

VOJENSTVÍ DOMA A V CIZINĚ.

Rozvoj automobilní služby ve Francii za války.

I.

Podstatným prvkem úspěchu ve válečnictví bylo a bude překvapení; to závisi především na velké rychlosti a pohyblivosti vojenských jednotek, jak útočnickových, tak obráncových.

Napoleon vyhrával nohama svých vojáků.

Leč v moderní době nestačí tato rychlost. Proto používá vojsko nových objevů průmyslových a technických, aby nabylo co největší rychlosti. Automobil byl v moderní válce z hlavních prostředků k dosažení uspokojivého úspěchu a zaujal mezi ostatními silničními dopravními prostředky místo nevýznamnější.

Používalo se ho nejen k převážení vojska, dovážení střeliva a potravin, k odvážení raněných a nepotřebného materiálu, ale nahrazoval i životní tepnu armád — železnice.

Nejnovější vynálezy dávají tušiti, že používání automobilů ve válce, tak jak bylo uvedeno, není poslední vymožeností. Snahy, učinit automobil nezávislým na silnici nebo na cestě předem upravené, mají určité výsledky. Kdo může dnes říci, jak se bude potom těchto strojů používati a jaký vliv budou mít na vedení a tvárnost války?

Jisté jest jedno. Motorický pohon, ať dnešní nebo budoucí formy, bude vždy více a více, a zvláště ve vojenství vytlačovati ostatní silniční dopravní prostředky, aby zvětšil rychlost pohybu — neboť rychlost vyhrává bitvy.

Konfigurace území našeho státu zvláště nepříznivá, nedostatek železničních tratí a nevýhodné směry jejích, nutí nás více než jiné státy, abychom sledovali rozvoj automobilismu a aby se organizací automobilního vojska věnovala velká péče.

II.

Abychom mohli jasně posouditi důležitost a rozmach automobilní služby ve světové válce, a vytvořiti si i obraz o jejím významu v budoucnosti, jest nutno míti zřetel ke zkušenostem, získaným na západním bojišti. Vyličím tedy postup vývoje automobilních vojsk a automobilní služby ve francouzské armádě.

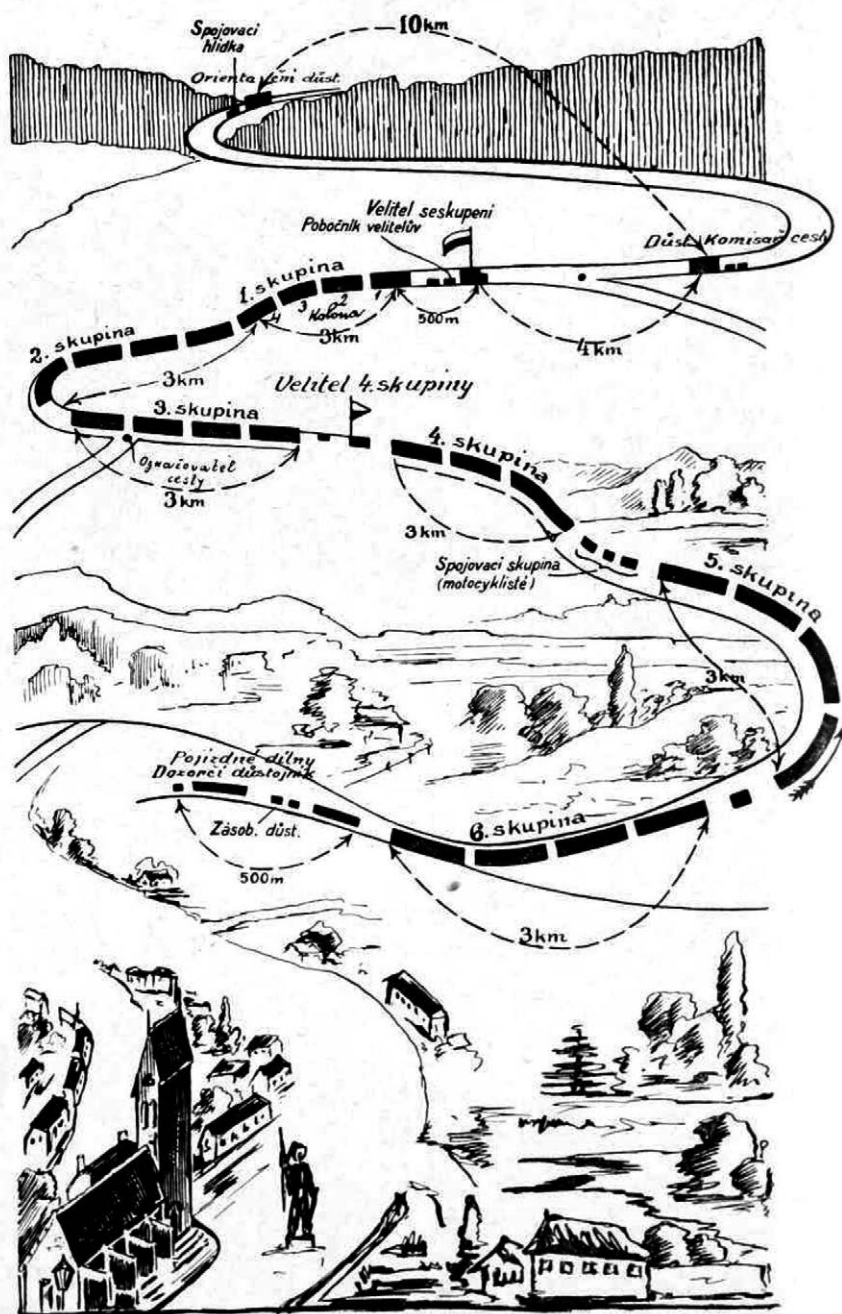
Před počátkem světové války byl ve Francii jak ve vojenských, tak i v občanských kruzích nepatrný zájem o službu automobilní. Důvody nutno hledati hlavně v názoru, že prý podle zkušenosti z posledních válek (na Balkáně) nemá automobilní doprava valného vlivu na válečné operace.

Krátce před válkou se sice někteří jednotlivci přikláněli k zásadě, aby byly velké jednotky dováženy do různých operačních pásem po železnici a později nejen po železnici, nýbrž i automobily, avšak nebylo jí valně dbáno, a proto byla při propuknutí světové války automobilní doprava velmi chabá. Podle tehdejší teorie mělo se automobilních vozidel užívati pro převážení pěchety pro podporování jezdeckva, dále k dopravování raněných a materiálu a konečně jako dopravního a zpravodaiského prostředku pro vyšší velitelství.

Avšak to byla šedá teorie, a praxe dokázala záhy její nedostatečnost.

Brzy po propuknutí války, když se vrchní francouzské velitelství rozhodlo vykliditi Reměs a jíti za Seinou, prokázalo automobilní vojsko po prvé prakticky svou důležitost a je děkovati hlavně automobilní dopravě, že mohlo býti vyklíčeno území určené k evakuaci a že byl zachráněn drahocenný materiál, dělostřelectvo a zásoby. Nedlouho nato dokázalo automobilní vojsko opět svou důležitost, a to počátkem září na dolním toku Oureq-u, kdy VI. francouzská armáda pod generálem Manourym byla v situaci velmi kritické a zachráněna jen rychle přivápnivšími zálohami pod generálem Gallienim, který je dopravil automobilními vozidly, sehnánými ze všech koutů města Paříže; jen tak byla zachráněna situace

Pochod seskupení.



