

## Kulometná rota pěšihů praporu.

(Námět k diskusi.)

Vojenské časopisy armád všech států píší dnes nejvíce o motorisaci, mechanisaci a organisaci armády. Jsou to otázky už tak naléhavé a důležité, že o nich přináší články i denní tisk.

U nás se konají sbírky na motorisaci armády. Je tedy zřejmé, že i laické jí připisují rozhodující význam.

Veškerá snaha uskutečnit mechanisaci a motorisaci, zlepšit organisaci směřuje ke třem hlavním cílům:

1. zvětšit pohyblivost,
2. zvětšit bojovou výkonnost armády,
3. zmenšit její zranitelnost.

V G-V, čl. 28 se praví: „Pěchota je hlavní zbraň, které připadá na bojišti úloha nejtvrděší a nejnamáhavější...“

Aby mohla armáda svým úkolům učinit zadost, je nutno, aby především u její pěchoty bylo dosaženo maximální výkonnosti, pohyblivosti a její zranitelnost aby byla snížena na nejmenší možnou míru.

Publikace kapitána anglické armády Liddel Harta „The future of Infantry“, z které uveřejnil škpt. pěch. R. Šiman důležitý výňatek ve VR. čís. 11/1934, zasluhuje pozornosti. Názory a návrhy autorovy možno označit jako průkopnické. I když snad nemůžeme souhlasit se vším, co tento odborník propaguje, myslím, že pro naše poměry je nutno uskutečnit t. zv. lehkou pěchotu, přizpůsobenou naší výzbroji. To znamená, zbavit ji veškeré zbytečné přítěže, zjednodušit anebo zlehčit výstroj, učinit oděv praktickým, provést reorganisaci těch složek, které jsou na závalu pohyblivosti atd. Tím usnadníme pěchotě provádění důležité složky bojové činnosti a tou je pohyb. Čím je pěchota pohyblivější, tím je její bojová výkonnost větší a zranitelnost menší.

Nemíním se v tomto článku obírat návrhy na změnu organisace, výzbroje a výstroje všech částí a složek pěchoty. Hodlám jen upozornit na dopravní prostředky našich kulometných rot, pokud jsou na závalu pohyblivosti naší pěchoty a zvětšují její zranitelnost. Tvrdím, že dokud budou naše kulometné rotы vybaveny dosavadními dopravními prostředky, nelze mluvit o pohyblivosti naší pěchoty, neboť jsou s jejími ostatními částmi nerozlučně spjaty.

Dopravní prostředky našich kulometných rot jsou: kára vz. 24, sedla soumarská vz. 1894 a 1907. Již samo stáří těchto dopravních prostředků říká mnoho.

Sedlo vz. 1894 vzniklo v době, kdy nebylo ještě ani potuchy o nějakém letectvu, dalekonosném dělostřelectvu a jiných zbraních. Teprve za rok potom spatřila světlo světa puška Mannlicher, dnes už vyřazená, která tehdy znamenala neobyčejný pokrok ve výzbroji pěchoty. Něco podobného lze říci i o sedle vz. 1907, pocházejícím tedy z doby, kdy byl teprve do armád zaváděn kulomet, o němž se tehdejší odborníci vyjadřovali skepticky.

Nevýhody sedel a kár kulometné roty:

1. Zmenšení pohyblivosti kulometné roty za pochodu.

Koně zapřažení do kár anebo jdoucí pod sedly nestačí udržet stejný ruch s pěší rotou, jestliže tato rota pochoduje rychleji. Ze zkušenosti víme, že zvířata je nutno stále pobízet a nutit k zvýšení rychlosti, takže jdou chvílemi klusem, aby dohnala opoždění. To unavuje nesmírně obsluhu a vodiče. K zvýšení únavy obsluhy a ztráty času přispívá častá potřeba přeseďlání.

2. Nesnáze při překonávání terénních překážek, zejména za pochodu napříč terénem a za přibližování.

Terénní překážky, jako strmé svahy, hluboké, ale úzké příkopy, hustý podrost atd. překoná pěší rota poměrně snadno. Pro kulometnou rotu jest však často těžkým problémem. V útočných akcích mohou zavinit značnou ztrátu času a způsobit opožděný příchod kulometné roty nebo zdržet celý prapor; za ústupu mohou kulometné rotě znemožnit včasný ústup.

