

Vojenství u nás a v cizině.

Kpt. děl. Karel Gruncel:

Bojová činnost vojsk v zimě.

Válečné dějiny dokázaly, jaký vliv měla zima na různou bojovou činnost vojsk a s čím je třeba počítat pro budoucnost. Válečná technika se dnes stále zdokonaluje, má vliv na celou strategii a taktiku. Motorisace je dnes stále v popředí zájmů všech moderních armád. Naskytá se však otázka, zda tyto pokroky techniky počítají také s operacemi v zimě a zda by nynější moderní snahy, usilující o zvýšení pohyblivosti vojsk, došly také uplatnění v zimě. Pro budoucnost musíme se zabývat obzvláště s tím, co bude těžištěm příštích válek, kdo bude především trpět nejvíce za operací, prováděných v zimě — a tím bude zase jen člověk, voják. Světová válka sice ukázala, že dobří vojáci snesli mnoho útrap, ještě snad více, než bylo očekáváno, že snesou. Leč nesmíme zapomínat, že přirozenost lidská může snést vše jen také do určitých mezí!

Pojmem „operace v zimě“ nesmíme mínit jen akce, prováděné v čistě zimních měsících (prosinec, leden, únor). Zimní počasí v pravém slova smyslu může být již v listopadu a trvat až do března. Je přirozené, že záleží hlavně na zeměpisné poloze bojiště. Jsou krajiny, kde v lednu a v únoru bývá mnohdy takové počasí, že se podobá časnému jaru, kdežto v říjnu a listopadu je zima. V horách velmi často padá sníh brzy a ve vyšších polohách leží až do května nebo do června.

Než přistoupíme k vyličení obtíží, s jakými se setkáváme při bojových akcích v zimě, a k výpočtu vlivů, jak působí zima na různá odvětví vojenské služby za války, zmíníme se stručně o některých zimních akcích za světové války. Podzimní operace na východní frontě r. 1914 byly vedeny na území ruského Polska, vyznačujícího se drsným podzimním podnebím a velmi časným příchodem zimy. Různé bojové akce za posícní války v období 1914/15 na východní i západní frontě (Vogésy, Argonský les, boje v Champagni, boje na východní frontě) byly zimou velmi ztěžovány. Operace v zimě vyřadily téměř úplně z činnosti tureckou armádu na frontě kavkazské. Krutá zima měla v zápětí neúspěchy první ofensivy ústředních mocností v Karpatech. Známé jsou dále operace vedené v zimě německou armádou u Mazurských bažin. Příliš časná krutá, mrazivá zima, spojená s velkými vánicemi r. 1915 ztížila akce rakouské armády proti Srbsku. Roku 1916 přinutila krutá zima Němce k nežádoucímu odsunutí ofensivy proti Verdunu. Drsné zimní počasí téhož roku přinutilo německé a bulharské jednotky, operující v Macedonii, k obtížnému obraněmu boji v horách. Ofensiva centrálních mocností proti rumunské armádě byla zdržena příliš časnou zimou a sněhovými vánicemi v Transylvanských Alpách. Také roku 1917 projevil se vliv zimy na vedení posícní války na frontě západní i východní. V listopadu 1917 ztroskotaly rakousko-německé útoky na italské frontě o horský masiv Grappa jen pro nepřekonatelné obtíže, jejichž příčinou byla zima ve velehorách. Z těchto několika příkladů vysvítá, že zimní počasí má rozhodný vliv — někdy větší, někdy menší — na provádění bojových akcí. V historii najdeme poměrně velmi omezený počet příkladů, kdy operace armád, provedené v zimě, skončily úspěšně.

I. Pohyby jednotek a bojová činnost v zimě.

Na počátku operací rakousko-uherské armády v Karpatech v zimě bylo některými vojenskými odborníky poukazováno na dávno historii, že již Hanibal přešel v zimě — dokonce Alpy! Ovšem zapomínali, že tehdy měl jiné podmínky, než byly roku 1915 v Karpatech. Roku 1915 nešlo jen o pouhý přechod horských hřbetů karpatských, nýbrž i o zdolávání tvrdošíjných ruských odporů v horách, které velmi

účinně působily svými kulomety proti rakouským a německým jednotkám, vyčerpaným za postupu v hlubokém sněhu. Mimo to Rusové měli tu výhodu, že mohli po železnicích nerušeně přivážet své posily na libovolná místa, neboť velmi pomalým postupem rakousko-německých jednotek získali mnoho času.

