

Problém automobilisace dělostřelectva u nás.)*

Velice mě překvapilo, že jedno z nejzajímavějších témat soutěže, vyřazené Vědeckým ústavem vojenským v r. 1924 (problém automobilisace dělostřelectva u nás), nebylo vůbec řešeno, ač svoji zajímavostí mohlo upoutati pozornost našich odborníků. Proto si dovoluji jako důstojník pěchoty podati krátký nástin možnosti řešení tohoto problému, všimaje si při tom alespoň hlavních složek, jež by mohly míti vliv na automobilisaci u nás.

Vlivů je mnoho a všimněme si proto hlavně vlivů čistě vojenských.

Především jsou to požadavky strategické.

Světová válka přesně ukázala, že princip úspory sil musí býti při všech operacích zachován až do krajnosti. Jediné tak lze dosíci převahy nad protivníkem. Tedy veškerý materiál musí se shromáždit na těch částech fronty, kde vojevůdce chce dosáhnouti rozhodnutí.

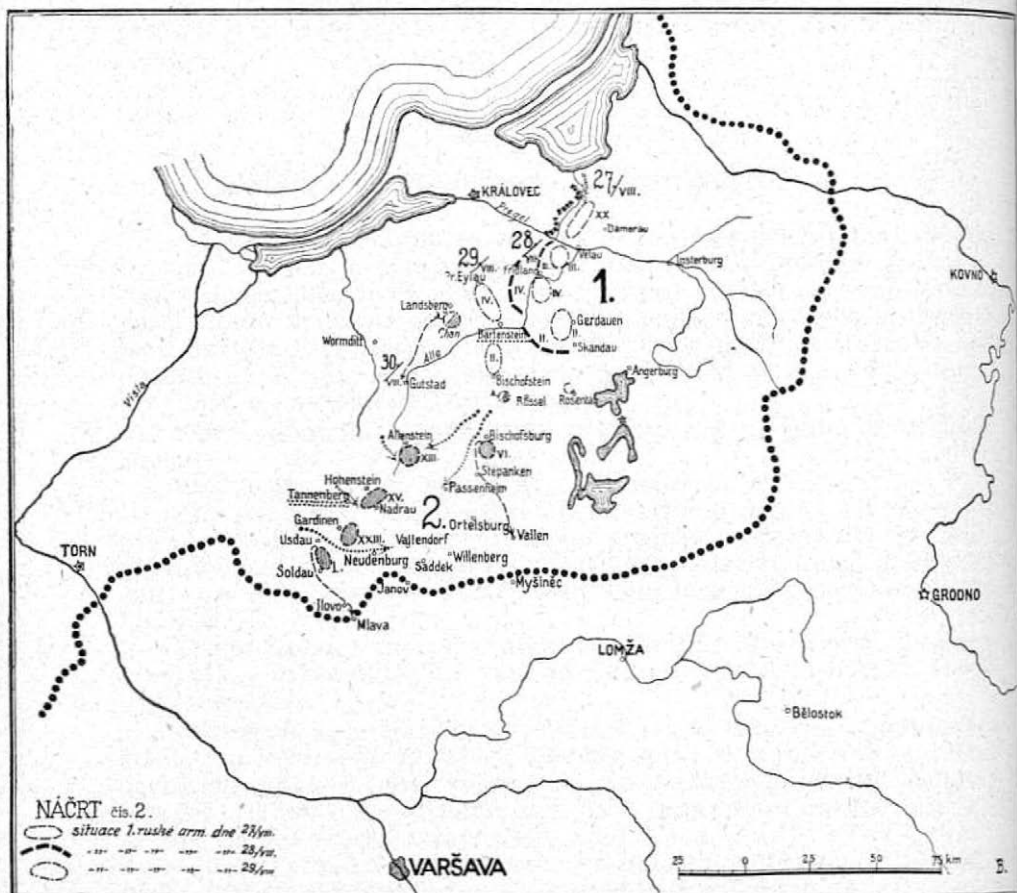
Kromě toho nám táž válka ukázala, že působností zbraně — jakékoli — může býti plně využito jediné tehdy, byla-li užita ve velkém množství.