3. Malá možnost využívání terénu a provádění pasivní obrany proti letadlům.

Velikost této nevýhody vysvitne z těchto dat: Délka mírového pochodového proudu kulometné roty (bez trénu) hraničářského a horského praporu je asi 160 m. Délka pochodového proudu mírového hraničářského nebo horského praporu je 330 m. Vidíme, že proud kulometné roty u těchto praporů je skoro polovina proudu celého praporu. Tentýž poměr jest i u polních praporů, neboť délka proudu kulometné roty na kárách jest asi 115 m, délka proudu celého praporu jest 235 m. Představme si nyní zvětšený počet dopravních prostředků kulometné roty ve válce a jeho délku proudu. Tyto číslice nám výmluvně říkají, do jaké míry musí velitel praporu i jeho nadřízení počítat s kulometnou rotou při přesunech, zejména v neschůdném terénu, aby je utajili, a jak budou akce pěších praporů ztěžovány, zvláště letectvem. Pěší prapor za pochodu na komunikaci s podrostem po stranách nebo osadou a dokonce i v terénu rovném a holém provede na znamení leteckého poplachu svými pěšími rotami snadno pasivní OPL. Roty se přizpůsobí okolnímu terénu a úplně se skryjí za malý okamžik. Kulometná rota se svými dopravními prostředky zůstane třet na komunikaci nebo v terénu a bude vydána všanc nepříteli, nehledě k tomu, že prozradí snad i skryt celého praporu. Letečtí pozorovatelé potvrzují, že je snadné zpozorovat kulometnou rotu ať na kárách nebo na soumarech skoro v každém terénu.

4. Nesnáze při zásobování střelivem.

Při mírových velkých a závěrečných cvičeních často vidíme, že taktická situace vyžaduje, aby kulometný materiál po složení s kár anebo s koní byl nesen obsluhou po celé hodiny. Nábojový odřad zůstává hodně vzadu. Tato okolnost zůstává zhusta nepovšimnuta, poněvadž pro nedosta-

tek cvičných nábojů je zásobování prováděno jen přibližně a nábojový odřad není postrádán. Skutečnost bude však docela jiná. Nábojový odřad bude musít být v neustálém styku mezi prvním sledem a praporní muniční výdejnou, nebude-li jeho stanoviště shodné s výdejnou (P-II-1, čl. 233).

Mohutnost letectva, donosnost dělostřelectva, velká možnost pozorování, velký okruh působnosti obrněných vozidel atd. přinutí vždy velitele praporu a kulometné roty, aby dali složit kulometný materiál již za přibližování. Naskytá se otázka: Bude moci nábojový odřad udržovat styk s prvním sledem? Řekl bych, že za nynějšího stavu je to nemožné, zejména u kulometných rot s kárami, které bude nutno vždy posílat aspoň po cestách částečně schůdných. Přerušení styku na delší dobu bude obvyklým zjevem v boji, neboť nábojový odřad bude často vzdálen několik kilometrů od prvního sledu. Představme si nyní případ, že bude nábojový odřad kulometné jednotky (čety, roty) napaden letectvem, zasažen dělostřelectvem a p., několik koní zraněno nebo zabito. Situace takové kulometné roty bude potom málo záviděníhodná.

Co bude se sedlovým materiálem a s kárami? Kdo provede ihned jejich opravu, které snad bude třeba? Bude možno, aby obsluha i nadále vlekla kulometný materiál? Zde se vyskytuje mnoho otázek a problémů, jejichž řešení bude nesnadné, ne-li nemožné a nezůstane bez vlivu na bojovou výkonnost kulometné roty a ovšem celého praporu.

5. Nesnáze s ubytováním koní a s ukládáním materiálu.

I když konáme při mírovém výcviku vše, co zvyšuje výkonnost a odolnost soumarů, jsou soumaři zřídka tak zatíženi a podrobeni takové námaze, jako tomu bude ve válce. Větší a závěrečná cvičení jsou konána za příznivého počasí nebo v příznivé době roční a trvají poměrně krátce, takže ani při nich nejsou koně podrobeni válečné námaze.