1. Průzkum, letecký průzkum a dělostřelecké pozorování v zimě.

Zima má nesporně vliv na provádění veškerého průzkumu. Mnoho sněhu, kluzký terén, deštěm rozmoklý sníh a rozbahněná půda atd. — to vše jsou okolnosti, které velmi ztěžují a zdržují výkony průzkumných hlídek pěchoty a jezdeckva. K tomu sluší připomenout velmi časté mlhy a krátký den (brzká tma). Použití průzkumných hlídek na lyžích závisí více méně také na určitých podmínkách. Též letecký průzkum je závislý na povětrnostních podmínkách. I když jsou povětrnostní podmínky příznivé, je tu zase na závalu krátký čas, neboť v zimě se brzy stmívá a pozdě rozednívá. Dělostřelecké pozorování, jak ukázaly operace na východní frontě na začátku zimy, u Mazurských bažin, na západní frontě pak před Verdunem, je rovněž časově velmi omezeno a při mlhavém a nepřehledném počasí velmi ztěženo, ba mnohdy nemožno.

2. Pochody.

Na různorodost zimního počasí bylo již poukázáno. Ovšem zima nebude také vždy činit obtíže pohybům vojsk. Jsou-li v zimě zamrzlé vodní toky, rybníky, jezera a bažiny, a nenapadlo-li příliš mnoho sněhu, mohou jednotky pronikat i takovým terénem, který by za jiných okolností (na jaře, v létě) nebyl vůbec schůdný. Napadlo-li však mnoho sněhu, vznikají na pochodech vojskům úžasné obtíže. Veškerý pohyb terénem mimo komunikace je pro pochodující oddíly i trény velmi obtížný, ba mnohdy i nemožný. Zledovatělý a uklouzaný povrch silnic a cest činí tyto jinak sjízdné komunikace velmi těžce sjízdnými a schůdnými pro pochodující oddíly a trény. V bojích u Mazurských bažin byly veškeré pohyby vojsk velmi ztěžovány panujícími hustými vánicemi. Na silnicích se střídaly vysoké a pro pochod nesmírně obtížné vrstvy sněhové s úseky, které měly zledovatělý povrch, typický to úkaz na silnicích a cestách v Ruském Polsku. K tomu se ještě družil studený silný vítr, který na některých úsecích silnic snih úplně smetl, ale na jiných vytvořil téměř neproniknutelné závěje. Nepomáhalo u trénů ani naložení materiálu na saně. Vozy nemohly jezdit vůbec, až když závěje byly prachem lopatami odstraněny, čímž ovšem byl ztracen zase drahocenný čas. Ještě horší poměry pro pochody byly v hornatějším terénu, což dokazují četné akce v horách za války. Hledání zavátých cest a silnic je na rovině i v horách velmi obtížné. Pochody v noci, za prudkých sněhových vánic jsou často vůbec nemožné. Nastane-li v zimě náhlá obleva, počne se sních lepit. Chůze je obtížná, jízda na lyžích a saních taktéž, poněvadž se na ně vlhký sníh příliš lepí. Rychlé přepracování sáňových podvozků na kolové u vozů je velmi zdlouhavé, což značí opět ztrátu času. Horší komunikace se stanou rozbředlými, kde vozy a děla zapadnou. Pochody v bahně a blátě prováděné dokázaly, že jsou ještě horší a obtížnější než ve vysokém sněhu. Pochodové schopnosti a výkony jsou tedy ve sněhu a v blátě velmi sníženy. A kde bylo dosaženo na pochodech lepších výsledků, bylo to zásluhou jiných příznivějších okolností, na př. pevný a dobrý podklad silnic (na př. pochod německého XXI. sboru po blátivých cestách u Mazurských bažin, kde silnic bylo sice málo, ale měly dobře vybudovaný spodek).

