

Grzegorz Kurpeta
Białystok

Rys historyczny myśli wojskowej na temat wykorzystania kolarzy w Wojsku Polskim II Rzeczypospolitej

Praca niniejsza jest próbą przedstawienia myśli wojskowej dotyczącej powstania i organizacji kolarzy w Wojsku Polskim II Rzeczypospolitej. Powstała ona w oparciu o wybór prac, jakie ukazały się w wojskowej prasie fachowej doby dwudziestolecia międzywojennego oraz instrukcje i regulaminy.

Po zakończeniu działań bojowych na frontach I wojny światowej, w formującym się Wojsku Polskim znalazło się bardzo skromne miejsce dla kolarzy. W wojskowych instrukcjach i regulaminach, do połowy lat trzydziestych, figurowali oni głównie jako element wachlarza żywych środków łączności, małe ich grupki pojawiały się także jako środek walki ruchowej, obsady posterunków lub zwiadowcy. Może to trochę dziwić, gdyż jako mniejsze lub większe formacje, istnieli oni w szeregach armii zaborczych, podobnie w armii francuskiej, na której wzorowała się odradzająca siła zbrojna. Nie odnajdziemy więc też raczej wzmianek na temat wykorzystania kolarzy podczas wojny polsko-bolszewickiej. Konflikt ten jednak uświadomił wyraźnie polskim wojskowym, iż przyszła wojna będzie miała charakter manewrowy. Kolarze zdawali się do niej świetnie nadawać jako wzmocnienie lub uzupełnienie kawalerii, będącej wówczas bronią uznaną za najważniejszą, najbardziej ruchliwą, posiadającą decydujące znaczenie. Ich zalety podkreślał na łamach *Przeglądu Piechoty* Waław Berka¹, zwłaszcza podczas walk o dużym natężeniu w terenie silnie zurbanizowanym, przy zdobywaniu systemów obronnych, węzłów komunikacyjnych czy przepraw. Kazimierz Rosen-Zawadzki na łamach *Przeglądu Kawaleryjskiego*² domagał się też włączenia kolarzy do wachlarza żywych środków łączności, oraz podkreślał zalety ich użycia podczas działań pościgowych. Również w łączności umiejscawiał kolarza Aleksander Stebelski, w składzie placówki łączności z lotnikiem. Uważał też, iż byłoby dobrym środkiem do utrzymania łączności w marszu, między dowódcą

¹ W. Berka, *Zagadnienie kolarzy jako broni w Polsce*, „Bellona”, t. 10, z. 3, 1923, s. 275–276.

² K. Rosen-Zawadzki, *Zagadnienie łączności w pułku kawalerii w polu*, „Przegląd Kawaleryjski”, nr 6 (22), 1927, s. 605, 607.

wielkiej jednostki kawalerii a dowódcami pułków i między ośrodkami łączności zorganizowanymi na osi łączności³.

Postulowano także przydzielenie patrolów cyklistów do zadań łącznościowych w pułkach piechoty⁴. Były to jednak dopiero głosy postulujące ich wprowadzenie.

Pierwsze próby wykorzystania jednostek kolarzy pojawiły się dopiero w drugiej połowie lat dwudziestych w formie nowo sformowanej doświadczalnej kompanii cyklistów przy 36 Pułku Piechoty Legii Akademickiej. W 1928 roku dowodził nią Marian Krzywkowski. Składała się ona z 5 oficerów (dowódca kompanii, 3 dowódców plutonów strzeleckich, 1 dowódca plutonu ckm), 81 szeregowych w plutonach strzeleckich (3 plutony po 2 drużyny), 30 szeregowych w plutonie ckm, 3 szeregowych w poczcie dowódcy. W sumie w jej skład wchodziło 5 oficerów i 114 szeregowych. W swoim artykule jej dowódca skarżył się na niepopularność pomysłu wprowadzenia do wojska jednostek cyklistów, zarazem dostrzegał, iż jego kompania była zbyt mała w stosunku do stawianych przed nią zadań. Nie była bowiem zdolna do prowadzenia samodzielnych zadań na szerszym froncie – plutony, zbyt oddalone od siebie, angażowały się w walkę i łatwo mogły ulec rozbiciu. Dostrzegał jednak możliwość walki z bronią pancerną i postulował wzmocnienie siły ognia kompanii przez wprowadzenie działka przeciwpancernego oraz 81 mm moździerza Stokes-Brandt. Wzorując się na francuskim regulaminie kawalerii z 1927 roku, Krzywkowski proponował także utworzenie przy pułku kawalerii plutonu saperów cyklistów. Kompania, również według norm francuskich, miałaby liczyć ponad 250 ludzi, i zdaniem autora liczebność ta nie powinna zmniejszyć jej ruchliwości⁵.

W kompanii kolarzy 36 pp kadra oraz dowódcy pododdziałów i celownicowie uzbrojeni byli w pistolety, grenadierzy w karabinki francuskie z garłaczem V.B., natomiast pozostali szeregowi – w karabinki Mauser wz. 98. Uzbrojenie to było praktyczne, choć jego niewątpliwą wadą była niejednorodność amunicji za sprawą francuskich karabinków (nie zawsze też można było stosować do nich garłacze). Ręczne karabiny maszynowe wydawane były po jednym na drużynę i przewożone w futerale na rowerze, amunicja zaś rozdzielana pomiędzy członków drużyny strzeleckiej. Kwestię wdrożenia ckm autor uzależniał od ukonstytuowania się ostatecznego typu tej broni, bowiem jej transport odbywał się na motocyklach. Ze względu jednak na różnice tempa marszu, wynikała konieczność poruszania się motocyklistów skokami, i stąd ckm były przeważnie

³ A. Stebelski, *Łączność samodzielnej brygady kawalerji w rozpoznaniu*, „Przegląd Kawaleryjski”, nr 4 (54), 1930, s. 232, 249.

⁴ R. Mleczo, *Uwagi o organizacji łączności w pułku piechoty*, „Przegląd Piechoty”, z. 7, 1928, s. 9.

⁵ M. Krzywkowski, *Cykliści*, „Przegląd Piechoty”, z. 7, 1928, s. 77, 84–85.

w bliższej lub dalszej odległości od kolumny kolarskiej. Ponadto obsługa ckm była rozdzielona, gdyż tylko celowniczy i amunicyjni, jeździli na motocyklach, pozostali zaś poruszali się z resztą kompanii na rowerach. Utrudnione było też posuwanie się motocykli razem z kolumną czy też w jej środku, gdyż poruszając się skokami, znajdowałoby się obok kolumny cyklistów, zajmując wraz z kolumną całą szerokość drogi. Do tego mogły one wzniecać tumany kurzu, uniemożliwiając normalne poruszanie się kolumny. Zostając znów w tyle, narażone były na odcięcie⁶.

