



Úkoly jezdeckva v budoucích válkách.

(Z přednášky majora gen. štábu E m i l a F i a l y, profesora válečné školy, pronesené ve třetím kurse pro výchovu důstojníků generálního štábu v Praze.)

Ú v o d.

Zkušenosti světové války vyvolaly ve všech oborech válečnictví značné změny názorů. Snad v žádném oboru nenastal takový obrat smýšlení jako v nových názorech o použití jezdeckva a o způsobu jeho boje.

Kontrast těchto názorů lze nejlépe posouditi z toho, jaká pravidla pro použití jezdeckta uvádějí francouzské předpisy předválečné a poválečné. Instrukce z roku 1912 praví toto: „Jezdeckto jest činné svým pohybem. Hlavní způsob činnosti jezdeckta jest útok na koni s tasenou zbraní, který jediné může přivoditi rozhodný a rychlý výsledek. Jezdeckto bojuje pěšky jen z důvodů taktických, kde útok koňmo jest pro okamžik nemožný.“ Nejnovější instrukce o použití jezdeckta v bitvě, z května 1918, obsahuje pak tuto větu: „Jezdeckto, využívajíc svých nynějších prostředků, má býti schopno bojovati pěšky ve spojení se svým dělostřelectvem; nicméně ukládá se mu i boj koňmo, a to proti jezdecktu, které takový boj přijímá nebo vyhledává, proti překvapené nebo demoralisované pěchotě a proti dělostřelectvu na pochodu nebo v posici, překvapenému z boku aneb zezadu.“

Kdežto tedy předválečné předpisy uznávají jediné za správnou a úspěšnou činnost jezdeckta boj koňmo, pojednávají poválečné předpisy o této činnosti teprve na druhém místě, pokládajíce za hlavní způsob boje boj pěšky, jenž před válkou byl uznáván jen tehdy, byl-li boj koňmo nemožný.

Hlavní příčina tohoto zjevu ve válce posíční i ve válce pohybové jest ta, že za účinku dnešních zbraní musí se každý útok koňmo zhroutiti a že tedy bude možno útočiti koňmo jen tehdy, nelze-li se obávat těchto zbraní, tedy jen v případech, které jsou naznačeny ve výše uvedené instrukci z roku 1918. Takových případů bude však v budoucích válkách poměrně málo.

Boj koňmo jezdeckta proti jezdecktu vyskytoval se dříve obyčejně na počátku válek, kdy vyšší jednotky jezdeckta byly vyslány před frontu vlastní armády, aby ve velkém výzvěděly rozložení nepřátelských sil. Za této činnosti utkali se obyčejně s vyššími jednotkami nepřátelského jezdeckta, které byly vyslány za stejným účelem. Tato úloha připadá dnes mnohem rychlejší a výkonnější aviatice. Použití jezdeckta k výzvědné činnosti ve velkém nebude tedy již pravidlem. Nelze ovšem také říci, že v budoucnosti k tomuto použití jezdeckta již vůbec nedojde. O těchto výjimečných případech bude pojednáno později. I když však budou vyslány vyšší jednotky jezdeckta dopředu za účelem průzkumným, bude moderně vyzbrojené nepřátelské pěchotě nebo jezdecktu snadné zabrániti jim ohněm další postup koňmo. Jezdeckto bude nuceno sesednouti a pěšky si vybojovati další cestu, aby mohlo dostáti svému úkolu. Totéž nastane i v ostatních případech, kdy jezdeckto narazí na nepřátelský odpor, ať již je to při pronásledování nebo jakékoli jiné příležitosti, při níž za dřívějších poměrů docházivalo k boji koňmo jezdeckta proti jezdecktu. Boj koňmo jezdeckta proti jezdecktu omezí se tedy pravděpodobně pouze na málo případů, kdy oba protivníci srazí se tak náhle, že žádnému z nich již nezbude času sesednouti a použití svých střelných zbraní, nebo tehdy, kdy výzbroj byla by ještě tak zastaralá, že nedala by se uplatniti pravidla moderního boje jezdeckta.

Považujeme-li boj koňmo za nevýhodný proti nepřátelskému jezdecktu pěšky bojujícímu, pak by byl samozřejmě boj koňmo proti pěchotě ještě nevýhodnější. Instrukce z roku 1918 připouští také boj koňmo jen proti demoralisované pěchotě. Uvážíme-li však výkonnost dnešních zbraní, lze usouditi, že i při demoralisované pěchotě stačí jen několik odhodlaných mužů, obsluhujících kulomet, aby koňmo útočící jezdeckto odrazili. Pro úspěšný útok koňmo musila by tedy býti demoralisace dokonalá. Je nasnadě, že i těchto příležitostí nebude mnoho.

Případů, kdy jezdeckto mohlo koňmo útočiti proti dělostřelectvu, bylo již za dřívějších válek málo. Bude jich nyní, kdy děla jsou mnohem dalekosnější, ještě méně, neboť můžeme teď děla ponechati dále vzadu a bude tedy jezdecktu ještě obtížnější nežli dříve proniknouti až k dělostřelectvu.

K tomu ovšem přidá se pak ve válce posíční ještě ta okolnost, že pásmo po obou stranách zákopů první linie, mnohdy několik kilometrů široké, jest

rozerváno zákopy, chodbami, jamami po exploších a jest poseto drátěnými překážkami. Bylo by vyloučeno, aby jezdecktvo v tomto pásmu útočilo koňmo.

Ještě jedna příčina přispěla k tomu, že v poslední válce stala se z jezdecktva vlastně pěchota na koni. Bylo to dlouhé trvání války a způsob válčení, totiž válčení zákopové. Jezdecktvo nemělo příležitosti uplatnit se při dosavadním svém vyzbrojení a podle starých bojových principů bylo by musilo zůstat úplně nečinné, vyčkávající řídkých případů, ve kterých by se bylo mohlo uplatnit podle dřívějších bojových způsobů. To však by bylo znamenalo plýtvati silami a bylo tedy nutno uvažovati o možném použití jezdecktva též k jiným úkolům, nežli bylo dosud zvykem. Aby se tak mohlo státi, bylo ovšem nutno změnit dosavadní výzbroj jezdecktva a doplnit jeho výcvik tak, aby v pěším boji bylo rovnocenné pěchotě.

Hlavní činnost moderně vyzbrojeného jezdecktva proti moderně vyzbrojenému nepříteli bude tedy boj pěší. Nejvýznačnější vlastností jezdecktva však zůstane jeho rychlost a pohyblivost. Z toho pak plyne, že i přes to, že hlavní způsob boje je boj pěší a že tedy jezdecktvo musí býti vycvičeno jako pěchota, musí též zůstat dobrým jezdecktvem jednak proto, aby neselhalo, bude-li nuceno bojovati koňmo, jednak proto, že jen dobře vycvičené jezdecktvo bude pohyblivé, rychlé a vytrvalé. Přes všechny požadavky moderního boje musí tedy budoucí jezdecktvo býti více nežli pouhou pěchotou na koni.

I. Úkoly jezdecktva v budoucích válkách.

Před světovou válkou byla považována za hlavní úkol jezdecktva výzvědná činnost, dále pronásledování poraženého nepřitele nebo odražení pronásledujícího jezdecktva pro případ vlastní porážky a konečně spojení mezi bojující pěchotou.

Tyto úkoly případnou jezdecktvu pravděpodobně též v budoucích válkách, neboť jsou to úkoly, které vyžadují rychlosti a pohyblivosti, tedy hlavních vlastností jezdecktva. Způsob, jakým se jezdecktvo těchto úkolů zhostí, bude ovšem v budoucích válkách jiný nežli dříve.

