

Jak zvýšiti a trvale udržeti pohyblivost hipomobilního dělostřelectva.

Obrovský rozmach motorisace v letech poválečných působí stále silněji na vývoj armád. Armády a přirozeně i vojska stávají se pohyblivějšími a výkonnějšími. Bude třeba počítati, že i výkonnost pěšáka se zvýší, jakmile bude zbaven přítěže, kterou na pochodu a v boji přímo nepotřebuje. Za dnešního stavu věci nebude takové odlehčení neproveditelné. Tím přirozeně stoupnou úměrně požadavky zvýšené výkonnosti i na zbraň, která je svojí organisací předurčena ke spolupráci s pěchotou — t. j. dělostřelectvo hipomobilní.

Činnost dělostřelectva v boji dala by se krátce vyjádřiti jako stálý zápas o získání času. K boji se musí dělostřelectvo připraviti a tyto přípravy vyžadají si delší nebo kratší doby, po kterou se dělostřelectvo neúčastní vlastního boje, t. j. střelby. Čím kratší bude doba příprav dělostřelectva k boji, tím účinněji se projeví jeho vliv na průběh boje a tím větší bude jeho podíl na celkovém úspěchu pěchoty, kterou podporuje.

V opačném případě musí pěchota čekat, propase třeba nejhodnější příležitost k úspěchu, který později musí draho vykupovat; ztrácí elán, spád boje je čím dále pomalejší, až nakonec uvízne nadobro. Často jediná rána včas vypálená má větší účinek, než hromadná palba opožděná. Prvek překvapení neztrácí ani zde na rozhodujícím významu.

V paměti účastníků světové války našlo by se pro to i ono jistě dosti příkladů. Stačí vzpomenouti jen na některé ofensivy ze světové války, jimž velmi brzy došel dech jenom proto, že pěchota zůstala bez podpory dělostřelectva, které ji nestačilo sledovat.

Často slyšíme připomínati pěchotě nutnost čekati s bojovou akcí, než bude dělostřelectvo se svými přípravami k boji hotovo. Tento požadavek zdá se mi povážlivý. Musí-li pěchota v boji často na dělostřelectvo čekat, svědčí to spíše o tom, že vnitřní organisace dělostřelectva není na výši svých úkolů.

Tak jako u pěchoty, tak i u dělostřelectva je boj kombinací pohybu a palby. Prvkem pohybu u dělostřelectva hipomobilního je kůň. Jeho výkonnost je odvislá od celé řady podmínek a nedá se libovolně stupňovat. Pro výkon koně nelze bráti mírové měřítko vlastních vojenských koní, jelikož u jednotek mobilisovaných tvoří většinu koně civilní, na jejichž způsob odchovu a průpravu pro účely válečné nemá vojenská správa žádného vlivu. Z vlastní zkušenosti je mi známo, že aktivní vojenští koně nejlépe odolávali svízelným války. Největší výkon dá se tudíž očekávati od

jednotky, která bude mít většinu koní aktivních. Jednotky dělostřelectva hipomobilního budou ale složeny z větší části z koní záložních, jejichž výkonnost bude alespoň v první době daleko za výkonem koní aktivních. Proto nezbude nic jiného, než pokusit se o řešení problému s jiné strany.

Je jisté, že chceme-li při stejném vynaložení energie dosáhnouti větší pohyblivosti, bude nutno snížit u koní váhu břemene, ať neseného, nebo vezeného. K tomu máme celou řadu možností.

1. Zavedení lehčího sedla. Kovová kostra sedla mohla by býti z materiálu pevnějšího a při tom lehčího — snad z oceli, nebo kovu ještě lehčího. V postrojích zdědila naše armáda hotovou postrojovou „všechnu“. Je to snad následek silně vyvinutého partikularismu jednotlivých zbraní v bývalé armádě. Rozhodně většina těchto postrojů dnes již nevyhovuje a hlavně z řad jezdeckta se ozývají stále četnější hlasy po novém sedle. Přikročili-li vojenská správa k řešení nového vzoru, pak by bylo na místě zavést v celé armádě pro všechny zbraně jednotný vzor sedla už z důvodů normalizačních. Nepatrné rozdíly, plynoucí z různé výbroje jezdeckta a dělostřelectva, neměly by mít vlivu na tvar a úpravu podstatných částí sedla.

