 „
5 moto po 20.000 Kč	100.000 „
1 osobní auto	50.000 „
Celkem	
	1,650.000 Kč

Přibližně za 8 milionů korun, kterých je třeba na postavení a roční činnost jednoho praporu „Dp.“, bylo by možno postavit téměř 5 cyklistických praporů.

*

Všimněme si nyní obou jednotek s hlediska taktického.

1. Zásady pro použití „Dp.“, t. j. jednotky organizačně zařazené v jezdecké divisi dopravované na terénních vozech podle Reglementu jsou:

„Jednotky na pásových automobilech s housenkovým pohonem mají podobný ráz jako jezdecké jednotky. Jsouce pohyblivější, pohybují se na silnici praktickou rychlostí 20—25 km v hodině a mají akční radius 150 km; terénem prostředně obtížným se pohybují rychlostí 10—12 km v hodině.

Snadnost, s kterou opouštějí silnice a cesty a možnost rozvinouti se ve většině terénních útvarů, jim poskytuje velkou manévrovací schopnost, která je však menší než táž schopnost jezdeckva pro jejich snadnou viditelnost, zranitelnost a obtíže, které mají při pozorování v jízdě.

Jejich výzbroj, totožná s výzbrojí pěších jednotek, a možnost postavit do akce (boje) téměř svůj celý početní stav jim dává v boji větší výkonnost než jezdeckvu.

Jsou tedy zvláště schopny úkolů, které vyžadují v rámci těsného spojení s ostatními částicemi buď velký akční radius nebo rychlé zahájení mocné palby:

Výhodně lze jich použití jako podpory jezdeckva v náhlé útočné činnosti, jde-li o rychlé zaujetí určitého postavení.“

Co se týče pochodové možnosti terénem u „Dp.“, nebude lze pochod uskutečnit ve všech částech, neboť v jednotlivých eskadronách mají být i čtyři motocyklisty. Ty jsou určeny k průzkumu, k spojení a k zajištění na komunikacích (mezitím co gros s terénními vozy jedou terénem), a to

nejen v části samé, ale i v rámci praporu i jezdecké divise. Předpokládána možnost jízdy terénem je omezena hlavně v mobilisaci, kdy mají být v plucích „Dp.“ u druhého a třetího praporu zařaděna nákladní vozidla (evidenční kamiony). V tom případě budou větší části, t. j. 2/3 „Dp.“ odkázány na silnice a dobré cesty.

Naproti tomu cyklistickým jednotkám stačí pouhá pěšina.

Délka praporu „Dp.“ v pochodovém proudu je 5—7 km (pluku „Dp.“ dokonce až 20 km). Je to kolona nápadná leteckému i dělostřeleckému pozorování a její charakteristické vlastnosti, schopnosti rychlého přesunu na velké vzdálenosti v oblasti působnosti jezdecké divise, t. j. asi 30 km, není plně využito.

Této vlastnosti je spíše využito armádou s hlediska strategického.

Naproti tomu cyklistický prapor je pružnější, méně nápadný, k okamžité disposici a oblast působnosti jezdecké divise, t. j. 30 km, je pro něj nejzpůsobilejší k náhlým výpadům vyplývajícím z nutnosti překvapiti nepřitele.

Rychlosti pochodu „Dp.“ proti jezdecktu trojnásobné až pětinasobné po cestě, t. j. 30 km za hod., v jezdecké divisi není ekonomicky využito a spíše je jí využito s hlediska strategického armádou.

Automobilní kolona, pokud jde o terénní vozy, není těžkopádná. Hůře je tomu s nákladními auty.

Porucha jednoho auta vyřadí z boje jednu samočinnou zbraň s obsluhou. Nutno ovšem přiznati, že se poruchy vyskytují u kvalitivních a odborně udržovaných vozů zřídka. Motorová vozidla způsobují hluk a tím se prozrazují, obzvláště v noci.

Po té stránce jsou cyklistické jednotky pohotovější. Při defektu motorového vozidla může být dopravena automatická zbraň na kolech. Cyklisté pochodují nehlukně.

Možnost samostatného průzkumu motocyklisty a rychlost jeho provedení závisí na okolnostech a na výcviku.

Nelze upřít, že by jej nebylo možno v mnohých případech provést a že by nemohl přinést značný užitek nejen jezdecktu, ale i armádě, zvláště pokud jde o větší vzdálenosti a o rychlost provedení.