K těmto úkolům přidají se pak ještě další úkoly, jež dříve buď vůbec nebyly jezdecktvu prisuzovány nebo o jejichž vyplnění jezdecktvem bylo uvažováno jen velmi nesměle, jež však nyní mohou býti moderně vyzbrojenému a vycvičenému jezdecktvu beze všeho svěřeny.

Jsou to úkoly, které vyplývají z moderního vyzbrojení jezdecktva a jeho schopnosti bojovati pěšky.

Při posouzení úloh, které případnou jezdecktvu v budoucích válkách, jest třeba rozlišovati jednak to, jde-li o vyšší jednotku jezdecktva, nebo o jezdecktvo přidělené pěší divisi.

Vyšší jednotka jezdecktva bude v budoucnosti samostatná bojová jednotka, která bude vybavena všemi bojovými a pomocnými prostředky jako vyšší jednotka pěchoty. Složení vyšší jednotky jezdecktva bude v zásadě totéž jako složení vyšší pěší jednotky. Rozdíl bude pouze ten, že jádro vyšší jednotky, tedy hlavní zbraň, u jezdecké vyšší jednotky bude jezdecktvo, tak jako u pěší vyšší jednotky jest pěchota. Tato organizace pak umožní použití vyšší jednotky jezdecktva k jakémukoliv úkolu, ať již jeho vykonání vyžaduje boj koňmo nebo pěšky.

Jezdecktvo přidělené pěší divisi nebude však více nežli jakousi pomocnou zbraní velitele divise, které případnou skoro výhradně úkoly, při jichž vykonávání záleží jen na rychlosti a pohyblivosti, nikoli však na bojové hodnotě.

Jest tedy třeba pojednati o jednotlivých úkolech zvláště, pokud se týkají vyšších jezdeckých jednotek a jezdecktva pěších divisí.

Úkoly, jež mohou připadnouti vyšší jednotce jezdecktva, jest možno rozdělit na dva druhy: předně na takové, při jejichž provedení vyšší jednotka uplatní hlavní vlastnosti jezdecktva, tedy rychlost a pohyblivost, a jež

nebylo by možno svěřiti vyšší jednotce pěchoty, a takové, které těchto vlastností jezdeckta nevyžadují.

K prvnímu druhu náleží:

1. Výzvědná činnost před frontou a v bocích vlastní armády.
 2. Pronásledování poraženého a zadržení pronásledujícího nepřítele.
 3. Rychlé obsazení určité linie a její zabezpečení do příchodu pěchoty.
 4. Spojení mezi bojující pěchotou.
 5. Rychlé zasáhnutí na ohroženém bodě fronty.
 6. Akce v týlu nepřátelské armády.
- Ke druhé skupině patří:
7. Zajištění boků bojující pěchoty.
 8. Obsazení úseků fronty na místě pěchoty.

1. Výzvědná činnost před frontou a v bocích vlastní armády.

V úvodu byla zmínka o tom, že nyní, kdy výzvědná činnost ve velkém připadne hlavně mnohem rychlejší a výkonnější aviatice, nebude použití jezdeckta k tomuto úkolu již pravidlem. Přes to však nelze se pro výzvědnou činnost ve velkém dosud úplně zříci součinnosti jezdeckta. I tam, kde aviatika jest značně vyvinuta a vládne dostatečnými prostředky, bude nutno doplniti její činnost činností jezdeckta. Činnost aviatiky jest závislá na poměrech povětrnostních. Třebaže máme již aeroplány a letce, kteří lítají za každého počasí, jest třeba ohlížeti se na poměry povětrnostní a uvážiti, že za deště, mlhy nebo v noci nelze s aeroplánem pozorovati. Mimo to pozorovatel s aeroplánem vidí sice za příznivého počasí pohybující se nebo tábořící nepřátelské oddíly. Nevidí však na př. je-li okraj některé vesnice nebo lesa obsazen nebo nikoliv, nevidí oddíly pochoduující nebo tábořící v lese a nemůže posouditi, jak značný odpor lze v některé linii, nepřítelem obsazené, očekávati.

Tu musí nastoupiti jezdeckto, aby buď nahradilo aviatiku docela nebo aby doplnilo zprávy dodané aviatikou.

Úloha jezdeckta bude v tomto ohledu tím značnější, čím slabší bude aviatika. Jest pak na veliteli armády, aby určil, které úlohy připadají jezdecktu, které aviatice a kde je třeba součinnosti obou, která bude mnohdy tak úzká, že jezdeckto, činnému ve výzvědné službě, budou přiděleny zvláštní oddíly letecké. Z uvedeného lze pak usouditi, že toto rozdělení úloh záleží na celkové výkonnosti aviatiky a jezdeckta, jímž velitel disponuje, na poměrech povětrnostních, na terénu, na době denní a konečně též na vzdálenosti nepřítelově. Mnohdy budou totiž obě nepřátelské armády tak blízko proti sobě, že pro vyšší jednotky jezdeckta nebylo by ani příležitosti rozvinouti činnost. Pak jejich úkol připadne aviatice, jezdecktu pěších divisí a výzvědným oddílům pěchoty. Pole působnosti pro výzvědnou činnost vyšších jednotek jezdeckta bude v takovém případě v bocích armády.

Že jezdeckto při výzvědné službě ve velkém bude moci dostáti svému úkolu za nynějších poměrů obyčejně jen bojem pěšky, bylo již uvedeno.

2. Pronásledování poraženého a zadržení pronásledujícího nepřítele.

Činnost vyšších jednotek jezdeckta při vykonávání tohoto úkolu bude dvojí, podle toho, jde-li jen o poměrně krátký neb o delší ústup nepřítele.

Jde-li o krátký nebo jen o místný ústup nepřítele, pak bude úkolem jezdeckta předejiti co nejrychleji vlastní pěchotu, obsaditi rychle význačné body, které by nepříteli mohly poskytnouti příležitosti, aby se na nich uchytil, zabrániti mu, aby se na těchto bodech nebo v určité linii organisoval, rozvinouti tímto způsobem úspěch vlastní pěchoty a donutiti nepřítele k dalšímu ústupu.

Vyvíne-li se pak tímto způsobem z kratšího ústupu delší, nebo jde-li hned od počátku o delší ústup, pak bude povinností jezdeckta,

aby zůstalo nepříteli neustále v patách, aby nepoprálo mu nikdy klidu, prorazilo jeho zadní stráž, znepokojovalo pak, pokud možno bočními útoky, hlavní síly nepřítelovy, ustupující za ochrany zadních vojů, aby ztížilo nebo znemožnilo, by se znovu na některé linii zastavil, zkrátka, aby působilo každým způsobem na demoralisaci a pokud možno též na zničení nepřítele.

Rozkaz pro takové rozvinutí úspěchu a pronásledování nepřítele vyšší jednotkou jezdeckva vydá velitel armády. Při delší souvislé frontě připraví si tento vyšší jednotku jezdeckva za frontou v oné části, kde hodlá s pěchotou prorazit a označí ji úkol jakož i dobu, kdy bude ji předejít pěchotu. Velitel jezdeckva pozoruje pak v neustálém úzkém spojení s velitelem útočící vyšší pěší jednotky vývin útoku, aby mohl kdykoli zahájit svou činnost.

Při nesouvislé frontě, nebo není-li bok armády opřen o nepřekonatelnou překážku (moře, hory, neutrální země), bude též možno připravit jezdeckvo určené k pronásledování na křídlo armády, odkud pak obejitím boku vynasnaží se dostatí svému úkolu.

Při vlastním ústupu na kratší vzdálenost případně obyčejně pěchotě úkol zadržeti nepřítele. Jde-li však o delší ústup, pak bude mnohdy výhodné svěřiti krytí ústupu jezdeckvu, které zadrží nepřítele co nejdéle, aby umožnilo vlastní pěchotě ustoupiti nerušeně a vytvořiti si novou obrannou linii. Po vykonání tohoto úkolu jezdeckvo rychlým ústupem styk s nepřítelem, který pak bude nucen pomalým a opatrným tápáním znovu navázati styk s pěchotou, která ustoupila.