Zároveň se sedlem by měla býti vyřešena otázka uzdění. Jezdecká ohlávka a vz. 92, je zastaralá a nehodí se pro naše výcvikové poměry (krátká služební doba, značné procento mužstva z měst). Nynější jezdecká ohlávka (uzda) v rukou vojáka s krátkodobým výcvikem je jako břitva v rukou děcka. Kůň nosí v hubě zbytečně mnoho železa — dvě udidla, která by se dala dobře nahradit jedním. Pákové udidlo nezasluhuje totiž tohoto názvu, protože nepůsobí jako páka — jak má podle teoretických předpokladů působiti — nýbrž jako nůžky, působící koni zbytečnou bolest a tím i plýtvání energií. A nezapne-li se podbradní řetěz naprosto správně, a to se i při nejsvědomitějším výcviku stává dosti často, pak se z uzdy stává středověký mučící nástroj. Přizpůsobení této ohlávky, má-li býti zachována správná funkce a také vnější vzhled, není právě věcí tak jednoduchou, jak by se na první pohled zdálo, což mi potvrdí všichni, kdož v tomto oboru pracovali. V míru konečně je vždy dosti času k přizpůsobení, ale co v mobilisaci?

Není bez zajímavosti, že ani jediná ohlávka tak, jak vyšla z továrny nebo ze sedlářského závodu, nedá se bez pracných adaptací na koně použít a poněvadž v mobilisaci nebude na adaptace času, provede se přizpůsobení zběžně, t. j. asi na 50% a cena takovéto práce je známá. Kůň je pak nucen pracovati za ztížených podmínek, které zbytečně jeho síly vyčerpávají, anebo jej činí vůbec k službě neschopným.

Nejvhodnější pro naše poměry zdá se býti jezdecká ohlávka s udidlem typu „Schönbeck“, která má pouze jedno udidlo, nahrazující dosavadní dvě; místo podbradního řetízku má podbradní řemen, který jednou přizpůsobený nemusí se nikdy více měnit, ohlávka sama má pouze jednu lícnici (lacinější výroba), nauzdění koně i v největší tmě je snadné a nemůže býti nikdy provedeno chybně. Regulování polohy udidla může se dít jednak na lícnicích, jednak na nátylníku, který je ze dvou dílů, spojených přeskou.

Podbradní řemínek se odpíná jen k čištění. Udidlo je z jednoho kusu, pevné a zapínají se do něho otěže jak pákové, tak stihlové. Podbradní řemínek je udržován zvláštním zařízením ve správné poloze, takže udidlo působí skutečně jako páka a každý kůň i sebe méně ježděný, naň snadno

reaguje. A hlavně v rukou nezkušeného jezdce není nástrojem tak nebezpečným jako ohlávka dosavadní, což není bez významu, uvážíme-li, že v mobilisaci dostanou se koně do rukou i málo zkušeným jezdcům. Výsledky zkoušek s touto ohlávkou potvrdily plně její přednosti. Konstrukční vady některých detailů daly by se snadno odstranit.

Stájová ohlávka, výhradně u dělostřelectva používaná, nevhovuje pro svoji labilitu účelu vůbec. Kůň se z ní snadno vyvlékne a utáhne-li se podbradník, vysouká se nánosník až k očím (může tak nastati snadno poranění oka); snadno se trhá přes to, že je vyrobena z velmi dobrého materiálu a konečně je jistě hodně drahá. Jezdecko těchto ohlávek vůbec neužívá.

Jako ohlávka pochodová hodí se pouze vzor užívaný jezdeckem. Konečně by stálo za pokus vyzkoušení trvanlivost konopných provázkových ohlávek stájových, jejichž cena je dnes velmi nízká a zavést je jako druhou ohlávku na uvazování koně na delší dobu (při odpočinku, ubytování), případně zavést ji jako stájovou ohlávku.

2. Snížení nákladu, uloženého v jezdecké torbě. Výstroj jezdecké torby podrobit důkladně revisi a balení torby přesně normovat. Věci, které ani jezdec, ani kůň přímo v boji nepotřebují, vložit do plátěných toreb (společně pro 2—3 jezdce) a tyto dopravovati na zavazadlovém trénu.

3. Snížení nebo odstranění záložní dávky ovsu. Místo dvou denní záložní dávky ovsu (7 kg), stačila by ve výjimečných případech jednodenní normální dávka (asi 5 kg). Při dnešním rozvoji dopravnictví nebude činiti zvláštních potíží zásobování i odloučených částí.