Přeskupení pěší brigády automobilním provozem.
1 seskupení 6 skupin po 4 kolonách.

a zastavení další postup Němců na Paříž. Výsledky automobilní dopravy byly překvapující, a automobilní služba podala důkaz své ohromné důležitosti a vydobyla si čestné místo mezi ostatními zbraněmi.

Generál Joffre okamžitě vystihl význam automobilní dopravy pro další průběh války, a od té doby nastává rychlý rozvoj automobilismu. Bylo ihned započato s organizací podle potřeby prakticky prokázané.

Především bylo zřízeno u armády — ředitelství automobilní služby (Direction des Services Autom. (D. S. A.))^{*)} čímž bylo umožněno soustřediti veškerý provoz v jedné rukách a řídit jednotně automobilní službu u armády. (Náčelníkem této služby byl zpravidla velitel transportů u armády.)

Jelikož motorová vozidla vyžadovala náhradních součástek, které musily být ihned po ruce, byl zřízen hlavní automobilní sklad (Magasin central autom. (M. C. A.)), který měl zásobovati automobilní formace veškerým materiálem, potřebným k opravování vozů a k vyměňování součástí.

Abý byl zajištěn automobilní provoz, byla vydána provisorní instrukce o osmi stránkách, obsahující nejdůležitější pokyny pro bezvadnou činnost automobilní služby. Avšak k udržení dobrého provozu bylo třeba, aby komunikace určené pro automobilní provoz byly uvolněny výhradně jen pro něj, a proto byla zřízena komise pro regulování automobilního provozu (Commission régulatrice automobile (C. R. A.)).

Největší pokrok ve vývoji pozorujeme v r. 1915.

V tomto roce byla rozšířena organizace automobilních vojsk o další odvětví, zřízením t. ř. seskupení a záloh transportů (Groupements et Réserves de transports).

Instrukce z r. 1914 určovala náčelníka transportu pro každý transport vojsk automobilovými vozidly a stanovila jeho úkoly (současně náčelník D. S. A.). Jelikož v pozdější době bylo však pro převážení trupu zapotřebí několika skupin u armády a bylo třeba stálého náčelníka armádní služby automobilní, který by řídil všechnu dopravu, bylo sloučeno několik skupin v t. ř. seskupení pod jedním velitelem. Byl to velitel seskupení a byl stálým orgánem armádního velitelství, kdežto náčelníci transportu byli určováni podle potřeby.

Poněvadž bylo třeba určitého počtu automobilních jednotek pro případy nejnepříznivější, byla zřízena t. ř. transportní záloha^{**)} (Réserve de transport), složená ze samostatných seskupení, která byla sloučena pod jedním velitelem a byla k dispozici armádnímu velitelství. Tato záloha měla 2 až 3 seskupení, každé seskupení mělo 5 až 6 skupin, každá skupina 4 kolony. (Viz náčrt č. 1.)

To byl dopravní prostředek o 1000 autech, ve kterých bylo možno najednou transportovati 2 divize.

Ve vývoji v roce 1915 vidíme zřetelně 3 období:

I. Ustanovení náčelníka transportu s přidělenými orgány pro snazší vykládání a nakládání, dále komisaře pro zřízení služby dopravní na cestách (Commissaire de route) a konečně zavedení pohyblivých hlídek dozorcích. Veškerí tito vykonavatelé automobilní služby a jejich složek byli ustanoveni jen pro dobu potřeby; po této době byli odvoláni.

II. V druhém období byly rozmnoženy automobilní útvary a služba automobilní byla soustředěna pod jedním velením. Bylo zřízeno seskupení, jehož velitel obdržel k usnadnění své služby tyto pomocníky:

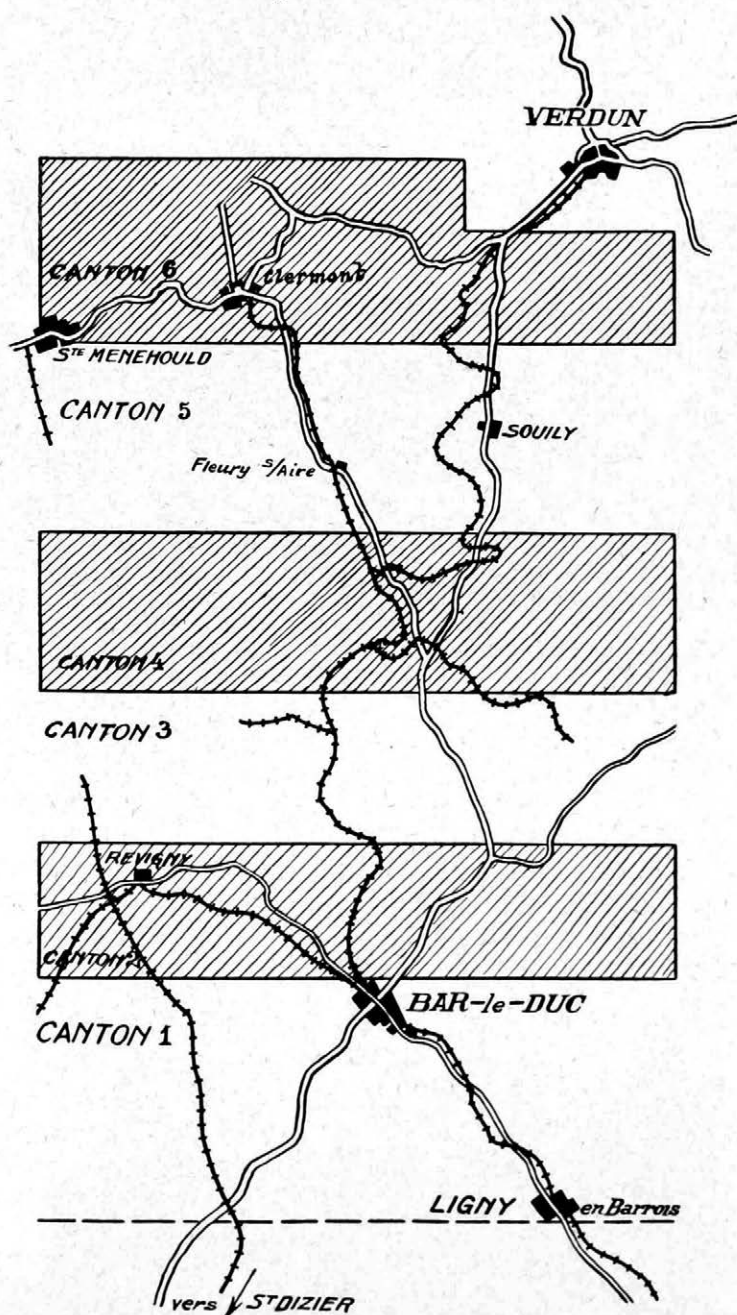
1. pozorovatele (adjoint orienteur), který měl pomáhati organisovati vykládání a nakládání;
2. silničního komisaře (commissaire de route), určujícího cesty pro automobilový provoz a řídícího provoz na nich;
3. dozorce (serre — fille generale), dohlížejícího na odstraňování všech překážek za jízdy transportů;
4. zásobovacího důstojníka (officier d'approvisionnement), pečujícího o zásobování benzínem.