Zwrócono również uwagę na potrzebę przydzielenia mechaników do obsługi motocykli. Mieli nimi być żołnierze, wysyłani po odbyciu przeszkolenia rekruckiego do szkół samochodowych, skąd wracaliby do kompanii jako kierowcy, gdzie odbywaliby następnie przeszkolenie obsługi ckm. Znamienne jest, że w literaturze spotyka się bardzo wiele głosów krytykujących awaryjność ówczesnych motocykli i niedostosowanie ich do warunków terenowych – stąd i tutaj mowa o łatwym niszczeniu motocykla obciążonego jednym żołnierzem, ciężkim karabinem maszynowym i sześcioma tysiącami sztuk amunicji. Kompania była wyposażona ponadto w dwa motocykle z wózkiem bocznym dla dowódcy kompanii i dowódcy plutonu ckm. Domagano się też przydzielenia jednego motocykla bez kosza, do celów łącznościowych⁷.

Taborem kompanii, do transportu warsztatu naprawczego, zapasowych rowerów, materiałów pędnych, amunicji i prowiantu były 2 samochody jednonowe i jeden dwutonowy, ciągnący kuchnię na przyczepie. Kompania posiadała w zapasie 10–15 rowerów, prowiant wystarczający na 5–6 dni, około 500 kg benzyny, odpowiednią ilość nafty, oleju i towotu, oraz po 250 sztuk amunicji na pojedynczego żołnierza.

Postulowano wykorzystanie rowerów składanych, z mniejszymi kołami, gdyż te z dużymi nie zawsze były odpowiednie dla żołnierzy o niższym wzroście – miało to uchronić kolumnę od wypadków i zmniejszyć jej długość. Domagano się też wzmocnienia ramy i szprych oraz odpowiedniego bagażnika do przewożenia ryszunka, gdyż cyklista był obciążony całkowitym wyposażeniem piechura⁸.

Na ćwiczeniach w 1927 roku przed kompanią stawiano następujące zadania⁹:

1. wsparcie dla rozpoznającej kawalerii,
2. współdziałanie z jazdą w zwalczaniu oporu nieprzyjaciela podczas marszu naprzód,
3. współdziałanie z kawalerią w pościgu,
4. obejście przez wykorzystanie równoległych dróg,

⁶ Ibidem, s. 85–87.

⁷ Ibidem, s. 87–88.

⁸ Ibidem, s. 89–91.

⁹ Ibidem, s. 91–92.

5. zajmowanie wyjść, cieśnin, mostów i miejscowości,
6. napady i niszczenia, zwłaszcza nocą lub o świcie,
7. współdziałanie z samochodami pancernymi,
8. walki odwrotowe.

Po ćwiczeniach okazało się, iż aby wykorzystać w pełni wartość jednostki, powinna ona walczyć jako zwarta całość, pojedyncze plutony okazały się zbyt słabe w walce. Cennym wnioskiem było wprowadzenie do kolumny kolarzy oddziału kawalerii, podległego dowódcy cyklistów, który miałby za zadanie osłonić kolumny po bokach, na wypadek zaskoczenia, oraz w szpicie kolumny. W warunkach zagrożenia stycznością z nieprzyjacielem, kolarze mieliby stanowić straż przednią i ewentualnie osłaniać kawalerię. Podobnie zadania straży przedniej mieliby oni pełnić w warunkach nocnych. Sceptyczna była natomiast ocena przydzielania cyklistom zadań wywiadu właściwego, ze względu na niską zdolność dokładnego przetrząsania terenu¹⁰.

Nowoczesny był pomysł formowania oddziałów złożonych z plutonu samochodów pancernych, szwadronu kawalerii i kompanii kolarzy, mających na celu przeprowadzanie niszczeń w warunkach dziennych i nocnych oraz do napadów na nieprzyjaciela. Współdziałanie tych środków miało umożliwiać wykonywanie zadań samodzielnych, wymagających dużej siły ognia i elementu zaskoczenia¹¹.

Marian Krzywkowski podkreślał, iż formując oddziały kolarskie należało wyłaniać ludzi potrafiących jeździć na rowerze (formując kompanię, otrzymał on ludzi, spośród których jedynie 22% potrafiło poruszać się tym pojazdem) i posiadających odpowiednią, sportową żyłkę, co uważał za niezbędne dla wyrobienia należytej ambicji broni i poszanowania sprzętu – tak aby rower był dla kolarza tym czym koń dla kawalerzysty. Również dyscyplina oddziału miała być na odpowiednim poziomie – zachowywanie swoich miejsc, tempa i ciszy. Dla zapewnienia tego, oficer prowadzący kolumnę powinien dbać o odpowiednie tempo, zaś wyznaczony oficer – o należyty porządek z tyłu. Za tym ostatnim jechał mechanik, który w razie potrzeby miał dokonywać napraw i zbierać maruderów. Kadra oddziałów kolarskich miała być też na odpowiednim poziomie – ze względu na samodzielne działanie kompanii, oficer powinien mieć dużą zdolność orientowania się w położeniu, ponadto, oprócz oczywistych cech żołnierskiego charakteru, powinien być odpowiedniego zdrowia, pożądane było przydzielanie na dowódców plutonów młodych oficerów, świeżo po szkole, zgłaszających się ochotniczo do służby. Podobne były postulaty kierowane pod adresem podoficerów, przy czym skarżył się on na kierowanych do cyklistów żołnierzy¹².

¹⁰ Ibidem, s. 92–93.

¹¹ Ibidem, s. 93.

¹² Ibidem, s. 94–96.

W latach trzydziestych również skarżono się na brak w WP etatowych oddziałów kolarzy, pomimo istnienia nieoficjalnych oddziałów tej broni, podkreślając wyalienowanie pod tym względem wśród pozostałych armii europejskich¹³. Podkreślano ich zalety, takie jak stosunkowo duża ruchliwość kolarzy, możliwości wykorzystania dróg różnej jakości, drózek, oraz marszu na przełaj w sezonie letnim. Nie bez znaczenia była też łatwość omijania przez kolarzy rozmaitych przeszkód oraz łatwość przeprowadzania kolarzy przez przeszkody wodne, szczególnie w porównaniu z oddziałami zmotoryzowanymi bądź kawalerią¹⁴. Podkreślano też ich niezależność od materiałów pędnych, co miało umożliwiać ubezpieczenie przez nich dłuższego wypoczynku, np. na karmienie koni, oraz fakt, iż rower był dość łatwym środkiem do pozyskania na drodze mobilizacji, stąd domagał się ujednoczenia sprzętu sprzedawanego w kraju¹⁵ – niebawem miało się okazać jak ważny był to postulat. Krytycznie odnoszono się natomiast do dużej wrażliwości cyklistów na warunki atmosferyczne¹⁶.

