

Давид Губены

Национальный архив, Чехия

 ORCID ID: 0000-0002-6680-7152

OBLICZA WOJNY

TOM 10 • NARZĘDZIA WOJNY

ŁÓDŹ 2023 • ISBN 978-83-8331-461-7 • s. 203-222

<https://doi.org/10.18778/8331-461-7.12>

Надежда Круглова

Национальный архив, Чехия

 ORCID ID: 0000-0002-7565-6536

## ЧЕХОСЛОВАЦКИЕ ВОЕННЫЕ ВЕЛОСИПЕДЫ (1918–1939)

**Аннотация.** В последней трети XIX в. развитие велоспорта привлекло внимание передовых армий, которые вскоре осознали 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. У каждого пограничного батальона была своя рота велосипедистов. В начале 1930-х гг. появилось несколько исследований велосипедных отрядов, а вскоре после этого были созданы велосипедные батальоны, присоединенные к кавалерийским бригадам и быстрым дивизиям. В 1938 г. велосипедные батальоны приняли участие в подавлении восстания генлейновских террористов, велосипедисты также действовали на территории Подкарпатской Руси, где подавляли деятельность польских и венгерских диверсионных групп.

Как только стало понятно, что велосипеды можно использовать в военных целях, возник вопрос о том, как должны выглядеть велосипеды, подходящие для этих целей. В статье пойдет речь о чехословацких военных велосипедах, их недостаточном качестве и небрежном подходе военной администрации к решению этого вопроса.

Исследование основано на архивных материалах, хранящихся в фондах Центрального военного архива – Военного исторического архива (Vojenský ústřední archiv – Vojenský historický archiv) и архивах некоторых производителей велосипедов, а также на литературе изучаемого периода и опубликованном опыте военнослужащих велосипедных подразделений.

**Ключевые слова:** велосипеды, Чехословакия, производство, коррупция, общественный заказ

## Введение

С момента своего возникновения чехословацкая армия в основном полагалась на продукцию отечественных компаний. Связано это было с тем, что большая часть промышленной базы бывшей Австро-Венгрии была сосредоточена в чешских землях.

Необходимость дооснащения создаваемых вооруженных сил, их общая численность а, следовательно, постоянная потребность в снабжении привели к тому, что военное управление заключило множество государственных контрактов, в которых Высшее контрольно-ревизионное управление обнаружило ряд ошибок. Ошибки были связаны в первую очередь с проведением конкурсов ограниченного доступа, о которых был информирован лишь небольшой круг компаний. Это повысило цены и дало возможность развитию коррупции, так как должностное лицо могло принять решение об исключении компании из конкурса. То, что фирмы бесцеремонно наживались на угрозе для государства, доказало Высшее контрольно-ревизионное управление в Збройовке Брно, 77% акций которой контролировало государство. Збройовка Брно однако добилась в 1935 г. прибыли в размере 85% на поставках оружия для жандармерии, винтовки модели 24 для армии принесли прибыль в размере 66%, а легкие пулеметы модели 26 – прибыль в размере 126%!<sup>1</sup>

Пожалуй, неудивительно, что законопроект о поставках и работе на государственную оборону, легализовавший максимум 10% прибыли предприятий, не прошел этап обсуждения, на котором критики указывали например на возможное сокращение финансирования научных исследований и инноваций и ухудшение позиций компаний на международных конкурсах.<sup>2</sup>

## Производство велосипедов в межвоенной Чехословакии

Производство велосипедов было заманчивым бизнесом: в конце двадцатых годов годовой спрос на велосипеды в Чехословацкой республике составлял 150 000 штук, а производство – всего 80 000 штук. В 1929 г.

<sup>1</sup> J. PAVEL, *Vojenská správa a soukromý sektor v období první republiky*, „Historie a vojenství“ 2006, roč. 55, č. 1, с. 26–28.

<sup>2</sup> *Ibidem*, с. 29; Национальный архив (далее: NA), ф. Министерство финансов I, к. 1297.

Збройовка Брно решила производить велосипеды. Сначала она рассматривала лицензионное производство австрийских велосипедов Steyer, но, поскольку переговоры не увенчались успехом, приступила к собственной разработке. Тем не менее, не обошлось без технической помощи компании германского рейха «Виктория». После предварительных работ производство было перенесено в здание текстильной фабрики Беранова, где с 1931 г. каждые восемь часов производилось 100 новых велосипедов.<sup>3</sup>

