

Jezdectvo u nás a v cizině.

Podplukovník Ing. Dr. techn. V l. H á j e k:

ženijní výstroj francouzského jezdeckta.

Srovnáváme-li francouzské jezdeckto s naším po stránce ženijní, vidíme, že francouzské jezdeckto je mnohem bohatěji vybaveno. Naše jezdeckto, jak známo, má v míru u každého jezdeckého pluku jen několik málo jezdců částečně v oboru ženijním vycvičených, a odesílá za tím účelem každoročně k ženijním plukům několik důstojníků a malou část mužstva na šestinedělní ženijní výcvik. Z ženijní výstroje má naše jezdeckto právě tak jako pěchota jediné lopatku a topůrek.

Francouzské jezdeckto má naproti tomu u každé eskadrony 4 v oboru ženijním vycvičené jezdce, u každého jezdeckého pluku jezdeckou lávku a u jezdecké divise cyklistickou ženijní rotu a jezdeckou mostní rotu.

Jak je francouzský jezdec připraven na ničení, jež je jedním z jeho důležitých úkolů, vyplývá z toho, že každý jezdec má u sebe 2 plechové krabice melinitové

po 130 g a poddůstojníci rozněcovadla. Tím je s to i nejmenší jezdecká hlídka provést menší ničivé práce, aniž je třeba ji zvlášť trhavinami dotovati. Další zásoby trhavin u francouzského jezdeckta jsou na lehkých vozech plukovních, u cyklistů na kolech.

Naše jezdeckto v míru trhavin nemá vůbec. Ve válečné organizaci má trhaviny jediné jezdecká ženijní rota, a to na četových automobilech a na jednom autu rotním. Pro cyklisty trhaviny dosud předvídaný nejsou, ač by bylo velmi záhodno, aby byli jimi vybaveni právě tak jako cyklisté francouzští.*) Dále je něco málo trhavin ve válečných stavech jezdeckého pluku (jezdecké ženijní družstvo), kdežto u ženijního cyklistického roje korouhve, jak jsem již řekl, trhavin není.

Další velkou předností francouzského jezdeckta je, že je výbrojeno výborným mostovým materiálem, kterého u nás postrádáme úplně. Tento mostový materiál je dvojího typu. Jednak jsou to jezdecké lávky, jež jsou u každého jezdeckého pluku a jezdecké mosty, jež jsou u každé jezdecké divise.

Našemu jezdecktu nezbyvá tudíž nic jiného, než některý vyzkoušený typ buď převzít nebo nový zkonstruovat. Bližší údaje, ukazující na pečlivé ženijní vybavení francouzského jezdeckta uvádím níže podle údajů v díle plk. gšt. Normanda „Travaux de campagne“:

Zenijní jednotky ve francouzské jezdecké divisi.

V jezdecké divisi ve Francii je: 1 kapitán jako velitel divisiho ženijního vojska, přidělený štábu divise jako technický poradce, cyklistická ženijní rota o třech čtách. Kola nejsou skládací a na nich je nářadí a výbušiny. Před rokem 1931 byl to cyklistický ženijní oddíl: 2 npor., 57 ženistů, 4 vozy s výbušinami (z nich 2 lehké), 1 těžký vůz. Oddíl měl 9 plovacích vaků syst. Habert, z nichž 1 byl vezen na kole.

Mostní rota: 2 důst., 13 ženistů, 66 ženistů vozků, 107 koní, 23 vozů, z nichž 15 je naloženo vždy po 2 pontonech na voze. Mostová souprava je typu Delacroix.

Zákopníci jezdeckých pluků: u každé jezdecké eskadrony 4 zákopníci a mimo to 1 poddůstojník u pluku.

Zenijní materiál: 1 vůz s lávkou Veyry u každého jezdeckého pluku, 1 vůz s výbušinami u jezdecké divise, 1 plovákový vor (Habert) pro jezdecký pluk, 1 mostová souprava typu Delacroix pro jezdeckou divisi. Početní stav ženijního nářadí u jezdeckých útvarů mi znám není.

Úkol cyklistických zákopníků: 1. provádět ničení a opravy všech druhů, hlavně na komunikacích, na železnicích, na telegrafních a telefonních vedeních; 2. uvést v obranný stav dobytý terén, opěrné body a j.; 3. stavba výpomocných lávek na pevných i plovoucích podporách (kozové lávky, vorové lávky, vory, převážení, úprava brodů a j.); 4. stavba lehkého mostu pro jezdeckto.

Cyklističtí zákopníci se pohybují rychlostí 8 až 10 km za hodinu, mohou však dosáhnout i 16 km/h.

