

VOJENSKÉ ROZHLEDY

ČÍSLO 6.

ROČNÍK XVIII.

ČERVEN 1937

ČÁST VŠEOBECNÁ

Redaktor: Plukovník gšt. František Pohunek.

Brig. generál Sergěj Ingr:

Motorisace a mechanisace v moderních armádách.

I.

Motorisace je dnes vedle letectva nejčasovější vojenskou otázkou. Je to pochopitelné, protože armáda musí své technické prostředky přizpůsobit současnému technickému pokroku a nesmí tedy přehlížet motor v době, která bývá neprávem označována jako doba motoru. Nesmí tak učinit tím spíše, je-li vyhlídka, že zavedením a použitím motoru v armádě zvětší své útočné možnosti a získá větší rychlost a tím i větší manévrovací schopnost.

Motor ostatně není v armádě novinkou. Uplatnil se význačnou měrou již ve světové válce jak u prostředků dopravních, tak u prostředků bojových.

I když nebyl motor činitelem rozhodujícím, přece jen si nemůžeme ani představit operace, zásobování a odsuny milionových armád za světové války bez desetitisíců nákladních aut, které převezly miliony tun nejrůznějšího materiálu a statisíce bojovníků na místa, kde doprava železnicí byla nemožná, a v čase mnohokrát kratším, než by to bylo možno s koňským potahem anebo pěším pochodem.

Uvedu tu jen několik nejznámějších masových výkonů motoru za světové války:

Již v prvních týdnech války za bitvy na Marne, kdy motorismus byl ještě v plenkách, je to převoz části Maunouryho armády na Oureq do boku hlavních německých sil (pařížské taxi);

r. 1916 je to obrovská bitva u Verdunu, kde Francii přispěl k vítězství značnou měrou motor, který byl s to dopravit na verdunské bojiště včas miliony tun materiálu a desetitisíce bojovníků;

r. 1918 to byly automobilní převozy velmi četných záložních spojeneckých divisí, které zastavily definitivně německé ofensivy, a zase to byl z valné části motor, který usnadnil rychlé soustředění útočných divisí a nahromadění útočného materiálu při přípravě spojenecké protiofensivy.

Pokud jde o použití motoru v pozemním boji, není bez zájmovosti, že konečné vítězství ve světové válce připadlo spojencům, kteří tento moderní bojový prostředek vynalezli a v dosti širokém měřítku ho použili.

I když připustíme, že motor v boji, t. j. tank, válku nerozhodl, přece jen musíme souhlasit, že podstatně přispěl k bojovým úspěchům, které pak způsobily konečnou porážku Německa.

Tolik jsem chtěl říci úvodem a povšechně o významu motoru v armádě za světové války v pozemním boji.

II.

Abych byl v další části svého výkladu dobře pochopen, dovolím si uvést, co možná stručně, hlavní příčiny, které vedly k použití motoru v pozemním boji.

Automatické zbraně pěchoty — lehké a těžké kulometry — uskupené do šířky a hloubky v terénu, opevněném třeba jen polním způsobem, učinily útok pěchoty krajně nesnadným, krvavým a nákladným. I když se za použití ohromných prostředků dosáhlo úspěchů taktických, unikal stále úspěch strategický.

Příčina vězela v mohutné obranné kapacitě pěchotních automatických zbraní. Po průlomu obranného postavení zastavilo několik kulometů, účelně rozhozených v terénu, další postup mnohokrát silnějšího útočníka, jakmile se dostal z účinného dosahu palby své dělostřelecké masy. Aby mohl útok pokračovat, bylo třeba posunout a znovu rozvinout dělostřeleckou masu, znovu organisovat pozorování a spojení, přisunout spousty tun střeliva — a po nějakých 5 km se historie opakovala. Proto ztrácely útočné operace při přípravě i při provedení rychlost, zmenšovaly tím podstatně překvapení a obránce získával čas, aby mohl přivést zálohy a zabránit, aby se úspěch taktický nerozvinul v strategický.

Klasickým dokladem toho jsou jarní německé ofensivy ve Francii roku 1918. Ačkoli byla fronta prolomena a dosaženo velikých taktických úspěchů, přece strategický úspěch Ludendorffovi vždy unikl; dohodové velení dovedlo vždy — díky mohutné obranné kapacitě pěchotních automatických zbraní — přivést včas posily do kritického prostoru.

Hledal se tedy prostředek, který by zdolal vražedné automatické zbraně pěchoty rychleji a spolehlivěji než těžkopádná dělostřelecká masa, prostředek, který by uvolnil závislost útočné pěchoty na dělostřelectvu, který by redukoval nebo dokonce odstranil dlouhodobou a nákladnou dělostřeleckou přípravu, který by umožnil překvapení a dal útoku více průbojnosti, rychlosti a pružnosti.

Tak se došlo k tanku, který je v podstatě motoricky dopravovaným kulometem anebo dělem za pancířem.

Postupný vývoj použití tanku.

Tank se ovšem vyvíjel jak po stránce technické, tak pokud šlo o jeho použití. Nás tu nezajímá postupný vývoj technický, nýbrž taktické použití tanku.

Původně byl tank určen jen k doprovodu pěchoty. Byla to pomocná zbraň pěchoty, která měla před útokem redukovat a podle potřeby odstranit dělostřeleckou přípravu a tím umožnit překvapení, za útok pak měla svou těsnou součinností s pěchotou nahradit dělostřelecké palby doprovodné a palby přímé podpory. Tímto způsobem činnosti je charakterisováno použití tanků za světové války.

Avšak při úvaze o vlastnostech a možnostech tanku nemohlo zůstat nepovšimnuto, že použitím tanku jen jako doprovodné, pomocné zbraně pěchoty přichází nazmar nebo že se aspoň náležitě nevyužítuje význačná vlastnost tanku — jeho rychlost.

Rychlé jednotky.

Tato úvaha — ve spojení s postupným technickým zdokonalováním tanku — vedla nejdříve k myšlence organisovat samostatné vyšší jednotky aspoň přibližně stejné pochodové rychlosti, při čemž by tanky už nebyly jen doprovodnou, pomocnou, nýbrž podstatnou hlavní složkou těchto vyšších jednotek.

Tak došlo hlavně ve Francii, v Itálii a Anglii k organisaci t. zv. rychlých jednotek nebo divisí. Nejznámější druhy těchto jednotek jsou

v Itálii *Corpo celere*, z něhož se pak vyvinula italská rychlá divise,

a ve Francii napřed *division légère*, která se pak ustálila na t. zv. *division type 32*.

Podle zvláštních podmínek a možnosti té oné armády jsou v těchto jednotkách vedle tankové složky zastoupeny v různém poměru: jezdeckto, cyklisté, motocyklisté, pěchota na autech a motorisované dělostřelectvo.

Tyto jednotky mají proti pěším divisím značně zvýšenou pohyblivost a proti dřívějším jezdeckým divisím mají zvýšenou pohyblivost v své složce motorické a zejména velmi zvýšenou údernou bojovou kapacitu.

Vývoj se ovšem nemohl zastavit u rychlých jednotek, zejména když se v praxi ukázaly nesnáze zladit pohyb takové jednotky, kde jsou složky různých pochodových rychlostí (jezdec — cyklista — motor) a kde k tomu jednotlivé složky mají různé podmínky pohybu (terén — polní cesta — jen silnice).