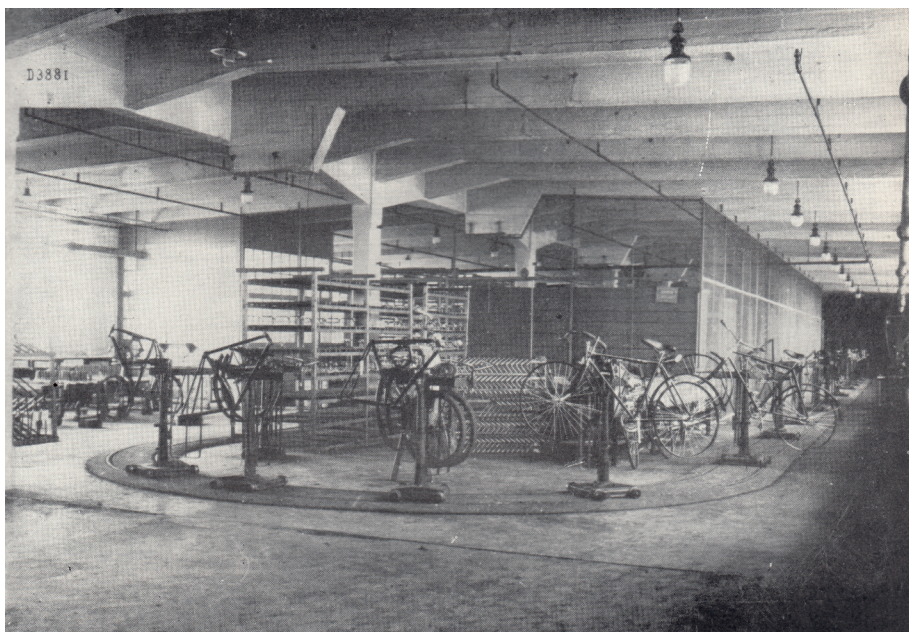


Рис. 1 Производство велосипедов в Збройовке Брно в 1932 г.  
(источник: О. FRANĚK, *Dějiny Koncernu brněnské zbrojovky*, Díl 1, Brno 1969, иллюстрированное приложение)

Летом 1930 г. производители велосипедов Стадион Раковник и Премьер Хеб пожаловались в Министерство промышленности, торговли и предпринимательства на то, что Збройовка Брно начала собственное производство велосипедов. В связи с этим Министерство промышленности, торговли и предпринимательства обратило внимание Министерства национальной обороны „на кризис, который царит в этой

<sup>3</sup> О. FRANĚK, *Dějiny Koncernu brněnské zbrojovky*, Díl 1, Brno 1969, с. 73, описание производственной линии viz с. 213.

отрасли и который будет усугубляться новой конкуренцией“ и запросило „сообщение о том, как министерство рассматривает этот вопрос“. Негласным пожеланием было запретить производство велосипедов в Збройовках. Министерство национальной обороны, вероятно, осознавая мощь, не только армии, но и гигантского бюджета в сравнении с миниатюрным Министерством промышленности, торговли и предпринимательства, не спешило с ответом и подготовило проект ответа только в декабре 1930 г. Однако подготовка этой концепции была поручена самой Збройовке... В предложенной председателем правления концепции указывалось, что Збройовка „уже наладила производство велосипедов, поэтому не может оставить его без значительного ущерба“. В официальном ответе Министерство национальной обороны признало, что внедрение производства велосипедов произошло без предварительного согласования с Министерством промышленности, торговли и предпринимательства и Министерством финансов, но в то же время отстаивало поведение Збройовки, заявив, что согласно указаниям Военной администрации, компания должна содержать определенное минимальное количество наемных рабочих даже в то время, когда не работает на военные поставки. Поэтому, стремясь выполнить это задание, Збройовка ввела гражданское производство велосипедов, автомобилей и вообще всех товаров, позволяющих серийное производство и использование имеющегося технического оснащения и навыков рабочих, чтобы предприятие могло легко переключиться на производство вооружения и другой продукции военного назначения. Вывод из ответа, предложенного Збройовкой, был совершенно обезоруживающим: „Министерство национальной обороны убеждено, что конкуренция с Збройовкой в производстве велосипедов не повлияет на существующих производителей; Збройовка, с другой стороны, станет новым фактором в продвижении велосипедов. Её цель – вытеснить с рынка иностранных производителей и ограничить ввоз комплектующих, из которых в нашей стране собирается значительная часть велосипедов“.<sup>4</sup>

В официальном ответе заключение было несколько мягче: отказаться от производства без значительного ущерба, несмотря на то, что оно было внедрено без необходимого разрешения, не получится, а вот

---

<sup>4</sup> Центральный военный архив – Военный исторический архив, (далее: VÚA – VHA), ф. Министерство национальной обороны – президиум, sign. 89/7/8, k. 8667.

