

Automobilismus a naše armáda.

(Úvaha historicko-statistická.)

Materielní situace států, povstalých na území bývalého Rak.-Uherska, byla po převratu přímo zoufalá. Obchod, průmysl, zemědělství, doprava, vůbec veškerá činnost byla podlomena. Hlavně u nás řádila rekvisiční prakse a politický teror rakouský tak dokonale, že vypadalo to ve všech odvětvích skutečně jako „U snědeného krámu“. Není divu, že stejnou měrou, jako všechna ostatní odvětví činnosti a pokroku, postižen byl i automobilový průmysl i doprava. Koncem války vykořistěny byly skoro všechny prameny jak výroben, tak i disposičního automobilového parku v zemi. Nepatrný počet vozidel v provozu udržovaných, po většině to pouze luxusních vozů pro vojenské účely nevhodných, nepadá vůbec na váhu. Ostatní vozidla, majitelům ponechaná, byla bez užitku uložena, jsouce následkem nedostatku materiálu konstruktivního

i provozního dočasně nepoužitelná. Civilní automobilový ruch následkem toho skoro úplně zanikl, neb jen zcela nesměle a ojedinelé živořil.

Tím větší automobilový park, ze všech koutů říše rakousko-uherské sehnáný, byl v rukách armády, jež rozdělila jej nejen na všechny vlastní fronty, nýbrž z části i na frontu německou a jinde. Ale ani vozidla, časem porouchaná a nepojízdná, nevracela se do svých starých oblastí, nýbrž hromadila se v automobilních parcích vojenských, tvoříc tak rozsáhlé hřbitovy vozů, čekajících vzkříšení. Ale nebylo možno opravu jich provésti, a tak nebyly k užítu ani armádě, ani dopravě veřejné.

Jak polní a etapní formace, tak i parky automobilní byly rozloženy vesměs mimo území nynějšího našeho státu, což bylo pro nás příčinou nenahraditelných ztrát automobilového materiálu v době převratové.

Jediná nepatrná část veškerého a stakovým úsilím rakouským vojskem vymáhaného materiálu automobilního zůstala nám zachována u „Autoersatzdepôt“ v Praze; to však bylo pouze několik více méně ojetých vozidel a kromě toho sem tam roztroušené jednotlivé vozy u různých vojenských ústavů. Tyto ubohé zbytky několika vozů, trochu materiálu a nedostatečné dílny „Autosanatoria“ na Letné tvořily první základ našeho vojenského automobilového parku. Skutečně ubohý to počátek pro zbudování vojenského automobilismu! Vozy pojezdné byly většinou již tak chatrné, že vyžadovaly generální opravy, ostatní pak čekaly již delší dobu, až smluje se nad nimi v dílnách ruka odborná a nahradí jejich „porouchané vnitřnosti“. — Nebyl tedy náš počátek v armádě o nic lepší, než v téže době počátek automobilismu civilního. A přece musila čs. vojenská správa dávat i tyto přesloužilé vozy pro všemožné nevojenské účely k dispozici.

A za těchto trudných poměrů překvapil nás skoro bezprostředně po převratu zákeřný vpád Maďarů na Slovensko, vyžadující okamžitého odvetného zakročení našich branných sil. Narychlo sestavená armáda vyžadovala imperativně nejnutnějšího dopravního parku pro zajištění zásobení. Vozatajský materiál naprosto nedostačoval a nedal se ani ihned doplniti. Jediná pomoc spatřována proto v automobilech. Ale jak měly býti narychlo vydupány ze země, dlouhou válkou vyssáté, nové stroje a sestaveny nové jednotky dopravní? A jak potom při všeobecném nedostatku materiálu jednotky ty vydržovati a doplňovati? Problém ten byl normálními prostředky neproveditelný, což potvrdilo i jeho postupné provádění.

