

Podplukovník Josef Buršík :

Motorisace armády a jezdecktvo.

Po světové válce přikročeno k sbírání dokumentů o užitečnosti různých zbraní, zvláště bojových vozů a mechanisace dopravních prostředků vůbec. Spojenci začali praktické zkoušky, aby vyzkoušeli, v jakém rozsahu doplniti výzbroj jezdecktva prostředky mechanickými, jak zaměnit jezdecktvo resp. koně prostředkem mechanickým, jak přeměnit v základech boj pěchoty na boj bojových vozů.

Ve světové válce bylo použití strojů v začátcích. Zkušenosti byly však studovány a činěn z nich závěr pro budoucnost. Tyto závěry se velice rozcházejí proto, že jedni činí závěr z války posícní, druzí z války pohybné. Poněvadž však na hlavním bojišti byla válka posícní, zapomnělo se na válku pohybnou a tím zároveň je dán i základ stranickému a nesprávnému názoru na jezdecktvo.

V našem státě převzalo mnoho důstojníků závěr z války posícní, aniž studovali závěr druhý — z války pohybné, a tím se stalo, že se mnohdy setkáme s názory pro naše jezdecktvo ne příliš lichotivými.

Uvedu názory různých států na motorisaci ve spojení s jezdecktvem.

Francie.

Ve Francii kladou důraz na motorisaci všech dopravních prostředků. Pečlivě studují, zda počet jezdecktva může být zmenšen a zaměněn jednotkami motorickými. Orientace k stroji má svůj důvod v situaci finanční a v počtu mužů — zabrániti ztrátám. Stroj ušetří lidí a pak, a to je hlavní příčina, služební doba je stále zkracována a tím výcvik jezdců je čím dále těžší a horší, ne-li nemožný.

Gen. Camon uveřejnil v roce 1925 článek na toto téma, v kterém dokazuje možnost záměny koně strojem — přeměny divise jezdecké na divisi motorisovanou. Za základ své myšlenky vzal gen. Camon nezdařenou akci gen. Sordeta při provádění přezvědů v Belgii roku 1914.

Replika ve vojenských časopisech:

Vývoj automatických zbraní samých nemůže míti za následek odstranění určité zbraně, ale může působiti na její výzbroj a taktiku. Dnes žádný kavalérista nemyslí na způsob boje, jaký byl do roku 1914. I když sbor gen. Sordeta nevykonal danou úlohu, dokazují výkony jiných jezdeckých jednotek opak. Poměr k automobilu: názor, že jezdec je právě tak unaven jízdou a tím jeho bojová výkonnost klesne, přirovnáme-li jej k pěchotě na autech, není správný. Pochod pěšky po delší jízdě na koni je spíše osvěžením. Jaký je naopak fyzický stav pěšáka po jízdě v autu? Jedním slovem jest utlučený. Všechna pozornost řidičů musí být věnována sledování cesty. Auta jsou hluchá a slepá; prozrazují se svým hlukem na velikou vzdálenost. Mimo silnice jsou bez ceny a na silnicích, když prší nebo sněží, jsou velice málo pohyblivá, o otočení na silnici ani nemluví. Automobilní proud je dlouhý. Jednotka na autech není v rukou velitele. Objeti překážky jest možné jen v krajině s bohatou silniční sítí. Mimo to, obránce, který operuje na vnitřní linii, nenechá si klidně vjeti automobilní proud do zad. A stav silnic ve válce od těžkých autokolon, OA., tanků? V dešti a sněhu? Zastavením jednotlivého auta poruchou je celá posádka vyřaděna.

Jiná stránka je zásobování. Pro koně se krmivo najde všude, ne však benzin pro auta. Ve válce se celé armádní sbory jezdecktva zásobovaly z místních zdrojů.

Názor, že počet koňstva se rapidně zmenšuje, neodpovídá skutečnosti. Německo mělo v r. 1914: 3,800.000 koní, v r. 1925: 3,915.000 koní (přes ztráty ve válce a ztráty území). Spojené státy, kde na 6 obyvatelů připadá jedno auto a kde je automobilní průmysl na výši doby, bylo v r. 1914: 26,000.000, v r. 1926: 25,000.000 koní.

Názory gen. Camona vzbudily repliky v celé Francii.