Přirozenou snahou bylo dospět k vyšší jednotce, u které by aspoň gros její bojové části mělo stejnou pochodovou rychlost, stejné podmínky pohybu (komunikace i terén) a stejné podmínky boje.

Motomechanické jednotky.

Po této cestě se v praxi došlo — kromě připomenutých už rychlých divisí — k divisím: motorisovaným, mechanisovaným a motomechanisovaným.

Než přikročíme k objasnění těchto pojmů, podotýkáme, že se jejich vymezení přesně neshoduje ani u různých autorů zabývajících se těmito otázkami. Protože však odchylky a odstíny těchto růzností pro nás nemají zvláštního významu, můžeme přijmout toto všeobecné rozlišení:

Motorisovaná jednotka — kromě složky tankové užívá motorických vozidel, která převážnou většinou nemají chodivosti v terénu; motorická vozidla tu slouží jen k dopravě mimo boj; složky dopravované na autech k boji vysednou a bojují normálně.

Znaky motorisované jednotky: veliká pohyblivost strategická i operativní;

taktické bojové vlastnosti obdobné normálním.

Mechanisovaná jednotka — užívá vesměs terénních, více méně obrněných vozidel nejen k dopravě, ale i v boji.

{ Znaky: značná pohyblivost strategická i operativní,
veliká taktická rychlost a vysoká bojová průbojnost,
nesnáž — zajistit dobytý terén.

Motomechanisovaná jednotka — má vedle hlavní, mechanisované složky část motorisovanou, zpravidla 2—4 pěší, resp. kulometné prapory na terénních autech.

{ Znaky: podržuje po stránce strategické, operativní a taktické všechny vlastnosti jednotky mechanisované,
motorisovaná složka ji pak činí způsobilou také k vyčištění, obsazení a udržení dobytého terénu.

*

Ačkoliv uvedené typy motorisovaných, mechanisovaných a motomechanisovaných jednotek v evropských armádách již existují, nelze říci, že by jejich organizace byla definitivní. O tom svědčí jak diskuse v odborné literatuře, tak manévry, v kterých se tyto jednotky vyskytují vždy ve více méně odlišné formě. Ale základní myšlenka se tu podržuje a po stránce organizační jde hlavně o to, aby se zjistilo, v jakém poměru mají být zastoupeny jednotlivé složky u těchto jednotek.

Abyste si mohli učinit obraz, uvedu pro informaci a bez nároku na úplnost a přesnost v podrobnostech některé údaje
o francouzské lehké motorisované divisi,
o německé Panzerdivision a
o ruské motomechanisované brigádě.

*

Francouzská lehká motorisovaná divise se skládá z velitelství,
ze zvědného pluku,
ze dvou lehkých motorisovaných brigád,
z motorisovaného dělostřelectva, letectva, ženijního a telegrafního vojska a služeb.

Zvědný pluk je zpravodajským orgánem velitele divise. Skládá se z eskadron obrněných aut a z eskadron motocyklistických.

OA. — t. zv. zvědná — jsou silniční obrněná auta, vyzbrojená kulomety a děly; mají veliký akční radius a rychlost až 80 km za hodinu. Nemohou téměř opustit silnice a přidávají se jim motocyklisté jako doprovod a ochrana. Tyto zvědné vozy slouží k dalekému pozemnímu průzkumu na 100—150 km před hlavními silami lehkých motorisovaných divisí.

1. lehká mechanisovaná brigáda se skládá z eskadron průzkumných obrněných vozů,
z eskadron bitevních obrněných vozů a
z čet speciálních autokanonů.

Průzkumné vozy jsou rychlá, obrněná vozidla na pásech, schopná pohybu v každém terénu — ovšem pokud je způsobilý pro tanky — a jsou vyzbrojena těžkými a velkorážnými kulomety. Jejich hlavním úkolem je průzkum terénu a průzkum bojový, může jich ovšem být použito i v boji.

Bitevní vozy jsou jádrem úderné síly lehkých mechanisovaných brigád. Jsou to rychlé tanky vyzbrojené kulomety a dělem, s pancířem chránícím proti všem střelám kromě proti střelám protitankových zbraní.

Autokanony jsou speciální motomechanisovaná děla, seskupená v čtyřech o 3 kusech. Kanón v palebném postavení i s obsluhou a střelivem je dopravován na vozidle vlastní motorickou silou. Veliká počáteční rychlost střely zaručuje přesnost, poloautomatická nebo úplná automatika spouštěcího zařízení dovoluje vysokou kadenci střelby. Autokanon je obrněn, ale nezakryt. Slouží především k potírání nepřátelských protitankových zbraní a zpravidla postupuje současně s útočným sledem; event. může ho být použito v palebné základně.

Tento autokanon byl uveden v život z těchto důvodů:

největším nepřítelem tanku je dělo, hlavně protitankové,

tato děla jsou však pečlivě skryta až do okamžiku zahájení palby a i pak se dají ze zadních pozorovatelů nesnadno odhalit a včas zničit nebo umlčet,

tank sám má sice účinné zbraně na potírání protitankových děl, ale z tanku se špatně pozoruje, palba z něho při jízdě není dosti přesná a při zastávce poskytuje tank výborný cíl,

konečně motorisované a mechanisované jednotky jsou vybaveny poměrně slabým dělostřelectvem, takže nelze pomýšlet na soustavné umlčení všech míst, kde by mohly být nepřátelské protitankové zbraně.

Aby se čelilo těmto nesnázím a aby se zajistilo účinné potírání nepřátelských protitankových zbraní, zavádí se v Rusku a ve Francii tento speciální autokanon, který je jakýmsi doprovodným dělostřelectvem tanků.

2. lehká brigáda lehké motorisované divise obsahuje na rozdíl od první prvky převážně pěchotní.

Jsou v ní kromě několika eskadron průzkumných obrněných vozů a motocyklů prapory, složené z eskadron: střeleckých, kulometných a z eskadron doprovodných zbraní, vesměs dopravovaných na terénních a silničních autech. Tyto prapory — celkem čtyři — mají dvojnásobný počet lehkých kulometů nežli normální prapory a jsou bohatě vybaveny protitankovými kulomety.

Kdežto 1. lehká brigáda se svými 170 obrněnými vozy, z nichž je 80 bitevních, je složkou čistě ofensivní, je 2. lehká brigáda velmi způsobilá k obsazení dobytého terénu, k zajištění, k obraně a po případě k ofensivní akci v terénu méně způsobilém pro tanky.

Kromě toho má lehká motorisovaná divise pluk motorisovaného dělostřelectva, letku, ženijní a telegrafní vojsko a služby.

Srovnáme-li francouzskou jezdeckou divisi typu 1932 s lehkou motorisovanou divisí, vidíme, že

poměr praporů je 7:4,

poměr bitevních vozů 24 — 40:80,

celkový počet OV. 54 — 70:250.

Jezdecká divise typu 32 má tedy téměř dvakrát více pěchoty, kdežto lehká motorisovaná divise je třikrát až pětkrát silnější v OV.

Jezdecká divise typu 32 může lépe provádět průzkum a lépe se zajišťovat; je schopnější k obraně a dá se jí použít v různějším terénu; ale má značně menší rychlost a údernou sílu.

Německá Panzerdivision.

Jádro německé Panzerdivision tvoří Panzerbrigade, která je na první pohled dvakrát silnější než 1. brigáda francouzské lehké motorisované divise. Ve skutečnosti je ještě silnější.