4. Odstranění brašny se záložními podkovami. Záložní podkovy na sedle považují za zbytečné. Stane-li se, že kůň ztratí podkova a jezdec je od své jednotky odloučený, tu si ji tak jako tak sám přibíti nemůže a musí vyhledati podkováře. Stačí, když jezdec dbá, aby podkovy byly vždy řádně utaženy. V nejhorším případě pořídí si improvizovanou ochranu kopyta. Při trošce opatrnosti může na přechodnou dobu jezdit i na bosu. V tom ohledu jsme snad až příliš úzkostliví.

Výstroj jezdce vzrostla za války o přilbu, příkrývku pro muže, plynovou masku pro muže i koně. Způsob balení těchto součástí výstroje — až na plynovou masku — není dosud uspokojivě vyřešen. Upevnění torby na sedle je velmi labilní a bude třeba je zdokonaliti.

U tažných koní, řízených ze sedla, bude nutno k zvýšení výkonnosti provésti revisi nákladu neseného a rozdělití jej stejnoměrně na oba koně v páru. Podsední kůň vedle tahu musí nésti ještě značné břemeno (jezdecké sedlo s výstrojí a pojezdného). Rozdíl v zatížení koně podsedního oproti koni náručním činí 100—120 kg, což je nepoměr velmi značný, uvážíme-li, že každý kilogram neseného nákladu ubírá koni na výkonnosti mnohokrát více, než náklad vezený. Nestejnoměrné zatížení koní v páru musí vésti k rychlejšímu vyčerpání i když se budou oba koně pod sedlem střídati, než když bude nesený náklad přibližně stejnoměrně na oba koně rozdělen. Snížení neseného nákladu podsedního koně, resp. stejnoměrného rozdělení na oba koně v páru dalo by se dosíci takto:

1. Ponechati podsednímu koni pouze holé sedlo a jezdeckou torbu s ostatní výstrojí sedla (plášť, příkrývku pro muže, přilbu, stanový dílec) naložit na koně náručního, nebo na kolesnu. Samotná torba dala by se na

náručním koni dopravovati s použitím dvou obříšnickových podušek, jinak by bylo nutno zavést jednoduché nosné sedélko, jako je u horských houfnicových baterií.

2. Odstraniti koňské houně a zavést plstěné podložky, spojené se sedlem. Víme ze zkušenosti, že ve válce používali vojáci houni pro sebe a nikoliv pro koně.

3. Sedlo vz. 99 je pro tažné koně poněkud těžké. Snad by se použitím lehčího materiálu na kostru sedla dalo dosáhnouti určitého snížení váhy. Nejlépe by vyhovovalo anglické sedlo (bryčka) o váze 10—12 kg.

4. Zavedením poprsních postrojů (zvláště u dělostřelectva lehkého) místo chomoutů, získalo by se dalšího snížení váhy neseného břemene. Chomout je sice ideálním tažnýmstroj, ale k tahu nejtěžších nákladů, kde musí kůň vyvinouti velkou tažnou sílu. Polní dělo nebo polní houfnice nemůžeme však řaditi mezi těžké povozy. Naproti tomu hrubé dělostřelectvo by se sotva bez chomoutu obešlo.

Výhoda poprsních postrojů spočívá v tom, že jsou lehčí, takže kůň může i delší dobu zůstatí ustrojen, strojení je velmi jednoduché, poprsnice jednou přizpůsobená nemění svoji polohu, což se o chomoutu tvrditi nedá. Zvláště se závěry u starších vzorů bývá potíž. Nastíněnou úpravou nebyl by rozdíl zatížení tažných koní úplně odstraněn, rozhodně ale značně snížen.

Na výkonnost koní v tahu má nemalý vliv též způsob vyřešení vozidla. Vozidla kolesnová, k nimž patří jednotky dělové a muniční vozy, jsou a priori méně způsobilá k tahu, než vozidla rozvorová. Povětsině nebývá váha vozidla na přední a zadní kola správně rozdělena (v poměru 1:2, nýbrž nejčastěji 1:3 až 1:4), takže v terénu mimo cesty musí koně vyvinouti skoro dvojnásobnou tažnou sílu, t. j. jako by táhli břemeno dvojnásob těžké.

Na to se snad neprávem při konstrukci neběře dostatečný zřetel. Vozidlo musí býti vyváženo tak, aby ojet netlačila na krky příojných koní, což způsobuje odřeniny a otlačky v záseku a ničí koně na přední nohy. Vozidla hrubé houfnice vz. 25 nejsou v tomto ohledu právě šťastně vyřešena.