иностранный импорт будет, по крайней мере, ограничен.<sup>5</sup> С другой стороны, производство велосипедов представляло для Збройовки Брно только дополнительную продукцию двойного назначения, поэтому производство специальных армейских велосипедов нельзя найти ни в одном из списков кодовых наименований производства военного вооружения и техники, сохранившихся за 1936 и 1938 г.<sup>6</sup>



Рис. 2 Военный велосипед производства Збройовка Брно, 1934 г.  
(источник: Моравский областной архив в Брно, ф. Н 864, к. 886)

О том, что при устранении иностранных производителей и импортеров иностранных велосипедов могут пострадать даже отечественные производители, представители военной администрации видимо не подумали. В последствии это также могло повлиять на определенную снисходительность к некачественной продукции отечественных производителей. В то же время из того, что концепция ответа на жалобу на Збройовку была подготовлена самой Збройовкой, очевидна связь

<sup>5</sup> VÚA – VNA, ф. Министерство национальной обороны – президиум, sign. 89/7/8, k. 8667.

<sup>6</sup> Моравский областной архив (далее: MZA), ф. Н 864, к. 65, inv. č. 2 а 3.

некоторых подразделений Министерства национальной обороны с брненской компанией. Министерство национальной обороны особо не пыталось это замаскировать, но хотя бы придало окончательному ответу Министерству промышленности, торговли и предпринимательства более солидный вид. По сути, Збройовка влияла на министерство, которое неоднократно признавало, что не может (или не хочет) управлять подведомственной компанией.

В 1932 г. Збройовка заключила картельное соглашение с другими производителями (Эска, Премьер и Ческа Збройовка Страконице), согласно которому весь картель должен был использовать торговый аппарат.<sup>7</sup> В 1935 г. дальнейшие боевые действия привели к новому соглашению о повышении цен на велосипеды для потребителей. В картельное соглашение вошли компании Ахиллес, Ческа Збройовка Страконице, Збройовка Брно, Эска Хеб, Премьер Хеб, Стадион Раковник и несколько других компаний, которые были сосредоточены в сбытовой организации ТУБА в Праге. Збройовка Брно укрепила свои позиции во время оккупации, когда поглотила компанию Стадион Раковники и приобрела ее долю в картеле.<sup>8</sup>

### Производство военных велосипедов и их проблемное качество

Производством военных велосипедов в период Первой Чехословацкой республики занимались компании Збройовка Брно, Ческа Збройовка Страконице и компания Стадион Раковник. Компания Стадион Раковник поставила больше всего бракованных велосипедов, поскольку явно использовала менее качественный материал, чем тот, который был предписан. Впрочем, и другие производители не были образцом качества. Колеса, произведенные в Ческе Збройовке Страконице, „лидировали“ по количеству сломанных спиц, а по количеству треснувших рулей Ческа Збройовка Страконице почти догнала компанию Стадион Раковник.<sup>9</sup>

---

<sup>7</sup> O. FRANĚK, *op. cit.*, с. 213.

<sup>8</sup> *Ibidem*, с. 265.

<sup>9</sup> I. HRUBÍŠEK, *Kola, armády, války*, Plzeň 2003, с. 113, 120–122.

Такое серьезное положение сложилось несмотря на то, что производители должны были руководствоваться технической документацией и регламентами, разработанными Военно-техническим и авиационным институтом, в которых подробно описывались виды материалов и необходимые свойства, в том числе конкретные государственные стандарты и военные нормы. По сути, производителям давалась лишь небольшая свобода в вопросах выбора цепей и места размещения марки и серийного номера. Кроме того, было определено, что армия „имеет право подвергать материал химическим и технологическим испытаниям. Если будет обнаружено, что материал не соответствует требованиям, велосипеды могут быть возвращены в любое время“. Также производители должны были использовать только те чертежи, которые прошли проверку в Военно-техническом и авиационном институте, или купить в институте новые чертежи: „Если участник конкурсов или поставщик этого не сделает, военное управление не несет ответственности за ущерб, который в связи с этим возникнет, а также не обязано принимать товары, не соответствующие действующим чертежам“. Условием производства, естественно, было то, что материалы должны были быть чехословацкого производства и соответствовать ГОСТам. Перед началом производства материал должен был пройти испытания в институте. Производители обязаны были сообщить названия металлургических заводов и субпоставщиков производственного материала в Военно-технический и авиационный институт. Образцы могли быть взяты для испытаний за счет производителя. Взятие образцов вовсе не означало снижения гарантийных обязательств производителя. После утверждения образцов материала можно было приступить к изготовлению двух образцов велосипедов, предшествовавших серийному выпуску. После проверки институт оставлял себе один велосипед, а другой возвращал производителю. Если велосипеды не подходили, весь заказ мог быть аннулирован без компенсации. Если изготовитель начал производство до окончательного утверждения образцов велосипедов, а образцы бы впоследствии не прошли испытания, ему бы отказали в приеме велосипедов и в возмещении стоимости производства. Гарантийный срок тогда длился 6 месяцев с момента получения велосипеда, изготовитель должен был бесплатно заменить или отремонтировать неисправные детали, на эти детали продлевался гарантийный срок еще