3. Rychlé obsazení určité linie a její zabezpečení do příchodu pěchoty.

V pohybové válce bude mnohdy mnoho záležitosti na tom, abychom dosáhli a obsadili určitou linii dříve nežli nepřítel, aniž by však pro velkou vzdálenost mohl býti tento úkol svěřen pěchotě. V takovém případě bude třeba využití rychlosti jezdeckva, které dojde včas na místo, zadrží nepřítele a zajistí linii, o jejíž obsazení velitel armády jde, až po příchodu pěchoty. Po příchodu pěchoty vyšší jednotka jezdeckva soustředí se za frontou, aby jí bylo možno opět použiti k novým úkolům.

Při vykonávání této úlohy jest jezdeckvo skutečně pouze pěchotou na koni. Jest mu třeba využití své rychlosti; jakmile však dojde na místo, nebude se jeho činnost nikterak lišiti od činnosti pěchoty, která by měla stejný úkol.

Právě uvedený úkol nebude svěřen jezdeckvu obyčejně jakožto úkol samostatný. Téměř vždy bude jezdeckvu současně vykonávati výzvědnou činnost. Hlavní síly vyšší jednotky jezdeckva obsadí pak vytčenou linii, část věnuje se výzvědné činnosti a vrátí se teprve po jejím skončení ke své vyšší jednotce, aby pěším bojem spolupůsobila při odražení nepřítele.

4. Spojení mezi bojujícími armádami.

Tato úloha může připadnouti jezdeckvu zvláště tam, kde nebude utvořena souvislá fronta, nybřz kde několik armád, ať již z jakéhokoli důvodu, bude postupovati samostatně.

Bude-li jezdeckvu svěřen tento úkol, pak bude jeho povinností, aby zabránilo nepříteli vniknouti mezi obě postupující nebo bojující armády, aby mu zabránilo ohrožovati vnitřní boky armád nebo dokonce oddělit je od sebe. Provedení tohoto úkolu bude se dít obdobně, jak bylo uvedeno při projednání o ochraně boků armády.

5. Rychlé zasáhnutí na ohroženém bodě fronty.

Jak ve válce pohybové tak i ve válce posíční může se státi, že se podaří nepříteli úplně prorazit frontu bojující armády. V takovém případě hrozí vlastní armádě nebezpečí. Nemá-li velitel vlastní armády po ruce zálohy, které by mohl použiti pro vyplnění mezery, může nepřítel svůj původní

úspěch, třeba jen malý, rozvinouti, postoupiti dále do týlu vlastní armády, donutiti značnou část armády k ústupu nebo dokonce ji zničiti.

V takovém případě jde o rychlé zabránění dalšího nepřátelského postupu. Je-li po ruce záloha pěchoty, případně tento úkol samozřejmě pěchotě. Mnohdy však záloha pěchoty nebude umístěna dosti blízko, aby mohla včas zasáhnouti do boje. Pak bude třeba svěřiti tento úkol vyšší jednotce jezdeckva, které stojí v záloze třeba na vzdálenějším místě; jezdeckvu při jeho pohyblivosti bude lze doraziti dříve na místo, nežli by bylo možno pěchotě.

V takovém případě největšího nebezpečí bude možno požadovati na jezdeckvu až 100 kilometrový pochod za 24 hodin, tedy výkon, kterého nemůžeme žádati na pěchotě.

Jezdeckvo vykoná tento pochod koňmo až do pásma, kde pravděpodobně dojde k boji. Tam pak sesedne a další jeho činnost bude táž, jako činnost vyšší jednotky pěchoty, která by měla stejný úkol.

6. Akce v týlu nepřátelské armády (raid).

O této činnosti jezdeckva bude možno uvažovati tehdy, nestojí-li nepřátelské armády proti sobě na souvislé frontě, která zaujímá celou délku hranic, tedy tehdy, bude-li jezdeckvu možno bez odporu nebo po zlomení slabšího odporu rychle proniknouti do nepřátelského území.

Raid vyšší jednotky jezdeckva zajisté sám o sobě nerozhodne výsledek války. Jest to pouze jeden z prostředků, kterým vynasnažíme se poškoditi nepřítele, ztížit mu vedení boje, přesunování záloh, zásobení bojujících částí, zkrátka vnést zmatek do organizace v týlu nepřítele. Uvážíme-li pak důležitost těchto organizací, jest třeba uznati, že úspěšně provedený raid může značně přispěti ke konečnému výsledku.

Hlavní charakteristikou takové akce jezdeckva jest rychlost. Do boje pustí se vyšší jednotka jezdeckva při vykonávání této úlohy jen tehdy, není-li vyhnutí, tedy jen tehdy, je-li dosažení ustanoveného cíle nebo návrat bez boje vyloučen.

Jinak bude možno vyhnouti se boji, neboť vyšší jednotka jezdeckva, mající takový úkol, obvykle neobdrží přesného rozkazu, jak jej má provést. Velitelství armády dá veliteli vyšší jednotky jezdeckva pouze povšechnou instrukci, kdy a kudy má vtrhnouti do nepřátelského území nebo do týlu nepřátelské armády a co má vykonati. (Na př. zničení určitého a zvláště důležitého mostu, přepadení důležitého průmyslového podniku, zničení skladišť a pod.) Jest pak na veliteli vyšší jednotky jezdeckva, aby se sám rozhodl na podrobném provedení, při čemž ovšem vynasnaží se i mimo svůj hlavní úkol veškerými možnými prostředky poškoditi nepřítele. (Přerušení telef. vedení, přepadení sídel velitelství, přepadení vozatajských kolon, přerušení železnic atd.) Cím více se při tom bude vyhýbati boji, tím rychleji bude mu možno postupovati, bude mu možno náhle se někde objeviti, provésti rychle poškození nepřátelských zřízení, rychle se opět přemístiti a tak nepříteli nedopřáti ani času k protiopatřením. Nepřítel bude sice záhy vědět, že se vyšší jednotce nepřátelského jezdeckva podařilo vniknouti do jeho týlu. Záleží však na veliteli, aby nepřítel nikdy nevěděl přesně, kde onen vetřelec jest, aby nepříteli nedopřál ani času se vzpamatovati a aby, až se nepřítel vzpamatuje, úloha jezdeckva byla již skončena a jezdeckvo bylo opět na vlastním území.

Podle výše uvedeného jest samozřejmé, že taková akce v týlu nepřítelově nemůže trvati dlouho, ne déle než několik dní. Rovněž jest samozřejmé, že vyšší jednotka jezdeckva, mající takový úkol, musí se zbaviti veškeré přítěže, která by jí překážela v úplném využití rychlosti a pohyblivosti. Nastoupí tedy pochod beze všeho obozu, ba někdy i bez dělostřelectva.

Za nynějších spojovacích a bojových prostředků nebude provedení raidu zajisté snadné. Energickému a odhodlanému veliteli bude však přes to možno docílit značných úspěchů. (Není sice ještě přesných zpráv, ale zdá se, že

ruská bolševická armáda vděčí za své původní úspěchy proti Polákům hlavně raidům jezdeckva Buděného).

7. Zajištění boků postupující nebo bojující armády.

Činnost jezdeckva v tomto případě záleží v tom, že buď postupuje současně s armádou nebo stojí v boku armády, majíc hlavní síly soustředěny a své výzvědné oddíly vyslány v ohrožené směry. Není-li však pochybnosti o směru nepřátelského postupu a má-li velitel vyšší jednotky jezdeckva v úmyslu řešiti svou úlohu defensivně, může vyšší jednotka od počátku obsaditi určitou linii, ve které její velitel hodlá nepřítele zadržeti. Obyčejně však nebude možno tento směr přesně zjistiti. Pak nezbude veliteli nežli vyhlédnouti různá postavení, která vyhovují různým možnostem nepřátelského postupu, dáti jejich obsazení připravit a se svými oddíly vyčkati na vhodném místě tak dlouho, až výsledek výzvědné činnosti mu umožní, aby se rozhodl.