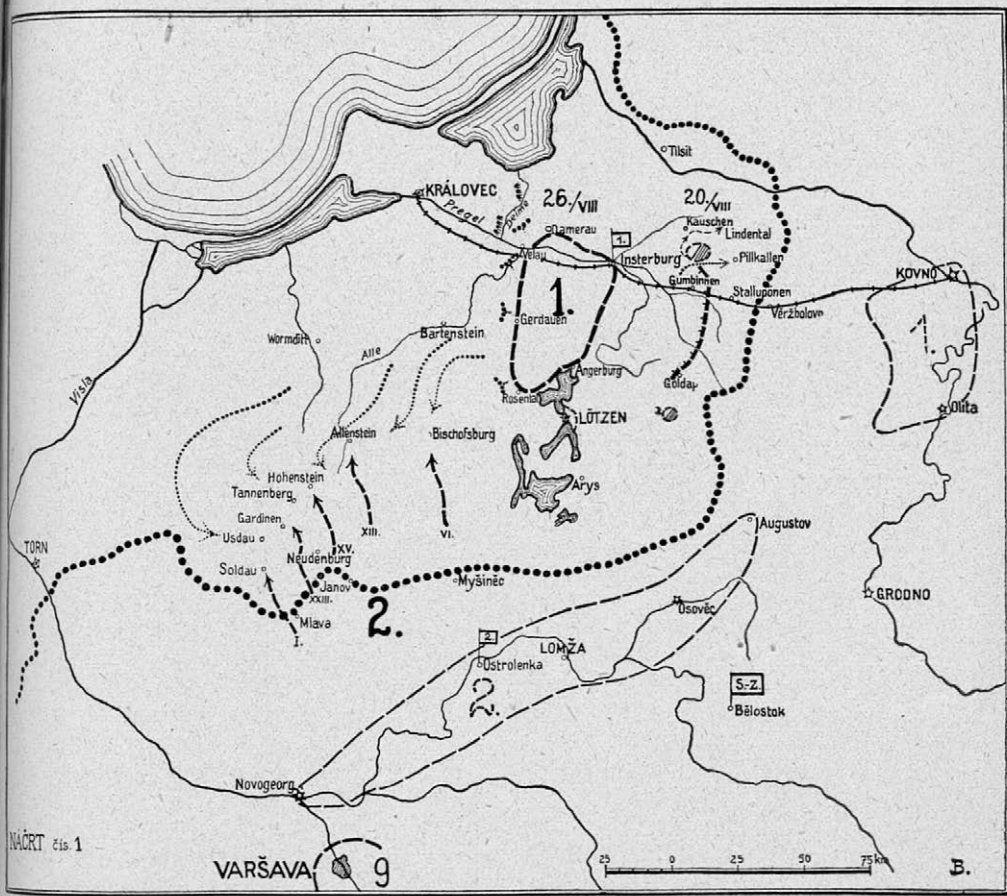
Přirozeně, že především přichází v tomto případě v úvahu dělostřelectvo a dnes je zásadou: dělostřelectva užíváme v boji v masách, čili jinak řečeno, vojevůdce shromažďuje množství dělostřelecteckých jednotek na místech, kde chce dosáhnouti rozhodnutí. Aby se tak mohlo státi, je zapotřebí, aby se dělostřelectvo vyznačovalo pohyblivostí, jež umožní vojevůdci shromáždit podle potřeby dělostřelectvo na kterémkoli místě fronty, jež uznává za vhodné pro uskutečnění svého úmyslu, v době, kdy je tomu situace příhodná, t. j. dělostřelectvo musí býti pohyblivé tak, aby v nejkratší době vykonalo přesuny velkého rozsahu. Takovou pohyblivost můžeme dáti dělostřelectvu jediné jeho automobilisací.

Tedy s hlediska všeobecných strategických požadavků je automobilisace nanejvýš žádoucí.

Stačí pohled na mapu našeho státu, abychom se přesvědčili, že tento požadavek platí pro nás více než pro koho jiného. Rozsáhlost hranic našeho státu je veliká. V případě války s kterýmkoli našim sousedem nabývá fronta od prvopočátku velikých rozměrů, na něž by byly naše síly poměrně malé. Abychom přece jenom dosáhli převahy nad protivníkem, musíme dáti svým vojskům největší možnou

*) Redakce uveřejňuje tento příspěvek důstojníka-pěšáka a očekává že bude zahájena o tomto tématu příslušnými odborníky diskuse.





Voj. Rozhledy č. 7-8. roč. VI.

pohyblivost. Jediné tak může naše vedení rychlými koncentracemi vyvolávat příznivé rozhodnutí.