Zato má o polovinu méně pěchoty a dělostřelectva a místo francouzského zvědného pluku jen zvědný oddíl.

Celkem má mít německá Panzerdivision na 40 obrněných aut a asi 500 tanků.

Je třeba mít za to, že určitá část těchto 500 tanků je určena — obdobně jako je tomu u francouzské lehké motorisované divise — především pro průzkum terénu a pro průzkum bojový. Není totiž pravděpodobné, že by se německá Panzerdivision omezila jen na daleký operativní průzkum, prováděný OV. a že by opomínila průzkum taktický. Ale i tak je zřejmo, že německá Panzerdivision je mohutnější a že je organizována směleji ve smyslu ofensivním než francouzská lehká motorisovaná divise. Je to patrné zejména ze vzájemného poměru tanků, pěchoty a dělostřelectva; lze říci, že poměr je tu skoro úplně obrácený.

Rusko.

Jde-li o motorisaci v armádách, nelze opominout Rusko. Je obecně známo a nepochybně zjištěno, že v motorisaci a mechanisaci armády došli Rusové značně daleko, ba možno říci, že jsou tu — podobně jako v letectvu — státem, ne-li vedoucím, tedy jedním z nejpřednějších.

V sovětské armádě jsou zastoupeny všechny druhy motorisovaných jednotek; v Rusku také se vyskytly první motomechanisované jednotky.

K ilustraci pokroku motorisace v sovětské armádě uvádím: Na sovětských manévrech na Bílé Rusi roku 1936 byly motorisovány všechny trény, plukovní tělesové trény v to; každému pěšímu pluku byla přidělena rota tanků — amfibii, každé divisi prapor tanků; kromě toho se běloruských manévru účastnily rychlé divise a brigády motorisované, motomechanisované a tankové.

Ruská motorisovaná brigáda.

K informaci a k srovnání uvádím složení sovětské motomechanické brigády.

Na rozdíl od organizace francouzské a ještě více německé je v sovětské motomechanisované jednotce provedena kombinace pěchoty, tanků a dělostřelectva již v pluku, resp. praporu. Tím se stávají sovětské pluky a prapory nezávislejšími a schopnějšími řešit se svými organickými prostředky samostatně menší taktické úkoly i rázu ofensivního, kdežto ve francouzské lehké motorisované divisi a zejména v německé Panzerdivision by bylo třeba podobnou taktickou skupinu ad hoc improvizovat.

Dělostřelectky je ruská motomechanisovaná brigáda ještě slabší než německá Panzerdivision, ale jen zdánlivě, protože každý prapor má četú motomechanisovaných kanonů.

Celkem má ruská motomechanisovaná brigáda

27 OA.,

225 tanků,

6 čet motomechanisovaných kanonů a

motorisovaný dělostřelecký oddíl o 2 bateriích.

*

Přihlédneme-li celkově k organizaci francouzské lehké motorisované divise, německé Panzerdivision a ruské motomechanisované brigády, vidíme, že jsou rozdíly v poměru jednotlivých složek (t. j. v poměru pěchoty, tanků a dělostřelectva) a že kombinace těchto složek začíná na různě

ných stupních (u Rusů již u praporu, u Němců až u brigády), ale shledáme, že v základních věcech není podstatných rozdílů.

Všude, i když to na první pohled není ze schematu zřejmo, nacházíme:

složku zvědnou, to jsou OA. s motocyklisty pro daleký pozemní průzkum,

složku průzkumnou, t. j. pro bližší, taktický průzkum terénu a bojový, který provádějí lehčí tanky, zvané ve Francii průzkumné,

složku údernou, reprezentovanou bitevními tanky.

Pěchota je tu vesměs na autech, většinou terénních a po případech částečně obrněných; je hojně vybavena lehkými a těžkými kulomety a bohatě dotována protitankovými zbraněmi.

U dělostřelectva kromě normálních motorisovaných baterií nacházíme speciální doprovodné dělostřelectvo v podobě motomechanisovaných kanonů. Poměrně slabá výbava motorisovaných jednotek dělostřelectvem je zdůvodněna zejména nesnáze zásobit početnější dělostřelectvo v dostatečné míře střelivem. Proto a pak z toho důvodu, že motorisované jednotky hledí vždy dosáhnout překvapení, uplatňuje se tu, pokud jde o dělostřelectvo, zásada: „Raději hned málo než později mnoho děl.“

Ženíjní vojsko u motorisovaných jednotek je kromě obvyklého materiálu vybaveno bohatě protitankovými minami a trhavinami k ničeni komunikací.

Telegrafní vojsko užívá převážně pojítek bezdrátových (radiotelegrafie a radiotelefonie).

Tolik asi jsem považoval za potřebné říci o organizaci a charakteristických rysech motorisovaných a motomechanisovaných jednotek.

Nepovažuji za nutné šířit se tu o motorisaci dělostřelectva, ženíjního a telegrafního vojska, trénů a o automobilních převozech normálních pěších jednotek.

Zmíním se tu jen velmi krátce o t. zv. dočasné motorisaci vyšších jednotek, kterou se zabývají zejména ruští autoři (Kryžanovskij a Krivošein). Je tím míněna motorisace normální divise na přechodnou sice, ale přece jen delší dobu. Potřeba takového opatření se zajisté během operací může vyskytnout.

A tu uvádím podle ruských pramenů tato zajímavá data:

dočasně motorisovaná normální divise potřebuje téměř pětkrát tolik vozidel jako trvale motorisovaná divise a

normální divise s motorisovanými trény nepotřebuje k motorisaci ani poloviny vozidel jako divise s trény s koňským potahem.

I když tu nepřihlížíme k jiným přednostem, je z těchto údajů jasné zřejmá výhoda, kterou by přinesla motorisace trénů již v míru.

III.

Použití rychlých, motorisovaných a motomechanisovaných jednotek.

Obrana proti nim.

Pokud jde o použití motorisovaných a motomechanisovaných jednotek, je třeba mít na mysli,

že dnes známé motorisované a motomechanisované jednotky jsou vesměs myšleny a organizovány jako jednotky lehké a rychlé, které mají nahradit vyšší jezdecké jednotky staršího typu;

dále, že motorisovaných a motomechanisovaných jednotek může být použito jen v určitém terénu (velmi členitý, zalesněný a bažinatý terén a vodní toky se nehodí k použití motorisovaných jednotek);

že motorisované jednotky se sice mohou pohybovat vhodným terénem, ale pro přesuny na větší vzdálenosti jsou odkázány na komunikace. Jinak se neobyčejně ztíží velení, zmenší se značně jejich rychlost, zvýší se opotřebování materiálu a únava personálu a stoupne silně potřeba pohonných hmot a konečně,

že obrana proti OV. učinila značné pokroky.

Okolnost, že motorisované a mechanisované jednotky mají nahradit staré jezdecké vyšší jednotky, je rozhodující pro stanovení jejich úkolů.

Na způsob jejich použití pak mají značný vliv: možnost jejich upotřebení jen v určitém terénu, potřeba komunikací pro větší přesuny a zdokonalená obrana proti nim.

V předpise jsou kodifikovány úkoly a způsob použití těchto jednotek zatím jen ve Francii. Pokud lze zjistit z odborné literatury, jsou základní ustanovení francouzského předpisu pro lehké motorisované jednotky celkem shodné s názory panujícími v Německu, Itálii a Rusku.