Poruszano też kwestię transportu rowerów podczas walki. Rozwiązania upatrywano w pozostawieniu 1/3–1/4 sił w odwodzie przy rowerach, co dawało przy napotkaniu słabszego przeciwnika, możliwość podciągnięcia odwodu i wysłanie reszty sił po rowery, zaś umożliwiało ciągły kontakt z przeciwnikiem. W przypadku napotkania większych sił, przy konieczności wycofania, mieli oni być blisko pozostawionego sprzętu (choć i tu musiał istnieć odwód, ze względu na niebezpieczeństwo zepchnięcia oddziału ze swoich pozycji). W obronie i działaniach opóźniających bądź odwrotowych sprawa była prostsza – w obronie rowery miały czekać pozostawione za przeszkodą terenową i gdyby przeciwnik się cofał byłyby podciągnięte, zaś w odwrocie i opóźnianiu, kolarze mieli się wycofywać po głównych drogach, wracając do pozostawionego sprzętu¹⁷.

Karol Riedl podkreślał też wartość kolarzy w działaniach zaczepnych, ze względu na ruchliwość. Przewidywano oszczędzanie ich w boju spotkaniowym, jeśli maszerowali przed strażą przednią i zastępowanie ich jazdą. Następnie, dzięki szybkości manewru mieli być wykorzystani do działań na skrzydło lub tyły przeciwnika. Mogli też być bardzo pomocni w pościgu – np. przez szybki manewr drogami i odcięcie dróg odwrotu. Autor proponował następujące zastosowania kolarzy¹⁸:

¹³ Z. Dzieślewski, *Rys historyczny oddziałów cyklistów i wnioski organizacyjne*, „Bellona”, t. 34, z. 2, 1934, s. 272.

¹⁴ K. Riedl, *Kolarze i współdziałanie ich z kawalerią*, „Przegląd Kawaleryjski”, nr 9 (143), 1937, s. 301–327.

¹⁵ Ibidem, s. 312–313.

¹⁶ Ibidem, s. 308–309, 315–316.

¹⁷ Ibidem, s. 306–307.

¹⁸ Ibidem, s. 319–320.

- szybkie opanowanie wysuniętych punktów,
- manewr na skrzydło i tyły przeciwnika,
- krótkie natarcia z ograniczonym celem, przy czym teren pozwolić musi na jak najbliższe podciągnięcie rowerów do podstawy wyjściowej,
- odwód całości,
- wykorzystanie powodzenia i pościg.

Optymalnego rozwiązania upatrywano w wykorzystaniu ich do działań opóźniających, ze względu na łatwość ukrycia rowerów przy stanowiskach ogniowych, co miało dawać możliwość dłuższych działań bojowych, bez obawy o związanie walką przez przeciwnika i szybki odskok. Zalecano dodanie do kolarzy słabszych oddziałów jazdy na wypoczętych koniach, dla zabezpieczenia skrzydeł. Dużą uwagę przywiązano do możliwości zaistnienia krytycznej sytuacji kolarzy w przypadku wykorzystania przeciwko nim broni pancerno-motorowej, gdyż była ona szybsza od kolarzy, którzy wobec braku armatek przeciwpancernych byli wobec niej praktycznie bezbronni. Jedyne sposoby walki widziano w patrolach pionierów, którzy byliby w stanie założyć miny przeciwpancerne lub wykonać przeszkody¹⁹.

Podczas działań manewrowych kolarze mogli wykorzystać luki w ugrupowaniach przeciwnika bądź przedrzeć się na skrzydła i wykonywać zadania o charakterze specjalnym, takie jak np.²⁰:

- niszczenia mostów,
- niszczenia torów i urządzeń kolejowych,
- niszczenia sieci telegraficznej,
- napady na sztaby i kwatery główne przeciwnika.

W kwestii organizacji jednostek kolarskich przewidywano utworzenie przy kawalerii dwóch typów jednostek – na szczeblu pułku proponowano użycie plutonu, składającego się z 4 sekcji kolarzy (każda po 6 strzelców oraz 1 ręcznego karabinu maszynowego), drużyny ckm (2 ckm) i sekcji pionierów. Ciężkie karabiny maszynowe miały być one przewożone na rowerach, powoływano się tu na doświadczenia austriackie z okresu Wojny Światowej oraz czechosłowackie i włoskie. W czasie marszu, ciężkie karabiny maszynowe mogły być przewożone na motocyklach, zaś w przypadku zbliżenia się do przeciwnika byłyby mocowane na rowerach, z czego na jednym miał być mocowany karabin, na drugim zaś podstawa²¹. Za takim rozwiązaniem miał przemawiać dość kontrowersyjny argument, wskazujący na łatwiejsze poruszanie się w trudnym terenie kolarza z ckm niż motocykla.

¹⁹ Ibidem, s. 321–323.

²⁰ Ibidem, s. 323.

²¹ Ibidem, s. 324–325.

Na szczeblu brygady rozwiązaniem miał być szwadron kolarzy, złożony z drużyny dowódcy z sekcją łączności, czterech plutonów kolarzy, plutonu ckm, plutonu przeciwpancernego i drużyny pionierów. Postulowano wyposażenie sekcji łączności w środki łączności z lotnikiem, rakiety i aparaty sygnalizacji świetlnej. Nie dostrzegano konieczności przydziału radiostacji do szwadronu – w razie zaistnienia konieczności jej przydzielenia, miała ona pochodzić ze szwadronu łączności brygady. Plutony kolarzy miały mieć taki skład, jak w pułkach kawalerii, jednak bez sekcji pionierów. Pluton ckm miał się składać z dwóch drużyn po dwa ckm, transport miał się odbywać tak, jak w pułkach. Tabor szwadronu miał być zmotoryzowany i wyposażony w samochody ciężarowe. Rozważano również organiczne przydzielenie ckm do plutonów, ze względu na możliwość ich samodzielnego wykorzystania²².

