

Motorisace u jezdeckého pluku.

Navazuje na článek uveřejněný ve VR. čís. 10/1937 pokračují v úvahách o možnostech a způsobech motorisace v jezdeckém pluku tak, aby této zbraní byl zachován jako manévrovací prostředek jezdecký kůň.

V poslední úvaze byla věnována pozornost hlavně motorisaci bojového a tělesového trénu k zrychlení jeho pohybu, odlehčení jezdeckým koním a obraně p. l. za přesunů.

Dnešní úvahy jsou věnovány oněm složkám jezdeckých (dragounských) pluků, které vyžadují rychlejší dopravy na silnici i v terénu, než jakou poskytuje svými schopnostmi jezdecký kůň.

N o r m á l n í e s k a d r o n a. Příklad složení: čtyři čety po 32 mužích a velitelské družstvo — celkem asi 150 mužů. Pro spojovací úkoly v různých údobích boje a za přesunů i ubytování měl by mít každý velitel čety dva cyklisty. Jeden je přidělen stále u čety, druhý jako spojka u velitele eskadrony. Odloučí-li se četa od eskadrony a pracuje-li samostatně, má oba cyklisty u sebe.

Velitel eskadrony má v svém velitelském družstvu mimo čtyři cyklisty — spojky od čet — dva cyklisty vlastní a dva motocyklisty (s motocykly solo) pro spojovací úkoly dálkové, k nadřízeným velitelstvím a skupinám, k nimž je s eskadronou přidělen.

Celkem by tedy měla eskadrona deset cyklistů a dva motocyklisty.

Stupeň dnešního jízdně technického výcviku jezdců na bicyklech a motocyklech solo jest již takový, že tento druh jezdců jako spojky pronikne téměř všude terénem, tak jako jezdec na koni, vyjma těžké překážky, které kůň přeskochí a jezdec na bicyklu nebo motocyklu je nucen je objet anebo překonat přenesením stroje.

Velitel eskadrony (čety) má tak tři druhy spojek rozdílných rychlostí, kterých používá podle potřeby a situace:

- | | | |
|---|-------------------|---|
| 1. spojky jezdecké | krok, klus a cval | } střídavě
na silnici
a v terénu. |
| | max. hod./15 km | |
| 2. spojky cyklistické: volná, zrychlená, plná jízda | max. hod./25 km | |
| 3. „ motocyklistické: volná, zrychlená, plná jízda | max. hod./35 km | |

Jednou z velkých potíží u jezdeckých eskadron — normálních i kulometných je způsob zásobování jejich zbraní municí. Nejčastěji je střelivo dopravováno na zvláštních muničních nosných koních, vedených vodiči. Na jednoho nosného koně nelze však naložit více než 80—90 kg užitého zatížení.

Další munice je vezena na bojovém trénu hipomobilním nebo motorisovaném.

Při úvahách o motorisaci trénu jezdeckého jsme se zmínili o dvoukolých přívěsných vozících, kterých možno využít při dopravě onoho druhu bojového materiálu, který má mít bojová jednotka vždy u sebe.

Soudím, že by způsob dopravy munice na těchto dvoukolých přívěsech byl vhodnější, neboť na dvoukolý přívěs vážící asi 120 kg, lze naložit asi 300 kg užitého zatížení, t. j. o 120 až 140 kg více než dva nosné muniční koně, které kromě toho vyžadují dvou vodičů, t. j. dalších dvou koní. Zvýší se tedy počet dopravované munice a ušetří se dvou jezdeckých koní, neboť přívěsný dvoukolák řešený pro terénní dopravu s celkovým plným zatížením a vahou 420—450 kg může být tažen toliko párem koní a pronikne téměř všude, kam jezdecko.

Dvoukolé přívěsné vozíky tohoto druhu možno vléci velkou rychlostí na silnicích za nákladními i osobními auty. K jejich výstroji mohou patřit dvě soupravy popruhových postrojů, kterých možno použít pro každý po ruce jsoucí jezdecký pár koní, o nichž z válečné praxe víme, že mimo velmi malé výjimky vždy i tahají.

U čtyřčetové normální eskadrony, u níž počítáme na příklad s jedním muničním nosným konem pro četu/90 kg munice, t. j. asi 6000 nábojů, jeví by se při použití dvoukolých vlečných vozíků tyto rozdíly:

4 nosné koně, 4 koně vodičů, 4 muži — 320 kg munice = 32.000 nábojů,
8 taž. koní, 4 vlečné dvoukolé káry — 1200 kg munice = 126.000 nábojů,
t. j. 3½krát více.

Pohyblivost dvoukolých terénních vozíků lehkých typů je vývojem dnešní techniky taková, že vozíky ve vleku za pásovými traktory překonávají v terénu stejné překážky jako tanky a traktory samy. Jsou opatřeny kuličkovými nebo válečkovými ložisky, Bowdenovou brzdou na disková nebo drátěná kola, která mají širší terénní pneumatiky nebo obruče.