Přesahovalo by značně rámec této přednášky zabývat se blíže těmito ustanoveními. Uvedu jen nejpodstatnější věci a několik zajímavých dat.

Úkoly rychlých a lehkých motorisovaných a mechanisovaných jednotek jsou povahy operativní a taktické.

Operativní (podle francouzské terminologie strategické) úkoly jsou

činnost zvědná a zajišťovací a

podniky do hlubšího nepřátelského týlu.

Taktické úkoly, prováděné v rámci celkového boje záleží zpravidla

ve včasné obsazení důležitých bodů,

v útoku do boku a do týlu,

ve využití úspěchu,

v ochraně boku,

v krytí ústupu a

po případě v průlomu nepřátelského krytu.

K provádění svých úkolů rázu operativního potřebují tyto jednotky především — a francouzský předpis to zdůrazňuje hned v první větě — dostatečného prostoru.

Hluboký prostor je pro motorisované jednotky nutný, protože jinak by nemohly uplatnit svou podstatnou vlastnost — rychlost, ba k provedení některých úkolů (na př. zvědné činnosti) by se nemohly bez dostatečného prostoru ani vhodně učenit. Jako doklad posledního tvrzení uvádím, že na př. francouzská lehká motorisovaná divise na zvědech má hloubku 100—150 km.

Veliký prostor je tedy nutný, aby se mohla uplatnit rychlost, která má jednak nahradit menší bojovou sílu, jednak dovolit překvapující zásah v příznivém okamžiku a v nebezpečném směru.

Z ohledu na prostor budou tyto jednotky bojovat zpravidla časově dříve a mimo rámec vlastních vyšších jednotek. Lze předpokládat, že nepřítel bude v tu dobu ještě v pohybu nebo že aspoň nebude ještě řízen k obraně.

Zasazovat rychlou nebo motorisovanou jednotku za jiné situace, t. j. není-li již nepřítel v pohybu a je-li již dobře zařízen k obraně, se považuje za omyl.

Celkem lze tedy říci, že motorisovaná jednotka, disponující dostatečným prostorem, hledí uplatnit svou rychlost, aby překvapila nepřítele ještě za pohybu nebo dokud se ještě nezařídil k obraně.

Lehká motorisovaná divise v pohybu.

Abyste si mohli učinit bližší představu o motorisované jednotce za postupu proti nepříteli, uvedu tu stručně rozčlenění a mechanismus postupu francouzské lehké motorisované divise na zvědech.

Především je to letectvo, které pracuje asi na 200 km před hlavními silami lehké motorisované divise, aby získalo první zprávy o nepříteli. (Letouny s radiem 600—800 km.)

Na zemi jsou v čele zvědné oddíly. Každý z nich se zpravidla skládá z čtyř zvědných obrněných aut a z čtyř motocyklistů; postupují po komunikacích na vzdálenost 100—150 km před hlavními silami, zajišťující průzkumem prostor v šíři 40—60 km. Postupují skoky, rychlostí 15—20 km za hodinu; provádějí průzkum jen na komunikacích a v prostoru, který s komunikace vidí, na vedlejší, rokádní silnice provádějí jen průzkumné nájezdy. Zvědné oddíly mají zase přiděleny k spolupráci letouny.

Za zvědnými oddíly, na vzdálenost 35—50 km před hlavními silami, postupují oddíly t. zv. dalekého a blízkého zajištění.

Oddíly dalekého zajištění jsou motocyklisté nebo vezená pěchota v síle nejméně družstva, ale obvykle jsou to čtyři, které obsazují význačné body na komunikacích (rozcestí, křižovatky, mosty, východy z osad, dominující výšiny).

Za oddíly dalekého zajištění na vzdálenost 15—20 km postupují oddíly blízkého zajištění neboli předvoje, které zajišťují hlavní síly v pásmu nejméně 20 km širokém. Ovšem toto pásmo je předvoji zajištěno jen u komunikací na 2 km do každé strany, t. j. na dostřel kulometů. Při rozvinutí předvoje v širším pásmu nastávají podle francouzských zkušeností značné obtíže velení. Předvoje jsou složeny z průzkumných obrněných vozů, motocyklistů, vezené pěchoty, ženijního a telegrafního vojska a po případě jsou zesíleny bitevními obrněnými vozy a autokanony. Předvoje postupují před hlavními silami na vzdálenost 20—30 km; rychlost jejich postupu — dokud nebyl hlášen nepřítel — je 15—20 km za hodinu; jejich cílem je zpravidla zajištění rokádní silnice pro hlavní síly.

Za předvoji na 20—30 km postupuje valný voj, jehož hloubka je asi 40 km; postupuje zpravidla ve dvou proudech.

Za valným vojem na vzdálenost 4 hodin pochodu, t. j. asi 80 km, jsou — v t. zv. základně — služby.

Kromě uvedených už zajišťovacích opatření ve směru pochodu jsou ještě činěna zvláštní opatření pro t. zv. přímou ochranu, pro zadní voj a pro zajištění boků. Boky jsou chráněny — zase jen na komunikacích — zvláštními oddíly ve vzdálenosti 15—20 km, není-li blíže význačného terénu.

Celý tento systém se pohybuje kupředu postupnými skoky, jednotlivé složky setrvávají na dosažených postupných cílech až do vystřídání částí

ešelonu následujícího. Důležitým úkolem předvojů je zajistit rokády pro event. pohyb hlavních sil do strany.

Vyhledávání pozemních zpráv na vzdálenost 100—150 km a zajištění na vzdálenost 35—50 km je u motorisovaných divisí nutné, protože tyto divise potřebují být zajištěny na vzdálenost aspoň dvouhodinného až tříhodinného pochodu, t. j. na 30—50 km, aby valný voj mohl využít své rychlosti, a potřebují včas zprávy, aby se mohli rozvinout a připravit k boji.

Na druhé straně nelze si nepovšimnout, že jak průzkum, tak zajištění přes svou poměrnou bohatost a složitost nemohou plně uspokojit. Viděli jsme, že se průzkum i zajištění provádí jen na silnicích a v jejich blízkosti, kdežto mezilehlý, poměrně dosti rozsáhlý prostor se neprozkoumává; víme též, že mezi oddíly zvědnými, zajišťovacími a valným vojem jsou velké mezery. Do těchto neprozkoumávaných prostorů a mezer mezi jednotlivými složkami se mohou poměrně snadno a nepozorovaně vsunout i dosti silné nepřátelské oddíly a buď překvapit některou ze složek motorisované divise nebo zamořit komunikaci a přilehlý prostor protitankovými minami a trvalým plynem, způsobit alespoň značné zdržení a po případě donutit k opatrnějšímu a pomalejšímu postupu. Proti takovému námitkám lze však právem uvést, že důkladným a proto mnoho času a prostředků zabírajícím průzkumem by motorisovaná jednotka ztratila svou rychlost a vydala by na zajištění neúměrně mnoho prostředků, které by jí pak chyběly k boji.

Útok.

Pokud jde o útočné akce motorisovaných jednotek, snaží se, pokud to jde, napadnout nepřítele v boku. Rozhodujícím činitelem je tu kromě komunikací, směřujících k zamýšlenému bojišti, vhodnost terénu pro použití OV. Jestliže se nepřítel již zastavil a usadil-li se v terénu pro tanky nevhodném, zaměstná a upoutá se čelně částí prvků motocyklistických a vezené pěchoty, hlavní síly pak, využívající své rychlosti, hledí napadnout nepřítele z boku.