3. Spojovací služba.

Spojovací služba vyžaduje v zimě veliké péče. Spojení telefonické a telegrafické často selhává. A proto budou jednotky operující v zimě odkázány mnohdy jen na opěšalé nebo jezdecké posly, event. na vytvoření relé. Německý plk. v. v. Loebell udává velmi poučný příklad z tažení německé armády na ruské frontě v zimě u Mazurských

bažin. Sněhové závěje a místy i bahnitý terén téměř úplně znemožnil spojení telefonické. Tím se stalo, že na př. rozkaz pro německou 31. divisi došel veliteli divise až za čtyři hodiny a naopak zase hlášení pluků, souseděná u divise, došla na velitelství nadřízené armády až za devět hodin (viz Mil.-Wochenblatt čís. 24/1934). Již jen na zasněžené rovině dosahovali jezdeckí poslové nepatrných rychlostí. V takovém terénu se osvědčovaly při dodávání zpráv, hlášení a rozkazů malé lehké saně (korba), do nichž byl zapřažen jeden kůň. Vzpomenutý již plk. v. v. Loebell míní, že by se pro spojovací službu v zimě dalo na rovině za určitých podmínek s výhodou použít jezdce na lyžích, taženého koněm (skikjöring). V hornatém terénu použijeme ovšem s výhodou lyžařských spojek.

4. Zmenšení bojových schopností pochodu jících jednotek v zimě.

Přibližuje-li se v zimě nějaká jednotka k nepříteli za podmínek dříve vylíčených, ztrácí se rapidně její bojová schopnost a téměř nikdy nebude možno, abychom ji celou zasadili při střetnutí s nepřitelem. Dokladem toho jsou zase boje v Karpatěch a u Mazurských bažin. Příčinou nebylo jen to, že děla a bojové trény zůstávaly daleko vzađu, ale i značný počet mužstva i koní, na něž doléhaly útrapy pochodů v zimě zvýšenou měrou. Při pohybné válce byly tyto úkazy patrné na obou stranách bojujících armád. Strana, která byla v obraně, byla naproti tomu ve výhodě, neboť její mužstvo nebylo tak utmáceno vysilujícím, byť i pomalým postupem. Nebylo pak možné, aby útočník zahájil ihned útok po tak vysilujících pochodech. Bylo nutno dopřát mužstvu nejprve odpočinku, čímž byl opět ztracen čas. Leč i útok potom provedený dál se za velmi těžkých terénních podmínek. Krátké dny v zimě byly na závalu veškerému velení. Dlouhé zimní noci a mlhavé počasí v horách usnadňovalo jediné provádění místních výpadů a přepadů a též odpoutání od nepřítelů.

5. Obtíže při zásobování, přísunech a odsunech.

Pravidelné zásobování, odsuny a přísuny byly, jsou a budou v každé válce pohybné brzděny zimním počasím. Na zasněžených anebo rozbředlých a rozblácených komunikacích nemohou se koňské potahy pohybovat s náležitou rychlostí. Při delších pochodech v zimě za takových podmínek selhává pak i koňský materiál. Mnohdy byly náklady dávány raději na soumary (muly), jejichž odolnost v zimě byla větší než odolnost koní. Doprava motorovými vozidly za takových podmínek rovněž selhávala. Jak ukázala světová válka, musí být doprava v zimě organizována velmi pružně; je nutno mít k dispozici kolony automobilní, kolony vozatajské, soumarské kolony — aby bylo jejich použití možné případ od případu.

6. Přechody vodních toků v zimě.

Zmíníme se krátce jen o vodních tocích, které nejsou dokonale zamrzlé. K přechodu je nutno provést přemostění, neboť přechod toků, na nichž jest jen ledová tříšť, je pro jednotky velmi obtížný a vyžaduje mnoho času. Příkladem toho je přechod Napoleona I. přes Vislu v zimě roku 1806 a roku 1914 přechod německé armády přes tentýž tok. O ohromných obtížích při stavbě mostů v zimě dočteme se opět ve válečných dějinách. (R. 1812 při přechodu Francouzů přes Berezinu.) Menší a dokonale nezamrzlé toky (potoky) je možno přemostiti zatímními lávkami z nalezeneho materiálu (fošny, trámy, kmeny atd.), který se jednoduše položí na oba břehy.

7. Zvláštní péče o vojáky.

Pro bojové akce prováděné v zimě je nutno učinit zvláštní předběžná opatření, aby se pak nestavěly v cestu zamýšleným operacím různé nepředvídané překážky a abychom vojákům usnadnili přemáhání útrap, které s sebou přináší ve válce zima.