Vozíky jsou perované, s velmi výkyvnými nápravami nebo polonápravami a mají měnitelný rozchod kol pro rychlou jízdu ve vleku za motorovými vozidly a pro jízdu na velmi úzkých cestách, hlavně v horách.

Pro zapojení k motorovému vozidlu jest opatřován vozík teleskopickou spráhlou tyčí, která jsouc plně vytažena přemění se na oj pro hipomobilní tah.

Kulometná eskadrona. Kulometné eskadrony jsou v různých armádách co do počtu těžkých kulometů a způsobu jejich dopravy organizovány různě. Mnoho zahraničních armád dopravuje kulomety jezdecktva na kárách s hipickými potahy a současně s ostatním kulometným materiálem a se střelivem i potřebami. Jde tu o dobu dopravy lehkého dělostřelectva nebo jezdeckého dělostřelectva; obsluha jede koňmo. K tahu kulometných karet se používá jednosprežení, někdy i dvojsprežení, druhého způsobu zvláště tehdy, jde-li o spojené dvě káry kulometnou a muniční.

Kulometné eskadrony čistě hipické, t. j. u nichž není kár anebo vozíků, jsou s hlediska jezdecko-taktického jistě nejpohyblivější v terénu, neboť nosné koně mohou jít s jezdecktvem všude. S hlediska dopravního, zásobovacího a velení mají však proti eskadronám „károvým“ určité nevýhody.

Především je to otázka počtu nosných koní a počtu vodičů, na druhém místě únosnost nosných koní a zranitelnost větších skupin náručních koní letectvem anebo pozemní palbou.

Hipické kulometné eskadrony o 6—8 těžkých kulometech lze ještě jako celek velitelsky ovládnout; stoupne-li však počet kulometů na 10 až 12, představuje tato eskadrona svými počty koní již celý jezdecký oddíl, k jehož velitelskému ovládnutí v poli nejen s hlediska taktického, ale i materiálního a zásobovacího nedostačuje pouhý velitel eskadrony se svým velitelským družstvem.

Tabulka 1.

	Hipická kulometná eskadrona	Počet osob	Počet koní	Počet kul.	Počet munice	Kulometná eskadrona s kárami	Počet osob	Počet koní	Počet kár	Počet kulometů	Počet munice
1	Velitel a velit. družstvo	17	19	—	—	dtto	17	19	—	—	—
2	6 vel. čet se 6×2 spojkami koň- mo a 2 cyklisty	20	18	—	—	dtto	20	18	2 bicykly	—	—
12	12 družstev po 1 kul.				(6000 pro 1	6 družstev jako u hipické esk.	48	66	—	6	36000
3	5 mužů obsluhy 3 vodiči nosných koní				kulo- met)	6 družstev káro- vých po 1 kul., 5 mužů obsluhy koňmo, 2 káry po 2 koních a 2 vodiče	42	54	12	6	70000
	3 nosné koně	96	132	12	72000						
4	Muniční odřad. Pro každé druž- stvo 2 nosné koně a 2 vodiči po 3000 náb.	24	48	—	36000	Muniční odřad. Pro každé druž- stvo 1 kára	12	24	12	—	140000
5	Celkem	157	217	12	108000	Celkem	139	181	24	12	246000

Možno předpokládat, že u jezdecké kulometné eskadrony tohoto vysokého počtu kulometů (10—12) bude velmi zřídka použito jako celku. V poli se obyčejně kulometná eskadrona rozděluje na dvě až tři skupiny (po četách anebo po družstvech) a velitel kulometné eskadrony buď velí osobně nejsilnější nebo nejdůležitější části své eskadrony nebo se příděluje skupině, u nichž jsou zařaděny jezdecké těžké kulomety.

Uvádím pro srovnání tabulku s počty kulometné eskadrony hipické, z níž je patrné, kolik koní by kulometná eskadrona ušetřila a oč by se zvýšila palebná síla zvýšením počtu munice.

Jeví se tudíž u kulometné eskadrony s kárami úspora: 18 osob, 36 koní a zvyšuje se počet munice, kterou má eskadrona u sebe, o 136.000 nábojů, t. j. o téměř 140 %, dle únosnosti. Při tom je tato eskadrona z poloviny hipická, vyjma muniční kárový odřad a velitel eskadrony může disponovat jednotlivými četami podle terénu, situace a potřeby.

Kárová družstva mají další výhodu v tom, že káry s kulomety a municí mohou být dopraveny do prostoru, kde jich má být použito, i ve vleku za každým osobním i nákladním autem opatřeným motorem od 1 litru výše a na silnicích, případně i polních cestách může být vedena buď hromadně na dvou nákladních autech (2 t) obsluha 6 kulometů, nebo jednotlivě družstva po pěti osobách (nouzově) ve větších osobních autech.

Výhodu této kombinace kulometné eskadrony spatřují i při sestavování převážných oddílů jezdeckem, nejsou-li po ruce kulometné jednotky zcela motorisované.

