

David Hubený (Давид Губены)

Национальный архив, Чехия

 ORCID ID: 0000-0002-6680-7152

OBLICZA WOJNY

Том 7 • PRZED BITWA • ŁÓDŹ 2023

ISBN 978-83-8331-303-0 • s. 283-301

<https://doi.org/10.18778/8331-303-0.13>

Nadezda Kruglova (Надежда Круглова)

Национальный архив, Чехия

 ORCID ID: 0000-0002-7565-6536

ЧЕХОСЛОВАЦКАЯ АРМИЯ И ВЕЛОСИПЕДНЫЕ ОТРЯДЫ 1918–1939 ГГ.

Аннотация. В последней трети XIX в. развитие велоспорта привлекло внимание передовых армий, вскоре осознавших преимущества в скорости передвижения пехоты и возможности оставить велосипеды без присмотра, в отличие от, например, кавалерии, часть рядового состава которой выделялась для ухода за лошадьми. Уход за велосипедом оказался значительно проще и дешевле, чем за дорогими животными. Чехословацкая армия использовала велосипедные отряды с момента своего создания. Например, они действовали на территории Подкарпатской Руси. У каждого пограничного батальона была своя рота велосипедистов. В начале 1930-х гг. появилось несколько исследований велосипедных отрядов, а вскоре после этого к кавалерийским бригадам присоединились четыре велосипедных батальона. В 1937 г. добавился пятый. Эти подразделения считались одними из наиболее подготовленных и входили в состав быстрых дивизий. В 1938 г. велосипедные батальоны приняли участие в подавлении восстания генлейновских террористов, а на территории Подкарпатской Руси подавляли деятельность польских и венгерских диверсионных групп. В статье речь пойдет о развитии чехословацких велосипедных подразделений (прежде всего на примере 1-го велосипедного батальона), взглядах представителей чехословацкой армии касательно их использования. Авторы статьи также обратят свое внимание на информацию об иностранных велосипедных отрядах, опубликованную в межвоенных армейских специализированных журналах „Военное воспитание” („Vojenská výchova”) и, в первую очередь, „Военный кругозор” („Vojenské rozhledy”). В исследовании будут использованы архивные материалы, находящиеся в фондах Центрального военного архива – Военного исторического архива (Vojenský ústřední archiv – Vojenský historický archiv).

Ключевые слова: Чехословакия, армия, велосипедные отряды, модернизация, кавалерия

Введение

Прилагательное «велосипедный» уже само по себе объясняет специфику военного подразделения, а именно использование необычной военной техники – велосипеда. Он использовался для быстрых перемещений¹, что являлось одним из главных его преимуществ.

С момента создания чехословацкой армии после окончания Первой мировой войны в пограничных батальонах всегда действовала одна велосипедная рота². Что касается рядового состава пограничных батальонов, то при призыве учитывалось особое знание пограничных территорий. В велосипедные роты прежде всего призывались механики велосипедных мастерских и добровольцы³.

К одному из полков кавалерийских бригад всегда была прикреплена велосипедная рота⁴. В кавалерии отряд велосипедистов считался, следуя французской модели, укрепляющим элементом кавалерийских подразделений⁵. Среди других подразделений, использующих велосипеды, был, например, учебный батальон, в котором на протяжении 1928–1935 гг. действовала одна велосипедная рота⁶.

Велосипедные роты кавалерийских бригад и пограничных батальонов позже вошли в состав образовавшихся велосипедных батальонов. После возникновения велосипедных батальонов начали появляться и отдельные дивизионные велосипедные роты, использовавшиеся в основном для разведки⁷. Однако эти дополнительные велосипедные подразделения создавались только в случае мобилизации.

¹ *Armáda a národ*, Praha 1938, с. 201–202.

² Vojenský historický archiv Bratislava, ф. Hraničářský prapor 10, к. 1.

³ Vojenský historický archiv Bratislava, ф. Hraničářský prapor 10, к. 2.

⁴ J. ŠRAML, *Motorisace armády*, „Vojenské rozhledy“ 1928, вин. 9, с. 187; R. HANÁK, *Je třeba měniti dnešní organizaci našeho jezdeckta, aby vyhovovala nynějším požadavkům boje?*, „Vojenské rozhledy“ 1930, вин. 11, с. 647.

⁵ E. FIALA, *Úkoly jezdeckta v budoucích válkách*, „Vojenské rozhledy“ 1921, вин. 2, с. 92.

⁶ J. FIDLER, V. SLUKA, *Encyklopedie branné moci Republiky československé 1920–1938*, Praha 2006, с. 297.

⁷ В ходе разведывательных мероприятий велосипедистам приходилось уделять особое внимание своей скорости, из-за которой они могли оказаться в западне. K. PRÁŠIL, *Cyklistické družstvo jako průzkumná hlídka*, „Vojenská výchova“ 1936, вин. 12, № 7, а также № 8, с. 103–104.

В начале 1930-х гг. завершилась многолетняя унификация снаряжения и экипировки чехословацкой армии, созданной из нескольких легионерских корпусов, обломков австро-венгерской армии, батальонов ополчения и различных добровольческих отрядов. На этот необходимый, но очень затратный с финансовой точки зрения, процесс ушла большая часть бюджета, поэтому, например, на покупку новых орудий или моторизацию не осталось средств. Моторизации, помимо дорогостоящего топлива, также препятствовало и аграрное лобби. Более того, общая организация армии завершилась в то время, когда стало понятно, что армия должна готовиться к конфликту другого рода, нежели тот, к которому она до этого момента готовилась. Проблема заключалась уже не в Венгрии, окруженной Малой Антантой, а в растущей Германии⁸, против которой Чехословакия должна была вооружиться совершенно по-другому.