W niespełna pół roku później do artykułu Riedla nawiązał Józef Grubowski, również na łamach Przeglądu Kawaleryjskiego²³. Oprócz aprobowania pomysłu współdziałania kolarzy z kawalerią, wspominał on powstawały, niejako oddolnie jednostki kolarzy w brygadach i pułkach kawalerii, bez oficjalnego rozporządzenia, zaś rowery dla nich były kupowane z oszczędności tych jednostek. Podkreśla on, iż cykliści zdawali doskonale egzamin na organizowanych ćwiczeniach, w stosunku do Riedla miał jednak nieco inne poglądy na ich organizację²⁴. Proponował on bowiem model plutonu, składającego się z 4 sekcji strzeleckich, sekcji rkm, ckm oraz sekcji pionierów. Miało to gwarantować odpowiednią siłę ognia i nie przeciążać ilością amunicji. Ponadto proponował wyposażenie sekcji pionierów w amunicję przeciwpancerną i zapalającą do zwalczania słabo opancerzonych czołgów i samochodów pancernych. Autor szedł nawet dalej – oprócz takiej korekcji pomysłu Riedla, projektował dla pułku jeszcze jeden alternatywny model – mianowicie widział on przy nim szwadron kolarzy, tak aby nadać mu siłę dorównującą batalionowi piechoty, a jednocześnie, przez wykorzystanie ruchliwości jazdy, uczynić pułk od niego silniejszym. Szwadron taki miał się składać z czterech sekcji strzeleckich, drużyny ckm, sekcji pionierów, poczty dowódcy i drużyny gospodarczej. Pluton miał się składać z czterech sekcji strzeleckich i jednej sekcji rkm. Ponadto, jeśli pułk posiadałby broń pancerną lub przeciwpancerną, dowódca mógłby nią w miarę potrzeb wzmocnić cyklistów²⁵.

W ostatnich miesiącach pokoju, latem 1939 roku, przyjęty w wojsku model kompanii kolarzy krytykował Marian Jurecki, nawiązując do wspomnianej pracy Riedla. Był on jego zdaniem zbyt słaby, nie rozsądne było też jego zdaniem,

²² Ibidem, s. 325–326.

²³ J. Grubowski, *Kolarze i współdziałanie ich z kawalerią*, „Przegląd Kawaleryjski”, nr 2 (148), 1938.

²⁴ Ibidem, s. 489.

²⁵ Ibidem, s. 189–190.

używanie kolarzy w małych grupach, na długie odległości jako lekkie podjazdy. Podobnie jak poprzednicy, uskarżał się on na ich wrażliwość na boki. Upatrywał rozwiązania bolączek kolarzy w połączeniu ich z bronią pancerną²⁶.

Instrukcje i regulaminy zakładały i regulowały wykorzystywanie raczej małych kolarzy w niewielkich grupach lub jako pojedynczych gońców, przeważnie w charakterze środka pomocniczego, choć np. Regulamin Służby Polowej z 1921 roku natomiast, włączał kompanię cyklistów w skład brygady kawalerii²⁷.

Interesująca i niejako pełniej zarysowana została rola kolarzy w Ogólnej Instrukcji Walki. Jej pierwsza część wymieniała kolarzy w działaniach rozpoznawczych kawalerii – w razie przewidywania nawiązania walki, zalecano tworzenie silnych oddziałów rozpoznawczych. Należało wówczas wzmacniać jazdę kolarzami (obok piechoty, samochodów pancernych, artylerii itp.). Podjazd taki miał działać patrolami, jeśli zaś przeciwnik umożliwiał działanie, patrol (liczący średnio od kilku jeźdźców do plutonu), miał nawiązać walkę, zmuszając przeciwnika do ujawnienia swoich sił, ewentualnie utorować drogę pozostałym patrolom²⁸.

Druga część instrukcji mówiła, iż jeśli drogi były dobre, można było używać kolarzy jako pogotowia czat na szczególnie zagrożonych kierunkach. Dalej, wymieniała kolarzy wśród najlepszych środków łączności – za takie uważano środki żywe. Przydzielano ich też do natarcia czołowego w walce ruchowej²⁹.

Tworzono też z ich udziałem związki mieszane – takie związki taktyczne (operacyjne) tworzone wzmacniając kawalerię silną piechotą, bez wyraźnej przewagi kawalerii lub piechoty. Taki związek był przeznaczony do wykonania zadań wymagających ruchliwości i odpowiednio dużej siły ognia. Dokładny skład związków mieszanych zależał od terenu i planowanych zadań³⁰.

Mimo dużych starań nie udało się odnaleźć żadnego regulaminu użycia kolarzy, jedyną instrukcją, którą udało mi się odnaleźć, jest wydany w 1935 roku przez Departament Dowodzenia Ogólnego Ministerstwa Spraw Wojskowych, projekt instrukcji taktycznego użycia kolarzy³¹. Jednak nie natrafiłem nigdzie na wyniki realizacji tego projektu – ostateczna redakcja owej instrukcji miała nastąpić po nadesłaniu spostrzeżeń i wniosków na temat jej stosowania. Wnioski te miały być przedstawione przez dowódców wielkich jednostek i szefów departamentów piechoty i kawalerii do 20 grudnia 1936 roku. W pracach nad jej udoskonaleniem

²⁶ M. Jurecki, *Rozmyślenia na temat kolarzy*, „Przegląd Kawaleryjski”, nr 6 (164), 1939, s. 767–770.

²⁷ W. Berka, *Zagadnienie kolarzy jako broni w Polsce*, „Bellona”, t. 10, z. 3, 1923, s. 278.

²⁸ J. Albrecht, *O środkach i sposobach rozpoznania*, „Przegląd Kawaleryjski”, nr 4 (114), 1935, s. 462.

²⁹ *Ogólna instrukcja walki*, cz. 2, Ministerstwo Spraw Wojskowych, Warszawa 1933, s. 19, 22, 25.

³⁰ *Ibidem*, s. 38.

³¹ Instrukcja taktycznego użycia kolarzy – projekt, Ministerstwo Spraw Wojskowych, Departament Dowodzenia Ogólnego, Warszawa 1935.

mieli uczestniczyć wszyscy dowódcy, od dowódców pułków włącznie. Instrukcja regulowała zasady współdziałania kolarzy z innymi rodzajami broni.

Nakreślono w niej charakterystykę oddziałów kolarzy, podkreślano ich pozytywne strony – dzięki wyposażeniu w rowery, mogli oni działać szybciej od piechoty, niekiedy nawet od kawalerii, przy znacznie mniejszym niż w piechocie zmęczeniu ludzi. Krytykowano natomiast, również podobnie jak wcześniej, wrażliwość na stan dróg oraz warunki terenowe i atmosferyczne – wiatr i deszcz, przywiązanie do dróg – poza drogami musieli się oni spieszyć, i – co z tego wynikało, dużą wrażliwość na boki, co z kolei utrudniało uzyskanie elementu zaskoczenia, szczególnie w terenie zalesionym lub zurbanizowanym. Rozwiązanie tego problemu wymagało przydzielenia odpowiedniej ilości kawalerii lub broni pancernej (lekkich czołgów lub samochodów pancernych). W niesprzyjających warunkach lub w czasie walki kolarze działali jak zwykła piechota. Tutaj doceniano w nich możliwość łatwego ukrycia rowerów przy stanowiskach bojowych³².