Přechod z mírových poměrů do poměrů válečných bude náhlý, a budou-li koně celé dny v činnosti, což lze v příští válce předvídati, bude jejich výkon úměrně s dobou klesat. Méně zdatní soumaři podlehnou v prvních dnech anebo nebudou s to práci zdolat. Zranitelný koňský materiál bude mimo to neobyčejně trpět palbou nepřítel, takže lze předvídat značné jeho ztráty, které nebude možno včas a v plném počtu nahradit.

Materiál, zvláště houně a sedla, nebude možno ponechat na pospas dešti a mrazu. Bude potřeba občas je dát pod střechu a důkladně vyčistit.

Vidíme, že velitele praporu a kulometné roty očekává ve válce mnoho starostí a práce, které budou velmi na újmu bojové výkonnosti praporu.

6. Veliká dražota koní a jejich vydržování (k sedlům, káram, k jejich doplňování a opravám nepřehlídíme) nás nutí k úvaze, zda by vydržování nákladních aut nebylo levnější.

Abychom měli představu úplnou, srovnajme výdaje na zakoupení a vydržování koní se zakoupením a vydržováním nákladních aut. Dvoutunové až třítunové auto domácí výroby stojí okrouhle 40.000 Kč neboli měli bychom za všechny koně kulometné roty 2 auta.

Jízda na 100 km stojí asi 100 Kč (počítám spotřebu 30 l lihobenzinové směsi po 2.90 Kč a 1 kg oleje za 12 Kč) neboli 1 km stojí 1 Kč. Za 137 Kč mohlo by 1 nákladní auto jezdit asi 140 km, 2 nákladní auta po 70 km. Uvážíme-li, že v měsíci je maximálně 20 dní, kdy se cvičí v terénu, mohla by auta jezdit ještě o  $\frac{1}{3}$  km více, t. j. o 45 km, čímž by bylo dosaženo možnosti jezdit denně 185 km.



Představme si, kolik by se ušetřilo použitím vozidel, jejichž motor by byl zařízen na pohonné látky domácí výroby, jako uhelný prach, uhelné oleje, plyn ze dřeva nebo z dřevěného uhlí atd.

#### 7. Veliký počet mužstva jako vodičů koní.

U kulometné rotý hraničářského a horského praporu při dvouleté prezenční službě je skoro celá pětina mužstva přidělena ve stáji jako vodiči soumarů. Vodiči jsou vlastně jen pomocnými orgány a pro boj v pravém smyslu slova s nimi počítati nelze. Ve válce se tento poměr zhorší, takže u kulometné rotý bude počet pomocných orgánů příliš veliký. Tím se a priori zvětšuje těžkopádnost a zranitelnost jednotky.

8. Aktivní OPL kulometné rotý, pokud jsou kulometry dopravovány na nynějších prostředcích, je, pokud je materiál naložen, t. j. na pochodu, možná jen za výjimečných okolností.

Všimněme si způsobů KOPL. za pochodů, které by bylo možno za nynější organizace kulometné rotý brát v úvahu:

A. Kulometné palebné jednotky jsou zařaděny v proudu, kulometry na kárách anebo na soumarech; na znamení: „Letadlo směr...“ zaujmou palebné postavení p. l. (P-I-2, čl. 351). Tento způsob při nynější rychlosti letadel je velmi nesnadno možný a vyžaduje vysunutí protiletadlových pozorovatelů do všech směrů. Pripusťme, že jsme tomuto požadavku učinili zadosť, a zkoumejme, zda zasáhne palebná jednotka včas.

Příklad: Pěší pluk pochoduje zajištěně z M 1 do M 2. Vzdálenost pozorovatele p. l. pochoduujícího s předvojovou hlídkou jest od předvojového houfce asi 300—500 m, od předvojového houfu asi 900—1500 m, od valného voje asi 2400—3500 m.