Оснащение пехоты велосипедами было для небольших и небогатых государств дешевым и относительно эффективным средством для увеличения скорости и радиуса действия подразделений, в то время это представляло собой приемлемую альтернативу дорогой моторизации, хотя, конечно, полностью ее заменить не представлялось возможным.

Размышления в чехословацкой профессиональной военной прессе

До введения велосипедных подразделений командование армии интересовалось опытом иностранных войсковых подразделений по использованию велосипедов в бою и уделяло внимание теоретическим исследованиям о возможном дальнейшем развитии велосипедных единиц. Например, в армейских журналах „Военное воспитание” („Vojenská výchova”) и „Военный кругозор” („Vojenské rozhledy”) с начала 1930-х гг. публиковались статьи о велосипедных отрядах, их положении в армии и кавалерии, реформе кавалерии. Популяризации велосипеда способствовали статьи, описывающие действия бельгийских штурмовых отрядов во времена Первой мировой войны. Эти отряды передвигались в тылу врага на велосипедах,

⁸ Z. MARŠÁLEK, M. KOLLER, *Československé vojenství mezi dvěma světovými válkami*, [B:] *Český stát a střední Evropa. Od Velké Moravy k NATO*, Praha 2002, с. 146.

нарушали работу немецкого транспорта и распространяли дезинформацию. Среди преимуществ таких отрядов – быстрота и бесшумность⁹. Еще одним преимуществом было то, что велоспорт являлся относительно популярным видом спорта особенно среди молодых людей. Существовал большой резерв юношей, пригодных не только к военной службе, но и непосредственно – в велосипедных подразделениях. Вдобавок велосипедные объединения отработали технику езды большими группами¹⁰, так что для представителей этих объединений упражнения на велосипеде не составляли проблем.

Помимо популяризационных текстов и упоминаний о возможностях использования велосипедов в армии, появлялись и более серьезные размышления на эту тему. На рубеже 1920–1930-х гг. в военных кругах начали активно размышлять о реорганизации отдельных частей армии, особенно ее разведывательных и подвижных подразделений. В то же время часто упоминался термин «велосипед».

В конце 20-х гг. прошлого века, рассматривая моторизацию армии, старший лейтенант Йозеф Шрамл указал на недостаточную моторизацию чехословацкой пехоты. Эту проблему частично могли помочь решить дешевые велосипеды. Он рекомендовал в каждом пехотном полку переформировать одну пехотную роту в велосипедную. Роту должны были сформировать в соответствии с велосипедными ротами пограничных батальонов и усилить одной бригадой с крупнокалиберными пулеметами на мотоциклах. Й. Шрамл справедливо предположил, что среди призывников нашлось бы достаточное количество уверенных велосипедистов, а новичков можно обучить за несколько дней. Личный состав велосипедных рот по мере необходимости можно было использовать и в качестве обычных пехотинцев. А во время крупных учений, вместо спешившихся велосипедистов, можно было использовать рядовых запаса, оставляя велосипедную роту нетронутой. Внутри дивизии из собранных таким образом велосипедных рот можно было сформировать

⁹ *Činnost cyklistických jednotek belgické armády na počátku světové války (1914)*, „Vojenské rozhledy“ 1933, вин. 14, № 3, с. 294–303; с. 294, 299, 302–303.

¹⁰ Národní archiv (далее: NA), Policejní ředitelství Praha II. – stanice a komisariáty, k. 34, inv. № 1507, čj. 1566.

„один целый, мобильный батальон с двумя взводами с крупнокалиберными пулеметами на мотоциклах”¹¹.

Значительно менее затратный велосипедист мог также выполнять большее количество задач, нежели кавалерист. В случае необходимости немедленной боевой готовности велосипедист мог стравиться быстрее, нежели кавалерист, нуждающийся в заботе о своей лошади. Быстрое передвижение велосипедистов на дорогах и тропах, и наоборот, хорошая мобильность кавалерии на местности привели Й. Шрамла к идее объединения этих двух родов войск. Он хотел увеличить количество велосипедных эскадронов (на тот момент в общей сложности их было три), так чтобы они были сформированы в каждом кавалерийском полку. Создание велосипедных эскадронов в кавалерии должно было происходить одновременно с формированием велосипедных рот в пехотных полках. Велосипедистам необходимо было тренироваться вместе со своим формированием, и не всегда существовала возможность позаимствовать велосипеды. Вместо отдельных велосипедных рот у кавалерийских бригад должны были появиться бронированные разведывательные машины¹². В дальнейшем Й. Шрамл интенсивно занимался моторизацией драгунских полков, частично сохраняя их гиппический компонент¹³.

Об увеличении количества велосипедов в армии высказывался и полковник Рудольф Ганак, который в своей обоснованной и обширной статье затронул потребности и развитие кавалерии, предполагая ее задействование в будущих войнах. Он отметил слабости существующих чехословацких кавалерийских бригад, не имевших артиллерии и использующих лишь один велосипедный эскадрон. Именно поэтому у командира бригады не было достаточной огневой мощи или достаточного количества людей для создания собственных патрулей и для защиты флангов без необходимости ослабления ударной мощи бригады. Р. Ганак рекомендовал присоединить артиллерийский батальон к целой бригаде, а отдельные кавалерийские полки хотел разделить собственным

¹¹ J. ŠRAML, *op. cit.*, с. 188.

¹² *Ibidem*, с. 190–192.