на 6 месяцев. Любая транспортировка велосипедов на фабрику оплачивалась производителем. Гарантийный срок на велосипеды заканчивался через пять лет после того, как военное управление приняло поставку.<sup>10</sup>

Однако эти, казалось бы, твердые и ясные правила не применялись на практике, так как зачастую не хватало частого контроля. Только так можно объяснить длительную проблему с военными велосипедами, ведь уже в экспертной статье начала 1930-х гг. говорилось, что „из 150 велосипедистов от 8 до 12 человек сталкиваются с поломками при езде по нормальной местности. Это число соответственно увеличивалось во время езды по плохим дорогам, крутым серпантинам и т.д.“. Одновременно с этим автор статьи смело утверждал, что чехословацкие велосипеды „подходят по весу, прочности и трансмиссии“. Больше всего проблем вызывали шины, сломанные цепи и рули, кривые колеса, а иногда даже искривленные рамы!<sup>11</sup> Однако девять десятых всех поломок в начале 1930-х гг. были связаны с велопокрышками, которые легко пробивали камни. Такие велопокрышки хотели заменять колесами из сплошной резины.<sup>12</sup>

Генштаб не интересовался качеством материала, используемого при производстве велосипедов компании Стадион Раковник, до 1937 г., тогда „выборочная проверка показала, что действительное качество материала этих велосипедов не могло полностью удовлетворить потребности военных“ и далее было заявлено, что „этот случай может поставить под угрозу подготовленность подразделений“. Расследование было проведено по 30 апреля 1937 г., когда Краевое военное командование в Праге сообщило Генеральному штабу, что велосипеды компании Стадион Раковник имеют плохую конструкцию и ломаются в местах скреплений (например, вилки). Результаты расследования и его заключения были фантастическими:

На совещании 21 июня 1938 года было установлено, что Военно-технический и авиационный институт предписал использовать материал с большей прочностью, но по требованию заводов-изготовителей прочность была

---

<sup>10</sup> Технические чертежи, описание и условия изготовления, испытаний и приёма военного велосипеда viz VÚA – VHA, ф. Военно-технический институт, к. 1, inv. č. 2.

<sup>11</sup> J. ULRICH, *Cyklistická rota*, „Vojenská výchova“ 1932, roč. 8, č. 7, с. 100.

<sup>12</sup> JAHN, *Cyklistické jednotky, použití jich v boji a jejich organisace*, „Vojenská výchova“ 1932, roč. 8, č. 10, с. 153.

снижена, однако это нельзя доказать. Изменения, касающиеся использования другого материала, были сделаны на чертежах и не представляется возможным выяснить на каком основании и когда.

Эти изменения, по-видимому, состоялись еще в Военно-техническом и авиационном институте, там расследование прошло безрезультатно, с оговоркой, что „исправления в чертежах, вероятно, были внесены при личном вмешательстве поставщиков“. Велосипеды Учебного батальона были испытаны и по результатам на конец августа 1938 г. „было установлено, что материал, использованный в велосипедах, показал другие значения прочности, чем материал, полученный фирмой с завода и испытанный военным управлением“. Поэтому военное управление готовилось к переговорам с фирмой о замене неисправных деталей.<sup>13</sup>

К сожалению, Президиум Полицейского управления в Праге, перед которым была поставлена задача проверки государственной благонадежности компаний, производящих продукцию для армии, не учел возможность коррупции военных чиновников со стороны этих компаний. Материалы Ческе Збройовки Страконице и Збройовка Брно содержат только отчеты о сотрудниках и руководстве<sup>14</sup>, а не о заказах, их цене и качестве продукции. Кроме того, досье компании Стадион Раковник было на удивление уничтожено.<sup>15</sup>

## Опыт войсковых частей с осени 1938 г. и поиск решения

Письменный опыт мобилизованных частей от сентября 1938 г. в отношении велосипедов был оценен Министерством национальной обороны в январе 1939 г. 1-й, 2-й и 5-й велосипедные батальоны, 3-й и 7-й телеграфные батальоны и Учебный батальон высказались об использовании велосипедов марки Стадион.

<sup>13</sup> VÚA – VNA, ф. Министерство национальной обороны – Генштаб – операционный отдел, sign. 6/3/2, k. 284.

<sup>14</sup> NA, ф. Полицейское управление Праги II. – президиум, sign. О 94/1 а 4, k. 1148, manipulační období 1931–1940.

<sup>15</sup> NA, ф. Полицейское управление Праги II. – президиум, sign. О 82/13, k. 1043, manipulační období 1931–1940.