První jednotky, sestavené z výše uvedených zbytků, byly jak početně, tak i kvalitativně naprosto nedostatečné. Pomoci musilo se však stůj co stůj. Nezbylo proto, než chopiti se v prvé řadě nesympatického rakouského prostředku svépomocného, to jest znovu rekvirovati. Výsledky byly však pochopitelně naprosto neuspokojivé. Proto musilo býti použito jiných způsobů. Prvním krokem, současně s rekvizicí podniknutým, bylo zabránění všech výroben a továren domácích pro účely vojenské. Veškerý hotový materiál, na skladě jsoucí, byl vykoupen a nová výroba postavena pod dozor vojenský. Válkou zbědovaný průmysl náš však také nestačil, a proto byla správa vojenská nucena použití i pomoci cizí, zahraniční, a nakupovati ke krytí okamžité potřeby vozidla v cizině.

Pomocí v pravý čas byl automobilový park vojenský, dovezený naší zahraniční armádou z Italie, jenž v kritickém okamžiku účelně doplnil naši dopravu vojenskou.

K akcím voj. správy, podnikaným, aby bylo rychle získáno potřebného vozového parku, musíme vzpomenouti i urychlování dodávek vozidel z likvidační masy vídeňské. Ovšem, že, upřímně řečeno, pomohl tento materiál spíše jen k rozmnožení počtu vozidel oprav vyžadujících, neboť většinou byly vozy dodávány v chatrném a nepojízdném stavu. Mnoho opravdu dobrého vozového materiálu, a z toho značná část vozů našich domácích značek zmizela v tehdejších neurovnaných poměrech likvidační komisi přímo pod rukou, aniž tato mohla tomu zabrániti.

Ještě nesnadnějším, než opatření vozidel, byl problém, jak udržovati vozový park a pravidelně jej doplňovati. Jediná vojenská opravárna, „Autosanatorium“ na Letné, po Rakousku zbylá, nemohla přirozeně postačiti ani svým rozsahem přílivu vozidel. Nehledě ani k vozidlům defektním, z Vídně dováženým, jež beztak ji plně zaměstnala, byla příliš vzdálena od bojiště. Proto narychlo byly sestaveny a vyslány do pole první dvě pojízdné dílny, jež však neustále zápasily s nedostatkem materiálu. Teprve mnohem později zdařilo se i jich počet zvýšiti. Také naše továrny nemohly plně své úloze dostáti, neboť směsice vozidel nejrozličnějších značek vyžadovala též nejrozličnějšího náhradního materiálu a výroby jednotlivých jeho kusů se nemohly továrny ujmouti, aniž poškodily svou celkovou činnost. Zmobilisována proto i kde jaká civilní správárna k výpomoci.

Přesto hromadil se stále větší park nepojízdných vozidel, jichž nebylo lze ihned opravit, takže úbytky tyto neustále snižovaly celkovou kapacitu provozu.

Nemožnost opatřiti náhradní díly stala se kritickou hlavně u vozidel z Italie přivezených. Tyto vesměs italské „Fiaty“ byly z velké části z provozu vyřaděny, jakmile byl spotřebován přivezený náhradní materiál. Pouze část jich udržela se po celou dobu akcí na Slovensku v provozu.

Počet neopravených vozů rostl všude, jak v zápolí, tak i v poli, neboť všeobecný nedostatek materiálu zachvacoval v míře daleko citelnější polní dílny, jsa zvyšován ještě nespolehlivostí dopravy železniční, jež trpěla právě tak, jako doprava automobilová.

Jak již na počátku podotknuto, automobilní ruch civilní byl v této době úplně potlačen. Neustálé manko vozidel vojenských, jež nemohlo býti nikdy zcela vyrovnáno, nutilo k úplnému zamezení všeho ostatního provozu soukromého, ba státní správa byla nucena vypomáhati vojenským parkem automobilním i v provozu soukromém i v státním nevojenském, na př. pro výživu lidu, pro velké armádní dodávky i j. V důsledku toho ještě intenzivněji potlačován jakýkoli pokus soukromého podnikání, což vyvrcholilo ve všeobecném zákazu jízdy civilními autovozidly.

