

Z cizích revuí.

KONJIČKI GLASNIK, roč. 1934, svazek I—II—III.

152: Přezvědné jezdecktvo.

Obširná studie, v níž autor podrobně srovnává soudobá hlediska francouzského, německého a vlastního armádního vedení na použití a složení jezdecktva vyšších jednotek, pokud jsou známa z předpisů, z knižní a revuální literatury, a dochází k těmto závěrům: Souhlasí částečně s německými autory, kteří požadují na jezdecktvu vyšších jednotek splnění dvojího úkolu: přezvědu i boje. Po této stránce stejné ustanovení obsahuje i jihoslovanský Polní řád, takže autor vyslovuje jen nesouhlas s dosavadní organizací divisiního jezdecktva a žádá toto složení: korouhev skládající se z velitelství a spojovací čtyry, ze dvou eskadron, z kulometné a cyklistické eskadrony. Proti mínění autorů z jiných armád nedoporučuje zavedení motorových vozidel pro vojsko své vlasti, neboť „naše země“ — jak praví — „je odkázána na dovoz jak vozidel samotných, tak i pohonných hmot a je tedy otázka, zdali by ony nepochybně velmi značné výdaje na nákupy byly uhrazeny včasnými a opravdovými zisky, které by nám přinesla“.

V. D. J.: Příprava koní pro skákání.

Autor si je vědom obtíží úkolu, kterého se podjal, neboť návod k přípravě koní pro skákání závisí na mnoha činitelích, které nelze ani všechny předvídat, natož zevrubně popsat. Nechce po vzoru svých mladých druhů tvořit systém, nýbrž podat několik svých osobních zkušeností, kterých v svém povolání nabyl. Jsou to především drobnosti pro výběr koně, pokud jde o jeho exteriér, a dále metodický návod pro vlastní výcvik koně ve skoku. Nejvíce místa v svém článku věnuje autor časovému rozvrhu výcviku, jež podrobně rozebírá a jež lze shrnout v tento pořad: dva dny v týdnu práce na jízdárně, dva dny jízdy v terénu a dva dny skákání, při čemž odmítá jen schematické rozdělení práce a žádá vzájemnou úměrnost, aby byl kůň udržován v dobrém zdraví a potřebné síle.

Kpt. Jovan M. Buzdumović: Noční výcvik.

„Noc zdvojnásobuje síly odvážného, ale odnímá svou pomoc mravně slabšímu“, těmito slovy počíná autor svůj článek a v duchu tohoto hesla rozvíjí vývody první části, v níž rozbírá nevýhody a přednosti temnoty, z nichž správně vyvozuje význam nočního výcviku. Vlastní noční výcvik navrhuje autor provádět takto: průpravný výcvik, jenž záleží:

- a) v cviku zraku,
- b) v cviku sluchu,
- c) v cvičeních v orientaci za noci;

použitý, aplikovaný výcvik, jež jinak nazývá cvičeními sdruženými, v nichž za určitého předpokladu, námětu nebo se značkařem anebo se soupeřem vojín a velitelé nejmenších jednotek používají poznatků získaných v průpravném výcviku. Cvičení se konají za soumraku, v noci i za svítání, v různém terénu a postupně se procvičují všechna údobí boje.

V závěru se autor zmiňuje jen stručně o významu nočního průzkumu a požaduje, aby vojín, kteří při předchozích nočních cvičeních v období výcviku jednotlivce, družstva a čety prokázali zvláštní schopnosti pro tento obor výcviku, byli v období výcviku eskadrony sdružení a zvlášť důkladně cvičeni. Na konec požaduje kpt. Buzdumović, aby již v míru měla každá základní jednotka (eskadrona) vycvičen alespoň tento nejnižší počet patračů: 1 důstojníka, 1 poddůstojníka, 2 svobodníky a 6 vojínů.

Npor. pěch. Jovan S. Teodorović: Důstojnická cyklistická hlídka.