Velitel města Arrasu píše: „Jezdectvo neodmítá pomoc motoru, naopak, vyžaduje jí. Avšak stroj nemůže zaměnit koně; zachází se příliš daleko.“

Gen. Boullaire poukazuje na nebezpečí pro autokolonu při střetnutí s nepřátelským jezdeckem. Blízký průzkum a zajištění je nezbytné a nemůže býti vykonáno auty. Pro zajištění jedné pěší divise bylo by nutno asi 300 terénních bojových vozů.

Výrok velitele motorisované jednotky operující proti jezdecké divisi při manévrech v r. 1925: „Strategická pohyblivost mé jednotky je ohromná, avšak pohyblivost taktická je skoro nula.“

Motorisace armády, které se věnuje ve Francii tolik studia, nejde však na újmu jezdeckva. Počet jezdeckva se nezmenšuje, zůstává týž, ale jeho výzbroj se přizpůsobuje modernímu boji. Je to vidět z počtu obrněných aut, které jsou přiděleny jezdeckvu. Každá jezdecká divise bude mít ve válce jednu korouhev OA. o třech eskadronách. Protože eskadrony OA. jsou o 5 četách po 3 až 4 vozech, je to celkem asi 300 obrněných aut (počet jezd. divisi je pět). V míru je 18 eskadron OA. Poslední typ OA., „autochenille m. 1928“, jest schopen silniční rychlosti 60 km/hod., v terénu 5—12 km/hod. Výzbroj: dělo 37 mm a těžký kulomet, pancíř 8 mm, váží jen 3 t.

Anglie.

Anglii možno pokládati za stát vedoucí v motorisaci. Hlavou odpůrců jezdeckva je plukovník Fuller, bývalý náčelník štábu tankového sboru (nyní v hlavním štábu). Uveřejnil dílo o budoucí válce. Jeho hlavním bojovým prostředkem jsou terénní obrněné vozy, které budou odolné proti střelám i plynům(?) a které se budou rychle pohybovat bez ohledu na cesty na veliké vzdálenosti a které budou zbrání nejenom hlavní, ale i jedinou. Uvádím jeho názory, protože se stále setkáváme s důstojníky, kteří jeho názory přijali za své ačkoli je nelze v dohledné době uskutečnit.

Způsob, jakým si plk. Fuller představuje provedení základních úloh jezdeckva:

„Pro přezvědy, průzkum a pronásledování lehký terénní vůz s rychlostí 25—50 km/hod. a s denní výkonností 250 km. Mimo husté lesy a srázná údolí může tento TV. jeti každým terénem, kde jede i jezdec, a naopak překročí ty překážky, které jezdec nepřekoná. Jeho osádka nemusí se obávat nepřátelského dělostřelectva vzhledem k své pohyblivosti. Při pronásledování může proti jezdeckvu vyvinouti dvojnásobnou rychlost. Může pronásledovati i v noci vzhledem k světlům. Celkem: užití jezdeckva zůstává stejné, změní se jen prostředek pohybu.“

Kritika těchto názorů (v anglických vojenských časopisech):

Názor plk. Fullera je výsledkem posiční války ve Francii. A válku nerozhodly přece tanky ve Francii, ale celkové zhroucení Německa. Zkušenosti z manévrů v r. 1925 úplně potvrdily nutnost jezdeckta. Dlouhé autokolony ukázaly se nepohyblivými a těžko chránitelnými před letectvem.

Na otázku, zda bude snížen počet jezdeckta, odpověděl v parlamentě ministr války, že nebude, protože Anglie nemůže počítati s válkou vedenou jen v Evropě západní, nýbrž i na jiných bojištích, kde jezdeckta bude svrchovaně potřebí.

Náčelník gen. štábu, gen. Charles Of Cavan, upozorňuje, aby se v motorisaci tak nepospíchalo.

Maršál sir Robertson, v souhlase s maršálem Haigem, je toho názoru, že jezdeckto má na bojišti ještě dost práce, kterou nemohou vykonati zbraně jiné. Poukazuje na těžkosti pochodu dlouhých autokolon na úzkých silnicích a v noci, za špatného počasí, na úplnou téměř nemožnost zakrýti jejich pohyb letcům. Mimo to jezdeckto se daleko rychleji rozvine, když dojde k boji, s koňmi než pěchota s aut.