Káry kulometné eskadrony by byly stejného druhu jako muniční káry normálních eskadron, jak dříve popsáno, a mají další výhodu i v tom, že dopravované kulomety mohou být opatřeny zařízením, aby z káry mohla být zahájena podle potřeby i okamžitá střelka p. l., což při dopravě koňmo není možno.

Při možné ztrátě tažných koní nebo koní obsluhy je zajištěna na konec i doprava všeho kulometného materiálu vlakem mužstva, neboť k vleku káry výše popsaného druhu a váhy dostačí i čtyři muži (na každého z nich asi 6—12 kg tažné síly i do stoupání o 27°). O počtech cyklistických a motocyklistických spojek se blíže nezmiňuji, protože jejich potřeba bude obdobná eskadroně normální, t. j. asi 12 cyklistů a 6 motocyklistů solo pro 12kusovou kulometnou eskadronu.

Eskadrona doprovodných zbraní. Novodobé jezdecké, má-li si udržet svůj význam na bojišti, musí být vybaveno i těmi prostředky, jimiž může čelit novým zbraním, které přinesla světu poslední válka. Je to na prvním místě útočná vozba a letectvo, na druhém místě jsou to bojové chemické látky.

Útočná vozba je dnes považována za největšího soupeře jezdecka a je známo, že v mnohých armádách byly již jezdecké pluky buď motorisovány nebo mechanisovány úplně. Armády, které si z předvídatosti příštího válečného vývoje zachovávají jezdecké hipické, jsou nuceny vybavit jezdecké také zbraněmi, kterými možno čelit motomechanisovaným jednotkám a zvláště útočné vozbě.

V úvahu pro souboj hipického jezdecka s jezdeckem motomechanisovaným třeba brát vlastní útočnou vozbu, kanony proti PUV, hipické nebo motorisované, velké kulomety proti ÚV., protitankové pušky a různé ženijní prostředky.

Jezdecké pluky v různých armádách jsou vyzbrojovány podle organizace pluku jednou, dvěma i třemi četami zbraní proti ÚV., jež se dopravují různě.

Některé armády přidělují již v míru trvale do svazku jezdeckého pluku 1—2 čety útočných vozidel (OA. a tanky). 6—12 vozů.

Přidělená vozidla jsou určena v jezdeckém pluku jednak k přezvědným a zajišťovacím účelům, jednak k boji proti nepřátelské ÚV. Moderní jezdecktvo nelze si dnes myslit bez spolupráce s útočnou vozbou. Aby si hipické jezdecktvo a její velitelé této spolupráci zvykli, je trvalé přidělení ÚV. do hipického pluku, podle mého soudu, zcela na místě, neboť ÚV. hipického jezdecktva je v tomto případě čistě zbraní doprovodnou, asi takovou jako těžké kulometry ve svazu pluku.

V jiných armádách se řeší doprava zbraní proti ÚV. v jezdeckém pluku trakcí hipickou nebo motorickou; poslední buď vlekem děl proti ÚV. za terénními auty nebo děla nebo velké kulometry jsou s obsluhou naložena na terénních autech anebo pásových vozidlech.

Zůstává stále ještě otevřenou otázkou, který ze způsobů dopravy zbraní proti ÚV. u hipického jezdecktva je nejvhodnější.

Pokusme se vytknout přednosti a vady těchto způsobů, a to:

a) použití ÚV. (OA. a tanku), b) trakce zbraní proti ÚV. hipomobilně, c) trakce zbraní proti ÚV. motoricky.

K a) **Přednosti:** Pluk má zajištěnou stálou spolupráci s jednotkami ÚV. v každé roční výcvikové době, byť i v omezeném rozsahu; disponuje vlastními motorickými obrněnými vozidly (1—3 čety) pro přezvědnou a zajišťovací službu, hlavně na komunikacích a přilehlém terénu.

Obrněných vozidel, OA. — s dělem anebo malorážným kulometem a tanků možno použít i jako zbraně proti ÚV. nepřátelské, jestliže se takтика útočné vozby, t. j. i obraně přizpůsobí. Při tomto boji si počínají obrněné vozy tak jako motorisované a polopancéřové kanony proti ÚV. (něm. Selbstfahrlafette PAK.).

V a d y: OA. — tanky skýtají nepřátelské útočné vozbě a zbraním asi šestinásobně větší cíl než dělo-kulomet proti ÚV. v postavení na zemi; příliš pokrytý terén značně omezí jejich pohyblivost a tím i včasné zasažení na ohroženém místě.

1—3 čety ÚV. v pluku hipickém jako nestejnorodá zbraň ztěžují zásobování a bude vyžadovat i rozšíření bojového trénu pro čety ÚV. v hipickém pluku (správkárna, zásoby APH., náhradní řidiči atd.).

K b) **Přednosti:** Hipomobilní trakce děl nebo kulometů proti ÚV. zachovává jezdecktvu čistý hipický ráz, což s hlediska psychologického má pro jezdecktvo určitý význam; děla mohou následovat jezdecktvo téměř všude, kam pronikne jezdecká dvojice, vyjma terén, který je pokryt hlubokými příkopy, přes něž se dostanou děla jen za pomoci sesedlé obsluhy děla. Doprava je celkem bezhlučná. Dělo zasazené závčas do postavení skýtá velmi malý cíl a působí lépe překvapením než dělo v OA. nebo tanku.