Předpokládejme, že pozorovatel zjistil nepřátelské letadlo na vzdálenost 4 km (P-II-1, čl. 99) a znamení že bylo dodáno dozadu ihned. Kolik času budou mít kulometry k zaujetí palebného postavení p. l., jež trvá dobře vycvičenému mužstvu (140 m od pochodové osy) nejméně 60 vteřin? Počítejme: K přeletění vzdálenosti k předvojovému houfci, t. j.  $4000 + 500$  m, potřebuje letec při rychlosti 50 m/vt. 90 vteřin. Do účinného dostřelu dospěje po 70 vteřinách ( $4500 - 1000 : 50$ ). Od zjištění letadla do zahájení palby má tedy palebná jednotka předvojového houfce v krajním případě 70 vteřin, u předvojového houfu 90 vteřin ( $5500 - 1000 : 50$ ) a palebná jednotka u valného voje 130 vteřin ( $7500 - 1000 : 50$ ) času k zaujetí palebného postavení. Uvážíme-li, že jsme volili krajní a nejpriznivější podmínky pro činnost KOPL. a že zjištění letadla bude v hornatějším terénu a za méně příznivých podmínek povětrnostních (vítr proti směru letu atd.), kdy se třebaš letec objeví náhle, velmi ztíženo, dospějeme k závěru, že tento způsob je v praxi možný jen za těchto podmínek:

- a) bude-li obsluha ideálně vycvičená,
- b) v terénu rovném,
- c) za příznivých povětrnostních podmínek,
- d) jestliže spojení bude bezvadné.

Že jen výjimečně budou tyto podmínky zachovány, je na bílé dni.

B. Podél pochodové osy je předsunuto tolik palebných jednotek, aby proud byl chráněn od východiště až k cíli (G-V, čl. 161, P-II-1, čl. 62). Na první pohled je zřejmé, že tento způsob je ne hospodárný, neboť vyžaduje použití velkého množství palebných jednotek. Pro pochod na 20 km, po-

čítáme-li maximální akční radius palebné jednotky 1000 m, bylo by třeba vysunout  $20:2 = 10$  palebných jednotek. Taktická situace někdy nedovolí použít tohoto způsobu, jako na př. při střetnutí, kdy by mohlo vysunutí palebných jednotek proti letadlům mít v zápětí, že budou zničeny nepřátelským jezdeckem nebo obrněnými vozidly. Tohoto způsobu se dá použít jen na krátké vzdálenosti a jen za přibližování za vlastními jednotkami (několik kilometrů, které jsou v dotyku s nepřítelem (G-V, čl. 181).

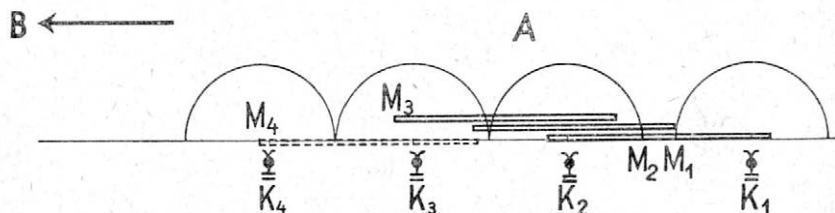
C. Podél pochodové osy je předsunuto tolik palebných jednotek, aby proud byl chráněn od východiště až do cíle (v to), ale v prostorových intervalech vzhledem na přirozenou pasivní obranu (P-II-1, čl. 62, P-I-2, čl. 351).

Tento způsob jest o málo přijatelnější než předcházející, neboť neklade tak velikých požadavků, avšak vyžaduje, aby prostory a místa, která pokládáme za způsobila pro obranu pasivní, byla správně vyhodnocena. Bude ho lze rovněž použít jen při menších přesunech a při přibližování za vlastními jednotkami jako způsobu předcházejícího.

D. Vystavovati palebné jednotky za pochodu podél cesty (G-V, čl. 161, P-II-1, čl. 62).

Tento způsob je při pochodu na větší vzdálenost nemožný.

Příklad: Pěší pluk pochoduje z A do B. Vyražení z A v 7 hod. Pro stojící proud pluku 3 km dlouhý je potřeba 3:2 neboli 1.5 palebné jednotky. Tento počet naprosto nestačí, neboť proud potřebuje aspoň 800 m před čelem a 800 m za zadem p. l. ochrany. Je tedy nutno chránit prostor  $3000 + 2 \times 800 \text{ m} = 4600 \text{ m}$ , který potřebuje nejméně 2 palebné jednotky ( $4600 : 2000$ ). Velitel pluku se rozhodl umístit 2 palebné jednotky K 1 a K 2 tak, jak jest znázorněno na obraze. Pluk je připraven k odchodu v 6.50 hod. V tuto hodinu musí být palebné jednotky K 1 a K 2 na svých místech.