Teprve skončením operací vojenských ustává i horečné rozmnožování parku vojenského. V tomto prvním oddechu bylo teprve možno posouditi kriticky celkovou situaci, jak se nyní jevila. Prvním požadavkem bylo získati povšechný přehled o výsledcích minulé práce, srovnati je přibližně a přistoupiti k soustavné organizaci této masy. Ale jak začíti? Z kterého konce počíti s konsolidací? Nový materiál nebyl sice již opatřován, ale nároky civilních kruhů státních i soukromých na využití vojenského parku vzrůstaly den co den, zatím co vojenská správa své běžné potřeby dopravní zatím snížiti nemohla. Armáda měla ovšem v rukách skoro veškerý park vozový v republice, po němž civilní kruhy již netrpě-

livě ruce vztahovaly. Ale v jakém stavu byl tento materiál! Konglomerát vozů všemožných značek a typů, rozstrkaný po všech koutech republiky, dobrý, defektní i zcela nepotřebný. Nejméně dvě třetiny vozů bylo defektních, z části bez součástí, z části v opravárnách. Tento vozový materiál nebylo možno vydati bez náležitého třídění a výběru obecnému provozu.

Krátké „šibeniční“ lhůty k tomu docíleno bylo uvolněním vázaného hospodářství automobilním materiálem, pak uvolněním výroby v továrnách. Tento první ústupek správy vojenské dovoloval především využití oněch strojů nevojenských, jež až dosud, jsouce služby vojenské ušetřeny, odpočívaly nečinně v garážích a skladech. Zároveň bylo nutno zrušiti i zákaz jízdy civilními vozidly. Náraz vzkříšen byl tím automobilový ruch civilní, zdánlivě zcela vymřelý, hlavně osobních vozidel. Vozový park nákladní až na malé výjimky scházel.

Při tom pořízen byl soupisem a registrováním částečný přehled státního materiálu. Nesnadnější byla však druhá část programu, soustředění vozů podle druhu, značek a typů v jednotlivých oblastech, což musilo býti provedeno po částkách, aby nebyla ohrožena válečná hotovost. Postup byl tedy velice pomalý, zejména i pro potíže dopravní u vozů samých i na železnici. S národohospodářského stanoviska bylo by bývalo ovšem záhodno zužtkovati všeho automobilního materiálu ihned pro dopravu všeobecnou, ale z důvodů vojenské pohotovosti a pro ohromný rozsah této práce trvalo to nějaký čas, než bylo počato s odhady a klasifikací zbylých vozů a přistoupeno k jich vyřadování a odprodeji. Tím počíná však i nová epocha automobilismu civilního, jenž jest živěn nadále stále vzrůstajícím a zotavujícím automobilním průmyslem, jakož i hromadným vyřadováním a odprodejem vozů vojenských. Ovšem, že ani tyto domácí prameny nestačily, takže znovu musila vypomáhati třeba menší měrou, i cizina, jakož i vojenská správa, jež pronajala civilistům automobilův dočasně postradatelné.

Zkušenosti právě minulých akcí vojenských ukázaly, jak mohutného automobilního parku potřebuje armáda. Současně však se poznalo, že udržování tak rozsáhlého vozového parku v míru u armády bylo by naprosto neekonomické, ba z důvodů finančních úplně nemožné. Musila proto býti přijata zásada, že armáda podrží pouze nejnutnější minimální stav vozů, k výchově a vnitřní službě nezbytných. Veškeré válečné potřeby musí pak býti kryty všeobecnou „odvodní“ povinností vozidel civilních. Na tomto podkladě bylo také nutno organisovati nově automobilní službu vojenskou v míru a její těsné spojení s automobilismem civilním.

Automobilismus vojenský na základě těchto poznatků ustupuje formálně do pozadí, odevzdáváje vedení a řízení ruchu automobilového po právu kruhům civilním. Ve skutečnosti však stává se nervem automobilismu civilního, vzpruhou a stálou kontrolou všeho ruchu automobilového. Činnost jeho stává se tím všestrannější, ale současně i tím nesnadnější, má-li požadavkům v této rozšířené formě úplně vyhověti.

Způsob tento jest zajisté s národohospodářského stanoviska nejúspěšnější, neboť omezuje na minimum počet vozidel u armády, jež pro veřejnou dopravu jsou jinak bez užitku, a spolu umožňuje nejúplnějšího využití všeho materiálu v kritických dobách. Snížená tím hotovost v prvním okamžiku mobilisace může býti vynahrazena zvýšenou vydatností pramenů, z nichž možno automobilový park vojenský doplniti.