Velitel válečné školy gen. Ironside připomíná, že motorisovaná armáda může býti vždy zastavena zničením silnic a mostů. Objetí je málokdy možné. Je ovšem na bíle dni, že některé úlohy jezdeckta mohou dnes vyplniti letci, OA., pěchota na autech (ve Francii „bataillons de Dragons portés“, t. j. motorisované jednotky těžkých kulometů).

Jiný hlas tvrdí, že pohybná válka je vůbec nemožná bez jezdeckta.

Z manévrů anglických (jako z každých manévrů vůbec) je vidět, jaký je vlastně názor státu, vedoucího v motorisaci, na jezdeckto. Uvedu manévry z roku 1928, které nejlépe poučují, jak je Anglie připravena nejen na boj jednotek motorických, ale i na boj moderního jezdeckta.

Byla postavena zvláštní motorisovaná jednotka v Salisbury-Plain „pokusný obrněný oddíl“ v tomto složení:

Prapor středních útočných vozů s 52 boj. vozy se 104 lehkými, 104 těžkými kulomety a 48 děl a 27 nákladními auty.

Rota přezvědých bojových vozů s 16 boj. vozy se 16 těžkým kulomety.

Rota obrněných aut s 16 OA. se 16 těžkými kulomety.

Lehká baterie s 8 nákladními auty se 4 děly.

Oddíl pol. dělostřelectva s 80 nákl. auty se 16 děly.

Přezvědná rota se 22 nákl. auty se 334 muži.

Kulometný prapor se 40 nákl. auty s 10 lehkými, 36 těžkými kulomety.

Ženíjní rota na 27 nákladních autech.

Radiotelegrafní četa na 4 bojových vozech.

Celkem: 2.800 mužů, 40 koní, 120 lehkých, 172 těžkých kulometů, 68 děl, 16 OA., 72 boj. vozů, 241 nákladních aut, 102 motocyklů 14 kulometných vozů.

Cvičení 21/8 1928:

Strana červená: pokusná obrněná jednotka.

Strana modrá: 1 jezdecký pluk, 1 pěší brigáda, 1 baterie, 1 letka.

Předmět cvičení:

1. Spolupůsobení jezdeckého divisního pluku s pěším plukem na křídle fronty, která ustupuje a které hrozí pronásledování motorizovanými jednotkami.

2. Zajištění motorických jednotek v noci proti jezdecku.

3. Nástup motorických obrněných jednotek a neustálý boj jezdeckva a pěchoty proti nim.

Poznatky:

Strana modrá snadno zjistila leteckým průzkumem u červených rozdělení na 2 kolony, zjistila jejich směr pohybu a tím jí byla umožněna volba vhodného bojiště na řece.

Provedení útoku obrněných jednotek na silně obsazenou posici se nezdařilo.

Cvičení 22/8:

Složení stran totéž, jen modrá strana byla zesílena ženijní rotou, která měla 300 protivozových min.

Předmět cvičení:

Modří. 1. Zaujetí obranného postavení se zvláštním zřetelem k obraně proti obrněným jednotkám.

2. Vyzkoušení min proti obrněným vozům.

Červení. Útok obrněných jednotek přes řeku a operace do boku a týlu nepřítelů na posici částečně organizovanou.

Poznatky: 1. Správné použití malých bojových vozů k čištění předpolí do té doby, než byly do prostoru ohroženého nepřátelskou palbou dopraveny vlastní kulomety. Při útoku na nepřátelské levé křídlo nebylo využito plně rychlosti vozů.

2. Při přezvědech jezdeckva doporučuje se vysílat malé důstojnické hlídky s poštovními holuby, protože větším jezdeckým částem hrozí nebezpečí odříznutí akcí bojových vozů. OA. dosáhla v přezvědné službě týchž úspěchů jako jezdeckvo.

3. Počet malých bojových vozů nestačí, síla motorů nevyhovuje.

Cvičení 27/8—28/8.

Strana červená: Pokusná obrněná jednotka zesílená rotou pěchoty na autech.

Strana modrá: Jezdecká brigáda (3 pluky), 2 oddíly motorizovaného dělostřelectva, 1 denní a 1 noční letka.