Každoročních armádních jezdeckých závodů se účastní vedle důstojnických a poddůstojnických hlídek jezdeckých pluků a učiliště na trati 250 km též důstojnické hlídky cyklistických praporů v závodě na trati 500 km dlouhé. Účelem tohoto závodu bylo zjistit, zdali hlídka vykoná pochod na trati 500 km za 72 hodin a v jaké kondici dorazí k cíli. Závodící hlídka se skládá ze 2 důstojníků, 1 poddůstojníka a 6 vojínů v úplném polním ústrojí. Jestli hlídka nedorazí v plném počtu k cíli anebo dojde po stanovené době, je diskvalifikována. Autor jako velitel vítězné hlídky přináší v svém článku cenné zkušenosti, neboť nejen hodnotí podrobně časový výkon své hlídky, ale udává i stav vozovky, povětrnostní podmínky a seznamuje čtenáře se všemi obtížemi svého závodu. První den vykonal pochod na trati Niš—Kuršumlja—Podujevo dlouhé 104 km za 9 hodin, při čemž byl nucen s hlídkou překročit hřeben Prepolce pěšky a sám po příchodu k cíli I. etapy řešit taktický úkol, stejně jako příští den. Expedici řešení obstarala četnická stanice. Druhý den měřila trať 166 km, vedouc z Podujeva přes Prištinu a Kosovskou Mitrovici do Ušće. Vozovka celkem dobrá, počasí příznivé, takže trať projeta za 14 hodin, t. j. rychlostí 12 km/hod. Třetí den počasí příznivé, dráha dobrá mimo značné výškové rozdíly měří 162 km a vede přes Kraljevo a Kragujevac do Topoly. Hlídka je projela za 11,5 hod., t. j. tempem 14 km/hod. — Poslední, čtvrtý den byl nejhůrší, ač na nejkratší trati, celkem 80 km dlouhé: Topola—Bělehrad—Zemuň; od rána pršelo, vál silný protivítr a vyjma malou část byla dráha těžko sjízdná. Mimo to značné stoupání na hřeben Avaly a převoz přes Dunaj. V 6 hodin hlídka vyjela, a ač se značně zdržela u převozu, kde nebylo pramice, takže na konec použila člunu, dorazila v 13 hodin k cíli, na kasární dvůr jezdeckého učiliště v Zemuni. K srovnání uvádí autor, že další hlídka, 1. cyklistického praporu, přijela teprve nazítří rána.

Třetí svazek je první, který byl vydán po tragické smrti krále Alexandra I. v Marseilli, takže úvodní článek je věnován jeho památce a významu jeho velitelské a státnické osobnosti.

Mjr. gšt. Ivan M. Mikić: Vývoj jezdecktva za světové války a po ní.

Důkladná studie, v níž si však autor všímá více historické stránky vývoje nežli dnešního stavu. Podrobně popisuje jezdecktvo francouzské, anglické, německé, rakousko-uherské, ruské, polské, italské a srbské, při čemž současnou situaci ličí jen v armádě polské. Z těchto různých vojsk nemůže ovšem vyvodit jednotný závěr, platný pro přítomnost a budoucnost, nýbrž je nucen omezit se na toto zjištění: „Obecná snaha o motorisaci v jednotlivých armádách zachvátí i jezdecktvo, nikoli však aby vystřídala a nahradila jezdce a koně, nýbrž jen ony části, které náleží nyní k jezdecktvu.

ač i to bude záviset na průmyslové síle a bohatství příslušných států, na charakteru terénu a na zdokonalení prostředků.“

Plk. jezd. Jovan N. Švabić: Z historie našeho jezdecktva.

Autor dokončuje svou studii, příspěvek to k dějinám jugoslávského jezdecktva, a popisuje organizaci, dislokaci a personální změny na velitelských místech zprvu v srbském jezdecktvu od reorganizace armády na ostrově Korfu, později v jezdecktvu jugoslávském, a to až do roku 1926.

Kpt. pěch. Ferdinand F. Muslović: Základna u cyklistických jednotek.