Celá tato rozsáhlá a složitá organizace jest však teprve ve vývoji a vyžadovati bude cílevědomé podpory automobilismu civilního. Neboť čím větší bude jeho rozvoj, tím větší bude i pohotovost dopravních prostředků pro armádu ve válce.

Tím možno až k jisté spodní hranici snižovati efektivní počet vozidel vojenských, až k určitému konstantnímu minimu. Tento počet vozidel v armádě nezbytný nebude již kolísati, nebude však také mítí vlivu na další rozvoj vozidel civilních. Bude pak pro válečnou hotovost armády směrodatný pouze početný stav vozidel civilních, jich druhů a schopností pro službu válečnou. Shrňeme-li, co dosud řečeno, vidíme, že první fáse vývojová, od převratu až do ukončení vojenských akcí na Slovensku, charakterisována jest rychlým vzrůstem automobilního parku vozového v armádě. Automobilismus civilní a jeho činnost potlačena jest úplně akcemi vojenskými a organizací armády, jež zkonsumuje veškerou výrobu domácí a posiluje je i dodávkami z ciziny. Ukončením akcí vojenských zůstal automobilismus vojenský po krátkou dobu na dosažené výši, aby pak pozvolna v druhé fási odevzdával svůj vozový materiál provozu civilnímu, jenž tím oživuje, uchvacuje i veškerý průmysl a velikými skoky dohání, co zameškal. Automobilismus vojenský mění v té době od základu svou organizaci, přelévaje svou sílu do společného proudu automobilového ruchu, jemuž odevzdává z větší části svůj materiál, ale poutá jej tím těsněji k sobě, pronikaje svou organizací do všech jeho částí. Poslední fási, již snažíme se nyní dosáhnouti, jest onen stav, kdy automobilismus vojenský stane se pouze jádrem ruchu automobilního, výchovným centrem našeho personálu, zůstane pouze vnitřním pojítkem všeho automobilismu civilního a bude pak přímým měřítkem naší pohotovosti vojenské.

Uveďme nyní některá data, k ilustraci toho, co řečeno. Nutno však předem podotknouti, že statistických dat z prvního období, to jest až asi do ukončení vojenských akcí na Slovensku, nelze dnes zjistiti, poněvadž schází k tomu jakýkoliv materiál z oné doby. První soupisové výsledky pocházejí až z polovice roku 1920, tedy z doby, následující těsně po největším chaosu, kdy největší část vozového parku automobilního, hlavně vozů nákladních, byla dosud v rukách správy vojenské. Proto také vykazují statistická čísla z této doby nepoměrně vysoký počet vozidel vojenských proti vozům civilním.

Nové zjištění počtu vozidel provedeno bylo teprve po roce, to jest v červnu r. 1921, tentokrátě však již jako první výsledek systematické práce soupisové, prováděné vojenskou správou za součinnosti politických úřadů. Tyto výsledky, ačkoliv snad rovněž nejsou ještě naprosto spolehlivé, odpovídají v hlavních rysech již skutečným poměrům, podávajíc dosti podrobný přehled o celkovém stavu. Zde jest již patrná stoupající tendence ruchu civilního a současného klesání počtu vozidel vojenských. Od té doby zjišťován jest již počet vozidel podle týchž pravidel vždy čtvrtletně, takže za dalšího půl roku, až do konce roku 1921, dostáváme již dosti přehledný obraz pohybu počtu vozidel.

Přikročujíc nyní k vlastním číselným výsledkům, musíme znovu uvážiti, že sice hlavním měřítkem mohutnosti automobilismu zůstává automobilní doprava civilní, nelze však úplně pominouti vojenské, ježto není dosud dosaženo onoho vyrovnaného minimálního počtu. Můžeme však s dostatečnou přesností předpokládati celkem stejnoměrné snižování počtu automobilů vojenských odprode-

jem vyřaděných vozů, takže postačí úplně údaje z doby prvního početného zjištění, t. j. dne 30. června 1920, a z posledního, t. j. dne 31. prosince 1921.