S tímto štábem 4 pomocníků, k němuž byl přidán později ještě pátý — technický pomocník (adjoint technicien), mohl velitel vypraviti transport dobře uspořádaný a řídit hladce všechny provoz.

III. Ve třetím období byla věnována pozornost cestám, určeným pro automobilní provoz, a orgánům nutným při provádění automobilního provozu na cestách pro něj určených. Byla dobudována automobilní regulační komise (Commission régulatrice automobile), která měla věnovati stálou pozornost

^{*)} Prvním náčelníkem ředitelem automobilní služby byl major Girard a jeho pomocník kpt. Doumenc. Oba byli též první průkopníci při organisování automobilních vojsk.

^{**)} „Záloha“ neznamená záložní vozidla nebo formace, nýbrž formace, které pracují státě a kterých se používá tam, kde je největší práce.



V BAR-le-DUC zřízena automobilní regulační komise.
Železnice BAR-le-DUC—Souil—VERDUN byla úzkokolejná.

cestám v ohraničeném úseku pro permanentní provoz automobilní. Později rozšířena její působnost na vypracování a provádění plánu vykládacího a nakládacího a současně byl jí svěřen i dozor na pásma určená jí k dohledu, ve kterých byla zřízena benzinová skladiště a pojízdné dílny (správkárny) — équipes de dépannage.

Vývoj automobilní služby se dovršil, když byly veškerá automobilní služba a všechny provoz soustředěny v jedné rukách a pod jedním velitelem, t. j. pod velitelem transportní automobilní zálohy, jemuž bylo podřízeno několik seskupení a ředitelství regulační služby (C. R. A.).

Přes tuto důmyslnou organizaci automobilní služby vyskytly se nové obtíže. Vozidla skupin byla z různého materiálu, a proto bylo zásobování náhradními součástkami obtížné. Tím bylo znesnadněno i opravování a vyměňování součástí. Uvažovalo se o zavedení jednotného typu vozidel přijatelné nosnosti, alespoň pro většinu vozidel; tím se mělo usnadnit rychlejší zaopatřování, doplnování a vyměňování náhradních součástí.

Dalším pokrokem organizace automobilní služby bylo stanovení průměrného nákladu u jednotlivých automobilních formací a zákaz voziti přebytké věci. Toto ustanovení bylo proto nutné, že předtím byl náklad zvětšen o dopravu zbytečných a pro válečné účely nepotřebných předmětů, čímž se často stalo, že kolona 18 automobilních vozidel byla zredukována na 6 vozidel schopných k dopravě válečných potřeb. Bylo dále i nařízeno, kde se musí předměty běžné potřeby ukládati, aby zbytečně nezabíraly místo a aby se automobilních kolon plnou měrou využilo k dopravě válečných potřeb.

Bylo na př. stanoveno: Kolona 18 vozidel může naložit jednu rotu pěchoty nebo polovinu munice 75 cm nebo jednu denní dávku chleba pro armádní sbor nebo půl denní dávky potravin pro pěší divisi a p.

Abyste mohli přidělené automobilní mužstvo dopravovat potřebné věci a materiál, byl koloně určen jeden vůz pro dopravu těchto věcí, skupině určeno jedno vozidlo pro dopravu náčiní a všech potřeb k opravám a konečně seskupení byla určena jedna štábní automobilní kolona, která obsahovala pojízdnou dílnu, pojízdný sklad technických potřeb a náhradních součástí, benzinu a gum, dále zásoby potravin pro přidělené automobilní útvar. Tím bylo dosaženo největší dopravní výkonnosti automobilních vozidel.

Zbývá ještě odpovědět na otázku, proč se seskupení skládá ze šesti skupin. Rozdělení automobilních jednotek se mělo přizpůsobit organizaci jednotek, které dopravuje, a odpovídati jejich dopravě. Kolona byla schopna tudíž dopravovat jednu pěší rotu, skupina jeden prapor, seskupení jednu brigádu. Mimo tyto taktické jednotky automobilní služby — seskupení — byla zřízena t. j. záloha, jejíž velitelství má úlohu vyššího velitelství, jakož i inspekčního orgánu.

Jak výhodně se uplatnila rychlá a důmyslná tato organizace, postačí, uvedu-li některá data: V bojích u Ipru 25. dubna se používalo 1840 kamionů, z nichž bylo za celou dobu užívání poškozeno jen sedm. Kamiony dopravily 24. dubna 9000 mužů a 25. dubna 23.000 mužů (úhrnem 32.000 mužů za dva dny). První seskupení bylo zřízeno v dubnu 1915, ke konci téhož roku bylo jich již 5, v roce 1916 13, v roce 1917 20 a v roce 1918 25.*)

Skvělým vysvědčením automobilní služby zůstane zajisté bitva u Verdunu, ve které si automobilní služba vydobyla nezapomenutelné, slavné památky. Bez automobilů nebylo by Verdunu, bylo tehda slyšení veřejné mínění. Tam se uplatnila a vyzkoušela nejen organizace automobilních vojsk, nýbrž byl i podán nejlepší důkaz o mohutném výkonu automobilního provozu za vhodného řízení automobilní služby.

První regulační komise automobilní se utvořila během 48 hodin u Bar-le-Duc a započala okamžitě svou činnost. Hlavním úkolem bylo zásobování fronty vojskem, materiálem, střelivem a potravinami, a to na jediné cestě. (Viz náčrt čís. 2.)

Jelikož byla železnice přerušena, určilo armádní velitelství silniční vedoucí do Verdunu výhradně pro Č. R. A. která se měla postarat o bezvadný provoz. Silnice tato, z měkkého materiálu, jest rozdělena na dvě větve, vedoucí na sever. Bylo třeba nejprve určit cestu pro dopravu k pevnosti a cestu zpáteční. Jelikož se po této cestě pohybovala vozidla všech druhů, dělostřelectvo, pěchota a j., bylo nutno zajistiti křižovatky a pečovat o provoz všech prvků, které se po ní pohybovaly, aby se cesta nezatarasila, nebo aby nevznikly delší zastávky kolon. Této jediné tepny o dvou cestách musilo se využití jako železnice. Byla rozdělena

*) V září 1914 automobilní služba francouzská dopravila 18.000 tun materiálu a 14.000 mužů. V r. 1915 330.000 tun materiálu a 460.000 mužů. V říjnu r. 1915 775.000 tun a 856.000 mužů. V červenci r. 1918 dopravila 1.000.000 tun a 1.000.000 pěšáků. Za celého trvání války dopravila francouzská automobilní služba úhrnem 26 milionů tun materiálu, 23½ milionu bojovníků a 10½ milionu raněných.

v kantony (okrsky) a každý kanton měl vlastní prostředky spojovací, pozorovací a prostředky k odstraňování závad; těmito prostředky mohl udržovat cesty svého okrsku volně. Všechna vozidla, která nemohla být ihned opravena, byla dána mimo cestu, žádný neměl práva zastavovat a předjíždět. To byly nejdůležitější principy, které byly nutny k udržování ustavičné cirkulace tohoto nekončícího řetězu vozidel.

Regulační nádraží, které bylo v St. Dizieru, mělo po železnici zajišťovat veškeré zásobování armády u Verdunu a dovážet veškeré transporty na linii St. Dizier—Revigny—Bar-le-Duc a na linii Revigny—St. Menesould.