Váhu neseného břemene u podsedních koní můžeme účinně snížit ještě tím, že na místa pojízdních vybereme muže co nejlehčí.

Výkonnost koní v tahu se ještě zvýší — třeba ne snad nápadně — také pečlivým sestavením šestispřeží. Nezřídka vidíme šestispřeží sestavená tak, že nejvyšší koně jsou jako příojné a nejmenší jako přední, místo naopak.

Nemalou roli hraje také výchova a výcvik personálu, jemuž budou ve válce koně svěřeni.

Těmito několika podněty mám na zřeteli nejen zvýšení pohyblivosti, ale také šetrnosti koní ve válce již z toho důvodu, že náš reservoir koňského materiálu není nevyčerpatelný a že kontingenty, jdoucí s armádou do pole na počátku války, představují výkvět tohoto materiálu. Vzniklé ztráty mohou býti nahrazeny jenom materiálem podřadným.

Každý dělostřelecký úkol vyžaduje více nebo méně složitých a pečlivých příprav.

Přípravy zahrnují v sobě:

1. průzkum a) taktický,
b) technický,
2. vybudování spojení.

Proto také dělostřelecké jednotky jsou učleněny ve sledy, které nedo-
razí na bojiště najednou, nýbrž postupně, podle stupně naléhavosti. Vše-
obecně můžeme dělostřeleckou jednotku rozdělit:

- a) na sled velitelský,
- b) na sled spojovací,
- c) na sled dělový.

Průzkum zahajují a řídí velitelé. Mají-li velitelé úspěšně řídit přípravu
k boji, musí mít především určitý časový náskok, aby se mohli sami orien-
tovat, rozhodnout a vydat rozkazy.

Časový náskok se dá získati jediné rychlým dopravním prostředkem.
Pro velitele nestačí již kůň jako dopravní prostředek a shodují se úplně
s názorem pluk. Kryštofa, aby taktičtí velitelé dělostřeleckých jednotek,
počínaje velitelem oddílu, byli vybaveni motorovými vozidly, a to velitelé
pluků auty, velitelé oddílů aspoň motocykly s přívěsným vozíkem.

K průzkumu je zapotřebí přístrojů, bez nichž se taktický a konečně
i technický průzkum prováděti nedá. Přístroje dopravují se na vozech,
které nemohou velitelský sled všude následovati a často musí býti na znač-
né vzdálenosti nesený lidmi.

Doprava je zdoluhavá a zdržuje průzkum. Proto je třeba co nejdříve
vyřešit způsob dopravy na nosných koních. K tomu účelu by se dalo po-
měrně snadno přizpůsobit nosné sedlo kulometných rot. Při tom není roz-
hodující, jakých typů přístrojů se v přítomné době používá, nebo jaké snad
budou později zavedeny. Rozdělení přístrojů na upínacích prknech se dá
kdykoliv pozměnit.

Po sledu velitelském největší rychlost pohybu by měl mít sled spo-
jovací, aby mohl svoji činnost zahájit skoro souběžně s průzkumem. Tomu
bohužel tak není, ba naopak, v přítomné době sled spojovací vykazuje ze
všech sledů nejmenší pohybovou rychlost. Personál spojovací je nucen po-
většinou na pochodu jíti pěšky a přichází do boje, kde se na něm žádá nej-
větší vypětí sil, tělesné vyčerpání a pozdě. Služba spojovacího personálu
je velmi namáhavá a velmi odpovědná.

Při mírových cvičeních a manévrech býváme svědky obdivuhodných
výkonů spojovacího personálu. Nesmíme však zapomínati, že taková cvi-
čení trvají pouze několik dní a že podobné vypětí sil není na dlouhou dobu
možné. Ve válce je vždy nedostatek dobrého spojovacího personálu a ná-
hrada se získává velmi těžce.

Rozdělení spojovacího personálu na ostatní vozidla má mnoho nevý-
hod. Spojovací družstva měla by být vybavena lehkými, pevnými a dobře
pérovánými vozy, na nichž byl by naložen určitým normovaným způsobem
pouze spojovací materiál. Vozy by mohly býti zapřaženy párem koní, nebo
ještě lépe trojkou. Třetí kůň by měl nosné sedlo a používalo by se ho k no-
šení materiálu při stavbě dlouhých vedení a byl by jakousi zálohou tažné
síly pro rychlejší pohyb v terénu mimo cesty, případně k nošení materiálu,
kam se s vozem jíti nedá. Personál, pokud není na koních, byl by vybaven
jízdními koly.