Útok motorisované divise má asi tuto vnější tvářnost:

po hrubém zjištění nepřítele zvědnými a zajišťovacími oddíly jsou předvoje zpravidla zesíleny motocyklisty a vezenou pěchotou, aby mohly spolehlivě zajistit skryté rozvinutí hlavních sil a získat bližší zprávy. Zároveň budují tyto prvky a dělostřelectvo solidní palebnou základnu pro pozdější útok. Průzkumné obrněné vozy zatím provádějí podrobnější průzkum terénu a nepřátelského postavení,

vlastní útok pak provádí 1. brigáda, organizovaná pro boj v t. zv. útočné skupině, složené z bitevních a průzkumných obrněných vozů, z autokanonů a po případě z vezené pěchoty, má-li se dobytý terén obsadit a udržet,

palebnou podporu útoku zajišťují kulomety, minomety a protitankové kulomety vezené pěchoty, dále dělostřelectvo a autokanony,

tanky samy mají z ohledu na menší přesnost své střelby a malou zásobu střeliva zahájit palbu teprve na vzdálenosti pod 400 m,

zálohy se tvoří, jen když se má útočná akce vést do větší hloubky.

Podle francouzských názorů má být útok methodicky uspořádan a vázán na možnosti palebné podpory.

Pro zajímavost ještě uvádím, že francouzská lehká motorisovaná divise, jejíž bojové složky, jak jsme viděli, mají na pochodu hloubku 100—150 km — anebo nepřehlízíme-li ke zvědným oddílům a dalekému zajištění a počítáme-li až od předvojů — hloubku asi 75 km a šířku asi 20 km, tato divise má v útoku asi 1500 m hloubky a je schopna důrazné akce na frontě 2'5—3'5 km.

Nebo jinak vyjádřeno:

Lehká motorisovaná divise, která — počítajíc jen od předvojů — je na pochodu na ploše 1.500 km², zaujme v bojovém rozčlenění plochu 6—8 km².

Vezmeme-li v úvahu tyto prostorové údaje a uvážíme-li, že motorisovaných jednotek může být použito jen ve vhodném terénu a že musí jednat rychle, můžeme si utvořit dosti přibližnou představu o obtížích, s nimiž je velení motorisovaným jednotkám spojeno.

Ústupový boj.

Je-li motorisované jednotky použito nebo je-li donucena k ústupovému boji, provádí svůj úkol zpravidla tak, že vedenou pěchotou a motocyklisty obsadí význačné terénní body, umístěné co možná za přirozenou tankovou překážkou, tankové jednotky pak hledí napadnout a uvést v nepořádek nepřátelskou útočnou skupinu nájezdy do boku; mimo to usnadňují odpoutání vlastní pěchoty krátkými, prudkými údery a zdržují útočnými akcemi postup předních nepřátelských jednotek v době, kdy se vedená pěchota zařizuje na dalším ústupovém postavení. Pro svou poměrně velikou palebnou mohutnost a pro svou schopnost rychlých a mocných protiúderů se motorisované jednotky pro ústupový boj velmi dobře hodí.

Využití úspěchu a pronásledování.

Při využití úspěchu a pronásledování hledí motorisovaná jednotka předstihnout na paralelních komunikacích ustupujícího nepřítele a odříznout mu ústupové cesty anebo aspoň ho napadnout z boku, uvádět v nepořádek a nedovolit mu, aby se mohl znovu uspořádat k nové akci.

*

Tím, co bylo řečeno o obecných podmínkách použití motorisovaných jednotek a o jejich způsobu boje, jsme vyčerpali — ovšem jen zhruba a velmi povšechně — operativní a taktickou stránku věci. Zbývá zmínit se ještě o obraně proti motorisovaným jednotkám; omezím se jen na výčet obranných prostředků.

Nejúčinnějším prostředkem proti motorisované jednotce je ovšem vlastní motorisovaná jednotka, vybavená dokonalejším materiálem, lépe velená a lépe vycvičená.

Jinak obrana proti motorisovaným jednotkám záleží:

především v dobré zpravodajské službě; v poli je to zejména letectvo, které musí nepřátelskou motorisovanou jednotku včas zjistit a sledovat; dále je to volba obranných postavení v místech, která se pro použití tanků nehodí (vodní toky, bažiny, lesy, osady, rozrytý terén), pak materiální prostředky, ke kterým kromě uvedených už vlastních motorisovaných jednotek a letectva patří:

- průbojné střelivo pro normální pěchotní zbraně,
- speciální protitankové zbraně,
- protitankové miny,

dělostřelectvo,
zamlžení a plyny a konečně
jsou to umělé protitankové překážky a rozsáhlá ničení hlavně
k ochraně boků.

Pro zajímavost tu uvedu ještě jeden obranný prostředek, o kterém se uvažuje v poslední době. Jde o plyny, které nejsou namířeny proti osádce tanku, nýbrž proti plicím tanku, proti jeho motoru. Studuje se plyn, který by vdechl motor při nassávání vzduchu a který by ve velmi krátké době způsobil zrezavění pístů a válců motoru a tím nejen tank vyřadil, nýbrž i učinil lehkou kořistí protitankových zbraní.

Celkem obrana proti obrněným vozům dnes již tak pokročila, že obyčejná pěší divise, vybavená dostatečně obrannými prostředky a využívající náležitě terénu, nebude nikterak snadnou kořistí divise motomechanisované. Ovšem za předpokladu, že nebude překvapena. A motomechanisované jednotky jsou budovány jako rychlé právě proto, aby mohly uskutečnit překvapení.

*

I z toho, co jsem stručně a povšechně uvedl o účelu, organizaci a o použití motorisovaných jednotek, si lze učinit představu o jejich přednostech a slabinách.

Podceňovat motorisované jednotky by bylo právě tak nemístné, jako je přeceňovat.

V široké veřejnosti se dnes setkáváme skoro všemš s přeceňováním a možno říci s velmi nekritickým přeceňováním motorisovaných jednotek. Příčinou toho je jednak pocit bezbrannosti jedince před obrněnou nestvůrou, ze které trčí hrozivě tlamy kulometů a kanonů, jednak jsou to citáty různých skutečných anebo domnělých autorit, při čemž se však zapomíná, že mnohé z těchto výrobků byly učiněny především za účelem propagace a popularisace nové zbraně ve vlastních řadách.

Tak se často operuje výrokem generála Guderiana, velitele 2. německé Panzerdivision:

„Po 4 nedělích bubnové dělové palby, po 4 měsících úporných bojů a po ztrátě 400.000 mužů získali Angličané r. 1917 ve Flandrech území hluboké 9 a široké 16 km. Téhož výsledku dosáhli Angličané s pomocí ani ne 400 tanků za 12 hodin a ztratili 400 mužů.“

Postavíme-li vedle sebe tato historická fakta, musí působit suggestivně a vnuknout důvěru k tankům, resp. strach před nimi.

Ale je možno postavit vedle sebe i jiná historická fakta.