To oczywiście, iż szosy były najodpowiedniejszymi drogami, po których mogli oni operować. Drogi polne miały być odpowiednie w okresie zimowym, natomiast trudne, lub całkowicie uniemożliwiające użycie kolarzy, w czasie słońca. Piaszczyste drogi miały być natomiast dobre po deszczu. Użyciu cyklistów sprzyjał teren nizinny, względnie lekko pofalowany, o podłożu twardym i suchym. Dostrzegano, iż w takim terenie kolarze mogli się poruszać nawet po ścieżkach. Za wyjątkowo niekorzystne uznano tereny górzyste, piaszczyste, bagniste, pokryte głębokim śniegiem, oblodzone, oraz obszary leśne o gęstym podszyciu. Natomiast lasy wysokopienne, o twardym podłożu, miały być odpowiednie do jazdy na przełaj. W związku z tym wnioskowano, iż bogata sieć drogowa zwiększa zakres ich użycia, uboga zaś może zmniejszać lub nawet uniemożliwiać wykorzystanie. Oceniano, iż noc nie sprzyja ruchliwym działaniom kolarzy, ruch dopuszczano jednak o ile noc była widna, a nawierzchnia odpowiednio jasna³³.

Prędkość kolarzy, na dobrych drogach oceniano za dnia na 12 km/h, w jasną noc zaś na 10 km/h. Dzienny dystans obliczano na maks. 80 km. Dostrzegano jednak, że zaprawiony kolarz może osiągnąć prędkość marszową 20 km/h (nie dłużej niż godzinę) i przebyć dziennie dystans 120 km. W ciężkich warunkach, na rozmokłych lub piaszczystych drogach, przy silnym wietrze bocznym lub przeciwnym, w deszczu i w bezksiężycowe noce, ich prędkość znacznie spadała, wówczas, zwłaszcza na dłuższych odległościach, często nie mogli nadążyć za kawalerią. Również na odcinkach drogi, które wymagały niesienia przez nich rowerów – prędkość była też mniejsza od maszerującej piechoty³⁴.

³² Ibidem, s. 2.

³³ Ibidem, s. 2–3.

³⁴ Ibidem, s. 3.

Jednostkami organizacyjnymi kolarzy były plutony w pułkach kawalerii i piechoty oraz samodzielne kompanie kolarzy. Te ostatnie były jednostkami dyspozycyjnymi wyższych dowódców i w miarę potrzeby mogły być przydzielane do zgrupowań (wielkich jednostek) piechoty lub kawalerii. W szczególnych wypadkach mogły występować:

- zgrupowania plutonów pułkowych piechoty lub kawalerii, były to wówczas kompanie lub szwadrony kombinowane, które mogły być używane i działać według zasad przewidzianych dla kompanii kolarzy,
- zgrupowania dwóch lub więcej kompanii kolarzy.

Zasady współdziałania kolarzy z poszczególnymi rodzajami broni były następujące:

- przydział ich do piechoty miał na celu wzmocnienie i zwiększenie ruchliwości takich jej elementów, jak np. jazdy dywizyjnej czy też zwiadu konnego,
- w kawalerii, również wzmocnienie siły ognia lub też powiększenie stanu, bez zwiększania ilości koni,
- w broni pancernej natomiast przydział ich miał zwiększać stan rozporządzalnej siły żywej.

Zalecano, w miarę możliwości, nierozbijanie związków taktycznych kolarzy podczas wykonywania działań bojowych³⁵.

Dostrzegano, iż poruszanie się kolarzy w marszu podróznym, niezależnie od rodzaju broni, przy którym przyszłoby im współdziałać, jest utrudnione ze względu na różnicę prędkości i trudności poruszania się ich kolumny wśród innych części składowych. W związku z tym, o ile warunki na to pozwalały, zalecano wyznaczać im osobną drogę, nawet dalszą, lecz możliwie najlepszej jakości. Ewentualnie mieli się poruszać przed kolumną, lub za nią – z opóźnieniem, tak aby mogli dołączyć do reszty na noclegu lub postoju, ostatecznie mieli się poruszać za kolumną skokami³⁶.

W marszu bojowym powinni byli się ubezpieczać po osi, wysyłając pluton szperaczy, i w szpicie – kompanię. Samodzielne ubezpieczenie możliwe było jedynie przy bardzo rozwiniętej sieci drogowej i odpowiednim układzie. W związku z tym zalecano dodawać, jako ubezpieczenie po osi – lekkie czołgi lub samochody pancerne, oraz kawalerię i samochody pancerne – celem ubezpieczenia skrzydeł; tutaj prędkość kolarzy miała być dostosowana do kawalerii. Samodzielne ubezpieczenie miało być też możliwe na krótkim postoju, nawet przy bliskiej odległości od nieprzyjaciela, mieli się też świetnie nadawać do ubezpieczeń krótkich postojów innych rodzajów broni. Na dłuższych natomiast zalecano kierować ich za linię frontu, np. celem naprawy uszkodzonego sprzętu³⁷.

³⁵ Ibidem, s. 4–5.

³⁶ Ibidem, s. 5.

³⁷ Ibidem, s. 5–6.

1. Współdziałanie kolarzy z piechotą

Jak już było wspomniane, głównym zadaniem kolarzy było zastąpienie lub wzmocnienie jazdy dywizyjnej i konnych zwiadowców. Ponadto mogli być wykorzystywani do takich zadań jak:

- rozpoznanie,
- ubezpieczenie,
- pościg,
- opóźnianie,
- utrzymanie łączności taktycznej,
- oraz, w warunkach bitwy – mogli pełnić funkcję odwodu lub być wykorzystani, do działań na tyły lub skrzydło nieprzyjaciela.

Ze względu na wrażliwość na boki i na trudność działania na bezdrożach, mieli być też nasyceni patrolami konnymi, choć nie zalecano dodawać tego elementu przy dłuższych marszach, zwłaszcza o ile mogłoby to spowalniać ich tempo.

W działaniach rozpoznawczych dopuszczano, oprócz samodzielnego, również działanie niejako „ramię w ramię” z rozpoznającą piechotą lub jazdą. Przewidywano dla nich rozpoznanie po osi, w pasie zaś – tylko przy bardzo korzystnym układzie dróg i, dla kompanii, na szerokość do 10 km, natomiast zasięg działania miał nie przekraczać jednego dnia marszu piechoty. Użycie konnego ubezpieczenia, tak aby nie opóźniało ono tempa kolarzy, miało być możliwe, o ile cele rozpoznania znajdowałyby się w odległości 10–15 km od punktu wyruszenia. Kompania miała rozpoznawać małymi patrolami, główne siły utrzymując na osi. Przy konnym ubezpieczeniu instrukcja przewidywała wyznaczenie wspólnego dowódcy³⁸.