V a d y: Pohotovost k zasazení děla do palebného postavení je v kritických situacích (překvapení nepřátelskou ÚV.) zdoluhavá. Vyřazení koní, které musí být prováděno někdy i za současného odvádění tažných a náručních koní do skrytu, vyžaduje dosti času.

Ztráta tažných koní a koní obsluhy, budou-li zachyceny palbou kulometů ÚV., znehybní pak dělo, neboť tažné a náruční koně obsluhy posky-

tuji velký živý cíl, byť někdy i dobře skrytý, ale málokdy vzdálenější od stanoviště děla než 500—800 m.

Hipomobilních děl proti ÚV. lze dosti nesnadně použít k ochraně pochodujících proudů jezdecktva, ať v čele nebo v boku, zvláště tehdy, je-li jich u pluku málo (4—6 děl). Rychlost pohybu těchto je v terénu v celku asi o $\frac{1}{4}$ — $\frac{1}{5}$ času pomalejší než čistě hipických částí, což zaviňuje hlavně odlišný způsob překonávání těžkých terénních překážek, u nichž nastává zpoždění. Připočteme-li k této časové ztrátě ještě čas potřebný k zasazení děla do palebného postavení, k jeho zrušení a k změně postavení, dojdeme k závěru propočtem různých příkladů zasazování děl do postavení za pochodu, že se tato děla ve skutečnosti nemohou pohybovat rychleji než 4 až 6 km/hod., což je asi poloviční pochodová rychlost jezdeckého oddílu. Z této časové kalkulace však zároveň vyplývá, že děla proti ÚV. jezdecktva, aby mohla chránit proudy jezdecktva za pochodu, musila by se pohybovat nejméně dvojnásobnou rychlostí jezdeckých částí, t. j. asi 16—18 km/hod., což nelze prakticky požadovat při hipomobilní trakci.

Hipomobilní děla proti ÚV. jsou letectvem a účinkem pěchotních zbraní a dělostřelectva zranitelnější než děla motorisovaná nebo mechanisovaná. Vyjádřeno v plošných mírách tvoří:

sraz 6 děl hipomob. proti ÚV. kanonů plošný cíl převážně živý, v rozměru asi 42×125 m,

sraz 6 děl ÚV. (v OA. nebo tanku), cíl odolný proti pěchotním zbraním 6×20 m,

sraz 6 děl motorisovaných (ve vleku za vozidly), cíl částečně odolný proti pěchotním zbraním asi 15×35 m.

Z těchto plošných měr jako cílů nepřátelských zbraní je vidět jejich velikost a lze vypočíst i možné ztráty, dostanou-li se děla proti ÚV. do palby ať jednotlivě nebo ve větším počtu.

K c) Poukazuji na článek VR. čís. 10/1937, str. 941 (Motorisované protitankové kanony).

Považuji motorisaci děl proti ÚV. podle 3. způsobu, t. j. trakci děl vlekem za lehkými terénními auty, za nejvhodnější pro jezdecktvo.

Tento způsob slučuje v sobě požadavky:

rychlou dopravu na komunikacích — až 70 km/hod.;

velkou pohotovost zbraně k zasazení do postavení v terénu i na silnici, která záleží v odpojení kanonu z tažného háku vozidla a v jeho otočení do směru palby;

obsluha 3—4 mužů je stále u děla, na trakčním autu;

tažné vozidlo lze velmi rychle dopravit do skrytu a zpět k dělu do postavení — v soudržném terénu i rychlostí 20 km/hod.;

lehká terénní auta těchto vzorů překonávají značné terénní překážky, téměř takové jako lehké tanky;

nejsou speciálními auty pro trakci děl proti ÚV. a možno jich využít i k jiným účelům u motorisovaných jednotek;

mají velký akční radius (asi 250 km), t. j. asi dvojnásobně velký jako ÚV. — tanky;

je-li motor lehce pancéřován, zvýší se odolnost vozidla i proti účinku normálních pěchotních střel, aniž zvýšení váhy omezí pohyb vozidla požadovaný pro trakci nebo rychlost děl proti ÚV. při přemísťování, dostačí-li průměrná cestovní rychlost na silnicích 45 km/hod. a v soudržném terénu 16—18 km/hod.;

auta jsou způsobilá následovat jezdectvo téměř všude, vyjma těžké překážky; ty však mohou objet a svou rychlostí nahradit ztracený čas.

Nevýhodou této trakce je, že k dopravě jednoho děla je třeba dvou aut; jednoho pro dělo a přímou obsluhu a část munice, druhého pro nepřímou obsluhu a další část munice. Táhne-li však druhé auto i přívěsný vozík, zvyšuje se množství střeliva až o 90 ran

Bylo by tedy u šestikusové kanonové baterie děl proti ÚV. třeba 12 lehkých terénních aut, jednoho velitelského, jednoho radiotelegrafního, dvou aut jako trénu, kromě 6—8 motocyklů solo k spojovacím účelům mezi četami nebo poločetami děl.