Ovšem záleží tu opět na zeměpisné poloze bojiště a na tom, zda boj bude veden v rovině, či pahorkatině nebo v horách v pravém slova smyslu. Je nutno postarat se o dobré zásobování, dobrou výživu vojáka, aby tělo bylo odolnější proti zimě a ovšem také o náležité vystrojení. Podívejme se opět do minulosti: Bude-li vojsko vybaveno na zimu tak jako roku 1812 francouzská armáda v lehkých a rozedraných stejnokrojích nebo roku 1914 některé německé útvary, které nebyly opatřeny na zimu ani pláštěm (!) (viz líčení plk. Loebella v M.-Woch. čís. 24/1934), nebudeme moci očekávat od tak vybaveného vojska žádné výkony. K zimnímu výstroji vojáka patří kromě teplého pláště dobré vlněné ponožky a dobré boty, čepice chránící uši před mrazem a větrem, nátepičky, rukavice, svetry nebo kožíšninové vesty, eventuálně místo normálních bot boty plstěné.

Velmi pečlivě řeší otázku zimního výstroje vojínů Japonci, kteří dokonce hodlají zavést u jednotek bojujících v zimě malá polní kamna. Podle ruské „Krasnoj Zvezdy“ 137/1934 sestrojil kpt. japonské armády Ito malá rozložitelná a přenosná polní kamna, která mají v zimě sloužit k vytápění stanů, úkrytů, nouzových baráků, ba i k vaření. Kamna jsou dopravována na soumaru v celku, nebo rozložená na šest dílů a nesena mužstvem, při čemž na každého připadá zatížení asi 15 kg. S kamny byly již u japonské armády provedeny úspěšné zkoušky: při -10 až 17° C mrazu vydala kamna v stanu $+3$ až $+16^{\circ}$ C teploty, při čemž vchod do stanu byl otevřen. Byl-li vchod uzavřen, bylo dosaženo v stanu 12° – 32° C teploty. Jídlo bylo na kamnech v stanu uvařeno za 20–25 minut, venku mimo stan za 25–30 minut. Na kamna se dá postavit 39 polních lahví s vodou, která se za 10 minut vařila. V kamnech se topí dřívím. Spotřeba je za hodinu 75 kg dřeva. Cena kamen asi 5 yenů.

8. Nutná příprava zvláštních prostředků.

Budou-li jednotky operovat v takovém terénu, kde je již sníh anebo kde je možno počítat se sněhovými vánicemi, musí být již předem připraveny tyto prostředky: lyže, saně a sněžnice. Koně je nutno opatřit zimním kováním. Na tuto okolnost se za světové války dosti často zapomínalo. Dále je nutno připravit si pojítka a zajistit si spojovací službu pro zvláštní zimní poměry (lyžařské spojky). Němci doporučují již napřed určit a organisovat pracovní mužstvo k event. prohazování závějí, event. připravit sněhové pluhky k odstraňování závějí na železnicích, motorové sněhové pluhky k odstranění závějí na silnicích a p.

Důležitost lyží, saní a sněžnic dokázala nejlépe světová válka. V některých armádách vznikly na základě toho nové předpisy, upravující výcvik v používání lyží, saní a sněžnic (viz na př. v německé armádě 2. sešit předpisů „Ausbildungsvorschrift für Gebirgstruppen“). Sněžnice jsou nutné k překonávání vysokých vrstev sněhových, kde by se lyže příliš zabořovaly do sněhu a kde by lyže nebyly vlastně nic platné. Chůze se sněžnicemi není nikterak obtížná. Je k tomu ovšem potřebí cviku, ten však netrvá tak dlouho. Sněžnic můžeme použít v zasněžených horách i v rovině. V terénu, kde není možná doprava nákladů na vozech (proviant, stělivost), použijeme s výhodou saní. Ovšem na dobrých a projetych silnicích a za zvlášť dobrých sněhových poměrů budeme moci používat též vozů. Saní použijeme nejlépe takového druhu, jaký se v té neb oně krajině vyskytuje (konstrukce, velikost, nosnost, šířka sanic), a podle toho, jaký je v příslušné krajině stav cest. K vojenským účelům se hodí nejlépe jednak velké korbové saně tažené dvojspřežím nebo čtyřspřežím, jednak i malé sportovní sánky (rohačky). Velké saně nahrazují vojenské vozy, malé sánky slouží k dopravě menšího nákladu a k dopravě osob (raněných). Mohou být taženy v rovině a do kopců koněm nebo vojiny. Někdy je účelné spojit několik malých saněk za sebou.