S hlediska strategického je tedy pro nás automobilisace dělostřelectva nutná.

Nutno si však položit otázku:

Jest zapotřebí automobilisovati veškeré naše dělostřelectvo?

Myslím, že ne. Alespoň v nynější době ne.

Každému je známo, že máme dva druhy dělostřelectva, a to: dělostřelectvo, jež je v organických svazcích velkých jednotek a pak dělostřelectvo stojící mimo svazky velkých jednotek, po většině velké ráže, či-li tak zv. dělostřelectvo armádní zálohy.

Poněvadž jsme si již řekli, že vrchní velitel dosáhne rozhodnutí jediné soustředěním svých prostředků na různých místech fronty, poznáme okamžitě v dělostřelectvu armádní zálohy dělostřelectvo, které jest k úplné dispozici našeho hlavního velitelství. Musí se proto vyznačovat vlastnostmi, jež je učiní způsobilým plnit tento úkol. Musí být tedy velmi pohyblivé, musí být automobilisované. Tak, jako je nyní početně organisováno, není tato záloha valná, ba můžeme si otevřeně říci, že je malá.

Je tedy zapotřebí dáti hlavnímu velitelství možnost vytvořiti si jiné zálohy, jež by byly právě tak rychlé, jako je armádní dělostřelectvo samo. Lze toho dosáhnouti dvojím způsobem:

a) vytvořením nových dělostřelectkových jednotek automobilisovaných;

b) automobilisováním divisního dělostřelectva všeobecně nebo jen z části.

Jak je známo, skládá se divisní dělostřelectvo ze tří kategorií: dělostřelectva lehkého, horského a dělostřelectva hrubého. Tyto kategorie tvoří dělostřelectvo plní. Jsou na ně kladeny zvláštní požadavky taktické, mezi nimiž převládá tento požadavek: plní dělostřelectvo musí být schopno akce v každém terénu, ve kterém bude bojovati divisní pěchota, a musí být schopno sledovati pěchotu, poněvadž moderní boj bez podpory dělostřelectva je nemyslitelný. Aby stačilo sledovati pěchotu, musí být tedy alespoň tak rychlé, jak je pěchota sama. Dělostřelectvo hippomobilní po této stránce úplně vyhovuje. Není však tak rychlé, aby mohlo plniti úlohu požadovanou od dělostřelectva armádního. Bylo by tedy záhodno, aby alespoň části tohoto dělostřelectva byla udělena žádaná rychlost jeho automobilisací.

Nebyl bych pro naprosté automobilisování veškerého divisního dělostřelectva. Postačí, bude-li automobilisováno jen dělostřelectvo hrubé. Mělo by to ostatně i určité výhody organisace. Automobilisací zmenšily by se početní stavy hrubých baterií, poněvadž by se ušetřil počet mužstva, jež připadá na obsluhu koní, a zůstala by jediné přímá obsluha děl, řidiči automobilových vozidel a několik mechaniků pro dílny. Mělo by to však i výhody taktické většího rozsahu, poněvadž by velitelé skupin divisí mohli podle potřeby shromáždit bez velikých potíží hrubé dělostřelectvo do kteréhokoliv úseku jedné z podřízených divisí. Lehké divisní dělostřelectvo bylo by pak výhradně k dispozici divisionáři, což by při podřadné akci snad úplně postačilo.

Tedy se stanoviska strategického i taktického je automobilisace v naznačeném rozsahu žádoucí.

Jsou však také důvody, jež automobilisaci nikterak nepodporují a na něž pro nedostatek statistických pramenů nemohu přesně

odpověděti. Musím se zde spokojiti jen hypotesami, jež mohou býti více nebo méně správné.

Především připadá mi na mysl otázka:

Je náš automobilní průmysl tak rozvinut, aby za války postačil zásobovati armádu potřebným počtem automobilních vozidel?

Myslím, že ano. Máme na našem území velmi vyspělé automobilní továrny a strojírny, jež by dokázaly uhraditi veškerou potřebu. Půjde jediné o to, budou-li mít dostatečné množství surovin. I po této stránce, myslím, že naše území poskytuje všeho, čeho by bylo zapotřebí. Snad by jediné chyběly speciální druhy ocele. Bylo by ovšem nutné, aby v průmyslové mobilisaci byla tato potřeba předvídána. Totéž se týká i mědi. Celkem můžeme říci, že náš průmysl by na tento úkol postačil.