Děl proti ÚV. u jezdeckého pluku má být asi šest, a to se zřetelem na šířku i hloubku fronty, na níž jest ještě jezdecký pluk schopen samostatných akcí a nevyžaduje posilových prostředků — děl proti ÚV. — motorisovaných nebo jiných.

Jednotky nebo skupiny, kterým byl svěřen samostatný úkol, mohou dostat od velitele pluku dvě až tři děla; další zbývají veliteli pluku, posílá jimi v okamžiku potřeby onu část pluku, která toho právě vyžaduje. Jde v podstatě o zasazení a použití děl proti ÚV. stejným způsobem jako těžkých kulometů rozdělených na normální eskadrony v útoku nebo obraně.

Při úvahách o způsobu dopravy děl proti ÚV. u jezdeckta bych doporučoval, aby obsluha každého děla byla opatřena buď jedním lehkým kulometem nebo dvěma automatickými puškami. Při motorické dopravě jeden lehký kulomet a asi 1000 ran nezatíží znatelně vozidla a kulometu využije obsluha velmi dobře k odražení přepadu děla nepřitelem a střelbou na živé cíle, které nevyžadují postřelování dělem. Zesílí se tím i palebná síla pluku a kulomet se dobře uplatní i k zastření palebného stanoviště a při jeho zrušování při ústupu.

Velkorážné kulometry, pokud mají sloužit k potírání ÚV., jsou t. č. vyráběny v dvojím provedení: 1. jako kulometry s těžkou lafetou, 2. jako ruční kulomet — automatická puška. První druh těchto kulometů může být dopravován u jezdeckta, pokud jimi bude vybaveno, buď na nosných koních nebo v trakci na vozidlech — přívěsech a autech.

Dopravu ručních kulometů — automatických pušek lze řešit i tak, že zbraň má střelce přímo u sebe na koni; pomocník veze střelivo a oba jezdci musí být zbaveni všeho zbytečného zatížení jinými zbraněmi (šavle, bodák a p.). Velkorážná automatická puška váží asi 12 kg, 50—80 nábojů asi 25—30 kg s obalem.

Je-li vhodné vybavit jezdecké eskadrony, hlavně normální a po případě kulometné, touto zbraní a jakým počtem, ponechávám volné úvaze čtenářů.

V souhrnu možno říci o dopravě zbraní proti ÚV. u jezdeckta toto:

Jezdecké jednotky, budou v příštích bojích vydány velmi častému střetnutí s motomechanisovanými oddíly. Jak vidět z různých zahraničních zpráv o průběhu cvičení těchto dvou nestejnorodých jednotek, získává motomechanisovaná jednotka převahu nad jednotkou hipickou. Není ovšem nikde uváděno, jakými zbraněmi a jakým počtem jich byla vybavena hypická jednotka, aby mohla náporu motomechanisované jednotky čelit. Aby se mohla jezdecká jednotka alespoň bránit, je nutno, aby byla přiměřeně vyzbrojena.

Po tom, co bylo dříve v úvahách o zbraních proti ÚV. řečeno, pokusme se nastínit přibližně organisaci doprovodných zbraní proti ÚV. v jezdeckém pluku.

Eskadrona doprovodných zbraní proti ÚV..

Složení	Počet osob	Počet osob. terénních aut	Motocyklů	Obrněných vozidel (přezvěd. (PÚV.))	Terénních aut. k vleku děl	Radioaut.	Kulometů	Děl	Poznámka
Velitel eskadrony s velit. družstva	12	2	3			1			
1 četa přezvědných vozidel (PÚV.)	21	1	2	5 ¹⁾			5	5	¹⁾ Radio ve vozech
2 čety po 3 dělech	61	2	12		12 ²⁾		6	6	²⁾ 6 vozů pro muniční káry
Celkem	94	5	17	5 ³⁾	12	1	11	11	³⁾ S dělem neb s velkým kul.

K tomu nutno připočítati asi 4 lehká terénní nákladní auta bojového trénu.

Četa zvláštních bojových prostředků. — Granátometry, minometry, plamenometry a bojové chemické látky. U hipického jezdecktva je možno dopravovat lehké granátometry, minometry i plamenometry, podobně jako materiál těžkých kulometů.

Je otázka, zda se vůbec použití těchto zbraní u jezdecktva uplatní. S hlediska moderní taktiky jezdecktva, které k boji sesedá a bojuje jako pěchota, patřily by tyto zbraně do druhého sledu gros jako posilové prostředky, jimiž disponuje výhradně velitel pluku. Z uvedených zbraní vyloučíme předem plamenometry jako zbraň vyžadující speciálního ženíjního výcviku; které naleznou uplatnění jen v těžkých posílních bojích.

