

JEZDECKÉ ROZHLEDY

Redaktor: Plukovník jezd. Josef Tacl.

LEDEN 1939.

Podplukovník gšt. Al. Jelínek:

Reorganisace čs. jezdeckva.

Poměry v ČSR. se od základu změnily. Je změněna politická struktura našeho státu. Naše vojenské řemeslo je postaveno před nové úkoly, na jejichž řešení bude mít vliv nová finanční kapacita státu a „last not least“ nové podmínky komunikačních spojů západu s východem republiky.

Tyto důsledky změněného postavení ČSR. budou mít ohlas v reorganisaci celé naší armády. Finanční únosnost státu bude menší, ale viděli jsme v poslední době, že jen silná a moderní armáda s dobrou morálkou je jedinou oporou nutné státní a národní existence. Heslo, které vtiskne ráz nové organizaci armády, je: „Šetřiti“. Šetřit se dá na všeličems, jen na armádě velmi ztěžka, a to ještě jen tehdy, jsou-li dány ostatní předpoklady pro její zdravý základ.

Tyto předpoklady zdravého základu armády jsou širokým komplexem otázek, dotýkajících se národohospodářství, sociální politiky, morální a tělesné výchovy jednotlivce, finanční kapacity státu, válečného průmyslu a operační schopnosti armády.

Jde mi jen o poslední podmínku, t. j. o zachování operační schopnosti armády. Ostatní otázky se vymykají z rámce tohoto článku.

Operační schopnost armády musí se opírat o dva stěžejní body, a to o zahraniční politiku, která musí připravit dobré podmínky pro eventuální válečný konflikt, a o komunikační spoje, které by dovolovaly taktické i strategické přesuny.

Bývalé spoje jsou rozrušeny. Nových zatím není a z dřívějších, pokud zbyly, nemají žádné prozatím takový význam, jako měly ty, které jsme ztratili.

Proto půjde nyní o to, abychom zbylé spoje, dosud málo výkonné a významné, přebudovali na komunikace co největšího významu a výkonu a k těmto starým tepnám vybudovali nové. Bude nutno rozhodnout se mezi železnici a silnicí (příčnou dálnicí). Oboje má své výhody i nevýhody a oboje se navzájem doplňuje. Přes to se zdá, že nynější motorizované století více vyzdvihuje význam silnice.

Závěrem z těchto příčin je pro armádu požadavek, mít organizačně jednotky, které jsou na tomto druhu komunikací „doma“.

Ptám se: Je nynější organizace čs. jezdeckva skutečně taková, aby byla „doma“ na příčných dálnicích? Odpovídám: Ne! Nebojme se nikdy podívat se skutečnosti do očí. Nynější organizace vyšších jednotek čs. jezdeckva spřáhla dostihového koně s kravou.

Jaké těžkosti plynou z tohoto nerovnorodého manželství, mohli by nám říci velitelé našich vyšších rychlých jednotek a snad i já mám jisté právo na toto tvrzení. Nebudu rozbírat příčiny, jak k této organizaci došlo. Žili jsme idealisticky i na vojně. Jako starý dragoun chápu, jak

těžko se jezdec loučí s koněm. Víím, že dobrý kůň a dobré sedlo je ideál skutečného jezdce. Ale — nepředběhla nás trochu doba?

Dnes je situace taková, jaká skutečně je. Úvahy, jak a proč k ní došlo, nemají ceny. Pokusme se hledat rozumné východisko z této skutečné situace, která pro nás jezdce má tyto charakteristické známky:

a) požadavek strategické rychlosti přesunů západ—východ,
b) zmenšení terénních prostorů pro bojové použití koně v Čechách a na Moravě,

c) převaha motoru nad koněm,

d) nutnost šetření, a proto zmenšení počtu dragounských pluků (jsou velmi drahou zbraní a se zřetelem k dnešní jejich organizaci a výzbroji není jejich bojová hodnota úměrná finančnímu nákladu).

Nechci tvrdit, že si můžeme dovolit přepych, zbavit se jezdeckta úplně. Jsem téhož názoru jako kpt. gšt. polské armády Bohdan Mincer, který v svém článku o reorganizaci jezdeckta, uveřejněném v posledním čísle „Przeglądu kawaleryjskiego“ říká, že armády, které zmotomechanisovaly své jezdeckto, budou bez něho, jakmile souboj mezi pancířem a granátem vyhraje poslední jmenovaný. Ano, tak to je.

Ale řešení „kůň a motor“ není šťastné. Je jisto, že se těžiště rychlých jednotek přesunulo dnes s koně na motor. Ale i přes všechny nevýhody koně není možno koně jako bojový a manévrový prostředek vyloučit. Hlavně tam ne, kde jsou komunikační podmínky dosud špatné.

Náš stát má na západě i na východě charakteristické známky. Západ — Čechy a Morava — více průmyslový, s bohatou a dobrou komunikační sítí; východ — převážně zemědělský a dosud s nedostatečnou komunikační sítí, ač nutno poctivě uznat, že jsme za posledních 20 let udělali v této věci na Slovensku veliký kus práce.