Опыт Учебного батальона состоял в том, что на государственных и окружных дорогах велосипеды вполне подходили, но проблемы возникали в случае значительного набора высоты, когда начинала беспокоить мягкость материала, хотя подвижности ничего не угрожало. На полевых и лесных дорогах передвижение было значительно хуже, так как из-за рельефа местности и нагрузки на колеса на велосипедах появлялось большое количество дефектов, которые “могли при длительной эксплуатации поставить под угрозу готовность велосипедного подразделения”. Интересно, что у велосипедов, изготовленных в 1934 г. и использовавшихся в мирное время, было меньше дефектов, чем у велосипедов 1937 г., когда качество отдельных велосипедов было различным. Часто происходил изгиб передней вилки, что затрудняло управление велосипедом, а изгиб задней вилки, требовал значительного времени на ремонт. Также были проблемы и с кожаными чехлами сидений.<sup>16</sup>

Первый Велосипедный батальон из Сланого был оснащен 141 велосипедом компании Стадион Раковник, которые „неплохо зарекомендовали себя на асфальтированных дорогах; при движении по очень плохим дорогам (плохие районные дороги, грунтовые дороги) некоторые детали ломались из-за сильных толчков и ударов, а также, возможно, из-за чрезмерной твердости материала“.<sup>17</sup>

У 2-го велосипедного батальона, как и у батальона из Сланого, были проблемы с изгибом педалей при падении велосипеда и изгибом обеих вилок, был сделан вывод: „похоже, что материал колес марки Стадион довольно мягкий (негибкий) и что колеса не будут полностью соответствовать предъявляемым к ним требованиям“. Руководство батальоном также выразило обеспокоенность состоянием здоровья гонщиков из-за проблем с тормозами.<sup>18</sup>

5-й Южноморавский велосипедный батальон сообщил, что у него в использовании нет велосипедов компании Стадион Раковник, велосипеды этой фирмы находились в мобилизационных запасах и в диспозиционных запасах 3 корпуса.<sup>19</sup>

---

<sup>16</sup> VÚA – VNA, ф. Министерство национальной обороны – Генштаб – операционный отдел, sign. 6/3/1.

<sup>17</sup> *Ibidem*, к. 378.

<sup>18</sup> *Ibidem*.

<sup>19</sup> *Ibidem*.



Рис. 3 Бойцы 1-го велосипедного батальона во время передвижения.  
(источник: VÚA – VNA, ф. Штаб 1-го велосипедного батальона, к. 7)



Рис. 4 Бойцы 1-го велосипедного батальона со снаряжением  
(источник: VÚA – VNA, ф. Штаб 1-го велосипедного батальона, к. 7)

3-й телеграфный батальон пользовался велосипедами в основном на дорогах, но в полевых условиях на использование велосипедов влияла погода: „В дождливую погоду нельзя пользоваться велосипедами в полевых условиях на мягком грунте“. Этот батальон реже использовал велосипеды, но велосипеды все равно часто были погнуты и сломаны.<sup>20</sup>

Седьмой телеграфный батальон начал использовать совершенно новые велосипеды с 1937 г. во время мобилизации и на практике использовал их только на хороших дорогах.<sup>21</sup>

Неудивительно, что Министерство национальной обороны учитывало опыт только тех подразделений, которые использовали велосипеды в полевых условиях с полной нагрузкой.<sup>22</sup>

Вышеизложенное побудило Министерство национальной обороны направить 24 февраля 1939 г. компании Стадион письмо с требованием, в котором прямо подверглось критике использование некачественного материала, не соответствующего закупочной документации заказа:

Министерство национальной обороны требует, чтобы, в соответствии с гарантийными положениями заказа, была проведена замена указанных деталей деталями, изготовленными по предписанию. Для всех велосипедов, которые поставили по данному заказу, поскольку из отчетов ведомств, из испытаний направленной комиссии, а также на основании технических испытаний, проведенных в Военно-техническом и авиационном институте, можно судить о том, что указанные недостатки имеют место у значительного числа велосипедов, если не у всех.

Помимо перечисленных здесь дефектов, у поставленных велосипедов были и другие дефекты, после осмотра которых Министерство национальной обороны может также потребовать замены бракованных деталей у всех велосипедов, если это будет необходимо. Военно-технический и авиационный институт пригласит вас осмотреть некоторые из этих неисправных велосипедов, хранящихся в институте.<sup>23</sup>

В то же время Минобороны приказало подразделениям, использующим велосипеды из Раковника, направить 4–5 бракованных

---

<sup>20</sup> *Ibidem.*

<sup>21</sup> *Ibidem.*

<sup>22</sup> *Ibidem.*

<sup>23</sup> VÚA – VNA, ф. Министерство национальной обороны – Генштаб – операционный отдел, sign. 6/3/1/2, k. 378.