¹³ ИДЕМ, *Motorisace v jezdeckém pluku*, „Vojenské rozhledy” 1937, вин. 18, с. 1005–1008; ИДЕМ, *Motorisace u jezdeckého pluku*, „Vojenské rozhledy” 1938, вин. 19, с. 540–551.

велосипедным эскадроном. В то же время он хотел, чтобы у велосипедистов были легкие складные велосипеды, в случае необходимости велосипедист мог спешиться и взять велосипед с собой. Еще больше автору нравилась идея подчинения велосипедных подразделений непосредственно бригаде. Командиры полков также должны были иметь в подчинении специальные пулеметные эскадроны¹⁴. Р. Ганак поставил перед собой задачу создания кавалерийских дивизий, усиленных артиллерией и велосипедистами. Кавалерийская дивизия должна была состоять из одного батальона велосипедистов, включающего три роты¹⁵. Он не считал целесообразным формировать по французскому образцу легкую дивизию, в этом случае к каждой чехословацкой кавалерийской бригаде присоединялась бы одна моторизованная бригада. Автор считал, что моторизованные части не будут достаточно мобильными, кроме того, формирование моторизованных бригад будет очень затратным¹⁶. Еще одной проблемой механизации и моторизации армии было плачевное состояние дорог в некоторых частях республики, важную роль играла и цена топлива. Несмотря на эти трудности, солдаты прекрасно понимали, что без механизированных и моторизованных соединений им не обойтись¹⁷.

В начале 1930-х гг. становилось все более очевидным, что нынешняя форма чехословацкой кавалерии не подходит. „Реорганизация кавалерии является необходимой”¹⁸ – заявил Ярослав Эмингер в начале своей статьи. А немецкие авторы даже указывали на определенную беспомощность чехословацкой кавалерии в военное время¹⁹. Помимо использования пистолетов-пулеметов в кавалерии²⁰, Я. Эмингер предлагал реорганизацию кавалерийских полков и создание четырех кавалерийских дивизий с одной кавалерийской бригадой и подразделениями поддержки в каждой дивизии. Вместе с артиллерией, бронев автомобилями, связистами и инженерными войсками, речь шла и о «быстрой пехоте». Существовавших велосипедных эскадронов пограничных батальонов уже

¹⁴ R. HANÁK, *op. cit.*, с. 647–648.

¹⁵ *Ibidem*, с. 651–652.

¹⁶ *Ibidem*, с. 652.

¹⁷ F. ŠANTORA, *Smíšené vyšší jezdecké jednotky*, „Vojenské rozhledy” 1936, вин. 17, с. 133.

¹⁸ J. EMINGER, *Návrh na reorganisaci jezdeckta*, „Vojenské rozhledy” 1931, вин. 12, с. 122.

¹⁹ F. ŠANTORA, *op. cit.*, с. 134.

²⁰ J. EMINGER, *op. cit.*, с. 123.

не хватало, и велосипедные эскадроны следовало увеличить „хотя бы до сильного велосипедного батальона и, кроме того, в мирное время присоединить к кавалерийскому подразделению один быстроходный батальон (на автомобилях). Один пограничный батальон в распоряжении каждого краевого военного штаба должен быть автомобилизирован, и подчинен в мирное время кавалерийской дивизии”. Таким образом, велосипедный и моторизованный батальон должны сформировать «быстрый полк»²¹. Велосипедисты также должны были участвовать в создании смешанных разведывательных отрядов²².

Анализ опыта использования велосипедов во время Первой мировой войны показал, что велосипедисты одинаково хорошо проявили себя как в задерживающих действиях, так и во время отступления. Подполковник Франтишек Ульман потребовал, чтобы кавалеристы в мирное время учились ездить на велосипеде на случай, если потеря лошадей приведет к необходимости пересечь на более доступное средство передвижения. В то же время в использовании велосипедов он видел промежуточный этап моторизации армии²³. Некоторые немецкие авторы считали велосипедистов слишком неповоротливыми во время сражений при отступлении²⁴, однако чехословацкие авторы в целом считали их подходящими защитниками маршрутов отступления²⁵.

Еще одно важное исследование принадлежит Вацлаву Каутскому, который в 1932 г. получил награду на конкурсе Военно-научного института²⁶. Позже это исследование было опубликовано в журнале „Военный кругозор” („Vojenské rozhledy”)²⁷. В своей статье автор прямо выступал за создание велосипедных отрядов, которые уже в мирное время должны были возникнуть в полном военном составе, чтобы на время мобилизации не

²¹ *Ibidem*, с. 127.

²² *Ibidem*, с. 128.

²³ F. ULMAN, *Jak se osvědčily taktické cyklistické jednotky za světové války?*, „Vojenské rozhledy” 1931, вин. 12, с. 950–951.

²⁴ *Z cizích revuí*, „Vojenské rozhledy” 1932, вин. 13, с. 481.

²⁵ J. TOTUŠEK, *Použití SPO. (PO.). (Úvaha)*, „Vojenské rozhledy” 1932, вин. 13, с. 863.

²⁶ *Vide*: M. SEDLÁŘ, *Nástin historie Vojenského ústavu vědeckého 1919–1949*, „Historie a vojenství” 1992, № 2, с. 47–77 а также K. STRAKA, *Souvislosti vědy a výzkumu s obranou Československé republiky. Vojenský ústav vědecký v letech 1936–1938*, Praha 2006.

²⁷ V. KAUTSKÝ, *Cyklistické jednotky*, „Vojenské rozhledy” 1933, вин. 14, с. 1145–1157.