R. 1918 použili Spojenci také tanků a v daleko větším počtu než u Cambrai a přece už nikdy nedosáhli tak ohromujících a laciných úspěchů jako r. 1917 u Cambrai. A tank se přece r. 1918 zdokonalil a Spojenci měli s jeho použitím již praktické zkušenosti. Ale ovšem Němci měli již též praktické zkušenosti, učinili odvetná opatření a měli — byť i nedokonalé — přece jen obranné prostředky. Prostě tank r. 1918 nebyl již překvapením jako r. 1917 u Cambrai, kdy zastihl Němce úplně nepřipravené. Je nesporné, že tajemství velikého úspěchu u Cambrai záleželo v překvapení.

Pro nás dnes tank, resp. motorisované a motomechanisované jednotky, jejichž podstatnou složkou tank je, překvapením být nemohou a neschůzí.

Aby tomu tak nebylo, musíme být po každé stránce dobře připraveni.

V.

Předpoklady motorisace a motomechanisace v armádě.

Zmíním jsem se již, že nejučinnější zbraní proti nepřátelské motorisované jednotce je vlastní motorisovaná jednotka, co možná ještě kvalitnější. Protože armády všech států, s kterými můžeme přijít do konfliktu, motorisované jednotky ve větší nebo menší míře mají, plyne z toho logický závěr, že i my musíme motorisovat v přiměřeném rozsahu.

Je však třeba si uvědomit, že by motorisace a mechanisace některých složek anebo i několika vyšších jednotek mírové armády, bez solidní organické souvislosti s celkovým hospodářským životem státu byla stavbou na písku.

Stát, který chce přikročit k motorisaci a mechanisaci v armádě, se nesmí spokojit opatřením určitého počtu příslušných vozidel. Musí mít, abych uvedl jen hlavní věci: solidní a vhodně umístěný automobilní průmysl, dobrou a rozvětvenou silniční síť a zajištěny pohonné hmoty. Z těchto základních požadavků vyplývá nutnost dobré a plánovité — abych tak řekl — automobilní politiky, objímající celek hospodářského života již v míru.

Dovolím si tu uvést několik dat o tom, co bylo pro rozvoj automobilismu vykonáno v Německu. Ještě roku 1932 byla v Německu koupě menšího osobního auta spojena s poplatky ve výši 225 RM (daně, vůdčí list atd.). R. 1933 byly tyto poplatky sníženy na necelých 20 RM; veřejní zaměstnanci dostanou na koupi auta zálohu; při koupi nového vozu je sleva na dani z příjmů.

Je pravda, že stát ztratil v l. 1933—34 na příjmech z automobilismu přes 7.5 mil. RM, ale automobilky zvýšily počet zaměstnanců, který činil 34.000 osob, ještě r. 1933 na 51.000 a r. 1934 na 91.000 osob. A celkový počet osob žijících přímo nebo nepřímo z automobilismu se odhaduje na 1,000.000.

Počet továren byl omezen, menší podniky zrušeny, větší, pokud to bylo třeba, byly přemístěny do vnitrozemí. Výroba byla normalisována a racionalisována. Součástka, která se dříve prodávala ve 145 druzích, se nyní vyrábí v 9 typech. Počet typů vozů byl snížen s 95 na 51.

Jak tato opatření, z nichž uvádím jen malý zlomek, posloužila automobilismu, je vidět z těchto dat:

r. 1932 se vyrobilo 43.400 osobních aut — r. 1935 — 201.438,

r. 1932 se vyrobilo 8.100 nákladních aut — r. 1935 — 41.496,

r. 1933 bylo v Německu 522.209 osobních aut — r. 1935 — 800.444,

r. 1933 bylo v Německu 155.219 nákladních aut — r. 1935 — 241.384.

A při tom je výroba řízena tak, aby vozů mohlo být použito pro armádu. Tak na př. je plán mít v Německu 2 miliony lidových vozů a při konstrukci tohoto vozu se klade jako jeden z hlavních požadavků, aby vůz byl schopen jízdy terénem. Stejný požadavek se klade u nákladních aut a rovněž u silných sportovních vozů, kde je dokonce motor chráněn pancířem.

Vozy jsou povinny dostavit se k přehlídkám, které provádějí t. zv. Vormusterungsoffiziere „K“ od voj. velitelství; za špatně udržovaný vůz dostane majitel důtku, podle okolností se mu uloží pokuta. Zastaralé a vojensky nepotřebné vozy jsou imperativně vyřadovány z provozu. Při tom je záměrně pečováno o výcvik řidičů, mechaniků a personálu pro řízení cirkulace.

Německé úsilí o soběstačnost pohonnými hmotami a jejich plánovitě budování silniční sítě a autostrád jsou věci do té míry známé, že není třeba se o nich šířit.

Je zřejmé, že stát, který již v míru tak záměrně buduje svůj automobilismus, bude mít v čas potřeby k dispozici prostředky, které mu zajistí veliký náskok a převahu nad státem, kde automobilismus churaví.

VI.

Theorie o budoucnosti.

Věci, o kterých jsem se v předešlých statích zmínil, se týkají toho, co je dnes už skutečně, třebaš to i nemělo technicky, organizačně a takticky docela ustálenou formu. Vývoj jde ovšem dále a je možné, že se v blízké době setkáme vedle dnešních lehkých divisi s těžkými motorisovanými divisemi. Byla by to ostatně jen obdoba starého lehkého a těžkého jezdeckva. Některé hlasy v německém odborném tisku nasvědčují této možnosti.

Theorie se však nezastavuje ani tu. Někteří theoretikové se nespokojí pouhými vyššími motomechanisovanými jednotkami v celkovém rámci armády, nýbrž volají po motorisaci celé branné moci. Hlavním představitelem tohoto směru je anglický gen. Fuller. Možná říci, že základní ideové pojetí u Fullera je obdobou německých názorů z doby von Seecktovy, kdy Německo ještě nezrušilo vojenských omezení, uložených mu versailleskou smlouvou.

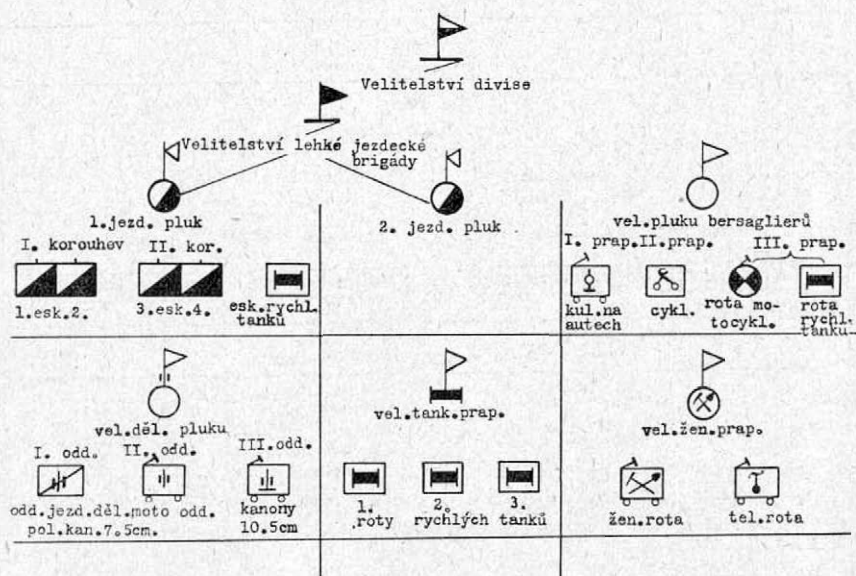
V svém starším díle „Mechanisace armád“ Fuller, téměř shodně se seecktovskou teorií, rozeznává dva druhy armád. Armádu onoho typu, jak je znám ze světové války, t. j. se silnou pěchotou a dělostřelectvem a dosti početným jezdeckvem; tuto armádu kvalifikuje jako podružnou, použitelnou jen k vedlejším úkolům v prostorech nevhodných pro tanky; hlavní armádou je mu poměrně sice málo početná, ale zato vysoce kvalitní armáda mechanisovaná, pro kterou se pokouší v své knize sestavit Polní řád.