Horší problém se naskytá, běží-li o zásobování pohonnými hmotami. Výbušné motory jsou skoro všechny poháněny buď benzínem nebo naftou. Je nyní otázka, bude-li lze zásobovati takovou spoustu automobilových vozidel potřebným množstvím pohonných hmot. Jsem přesvědčen, že vlastní zdroje nám doposud nepostačí. Naše naftové prameny u Kbel jsou sice slibným počátkem pro soběstačnost na tomto poli, ale bohužel jen počátkem. Největší část naší spotřeby kryjeme ze zdrojů rumunských a snad i polských. Za války by spotřeba rapidně stoupala zároveň se stoupajícím množstvím automobilových vozidel. Stačí poukázat na tento vývoj za války ve Francii. Francouzská armáda šla do války s 8000 automobily a na konci války jich měla asi 93.000. Počítejme, že u nás bychom snad dosáhli jedné třetiny tohoto množství, a ihned poznáme, že vlastní zdroje naprosto nepostačí, aby kryly spotřebu pohonných hmot. Je tedy nezbytně nutno krýti tuto spotřebu z ciziny. Francie sice také nemá vlastních naftových pramenů a přesto za války postačila svá vozidla zásobovati. Ovšem, ale její postavení na kontinentě je trochu jiné než naše. Generál Herr ve svém díle „O dělostřelectvu“ píše, že je povinností diplomacie, aby tyto zdroje našla a armádu zaopatřila; ale podle mého názoru byl by tento úkol pro naši diplomacii velmi těžký. Nedovedu si představit evropského konfliktu, v němž by Rusko nestálo proti Polsku a Maďarsku proti nám. Všimneme-li si této situace blíže, vidíme, že naše zásobovací zdroje by byly v nebezpečí. Jediná dráha spojující nás s Rumunskem je skoro v rukou Maďarů, poněvadž je v bezprostřední blízkosti hranic, a petrolejový revír polský je na dosah Ruska. Zásobování bylo by tedy velmi nejisté a mohl by nastati okamžik, že naše vozidla by stála bez pohonných hmot, což by pak mohlo míti za války katastrofální následky.

V poslední době se konají u nás pokusy s různými jinými pohonnými hmotami jako na příklad s dynalkolem; ale výsledky nejsou ještě uspokojující, a podle diagramů vystavených na automobilní výstavě lze viděti, že vlastnosti této pohonné hmoty se doposud nevyrovňají benzínu. Doufejme, že se podaří vytvořiti nějakou alkoholickou esenci, jež by nám mohla nahraditi naftu a benzin. Pak bychom mohli počítati s vlastními prostředky, poněvadž alkoholový průmysl jest u nás na výši doby.

Lze tedy říci, že jistoty v zásobování pohonnými hmotami nemáme. Proto by se vlastně měla automobilová vozidla zmenšiti na minimum.

Zásobovací podmínky nejsou tedy u nás pro automobilisaci příznivé. Uvážíme-li však, že dělostřelectvo není v permanentním po-

hybu, uvidíme, že v celkovém množství spotřeby pohonných hmot je dělostřelectvo až na posledním místě. Dělostřelectvo samo o sobě by tedy problém zásobovací valně nezvětšilo. Zde padá nejvíce na váhu letectvo a zásobovací kolony.

Zbývá ještě jeden problém, jež nutno při automobilisaci rozřešiti. Je to způsob, jak má býti automobilisace provedena.

Jsou dva možné způsoby řešení.

a) Automobilisované dělostřelectvo může býti buďto taženo (traktor nebo katerpilár);

b) nebo naloženo na kamionech.

U našeho těžkého dělostřelectva je tato otázka rozřešena. Zbývá jedině dělostřelectvo hrubé. Tak, jak je nyní, nemůže býti toto dělostřelectvo taženo, poněvadž jeho konstrukce nevyhovuje podmínkám pro rychlou dopravu a materiál by utrpěl velmi brzy značné poruchy. Je tedy zapotřebí sestrojiti materiál nový, silnější. Nynější materiál mohl by býti vozen na kamionech, jež by nepotřebovaly skoro ani zvláštní adaptace. Musil by však býti brán zřetel na celkovou váhu naložených vozidel a u nás na stav silničních mostů.