8. Obsazení úseků fronty místo pěchoty.

Přes to, že v moderní válce bude jezdeckvu vyhrazeno více různých úkolů, u kterých bylo výše pojednáno, může se státi, že hlavně ve válce posílení nastane pro jezdeckvo období nezaměstnanosti. Toto období bude obyčejně věnováno výcviku, odpočinku, doplnění, zkrátka přípravě pro opětnou činnost. Potrvá-li však toto období příliš dlouho a nelze-li předvidati upotřebení jezdeckva pro některý z dříve uvedených úkolů, pak bude možno použití jezdeckva též na místě pěchoty pro obsazení některého úseku fronty.

Jezdeckvu poskytne se tím příležitostí, aby poznalo prakticky podrobnosti posílního boje pěchoty, bude možno některé pěší jednotce, za kterou jezdeckvo převzalo úsek, popřáti odpočinku a konečně takové dočasné použití jezdeckva přispěje nemálo ke sblížení pěchoty s jezdeckvem. Žádný příslušník pěchoty nebude pak moci jezdeckvu vytýkati nečinnost.

Jest ovšem třeba podotknouti, že toto použití jezdeckva lze schváliti jen za klidného období. A to ze dvou důvodů. Jednak za období bojů je třeba soustřediti jezdeckvo za frontou, aby bylo neustále připraveno pro některý z dříve uvedených úkolů, které je možno svěřiti jenom jezdeckvu, jednak bylo by nesprávně vydávati jezdeckvo ztrátám v boji, příslušícímu hlavně pěchotě, a zeslabovati je tímto způsobem pro jiné úkoly, při kterých ho nelze nahraditi jinou zbraní.

Obraťme se nyní k úlohám, jež mohou připadnouti divisnímu jezdeckvu.

Jak bylo již výše uvedeno, jsou tyto úlohy naprosto jiného rázu, nežli úlohy, jež je možno svěřiti vyšší jezdecké jednotce. Eskadrona, přidělená pěší divisi, jest tak malý oddíl, že mimo službu výzvědnou na menší vzdálenosti nelze jí použití téměř k žádné jiné samostatné činnosti. Případy, kde by se tak přece stalo, budou vzácnou výjimkou. Jest totiž třeba uvážiti, že různé výkony interní služby divise, o nichž bude později zmínka, pohltí značný počet jezdců přidělené eskadrony. Velitel eskadrony nebude mít pohromadě téměř nikdy plný počet svých lidí.

Takto skoro trvale zeslabená eskadrona bude ještě méně schopna ke zvláštním samostatným výkonům, než by byla při plném početném stavu.

Hlavní úkoly divisního jezdeckva budou tyto:

- a) Výzvědná činnost na menší vzdálenosti ve prospěch vlastní divise.
- b) Spojovací služba.
- c) Různé menší výkony interní služby divise.
- a) Výzvědná činnost na menší vzdálenosti.

Vyšší jednotky jezdeckva, činné ve výzvědné službě, mají za úkol vyhledati nepřítele a zjistiti jeho rozložení ve velkém. Výsledky této činnosti jsou veliteli armády podkladem pro jeho strategická rozhodnutí. Podrobnosti, pokud ovšem nelze z nich souditi na poměry ve velkém, nejsou předmětem výzvědné činnosti vyšších jednotek jezdeckva.

Jinak jest tomu při výzvědné činnosti divisního jezdecktva. Podle zpráv dodaných divisním jezdecktvem rozhodne se velitel divise o taktickém použití podřízených jednotek a o detailním provedení boje. Pro velitele divise jest tedy každá podrobnost důležitá. V pásmu divise a, je-li na křídle delší fronty nebo je-li samostatná, též v jejím boku, nesmí takřka býti sebe menšího nepřátelského oddílu, o kterém by velitel divise nevěděl.

Toto důkladné prozkoumání prostoru činnosti divise nelze svěřiti aviatice. K této úloze hodí se pouze divisní jezdecktvo, které svými hlídkami všude pronikne, celé pásmo divise důkladně prohlédne; jemu tedy žádný nepřátelský oddíl neujde. (Dokud ovšem jezdecké hlídky nenarazí na souvislou nepřátelskou obrannou linii, za kterou by nemohly proniknouti.)

Lze předvídati dva způsoby použití jezdecktva pěších divisí pro výzvědnou činnost.

Buď velitel divise nařídí pouze vyslání jezdeckých hlídek a ponechá si hlavní část eskadrony ke své dispozici, což může se státi ovšem jen tehdy, nepřije-li si velitel divise, aby jeho jezdecktvo proniklo po případě hlouběji do nepřátelského rozčlenění, nebo vyšle velitel divise celou eskadronu (kromě jezdců potřebných pro spojení a různé drobné výkony vnitřní služby) a velitel eskadrony sám nařídí podrobné provedení úkolu, jehož se mu bylo dostalo. Obvyčejně vyšle nutný počet hlídek, sám pak se zbytkem eskadrony postupuje za těmito hlídkami, aby sbíral zprávy jimi dodané a zasílal je buď v originále nebo souhrnně veliteli divise. Narazí-li vyslané hlídky na souvislou linii nepřítele a jde-li pravděpodobně pouze o slabé nepřátelské hlídky, může se eskadrona o to pokusiti násilím tuto linii prorazit, aby nahlédla hlouběji do nepřátelského rozčlenění nebo aby krátkým bojem zjistila sílu nepřátelského odporu nebo konečně aby obsadila některý význačný bod do příchodu pěchoty. Není však věci výzvědné eskadrony, aby se pouštěla do velkých a obvyčejně též bezvýsledných bojů.

Při obou způsobech použití eskadrony jest na veliteli divise, aby ji určil přesné úkoly, označil, kdy a kudy má postupovati a hlavně aby přesně stanovil, co má divisní jezdecktvo zjistiti.

Mezi výzvědné úkoly jezdecktva pěší divise patří také pronásledování poraženého nepřítele. Eskadrona pěší divise nemá prostředků, aby pronásledovala tak, jak může činiti vyšší jednotka jezdecktva, totiž aby nepříteli uškodila, nedopřála mu klidu a po případě ho zničila. Může pouze sledovati nepřítele, aby ho pozorovala, dodala zprávy o jeho činnosti, zkrátka, aby udržovala s ním styk.

Jakmile při postupu proti nepříteli dojde k boji pěších jednotek, eskadrona, byla-li činná ve výzvědné službě, se stáhne na místo ležící za vlastní frontou, které označil velitel divise. Za dalšího boje pěchoty přemísťuje se podle rozkazů velitele divise tak, aby byla vždy pohotově sledovati nepřítele, po případě ustupujícího, nebo vykonati jakýkoli jiný úkol, který by jí velitel divise svěřil.

b) Spojovací služba.

Udržování spojení uvnitř divise a se sousedními jednotkami je po výzvědné službě nejhlavnějším úkolem, který připadá divisnímu jezdecktvu.

Při pochodech, kdy použití jiných spojovacích prostředků bylo by obtížné, částečně též nemožné, budou jezdcí hlavním prostředkem pro doručování hlášení a rozkazů. Ale i v boji nebude možno naprosto spoléhati na jednotlivé spojovací prostředky, jimiž divise vládne. Čím více různých prostředků bude v činnosti, tím lépe. Mimo ostatní spojovací prostředky bude tedy nutno použití též jezdců pro spojovací službu.