V jezdeckém pluku, u něhož by byly tyto zbraně organizačně přičleněny v jednom družstvu granátometů, jednom minometů a jednom družstvu ochrany proti bojovým chemickým látkám.

Velitel čety s rojem velitelským: 5 mužů, 5 koní nebo 1 auto a 1 motocykl.

Družstvo granátometů:

2 granátometry — cca kg 50
 100 granátů — cca kg 170
 záložní potřeby — cca kg 10

celkem kg 230 a 9 mužů obsluhy.

Doprava hipická vyžaduje: 9 jezd. a 4 nosné koně — 13 koní,
 „ kárová „ : 9 jezd. a 2 tažné koně — 11 koní,
 „ motorická „ : 2 lehká terénní auta; počet granátů se zvyšuje na 300.

Družstvo minometů:

- 2 minomety — asi 70 kg
- 150 minometů — asi 190 kg
- záložní potřeby — asi 15 kg
- celkem — asi 275 kg a 9 mužů obsluhy.

Doprava obdobná granátometům, avšak u hipické dopravy o jednoho nosného koně více.

Družstvo bojových chemických látek:

asanační materiál 250 kg a 10 mužů obsluhy.

Doprava obdobná jako u minometů.

Četa by měla celkový počet:

- a) hipická doprava: mužů 33, koní jezdeckých a nosných 44,
 - b) károhipická: mužů 33, koní jezdeckých a tažných 38 a 3 káry,
 - c) motorisovaná: mužů 31, 7 lehkých terénních aut a 1 motocykl.
- Motorisovanou četou možno vhodně přičlenit k eskadroně doprovodných zbraní proti ÚV. jako čtvrtou četou, aniž se tím zatíží.

Zůstává v pohotovosti u zálohy děl proti ÚV. a velitel pluku může ji podle potřeby vyslat velmi rychle tam, kde toho boj vyžaduje.

Celkový počet motorisované eskadrony doprovodných zbraní pak činí přibližně:

personál: 125 osob, důst., poddůst. a mužstva,
dopravní prostředky: 6 terénních aut velitelských, 18 motocyklů,
5 bojových vozů — převážněných a zároveň proti ÚV., 18 lehkých terénních aut trakčních + 9 dvoukolových muničních kar, 1 radiotel. vůz — kromě 5 stanic v ÚV.,

zbraně: 11 kulometů lehkých a těžkých, z toho 5 v ÚV., 11 děl proti ÚV. nebo velkorážných kulometů, 2 granátomety, 2 minomety, 2 přístroje bojových chemických látek.

Bojový trén této eskadrony bude vyžadovat asi 5 aut a 1—2 motocyklů.

Technická eskadrona. V jezdeckém pluku patří k ní obyčejně dvě čety: četa spojovací a četa zákopníků.

Po tom, co jsme pověděli o dopravě těžšího bojového materiálu u kulometné a doprovodné eskadrony, ponechávám úvaze, zda by nebylo vhodné jak u spojovací, tak u zákopnické čety dopravovati tento materiál kár hipicky nebo i motoricky. Hlavně zákopnický materiál čety by bylo vhodné dopravovat motoricky; jde o jezdecké plováky a přehrazovací materiál — miny, dráty a nářadí.

Bylo by vhodné družstva z poloviny motorisovat, a to tak, že družstva, s nimiž je počítáno, že budou konat službu u jednotlivých eskadron, zůstanou koňmo, družstva, která slouží oddílu, po případě pluku, jsou motorisována.

Klást kabel z auta lze i v terénu velmi rychle, na komunikacích rychleji než koňmo.

Průzkum brodů a přechodů toků a překážek v terénu lze provádět hipicky i motoricky, zatím co těžký technický materiál je ve skrytu a v pohotovosti, aby na zjištěná místa byl vržen včas, jak toho právě situace vyžaduje.

Motorisace velitelství. Mají-li být velitelé jezdeckta v neustálém styku s podřízenými jezdeckými jednotkami a co nejčastěji v osobním styku s jejich veliteli, musí být jejich štáby opatřeny rychlými dopravními a současně manipulačními prostředky. Hipomobilní doprava koňmo nebo povozy této potřebě nevyhovuje. Vyšší jezdecký velitel a jeho užší štáb má sice v míru jezdecké koně a motorová vozidla (osobní auto, sidecar a motocykly solo), ale většinou v nedostatečném počtu.

V jezdeckých akcích nastává vždy nejkritičtější doba v době, kdy se umísťují různá vyšší SV. jezdeckta a jejich pojítka.

Motorisovaná vozidla odstraňují částečně časovou ztrátu při těchto přesunech a našla již u vyšších jezdeckých jednotek uplatnění.

Jde však také o to, aby tato vozidla poskytla veliteli a jeho štábu kdekoli a kdykoliv, aby mohl jich použít současně jako pomocných kancelářů k vydávání a přijímání rozkazů a k veškeré manipulaci, již se štáb zabývá. Nesmí být spoléháno jen na umístění těchto SV. v osadách nebo samotách pod střechou, ale i v otevřeném terénu za každého počasí. K vydávání rozkazů a k studiu situace musí mít velitel především klid a prostředky.