велосипеда в Военно-технический и авиационный институт на экспертизу в присутствии уполномоченного представителя фирмы Стадион.<sup>24</sup>

В начале марта 1939 г. состоялось совещание по поводу недостатков армейских велосипедов. Хотя на совещании присутствовали представители Министерства национальной обороны, Генерального штаба, Военно-технического и авиационного института и Контрольного корпуса военной администрации, не хватало самого существенного элемента – офицеров из велосипедных частей. Это собрание, состоявшееся 1 марта 1939 г., последовало за собранием 11 июня 1938 г., о котором мы, к сожалению, ничего не знаем, точнее на основании расследования мартовское совещание пришло к выводу, что части применяли колеса „вероятно, ненадлежащим образом“, что, по-видимому, было связано и с тем, что пособие Военно-технического и авиационного института с изучением армейского велосипеда 1936 г. не опубликовали; поэтому комиссия рекомендовала издать пособие для военных частей с дополнением о „способе применения велосипеда, по той причине, что только пехота имеет действующие правила обучения велосипедных частей, а другие подразделения, использующие велосипеды, их не имеют“. По первому пункту обсуждался максимальный вес человека (100 кг) и снаряжения (35 кг), при этом у сиденья могла быть максимальная нагрузка – 120 кг, а у велосипеда – 15 кг. Из обсуждения второго пункта, связанного с пособием, видно, что участники встречи осознавали, что имеющиеся велосипеды не подходят.<sup>25</sup>

Последний пункт встречи был посвящен адаптации велосипеда к „реальному использованию“. Поэтому комиссия предложила практические испытания на велосипедах новейшей конструкции, т.е. 1936 г., при этом должны были быть испытаны велосипеды всех производителей и различных ведомств. Кроме того, должны были быть испытаны велосипеды с недавно заказанными новыми передними вилками. Военно-технический и авиационный институт предложил проехать на велосипедах минимум 15 000 км, при этом, бы контролировали, помимо передней

---

<sup>24</sup> *Ibidem.*

<sup>25</sup> VÚA – VNA, ф. Министерство национальной обороны – Генштаб – etapní oddělení, sign. 6/3/1, k. 383.

вилки и руля, „общее поведение велосипедов в новых условиях“. Участие в испытаниях должны были принять две роты, в общей сложности около 300 велосипедов. Испытания должны были длиться не менее двух лет и ежедневно велосипеды должны были проезжать по 30 км (около 500 дней). Если бы заказ дополнительных велосипедов и запчастей был отложен на два года, готовность велосипедных частей упала бы за это время примерно на треть, при этом производство велосипедов уже было по телефону приостановлено. Рассматривалась возможность продолжения производства. В любом случае заказ на 300 штук вилок и рулей должны были выполнить. Тогда комиссия предложила проводить отбор велосипедов для испытаний с участием одного члена Военно-технического и авиационного института и одного члена 1-й автомобильного оружейного завода. Однако Военно-технический и авиационный институт не хотел участвовать в отборе, ссылаясь на занятость, но обязательно хотел присутствовать на испытаниях, чтобы „иметь основание для правильной оценки результатов“.<sup>26</sup>

Збройовке Брно действительно отправили запрос на производство рулей и вилок, но никаких планов предоставлено не было; их новая форма, вероятно, дорабатывалась. Однако почти сразу же заказ был „приостановлен“.<sup>27</sup> До распада государства оставались считанные дни, и нацистская оккупация все изменила.

Главный штаб не был удовлетворен результатами совещания 1 марта 1939 г., так как не была выполнена цель совещания: выявить виновника изменений в чертежах и материалах велосипедов из Раковника, поскольку дебаты перешли к предполагаемой перегрузке велосипедов. „Военно-технический и авиационный институт не знал и не сообщил, на какую нагрузку рассчитан велосипед, и утверждал, что первоначальная конструкция армейского велосипеда не предназначена для езды по бездорожью. Необходимо выяснить из первоначальных чертежей и расчетов, на сколько килограммов был рассчитан велосипед и превышают ли текущие требования (примерно 150 кг) первоначальную нагрузку“. Было примечательно, что, хотя велосипед был представлен в 1932 г., все еще не было предоставлено хотя бы

---

<sup>26</sup> *Ibidem.*

<sup>27</sup> MZA, ф. Н 864, к. 229, inv. č. 8, fol. 78.

предварительное техническое описание и инструкции по использованию. Пособие, подготовленное Военно-техническим и авиационным институтом, было передано в 1936 г. для дополнения в министерство, но опубликовано не было. Не удалось ни подтвердить, ни опровергнуть утверждения поставщиков о том, что существенными изменениями руководила военная администрация. Поэтому как можно раньше должно было быть выдано дополнение к использованию велосипедов. Генштаб однако хотел увидеть это пособие до ее выхода, опасаясь, что министерство „попытается ограничить внедорожное использование армейского велосипеда, то есть радикально помешает предполагаемому тактическому использованию велосипедных частей“. Велосипедные батальоны должны были тогда получить новые велосипеды с усиленными вилками и рулем. Главный штаб также пришел к выводу: „Необходимо категорически отвергнуть попытку возложить вину на ведомства как на единственных виновников“. Очевидно, производители также должны были нести ответственность за дефекты; только Военно-технический и авиационный институт имел право на определенное снисхождение: „Однако, если будет установлено, что виноват Военно-технический и авиационный институт“, не рекомендовались „последствия для кадров, так как это может быть научной ошибкой, достаточно предупредить Военно-технический и авиационный институт о неправильном ходе при конструкции и производственном процессе“.<sup>28</sup>

Из позиции Главного штаба видно, что он не вполне доверял министерству в вопросе о велосипедах, а главным образом хотел проверить их практическую военную полезность.