Předmět cvičení:

1. Útok a obrana obrněné jednotky proti jezdecké brigádě.

2. Spolupráce pozemních a vzdušných přezvědů ve dne i v noci proti obrněné jednotce.

3. Bombardování obrněných vozů.

4. Rozvinutí obrněné jednotky z těsného shromaždiště.

Poznátky.

Cvičení bylo beze sporu jedním z nejzajímavějších a přineslo velké množství poznatků. Straně modré — jezdecktvu — podařilo se přinutit obrněnou jednotku svést boj do krajiny velmi výhodné pro boj jezdeckta.

Vlastní poznámka. Toto poslední cvičení, kdy se střetla jednotka nejmodernější — obrněná s velikou palebnou silou se zbraní podle některých zastaralou — jezdecktvem, bylo naprostým zadostučiněním zastáncům jezdeckta. Bylo dokázáno, že jezdecktvo je takticky rychlejší a pohyblivější než obrněná jednotka. Toto cvičení by měli studovati mnozí nepřítelivci jezdeckta u nás a dospěli by k jinému závěru.

Jaké jsou typy obrněných vozů v Anglii?

Všeobecně možno říci, mají trojí typ: malý a prostřední tank a zesílený bitevní vůz pro boj zblízka. Detailní popisy všech vozů, tanků i OA. jsou v „Taschenbuch der Tanks“ z r. 1930. Uvedu jen příklad: malý tank s 1 těžkým kulometem v otáčecí věži s pancířem 8—12 mm, vážící 5 t. má rychlost okolo 40 km/hod.

Střední, 16 tun, s 1 dělem 47 mm a s 5 kulomety má průměrnou rychlost 25 km/hod., pancíř 13—20 mm.

Zesílené vozy jsou: Medium-Tank s rychlostí 20 km/hod. a těžký Vickers-Tank. Tento váží 32 t., motor 380 HP.

Pplk. Martel navrhuje postavení bojové jednotky složené z jezdeckta, malých a prostředních bitevních vozů se zákopníky. Taktika takovéto jednotky by byla obdobná jako taktika jezdeckta. Poměr vozů: 6 lehkých na 1 střední bitevní vůz. V závěru píše: „musíme se snažit postavit lehký bitevní vůz s jedním těžkým kulometem, který by se jmenoval — polní armádní vůz“.

Vozy „Garden-Loyd. Tank Mk. VI.“, známými též u nás, byly vyzbrojeny kulometné rotou pěších praporů. V r. 1928 rotu tři, v r. 1929 opět tři. Některá technická data: Váha 2 t, motor 23 HP-Ford, tloušťka pancíře 8 mm, výzbroj jeden kulomet (nebo 127 mm kulomet nebo dělo 47 mm), osádka 2 muži, max. rychlost 45 km/hod.

O pokuse s motorisovanými formacemi vůbec pravil ministr války:

„Obrněné jednotky jsou tvořeny ve dvou směrech. Především je třeba postavit pancéřovou trupu, která při veliké pohyblivosti může operovati ve velkém prostoru podobně jako divise jezdeckta. Tato trupa bude mít malé bitevní obrněné vozy. Potom je potřebí trupy pro útok, vyzbrojené středními bitevními vozy.“

Spojené státy.

Ačkoliv je to stát s velmi rozvinutým průmyslem a mimo to disponuje vlastními zdroji nafty, není tam zmínky o nějaké „přeměně“ jezdeckta. Teprve však v posledních dvou letech byla obrněná auta přidělena jezdecktvu, a to v množství skutečně dostatečném. Každá jezdecká divise má jednu „squadron“ obrněných aut, t. j. 36 vozů. Typy OA. mají dva, lehký a těžký. V poslední době byl postaven bitevní terénní vůz s vlastnostmi jak OA., tak tanku. Má název „Christie Tank“, model 1940, schopný rychlosti na kolech až 110

km/hod., na pásech 64 km/hod. Váha vozu $7\frac{1}{2}$ t, pancíř 12'4 mm, motor 383 HP. Výzbroj se dosud zkouší. Úplně neznámý je nejnovější model „malého tanku“ pro jednoho muže.

Vlastní poznámka.