создавать проблем с физически неподготовленными защитниками²⁸. Его призыв был частично выполнен к 1933 г., когда были созданы четыре велосипедных батальона. В своей работе В. Каутский предлагал сопровождать велосипедистов автомобилями с крупнокалиберными пулеметами и пушками, а также небоевыми припасами. Что касается внутреннего состава велосипедного батальона, то реальность была частично приближена к его идеям. Так, например, фактически создавались пулеметные роты, а не разбросанные по обычным ротам пулеметные взводы²⁹. Позже появились идеи о создании собственных велосипедных батальонов в каждой дивизии. Вместо некоторых пехотных батальонов в существующих пехотных полках предполагалось создать велосипедные батальоны³⁰. Однако такого масштабного развития велосипедных подразделений не последовало.

Вышеупомянутое появление велосипедных батальонов в чехословацкой армии в начале 1930-х гг. было вызвано решением политиков, утвердивших весной 1932 г. четырнадцатимесячную военную службу, что, по мнению солдат, не позволяло безопасно охранять государственные границы. После серии переговоров в первые месяцы 1933 г. министр национальной обороны представил Консультативному совету армии предложение о ряде организационных изменений, касающихся сокращения основной военной службы. Было принято решение увеличить в каждой дивизии количество пограничных батальонов до 11, но убрать из их состава велосипедные роты, которые вместе с велосипедными ротами кавалерийских бригад должны были сформировать четыре велосипедных батальона. Все эти изменения были объявлены 18 мая 1933 г. и реализованы специальными указами осенью 1933 г.³¹

²⁸ V. KAUTSKÝ, *op. cit.*, с. 1026.

²⁹ *Ibidem*, с. 1145–1146, 1148.

³⁰ F. KRYŠTOF, *Rychlé jednotky v příští válce*, „Vojenské rozhledy“ 1936, вин. 17, с. 1285–1286.

³¹ R. SANDER, *Branná povinnost v Československu (1918–1938)*, „Sborník archivních prací“ 1989, вин. 39, № 1, с. 267 и 270–273.



Фиг. 1 и 2. Фотография передачи знамени Первому велосипедному батальону в городе Добрушка (источник: NA, f. Prášil Karel, k. 1)

Первый велосипедный батальон

Рассмотрим создание велосипедных подразделений на примере Первого велосипедного батальона. Приказ о создании батальона был отдан 15 мая, его фактическое создание состоялось в начале нового тренировочного года, 15 сентября 1933 г. Для некоторых командиров отдельные велосипедные

батальоны стали первой ступенью в самостоятельном командовании перед принятием руководства в пехотном полку³². Несмотря на присутствие офицеров из велосипедных подразделений, командовать батальоном были назначены пехотные офицеры, так как существующие «велосипедные» офицеры до сих пор командовали только ротой. В ротах, естественно, уже были офицеры из горных, пограничных и пехотных частей. Эти офицеры были распределены таким образом, чтобы не произошло объединения знакомых офицеров из их первоначальных подразделений³³. Было создано действительно новое подразделение, объединенное новым духом и построенное исключительно на новых традициях. Однако этих офицеров из других частей сначала спросили, заинтересованы ли они в службе в новых отдельных батальонах³⁴.

Во время первой встречи с новыми бойцами подразделения командир батальона Ян Вондрачек выразил пожелание, чтобы они изо всех сил старались быть лучшими и всегда были готовы служить государству и народу. Он также призвал к сохранению памяти о знаменитых традициях легионеров и к демонстрации безупречного поведения. Именно дисциплина первых бойцов нового батальона должна была создать репутацию у граждан республики³⁵. В дополнение к первым четырем батальонам, упомянутым ранее, четыре года спустя, 15 сентября 1937 г., был создан пятый батальон³⁶, для которого Первый велосипедный батальон выбрал и обучил в своей школе несколько младших офицеров³⁷.

Для этого в батальоне применялись также учебные фильмы³⁸. Профессиональные военные были осведомлены батальонным приказом о статье В. Каутского *Велосипедные подразделения*³⁹. В то же время долго служащие солдаты имели возможность пополнить свои знания чешского,

³² Vojenský ústřední archive – Vojenský historický archive (далее: VÚA – VHA), ф. Kmenové a kvalifikační listiny – František Vondráček.

³³ VÚA – VHA, ф. Velitelství Cyklistického praporu 1 (далее: CP 1), Kronika, fol. 1–3, 5–6.

³⁴ NA, ф. Prášil Karel, k. 1.

³⁵ VÚA – VHA, ф. CP 1, Kronika, fol. 3–4; k. 4, Praporní rozkazy № 1 a 2 z 15. září 1933.

³⁶ P. MINAŘÍK, *Reorganizace armády ve 2. polovině 30. let a vytvoření operační sestavy vojsk po vyhlášení mobilizace*, [B:] *Sborník Vojenské akademie v Brně. Řada C–D*, № 2, Brno 1999, с. 67–68.