Všimněme si, co se stane, až se pluk pohne. Když zad pluku minula místo M 1, urazil pluk 1200 m a jeho přední část (více než  $\frac{1}{3}$  proudu) není chráněna. Z toho vysvítá, že při vyražení musí být na místě palebná jednotka K 3, neboť již po uražení 200 m poskytuje palebná jednotka K 2 naprosto nedostatečnou ochranu. Palebná jednotka K 3 je na 1800 m od východiště a musila vyrazit nejméně o 15 min. dříve z ubytovacího místa. Jakmile čelo pluku dosáhne místa M 3, t. j. 400 m za stanovištěm palebné jednotky K 3, jeví se její ochrana nedostačující a je nutno mít v postavení palebnou jednotku K 4. Čelo pluku dosáhlo místa M 3, které je od východiště vzdáleno 2200 m, asi za  $\frac{1}{2}$  hod. Palebná jednotka K 4 má své postavení vzdáleno od východiště 3800 m a musí rovněž vyrazit z ubytovacího místa o několik minut dříve, neboť jinak by musila pochodovat dvojnásobnou rychlostí neboli poklusem, ježto musí urazit skoro dvojnásobnou vzdálenost jako pluk za touž dobu.

Sledujeme-li tento způsob vysunování palebných jednotek dále, vidíme, že za několik minut bude musit vyrazit a předejít rychle palebná jednotka K 5 kupředu atd.

Povšimněme si nyní palebných jednotek, které zůstaly vzadu. Palebná jednotka K 1 bude moci zrušit postavení, až se zad pluku dostane pod ochranu palebné jednotky K 2; to bude teprve po překročení místa M 2, které je od původního místa zadu vzdáleno 1800 m. Jinými slovy: tato palebná jednotka musí poklusem dohonit zad pluku, kde se zařadí, aneb pochodovat samostatně a dorazit k pluku až o přestávce. Totéž se bude opakovat i s palebnými jednotkami K 2, K 3 atd.

Připustme, že pluk vždy po ujití 4 km odpočívá. Usnadní se tak vysunování palebných jednotek? Jen velmi málo.

Pluk dorazí do místa M 4 a bude odpočívát pod ochranou palebných jednotek K 3 a K 4. V tomto okamžiku je však třeba postarat se jako při vyrazení z ubytovacího místa o vysunutí palebné jednotky 3 a 4, neboli vyslat palebné jednotky K 5 a K 6 na postavení dopředu bez odpočinku. Jednotky zadní, K 1 a K 2, odpočinku rovněž nemají a musí se v době zastávky snažit dosáhnout aspoň zadu pluku.

Spočítáme-li si, kolik kulometných čet je po ujití 4 km zasazeno, vidíme, že jich bude šest, neboli dvou kulometných rot pluku je použito ke KOPL. Připustíme-li, což bylo samozřejmou nutností, že bylo použito i palebných jednotek z lehkých kulometů, vidíme, že je to polovina veškerých palebných jednotek jednoho praporu (Sm 86, čl. 6). A nyní si představme jen pochod na 20 km, který je malý, a seznáme, že tento způsob je nemožný, neboť:

a) veškeré palebné jednotky aspoň jednoho praporu by musily pochodovat vpředu, jednotky splnící svůj úkol by se octly vzadu,

b) pluk by byl při tomto způsobu aktivní obrany proti letadlům rozprostřen do neobyčejně dlouhého proudu, což by velmi zatěžovalo velení a případné použití kulometů proti pozemnímu nepříteli,

c) mužstvo palebných jednotek by nemělo téměř žádného odpočinku a došlo by na místo dvojnásobně znaveno, zvláště u kulometné roty, kde přistupuje starost s koňmi,

d) taktická situace (nutnost zajištění) nikdy nepřipustí, aby kulometry at lehké nebo těžké byly z poloviny vpředu, z poloviny vzadu.