U nás byl též sestaven tank pro jednoho muže, protože však vynálezci neměli prostředků, byl zhotoven v obyčejné zámečnické dílně, proto z naprosto špatného materiálu a naprosto neodbornicky. Myšlenka byla výborná. Stroj byl na vyzkoušení v Milovicích, kde se mu dostalo názvu „zeměplaz“. Po krátké zkušební jízdě byl pro vadnost materiálu rozbit a přišel v úplné zapomenutí. Byl sestaven podle plánů gen. v. v. Votruby. Pplk. gšt. Moravec ve své knize „Válka a vojáci“ nazývá podle mého názoru naprosto nesprávně jeho vynález nešťastnou myšlenkou, snad proto, že „zeměplaz“ nebo „motovozidlo“ bylo na naše poměry příliš moderní.

Německo.

Jaký je názor na toto téma u našeho souseda?

Co se týká názoru na vlastní jezdeckvo, uvedu výňatek z řeči ministra vojenství v parlamentě v červnu r. 1928:

„Znovu zdůrazňuji nutnost jezdeckva, které bude nutné zvláště pro východní bojiště. Měli bychom jezdeckvo tak silné, i kdyby neexistovala smlouva versailská.“

Slova gen. Seeckta:

„Proti 21 plukům pěchoty — 18 pluků jezdeckva. To jest ohromný nepoměr. Nezáleží nám na tom, jaké měl nepřítel k tomu důvody. Ale nikdy toho nelituji, naopak. Budu pracovati k tomu, aby jezdecké divise dosáhly skutečně nejvyšší bojové schopnosti na základě zkušeností získaných ve válce.“

Těmito dvěma výroky je dostatečně dokumentován německý názor na nutnost jezdeckva.

Avšak vývoj motorisace je sledován velice bedlivě. Ve všech jejich vojenských časopisech v každém čísle jsou články o motorisaci. Nejsou však nikdy popisovány vynálezy vlastní, nýbrž vozidla cizí, a to skutečně detailně. Podobně se nikdy nezmiňují ani o Rusku. Jsou to jediné dva státy, o kterých není zpráv o průběhu motorisace. Ostatně je to logické — viz poslední novinářské zprávy. Protože Němci nesmějí stavěti veřejně bojová vozidla, poukazují na různých bojových úkolech, jak se jich dá použít, a to především ve spojení s jezdeckvem.

„V každé době byly hlavní úlohou jezdeckva přezvědy. Žádná jiná zbraň nemůže zaměnit v této úloze jezdeckvo. I při velikém počtu a výkonnosti letectva, pěchoty na autech, cyklistů, OA., TV., nemůžeme se obejít bez jezdeckva. Všechny zbraně mohou jezdeckvo při provádění přezvědu doplnit, ne však zaměnit. Připomeňme si jen známou věc, že letec může sice hlásiti, neviděl jsem nic, avšak nemůže říci — nic tam, v určitém prostoru, není. Při špatném počasí a v noci je akce letadla omezena, ne-li nemožná. Není možno zajmouti někoho jako nejlepší prostředek k získání zpráv. Letectvo nemůže vytvořit souvislou clonu hlídek, nemůže udržeti dotyk a nemůže obsadit terén.

Cyklisté a pěchota na autech mohou využití své rychlosti jen na silnicích. A když je opustí? Nebo když sesednou? Ztratí základní prvek při provádění přezvědě — rychlost pohybu. Naopak mohou dobře doplňovat činnost jezdeckva v jeho úkolu — v přezvědech — v kraji bohatém na silnice. Kde je silnic málo, jsou spíše na obtíž, zvláště při špatném počasí, kdy se silnice stanou nesjízdnými.

Příklad. Jezd. sboru Schmetov v Rumunsku 1917 byla v Kravově přidělena brigáda cyklistů. Až do Bukurešti bylo cyklistů používáno stále, protože v kraji bylo mnoho silnic a počasí suché. Za Bukurešti směrem k Seretu nastalo deštivé počasí, cest bylo málo a špatných, černá země obalovala kola tak, že se nemohla otáčet a nebylo možno kola ani vésti.auta, vezoucí kulomety, uvázla.

Nezbylo než opustit jak kola, tak auta a z cyklistické brigády byly utvořeny dva menší prapory střelecké.

V Litvě a v Kuronsku, v Polsku, v Haliči musila být kola často ponechávána zpět pro špatné počasí.