Mezi regulačním nádražím v St. Dizieru a automobilovou regulační komisí v Bar-le-Duc bylo zřízeno nejtěsnější spojení za tím účelem, aby se mohlo ihned překládati ze železnice do automobilů; automobily odjížděly pak ihned k Verdunu a po složení materiálu vracely se po téže cestě.

Další důležitý problém bylo nakládání a vykládání v konečných stanicích. Aby motorová vozidla nepřekážela na silnici, která musila být stále volná pro projíždějící vozidla, byly podél cesty zřízeny sklady munice a válečného materiálu a připojeny k nim garáže pro auta, která nakládala nebo vykládala. Byla to jakási automobilní nádraží se sklady munice a materiálu všech druhů. Cesta Bar-le-Duc byla tedy organizována jako železnice. Byla udržována nepřetržitá doprava jak vojsk, tak materiálu a raněných, transport za transportem, a vracely se opět skončivše svůj úkol. Dne 29. února bylo transportů nejvíce, neboť cirkulovalo více než 8000 vozidel. (Mezi 22. únorem a 4. březnem bylo převezeno úhrnem 132 praporů, 20.700 tun střeliva a 1300 tun různého materiálu.) Prostředky, které měla regulační komise v Bar-le-Duc k dispozici, bylo 7 seskupení, t. j. 42 skupin, úhrnem asi 4500 automobilů.

Generál Joffre blahopřál v rozkaze zvlášť vydaném (19. března 1916) všem činitelům, kteří přispěli k dosažení takových neočekávaných výsledků a vděčně ocenil zásluhy automobilní služby, která přispěla nesporně největší měrou k zachránění Verduna.

Výsledky nabyté v bitvě u Verduna zajistily automobilní službě zasloužené ocenění a skutečněná organizace prokázala všestrannou schopnost k bezvadnému provádění automobilního provozu.

V dalším průběhu světové války lze pozorovat jen jakési zlepšení a doplňování automobilní služby podle trvajících potřeby a dalších zkušeností.

Automobilní regulační komise (C R A) byla přímo podřízena velitelství armádní skupiny (4. kanceláři) a sice proto, aby mohla být jednotně řízena nejen automobilní doprava, nýbrž i veškeré transporty podle příslušné situace. Regulační komise zachovávala těsné spojení se 4. kanceláří velitelství armádní skupiny, od kteréž obdržela určitý plán k řízení veškeré dopravy. Velitelství armádní skupiny bylo rozšířeno o kancelář dopravní, kde zástupce ředitelství služby automobilní řídil veškerou dopravu podle nařízení armádního skupinového velitelství.

V roce 1918, kdy se válka změnila opět v pohybnou a kdy bylo potřeba četných automobilních vozidel, měl se počet automobilů rozmnožit v nejkratší době poškozenými auty, opravenými podle možnosti na místě.

Byly zřízeny armádní automobilní parky a dále dílny u seskupení, jakož i menší dílny u ostatních automobilových útvarů. Mimo tyto parky byly zřízeny jakési centrální parky (parcs de revisions), které zásobovaly veškeré ostatní parky a dílny jak náhradními součástmi, tak i prostředky pro rychlé opravy. Tak byly urychleny dodávky součástí potřebných k opravám přímo jednotlivým automobilním formacím v poli, jakož i urychlena oprava porouchaných vozidel.

Tímto způsobem byla organizace automobilních vojsk doplněna a tato organizace, byvši přizpůsobena potřebám jednotlivých bojů, se osvědčila po celou válku.

V konečné bitvě bylo hlavní snahou sjednotit veškerou automobilní službu všech spojeneckých a zříditi spojeneckou automobilní zálohu, jakož i vydati jednotná nařízení pro všechny automobilní formace zúčastněných mocností.

III.

Pozorovali jsme, že se automobilní služba ve francouzské armádě vyvíjela podle potřeby a podle úkolů této služby.

Automobilní vojska byla rozčleněna ve formace podle formací dopravních jednotek, to jest byla rozdělena v kolony 16 až 20 vozidel, které mohly dopravit jednu pěší rotu; dále 4 kolony tvoří skupinu, která uveze jeden prapor pěchoty nebo 150 tun materiálu, a konečně seskupení několika skupin pro dopravu jedné pěší brigády.

Zbytek vozidel byl zálohou pro zvláštní potřeby velkých jednotek.

Pro udržování a opravování vozidel jest zřízen v každém seskupení automobilní park, složený z různého počtu čet podle velikosti seskupení.

U armády zřízen byl jeden nebo několik automobilních parků armádních (revisní parky) občas prohlízejících všechny stroje v oblasti armádního velitelství. Jako hlavní zásobárna automobilního materiálu byl zřízen ve vnitrozemí ústřední sklad automobilů.

Pokud se personálu týká, je u hlavního velitelství ředitelství služby automobilní se svým štábem; toto ředitelství dohlíží na veškerou automobilní službu armádní a pečuje o veškeré prostředky automobilní dopravy.

U armádního velitelství a u divise jest rovněž přednosta automobilní služby, který velí dopravním jednotkám armády nebo divise.

O zajištění dopravy a udržování všech cest určených k provozu pečují u vrchního velitelství armády přednostové služby silniční; ti mají dbát o technické udržování silnic v pásmu své působnosti.

Jelikož celá organizace francouzských automobilních vojsk má svůj podklad ve zkušenostech válečných, kterých nám nebylo lze prakticky získati, jest třeba, abychom organizující své automobilní vojsko, použili zásad již vyzkoušených a osvědčených a hleděli organizaci přizpůsobiti jak našim poměrům, tak i zkušenostem, získaným studiem cizích pramenů.

Bylo použito této literatury:

Doumenc — Les transports automobiles sur le front français 1914—1918, Paris 1920.

Ministère de la Guerre — Instruction provisoire sur l'organisation de communications et des transports militaires en temps de guerre, Paris 1922.

Ch. Ginisty — Verdun, Paris 1917.

M. Schwarte — Der große Krieg — Organisationen, I. díl, Berlín 1920.

Státní kapitán Richard Wolf:

Anglický důstojník

převažnou většinou pochází z vyšších tříd národa. „Nejlepší armáda jest ta — říká Wellington — jejíž důstojníci jsou jen gentlemani.“ Vysoké anglické rodiny považovaly vždy za svou povinnost, aby někdo z mladších členů sloužil buď v armádě pozemní nebo námořní, kdežto starší synové buď se ujímali dědictví neb úkolů parlamentních.

Velká většina aktivních důstojníků (85%) pochází ze škol vojenských v Sandhurstu (Royal Military College) a ve Woolvichu (Royal Military Academy). Jsou to dvouleté školy. Do škol mohou se hlásiti jinoši 17—19letí s vyšším vzděláním a jsou podrobeni přijímací zkoušce. Ve školách jsou zkoušky dvakrát do roka. V Sandhurstu vychovávají se pěšáci, jezdci a vozatajci, ve Woolvichu dělostřelci a důstojníci ženijní. Bezplatná místa jsou udílěna synům důstojníků, kteří padli před nepřítelem. Druhým druhem důstojníků aktivních jsou absolventi universit (10%). Studenti, kteří navštěvovali po 4 léta kursy vojenského výcviku (Officers' Training Corps), instituci to, která je zvláště určena pro záložní důstojníky, mohou vstoupiti do aktivní armády. Podmínky: stav svobodný, mladší 25 let, zkouška před důstojníky delegovanými ministerstvem války (War Office).