Velitelství jezdeckých oddílů a pluku nejsou početně tak velká a pracují v bojích téměř vždy v terénu.

Pro velitelství jezdeckého oddílu dostačí dvě až tři auta, pro pluk tři až čtyři; z nich jedno až dvě pro užší, jedno až dvě pro širší štáb.

Aby auta vyhověla potřebě jezdeckta, mají být terénní a mají být vybavena jako pojízdné kanceláře, t. j. mají být prostorově tak řešena, aby štáb mohl přímo v nich pracovat. Auta štábu mají být kromě toho opatřena radiem a telefonními přístroji s kabely, které možno připojit kdekoli na permanentní nebo polní telefony a jiné ústředny. Předpokladem ovšem jest, že personál štábu je v obsluze těchto pojítek zacvičen a není odkázán na speciálně vycvičený personál spojovací.

Od jezdeckta, hlavně převážného, očekávají vyšší velitelé důležité zprávy o pozemním průzkumu; zprávy mají cenu jen tehdy, dojdou-li včas. Bez spojení není velení.

Štábům jezdeckých jednotek i při motorisaci mohou být ponechány i jezdecké koně; ti zůstanou v poli přiděleni k oné jezdecké jednotce, u níž velitel se štábem nejčastěji je.

Tato praxe je zaváděna s úspěchem v anglické armádě. Motorisované štáby jezdeckých pluků a vyšších jednotek jsou v posledních letech zaváděny v americkém jezdecktu. Štáby jsou opatřovány vozidly, jak svrchu přibližně naznačeno.

Motorisování velitelé jezdeckta ztrácejí často pojem o rychlosti svých hipických jednotek a stávají se netrpělivými, když tyto jednotky nedo-razí podle jejich časové kalkulace avšak pod vlivem rychlosti motorového vozidla včas na určené místo.

Materiál a výcvik řidičského personálu. Materiál (motocykly, auta, přívěsy a speciální motorová vozidla) jezdeckého pluku nelze specialisovat výhradně k potřebě jezdeckta, musí býti vzaty z typů vozidel, která jsou zavedena i u jiných motorisovaných složek armády (dělostřelectva, pěchoty, útočné vozby a letectva, služeb atd.). Na typisaci má být závislá v celku celá armáda, pokud je motorisována. Jak prokázaly zkušenosti s motorisovanými a mechanisovanými armádními

složkami, je třeba k udržování jednoho vozidla v poli a jeho opravám nejen řidiče, po případě spolujezdce, ale průměrně tři dalších osob, které jsou v týlu, etapě a zápolí, resp. továrnách.

Výcvik řidičského personálu u jezdeckého pluku, pokud je více než napolo nebo zcela motorisován, musí být prováděn přímo u pluku. Doby, v nichž se výcvikem řidičů zabývaly jen oddíly automobilního nebo motorisovaného dělostřelectva vlivem prosakování motorisace do všech složek armády, již dávno minuly. Nedostatek řidičského personálu a ošetřovatelů (mechaniků) je znám ve všech armádách, a to hlavně proto, že do presenční vojenské služby nastupují lidé mladí bez náležité několikaleté praxe (nejvýše tři leta) a teprve u vojska musí být řádně zacvičení nebo zcela nově vycvičení; nyní také na vozidlech speciálních, která neměli nikdy v ruce (pásová, terénní a jiná speciální vozidla).

V jezdecku bude proto nutno zřizovat vlastní výcviková střediska řidičského a ošetřovatelského personálu, a to podle toho, jak motorisace a mechanisace do jezdeckva pronikla. U polomotorisovaných jezdeckých pluků by — soudím — dostačily tříměsíční až čtyřměsíční kursy, společné v dvouplukové až tříplukové brigádě pro mužstvo a poddůstojníky; pro důstojníky a záložní důstojníky (aspiranty) by měly být zřízeny automobilní kursy jednak ve vojenské akademii, jednak v učilištích jezdeckva a ve školách na důstojníky jezdeckva v záloze.

Každé z těchto středisk by musilo být vybaveno všemi druhy vozidel, která jsou v jezdeckvu v používání, a potřebnými výcvikovými pomůckami.

Z á v ě r.

Jsem si vědom toho, že studie o motorisaci v jezdeckém pluku daleko nevyčerpala všechny druhy a způsoby motorisace jezdeckva. Tato studie má však dát podnět k diskusi a k novým námětům nebo i ke zkouškám praktickým.

Jezdeckto a jeho velitelé musí zvlášť pilně sledovat každou novou organizaci a materiál motorisovaných anebo mechanisovaných jezdeckých pluků v cizině a musí zvlášť studovat způsoby boje motomechanisovaných jednotek v boji s jezdeckvem koňmo. Vždyť právě dalekopalné a rychlopalné zbraně, hlavně kulomety, byly příčinou, že jezdeckto ztratilo na významu hlavně tehdy, střetlo-li se se zbraní nestejnorodou, zejména ovšem s pěchotou, která dovedla své rychlopalné zbraně znamenitě uplatnit právě také v boji s jezdeckvem, jehož rychlost byla proti účinku těchto zbraní nedostatečná.