Úkol plukovních zákopníků: (vždy 4 pro jezdeckou eskadronu): mají hlavně jezdecký výcvik. Jsou plnohodnotní jezdci a dostává se jim jen jednoduchého jezdeckého výcviku v používání trhavin a v stavbě jezdeckých lávek Veyry.

*) Předpokládám, že francouzské jezdeckto ve válečném stavu, který mi znám není, počítá rovněž s jezdeckou ženijní rotou na autech, kterou pokládám jako nezbytný požadavek moderní armády. Ostatně franc. jezd. divise má též jeden pluk „dragons portés“ o třech praporech, což jsou jednotky pěší na autech. (Viz Jezdecké rozhledy 1931 čís. 4.)

Vybavení trhavinami:

U jezdeckého pluku má každý jezdec na koni melinitovou náložku (pétard*), každý poddůstojník krabičku se 2 rozbuškami. Celkem je u jezdeckého pluku 66'6 kg melinitu a 110 rozbušek.

U ženijního cyklistického oddílu (detachment de sapeurs-cyklistes), který je přidělen jezdecké divisi, je na kolech 19 kg (oblé náložky i pravoúhlé), 120 rozbušek, 40 m bleskovic, 20 m anglické zápalnice. Dále je na lehkém voze 123'5 kg melinitu a příslušné množství rozbušek a zápalnic.

U dělostřelectva jezdecké divise je na voze s výbušninami 202'5 kg melinitu a příslušné množství rozbušek a zápalnic.

Jezdecký most Veyry 1906. Tato mostová souprava obsahuje skládací plovoucí podpory z dřevěné konstrukce a plátna, mostovku z trámů (3 m dlouhých), z dřevěných desk a plavební nářadí. Rozměry pontonů jsou 3'64×1'26×0'58 m. Plovoucí podpory jsou zavěšeny na laně nataženém přes řeku.

Každý jezdecký pluk má jednotku mostu Veyry, jež je naložena na valníku taženém 3 koňmi, vedenými na oprati vedle sebe. Naložený vůz váží 2000 kg. Tato jednotka obsahuje 2 plovoucí podpory, 2 vesla, 2 lana a příslušný materiál. Dovoluje postavit lávku nejvýš 21 m dl.

Upotřebení materiálu Veyry. Z toho mostového materiálu lze upotřebiti:

1. Jednoduchou lávku 0'65 m šir. (2 trámčová). Tato dovoluje přechod mužů v zástupu, každý muž drží za uzdu plovoucího koně. Každý muž přechází třikrát, a to: po prvé nese sedlo na rameni, po druhé vede koně a po třetí drží se opraty koně, který pluje na povodní straně lávky. Muž od muže je vzdálen 6 m.

2. Dvojitou lávku 1'22 m šir. (třítrámčová). Dovoluje přechod jezdců vedoucích koně v zástupu za sebou. Jezdec kráčí před koněm.

3. Trojitou lávku 1'80 m šir. Upotřebí se jí jako předešlé.

4. Čtyřnásobnou lávku 2'38 m šir. (pětitrámčová). Dovoluje přechod vozidel. Koně se odpáhnou a vozy se přetáhnou lidmi.

Stavební družstvo. K postavení jednoduché lávky je zapotřebí na jednotku Veyry (2 plovoucí podpory) 1 důstojníka, 1 poddůstojníka a 12 mužů.

Z jedné jednotky se postaví:

21 m lávky jednoduché,	0'65 m šir., z 6 jednotek	135 m,
15 m lávky dvojitě,	1'22 m šir., z 6 jednotek	90 m,
9 m lávky trojitě,	1'80 m šir., z 6 jednotek	66 m,
9 m lávky čtyřnásobné,	2'31 m šir., z 6 jednotek	54 m,

Doba stavby jedné jednotky: jednoduchá lávka 30 min., dvojitá lávka 25 min., trojitá lávka 30 min., čtyřnásobná lávka 40 min.

Na složení a sestavení mostů pro jednotku třeba počítati 20 min. K tomu třeba připočítati čas potřebný k přesunu vozů a event. zdržení při přechodu kolon přes most.

Vypočteme-li vzhledem na všechny event. přestávky dobu stavby mostů, třeba vždy uvážiti při značné rychlosti posunu jezdeckta, není-li výhodnější učinit několika-kilometrovou zajižďku, abychom se dostali přes jiný stojící most.

Převážení s použitím mostového materiálu Veyry. Jednoduchou plovoucí podporou lze převézt 12 sedících jezdců. Převáží jeden veslař. Soulodí 2'38 m zšíří, sestavené ze 2 plovoucích podpor (6 nebo 9 m dl.) unese 4 jezdce s koňmi. Soulodí ze 4 plovoucích podpor (12 m dl.) je velmi výhodné a unese 41 jezdců se sedly.