Zbývá nám proto s hlediska organizace rychlých (jezdeckých) jednotek jen jedna možnost: mít jezdecké i rychlé jednotky vybudované ve vyšších svazech.

Typ rychlé vyšší jednotky je v zásadě vyřešen ve francouzské, anglické a německé armádě. Nedělejme drahé pokusy a přijmeme organizaci některý z těchto typů, ovšem přizpůsobený našim poměrům.

Co se týče organizačního typu jezdeckta vyšší jezdecké jednotky, vraťme se k vlastním zkušenostem nedávného data; ovšem se zřetelem na nutnou modernisaci, t. j. na požadavek, aby i nejnižší taktická jednotka jezdeckta byla schopna samostatné akce. Nemám na mysli organizaci improvizovanou, ale organizaci základní, jejímž prvním kamenem je eskadrona. V eskadroně by musily být proto palebné prostředky všech druhů, t. j. pro palby pěchotní, protitankové a protiletadlové. Abych již dále neodůvodňoval samozřejmou věc, podávám zde stručný návrh (jen v hrubých rysech):

Vývoj a tempo moderní doby žádá decentralisaci, protože rychlost změněných událostí nedovoluje centrálně je řídit. Proto i naše palebné prostředky musí být decentralisovány, aby i nejnižší taktická jednotka jezdeckta (eskadrona) měla vše, co k vedení boje potřebuje. Dnes si to můžeme dovolit. Budeme mít dostatek výzbroje i motorových prostředků.

Eskadrona by měla vypadat asi takto:

velitelství s nutnými pomocnými orgány;

3 čtyři jezdecké, každá četa po 3 družstvech po 1 lehkém kulometu;

1 četa těžkých kulometů: 4 těžké kulomety, 1 dělo protitankové. Střelivo i pro palbu proti letadlům.

Trén: motorisovaný.

Pluk by slučoval 3 takovéto jezdecké eskadrony a mimo to by byly veliteli pluku přímo k dispozici:

spojovací četa v nynějším složení, radiové stanice na autech,

kulometná eskadrona o 3 četách po 4 těžkých kulometech, 1 četa VKPL. o 3 kusech,

technická eskadrona: 1 četa zákopníků (1 družstvo na terénním autu), 1 četa protitankových děl (2 kusy), 1 četa OA.,

trén motorisován.

Výhody této organisace vidím takto:

zvýšená kapacita palby a určitá odolnost proti tankům a letadlům; decentralisace palebných zdrojů,

eskadrona je složena tak, že může bez jakékoli další improvizované organisace plnit úkoly PO. i SPO. a bude již v svém základním výcviku na tyto úkoly připravena.

Jak nazveme vyšší jezdecké jednotky, na tom nezáleží, a mám dojem, že to bude souviset více se systemisací a personálním řešením než s organisací. Mohou se jmenovat: jezdecké brigády nebo jezdecké divise.

Vyšší jezdecká jednotka by měla mít: velitelství se štábem (štáb úplně organisován) a 2 dragounské pluky v navrhované organisaci. Dále 1 cyklistický prapor, 1 rotu VKPL., 1 rotu protitankových děl, 1 rotu OA. a 1 rotu tanků, 1 jezdecký dělostřelecký oddíl o 3 bateriích, 1 rotu asanační a příslušné služby.

Zbývající pluky by jednak doplnily mužstvem i koňmi nově vzniklé pluky, jednak by mužstva bylo použito k vytvoření nových motomechanisovaných jednotek v rámci vyšších rychlých jednotek (RD).

K vyšší jezdecké jednotce by měly náležet v míru i remontní kádry. Tím by se více uvolnil velitel jezdeckého pluku pro úkoly výcvikové a taktické.

Rízení remontního výcviku by bylo svěřeno velitelství vyšších jezdeckých jednotek. Ušetřily by se značné počty na remontních jezdcích (déle sloužících).

Návrh na novou organisaci našeho jezdeckta by nebyl úplný, kdybych se nezmínil o největší slabině jezdeckta, t. j. o náručních koních. Nynější způsob sesedání k pěšímu boji ve čtyřkách je nemožný. Vodiči náručních koní jsou bezmocní a jejich nemohoucnost vynikne ještě více v nepříznivém terénu, jako jsou osady, lesy a zaříznuté, úzké polní cesty. Sesedejme tak jako všechna evropská jezdeckta, t. j. v trojicích, a zvýšíme tím pohyblivost náručních koní. Zmenšení počtu pušek po sesednutí v trojicích je nahrazeno v navrhované organisaci zvětšením palebných prostředků.

Co se týče organisace vyšších rychlých jednotek, řekl jsem již vpředu svůj názor. Doplnuji jej tím, že tyto RD. musí být jednolitě, složené z jednotek stejné rychlosti, t. j. toliko z jednotek motomechanisovaných.