Základnou u cyklistických jednotek autor nazývá místo, kde mají tyto jednotky sestavená nebo naložená kola, zatím co příslušná jednotka buď bojuje anebo zajišťuje. V duchu této terminologie rozlišuje autor základnu stálou anebo pohyblivou a žádá, aby vzdálenost jednotky od kol činila polovinu šířky úseku, aby místo bylo skryto a kryto a materiál zabezpečen určitým počtem vojinů. Přesun kol kupředu je svěřen buď strážcům u kol anebo nákladním autům, jsou-li k dispozici.

Kpt. jezd. Djuro M. Horvat: Naše jezdecká hlídka na vojenských závodech Malé dohody a Polska v roce 1934.

Kpt. Horvat, učitel jízdy v zemuňském jezdeckém učilišti, hodnotí v článku úspěch jezdecké hlídky jugoslávské na malodohodových závodech vojenských v Constanze 26. srpna 1934 a zároveň analyzuje příčiny neúspěchu ostatních hlídek. O čs. jezdecké hlídce prací: „Styl jezdců této hlídky byl jednotný, sed podobný dostihovému. Jezdci nesedí v sedle, nýbrž stojí s přitisknutými holeněmi v třmenech přespřiliš zkrácených. Nepevnost tohoto sedu pro jezdce v polním ústrojí se projevuje zdviháním rukou při náhlých a nepředvídaných pohybech koně, takže jezdec v takových chvílích ztratí takřka schopnost ovládat koně, zvláště neznámého koně. V tomto případě je jezdec přinucen řídit koně jen rukama, což má u živějších koní za následek, že jezdecko-vo paže jsou příliš velice namáhány, takže i z nejpřesnějších karabin, jimiž byla československá hlídka vyzbrojena, dosáhla slabšího úspěchu při střelbě — —“ (z 30 ran 16 zásahů v 6 figurách, jugoslávská: 20 zásahů v 9 a rumuská 7 zásahů v 5 figurách — pozn. překl.), „ač jezdcí této hlídky den předtím na střelnici, na níž jsme se i my cvičili, střelili výborně, ze 30 ran 27 zásahů.“ Rumunské hlídce vytýká kpt. Horvat nedůvěru jezdců v sebe a v koně, projevující se opatrným najižděním na překážku, a nejednotnost stylu a sedu v celé hlídce.

V. H.: Ůvahy o našich domácích koňských plemenech.

Především si stěžuje autor na nedostatek domácí odborné literatury o chovu koní (z této stížnosti vyjímá jenom výbornou práci o posuzování koní z pera státního zvěrolékaře Kristofa) a na nedostatky v domácím chovu koní vůbec, jejichž příčinu vidí v tom, že jihoslovanští rolníci lpí příliš tvrdošjně na zděděných názorech, ba často na předsudcích a zvyklostech.

Škpt. J. M. S.

KRASNAJA KONICA, roč. 1935, č. 6.

Materiální zajištění nájezdu jezdecktva. Jednotka, provádějící nájezd, bude zpravidla odloučena od zásobovacích středisk, a proto pravidelná pozemní doprava a spojení nebude možné. Zásobit takovou jednotku po dobu nájezdu vším potřebným je možné jen zvětšením počtu vozidel, ač taková přítěž není pro velitele zrovna žádoucí.

Za příznivých okolností lze organisovat zásobování při nájezdu za jednotkou využitím motorových vozidel, ovšem pod ochranou obrněných nebo motomechanických vozidel. Při odloučení od zásobovacích středisk se zdá správným a uskutečnitelným

využití letadel jako dopravních prostředků k zásobování. K tomu lze použít letadel jak dopravních, tak i bitevních.

Při okruhu působnosti do 200 km lehké bombardovací nebo lehké dopravní letadlo může dopravit za 24 hodin za příznivých podmínek letu průměrně 2 t zásob. Těžká letadla mohou dopravit 6—10 t za 24 hodin.

Na příklad: Jezdecká divise (sovětská) s přidělenými motomechanickými jednotkami a jinými potřebuje průměrně k životu 230—250 t (se střelivem), z kterých připadá $\frac{1}{3}$ na krmivo.