I dospějeme k této tabulce:

Početní stav civilního vozového parku automobilového v Čs. republice vykazoval sepsaných:				
Dnem	30./VI. 1920	30./VI. 1921	30./IX. 1921	31./XII. 1921
Automobilů osobních	2940	3530	3693	4276
Automobilů nákladních	982	1202	1300	1491
Různých jiných automobilů (jako autobusů, zdravot. atd.)	nezjištěno	34	43	80
Trojcolek	"	178	200	218
Motocyklů	1600	1649	1781	1998
Celkem strojů	—	6593	7017	8063

Vzrostl tedy počet civilních vozidel a strojů automobilních v době jednoho roku (t. j. od června 1920 do června 1921), přibližně o 1070 strojů, což činí měsíční přírůstek asi 90 strojů. V dalším půl roce (t. j. od června 1921 do prosince 1921) zvýšil se počet o dalších 1470 strojů, což činí průměrný přírůstek 122 strojů automobilních měsíčně, o něž se automobilní doprava civilní rozmnožila.

K posouzení celkového vzrůstu počtu vozidel musíme však uvážit, že část oněch vozidel, jež přibyla dopravě civilní, pochází z parku vojenského, a tedy že skutečné zvýšení všech vozidel v republice jest o tuto část menší. Celkový počet jest patrný z tohoto sestavení:

Celkový počet všech automob. vozidel a strojů v Čs. republice vykazoval sepsaných:			
Dne	30./VI. 1920	31./XII. 1921	Přírůstek za jeden a půl roku
Automobilů osobních	3372	4484	1112
Automobilů nákladních	2140	2447	307
Automobilů jiných druhů	194	219	25
Trojcolek	nezjištěno	218	218
Motocyklů	1676	1998	322
Celkem	Automob. všech druhů	5709	1444
	Trojcolek a motocyklů	1676	540
Všech automobilových strojů		7385	1984

Čili zvýšení počtu všech automobilních strojů v republice za 1 a půl roku (pomineme-li nepatrný počet trojcolek v roce 1920, jenž nebyl číselně zjištěn) skoro o 2000, t. j. průměrně asi 110 strojů měsíčně.

Jak patrně, jsou i v tomto případě číslce přírůstku pro poměry automobilní dopravy poměrně příznivé. Ačkoliv dlužno předpokládati, že v tomto období byla uhrazena nejnaléhavější potřeba civilní, a že tím pravděpodobně rychlost vzrůstu automobilního parku dostoupila skoro vrcholu, netýká se tento předpoklad v stejné míře vozidel nákladních. Rozmnožení nákladních vozů vykazuje poměrně malé zvýšení, poněvadž potřeba byla kryta z velké části vozidly

vojenskými, civilnímu provozu odevzdávanými. Vyčerpání zásob vojenských, jakož i překonání nynější krise průmyslové povede k rychlejšímu stoupnutí přírůstku i u vozů nákladních.

Značnou úlohu bude ovšem při pozdějším opatrování vozidel hrát výše cen výrobků a tedy i konkurenční schopnost výroby cizí a domácí. Přihlédneme proto k dosavadním poměrům, pokud se týče původu výrobku. Podotkneme však hned, že nemůže býti nynější počet, ani počet z roku 1920 měřítkem pro posouzení mohutnosti nebo výkonnosti naší domácí výroby; nejvýše snad opravňuje k úsudku, jak se s urovnáním poměrů důrazně uplatňuje vliv našeho průmyslu automobilního, vydobývá si náležitého místa.

Číslice jsou tyto:

V civilním provozu zjištěno bylo z celkového počtu:								
Dnem	30./VI. 1920		30./VI. 1921		30./IX. 1921		31./XII. 1921	
Podle původu výroby	domáci	cizí	domáci	cizí	domáci	cizí	domáci	cizí
Automobilů osobních	981	1959	1299	2231	1318	2375	1654	2622
Automobilů nákladních	376	606	433	769	488	812	576	915
Automobilů jiných druhů	nezjištěno		23	11	26	17	44	36
Trojček	„		135	43	150	50	169	49
Motocyklů	„		465	1184	524	1257	584	1414
Celkem strojů	—		2355	4238	2506	4511	3027	5036