## Деньги не пахнут

Несмотря на недовольство войсковых частей велосипедами Раковника, компания не постеснялась запросить у военной администрации разрешения на продажу этого типа велосипедов заинтересованным

---

<sup>28</sup> VÚA – VNA, ф. Министерство национальной обороны – Генштаб – операционный отдел, sign. 6/3/1/2, k. 378.

гражданским лицам. Компания даже хотела, «чтобы на велосипеде, помимо обычной маркировки „Стадион“, также на нижней трубе рамы имелась надпись „Армейский велосипед“. В свою защиту компания заявила, что представители Министерства национальной обороны рекомендовали модель военного велосипеда „включить в штатную программу производства гражданских велосипедов“. Причиной послужило соображение, что „общее использование армейского образца гражданским населением повысит знания о системе этого велосипеда, что будет преимуществом для военной администрации“. Более того, военный велосипед не был интеллектуальной собственностью компании. В министерстве предполагали, что аналогичное желание возникнет и у двух других компаний, производивших велосипеды для армии. Кроме того, министерство было обеспокоено тем, что компания из Раковника может попытаться зарегистрировать обозначение „Армейский велосипед“ в качестве товарного знака. Поэтому министерство рассматривало вопрос о том, чтобы запросить у предприятий в Страконице и в Брне, не хотят ли они также маркировать производимые велосипеды как „армейские велосипеды“. Также обсуждалось, следует ли изменить название, чтобы избежать путаницы в отношении принадлежности велосипеда, были рассмотрены названия „Тип армейского велосипеда“ и „Модель армейского велосипеда“.<sup>29</sup>

Компания Стадион Раковник в своем рекламном материале заявляла:

Все конструкционные материалы, учитывая чрезвычайные нагрузки, которым подвергается велосипед, являются прочными и обладают превосходным качеством. Такие компоненты, как: седло, педали, система велосипеда, ручки руля очень прочны, но выглядят эстетично. Все штифты, оси, винты изготовлены из хромоникелевой стали. (...) Велосипед также оснащен прочным багажником с грузоподъемностью 50 кг.

Несмотря на свой вес, велосипед обладает легким ходом и поэтому подходит для эксплуатации в тяжелых условиях. Мы поставляем покрытые эмалью черные велосипеды украшенные позолотой и цветными линиями“. За незначительную доплату в 25 крон можно было получить „покрытый эмалью велосипед цвета хаки“.<sup>30</sup>

<sup>29</sup> VÚA – VNA, ф. Министерство национальной обороны – президиум, sign. 6/3/1, k. 10554.

<sup>30</sup> Иллюстрированный каталог 37 Velo Stadion. Praha s. d., c. 21.

## VI. Kolo podle vzoru armádního

### Mod. 4 Silné pánské cestovní kolo podle armádního vzoru



Tento model je stavěn se svolením vojenské správy podle vzoru normalizovaného armádního kola. Veškerý konstrukční materiál s ohledem na mimořádná namáhání, jímž kolo podléhá, je volen obzvláště pevný a vynikající jakosti. Součástí, jako: sedlo, šlapáky, převodník, kliky atd. jsou velmi robustní, avšak vkusného vzhledu. Veškeré čepy, osy, šroubky jsou zhotoveny z chromniklové oceli. Hlavní středové lůžko, jakož i náboj předního kola, jest vyzbrojen radiálními kuličkovými ložisky. Volnoběžná nába jest značky „Torpedo“. Kolo je dále opatřeno silným nosičem zavazadel pro únosnost 50 kg.

Přes svou váhu má kolo velmi lehký chod a hodí se proto pro namáhavý provoz. Kolo dodáváme černě smaltované, zlatem a barevnými linkami zdobené. Lesklé části chromované. Bez pneumatik.