Konečně přístup k hodnosti důstojnické není úplně uzavřen ani vojákům řadovým. Až dosud byly těmto důstojníkům (asi 5%) svěřovány (až na velmi vzácné výjimky) úřady zásobovací, jež nenáleží k třídám bojovým. Přístě však určitý počet poddůstojníků a vojáků mohou dosáti hodnosti důstojnické i mezi komatanty. Zamýšlelo se zprvu zříditi za tím účelem školu po způsobu francouzské v Saint-Maixentu. Bylo však od toho upuštěno z důvodů hospodářských. Kandidáti určení jsou veliteli a na jejich odpovědnost budou připuštěni ke zkoušce a stráví rok v Sandhurstu. Aspiranti tito musí míti stáří 21—23 let, musí býti svobodní, míti tři léta služby. Počet kandidátů připuštěných do Sandhurstu mění se podle potřeby. Ř. 1922 jich bylo 35.

Záložní důstojníci pravidelné armády*) pocházejí z bývalých důstojníků aktivních, kteří vystoupili. Hodnosti záložních důstojníků mohou za určitých podmínek dosáhnouti též absolventi universitní. Důstojníci zvláštní zálohy pocházejí z důstojníků armády aktivní, z universit a z vojska. Připomínáme na tomto místě, že pravidelná anglická armáda se skládá: z armády aktivní, z armády záložní (z níž se doplňuje za mobilisace) a ze zvláštní zálohy, z níž se nahrazují první ztráty armády v poli.

Všechno, co bylo až dosud řečeno, vztahuje se k armádě pravidelné. Důstojníci armády teritoriální pocházejí hlavně z Officers' Training Corps; najdeme však mezi nimi také některé bývalé důstojníky aktivní.

*) Armáda se dělí na pravidelnou (souhrn taktických jednotek připravených k okamžitým místním akcím) a teritoriální (odpovídá naší soustavě kádrové).

U všech zbraní kromě pěchoty a jezdeckta se povyšuje zbraň v celku. U pěchoty a jezdeckta povyšuje se uvnitř pluků až do podplukovníka. K vyšším stupňům povyšuje se v celku. Povýšení se řídí podle pořadí až do podplukovníka (nadporučík po 2—3 letech, kapitán po 6—8 letech, major po 5—6 letech, podplukovník po 2—3 letech). Hodnost kapitánská a majorská jest spojena s předběžnou zkouškou. Hodnost podplukovníká, jež opravňuje k velitelství praporu, skupiny dělostřelecké nebo jezdeckému pluku, není sice vázána ke zkoušce, ale ta jest vázána tříměsíční staží ve škole pro vyšší důstojníky ve Wokingu. Po absolvování školy posílá velitel školy důvěrnou zprávu ministerstvu války o schopnostech velitelských každého důstojníka. Hodnost plukovníka a generála jsou udíleny jen podle výběru. Polní maršalkové jsou jmenováni králem, podle jeho vůle a bez ohledu na pořadí. Hranice stáří jsou pro generály divišní 67 let, pro generály brigádní 62 let, pro plukovníky 57 let, pro podplukovníky 55 let, pro majory 50 let, pro kapitány, nadporučíky a poručíky 45—48 let. Důstojníci angličti dosahují všeobecně hodností podplukovníké.

Anglický důstojník se těší značným výhodám hmotným i mravním. Uvádíme slušné aktivních důstojníků ženatých: poručík má ročně 394 libry (měsíčně 4662 Kč), major ročně 768 libry (9090 Kč měsíčně), podplukovník 1242 libry ročně (14.700 Kč měsíčně). Kromě toho obdrží byt zdarma nebo přibytčné. Slouží-li důstojník v koloniích, nemá to na jeho povýšení vlivu, ale zato má značné výhody hmotné.

Důstojník může odejít do výslužby po 15leté službě, tedy v době, kdy jest ještě dosti mlád, aby si mohl zvoliti zaměstnání v civilu. Četní důstojníci angličti ve výslužbě najdou bezpečný úřad v ohromné koloniální říši. Mnozí také vstoupí do obchodu a průmyslu. Je to pochopitelné, poněvadž pense po 15 letech stačí jen na skromné žití. Pensisti mohou desíci i při delší službě maximálního výslužného: 300 liber nadporučík a kapitán, 450 liber major, 600 liber podplukovník, 1400 liber generál.

Důstojníkům jsou přiznány různé výhody, chtějí-li rozšířiti své vzdělání. Mohou navštěvovati university a technické školy, aby jim byl usnadněn vstup do civilních povolání. Kromě toho existují pro důstojníky četné vojenské knihovny. Důstojníci mohou také vstupovati do vědeckých vojenských společností, jež vydávají publikace a měsíčně pořádají přednášky vojenské. Titul důstojníka není na újmu práv politických. Každý člen britské armády má právo hlasovací. Důstojník smí v úboru civilním hlásati své ideje sociální, má úplnou volnost vyjadřovati své politické přesvědčení.

Proviní-li se důstojník proti cti nebo disciplíně, jest postaven před válečnou radu. Může býti zbaven titulu důstojníka a vyloučen z armády.

Důstojník jest v Anglii velmi vážen, nejen z důvodu svého původu, ale také pro své chování a své gentlemanské způsoby. Velitelé jednotek (pluků a sborů) zaujímají již vynikající postavení. Důstojníci záložní a důstojníci armády pozemní rádi se v životě civilním nazývají svou důstojnickou hodností.

Král, princové i vysoké osobnosti náležejí ke sboru důstojnickému. Královský dvůr udržuje se shorem důstojnickým úzké vztahy účastí na přehlídkách, návštěvami v důstojnických jídelnách, u jednotek atd. Četní pobočníci jsou přidělení osobě panovníkově. Velcí vojevůdce jsou odměňováni. Již za svého života obdrží vysoké hodnosti, dary, zvláštní úřady, na př. admirál lord Jellicoe of Scapa byl jmenován generálním guvernérem na Novém Zelandě, generál lord Byng of Vimy generálním guvernérem v Kanadě, polní maršál lord Allenby nejvyšším komisařem v Egyptě. Dary dostali: lord Haig 100.000 liber, lord French 50.000 liber a m. j.

Po smrti jsou jejich ostatky ukládány v opatství Westminsterském nebo v katedrále Svatého Pavla. (RMF 3.)

Štábní kapitán Richard Wolf:

Armáda německá.

Organisace. Prezident říše jest vrchním velitelem německých sil pozemních i námořních. Výkonným velitelem armády i loďstva jest ministr říšské obrany. V čele armády (Reichsheer) jest generál pěchoty (v. Seeckt), skutečný velitel a náčelník armádního ředitelství (Heeresleitung), organismu to, jemuž jest svěřena organisace, výcvik a použití vojska. Kromě toho existuje také ředitelství námořnictva (Marineleitung).

Armáda. Ministerstvo říšské obrany v Berlíně se skládá: z kabinetu ministra, ze sekce centrální (tisk předpisů, záležitosti tiskové atd.), ze sekce budgetní a služby justiční. Ředitelství armády (Heeresleitung) má tyto úřady: štáb, sekci výcvikovou, kancelář osobní, sekci pro použití armády, sekci organizační, sekci statistickou, sekci dopravní, inspektorát pro výchovu a výcvik armády (pro pěchotu gen. v. Taysen, pro dělostřelectvo gen. Bleidorn, pro jezdeckto gen. Poseck, pro zákopnictvo a pevnosti plk. Ludwig, pro sbory dopravní plk. Natzmer, pro vojsko zpravodajské gen. Wetzell, dále pro službu zdravotní-

ekou, zvěřolekářskou, výzbroje a materiálu. Tyto inspektoráty závisí přímo na náčelníku ředitelství armády.