II. Ocenění a využití zkušeností z operací vedených v zimě u některých armád.

Německá armáda. Světová válka dokázala, jak veliký význam mají v zimě lyžařské jednotky v hornatém terénu. Za světové války se v horách bojovalo velmi často. Pohybný boj v Transylvanských Alpách je klasickým příkladem použití lyžařských jednotek. Němci využili zkušeností získaných v zimních operacích a zpracovali je v předpis (sešit 2. předpisu „Boj v horách“ — „Skilauf“). Plk. v. v. Loebell v Mil.-Woch. čís. 25/1934 zmiňuje se o tomto předpise a hlavně pochybuje o správnosti článku 319 onoho předpisu, který říká: „Boj zblízka na lyžích je nemožný“. Své pochyby, týkající se tohoto článku, odůvodňuje plk. Loebell zkušenostmi získanými na západní frontě, kde asi v polovině února provedli Francouzi u Sennheimu první bodákový útok na lyžích.

Němci věnují nyní organizaci lyžařských oddílů a jich výcviku velkou pozornost.

Francouzská armáda. Francouzi věnují též studiu horské války v zimě značnou pozornost. Nedávno upozornili na sebe zkouškami s organizovaným lyžařským praporem, který se znamenitě osvědčil. Zkouškami se ukázalo, že lyžařský prapor je schopen bojovat samostatně. Dosud však není uspokojivě vyřešena otázka přidělu těžkých kulometů lyžařskému praporu a jeho dělostřelecká podpora. Kulometry byly sice naloženy na sánkách, ale přece jen nestačily rychlosti lyžařských jednotek. Francouzi konají však další pokusy, aby vyřešili ještě další sporné otázky, týkající se těžkých zbraní pěchoty u lyžařského praporu. Děla určená k podpoře lyžařských oddílů mají být na podvozcích s pásovým pohonem. Ani tato otázka není dosud vyřešena. Ovšem tato děla by byla odkázána jen na silnice. V hlubokém sněhu by byla taková jízda asi velmi obtížná. Kromě toho by musilo být pro každé dělo vezeno zvláštní ložiště, aby bylo možno zaujmout palebné postavení též v terénu mimo komunikace. Zkoušky s lyžařským praporem konali Francouzi v Alpách. Seznalo se, že zesílený lyžařský prapor je nejvyšší taktický svazek, jehož lze v horách dobře použít. V pahorkatině lze použít i vyšších taktických lyžařských svazků. Ovšem v obou případech je použití v boji závislé na dopravě kulometů (hlavně těžkých) a lehkých děl, na dopravě střeliva a proviantu, bez kterýchžto prostředků dnešní boj není myslitelný.

Sovětská armáda. Za světové války neměli Rusové lyžařských formací vůbec. Ale dnes jsou lyžařské formace v sovětské armádě takřka normálním prostředkem propagace brannosti. Úkoly a použití lyžařských oddílů sovětské armády jsou velmi různé. Těžké kulometry a lehká děla přidělená lyžařským oddílům jsou dopravována na velmi důmyslně sestavených sánkách, ba i na lyžích. Trény se skládají z lehkých saní. Lyžařských oddílů používají Rusové hlavně k zajištění na pochodu a k hlídkové službě. Pochodová rychlost lyžařských formací se řídí podle rychlosti kulometných jednotek (kulometry taženy na saních anebo na lyžích). Průměrný denní výkon sovětských lyžařských formací je 35—40 km.

Hlavní význam lyžařských jednotek záleží v jejich rychlosti a pohyblivosti. Na rovině mohou být kulometry připevněné důmyslně na lyžích taženy jedním nebo více vojíny; k potahu může být s výhodou použito psů, jak je tomu v sovětské armádě. Známy sibiřský lovec kníže Džaparidse ujel na saních tažených psy v několika dnech 580 verst, při čemž denní výkon byl asi 100 verst! Podle zkoušek konaných ve Francii se neosvědčovaly příliš saně s naloženým kulometem a tažené vojíny-lyžaři, kteří se příliš zpožďovali vzhledem k rychlosti lyžařských jednotek. Kromě toho vojíny, kteří táhnou takové saně, musí být velmi dobří a zkušení lyžaři — a těch nebývá příliš mnoho. Proto je mnohem výhodnější, aby saně s kulometem táhli psi, jako mají Rusové.