Totéž kolo smaltované v barvě khaki za příplatek Kč 25.—

**DALŠÍ VÝPRAVA JÍZDNÍCH KOL JE UVEDENA NA STR. 32.**

**21**

Рис. 5. Рекламный буклет компании Стадион Раковник с армейским велосипедом. (источник: Иллюстрированный каталог 37 Velo Stadion. Praha s. d., c. 21)

## Заключение

Поразительно, что военная администрация до второй половины 1930-х гг. не уделяла большого внимания качеству велосипедов. Хотя было много признаков мошенничества, связанного с поставляемыми велосипедами, и в начале 1930-х гг. Хотя понятно, что до 1933 г. существовали только велосипедные роты, входившие в состав пограничных батальонов, и осенью 1933 г. были сформированы первые велосипедные батальоны, что привело к увеличению количества велосипедов в армии. Но и с увеличением количества велосипедистов и началом особенно интенсивной подготовки велосипедных батальонов становится ясно, что проблемы с качеством велосипедов должны были обнаружиться раньше. Тем не менее, этот вопрос начали решать только через несколько лет, когда сложившуюся ситуацию уже нельзя было не заметить.

Несмотря на некачественную продукцию, велосипеды представляли собой очень удобное и дешевое средство передвижения для армии государства, сильно пострадавшего от экономического кризиса. В начале тридцатых годов грузовик стоил 90 000 – 100 000 крон и мог перевозить около 20 человек. Такое же количество людей можно было перевезти на 20 велосипедах, которые вместе стоили 20 000 крон, а ежедневная стоимость обслуживания одного велосипеда оценивалась в 50 геллеров.<sup>31</sup>

## BIBLIOGRAFIA • BIBLIOGRAPHY • БИБЛИОГРАФИЯ

### Źródła archiwalne • Archival sources • Архивные источники

Моравский областной архив

H 864

Национальный архив

Министерство финансов I

Полицейское управление Праги II. – президиум

---

<sup>31</sup> JANŇ, *op. cit.*, с. 151.

**Центральный военный архив - Военный исторический архив**

Министерство национальной обороны – президиум

Министерство национальной обороны – Генштаб – операционный отдел

Министерство национальной обороны – Генштаб – etapní oddělení

Военно-технический институт

Штаб 1-го велосипедного батальона

**Opracowania • Secondary sources • Литература**

FRANĚK O., *Dějiny Koncernu brněnské zbrojovky*, Díl 1, Brno 1969.

HRUBÍŠEK I., *Kola, armády, války*, Plzeň 2003.

ЈАНН, *Cyklistické jednotky, použití jich v boji a jejich organisace*, „Vojenská výchova“ 1932, roč. 8, č. 10, c. 149–155.

*Obrázkový katalog 37 Velo Stadion*, Praha s. d.

PAVEL J., *Vojenská správa a soukromý sektor v období první republiky*, „Historie a vojenství“ 2006, roč. 55, č. 1, c. 21–30.

ULRICH J., *Cyklistická rota*, „Vojenská výchova“ 1932, roč. 8, č. 7, c. 99–104.

David Hubený • Nadezda Kruglova

**CZECHOSŁOWACKIE ROWERY WOJSKOWE (1918–1939)**

**Streszczenie.** W ostatnich dekadach XIX w. rozwój kolarstwa przyciągnął uwagę zaawansowanych armii, które zrozumiały zalety szybkiego przemieszczania się piechoty oraz możliwości pozostawienia rowerów bez opieki. Było to niewątpliwym atutem w przeciwieństwie do, na przykład kawalerii, gdzie część składu szeregowego, musiała być wydzielona do opieki nad końmi. Opieka nad rowerem okazała się znacznie prostsza i tańsza niż nad drogimi w utrzymaniu zwierzętami. Armia czechosłowacka od chwili swego powstania korzystała z jednostek rowerowych, a każdy batalion graniczny miał własną kompanię rowerową. Na początku lat trzydziestych XX w. pojawiło się kilka opracowań dotyczących oddziałów rowerowych, zaś niedługo potem zostały utworzone bataliony rowerowe w ramach brygad kawalerii i szybkich dywizji (*rýchla divízia*). W 1938 r. bataliony rowerowe brały udział w tłumieniu powstania terrorystów genleinowskich, rowerzyści działali również na terytorium Podkarpacia, gdzie tłumili działalność polskich i węgierskich grup dywersyjnych.

Gdy tylko stało się jasne, że rowerów można używać do celów wojskowych, pojawiło się pytanie, jak powinny wyglądać rowery odpowiednie do tych celów. Artykuł podejmuje kwestię czechosłowackich rowerów wojskowych, ich niewystarczającej jakości i niedbałego podejścia administracji wojskowej do rozwiązania tego problemu.

Artykuł opiera się na materiałach archiwalnych przechowywanych w zbiorach Centralnego Archiwum Wojskowego – Archiwum Historycznego Wojska (Vojenský ústřední archiv

- Vojenský historický archiv) i archiwach niektórych producentów rowerów, a także na literaturze z badanego okresu i opublikowanych doświadczeniach wojskowych jednostek rowerowych.

**Słowa kluczowe:** rowery, Czechosłowacja, produkcja, korupcja, zamówienie publiczne