Přistupuje-li se nyní v různých armádách k motomechanisaci těchto zbraní, jejichž rychlost jest až trojnásobná proti rychlosti jezdeckva, stojí jezdeckto koňmo a hlavně jeho masy před úkoly, které mohou být nad jeho síly a možnosti v boji se řádně uplatnit.

Jezdečtí velitelé, poddůstojníci i mužstvo musí být velmi důkladně instruováni o způsobu vedení boje motorisovanými a mechanisovanými jednotkami jednak s hlediska spolupráce s nimi v bojích, jednak proti nim, a tato znalost přispěje i k tomu, aby úplná motorisace nebo motomechanisace některých jezdeckých jednotek mohla být hladce provedena i v časové tísni. Povahy a vedení bojů motomechanisovanými a motorisovanými lehkými prvky je v podstatě stejná jako způsob boje

jezdeckta hipického. Tímto způsobem se zajišťuje armáda cennou zálohou důstojníků, poddůstojníků i mužstva, které je obeznámeno s vedením rychlých akcí dříve hipických, nyní motomechanisovaných.

Závěrem ponechávám k další úvaze otázku, zda by nebylo vhodné využít záložníků jezdeckta, pokud nenaleznou umístění v polních a záložních formacích jezdeckta hipického, ve formacích motorisovaných, kde by se se svým mírovým výcvikem a válečnou přípravou po mém soudu dobře uplatnili.

Jezdecktvo u nás a v cizině.

Podplukovník jezd. Jar. Kadavka, VJU.

Závěry z berlínského automobilového salonu.

Tuto významnou přehlídku důležitého odvětví německého průmyslu nelze v našem časopise přejít jen několika suchými údaji, neboť automobilový salon mluvil do uší národohospodáře, technika a vojáka naprosto jasnou řečí, z které je účelné vyzdvihnouti závěry. Pokládám za zcela zbytečné šíře odůvodňovat, proč se musíme o tyto závěry zajímat, neboť o motorismu a jeho významu pro národohospodářství a zejména brannost bylo toho napsáno již tolik, že by se články mohly pomalu vyjadřovat kilogramy papíru, který byl popsán. Vzhledem k onomu nepopíratelnému významu je tedy stejně účelné jako aktuální, pokládat každý automobilový salon za vhodnou chvíli, kdy možno učiniti na základě fakt správnou bilanci toho, co bylo v etapě ať již jednoho roku nebo delší vykonáno, a hlavně ovšem, učinit si z toho vyplývající závěry.

Německý automobilový salon byl otevřen opět za přítomnosti říšského kancléře Adolfa Hitlera, jehož režim vtiskuje od roku 1932 německému životu nový ráz ať již s hlediska státnického, kulturního nebo národohospodářského. Je tedy nasnadě, vzít jako časový základ srovnání právě tento rok. Statistika nám praví, že německý vývoz stoupl od tohoto roku s 11.000 na 68.000 vozidel ročně a že v roce 1937 jest jejich přírůstek v Německu 216.850, tedy asi 20krát tolik co u nás. Celkem má Německo dnes 2.850.000 vozidel, proti 1.633.000 vozidlům roku 1932. Posice Německa na světovém trhu s hlediska počtu vyrobených vozidel je na třetím místě za Amerikou a Anglií. V Americe připadá jedno motorové vozidlo na každého pátého obyvatele, v Německu na každého čtyřicetého obyvatele, při čemž je třeba si uvědomit, že Amerika nemá ani nouzi o suroviny, ani těžkosti devisové. Říšský kancléř ohlašuje v své řeči stavbu továrny na výrobu lidového vozu, který má být nejlepší a nejlacinější. Tato továrna bude financována německou „Pracovní frontou“ a dělníci tam zaměstnaní budou organisováni v nákupní kooperativy. Dosavadní největší německá továrna „Opel A. G.“ v Rüsselsheimu bude překonána co do velikosti dvakrát. Nová továrna lidového vozidla bude zaujímat plochu $3\frac{1}{2}$ km délky a $1\frac{1}{2}$ km šířky. Částečně má začít výrobu již v tomto roce na podzim. Bude postavena v Brunšvicku blízce Fallersleben.

Počítá se s první serií 70.000 vozidel, při čemž cena vozu bude méně než 1000 MK, tedy asi 7000—8000 Kč. Tento vůz je již dávno hotov, přes to, že na výstavě nebyl. Jde o čtyřválec „Boxer-Heckmotor“, chlazený vzduchem, systému, jaký již léta staví naše „Tatra“, což může být jejímu konstruktéru a celému našemu automobilnímu průmyslu zadostiučiněním.

Všechny tyto cifry mluví v své střizlivé suchosti velmi jasně a podpírají účinně první závěr, který lze učinit z berlínského automobilového salonu, a to s hlediska