Tím by nejen stoupla pohyblivost spojovacího sledu, ale i možnost
všestrannějšího využití (spojení na pochodu — doplnění ubytovatelů —
doplnění patračů pro určité úkoly — spojovacím personálem a nejnужnějším
materiálem).

Stálo by jistě za pokus, vyzkoušet způsob, navrhovaný pluk. Kryšto-
fem a vybaviti spojovací sledy hipomobilního dělostřelectva motorovými

vozidly. I když by proti tomuto způsobu řešení mohly býti uplatňovány různé námitky, rozhodně by dělostřelecké jednotky hipomobilní získaly na pohyblivosti a výkonnosti, kdyby jejich trény byly aspoň zčásti motorovými vozidly vybaveny.

Toto jsou pouze náměty a teprve praktické zkoušky mohou přinést uspokojivé výsledky. Přirozeně, že jedinec nemá ani času ani prostředků k pokusům ve větším měřítku. Bez pokusů není ale kladných výsledků.

Nakonec chci ještě zdůraznit, že pohyb je u dělostřelectva složkou úspěchu právě tak důležitou, jako palba a proto je třeba jej studovati jako každý jiný bojový problém, což se až dosud snad podceňovalo.

Drobné zkušenosti z války.

Štábní kapitán děl. Vsevolod Milodanovič:

Několik příhod z bojů v Karpatech.

1. VII. 1916 postupovala 32. ruská pěší divise v 2. sledu XI. armádního sboru a ubytovala se v Jablonówě. 82. pěší divise útočila téhož dne na nepřitele u Berezowa Nižního, donutila ho k ústupu a byla vystřídána příštího dne 32. divísi, která pokračovala v ofenzivě směrem na Delatyn (viz náčrtek 1). Během této ofenzivy se stalo několik příhod, jež níže uvádím.

I.

2. VII. byl II./32. dělostřelecký oddíl zařazen u předvojového pluku a pochodoval za ním ve vzdálenosti 1—2 km. Pochod se děl velmi pomalu, jak se sluší zkušenému vojsku za choulstivé akce přibližování. Před východem ze soutěsky západně od Berezowa N. do širokého poměrně údolí, v němž leží Berezów Wyżny, Bania Berezowska a Luczki, oddíl byl zastaven čelem v místě A. Velitel předvoje s velitelem oddílu byl u domku na silnici v úrovni kostela v Berezówě W. odtamtud byl povšechný výhled do celého údolí, nad nímž dominoval mohutný zalesněný masiv Rokiety (relativní výška: plus 700 m). Vpředu se ozýval třeskot pušek.

Výhled od domku stačil k utvoření názoru o situaci pro volbu palebných postavení. Závěr byl tento: Zakrytá postavení se snad najdou jen vpravo u potoku Luczka, jinak Rokieta 1114 a trig. 769 vidí všechno. Jakmile velitel oddílu nařídil průzkum, odebral se velitel 5. baterie kpt. Kurzěnjev s největší možnou rychlostí k potoku. Doprovázel jsem ho jako 1. důstojník. K rychlosti nás nutila nikoli taktická situace, ale obava před konkurencí: měli jsme vzadu celou brigádu a bylo tedy nutno pospíšet si, aby 5. baterie dostala to nejlepší palebné postavení ze všech možných. Tak za nějakých 10 minut jsme našli jedno místo ukryté se všech stran („B“ na náčrtku 1) a zastavili jsme se na něm s rozpaky: bylo příliš malé pro umístění celé baterie!

Rozpaky netrvaly dlouho. — „Postav děla ve dvou poschodích!“ řekl mi kpt. Kurzěnjev. Toto umístění je znázorněno na náčrtku 2. Třeba poznamenat, že takový „přepych“ jsme si mohli dovolit, poněvadž ruský granát neznal předčasných výbuchů, a šrapnely, které nebyly tak jisté, nemohly předním dělům uškodit, neboť stála 3—4 m pod výstřelnou. Později mi kpt. Kurzěnjev telefonoval, že necítí žádného nepohodlí v řízení palby takového neobvyklého seskupení děl.

Dodám ještě, že během boje přijelo k baterii postupně několik důstojníků, kteří si stěžovali, že nemohou najít zakrytá postavení. Uvádím to, abych zdůraznil,