Ovšem sene a zrno se musí zajistit z místních zdrojů. Počítáme-li s úbytkem lidí, koní a strojů a proto se zmenšenou spotřebou střeliva, potravin a krmiva, nehude chyba počítat, že jezdecká divise k zabezpečení úkolu při nájezdu potřebuje za 24 hodiny 100 t, hlavně střeliva. Na dopravu tohoto množství je potřebí 13—15 letadel těžšího typu. Tento vzdušný trén potřebuje k zajištění stíhací letectvo (po předcházejícím průzkumu cesty).

Kromě zajištění letadel k dopravě zásob jednotce operující v týlu nepřátelské sestavy je také třeba včas pečlivě vypracovat rozvrh vzdušného zásobování.

Vážným činitelem v rozvrhu je množství zásob a způsob dopravy. Co se materiálního zásobování týče, je účelné prostudovat hospodářské poměry prostoru nájezdu, možnost zásobovat se z místních zdrojů, stav komunikací a povětrnostní podmínky.

Druh dopravních prostředků a jejich dovolené zatížení je vážná otázka. Zájem vyžaduje mít s sebou co nejvíce vezených zásob, avšak doprava nesmí ztížit úkol jednotky a její pohyblivost nesmí tím utrpět. Tato zásada, jakož i okolnost, že trény jsou vždy zajištěny bojovou jednotkou a že se za pochodu pohybují včleněny v proud, nesmí být opomíjena.

Na př.: Poláci počítají s možností plně zásobit jezdeckou divisi při 7—10denním nájezdu střelivem, potravinami a krmivem vzatými s sebou. Kdežto dávky potravin a krmiva jsou rozvrženy na 3 dny, na ostatní dny se zásoba opatří rekvisicí.

Kalkulace střeliva: je potřebí 50 nábojů na pušku, 1000 nábojů na lehký a 2000 nábojů na těžký kulomet a na dělo (lehké) 50 ran denně. Důvod: Při nájezdu se nepočítá s úpornými boji, nýbrž jen s boji lehčími a potyčkami; průměrně při 8denním nájezdu na každou eskadronu připadne 4 dny střeleckého boje. Podle tohoto rozpočtu počítají Poláci kromě systemisovaných vozidel u eskadrony ještě 4 povozy selské (zatížené 4 q na vůz) a 12 nosných koní. Oddíl jezdeckého dělostřelectva nutno dodat 24 selských povozů, nepočítaje v to povozy systemisované. Z potravin se nájezdové jednotce přidělují: na sedlo 2 masové konzervy a 2 denní dávky ovsu. Proviantní vozy neberou se při nájezdu s sebou, eskadrona má kuchyni s 1 denní dávkou.

Přehled vozidel: eskadrona — 2 vozy s krmivem a 1 kuchyni, pluk 13 vozů s krmivem a 6 kuchyní, jezdecký dělostřelecký oddíl — 7 vozů s krmivem a 2 kuchyně.

Motomechanické jednotky nejsou pojaty do rozpočtu. V polském jezdecktvu se nyní studuje otázka motorisace služeb a navrhuje se úplná nebo částečná záměna (bojový terén) hipomobilních trénů trény automobilními.

Při leteckém zásobování sestavuje velitel letectva rozvrh letů, určuje vzdušné cesty a zajišťuje dopravu před nepřátelskými útoky. Před odletem letadel se počítá téměř vždy s menšími změnami v dopravním rozvrhu, odpovídajícími nejnovější situaci jednotky. Změny se týkají přistávacích míst, doby pracovní k odběru zásob, množství a pojmenování nákladů, pořadí zásobování a j.

Rychlost zásobování je velmi důležitá věc, hlavně s hlediska zajištění před vzdušnými útoky. Co se týče přistávacích míst, to závisí na typu a množství letadel.

Zajištění ve vzduchu dosáhneme lehčeji, vzletnou-li všechna letadla najednou s náležitým zajištěním nežli po rojích anebo snad jednotlivě.