Tohoto způsobu bude možno použití jen při krátkých přesunech a malých proudech. Je tudíž zřejmé, že nemůžeme použít čet těžkých kulometů dopravovaných na kárách anebo na soumarech k aktivní OPL. za pochodu, což jest opět na újmu bojové výkonnosti pěchoty a zvyšuje její zranitelnost, neboť pěchota nebude moci vždy používat pasivní obrany; a nebude-li se moci za pochodu aktivně bránit, utrpí ztráty.

Domnívám se, že jsem aspoň částečně vyjmenoval nevýhody dopravních prostředků kulometné roty. Z nich vyplývá, že nynější kulometná rota zmenšuje značně pohyblivost, zvětšuje zranitelnost a tím zmenšuje bojovou výkonnost pěšího praporu. Tvrdím, že je nutno provést její reorganizaci, a proto předkládám tyto návrhy k úvaze:

1. ponechat kulometné roty na soumarech jen horským plukům,

2. přidělit pěším praporům (polním a hraničářským) motorová vozidla na dopravu kulometného materiálu, podle okolností i nejnutnější obsluhy (malá lehká auta, anebo motocykly a p.),

3. snížit váhu kulometného materiálu, aby byl co nejméně vázán na káru, soumara nebo budoucí motorové vozidlo.

Motorová vozidla by musila vyhovovat všem požadavkům pro válku, z nichž nejdůležitější jsou:

1. používání pohonných látek domácí výroby.
2. rychlost,
3. možnost rychlé terénní jízdy i mimo komunikace.

Požadavek první vyžaduje nahradit výbušný motor benzinový zdokonaleným motorem Dieslovým, používajícím jako paliva olejnatých produktů uhlí nebo uhelného prachu, nebo motorem domácího patentu na produkty ze dříví a pod. anebo parním strojem.

Motorová vozidla přidělená pěšímu praporu v počtu podle potřeby a nosnosti by způsobila neobyčejné zvětšení bojové výkonnosti, neboť:

a) pěší prapor, základní taktická jednotka (P-I-2, čl. 732) by byl méně zranitelný, protože by se délka jeho proudu zmenšila téměř o polovinu a prapor by se stal mnohem pohyblivějším,

b) možnost překvapit nepřítele by se zvýšila,

c) hlavní zbraň velitele praporu, t. j. kulomet, byl by za všech okolností boje dříve po ruce a disponování s ním by bylo usnadněno,

d) používání motorových vozidel by se vžilo a bylo by dosaženo potřebné praxe v disponování jimi za všech okolností boje. Po složení kulometného materiálu s vozidel by mohl velitel praporu použít části nebo všech vozidel též k jiným účelům, jako k přísunu zálohy, k zásobování střelivem, proviantem atd.,

e) KOPL. za pochodu bylo by lze bez nesnází uskutečnit.

Je jisté, že rychlejší zvítězí. Je třeba vynaložit vše, abychom rychlosti v pěchotě dosáhli.

Co dělají naši sousedé, víme, a podle toho se musíme zařídit a jednat. Proč na př. nahrazují v Německu benzinový motor parním strojem anebo motorem Dieslovým, je každému jasné.

## Pěchota u nás a v cizině.

Nadporučík Karel Gruncel:

Co soudí Němci o problému obrany proti obrněným vozidlům u pěchoty.

### I.

Jak známo, mají některé armády jako součást své moderní výzbroje protitanková děla, která mají průměrně účinný dostřel až do 700 m. Bohužel jsou tato děla příliš těžká a mají příliš velké rozměry, takže se pro jednotky pěchoty 1. sledu (opěrné body v obraně) nehodí. Mimo to by pěchota 1. sledu ani nemohla použít těchto děl v takovém množství, jakého je třeba k účinnosti proti větším silám útočné vozby. Neboli pěchota 1. sledu je pak proti útočným vozům, zvláště v terénu poněkud pokrytém, úplně bezmocná. Je sice pravda, že ničit obrněná vozidla přísluší ponejvíce dělostřelectvu a minometům, ale hnízda odporu prvních sledů v obraně musí mít své účinné protitankové zbraně, aby mohla střílet na útočící tanky, zvláště když se přibližují v umělé mlze anebo jsou-li již tak blízko, že by dopady dělových střel ohrožovaly vlastní jednotky. Průrazné střely z kulometů a pušek, s ocelovým