Velitel divise přidělí za tím účelem každé pochodové nebo bojové skupině počet jezdců, jichž používá pak pro doručování rozkazů podřízeným

skupinám nebo pro zasílání zpráv sousedním jednotkám nebo nadřízenému velitelství.

c) Různé menší výkony.

Mimo výše uvedené hlavní úlohy lze svěřiti jezdcům divisi eskadrony ještě různé menší úkoly, které vyžadují rychlosti a pohyblivosti prováděcích orgánů.

Velitel divise může vyslati jednotlivé jezdce nebo slabší hlídky na významné, dobrý rozhled poskytující body vpředu nebo v boku divise, kde zůstanou státi jakožto pozorovatelé. Jako při výzvědné službě, tak i v tomto případě jest třeba, aby velitel divise přesně vytkl, co od nich požaduje. Kdy a kde se mají postavit, ve kterém prostoru nebo které cesty mají pozorovati, co mají hlásiti a kdy a kam se mají navrátiti.

Části eskadrony může velitel použiti pro zřízení stráží za vlastní frontu, které by shromažďovaly mužstvo divise, jež bylo odtrženo od svých oddílů a zabránily sběhům vzdáliti se z prostoru divise.

Jezdcům divisi eskadrony může dále býti svěřen doprovod zajatců do shromaždiště určeného velitelstvím armády, dohled na silnicích, na kterých panuje čilý ruch, za účelem udržování pořádku, nestačí-li k tomu účelu polní četnictvo, policejní služba v celém obvodu divise atd.

Jest na veliteli divise, aby rozhodl, má-li ten který úkol býti eskadroně svěřen, při čemž ovšem nesmí zapomenouti, že počet jezdců dohromady jest omezen, že nelze jimi tedy plýtvati a že není též možno celou eskadronu rozdělit tak, aby snad pro pozdější úkoly nebyl k dispozici dostatečný počet jezdců.

II. Organizace jezdeckva.

a) Všeobecné úvahy o organizaci.

Změna názorů o použití a způsobu boje jezdeckva v budoucích válkách podmiňuje značně změny v organizaci budoucího jezdeckva proti organizaci předválečné.

Aby jezdeckvo mohlo dostáti všem výše uvedeným úkolům, bude mimo příslušný výcvik třeba přizpůsobiti jeho organizaci a výzbroj do jisté míry organizaci pěchoty.

Organizace malých jednotek jezdeckva bude nejvýhodnější, když bude taková, aby každá jednotka jezdeckva po sesednutí s koní utvořila bez dlouhého přeformování pěší jednotku, která by odpovídala co do počtu i co do výzbroje určité jednotce pěchoty. Této pěší jednotky, utvořené z jednotky jezdeckva, bylo by pak možno použiti podle stejných zásad jako stejně silné jednotky pěchoty.

Ve Francii byla tato otázka na př. rozřešena takto:

Peloton (četa) jezdeckva jest složena a vyzbrojena tak, že po sesednutí s koní utvoří půl normální čtyř pěchoty.

Jedna eskadrona utvoří následkem toho dvě čtyři čili půl roty pěchoty.

Pluk jezdeckva konečně utvoří pěší prapor o dvou pěších a jedné kulometné rotě.

Aby mohlo býti jezdeckva použito v pěším boji, nestačí ovšem organizaci jednotek jezdeckva přizpůsobiti se jen podle počtu a podle zařazených specialistů organizaci pěchoty. Jest též zapotřebí vyzbrojiti jezdeckvo v každém ohledu tak, aby utvořené pěší jednotky vládly stejnými zbraněmi a bojovými prostředky jako pěchota.

Jak tato otázka byla rozřešena ve Francii a zároveň jak značný jest rozdíl mezi výzbrojí francouzského jezdeckva před válkou a po válce, lze usouditi z těchto dat, které jsou uvedeny v přednášce o jezdeckvu na jedné z francouzských škol:

Výzbroj před válkou:
 karabina bez bodla;
 počet nábojů pro jednu karabinu: 90;
 počet ručních granátů: 0;
 technické nářadí:
 pouze u zákopníků po jednom kuse;
 kulometry: jedna četa u brigády;
 rychlopalné pušky: 0;

Výzbroj na konci války:
 karabina s bodlem;
 počet nábojů pro jednu karabinu:
 168—225;
 počet ručních granátů: 1—2 pro
 každého jezdce;
 technické nářadí:
 jeden kus pro každého jezdce;
 kulometry: čtyři čety u pluku;
 rychlopalné pušky:
 jedna u každé čety jezdecké.

Výše uvedenou organizací menších jednotek jezdecké nebylo by však ještě úplně vyhověno moderním požadavkům kladeným na jezdectvo. Též organizace vyšších jednotek jezdecké musí být taková, aby byly schopné samostatně vykonat veškeré úkoly, které mohou jezdeckému připadnouti, a zvláště aby měly veškeré prostředky potřebné pro delší a vážný pěší boj.

Bude tedy třeba přidělit vyšším jezdeckým jednotkám všechny druhy zbraní, jakými vládnou vyšší jednotky pěchoty, dále orgány služeb potřebné pro zaopatřování zbraní. To jest ovšem dosti obtížný problém, neboť přidělením těchto zbraní a služeb nesmí trpět pohyblivost vyšší jednotky jezdecké. Toho bude možno dosáhnouti pouze organisováním zvláštních, pohyblivých oddílů různých zbraní určených pouze pro doprovázení vyšších jednotek jezdecké, jako dělostřelectvo, jehož mužstvo jede na koních, dělostřelecké a kulometné oddíly na autech, cyklistické oddíly, ženijní oddíly na kolech, automobilní oddíly zásobovací a pod. Nejvýhodnější by bylo, kdyby vyšší jednotka jezdecké neměla vůbec žádných povozů s koňským potahem. Bohužel, nelze se u menších jednotek jezdecké, tvořících vyšší jednotku, obejít úplně bez vozatajstva. Bude však omezeno na nejnutnější počet vozů a vnitřní organizace u eskadron a pluků bude taková, aby mohly svůj oboz krátkou dobu postrádati.

Rozdíly mezi předválečnou a poválečnou organizací vyšších jednotek jezdecké ve Francii lze posouditi podle těchto dat:

před válkou:	na konci války:
děla na autech: 0;	u divise dvě skupiny s 24 děly, mimo to další dvě skupiny u sboru;
kulometry na autech: 0;	u divise dvě skupiny s 24 kulometry, mimo to dvě skupiny u sboru;
dělostřelectvo polní: 1 oddíl u divise;	jeden pluk po dvou odd. 7·5 cm u divise, 1 odd. 10·5 cm u sboru;
jednotky pěchoty: 1 skupina cyklistů (400 mužů bez kulometů).	jedna skupina cyklistů (300 pušek, 24 rychlopalné pušky, 3 čety kulometů).

Major gen. št. RUDOLF HANÁK:

Jest v moderní válce možná ataka?

Ve vojenských kruzích často slycháváme názor, že pro jezdectvo v moderní armádě není vůbec místa. A kdyby bylo, že se bude jezdectvo skládati z tak zvané „pěchoty na koních“. Čili jinak vyjádřeno, že jezdectvo nemusí se

cvičiti v boji na koni — ataku — a že dostačí, když zná pouze jezdit, aby se totiž na koni mohlo s místa na místo pohybovati.

Nechci se rozepisovati o tom, jakým způsobem se má výcvik jezdeckta prováděti; jsem však toho názoru, že jezdecktvo, má-li vykonati všechny úkoly, které ho v budoucí válce očekávají, musí znáti oboje, t. j. boj pěší i ataku.

Na důkaz toho, že i v moderním boji nalezne jezdecktvo příležitosti k atakování, uvádím epizodu, která byla vylíčena v prvním čísle „Revue de cavalerie“ (1921 str. 85 n.).