Doba služební a doplňování armády jsou ustanoveny zákonem ze dne 23. března 1921 a ze dne 18. června 1921. Dobrovolníci musí být národnosti německé a zavázati se k nepřetržité službě 12leté; důstojníci k 25leté. Poddůstojníci a vojáci musí být propuštěni z vojny po 12 letech. Za určitých podmínek může se tak stát také dříve. Podobně platí to i o důstojnících. Důstojník může žádati o propuštění dříve než má právo, jakmile se staly důležité změny v jeho civilním postavení. Články 174. a 175. mírové smlouvy však omezují toto propuštění a stanoví, že číslo propuštěných před uplynutím stanovené lhůty nesmí přesahovati 5% početního stavu.

Početní stavy německé armády jsou stanoveny na 100.000 mužů i s důstojníky (4000) a vojenskými úředníky postavenými na roveň důstojníkům. Kromě toho náleží k armádě 300 lékařů, 200 zvěřolekářů, 3.040 úředníků administrativních. Jednotky jsou jen aktivní, záložních jednotek není. Článek 178. mírové smlouvy praví: „Všechna opatření mobilizační nebo směřující k mobilizaci, jsou zakázána. Vojsko, služby ani štáby nesmějí mítí kádrů doplňovacích.“

Ríšská obrana má:

- 21 pluků pěších po 3 praporech a 1 rotě minometní a 1 praporu výcvikovém;
- 18 pluků jezdeckých,
- 7 pluků dělostřeleckých,
- 7 praporů zákopnických,
- 7 oddílů spojovacích,
- 7 oddílů trénu automobilního,
- 7 oddílů trénu hipomobilního,
- 7 oddílů zdravotnických.

Podle článku 171. jest Německu zakázáno užívati plynů dusivých, jedovatých nebo podobných, stejně nedovoleno jich vyráběti nebo importovati. Kromě toho nesmí Německo vyráběti nebo importovati obrněné vozy, tanky nebo podobná vozidla, sloužící k účelům válečným.

Organisace. Německá armáda má 7 pěších a 3 jezdecké divise, jež tvoří dvě skupiny (Gruppenkommandos). Velitelem 1. skupiny jest gen. dělostřelectva Berendt, velitelem 2. skupiny jest gen. pěchoty Möhl. Sedmá pěší divise se 17. plukem jezdeckým v Mnichově jest podřízena přímo gen. Seecktovi. S hlediska administrativního a doplňovacího jest Německo rozděleno na 7 branných okruhů (Wehrkreis), pro každou divisi jeden. Velitel divise jest současně velitelem pro doplňování armády. Každá divise má: štáb divisní, štáb pro divisní pěchotu, 3 pluky pěchoty, 1 divisní eskadronu, štáb pro divisní dělostřelectvo, 1 pluk dělostřelecký, 1 prapor zákopnický, 1 oddíl spojovací, 1 oddíl automobilního trénu, 1 oddíl hipomobilního trénu, 1 oddíl zdravotnický. Divise jezdecká má štáb, 6 pluků a 3 baterie 77 mm na koních. Jezdecký pluk 17. náleží k 7. bavorské divisi, takže 3. divise jezdecká má jen 5 pluků. Podle mírové smlouvy maximální početní stav pěší divise smí být 440 důstojníků a úředníků a 10.827 mužů, jezdecké divise 268 důstojníků a 5250 mužů. Dělostřelecký pluk má 3 skupiny po 3 bateriích, celkem (i s výcvikovou) 10 baterií. Kromě toho jsou 3 skupiny na koních. V celku mají Němci 23 skupin, t. j. 79 baterií, počítajíc v to 9 baterií na koni a baterie výcvikové. Každá baterie má 4 děla (celkem tedy 316 děl) a 2 kulometry.

Podle 198. článku mírové smlouvy nesmí mítí Německo vůbec vojenské ani námořní aviatiky, ani žádné ředitelné vzducholodi. Proto obrací Německo veškeru pozornost k letectví civilnímu, které pokročilo za rok 1923 neobyčejně. Dnes má patnáct mezinárodních aerodromů. Kromě toho vytvořily se všude v Německu společnosti, jež s pomocí měst zřídily letecké přístavy, které pronajímají leteckým společnostem. Domácích aerodromů a stanic pro hydroplány jest 49 a 112 pomocných terénů přistávacích, které jsou známy a oficiálně katalogisovány.

Školy jsou: pro pěchotu v Mnichově, pro jezdectvo v Hanovru, pro dělostřelectvo v Jüterborgu, pro zákopníky v Mnichově.

Pro doplňování důstojníků v německé armádě vůbec jsou podmínky přísnější než jindy. Vyžaduje se pokročilejší věk, všeobecné vzdělání a zvláště mravní kvalita velitelská. Absolventi střední školy musí nejprve projiti patnáctiměsíční praktickou školou, po které vykonají zkoušku na důstojnického aspiranta. Jsou-li přijati, konají službu další tři měsíce jako důstojnickí aspiranti. Po tomto základním výcviku vstoupí do kursu, jenž trvá 10½ měsíce. Po šestinedělní praxi následuje druhý 10½měsíční kurs a po něm zkouška. Při posledním období 7½měsíční praxe, posuzují se jeho vlastnosti velitelské. Skončí-li posudek příznivě, jsou aspiranti zařaděni do důstojnického sboru a po čtyřech letech jmenováni důstojníky. Trvá tedy přípravná služba celkem 8 let.

Služba zdravotnická jest podřízena inspektorovi, jenž podléhá ministerstvu říšské obrany. U každé skupiny (Gruppenkommando) jest lékař sborový,

u každé divise lékař divisní. U každé pěší divise jest zdravotnický oddíl, jenž se skládá ze zdravotnické roty, z polní nemocnice, ze zdravotnického automobilního oddílu. Početní stav zdravot. personálu se různí u jednotlivých divisí. V celku je 293 důstojníků zdravotnické služby, 6 lékařů a 1197 poddůstojníků a mužů. V každé posádce jest zdravotnický personál, jemuž v čele stojí posádkový lékař. Podle potřeby vytvoří se z personálu divisní sekce zdravotnická, rotu zdravotnické a polní nemocnice. U každého štábu jest zdravotnické skladiště s chemickou laboratoří. V každém doplňovacím okruhu jest kromě toho jedno zdravotnické skladiště připojeno k některé posádkové nemocnici.

Služba zvěrolékařská jest podřízena inspektorovi, jenž podléhá ministerstvu říšské obrany. U každé skupiny jest zvěrolékař sborový, u každé divise zvěrolékař divisní. U vojska jsou zvěrolékaři plukovní a praporeční.

Služba remontní jest podřízena inspektorovi jezdectva. Dvě remontní komise, v Královci a Berlíně, kupují koně, jež se shromažďují v osmi remontních stanicích, dříve než jsou odevzdány vojsku.