Na dłuższych postojach kolarze mogli być używani do wzmocniania odwodów czat lub też do przesłaniania zaciągania czat. W marszu mogli oni pełnić rolę ruchomej straży bocznej, w tym wypadku wskazane było przydzielenie pewnej ilości jazdy do patrolu bezdroży i do łączności z główną kolumną (na przełaj). Mieli się też nadawać do pełnienia straży bocznej stojącej – po wykonaniu zadani mieli, za sprawą rowerów, możliwość szybkiego dołączenia do oddziału. Nocą zalecano nie kierować kolarzy do służby ubezpieczeniowej, celem zapewnienia im maksimum odpoczynku³⁹.

W ramach współdziałania z piechotą, ich istotnym zadaniem mogło być też szybkie uchwycenie ważnego punktu terenowego – przeprawy, ciasnego przejścia, punktu obserwacyjnego itp. Wówczas niezbędne było wzmocnienie ich odpowiednią liczbą ciężkich karabinów maszynowych, bądź jazdą lub bronią pancerną, a w przypadku działań większych związków kolarzy – nawet zapewnienie

³⁸ Ibidem, s. 6–7.

³⁹ Ibidem, s. 7–8.

im wsparcia artyleryjskiego – tutaj szczególnie polecano artylerię zmotoryzowaną⁴⁰.

W boju spotkaniowym pokładano w nich duże nadzieje ze względu na ich ruchliwość – mogli ułatwić dowódcy uchwycenie inicjatywy, np. przez uchwycenie ważnych punktów terenowych, skąd mogło wyjść uderzenie na skrzydło przeciwnika, przez związanie nieprzyjaciela walką bądź też przez kontynuowanie zadań ubezpieczeniowo-rozpoznawczych. Bardzo wysoko oceniano siłę kompanii kolarzy, wzmocnionej bronią pancerną, kawalerią, ewentualnie artylerią – taka grupa, jako całość, mogła być użyta do działań na skrzydło lub tyły – dużą uwagę przywiązywano również do możliwości uzyskania efektu zaskoczenia. Kompania też mogła być wykorzystana jako bardzo ruchliwy odwód. Zalecano oszczędzanie kolarzy w walce czołowej – o ile kolumna nawiązała taką, należało dążyć do ich zluzowania przez kompanie strzeleckie, w celu użycia ich do właściwych im zadań. O ile w natarciu nie było warunków do rozpoznania lub działań na skrzydła, wówczas wskazane było zatrzymanie kolarzy w odwodzie, w celu włączenia ich w skład oddziałów pościgowych. W pościgu mieli działać równolegle, wyprzedzając nieprzyjaciela i zajmując ważne punkty terenowe. W odpowiednich warunkach mieli atakować na boki i tyły oddziałów opóźniających przeciwnika, spychając ich z pozycji. Również w pościgu zalecano przydzielać im broń pancerną i jazdę⁴¹.

W obronie kolarze mieli być wykorzystywani do prowadzenia rozpoznania, samodzielnie, lub z kawalerią dywizyjną, do prowadzenia rozpoznania przed frontem i na skrzydłach, do osłony skrzydeł i utrzymywania łączności z sąsiadami. W przypadku prowadzenia obrony ruchowej, mieli natomiast prowadzić rozpoznanie kierunków poruszania się nieprzyjaciela oraz, ewentualnie, opóźniać na wyznaczonych wcześniej kierunkach. W niektórych przypadkach planowano wykorzystać ich też jako ruchomy odwód całości sił. Ze względu na ruchliwość, mogli też osłaniać wycofanie sił własnych, jednak tutaj też niezbędne było przydzielenie kawalerii, gdyż nieprzyjaciel, ze względu na przywiązanie ich do dróg, mógłby łatwo obejść pozycje opóźniania i odciąć ich od reszty sił. Mogli natomiast w opóźnianiu organizować napady i zasadzki ogniowe na posuwające się kolumny wroga. Tutaj mieli być bardzo pomocni pionierzy lub saperzy na rowerach lub samochodach, wykonujący zniszczenia i organizujący obronę przeciwpancerną⁴².

Instrukcja wglądała też możliwość walki z kawalerią – szczególnie gdy kolarze byli wspierani bronią pancerną – w tej sytuacji przewidywano dla nich następujący wachlarz zadań:

⁴⁰ Ibidem, s. 8.

⁴¹ Ibidem, s. 8–10.

⁴² Ibidem, s. 10–11.

- osłona skrzydeł własnych walczących oddziałów,
- wsparcie sił własnych przez wysunięcie się i natarcia na boki i tyły jazdy,
- wyprzedzenie jazdy nieprzyjaciela i odcięcie jej drogi odwrotu podczas zorganizowanego pościgu,
- urządzenie zasadzek ogniowych,
- w razie niepowodzenia – kolarze mieli zająć pozycje pozwalające na prowadzenia działań osłonowych, lub przynajmniej utrudniać pościg kawalerii przeciwnika po równoległej osi.

Podczas ataków na miejscowości, zalecano używać kolarzy poza ich obębnym – bez odpowiedniego wsparcia byli narażeni w terenie zurbanizowanym na walkę wręcz. Działając na zewnątrz, mogli być jednak użyci do działań na skrzydłach i tyłach; podobne działania przewidywano, poprzez obejście, podczas natarcia na tereny leśne⁴³.

2. Współdziałanie kolarzy z kawalerią

We wstępie do tej części charakteryzowano dodatnie i ujemne cechy cyklistów w porównaniu z kawalerią. Dostrzegano, iż pogotowie bojowe jest znacznie ułatwione, przez brak troski o konia, w związku z czym mieli też więcej czasu na odpoczynek. W walce nie byli skrępowani koniecznością pozostawienia koniowodnych. Ukrycie sprzętu podczas walki było prostsze, i wystarczało pozostawić na czas walki niewielką liczbę żołnierzy do pilnowania sprzętu, nawet na dłuższy czas (szczególnie dotyczyło to oddziałów niezwiązanych z poruszaniem się naprzód), co zwiększało w oczywisty sposób siłę ogniową oddziału. Ponadto, ze względu na lekkość sprzętu przewóz kolarzy przez szerokie i głębokie przeszkody wodne był znacznie ułatwiony. Minusem natomiast był fakt, iż po walce musieli oni powracać po sprzęt lub wysyłać dużą część oddziału jako rowerowodów bądź domagać się przydziału samochodów lub wozów. Wskazywano też na większe zmęczenie kolarzy, szczególnie na drogach słabej jakości⁴⁴.

Podobnie jak w piechocie, wskazywano na możliwość przydziału kolarzy do oddziałów ubezpieczenia. Jeśli istniała dobra droga równoległa, kompania kolarzy mogła też pełnić funkcje straży bocznej. Kolarze mieli być też bardzo przydatni w działaniach straży tylnej – ułatwianie oderwania się i do obsady stanowisk opóźniania. W działaniach ubezpieczających lub rozpoznawczych, mieli się znajdować w przerwie pomiędzy strażą przednią (lub tylną) a siłami głównymi i poruszać się skokami.