V své nedávno vyšlé publikaci „Army in my time“ jde již Fuller dále. Odmítá naprosto jezdeckvo a jen s nechutí připouští v omezeném počtu pěchotu s dělostřelectvem; pohoršuje ho, že pěchota se nemůže sama dostatečně chránit před útočnou vozbou a nechce připustit, aby se tak dalo na újmu tankových jednotek; zavrhuje vůbec spolupráci tanků s pěchotou a přirovnává tuto spolupráci ironicky k součinnosti moderních obrněných námořních křižáků se starými plachtovými fregatami; rovněž dělu přiznává plné oprávnění jen v tanku.

Moderními činiteli podle něho jsou radio, housenkový pás a pancír; to jsou takové komponenty středních tankových praporů a lehkých mechanisovaných brigád, které doporučuje. Díky rychlosti a pohyblivosti tankových jednotek není již, podle Fullera, fronty nikde, protože může být všude; rychlé tankové prapory mohou být neobyčejně rychle dirigovány z fronty do boku, z boku do týlu. To vyžaduje, podle Fullera, nového řádu ve válečném umění. Branná moc Velké Británie má mít tyto složky: loďstvo, mechanisovanou armádu a letectvo. Loďstvo má zajistit Velkou Británii jakožto hlavní basi a má umožnit vytvoření pohyblivé base na kontinentě pro mechanisovanou armádu. Mechanisovaná armáda má vytvořit operační basi na kontinentě pro letectvo, které se má stát „mávajícím mečem“ Anglie.

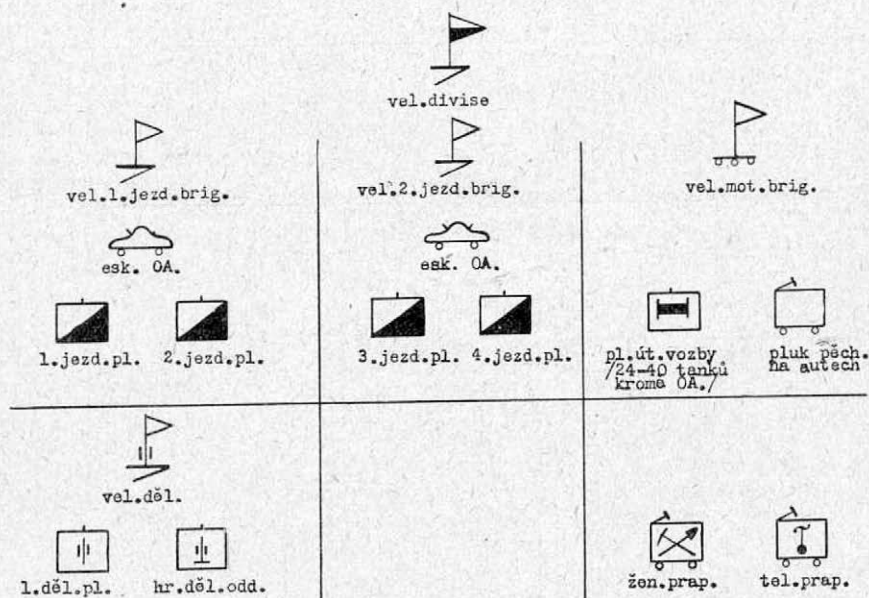
Italská rychlá divise.

Příl. 1.



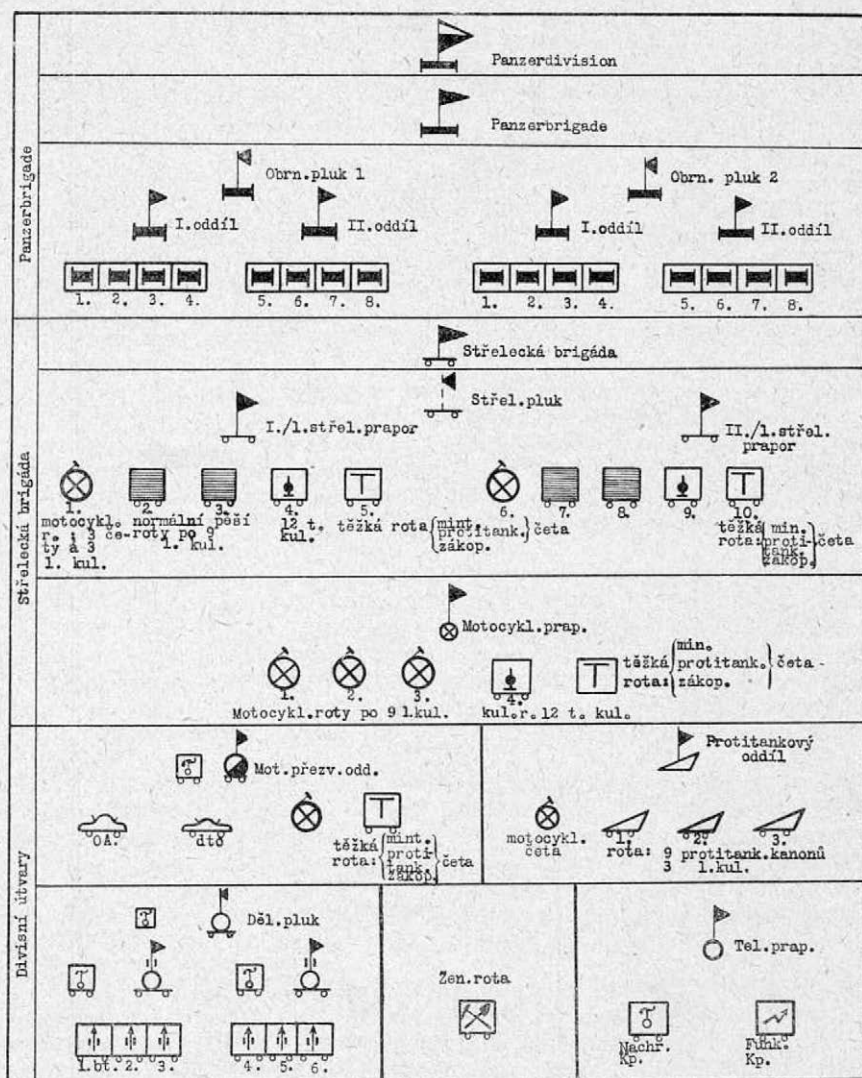
Francouzská jezdecká divise typu 1932.

Příl. 2.



Složení německé divise útočné vozby.

Příl. 4.