Uvažujeme-li pak celkový automobilní park vozový v republice, tedy i vozidla vojenská a procentní zastoupení tovarů domácích a cizozemských, dospíváme k těmto výsledkům:

Z celkového počtu automobilových vozidel a strojů v republice zjištěno:						
Dne		30./VI. 1920		31./XII. 1921		Zlepšení poměrů domácích výrobků o
Tovarů výroby		domáci	cizí	domáci	cizí	
Automobilů osobních	početně	1185	2187	1784	2700	3·7%
	v %	35%	65%	38·7%	61·3%	
Automobilů nákladních	početně	810	1330	1032	1415	3·6%
	v %	38%	62%	38·6%	61·4%	
Automobilů jiných druhů	početně	69	95	113	106	9·6%
	v %	42%	58%	51·6%	48·4%	
Trojček	početně	—	—	169	49	—
	v %	—	—	77·5%	22·5%	
Motocyklů	početně	572	1104	584	1414	0·2%
	v %	34%	66%	34·2%	65·8%	

Porovnáme-li procentní čísla z června r. 1920 s čísly z prosince 1921, pozorujeme vzestup ve prospěch značek výroby domácí. Značně patrné zvýšení jest u vozů osobních, jež vykazují koncem r. 1921 skoro 39% značek domácích oproti 35% z června r. 1920. Menší zlepšení možno pozorovati u vozů nákladních, naproti tomu však pozoruhodné výsledky vykazují automobily jiných druhů (zdravotních, autobusy a pod.), kde převyšují výrobky domácí dokonce tovary cizí, překračující 51% všech těchto vozidel. Pouze v motocyklech uhá-

jily svůj nesnížený primát cizí výroby, což jest ovšem vysvětlitelné, neboť výroba motocyklů jest u nás po válce teprve v začátcích.

Hledíme-li pouze k automobilovým vozidlům všech druhů bez trojkolek a motocyklů, vykazují v prosinci 1921 celkem 41.5% domácích výrobků proti 37% v červnu 1920, čili v době jeden a půl roku zlepšení poměru našich tovarů proti cizím o 4.5%.

Jak vysvětlíme však onen nepoměr vozidel domácí výroby proti výrobkům cizím, nápadný i při konečném stavu z roku 1921? Uvážíme-li, že máme v republice čtyři dobře zavedené a renomované továrny automobilní (Praga, Laurin & Klement, Kopřivnická, Walter), jakož Škodovy závody, nově se zabývající výrobou speciálních vozidel traktorových, dalo by se očekávat, že větší procento našeho vozového parku jest kryto domácími výrobky, tím spíše, že naše tovary jsou schopny konkurence světové. Nehledě ani k tomu, co bylo uvedeno již na počátku této stati o popřevratových nákupech cizích vozidel, jakož i o přírůstku italských vozidel „Fiat“, byly ještě další příčiny, nepoměr tento zavinivší. Jedním z důvodů jest, že rakouská armáda vybrala z civilního parku většinou ona vozidla, pro něž měla zaručené zásobování náhradními díly a součástmi — a tedy vozidla tuzemské výroby. Většina neodvedených vozů byla tedy výroby zahraniční. Poněvadž pak vozový park rakouské armády při převratu byl z části — pokud byl u bojujících vojsk — ukořistěn dohodou, z části, pokud byl v domácích parcích, zadržen byl na území oněch států, kde se právě nalézal, zůstala větší část našich výrobků mimo hranice našeho území. Jak značné ztráty to byly, jest patrné z dražeb automobilových vozidel válečných, pořádaných ve velkém rozsahu v Itálii, ve Štýrsku a jinde, při nichž zastoupeny byly značným procentem právě naše výrobky. Jiným vysvětlujícím faktorem jest bývalá příslušnost Slovenska k druhé polovici říše rakousko-uherské. V předválečném vozovém parku slovenském zajisté již vzhledem k maďarskému šovinismu nebyly výrobky naše nijak silně zastoupeny a spíše byly kupovány výrobky cizí než české. Za „cizí“ s dnešního hlediska považujeme ovšem všechny výrobky továren bývalého Rakouska kromě českých.*) Nepoměry tyto mohou však býti správnou politikou a poctivou konkurencí našeho automobilového průmyslu v několika letech vyrovnány.