„Druhá eskadrona osmého jezdeckého pluku myslivců jako předvoj (6. listopadu roku 1918). Večer 5. listopadu byla tato eskadrona ubytována v La Malmaison. Velitelství desáté divise bylo v Comte-le-Nizy; ochranné stráže pěchoty pak na severním okraji de Sévigny.

V noci obdržel kapitán de Coutard, velitel eskadrony, tento rozkaz: „Zítřka, 6. listopadu, hlásí se eskadrona v 7 hod. 30 minut v Comte-le-Nizy, kde velitel obdrží rozkazy přímo od velitele divise“.

Eskadrona opustila za silného deště v 6 hod. 45 minut La Malmaison a v Comte-le-Nizy obdržela tento ústní rozkaz: „Odešlete okamžitě jednu četku k průzkumu podél osy pochodu divise s úkolem navázat styk s nepřitelem. Osa pochodu divise: Sévigny, Waleppe, Chaumontagne, Le Radois, La Hardoye. Se zbytkem eskadrony proveďte bližší ostrahu v pochodovém pásmu divise. Generál velitel divise zamýšlí dosáhnouti okolí La Hardoye na sklonku dne.“

Jedna četa (Gontier) byla vyslána k průzkumu. Druhá četa (rotmistr Bouglaux) dána k dispozici pochoduující pěchotě. Kromě toho musila eskadrona obstarati spojení s velitelstvím divise a velitelem divisního dělostřelectva, takže kapitánu de Coutard zůstaly pouze dvě slabé čety, z nichž každá byla asi o patnácti jezdcích.

Takto zeslabena, dala se eskadrona na cestu přes Saint Quentin le Petit—Sévigny, Waleppe, Chaumontagne, Le Radois a signál de la Hardoye (kota 232), kryjíc pochod divise v rozsahu asi 1½ km.

Rozčlenění bylo toto: Předvoj (rotmistr de Miauville a čtyři jezdci) a dvě boční hlídky, které vedle průzkumu udržovaly spojení se sousedními divisemi. Velitel eskadrony se svými ordonancemi pohyboval se v blízkosti předvoje a naznačoval cestu jádru eskadrony (asi dvanáct jezdců a dvě automatické pušky (fusil mitrailleur), jemuž velel praporčík Florence.

Pochod byl velmi ztěžován deštěm jak po rozmoklých cestách, tak zvláště mimo cesty po lepkavých oranicích. Až na dva km severovýchodně od Radois eskadrona nepotkala nikoho. Čas od času bylo slyšeti výbuchy min.

Ve 12 hod. 30 min. v poledne, v okamžiku, kdy eskadrona byla v úvalu asi 600 m jihozápadně od signálu de La Hardoye (viz náčrtek), uslyšel kapitán Coutard výstřely z děl, jež se zdály přicházeti od směru signálu a brzy na to spatřil výbuchy šrapnelů nad Chaumont-Porcien. Dešť ustal a rozhled byl normální.

Kapitál vyslal ihned předvoj na výšinu, která byla před ním (signál 232) a sám tam skoro současně s ní dorazil. Odtamtud spatřil na nedalekém hřebětě vedle polní cesty, která vedla od signálu směrem k východnímu kraji vesnice La Hardoye, německé baterie. Baterie střílela na Chaumont-Porcien.

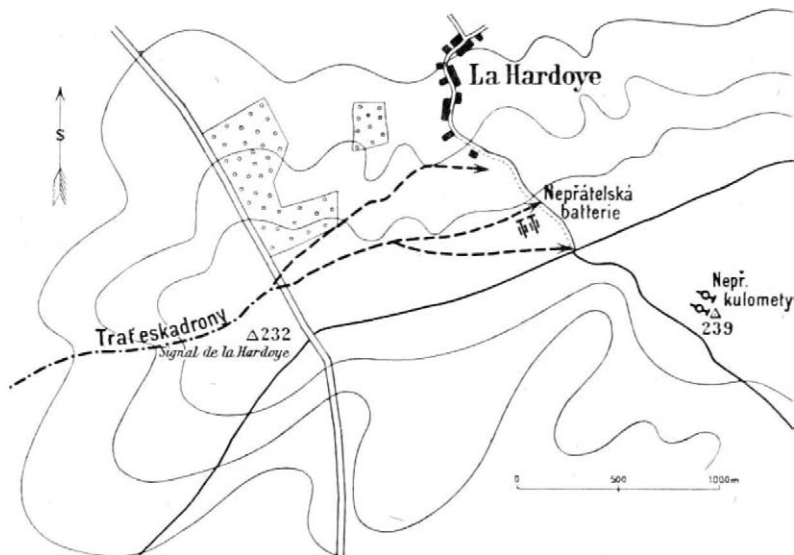
Zdálo se, že objevení francouzských jezdců způsobilo u baterie jakési překvapení a váhavost, které velitel eskadrony využil. Tento vrhl ihned celý předvoj vzad nepřátelské baterie a levou hlídku (svobodník Baron se třemi jezdci) malým lesíkem přes 100 m severně od signálu proti okraji vesnice La Hardoye, k němuž již utíkali dva němečtí vojnínové. Zbytek eskadrony (11 jezdců) atakoval do boku baterie.

Přes těžkou půdu i přes únavu koní byla ataka provedena velmi rychle. Na tak malou vzdálenost překvapení němečtí dělostřelci neměli již času obrátiti

děla proti atakujícím a rozběhli se na všechny strany, myslíce (jak později sdělil jeden z zajatých důstojníků), že mají co dělati s částí větší jezdecké jednotky! Byli však rychle dostiženi a v malých skupinách odvedeni do La Hardoye, kde se levá boční hlídka mezitím zmocnila zapřáhnutých předků.

Křik atakujících jezdců vzbudil pozornost nepřátelských kulometů, kryjících na kotě 239 (asi 1500 m jihovýchodně od vesnice La Hardoye) nepřátelskou baterii. Tyto kulometry, otočivše se, spustily rychlou palbu na francouzské myslivce, kteří se snažili odvléci děla.

Aby se myslivci vyhnuli zbytečným ztrátám, nechali děla na místě.



Celkem dvacet jezdců se zúčastnilo na tomto útoku. Zajali dva důstojníky, šest poddůstojníků, patnáct mužů, dva muniční vozy a sedmáct koní. Eskadrona sama neutrpěla žádných ztrát ani na lidech ani na koních.“

Na tomto příkladu vidíme, že odhodlaná hrstka jezdců, využije-li vhodné situace k atace, může svým rychlým rozhodnutím a rázným zakročením umlčet celou nepřátelskou baterii, která by jinak mohla postupující pěchotě způsobiti dosti škod a mohla by ji zbytečně zdržeti.

Takových příležitostí naskytne se jezdeckvu při pronásledování i v budoucí válce dosti; musí však býti vycvičeno v rychlém posuzování situace, musí se rychle rozhodnouti a rychle útok na koni provést.

Plukovník gen. št. K. RAUSCH:

O mezinárodních mapách vzduchoplaveckých.

V říjnu předešlého roku byla v Paříži uzavřena konvence o úpravě mezinárodní služby vzduchoplavecké. Mezi jiným byla přijata také ustanovení o mezinárodních mapách vzduchoplaveckých a o orientačních značkách pro vzduchoplavbu.

Podle této úmluvy mají býti utvořeny dva typy mezinárodních map vzduchoplaveckých, a to „mapa generální“ a „mapa normální“. Obě mapy budou v zásadě sestaveny podle pravidel přijatých mezinárodními oficiel-

ními konferencemi konanými v Londýně roku 1909 a v Paříži roku 1913 (další konference měla se konati roku 1914 v Berlíně) za účelem pořízení „Světové mapy“ v měřítku 1 : 1,000.000. Rovněž má se upotřebiti, pokud to bude možno, barev, smluvných značek, jakož i úpravy užité pro „Světovou mapu“. Délka vzdáleností, nadmořské výšky a hloubky budou udávány v metrech, nicméně každý stát má právo připojiti k tomu údaje v mírách v zemi obvyklých. Titul a vysvětlivky budou psány v jazyku francouzském neb anglickém a v jazyku země, která mapu vydala.