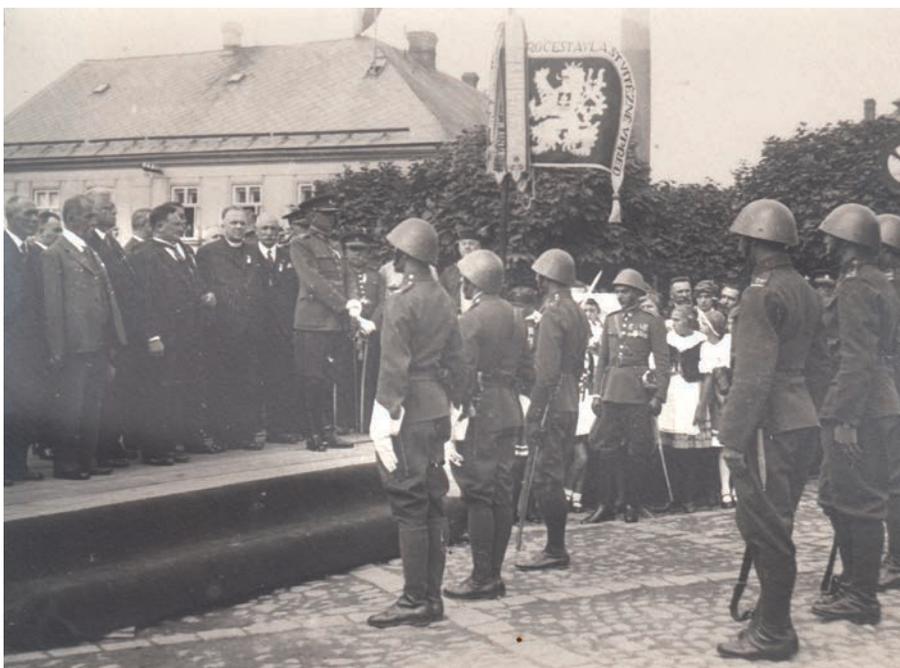
³⁷ VÚA – VHA, ф. CP 1, k. 1, čj. 1795/dův./1936.

³⁸ VÚA – VHA, ф. CP 1, k. 5, Denní rozkaz № 5 z 12.01.1938.

³⁹ VÚA – VHA, ф. CP 1, k. 3, Praporní rozkaz № 59 z 24.11.1933.

немецкого, физики, математики, черчения, истории и географии. Занятия проводили в послеобеденное время учителя местной школы⁴⁰. По национальному признаку шестую часть батальона составляли чехословацкие немцы. По словам хроникёра, никакой другой национальности в батальоне не было⁴¹.

Если оставить в стороне монотонные мирные годы с чередованием призывов новобранцев, окончанием военной службы солдат, непрерывных тренировок, большим событием было широко задокументированное пожалование боевого знамени и лент.



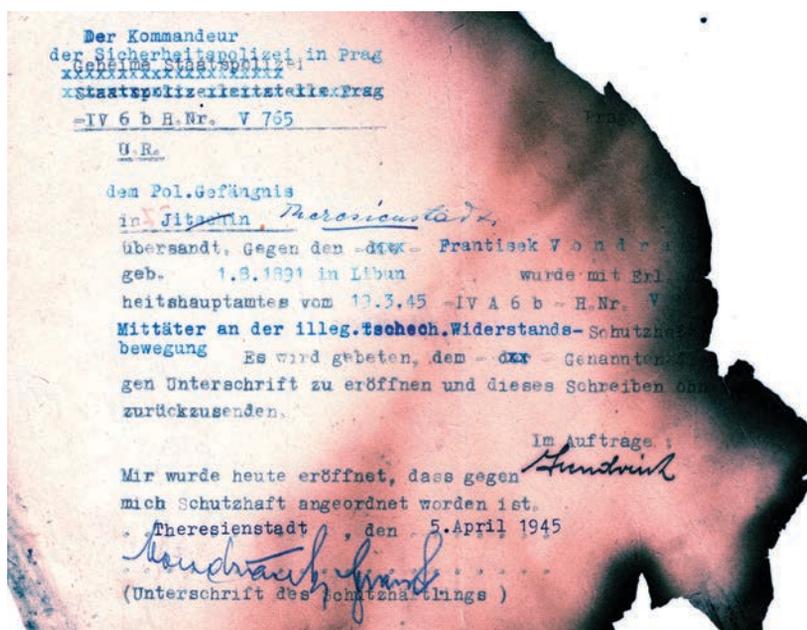
Фиг. 3. Фотография передачи знамени Первому велосипедному батальону в городе Добрушка (источник: NA, f. Prášil Karel, k. 1)

Боевое развертывание подразделения произошло в роковом 1938 г. В начале этого года батальон переместился из Восточной Богемии в районный город Сланы Центральной Богемии.

⁴⁰ VÚA – VNA, ф. CP 1, k. 5, Denní rozkaz № 4 z 7.01.1938.

⁴¹ VÚA – VNA, ф. CP 1, Kronika, fol. 22.

Во время майской мобилизации батальон был переброшен в Южную Богемию и после дальнейших перемещений в конце июня вернулся в Сланы. Восстание судетских немцев после выступления Адольфа Гитлера вечером 12 сентября привело к переброске 1-го и 4-го велосипедных батальонов в место восстания, где велосипедисты вместе с другими силами быстрого реагирования (танки и мотопехота) помогли установить государственную власть после нападения генлейновцев на жандармские отделения и другие правительственные учреждения. Во время этого развертывания батальон потерял несколько человек, убитых стрелком из собственного батальона. Все еще неясно, действовал ли он совместно с местными фашистами или был «всего лишь» сумасшедшим стрелком⁴². В любом случае, дальнейшее развертывание прошло без инцидентов, и вскоре после Мюнхенского соглашения батальон вернулся в Сланы, где в середине марта 1939 г. встретил нацистскую оккупацию.



Фиг. 4. Протокол о заключении под стражей первого командира Первого велосипедного батальона Франтишка Вондрачка. В Терезине он заразился тифом и умер вскоре после освобождения (источник: NA, f. Okupační vězeňské spisy, sign. 101-4-50)

⁴² Vide: D. HUBENÝ, *Střelba mezi slánskými cyklisty v Gossengrünu*, [B:] *Slaný a Slánsko ve XX. století. Život a smrt v kraji pod Slánskou horou*, Slaný 2019, c. 89–100.