Slepotu, hluchotu a němotu motocyklistů v jízdě nelze prozatím odstraniti. Provádí-li motocyklisté průzkum podle obdobných zásad jako jezdci, je patrné, že po dosažení úseku a zastavení vidí a mohou pozorovat, slyší a mohou naslouchat a mohou mluvit a se dorozumívát, velitel může dát ústní rozkazy, aniž je přehlušován motorem. V jízdě pozorovat nemohou a hlukem motoru se prozrazují.

Cyklista může mnohdy snadněji a nenápadněji vykonat průzkumný úkol i na velké vzdálenosti, protože jede tiše a je méně nápadný. Důležitost cyklistického průzkumu se projevuje tam, kde jde o rychlejší získání a dodání zpráv o nepříteli; umožňuje a usnadňuje vyšším velitelům rozhodnutí. Zajištění automobilní kolony samostatně je možné jen tehdy, když to dovoluji komunikace. U cyklistických jednotek lze je snadněji provést i samostatně, neboť jim stačí i pěšiny k vyslání zajištění. Zranitelnost motorových vozidel je značná, neboť nemohou tak dobře využívat terénu jako cyklisté. Částečným pancéřováním vozidel by mohlo být sníženo.

Uvážíme-li, že charakteristickým znakem jezdeckta je jeho velká pohyblivost, při čemž není odkázáno na cesty, nutno přiznati, že

pásová auta, používaná ve francouzské armádě C-4 a C-6, jsou schopna jízdy terénem a tím jezdecku vyhovují.

2. Zásady pro použití jednotek na nákladních autech podle Reglementu:

„Jednotky na nákladních autech jsou charakterisovány pohyblivostí na silnici a mocnou palbou.

Volba cest (jizdních řádů, etap; šířka cest, stav, poloha, profil), povětrnostní podmínky, výcvik personálu, příprava a organizace pohybu mají velký vliv na jejich výkonnost a pohyblivost; za normálních podmínek jest jejich rychlost pochodu 10 až 12 km v hodině pro průměrnou etapu 80 km. Poněvadž jsou však poutány k silnici, nemohou jednotky na nákladních autech prováděti průzkum samy a kryti se; je tedy vhodné nechat je postupovat až v druhém sledu, kryté jinými jednotkami.

Jsouce vybaveny touž výzbrojí jako pěchota, bojují za týchž podmínek jako ona a jsou tak v divisi silnou složkou, zvláště schopnou vyvinouti mocnou sílu v útoku a býti kostrou postavení v obraně.“

Pro naše poměry nutno počítati se spotřebou pohonných hmot; doprava 1 praporu na autech na 100 km stojí asi 5.000 Kč.

Ve válce by však šlo hlavně o to, že pro nedostatek surovin budeme odkázáni k šetření pohonnými hmotami.

Je na uváženu, zda automobilní průmysl a vozidla evidenční postačí uhradit potřebu nákladních aut v mobilisaci a zdali by doprava vojska na autech nebyla na újmu dopravy materiálu a zásobování.

V použití cyklistických jednotek proti pěchotě na autech je patrný rozdíl i v tom, že velitel může ponechat cyklisty jako operativní zálohu mimo dosah dělové palby, aniž se musí obávat opoždění při nasazování jich k jakékoliv akci.

Pokud jde o pěchotu dopravovanou na nákladních autech do 80 km při rychlosti 10—12 km v hodině, jak s nimi počítá Regl. de Caval., II. díl., jsou cyklisté pohotovější a na kratší vzdálenost i rychlejší, protože v nich není třeba nic nakládat ani vykládat.

Pěchota na nákladních autech nejen že není pohotová, ale může jí být i úplně zabráněno ve vstupu na bojiště postřelováním komunikačních uzlů nepřátelským dělostřelectvem.

Rízení cyklistických kolon vyžaduje určitých speciálních znalostí; (právě tak jako „Dp.“) získati je nebude však tak obtížné, budou-li čerpány z praktické spolupráce a ne z dohadů teoretických. K tomu by bylo záhodno, aby již v míru byly organisovány cyklistické jednotky, které by odpovídaly svým složením válečným požadavkům. (Příště dále.)

Major gšt. František Papoušek:

Rakouský Polní řád „F. u. G.“, část III. a IV.

Ve VR. XIV, čís. 1—3 v čl. „Rakouský Führung und Gefecht“, část XI jsou obsaženy zásady pro boj za normálních a za zvláštních okolností. Letos vydalo rakouské ministerstvo vojenství III. a IV. část nového Polního řádu. Část III pojednává o vyzvídání (Aufklärung), o průzkumu terénu (Erkundung) a o pozorování (Beobachtung), část IV pak o maskování (Tarnung) a o zastírání (Verschleierung). Nejcharakterističtější je část III; část IV obsahuje zásady téměř stejné jako v naší armádě.