Pro „mapu generální“ upotřebí se projekce Mercatorovy, při čemž jeden stupeň zeměpisné délky bude míti velikost 3 cm. Z tohoto ustanovení lze souditi na užívání generální mapy: měřítko jest velice malé (asi 1 : 3,700.000); celá naše republika dala by se zobraziti v obdélníčku, jehož delší strana (asi $12\frac{1}{2}^{\circ}$ zeměp. délky) by byla asi $37\frac{1}{2}$ cm. Mapy generální bude se tedy užívatí hlavně při veliké vzdálenosti, hlavně při cestách zámořských (proto také použití projekce Mercatorovy).

Každá generální mapa bude míti francouzský titul: „Carte générale aéronautique internationale“ a pod ním překlad titulu v jazyku země, která mapu vydává. Mimo to ponese vhodné jméno zeměpisné.

Poledníky a rovnoběžky budou naznačeny tenkými čarami; ty pak, které tvoří okraje listu „Světové mapy“ v měřítku 1 : 1,000.000, budou zesíleny (t. j. každý šestý poledník, počínaje poledníkem Greenwichským, a každá čtvrtá rovnoběžka, počínajíc rovníkem).

Malé měřítko omezuje samozřejmě obsah generální mapy; na každém listě budou však alespoň naznačeny tyto údaje: Všeobecná tvářnost terénu a jména zeměpisná; stanice radiotelegrafní; majáky námořní s udáním výšky světla, jeho dosahu na hladině mořské, barvy a frekvence rozsvěcování; hranice státní, zakázané oblasti, hlavní cesty vzdušné, čáry stejné magnetické deklinace.

V okrajovém rámu pak budou naznačeny: Úhlové vzdálenosti rostoucí od jižního polu od 0° až do 180° na polu severním a nové zeměpisné délky vztažené k protipoledníku Greenwichskému, vzatému jako počátek a počítajíc od 0° do 360° směrem na východ; číslo příslušných sloupců po 6° délkových číslouvaně od 1—60 počítajíc od protipoledníku Greenwichského (a písmena označující pásma „Světové mapy“ v měřítku 1 : 1,000.000); na každé straně rovníku až k šířce 88° jest dvacetdva rovnoběžných pásem 4° širokých, jež jsou označeny 22 písmeny od A až do V, oba polové vrchlíky o poloměru 2° jsou označeny písmenou Z; na polokouli severní má každý list „Světové mapy“ označení N, na polokouli jižní S, na př. NK—12, SL—28; ve vysvětlivkách smluvené značky v jazyku francouzském neb anglickém a v jazyku země, která mapu vydala, jméno ústavu, který mapu vydal, datum publikace i vydání pozdějších.

Jak bylo již výše řečeno, jest mapa generální určena hlavně pro cesty daleké, pro cesty mezi dvěma kontinenty a pod.; v našich dosavadních poměrech jest pro nás mnohem důležitější „mapa normální“.

„Normální mapa“ bude provedena v měřítku 1 : 200.000 v projekci polykonické; každý list obsáhne 1° délkový a 1° šířkový, tedy v týchž rozměrech, jako dřívější rak.-uh. mapa generální 1 : 200.000, kteréž dosud užíváme pouze s tím rozdílem, že celé stupně délkové a šířkové budou tvořiti kraj listu a nebudou procházeti jako u rak.-uh. mapy středem listu. Jen v krajích s řídkou populací bude moci býti měřítko menší 1 : 500.000 nebo 1 : 1,000.000.

Mimo obvyklé číslování délek a šířek budou míti listy „normální mapy“ nové souřadnice geodetické umístěné v okrajovém rámečku, a sice jednak úhlové vzdálenosti od polu jižního rostoucí od 0° až do 180° a jednak nové

zeměpisné délky vztažené k protipoledníku Greenwichskému, vzatému jako počátek a počítané od 0° do 360° směrem na východ.

Každý z listů „normální mapy“ bude mít titul francouzský „Carte normale aéronautique internationale“ a pod tím překlad titulu v jazyku země, která mapu vydala. Dále bude označen jménem nejdůležitějšího místa na listu zakresleného a novými souřadnicemi jihozápadního (levého dolního) rohu listu, při čemž polární vzdálenost bude napsána na prvním místě a číslice, označující počet stupňů délkových, budou napsány písmeny tučnějšími. Na př. označení 139—182 značí list ohraničený na jihu rovnoběžkou severní šířky 49° (139° vzdálenosti od polu jižního) a na západě poledníkem 2° východní délky (182° nové délky).

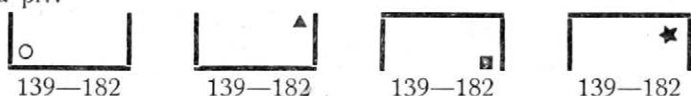
Každý z listů „normální mapy“ má podle možnosti obsahovati:

a) Uvnitř rámce: rovnoběžky a poledníky v intervalech po 20° ; cesty rozdělené na dva druhy podle viditelnosti pro vzduchoplavce; železnice všech druhů; města a městyse, pak větší vesnice s jich obrysem a náčrtem hlavních ulic, menší vesnice označené pouze malým kroužkem; hlavní toky vodní; krajiny zalesněné a všechny části povrchu nevhodného k přistání; letiště, hangary pro říditelné vzducholodi, zařízení pro plnění balonů, území upravená ku přistání na zemi; orientační značky vzduchoplavecké; majáky pozemní a pevná světla plavecká, majáky námořní s udáním výšky jich světla a dosahu na hladině mořské, barvy a frekvence zážehů; stanice radiotelegrafické a meteorologické; vzdušná vedení pro přenos energie elektrické; předměty nápadné; hranice státní s celními vstupy; oblasti zakázané; hlavní cesty vzdušné; jména hlavních ploch vodních; útvary půdy naznačené stínováním a u význačných bodů nadmořské výšky v oválech (172).

b) Na okraji listu: titul s označením listu (jméno nejdůležitějšího místa a souřadnice v rohu jihozápadním) a jména listů sousedních; měřítko rozdělené na minuty v okrajovém rámci; zeměpisné šířky a délky staré i nové, jak shora vysvětleno; měřítko vzdálenosti v km (nebo v míře v zemi obvyklé); vysvětlivky v jazyku francouzském neb anglickém a v jazyku země, která mapu vydává; náčrtek zobrazující střední magnetickou deklinaci listu; náčrtek devíti listů, v jejich středu jest dotyčný list a kolem osm sousedních listů se zkráceným označením čísla listů, s hranicemi a jmény zemí na těchto listech částečně zobrazených; jméno ústavu, který mapu vydal, a datum vydání.

Orientační značky vzduchoplavecké mají býti zejména zřízeny podle smluvených mezinárodních vzduchoplaveckých cest a sice na půdě samé nebo na střeších budov. V době noční mají býti osvětleny. Taková orientační značka vzduchoplavecká zobrazuje polovici rámce dotyčného listu mapy generální s velkým bodem, udávajícím přibližným způsobem relativní polohu značky v příslušné polovině listu. K snadnému rozeznávání může býti tento bod označen několika blízkými značkami (kulatý, čtverhranný, trojúhelníkový a hvězdovitý). Po stranách nebo nad (pod) značkou jsou umístěny číslice tvořící zkrácené číslo listu.