Nakládat a skládat musí se zásoby rychle, a proto místa pro přistání musí být poměrně velká. Nejlépe je mít několik míst v neveliké vzdálenosti od sebe.

Doprava většího množství zásob najednou nebude pravidlem z těchto příčin:

1. složitost organizace nakládání, poněkud obtížný start letadel a taktéž i obtíže při skládání,
2. překážky při vyhledávání přistávacích míst,
3. není vždy možné přidělit větší počet letadel pro dopravu a ještě ji zajistit stíhacími letouny. Nejobvyklejší způsob vzdušného zásobování bude po rojích v určitých časových intervalech.

Podle toho, kdo má převahu ve vzduchu, řeší se také otázka, v jakém čase poletí za sebou roje a počet letů a zda nutno pro každý roj vyhledat nová přistávací místa.

Má-li nepřítel leteckou převahu, bude operace letadly velmi ztížena. Tehdy nás doprava vzdušnými trény nutí rychle vykládat a vraceti se. Rychlé vykládání umožňuje padáky. Používá se jich také tehdy, není-li přistávacích míst.

Na přistávacích místech se soustředí pracovní orgány, rovněž se tam soustředí ranění a nemocní a nepotřebný materiál pro odsun letadly.

Velitel přistávacího místa se stará o organizaci vzdušného pozorování, o signalizaci, o zajištění místa před pozemními přepady a j.

Plk. jezd. St. Klíčník.

Literární přehled.

Major Ferd. Freiherr Schramm-Schiessl: Die Geschichte des k. u. k. mährischen Dragoner-Regimentes Friedrich Franz IV. Grossherzog von Mecklenburg-Schwerin Nr. 6 1906 bis 1918. Vydáno vlastním nákladem, v komisi „Militärwissenschaftlichen Verlag“, Vídeň. Stran 1269, cena neuvedena.

Autor pokračuje v dějinách moravského 6. dragounského pluku. V první části shrnuje význačné události u pluku v míru až do mobilisace. V druhé části obírá se životem pluku od příprav a vyhlášení mobilisace a podrobně líčí události prvních dnů před vyhlášením války, počínaje poplachem a zaujetím krycího úseku v rámci 6. jezdecké divise. Při zahájení operací líčí činnost pluku ve formě deníku, počínaje vyražením na zvědy v rámci 6. jezdecké divise, a boje pluku i jednotlivých částí a dalekých průzkumných hlídek.

Po ukončení zvěd popisuje účast 6. jezdecké divise, a zvláště pluku v bitvách u Komarova a u Ravy Ruské, a krytí ústupu ve dnech 11.—27. září 1914 a účast při nové podzimní ofenzivě.

Tak postupně prochází všemi významnými operacemi na haličském bojišti, neopomínaje uvést i organizační změny, jež vyvolávalo předčasné opotřebování jezdeckta, zřizování pěších

útvarů z jezdců a smutné zkušenosti z prvního půlroku války.

S rokem 1915 přibývá pěších útvarů za bojů na Prutu a Dněstru a v Besarabii. V roce 1916 připadá pluku význačná účast na událostech za Brusilovské ofenzivy, a jezdecké jednotky na koních mizí. Jezdecký pluk ocitá se pěšky v horách na hranici Rumunska u Dorna Vatra. V roce 1918 končí pluk v Alpách na italské frontě, kde bojuje až do dnů převratových.

Autor líčí události nejen v posledním obranném postavení, ale i události světového dosahu před skončením války jak se projevovaly na frontě a v zázemí, a konečně zánik 6. jezdecké divise při zhroucení fronty ve dnech 2.—4. listopadu 1918.

Neméně zajímavé je zachycení převratu u náhradního tělesa v Brně, líčený velitelem a velitelem náhradní eskadrony, kteří popisují převzetí pluku zástupci národního výboru v Brně, dr. Stránským, npor. inž. Adámkem a npor. Černým.

Celé dílo je vybaveno množstvím obrázků jak osob, tak i snímků různých postavení a náčrty situací význačných pro činnost pluku.

V přílohách na konci jsou pietní vzpomínky na padlé příslušníky, sezna-