V podobných krajích jest jediné jezdeckvo schopno provést přezvědy.

OA. a lehké tanky (terénní vozy bitevní) jsou jen posilovými prostředky jezdeckva. Předpokládejme, že budou sestaveny TV. takové, které budou schopny vykonat jak daleké jízdy na špatných cestách, tak i v terénu a budou jezdců překonávat rychlostí a bojovou odolností. Tento vývoj OA. a TV. není jen možný v budoucnosti, ale je již dnes téměř uskutečněn. Mohou podobná vozidla zaměnit jezdeckvo? Nejsou lesy a kopce pro ně stálými nepřekonatelnými překážkami? Nebude jich použití omezeno slabostí různých mostů nebo přímo jejich destrukcí? A mimo to, budou proti nim zbraně obranné!

Mluvme nyní o ceně. Který stát je dnes tak bohat, aby mohl postavit v míru tolik bojových vozů, aby úplně vyřadily jezdeckvo?

Je však nutno je připravovat, protože se jich musí použít hned na začátku války. Materiál musí být výtečný. Připraviti je nutno ne ke krytí „zbraně parády“, ale vzhledem na vývoj u protivníků.

Mimoto hluk motorů je prozradí vždy a tím jsou omezeny v činnosti. Proti terénním vozům, vyslaným na průzkum, má protivník možnost po jejich prozrazení hlukem soustředit vlastní vozy s početní převahou a zničit je. Naopak jezdecká hlídka má vždy možnost nepozorovaně proklouznouti a pozorovati, aniž sama byla zpozorována. Výhled z vozu je jistě menší proti pozorovací možnosti jezdce.

Při vzdálených přezvědech je to výhradně jezdeckvo, které je schopno provést takovou úlohu vzhledem na několikadenní odloučení od svých hlavních sil.

Na přezvědy se vysílá celý jezdecký sbor.

Na menší vzdálenost se vyšlou oddíly smíšené, které všeobecně vyplní úkol obsazením určité terénní čáry. Pustiti smíšené oddíly (SPO.) na vzdálenost jednodenního pochodu a tak, že jim nebude možno pomoci během celého dne, znamená, vehnati je do nepříjemné situace, protože při střetnutí se silnějším protivníkem nemají

možnost přerušit boj a hrozí jim odříznutí. Žádná jiná zbraň nemá podobné schopnosti přerušit boj jako jezdecko, zvláště při přezvědech. SPO. však, který nepřijme boj, skončil tím svou činnost.

Operace v týlu protivníka jsou výhradně určeny pro jezdecko. Jezdecko se může vždy klidně odloučit od přidělených jednotek motorických méně pohyblivých v terénu, může zanechat zpět své trény a bez jakéhokoli spojení, co se týká zásobování, je schopno bojovat v týlu protivníka několik dní.

Zaměnění jezdecké divise divisi motorisovanou mohlo by se v budoucnosti vymstít při operacích ve střední a východní Evropě. Na špatných cestách, v špatném počasí a bez spojení s týlem jest jediné jezdecko stále pohyblivé a schopné boje. Všechny mechanické prostředky, které mají zvýšit pohyb trupy, selžou v těžkých situacích.

Jak se v Německu pohlíží na použití jezdeckva, to je nejlépe vidět z manévru roku 1928 ve Vestfálsku a z pokračování jich v roce 1929 ve Slezsku.

Složení strany červené:

2. jezdecká divise (6 pluků) s posilovými prostředky:

1 prapor cyklistů,

1 motorická jednotka (prapor pěchoty, rota motocyklistů, rota tanků, baterie děl., kulometry na obrněných vozech),

1 pluk dělostřelectva,

1 eskadrona OA.,

1 oddíl spojení,

1 oddíl zákopníků.

Složení strany modré:

4. pěší divise se SPO. (2 eskadrony, 1 esk. cyklistů, 1 četa OA., četa děl). Celkem se zúčastnilo manévru 19.000 mužů, 8.700 koní, 1.200 aut a motocyklů.

Účel manévru: vyzkoušení organizaci a možnosti použití moderní jezdecké divise.

Bylo použito nového složení brigády o třech plucích a motorické jednotky. Tato motorická jednotka nezůstala však palebnou zálohou velitele, ale byla zasazena před gros jezdeckva, a to na velikou vzdálenost (asi 60 km).