Na př.:



Přihlédneme-li blíže k údajům, jež má taková normální mapa vzduchoplavecká obsahovati, seznáme s hlediska topo- a kartografického, že ještě nemáme toho materiálu, kterého třeba ke koncepci takové mapy a seznáme zároveň, že topograf nebo kartograf není sám vůbec s to potřebný materiál sebrati tak, aby mapa skutečně vyhovovala potřebám vzduchoplaveckým

První obtíž, se kterou se kartograf setká, jest klasifikace cest. Dosud byly rozeznávány téměř všude dvojce velké skupiny cest: cesty uměle udržované, jako „chaussée“ a silnice (route nationale departementale), a cesty přirozené, které povstaly užíváním, jako obyčejné vozovky, stezky a pěšiny. Takové rozdělení však nijak neprospěje vzduchoplavci, který neužívá cest jako prostředků komunikacních, nýbrž kterému slouží cesty v první řadě jako prostředek orientační. Proto třeba veškeré cesty rozdělit podle viditelnosti pro vzduchoplavce. Tu jest ovšem náš topograf se svou metodou v koncích a tu nám musí přispěti vzduchoplavce, neboť jen ten může tuto klasifikaci dáti.

Podobně se to má na př. s nápadnými předměty. Topograf není s to udati správně předměty, které jsou nápadné pro vzduchoplavce; to může jedině vzduchoplavce určit, a ty předměty musí býti tak do mapy zakresleny, jak je vzduchoplavce vidí, tedy nikoli nějakou smlouvenou značkou, nýbrž v silhouetě.

Proto považuji za velice důležitou poznámku závěrečnou, v níž se vřele doporučuje, aby byly vzhledem k nejasnostem a omylům, které by mohly při užití obvyklého postupu topografického při zhotovení map vzduchoplavce povstati, sbírány při vzduchoplavce obhlídkách, provedených podél nejdůležitějších cest, všechny údaje, které by mohly býti zobrazeny na mapách tak, aby vyhověly potřebám pilotů.

Toto sbírání materiálu představuji si tím způsobem, že letec za své cesty bedlivě sleduje dosavadní mapu generální 1 : 200.000, přirovnává ji k přírodě, činí si případné poznámky a zároveň zhotoví snímky fotografické, pokud jest možno podél celé cesty. Po vykonaném letu zakreslí sebraný materiál do mapy, doplní podle potřeby vysvětlivkami, doloží učiněnými fotografickými snímky a odevzdá jej zeměpisnému ústavu; na základě leteckých fotografických snímků a sebraného materiálu může pak kartograf zhotoviti přesně a věrně kartografický obraz celé cesty.

Co se týče kartografického provedení vzduchoplavce map, tu třeba podotknouti toto:

Mapa vzduchoplavce nesmí býti přeplněna podrobnostmi, neboť tyto jsou pro letce bezcenné, on jich nevidí ani na mapě ani v přírodě; co však v přírodě vidí a čeho jest mu zapotřebí (na př. pro orientaci), to musí býti zakresleno výraznými hrubými tahy, aby mapa byla i za letu, v nepohodě a při nepříznivém osvětlení lehko čitelná.

Veškeré údaje mapy s hlediska vzduchoplavce možno rozdělit ve tři skupiny:

a) údaje o předmětech a místech, které poskytují letci zvláštní výhodu, a jichž vyhledává, t. j. na př. letiště, území připravená ku přistání a pak cesty, které mu označují směr plavby a pod.;

b) údaje o předmětech a místech, jež jsou pro vzduchoplavbu nebezpečné a jichž se letec musí při letu neb při přistání vystríhati, t. j. na př. vzdušná vedení pro přenos energie elektrické, části povrchu nevhodné nebo nebezpečné ku přistání (vinice, chmelnice, lomy, lesy a pod.);

c) údaje, které podle své povahy jsou mezi oběma těmito skupinami.

Podle mého názoru měly by se tyto tři skupiny, jmenovitě skupina b) (předmětů a míst nebezpečných) již svou barvou rozlišovati. Podle této zásady byl ještě před válkou pařížskou „Service géographe de l'armée“ zhotoven jeden list mapy vzduchoplavce, kde předměty a místa pro letce nebezpečná, pak předměty zvláštní důležitosti (hangary, zařízení pro plnění balonů a j.) jsou označeny barvou červenou, vody modře a lesy zeleně; celý list má podklad v barvě šedohnědé a z tohoto podkladu vynikají silnice a jiné cesty, jakož i místa, vhodná k přistání letadla, svou jasně bílou barvou.

Podle ustanovení přijatých v mezinárodní konvenci o úpravě služby vzduchoplavecké, nelze však toto rozlišování barvami provést, neboť zde jest přesně řečeno: „Barev a smluvených značek, jakož i úpravy užitě pro uveřejnění „Světové mapy“ v měřítku 1 : 1.000.000 musí býti, pokud jest možno, upotřebeno pro mezinárodní mapy vzduchoplavecké“.

Podle těchto ustanovení smí se však užití pouze:

barvy modré pro vodstvo;

„ červené pro cesty;

„ černé pro železnice, písmo osady atd., ano

i lesy se zobrazují malými černými kroužky (podobně jako v rak.-uh. mapě speciální), takže jest skutečně spojeno s nemalou obtíží voliti vhodné, významné značky pro tak nebezpečné předměty, jako jsou vzdušná vedení pro přenos elektrické energie atd. Zdá se mi, že byl až příliš vzat ohled na to, aby mapy aeronautické byly ve stejné úpravě provedeny jako mapa světová 1 : 1.000.000, což s hlediska kartografického nelze schvalovati. Úprava každé mapy musí odpovídati účelu, kterému jest určena. Proto i mapy vzduchoplavecké mají míti svou speciální úpravu. Bude na našich letcích, aby vyslovili své požadavky a aby přispěli sbíráním látky k brzkému vydání map leteckých. Pro koho jest mapa určena, ten musí stanovit její obsah a její úpravu; povinností kartografa pak jest těmto požadavkům podle možnosti vyhověti.

Podplukovník RUDOLF POLZ:

*Ztráty obyvatelstva ve válce a jich vyrovnání v příští době.**

I. Úvod.

Světová válka spadá do doby všeobecného, silného a neustálého úbytku porodů. Ohromné ztráty ve světové válce přispěly zajisté značně k tomu, že se tomuto zjevu hledí všeobecně s obavou vstříc. Zda uplatní se i za těchto zcela změněných poměrů válečných nauka, že čas poněkud vyrovnává ztráty válkou způsobené? (Verlustrausgleichende Wirkung der Zeit nach den Kriegen.) V čem záleží tato nauka? Jest již vůbec dokázáno nebo náleží do řad oněch dogmat, které se po desetiletí nebo staletí uplatňují buď na základě své zvláštní mohutné suggestivní síly nebo působením svých hlasatelů, ač nejsou ničím jiným než všeobecnou vírou podložena?

I ve vědě má tato víra své přívržence. Ferd. Schmied uvádí ve svém spise „Kriegswirtschaftslehre“ (Lipsko, 1915, str. 39) toto: „Válečná statistika obyvatelstva pojednává o počtu všech osob k vojenské službě povoláných, o populačních poměrech ve vojsku, o válečných ztrátách a o obnově obyvatelstva po zániku války; jest známo, že tato obnova bývá brzy zvýšeným stupněm porodů uskutečněna“. Za příklad uvádí autor počet porodů v území německé říše v roce: 1870 . . . 1,635.646 porodů,

„ 1871 . . . 1,473.492 „

„ 1872 . . . 1,692.227 „

Otázku této sporné nauky možno řešiti dvěma způsoby:

a) metodou deduktivní, která má objasnit, může-li se vůbec o vyrovnání ztrát mluvit a

b) metodou historickou, která má dokázati, zdali takové vyrovnání skutečně po dřívějších válkách nastalo.

* Srovnej: Dr. W. Winkler: Die Totenverluste der öster.-ung. Monarchie nach Nationalitäten, die Ausblicke in die Zukunft, Wien 1919.