Japonci se stále zabývají otázkou ulehčení a zrychlení dopravy těžkých kulometů za operací v zimě. Podle ruské „Krasnoj Zvězdy“ konaly se nedávno podobné pokusy u hraničářských oddílů 20. japonské divise. Těžký kulomet i s podstavcem byl umístěn na důmyslně zpracovaných saních, tažených koněm. Obsluhu kulometu obstarávají čtyři muži: velitel, jedoucí na tažném koni, střelec, nabíječ, pomocník na saních. Podstavec kulometu lze na sáně upevnit tak, že je možná okamžitá střelba z kulometu na saních, aniž jej bylo třeba složit se saní.

Vedle kulometu je na saních připevněna schránka na náboje (dva pásy) a schránka na záložní součástky a čistící potřeby. Sáně jsou vyrobeny z velmi lehkého a trvanlivého materiálu — z kaštanového dřeva. V obtížném terénu, kde ani jízda na saních není možná, sejme obsluha kulomet se saní a dopravuje jej na nosítkách, upravených na zádech jednoho z vojinů obsluhy. Podle „Krasnoj Zvězdy“ jsou sáně 1'8 m dlouhé, 76 cm široké a 43 cm vysoké.

Motorisované a mechanisované jednotky v zimě. Všechny moderní armády mají snahu zvýšit svou pohyblivost. Naskytá se však otázka, nebude-li ohrožena pohyblivost motorisovaných a mechanisovaných jednotek v zimě. Při operacích v zimě za světové války v nerovném terénu, kde bylo použito při přesunech motorových vozidel, vyskytovalo se velmi mnoho obtíží. Uvedeme jen několik příkladů: R. 1916 bylo použito v Transylvanských Alpách u německé armády nákladních aut k dopravě střeliva a proviantu. Zledovatělý povrch silnic činil v mnohých úsecích automobilní dopravu zcela nemožnou. Mokřím sněhem rozbředlé silnice v téže roce znemožnily automobilní dopravu jednotek v Macedonii.

Traktorů lze naproti tomu použít i v zimě, v kopcovitém terénu, jen když jsou komunikační poměry alespoň trochu příznivé. Leč ani v rovině se automobily za války neuplatnily. „Automobily velmi často selhávaly“ — jak píše Němci o bojích u Mazurských jezer. Opěšalé jednotky musily často prošlapávat cestu ve sněhu automobilním kolonám. Je přirozené, že zaváté silnice lze učinit pro dopravu sjížděnými s pomocí sněhových pluhů anebo proházením. Je k tomu však potřebí velkého počtu mužstva, vyžaduje to mnoho času a taktická situace to mnohdy ani nebude dovolovat. Z toho je zřejmo, že veškerou dopravu budou v zimě z větší části obstarávat sáně. Při oblevě budeme moci použít motorových vozidel jen na dobrých komunikacích. Jak vidět, použití motorových vozidel bude záviset na stupni nerovnosti terénu, na stavu komunikací a na počasí. To platí i o vozidlech, která jsou schopna jízdy terénem mimo komunikace, ovšem v menším měřítku. A nyní ještě, co se týče tanků: Téměř u všech moderních armád je snaha konstruovat tanky lehké a hlavně rychle. I když existují dnes tanky, které mohou jet značnou rychlostí v terénu, nedosáhnou nikdy velkých rychlostí v terénu hojně zasněženém nebo v terénu měkkém, rozbředlém oblevou. Budou-li snad někdy tanky postupovat v takovém terénu, zmenší se jistě rapidně jejich rychlost a pak budou pomalu jedoucí tanky nejlepším cílem nepřátelských protitankových zbraní.

Z toho, co bylo uvedeno, dá se usuzovat, že použití mechanisovaných jednotek bude v zimě velmi omezeno.

Moderní jezdecko v zimě. Podle názorů odborníků budou mít v příští válce důležitou úlohu velké a pohyblivé jezdecké jednotky, mající dostatečnou palebnou sílu; aby moderní jezdecko mohlo bojovat, potřebuje k zvětšení své palebné síly pohyblivých zbraní. Budou to jednak kulometry obrněných aut, jednak kulometry a doprovodná děla pěchotních jednotek naložených na nákladní auta. Neboli všude bude potřebí rychlosti, pohyblivosti. Uvažujme však o tom, co bude s vyžadovanou rychlostí a pohyblivostí těchto jednotek v zimě, ve sněhových spoustách anebo při oblevě v blátě! Jistě by nastaly případy, kdy by jezdecko zůstalo osamoceno, bez palebné podpory — nehledě ještě k tomu, že by i postup pouhého jezdecka byl v zimě

jistě brzděn nepříznivými povětrnostními podmínkami, jak tomu bylo na př. u německého jezdectva v Ruském Polsku roku 1914.