Бойцы батальона принимали участие в движении сопротивления, оба командира батальона стали примером для своих подчиненных и были казнены оккупантами⁴³. Часть бывших бойцов подразделений приняла участие в восстании мая 1945 г.⁴⁴ и дальнейшем занятии границ⁴⁵.

Другие пользователи велосипедов в армии и органах правопорядка

Помимо велосипедных батальонов в чехословацкой армии два года существовали две отдельные велосипедные инженерные роты. Первая базировалась в Терезине и входила в состав первого инженерного полка. Вторая располагалась в Комарно и входила в состав третьего инженерного полка. Обе роты были сформированы 1 октября 1935 г. в составе: командование роты и вспомогательная часть, три инженерных отделения и пулеметное отделение. Ровно через два года, 1 октября 1937 г., их преобразовали в 13-ю и 14-ю моторизованные инженерные роты. В ходе этого преобразования сформировались еще две моторизованные роты (11 и 12), присоединенные к пятому и второму инженерному полку. Моторизованные инженерные роты имели тот же состав, что и велосипедные инженерные роты⁴⁶.

Очевидно, что велосипеды были для инженерных рот лишь переходным этапом к полной моторизации. Несмотря на существование этих двух велосипедных инженерных рот чехословацкая кавалерия не пользовалась услугами инженерных войск. В образцовой французской кавалерии командир кавалерийской дивизии напротив имел в распоряжении велосипедную инженерную роту, а также мог рассчитывать на мостовую роту⁴⁷. Командир бельгийской кавалерийской дивизии также имел в распоряжении роту инженеров на велосипедах. При изучении инженерного состава кавалерии сложилось мнение, что чехословацкий

⁴³ Например, IDEM, *Odbojová činnost a odsouzení plukovníka Františka Konopáska*, „Rakovnický historický sborník“ 2013, вин. 10, с. 163–196.

⁴⁴ Например: IDEM, *Josef Bulíř, Matěj Dlouhý a Alois Stoček ve slánském odboji a revoluci*, [B:] *Slaný a Slánsko...*, с. 190–205.

⁴⁵ NA, ф. Prášil Karel, k. 1.

⁴⁶ J. FIDLER, V. SLUKA, *op. cit.*, с. 77–78 и 418.

⁴⁷ V. HÁJEK, *Žemijní výstroj francouzského jezdeckva*, „Vojenské rozhledy“ 1932, вин. 13, с. 476.

велосипедный батальон практически не нуждается в инженерах и ему будет достаточно оборудования для небольших земляных и лесорубных работ для устранения препятствий на дорогах. Пересечение водотоков не входило в его задачи, батальон не был оснащен для этого, за исключением небольшого количества обмундирования для разведывательных патрулей. При строительстве мостов велосипедисты зависели от других кавалерийских подразделений. Кавалерийская бригада, в составе которой была моторизованная рота, должна была быть более оснащена инженерным оборудованием⁴⁸.

Учебный батальон, созданный в 1928 г., также использовал велосипеды. До октября 1935 г. в его состав входила велосипедная рота.

Еще одними пользователями велосипедов были сотрудники правоохранительных органов Министерства внутренних дел: сотрудники государственной полиции (действующая в крупных городах или городах особого значения) и жандармерия (осуществлявшая надзор в малых городах и деревнях).

Для более тщательного контроля безопасности дорожного движения в апреле 1920 г. при Главном управлении полиции в Праге было создано велосипедное подразделение. До 1922 г. группы из трех человек совершали патрулирование менее оживленных улиц и контролировали движение транспорта и пешеходов. Вскоре на смену велосипедистам пришли мотоциклисты⁴⁹. Однако полностью о велосипедистах не забыли. В 30-х гг., когда подразделения начали готовиться к возможным боевым действиям против повстанцев, обсуждалась возможность использовать полицейские дежурные отряды на велосипедах в возможных боях⁵⁰. Была тщательно изучена многочисленная литература германского рейха, базирующаяся на практическом опыте Веймарской республики после окончания Первой мировой войны.

⁴⁸ V. MELICHÁREK, *Jak vybavit jezdeckvo, aby bylo soběstačné pro přechody vodních toků; prostředky pluku, vyšší jezdecké jednotky*, „Vojenské rozhledy“ 1934, вин. 15, с. 1147–1148, 1153.

⁴⁹ J.P. BULAN, *20 let dopravní stráže v Praze*, „Bezpečnostní služba“ 1939, вин. 9, № 10 и 11, с. 347.

⁵⁰ B. BENEŠ, *Velení a jeho prostředky při bojovém použití policie*, „Bezpečnostní služba“ 1934, вин. 4, № 6–7, 9–10, с. 200–201.



Фиг. 5. Жандармский патруль на велосипедах в 1920-е гг. (источник: NA, f. Ministerstvo vnitra I. – prezídium, kart. 241, sign. VI/O/9/2, manipulační období 1925–1930)

Хотя полиция сосредоточила внимание на использовании бронированных автомобилей⁵¹, в случае действий по борьбе с повстанцами наиболее эффективной считалась боевая группа, состоящая из взвода бронетехники (три броневедомола), подкреплённая силами велосипедистов и других полицейских на автомобилях⁵². Бронетехника также могла действовать поодиночке, но опять же только в сопровождении группы поддержки⁵³. Однако этот метод не рекомендовался даже в случае использования бронемшины в военных целях, когда вновь подчёркивалось преимущество использования взвода бронетехники (три броневедомола) в сопровождении велосипедистов или кавалерии⁵⁴. Сходство со смешанными разведывательными подразделениями армии является очевидным⁵⁵. В межвоенный период жандармерия использовала велосипеды – служебные или частные – для патрулирования и связи.