Nejdůležitější národohospoářský význam po stránce dopravní náleží nesporně automobilům nákladním. Také po stránce vojenské dlužno jim věnovati zvýšenou pozornost, tím spíše, že právě zde se jeví faktický vzestup poměrně nejmenší. Všimněme si proto ještě zvlášť, jak jeví se celková tonáž všech vozidel nákladních. V týchž časových intervalech jako dříve obdržíme čísla viz str. 292.

Zvýšila se tedy užitečná tonáž za jeden a půl roku o necelých 1000 tun. Ovšem, že s národohospodářského stanoviska nelze bráti v úvahu nosnosti vozidel vojenských, pro všeobecnou dopravu většinou nevyužitě. Pak jest vzestup tonáže civilní tím markantnější, neboť, bylo-li v červnu r. 1920 k dispozici civilní dopravě pouze 2800 tun, stoupla, rozmnožena jsouc o vozidla, vojenskou správou vyřazená, v prosinci r. 1921 na 4550 tun, t. j. o 1750 tun, čili o více než 60%, nečítaje v to přívěsné vozy.

*) Jež jsou zahrnuty také v oné statistice aut vojenských i civilních, jež se nalézala před převratem u nás a nepocházela ovšem všechna z dílen českých.

Pozn. red.

Celková tonáž nákladních automobilů				
Dne	30./VI. 1920	30./VI. 1921	30./IX. 1921	31./XII. 1921
Civilních	Odhadem asi 2800 tun	3700 tun	3900 tun	4550 tun
vojenských	3450 tun	"/.	"/.	2500 tun
všech automobilů	6250 tun	"/.	"/.	7050 tun
přívěsných vozů	civ.			360 tun
	voj	450 tun	"/.	240 tun
Celkem	6700 tun	"/.	"/.	7650 tun

Pouze pro zajímavost uvedme ještě několik číslic, týkajících se motorické síly celého automobilního parku. Veškerá osobní vozidla podle početného stavu z června r. 1920 vykazovala součet motorické síly asi 110.000 koňských sil. Do konce roku 1921 stoupl úhrnný počet u všech osobních vozů na 135.000 HP. Předpokládáme-li průměrnou sílu každého nákladního vozu asi 25 HP a ostatních automobilních vozidel na 30 HP, možno odhadnouti motorickou sílu všech automobilů nákladních na 61.000 HP, státních asi 6.400 HP, a tedy všech automobilů v republice na 202.400 HP. Uvážíme-li dále i všechny trojkolky a motocykly, reprezentuje motorická síla dnešního dopravního parku automobilního v republice úctyhodnou číslici asi 250.000 koňských sil.

Podplukovník gen. štábu ZDENĚK JEZEK:

Stručný nástin vývoje a činnosti čs. legie ve Francii.

Vývoj našeho zahraničního vojska ve Francii dál se za zcela jiných okolností, než tomu bylo v Rusku a v Itálii.

Kdežto v těchto dvou státech byl dostatek dobrovolníků, ochotných vstoupiti do řad našeho národního vojska, ač vyskytly se různé politické obtíže se strany tamních vládních orgánů, byly poměry ve Francii opačné.

Francouzská vláda pochopila ihned význam našeho odboje proti ústředním mocnostem a vycházela České Národní radě co nejochotněji vstříc, podporujíc všemožně její úsilí o vytvoření národního vojska, které by bojovalo pod vlastní vlajkou po boku dohodových mocností.

Počet Čechů, usedlých ve Francii a schopných boje, byl však velice nepatrný, takže nemohl sám poskytnouti žádoucího počtu dobrovolníků k organizaci čs. vojska, neboť pařížští Čechové se již vyčerpali, postavivše v r. 1914 jednu rotu (350 mužů), která v bojích blízce Arrasu v květnu r. 1915 ztratila téměř 200 svých členů. Také značná část Čechoslováků bojovala v cizinecké legii.

Bylo třeba rozvinouti značnou propagační činnost, hlavně za hranicemi Francie, aby se získali dobrovolníci. Tato propaganda musila směřovati především do zemí, kde žilo dosti našich příslušníků, t. j. především do Ruska a do Ameriky.