Z toho plyne, že při organisaci a použití motorisovaných a mechanisovaných jednotek bude nutno mít zřetel na podmínky, za jakých by tyto jednotky pracovaly v zimě.

Individualita vojákova za operací v zimě. Operace v zimě dokázaly, jak úžasné obtíže a překážky musí voják zmáhat. Je skutečně obdivuhodné, co bylo často za války od vojáka požadováno a co vše snesl. Při bojích v Karpatech v zimě r. 1915 byly od vojáků vyžadovány výkony přímo nadlidské. Ovšem takové výkony byly zase podmíněny zvýšenou péčí o vojáka. Jsou však příklady, kde nedostatečná péče o hmotné potřeby vojáka v zimě měla v zápětí ztroskotání celé akce. Na př. zima r. 1812 vyžádala si na armádě Napoleonově strašné oběti jen pro nedostatečné vystrojení a zásobování potravinami. Je-li voják v zimě nedostatečně oblečen a má-li hlad, stává se proti zimě málo odolným. A za takovýchto podmínek není možno požadovat od vojáka zvýšený výkon. A kde i přes to budou vyžadovány nadlidské výkony, dopadne to tak, jako v zimě 1914/15 s tureckým vojskem, které v zasněžených horách za 30—35° C mrazu mělo bojovat několik dní, aniž bylo řádně zásobováno a oblečeno.

Je nanejvýš, že záleží též mnoho na stupni výcviku a na kázni. Boj v zimě vyžaduje jednotek dobře vycvičených, ukázněných a odhodlaných. Je známo ze světové války i z válek dřívějších, že jednotky složené ze starších záložníků nebo z příliš mladých a nevyvíjených vojáků, v zimě často úplně selhávaly (armáda Bourbaki r. 1890, rakouská armáda v Karpatech, německá v únoru před Verdunem).

Mnoho záleží i na velitelích. Velitel musí dokonale znát svou jednotku, musí s ní cítit, aby věděl, co může od svých podřízených vyžadovat. Skvělými postavami válečných dějin jsou v tomto směru Napoleon a Bedřich Veliký. R. 1871 v zimě při operacích v pohoří Jura, jel na koni v čele své jižní armády gen. Manteuffel, aby povzbudil své podřízené, dal jim dobrý příklad a zakusil sám všechny strasti pochodů a bojů v zimě. Podle toho pak usuzoval, co může od svých jednotek vyžadovat. A splnil svůj úkol dobře. Ovšem — dnešní velení je mnohem obtížnější a složitější, než bývalo dříve. Velitelé vyšších jednotek řídí operace z míst vzdálenějších; nejsou sice v přímém styku s vojskem, ale musí s ním cítit, musí vědět, co mohou od něho požadovat. V moderním velení záleží na nižších velitelích. Z jejich hlášení si může pak vyšší velitel učinit obraz o stavu a schopnostech svých podřízených jednotek.

Načrtli jsme si, jaký vliv má zima na bojovou činnost jednotek všech zbraní, za různých období boje. Bylo by jistě záhodno, abychom se důkladněji věnovali řešení různých otázek, o nichž jsme stručně promluvíli. Také o výcviku v tomto smyslu uvažujeme a nezanedbávejme ho.

(Použitá literatura: gen. v. v. von Poseck „Die Deutsche Kavallerie in Polen 1914/15“ (vydal E. S. Mittler v Berlíně), pplk. Egon von Loebell: „Gefechte unter besonderen Verhältnissen“ (vydal E. S. Mittler, Berlín), „Mil.-Wochenblatt“ č. 24 a 25/1935, „Krasnaja Zvezda“ 137/1934.)

Literární přehled.

„Duše našeho vojáka a brannost národa.“

Soubor přednášek, pořádaných odborem pro brannou psychologii Vojenského ústavu vědeckého v období 1936—1937. Vydal Vojenský ústav vědecký 1937, str.

88. Cena 10 Kč. S úvodem univ. prof. dr. Fr. Šerackého.

Kniha v přítomné době nejvýše aktuální. Naši známí vojenští publicisté div. gen. ing. S. Bláha, přednosta voj. kan-