*) 1 melinitová náložka váží 200 g a obsahuje asi 135 g melinitu. Je čtverhranného (pravoúhlého) průřezu v plechovém obalu. 1 oblá náložka (cartouche) váží 100 g (melinit, cheddít). Je snad též v plechovém obalu. Obvyčejné náložky cheddítové jsou v papírovém obalu a váží 100 a 135 g (pro potřebu župních rot).

Mostní souprava Delacroix jezdecké francouzské divise. Tato souprava se skládá z 18 čtyřspřežních vozů, a to: z 15 valníků pontonových (30 pontonů, vždy 2 na voze), ze 2 podporových z 1 valníku záložního, z 1 kovářny, z 3 vozů na píci, potraviny a zavazadla a z 1 polní kuchyně. Pontony jsou aluminiové a váží 250 kg. Může jich býti použito buď izolovaně nebo 2 po délce spojených. Nejtěžší vůz váží 2300 kg.

Princip mostu záleží v tom: 1. že pontony jsou těsně vedle sebe, takže úplně uzavírají řeku.*) Šťastně vypočtená spodní plocha přední části pontonu (náhonu) umožňuje, že voda pod pontonem může volně prouditi; 2. pontony jsou drženy lany, které visí na pohyblivé kladce, pojiždějící na laně nataženém přes řeku. Není tu tedy žádného kotvení, což je výhoda; 3. most se staví tím, že se nosí ponton za pontonem do vody bez veslování. Mužstvo tedy nemusí umět veslovat, ani kotvit; 4. mostovka a vázání je velmi jednoduché.

Z této soupravy lze postavit most 2'63 m šir. za 3 hodiny (z toho 1 hod. na složení): 1. Most 63'50 dl, přes který mohou jeti vozy jezdecké. Početní stav stavebního oddílu 1 důstojník, 77 zákopníků; 2. lávka 106'50 m dl. pro koně a dvoukolové káry (t. j. lehké vozy); 3. nebo most 39 m dl. a lávka 42 m dl.; 4. soulodí nebo přívoz pro vozy, jejichž rozvor je větší, než připouští šířka mostu.

Z cizích revuí.

REVUE DE CAVALERIE, roč. 42 (1932), leden—únor.

Le maréchal Lyautey instructeur. Maršál Lyautey je z francouzských maršálů jediný původem jezdec. Sloužil střídavě v jezdecku a v gen. štábu. Redakce uveřejňuje dvě jeho výcvikové směrnice, jež zpracoval jednak jako velitel eskadrony 4. střelců, jednak jako velitel pluku 14. husarů. Svým obsahem jsou zcela moderní, přes to, že byly psány před 40 nebo 30 lety, mohou býti i při dnešní zkrácené době vzorem intenzivně organisované práce.

La cérémonie du 22 novembre à Strasbourg. V článku jsou líčeny oslavy 22. listopadu minulého roku na památku 22. listopadu 1918, kdy francouzská vojska obsadila Strasbourg. V budově velitelství voj. gouvernementu byla odhalena při té příležitosti pamětní deska se jmény velitelů od roku 1681, kdy Ludvík XIV. je obsadil, až po dnešního velitele, jímž je inspektor francouzského jezdeckého generál Brécard.

Les groupes de reconnaissance. Pokračování článku, který napsal plk. Daubert v posledním čísle minulého ročníku. Na námětu vzatém z manévru z r. 1930 vykládá různé úkoly, které připadají smíšenému převzvědnému oddílu divise jsoucí v krytu.

Les groupes de reconnaissance aux manoeuvres de 1931. Plk. J. Pichon uvádí své poznatky z manévru o činnosti smíšených převzvědných oddílů. Zabývá se hlavně podrobnostmi, z nichž velmi zajímavé jsou podány příklady o použití OA.

Exercices de franchissement de cours d'eau. V tomto článku se pojednává o ustanoveních předpisů pro přechody vodních toků a jsou vypočítány prostředky, kterých jezdecko používá. V další části jsou podány zkušenosti při cvičeních jedné jezdecké divise v roce 1931. Cvičení byla konána na vodních tocích 40 až 75 m širokých, kde dvě třetiny jsou 2—6 m hluboké, některá cvičení konána při proudu 2—3 m/sek. Zkoušeny byly užívané prostředky armádní, zejména plaváky systému Habert,

*) Vynálezce mostu je ženijní důstojník, který ve světové válce padl. Most má po něm jméno.