Podobnie jak w piechocie, świetnie mieli się nadawać do ubezpieczania postojów, tak w dzień, jak i w nocy – tu jednak zwracano uwagę na przebyty wcześniej dystans, celem zapewnienia odpowiedniego wypoczynku. W czasie ubezpieczania postoju mogli pełnić zadania:

⁴³ Ibidem, s. 11–12.

⁴⁴ Ibidem, s. 12–13.

- pełnić funkcje czaty głównej,
- wystawiać sieć placówek,
- działać jako odwód i pogotowie czat,
- organizować łączność – jako łańcuch sztafet rozstawnych lub mieszanych patroli łącznikowych do oddziałów wysuniętych, tak, aby umożliwić wypoczynek koniom.

Zalecano używać kolarzy na głównych kierunkach działania, natomiast oddziały pełniące funkcje ubezpieczenia za dnia, miały mieć przydzieloną jazdę do rozpoznania po bezdrożach⁴⁵.

W odpowiednich warunkach zalecano przydzielać kolarzy do wzmocnienia podjazdów, szczególnie gdy chodziło np. o uchwycenie ważnych punktów terenowych lub do opóźniania. Oddział kolarzy, przydzielony do podjazdu kawalerii, traktowano jako czynnik siły ogniowej – zalecano go używać do rozstrzygającej walki podjazdu, zwłaszcza na głównej osi działania podjazdu, lub w najdogodniejszych warunkach drogowych. Mieli oni też, w takich wypadkach, pełnić funkcje łącznikowe, choć ważne meldunki zalecano dublować innymi środkami łączności.

Użycie kompanii kolarzy przewidywano w oddziałach nie mniejszych niż pułk lub dywizjon, zaś plutony miały przypadać co najmniej na szwadron. Ciekawym wydaje się to, że przewidywano użycie kolarzy do samodzielnego (względnie ze wsparciem broni pancernej) prowadzenia działań rozpoznawczych w terenie zurbanizowanym. Przy prowadzeniu rozpoznania na odległość 10–15 km zalecano też przydział jazdy, do patroli na bezdrożach⁴⁶.

W boju spotkaniowym kolarzy sytuowano w składzie natarcia czołowego – wzdłuż osi działania – tyczyło to się szczególnie przypadków, gdy istniała konieczność uchwycenia ważnego punktu na przedpolu. O ile istniała odpowiednia sieć dróg, mogli być też użyci w składzie grup oskrzydających. Mogli też pełnić funkcje odwodowe – wówczas mogli wykorzystać powodzenie i zająć wywalczone przez kawalerię pozycje, dając jej czas na uporządkowanie się⁴⁷.

W pościgu, o ile kolarze brali udział w bezpośredniej walce, ze względu na konieczność podciągnięcia rowerów, planowano jedynie prowadzenie pościgu ogniowego. Natomiast w pościgu dalekim, o ile istniały odpowiednie drogi, możliwy był pościg wyprzedzający – mogli oni wówczas obsadzić przejścia na drogach odwrotu przeciwnika. Natomiast w pościgu czołowym raczej nie widziano kolarzy – ze względu na trudności rozczłonkowania ich w terenie⁴⁸.

W zagonie – w odpowiednich warunkach, przewidywano możliwość ich użycia. Wskazywano, iż w przypadku utraty rowerów, kolarze plutonów cyklistów

⁴⁵ Ibidem, s. 14–15.

⁴⁶ Ibidem, s. 15–16.

⁴⁷ Ibidem, s. 16.

⁴⁸ Ibidem.

pułków kawalerii mogli wykorzystać zdobyte lub luźne konie. W obronie ruchowej przewidywano ich użycie przede wszystkim w składzie odwodu. Jeśli powierzono im zadanie utrzymania jakiegoś odcinka, przewidywano wzmocnienie ich kawalerią, szczególnie w terenie obfitującym w bezdroża. W obronie stałej zaś, ze względu na brak koniowodów, obciążających kawalerię – mieli się nadawać szczególnie do obsady stanowisk czołowych. Przewidywano też, podobnie jak w piechocie, udział ich w działaniach opóźniających, organizowaniu zasadzek, w niesprzyjających warunkach terenowych i atmosferycznych mogli stanowić obsadę i zabezpieczenie przejść, przepraw i przeszkód na dalszych tyłach, lub działać jako osłona artylerii⁴⁹.

W warunkach nocnych i we mgle mieli zasadniczo działać jako piechota, lecz dopuszczano też ich użycie, po poznanej wcześniej drodze, jako czynnik zaskoczenia, np. przeciw kawalerii wroga na dalszym przedpolu. Ciekawy może wydawać się pogląd, iż uważano ich działanie w lasach o gęstym podszyciu, choć dobrych drogach, za równoważne z kawalerią – tak w walce, jak i w ubezpieczeniu marszowym. Po forsowaniu przeszkód wodnych, ze względu na małą widoczność rowerów i łatwość transportu, mogli spełniać zadania rzutu czołowego. Uważano, iż są oni lepsi od kawalerii w zdobywaniu miejscowości – tak w działaniach wewnątrz, jak i w patrolowaniu okolicznych dróg⁵⁰.

3. Współdziałanie kolarzy z bronią pancerną i oddziałami zmotoryzowanymi

Współdziałanie kolarzy z bronią pancerną i oddziałami zmotoryzowanymi przewidywano w przypadku przydziału⁵¹:

- broni pancernej do oddziałów kolarzy,
- kolarzy do większych zgrupowań broni pancernej,
- kolarzy do oddziałów zmotoryzowanych.

a) Działania oddziałów kolarzy z przydzieloną im bronią pancerną

W związku z trudnością samodzielnego ubezpieczenia się kolarzy na boki, przewidywano przydział broni pancernej. Przydzielenie tych oddziałów w czołowym ubezpieczeniu marszu kolarzy miało zwiększyć tempo marszu cyklistów i zmniejszyć możliwość ich zaskoczenia podczas jazdy, a także zwiększyć ich siłę uderzeniową i odporność w walce.

Na kompanię kolarzy przewidywano przydział plutonu samochodów pancernych lub lekkich czołgów. Nie zalecano dzielenia plutonów na mniejsze części składowe, chyba że w wyjątkowych wypadkach, i to nie mniej niż 1/2 plutonu⁵².

⁴⁹ Ibidem, s. 17–18.

⁵⁰ Ibidem, s. 18.

⁵¹ Ibidem, s. 19.

⁵² Ibidem.