Skladiště materiálu a střeliva jest celkem jedenáct: tři pro materiál (v Kasselu, Královci a Špandavě), 7 pro střelivo (v Královci, Stettině, Jüterborgu, Zeithainu, Kasselu, Hanovru a Mnichově) a 1 pro materiál ženijní (v Klausdorfu).

Služba duchovní podléhá ministerstvu říšské obrany. V čele všech duchovních stojí vrchní duchovní evangelický a katolický. U každého velitelství doplňovacího jest také po duchovním obou církví. V posádkách, kde není vojenského duchovního, obstarává službu kněz civilní podle smlouvy.

Služba hospodářská. Intendant doplňovací, inspektor a sekretář intendantní náleží k divisním štábům jako úředníci civilní a zabezpečují spojení s hospodářskými kanceláři. V každém ze sedmi okruhů jest jedna kancelář t. ř. Wehrkreisverwaltungsamt. Kromě toho jest v Břevlavě orgán administrativní, jemuž podléhají všechny hospodářské kanceláře (úředníci civilní). U jednotlivých štábů jest vojenský pokladník, jenž náleží ke štábu jako úředník vojenský (nikoli civilní). Ostatní hospodářští důstojníci náleží k hospodářským a účetním úřadům (Wirtschafts- und Rechnungsämter). Důstojníci hospodářští zaměstnávají se otázkami hospodářskými: oděvem, výživou, ubytováním, výplatou, a mají na starosti stránku účetní.

Administrativa v posádkách (Heeresunterkunftsverwaltung) podléhá ministerstvu říšské obrany. Spravuje ústavy v posádce, školy atd. a zaopatřuje vojsku i vojenským orgánům vše, čeho potřebují.

Zásobování. Dnes existuje 72 kanceláří služby zásobovací, z nichž 10 (Heeresverpflegungsämter) podléhá velitelstvím doplňovacích okruhů; armádních zásobovacích úřadů jest 68.

Oděvnictví armády jest spravováno třemi úřady: v Královci, v Berlíně a Mnichově.

Správa vojenských staveb (Heeresbauverwaltung) má jedno oddělení u ministerstva říšské obrany, v každém okruhu doplňovacím jednu sekci a kanceláře v 25 posádkách.

Vojenští důvěrníci a vojenské komory. Dobrovolníci říšské obrany vyslovují svým představeným přání a myšlenky svými důvěrníky (Vertrauensleute). Tito intervenují ve všech otázkách týkajících se výživy a ubytování, dovolených a žoldu. Velitelé musí je vyslechnouti, dříve než určí disciplinární tresty nebo než rozhodnou o stížnostech. Důvěrníci jsou voleni všemi vojáky jednotky tajným hlasováním. Volitelní jsou jen ti, kteří neměli přímých trestů. Volby dějí se pololetně. Důvěrníci nemají však práva zasahovati do výcviku. U ministerstva existují dvě komory: armádní a námořní, jež se skládají z důstojníků, poddůstojníků a vojáků a spolupracují při budování návrhů vojenských zákonů.

Výchova občanská. Za své služby obdrží poddůstojníci i vojáci průpravné vzdělání, aby se mohli navrátit do života občanského. Tato výchova se končí zkouškou po jedenáctém roce služebním. Výchova dělí se na tři stupně, nižší, střední a vyšší. Kurs nižší počíná se ve čtvrtém roce služby a jest povinný pro všechny poddůstojníky a vojáky, kteří neprocháží dostatečných vědomostí. Kursy střední a vyšší jsou fakultativní. Existují školy hospodářské a obchodní, zemědělské, průmyslové a technické. Vojáci, kteří nenáleží k vojsku technickému, mohou se učiti řemeslům ve zvláštních odborných školách.

Hierarchie. Generálové (General, Generalleutnant, Generalmajor), vyšší důstojníci (Oberst, Oberstleutnant, Major), kapitán, (Hauptmann nebo Rittmeister), subalterní (Oberleutnant, Leutnant).

Poddůstojníci s odznakem (Oberfeldwebel nebo Oberwachtmeister, Feldwebel nebo Wachtmeister) poddůstojníci bez odznaku (Fähnrich, Unterfeldwebel nebo Unterwachtmeister, Unteroffizier).

Vojáci (Obergefreiter, Gefreiter, Oberschütze, Schütze).

Stejnokroja a odznaky. Oděv jest pro všechny jednotky říšské obrany stejný, jen barva výložek jest různá. Ministerstvo má karminové, pěchota bílé, myslivci bledězelené, jezdectvo zlatožluté, dělostřelectvo šarlatové, zákopníci černé, vozatajstvo hipomobilní bleděmodré, vozatajstvo automobilní růžové, vojsko zpravodajské světle hnědé, zdravotnictvo temně modré, zvěrolékaři fialové, arsenály šarlatové.

RŮZNÉ.

Lehký kulomet ve Francii zaveden. Po srovnávacích pokusech, jimiž byly podrobeny před zkušební komisí od ledna do prosince 1923 různé vzory lehkých kulometů, bylo rozhodnuto zavést lehký kulomet „F M Châtelle-rauet“. Váží asi 9 kg, jest přesný, funguje bezvadně, snadno se rozmontuje a zase sestaví, mechanismus jest jednoduchý, výcvik s ním velmi rychlý. Tuto novou zbraň postavili pplk. děl. Reibel a hlavní zbrojní kontrolor Chassé, oba ze zbrojovky Châtelle-raultské. R. Art. 3.

Nová automatická puška v anglické armádě bude zavedena místo Lewisovy. Strlí 80 ran v pěti vteřinách.

R. Inf. 3.

Akademii vzduchoplaveckou zřídil komisařiát vzduchoplavecký v Itálii, aby doplnil své organizační dílo. Budou z ní vycházeti důstojníci vybavení vědomostmi theoretickými i praktickými. První ročník se 60 žáků byl zřízen u Akademie námořní v Livodně, poněvadž tento znamenitý ústav má bohaté sbírky didaktické i výchovné. B. B. 3.

Obranu proti letadlům zdokonalují Američané, a to ve čtyřech typech zbraní proti letadlům. Jsou to: 1. kulomet 50 mm, jenž vystřelí za minutu 500 ran a jehož střely dosahují výše 3–4 km; 2. kulomet 37 mm, metající střely výbušné, 120 ran za minutu, do výše 4 km; 3. dělo 762 mm, jehož granáty doletují do výše 6 km; 4. dělo 1194 mm, jehož projektily dosahují výše 9 km. R. Inf. 3.

Továrny Zeppelinovy do Ameriky. Největší americká firma pro výrobu kaučuku oznamuje, že zakoupila všechny patenty a všechna práva pro výrobu „Zeppelinů“. Cena není udána, ale soudí se, že je ohromná. Všechn průmysl „Zeppelinů“ bude transferován do Acronu ve státu Ohio. Americká společnost má v úmyslu převést z Friedrichshafenu celý štáb inženýrů a architektů a podniknouti za nedlouho stavbu pěti typů Zeppelinů, jež jsou určeny pro armádu, loďstvo, poštu a průmysl. — B. B. 3.

Malá automobilová vozidla zkoušena byla v Americe. Váží 200–400 kg a jsou určena pro transport kulometů, lehkých děl 37 mm, lehkých mořadilů, střeliva atd. Zkoušky skončily úspěšně.

Sbor záložních důstojníků pěchoty ve Spojených státech měl v roce 1923

21.910 důstojníků, z toho 2077 důstojníků národní gardy. B. B. 3.