Na jednotky jezdeckva byly kladeny veliké požadavky. Během 9 dní manévru měla jezdecká divise odpočinek 2 dny po 5denním provedení přezvědu. Operace byly prováděny ve dne i v noci bez přestávek, gros jezdeckva postupovalo po 50 km etapách, přezvědné oddíly při zahájení přezvědu až 100 km za 24 hodiny.

Celé manévry byly prodchnuty ofensivním duchem jezdeckva i při boji na zdrženou. Zvláště vynikala rychlost a pohyblivost jezdeckva. Na př. ve 24 hodinách změnila jezdecká divise čtyřikrát směr postupu, aniž to mělo špatný vliv na morálku podřízených jednotek, naopak každý věděl, že to žádá situace, a změny byly provedeny bezvadně. (U nás se podobné manévry konaly letos, ovšem v daleko menším měřítku.)

Jaký byl celkový závěr? Je to viděti z řeči ministra vojenství gen. Groenera: „Hledá-li se určení, co je to moderní jezdeckto a jak ho použití, vidíme dva základní pojmy. První je ten, který jest objasněn výrazem „moderní jezdec“. Ponechávám vám, abyste si sami ujasnili, co to znamená. Druhý základní pojem definuji výrazem „kulometná trupa“. Při posledních manévrech jsme viděli, jak může býti použito jezdeckta organisovaného a vedeného s hlediska těchto dvou pojmů.“

Polsko a Rusko.

V obou státech je jezdeckto na výši doby. Nikde se nenajde sebe menší zmínka o nějaké kritice jezdeckta. Válka r. 1920 mezi oběma státy nejlépe dokazuje nutnost jezdeckta. To nebyla válka posiční, ale čistě pohybná a jezdeckto při všech rozhodných bojích mělo úlohu hlavní a také ji vždy výborně vykonalo. Zdá se však, že názory na tuto válku jsou podobné jako na nějakou válku před 50 lety někde v Asii a ne jako na válku poslední v naší blízkosti. Snad je to též proto, že účastníky války byli jen Slované.

V Polsku má každá jezdecká divise jednu eskadronu OA., t. j. celkem 5 eskadron (56 OA.).

V Rusku je 15 lehkých a těžkých eskadron OA., které jsou přiděleny 4 jezdeckým sborům a jednotlivým jezdeckým divisím a samostatným jezdeckým brigádám. Určitě mají 150 obrněných aut, ačkoli s polské strany se udává počet OA. na 360 vozů. Poslední typ značky „Jeffery“ je dosud skoro neznám. Tanků má Rusko asi 300. Mají 3 pluky tanků.

U nás.

Účelem mého článku je zdůrazniti nutnost jezdeckta, vyzbrojením učiniti z něho jezdeckto moderní a přesvědčiti jeho nepřítel o nesprávnosti jejich názorů. Často je slyšeti: pěchota na koních, zastaralá zbraň, zbraň pro parádu, jste zbraní poslední, zbytečnou, drahou. Tyto názory se přenesly i do kruhů civilních.

Čeho je to důsledek? Proč podobné názory nejsou v sousedních státech? Proč ta orientace jednotlivce Angličana?

Je to proto, že si ti, kdož kritisují jezdeckto, přečtli některé názory cizí, přijali je za své, aniž je studovali, neznají však vůbec, co je to rychlost a pohyblivost jezdeckta.

Nejsme stát naprosto průmyslový a tak bohatý, abychom si mohli dovoliti postaviti vyšší jednotky čistě motorické a zaměnit tak motor za koně. A co nejdůležitějšího, nemáme vlastní zdroje nafty. Jsme uprostřed mezi státy, které mají jezdeckto velice silné a skutečně moderně vyzbrojené.

Všechny manévry v posledních letech všude mají za základ střetný boj a ne stálou obranu. Válka posiční, která jezdeckto téměř vylučuje, nebyla ani při zahájení války světové, ani při jejím skončení; na mnoha bojištích byla jen pohybná. U nás se přece nemůže mluvit dosud vůbec ještě o nějaké „motorisaci“. Co v tomto směru máme, je v stadiu „zkoušení“. Kde je prostředek, který zamění koně ve válce?