⁵¹ ИДЕМ, *Policejní obrněné auto (O. A.) a jeho úkoly při bojovém použití policie*, „Bezpečnostní služba“ 1935, вин. 5, № 7–9, с. 197–208, 248–252, 261–264.

⁵² *Ibidem*, с. 201.

⁵³ *Ibidem*.

⁵⁴ *Ibidem*, с. 262.

⁵⁵ *Ibidem*, с. 208.

Заклучение

Велосипеды и их использование интересовали армии с последней трети XIX в., а Первая мировая война принесла реальный опыт и знания. Для армий межвоенного периода велосипедные подразделения стали дешевой альтернативой дорогой и, как правило, более тяжелой моторизации. В чехословацких условиях велосипедисты впервые стали использоваться армией как одна из рот пограничных батальонов, призванных остановить первоначальную атаку противника. В первой половине 1930-х гг. были сформированы велосипедные батальоны, являющиеся укрепляющей составляющей кавалерийских частей, включенных уже во второй половине 1930-х гг. в быстрые дивизии. На основании опыта, полученного в 1938 г., эти дивизии должны были преобразовать в танковые, но события марта 1939 г. сделали этот план невозможным. В сентябре 1938 г. чехословацкие велосипедные подразделения были развернуты против генлейновцев. Опыт чехословацкой армии с велосипедистами был настолько положительным, что во время Второй мировой войны плановики правительства в изгнании ожидали не только восстановления этих частей на освобожденной родине, но даже увеличения их численности. Только на чешской территории должны были сформироваться 10 велосипедных батальонов⁵⁶. Эти задумки не были осуществлены.

BIBLIOGRAFIA • BIBLIOGRAPHY • БИБЛИОГРАФИЯ

Źródła archiwalne • Achival sources • Архивные источники

Národní Archiv Praha

Ministerstvo vnitra I. – prezídium

Okupační vězeňské spisy

Policejní ředitelství Praha II. – stanice a komisariáty

Prášil Karel

⁵⁶ VÚA – VHA, ф. Štáb pro vybudování branné moci, k. 25.

Vojenský ústřední archiv – Vojenský historický archiv Praha

Velitelství Cyklistického praporu 1

Kmenové a kvalifikační listiny

Štáb pro vybudování branné moci

Vojenský historický archiv Bratislava

Hraničářský prapor 10

Opracowania • Secondary sources • Литература*Armáda a národ*, Praha 1938.BENEŠ B., *Policejní obrněné auto (O. A.) a jeho úkoly při bojovém použití policie*, „Bezpečnostní služba“ 1935, вин. 5, № 7–9, с. 197–208, 248–252, 261–264.BENEŠ B., *Velení a jeho prostředky při bojovém použití policie*, „Bezpečnostní služba“ 1934, вин. 4, № 6–7, 9–10, с. 181–189, 199–207, 262–271, 308–315.BULAN J.P., *20 let dopravní stráže v Praze*, „Bezpečnostní služba“ 1939, вин. 9, № 10 и 11, с. 313–316, 345–349.*Činnost cyklistických jednotek belgické armády na počátku světové války (1914)*, „Vojenské rozhledy“ 1933, вин. 14, № 3, с. 294–303.EMINGER J., *Návrh na reorganizaci jezdeckta*, „Vojenské rozhledy“ 1931, вин. 12, с. 122–128.FIALA E., *Úkoly jezdeckta v budoucích válkách*, „Vojenské rozhledy“ 1921, вин. 2, с. 83–92.FIDLER J., SLUKA V., *Encyklopedie branné moci Republiky československé 1920–1938*, Praha 2006.HÁJEK V., *Ženíjní výstroj francouzského jezdeckta*, „Vojenské rozhledy“ 1932, вин. 13, с. 475–478.HANÁK R., *Je třeba měnit dnešní organizaci našeho jezdeckta, aby vyhovovala nynějším požadavkům boje?*, „Vojenské rozhledy“ 1930, вин. 11, с. 536–545, 643–654.HUBENÝ D., *Josef Bulíř, Matěj Dlouhý a Alois Stoček ve slánském odboji a revoluci*, [В:] *Slaný a Slánsko ve XX. století. Slaňáci ve světě*, Slaný 2017, с. 190–205.HUBENÝ D., *Odbojová činnost a odsouzení plukovníka Františka Konopáska*, „Rakovnický historický sborník“ 2013, вин. 10, с. 163–196.HUBENÝ D., *Střelba mezi slánskými cyklisty v Gossengrünü*, [В:] *Slaný a Slánsko ve XX. století. Život a smrt v kraji pod Slánskou horou*, Slaný 2019, с. 89–100.KAUTSKÝ V., *Cyklistické jednotky*, „Vojenské rozhledy“ 1933, вин. 14, с. 1017–1026, 1145–1157.KRYŠTOF F., *Rychlé jednotky v příští válce*, „Vojenské rozhledy“ 1936, вин. 17, с. 1281–1287.MARŠÁLEK Z., KOLLER M., *Československé vojenství mezi dvěma světovými válkami*, [В:] *Český stát a střední Evropa. Od Velké Moravy k NATO*, Praha 2002, s. 140–152.