W marszu ubezpieczonym kompanii kolarzy, w terenie otwartym, broń pancerna mogła być wysunięta na odległość 2–4 km przed szpicę, miała ona wtedy działać jak szpica konna. W terenie pokrytym zaś miała się poruszać za kompanią, ewentualnie, dla przyspieszenia marszu, przy szpicu lub między szpicą a resztą kompanii. Ubezpieczenie boczne miało być prowadzone przez posuwanie się kolumny pancerniej, równoległe do osi marszu kompanii, bądź przez prowadzenie krótkich wypadów w bok od osi marszu, na punkty, które miały być rozpoznane⁵³.

W działaniach rozpoznawczych broń pancerna mogła działać jako siła uderzeniowa w walce kompanii, bądź miała bezpośrednio współpracować z rozpoznającymi oddziałami – wówczas mieli być wykorzystywani do działania samodzielnego lub jako wzmocnienie rozpoznającego oddziału kolarzy, jednak nie mniejszego od plutonu⁵⁴.

W natarciu, przydzielona do walczącej samodzielnie kompanii kolarzy broń pancerna, mogła być użyta do bezpośredniego wspierania cyklistów, bądź też do działań na skrzydło, w obronie, mogła też działać jako odwód lub ubezpieczenie skrzydła. W walce odwrotowej przewidywano możliwość prowadzenia zwrotów zaczepnych – miały one ułatwiać oderwanie się kolarzy od nieprzyjaciela lub umożliwiać odskok na następną pozycję opóźniania.

W warunkach nocnych nie przewidywano współdziałania kolarzy z bronią pancerną, nawet w marszach nie przewidywano wysuwania jej przed cyklistów. W lasach zaś mieli się poruszać razem po drogach. Dostrzegano ogromne korzyści, które mógł dać przydział broni pancerniej do kolarzy, podczas działań w terenie zabudowanym⁵⁵.

b) Działania kolarzy przydzielonych do większych ugrupowań broni pancerniej

Przewidywano następujące zadania dla kolarzy przydzielonych do współdziałania z większymi grupami broni pancerniej:

- ubezpieczanie broni pancerniej w marszu, na postojach i odpoczynkach,
- obsadzanie i utrzymywanie uchwyconych przez nią punktów terenowych.

W marszu ubezpieczonym, kolarze, zależnie od wykonywanego zadania, mieli się poruszać za strażą przednią, przy siłach głównych – jako odwód, lub nawet za oddziałami broni pancerniej. W marszu przez tereny zalesione i miejscowości, cykliści mieli się poruszać przed bronią pancerną, bądź łącznie z jej ubezpieczeniem, dla jego bezpośredniej ochrony. Mankamentem współdziałania kolarzy z bronią pancerną były duże różnice w tempie poruszania się. Jednakże,

⁵³ Ibidem.

⁵⁴ Ibidem, s. 20.

⁵⁵ Ibidem, s. 20–21.

przy odpowiednim ukształtowaniu dróg, cykliści mogli pełnić zadania ruchomej i stojącej straży bocznej⁵⁶.

Na postojach, oprócz ubezpieczenia postoju i bezpośredniej ochrony, mogli być też użyci do rozpoznania na przedpolu. W rozpoznaniu mogli oni brać udział jako czynnik siły żywej, jednak na odległości nie większe niż jeden dzień marszu piechoty. W walkach większych zgrupowań broni pancernej, wspierani i osłaniani przez nią kolarze mogli zajmować ważne punkty terenowe lub być wykorzystywani do rozpoznania bliskiego lub do rozpoznania bojowego, w terenach niedostępnych, bądź bardzo trudnych do przejścia broni pancernej⁵⁷.

c) Współdziałanie kolarzy z oddziałami zmotoryzowanymi lub transportowanymi na samochodach

Kolarze współdziałający z większymi oddziałami zmotoryzowanymi lub z przewożoną na samochodach piechotą, mogli otrzymywać zadania rozpoznania i ubezpieczenia, w walce przewidywano ich użycie jako ruchliwego odwodu. Zalecano też przydzielać im broń pancerną, celem ułatwienia im odpowiedniego działania. Przy ubezpieczaniu oddziałów zmotoryzowanych lub transportów samochodowych zamierzano wykorzystywać kolarzy:

- jako stojącą straż bocznią, z zadaniem ubezpieczenia przejeżdżającej kolumny, na mniejszych odległościach, w pewnych wypadkach – również jako straż ruchomą,
- do wysunięcia się naprzód, celem prowadzenia działań rozpoznawczych i ubezpieczenia zagrożonych przejść bądź rejonów wyładowniczych,
- do ochrony taboru samochodowego, przy jego przesunięciach po wyładunku.

Dostrzegano też, iż kolarze mogli być przydatni przy odrywaniu się od nieprzyjaciela oddziałów zmotoryzowanych czy przewożonych na samochodach. Wówczas mogli oni też przejąć na siebie styczność z wrogiem i umożliwić bezpieczne załadowanie i odjazd transportów samochodowych⁵⁸.

Zagadnienie funkcjonowania kolarzy w Wojsku Polskim II Rzeczypospolitej jest do dziś nie dość dobrze zbadane. Bogata myśl wojskowa dotycząca kolarzy musiała jednak przejść w wojennych dniach września 1939 roku bolesną weryfikację. Była to broń nowa, która jednak nie miała już miejsca na polu bitwy, podobnie jak jej niemal nieodłączna towarzyszka – kawaleria. Niemniej do dalszych badań motywuje fakt, iż u progu wojny Wojsko Polskie posiadało znaczną kilkanaście szwadronów kolarzy w kawalerii, kilkadziesiąt kompanii w piechocie oraz nie małą ich ilość w innych broniach i służbach⁵⁹.

⁵⁶ Ibidem, s. 21.

⁵⁷ Ibidem, s. 22.

⁵⁸ Ibidem, s. 22–23.

⁵⁹ P. Zarzycki, *Plan mobilizacyjny*, [w:] *Wykaz oddziałów mobilizowanych na wypadek wojny*, Pruszków 1995.

Historical sketch of military thought on engagement of cyclists in the II Commonwealth Polish Army

The issue of functioning of cyclists in the military forces of the II Commonwealth has not been researched properly so far. This paper aims at presentation of the development of military thought pertaining to their organization, shape and tactic usage. At the beginning cyclists were hardly present in the Polish Army, their small groups, used for small, specific tasks, did not have much tactical impact. During the interwar period it was pondered how to form them into small tactical units capable of fulfilling a wide range of tasks. Squadrons in cavalry units and platoons in infantry proved to be a good solution. That is how they were organized at the outbreak of World War II, in September 1939. The discussion conducted in the years 1923–1939 in specialist press, presented in this article, is not to be neglected as functioning of these units was not included in any military regulations or instructions. It was only in 1935 that the first works on the preliminary instruction on their tactical usage appeared. Engagement of cyclists for infantry, cavalry and armoured motorized weapons was pondered then.