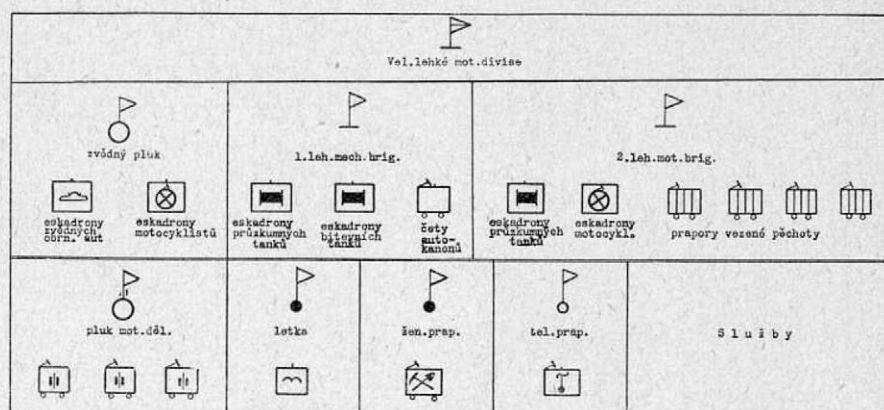
Ruská motomechanisovaná brigáda.

Příl. 5.

vel. motomech. brigády									
 plyn. četa  spoj. rota  žen. rota  trén a polní dílny						 vel. 2. motomech. pluku		 vel. 3. motomech. pluku	
 I. motomech. prapor					 II. motomech. pr.	III. tank. prap.			
 Opřezvědný odd. praporu			 1. rota  2. rota tank. a děl. četa		jako I. prapor		1. 2. 3.  tankové roty a 3 čety a 3 vozy; u roty 10 tanků		
 četa tanků - 3 vozy	 družstvo motocykl.	 jeden OA a 2 ter. obrn. vozy 1 1/2 t. s pěchotou	 střel. roty na 1 1/2 t. autech	 4 čety a 3 vozy	 moto-mech. kanony				
Útvary přímo podřízené veliteli brigády									
 brig. přezv. odd.		 prap. tanků		 děl. odd.	 mot. prapor	tel.	žen.	plyn.	
 rota OA. o 3 četách, celkem 10 vozů	 6 obrn. ter. nákl. aut s pěchotou a 6 motocykl. s přívěsem	 roty tanků o 3 četách po 5 vozech celkem u roty 17 tanků		 2. bat. kanonů	 3 roty na autech	 tel. rota	 žen. rota	 plyn. četa	

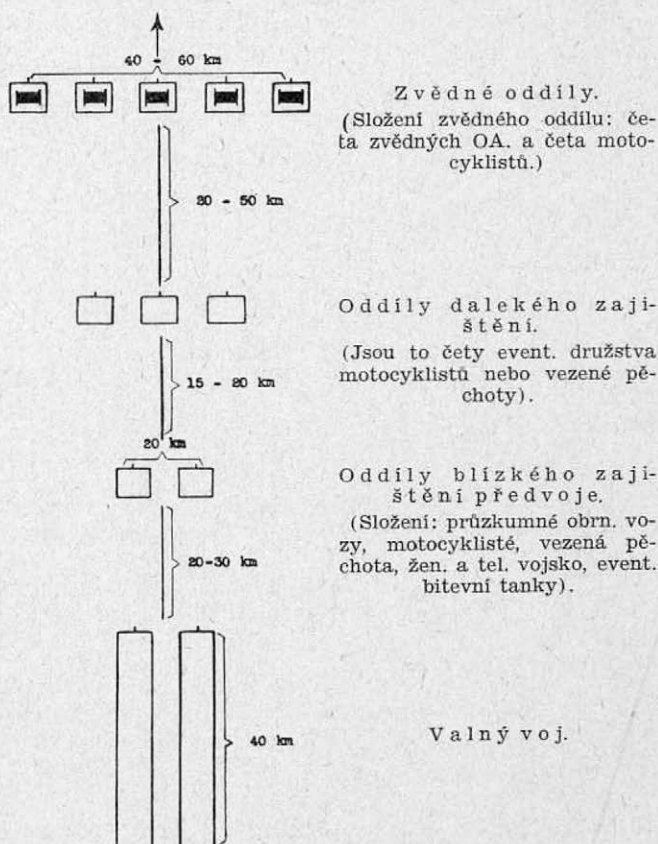
Francouzská lehká motorisovaná divise.

Příl. 3.



Schema rozčlenění francouzské lehké motorisované divise za postupu.

Příl. 6.



Zmiňuji se o Fullerovi obšírněji, protože je dosti znám, často citován a mnohdy naléhavě doporučován k následování. Zapomíná se při tom, že Fuller je zcela a veskrze anglický a že vychází ze základní situace čistě anglické. Sám Fuller v své argumentaci praví: „Nepotřebujeme masy jezdeckta, pěchoty a polního dělostřelectva, t o h o m a j í n a š i s p o j e n c i s a m i d o s t, ale mechanisovaných jednotek nebudou moci mít nikdy dost.“

Z toho je cítit na míle Brita, syna bohaté ostrovní Anglie, kterou dnes na její půdě pozemními vojsky nelze atakovat a která se veliké pozemní války účastní jen na teritoriu svých spojenců. A tito spojenci budou mít podle Fullera pěchotních mas dost. A nechuť Anglie k všeobecné branné povinnosti je též známa.

Německá kritika se staví k Fullerovým teoriím zamítavě; není divu, dnešní držitelé moci v Německu potírali již za staršího režimu velmi ostře i obdobné teorie von Seecktovy; při tom však — jak jsme viděli — v celkovém rámci armády věnují motorisaci velikou péči.

I pro nás je tato cesta nejzdravější.

Ale znovu připomínám: Je třeba si uvědomit, že motorisace armády v širším měřítku a na solidní basi je dobře možná jen v rámci celkové, záměrné automobilní politiky. Motorisace armády musí jít ruku v ruce s motorisací hospodářskou, civilní. Bez náležitě fundované a záměrné motorisace hospodářsko-civilní bude motorisace armády více méně skleníkovou květinou bez dostatečně živné půdy a její základna sotva vydrží surové nárazy a ohromné požadavky za války.

*

Je, pánové, vašim dobrovolně přijatým a proto tím čestnějším úkolem působit v široké veřejnosti pro silnou a zdatnou čsl. armádu. Podepře-li vojenskou správu v její snaze vybudovat co nejsolidnější základnu pro motorisaci v naší armádě, vykonáte tím záslužné dílo nejen pro armádu, ale i pro hospodářský život státu.

Kapitán děl. Ing. Bohuslav Beneš:

Vliv chemické zbraně na vedení jednotek v poli.

(Pokračování.)

VII. Použití chemické zbraně ve válce pohybné.

Při tomto způsobu vedení boje je všeobecně možné počítat se zaplывáním i se zamořením, a to v takových bojových situacích, jež jsou časově i prostorově omezeny, při čemž velikost operačního prostoru, v němž budou předpokládány a prováděny rozsáhlé přesuny jednotek, jakož i překvapení, jež úspěch pohybu podmiňuje, budou rozhodující také pro očekávaný účinek b. ch. l. Je nesporné, že čím takticky dokonalejší je pohybná válka, tím menší jsou možnosti použít b. ch. l. Velmi důležitá jsou předčasná zamoření terénu, jež se dají uskutečnit v malém rozsahu při skrovném požadavku na materiál a dopravní prostředky, která však velmi ohrožují všechny jednotky, jež tuto chemickou překážku musí překročit. K zřizování těchto překážek se hodí zvláště úžiny a kotliny, v nichž (vzhledem k malému pohybu vzduchu) b. ch. l. značně dlouho vy-