- MELICHÁREK V., *Jak vybavit jezdectvo, aby bylo soběstačné pro přechody vodních toků; prostředky pluku, vyšší jezdecké jednotky*, „Vojenské rozhledy” 1934, вих. 15, с. 1144–1155.
- MINAŘÍK P., *Reorganizace armády ve 2. polovině 30. let a vytvoření operační sestavy vojsk po vyhlášení mobilizace*, [В:] *Sborník Vojenské akademie v Brně. Řada C–D, № 2*, Brno 1999, с. 65–90.
- PRÁŠIL K., *Cyklistické družstvo jako průzkumná hlídka*, „Vojenská výchova” 1936, вих. 12, № 7 и 8, с. 103–104.
- SANDER R., *Branná povinnost v Československu (1918–1938)*, „Sborník archivních prací” 1989, вих. 39, № 1, с. 255–278.
- SEDLÁŘ M., *Nástin historie Vojenského ústavu vědeckého 1919–1949*, „Historie a vojenství” 1992, № 2, с. 47–77.
- STRAKA K., *Souvislosti vědy a výzkumu s obranou Československé republiky. Vojenský ústav vědecký v letech 1936–1938*, Praha 2006.
- ŠANTORA F., *Smišené vyšší jezdecké jednotky*, „Vojenské rozhledy” 1936, вих. 17, с. 132–146, 558–574.
- ŠRAML J., *Motorisace armády*, „Vojenské rozhledy” 1928, вих. 9, с. 182–194.
- ŠRAML J., *Motorisace u jezdeckého pluku*, „Vojenské rozhledy” 1938, вих. 19, с. 540–551.
- ŠRAML J., *Motorisace v jezdeckém pluku*, „Vojenské rozhledy” 1937, вих. 18, с. 1005–1008.
- TOTUŠEK J., *Použití SPO. (PO.). (Úvaha.)*, „Vojenské rozhledy” 1932, вих. 13, с. 861–866.
- ULMAN F., *Jak se osvědčily taktické cyklistické jednotky za světové války?*, „Vojenské rozhledy” 1931, вих. 12, с. 947–951.
- Z cizích revuí*, „Vojenské rozhledy” 1932, вих. 13, с. 478–482.

David Hubený, Nadezda Kruglova

CZECHOSLOVAK ARMY AND BICYCLE UNITS

Summary. In the last three decades of the 19th century, the rising popularity of bicycles attracted the attention of army commanders. Soon, they noticed the striking advantages of using bicycles, including speeding up the infantry's movements. Another great benefit was that bicycles did not require much attention, unlike the most renowned yet demanding form of transportation – horses, which necessitated the presence of special troops in the cavalry to take care of the animals.

Therefore, cycling proved to be the cheapest form of personal transportation for the army at that time. Since its establishment, the Czechoslovak army has used bicycle units. Each border battalion had its own company of cyclists. In the early 1930s, there were several studies on bicycle units and shortly after that, four bicycle battalions joined the cavalry brigades. In 1937, a fifth bicycle battalion was formed. These units were considered to be the most well-trained, forming a valuable part of the fast divisions. In 1938, bicycle battalions were a part of the operation against the uprising of Heinlein's terrorists; bicycle units also operated on the territory of Subcarpathian Rus, suppressing the activities of Polish and Hungarian sabotage groups.

The article discusses the history of the development of the Czechoslovakian bicycle units and scrutinises how the Czechoslovak military perceived this phenomenon. The paper also includes information about foreign bicycle units.

Keywords: Czechoslovakia, army, bicycle units, modernisation, cavalry

David Hubený, Nadezda Kruglova

ARMIA CZECHOSŁOWACKA I JEJ ODDZIAŁY ROWEROWE W LATACH 1918–1939

Streszczenie. Pod koniec XIX w. rozwój kolarstwa przyciągnął uwagę rozwiniętych armii, które szybko zdały sobie sprawę z zalet wynikających z szybkości poruszania się piechoty oraz możliwości pozostawienia rowerów bez opieki, w przeciwieństwie do np. kawalerii, gdzie część szeregowych przydzielano do zajmowania się końmi. Opieka nad rowerami okazała się znacznie łatwiejsza i tańsza niż w wypadku drogich zwierząt. Armia czechosłowacka używała formacji rowerowych od samego początku. Oddziały rowerowe działały np. na terenie Rusi Podkarpackiej. Każdy batalion graniczny miał własną kompanię rowerzystów. Na początku lat trzydziestych pojawiło się kilka opracowań dotyczących jednostek rowerowych, a wkrótce potem do brygad kawalerii dołączyły cztery bataliony rowerowe. W 1937 r. dodano piąty batalion. Jednostki te były uważane za jedne z najlepiej wyszkolonych i wchodziły w skład dywizji szybkich. W 1938 r. bataliony rowerowe brały udział w tłumieniu powstania Konrada Henleina, a na terenie Rusi Podkarpackiej pacyfikowały działalność polskich i węgierskich grup dywersyjnych. W artykule skupiono się na rozwoju czechosłowackich jednostek rowerowych (przede wszystkim na przykładzie 1 batalionu rowerowego) oraz na poglądach przedstawicieli armii czechosłowackiej na ich wykorzystanie. Autorzy artykułu zwrócili również uwagę na informacje o jednostkach rowerowych publikowane w specjalistycznych międzywojennych czasopiśmie wojskowych „Wychowanie Wojskowe” („Vojenská výchova”) i „Wojenny Horyzont” („Vojenské rozhledy”). W opracowaniu wykorzystano materiały archiwalne znajdujące się w zasobach Centralnego Archiwum Wojskowego – Wojskowego Archiwum Historycznego w Pradze (Vojenský ústřední archiv – Vojenský historický archiv).

Słowa kluczowe: Czechosłowacja, wojsko, jednostki rowerowe, modernizacja, kawaleria