Břemeno pěšákov bylo podrobeno novým zkouškám ve Spojených státech, aby pěšímu vojsku byla dána větší pohyblivost. Bylo uznáno, že část střeliva může býti v budoucnu svěřena vozům, aniž by tím vznikla škoda oběma stranám. Jest si přát, praví se ve zprávě, aby průměrné břemeno pěšákov nebylo těžší než 27 kg. B. B. 3.

Nová maska proti plynům vyrábí se v americké armádě. Chrání proti všem plynům a její působnost v otrávené atmosféře trvá 6 hodin.

R. Inf. 3. — Wf.

Vojenské královské museum v Belgii zřizuje společnost ustavená pod egidou generála barona Michela a patronanci královou. Čestným předsedou zvolen byl ministr národní obrany. Cílem společnosti jest: 1. získati prameny pro vybudování voj. kral. musea a získávati sbírky dary i koupěmi; 2. pořádati přednášky o umění a vědě vojenské a občasně výstavy předmětů ze sbírek museálních; 3. vydávati publikace o umění a vědách vojenských, 4. shromažďovati v přátelských poradách interesenty o vojenství a jeho dějiny. B. B. 3.

Německé letadlo se slabým motorem. Německý letec plachtového letu Hoppe zkouší již první německé letadlo se slabým motorem, jež konstruovala firma Aachener Flugzeugbau. Jest to jednoplošník opatřený dvouvalcovým motorem o síle 8 HP. Chlazení děje se vzduchem. První pokusy měly zdařilé výsledky. Za prostředního větru vyneslo se letadlo zcela bláde a dosáhlo horizontální rychlosti 70 km za hodinu. B. B. 3. — Wf.

Rakouská armáda stala se v poslední době předmětem vášnivých politických debat v parlamentě. Příčinou toho jest, že vojenský inspektor generál Körner byl ministrem vojenství Vaugoinem dán do výslužby. Körner, bývalý důstojník generálního štábu, uveřejnil pamětní spis o situaci rakouské říšské obrany, kde velice ostře kritizuje činnost ministerstva vojenství. Bezohledně odhaluje veškeré nedostatky, dokazuje, jak bylo vojsko po léta zanedbáváno, poukazuje na to, že podařilo se důstojnictvu svou politickou agitací, kastovnictvím atd. morálku vojska zhoršiti. Početní stav armády je

daleko menší, nežli bylo mírovou smlouvou stanoveno; je to jedinečným zjevem na světě, že stát dobrovolně se zbavuje možnosti obrany a nedbá na nebezpečí, které by se mohlo při mezinárodních konfliktech objevit.

Pamětní spis rozjitřil celou veřejnost. Körner, který se přiklonil již po převratu k straně sociálně-demokratické, byl po svém přeložení do výslužby zvolen sociálními demokraty a komunisty do Spolkové rady (Bundesrat) a pověřen spolu s bývalým (prvním) ministrem vojenství Deutschem dozorem nad armádou.

Věcná část jeho memoíru je zajištěna z větší části správná. Tomu nasvědčuje již ta okolnost, že vojenský výbor národní rady, pojednávaje o dodatečném úvěru pro doplnění vojska na 30.000 mužů, návrh zamítl. Ministr Vaugoin ehradil se proti vývodům Körnerovým a upozornil na to, že právě Deutscha a Körner jsou vinní na desolátních poměrech výzbroje, výstroje a ubytování vojska. Také důstojnictvo a větší část veřejnosti (mimo sociální demokraty a komunisty) obrazuje se proti výtkám, kterými Körner důstojníky obviňuje.

Rakouská říšská obrana dovedla za posledních dvou let odstranění zřejmých nedostatků kázně, vystupování, výstroje a výzbroje, které se jevily v prvních letech republiky. Referent, jenž měl častěji příležitost pozorovati jednotlivé oddíly jak při veřejném vystoupení, tak i při cvičení, musí doznati, že kvalita tohoto žoldnéřského vojska se značně zlepšila; důkazem toho jsou i případy, kde velmi dobře vycvičené technické útvary říšské obrany znamenitě se osvědčily při živelných katastrofách.

—xy—

Otázka snížení zbrojení.

Pokračování.

(Viz V. R. čís. 3 (1924), str. 158.)

V únoru t. r. konaly za příčinou snížení zbrojení ve Společnosti národů schůze tyto komise: Dočasná smíšená komise pro snížení zbrojení (od 4. do 7. února v Ženevě), stálá komise pro otázky válečné, námořní a letecké (6. února v Ženevě) a námořní podkomise (14.—25. února v Římě). Práce prvé komise týkaly se namnoze otázky kontroly mezinárodního obchodu a soukromé výroby zbraní a válečného materiálu. Komisi byly v této věci předloženy návrhy francouzský a španělský, týkající se kontroly obchodu zbraněmi. Kanadský návrh o reglamentaci soukromé výroby zbraní byl vzat jen na vědomí. Tento návrh vyšel ze skupiny zaměstnavatelů; skupina dělnická naopak tomu navrhla úplný zákaz soukromé výroby zbraní byl vzat jen na teriál. Jelikož konvence o této věci, jak ji v dřívějších zasedáních komise

již schválila, nebyla přijata Spojenými státy severoamerickými, usnesla se komise ustanovit zvláštní podkomisi, která by na základě předložených návrhů (francouzského, španělského a kanadského) a na podkladě výsledků debaty vypracovala 24. března v Paříži nový návrh úmluvy. Zároveň má tato podkomise sestavit k účinné kontrole obchodu zbraněmi výčet všech zbraní, válečného střeliva a ostatního válečného materiálu, aby v praxi nedocházelo k libovolnému výkladu, ani k pochybnostem.)

Pokud se týče války chemické, odvolala komise zvláštnímu jejímu výboru odpovědi znaleců o pravděpodobných účincích chemických objevů za války.

Druhá komise prozkoumala otázku koordinace svých prací s komisí prvou a připravila podrobnosti schůze námořní podkomise.

Námořní podkomise měla s odborného hlediska prozkoumat prostředky, jimiž by bylo možno rozšířiti zásady Washingtonské smlouvy také na státy, které tuto smlouvu nepodepsaly (přerušení stavby námořních lodí — tréve navale — stanovení maxima tonáže bitevních lodí a ráže námořních děl). Schůzi účastnil se za ČSR. major Rudolf Kunz-Jizerský. Práce podkomise byly jen předběžné. Otázka byla projednávána jen s hlediska odborného. Stránka politická byla ponechána uvážení Rady společnosti národů a plenární konferenci zplnomocněnců. Jednání bylo omezeno jen na ony státy, které mají fadové lodí. O maximum tonáže států, které nejsou účastny Washingtonské smlouvy, podal každý delegát těchto států své návrhy. Objevily se tu dva směry: Jeden navrhuje za základ status quo s určitým datem, druhý trvá na 8. paragrafu paktu, jenž praví: „Členové Společnosti uznávají, že udržení míru vyžaduje snížení zbrojení jednotlivých států na minimum slučitelné se státní bezpečností a s vykonáním mezinárodních závazků společnou akcí uložených.“ Po debatě ustavil se zvláštní výbor, který má pro Radu společnosti národů vypracovati zprávu. Zpráva tohoto výboru shrnula názory delegací ve věci technických modalit, na kterých závisí účast každého státu na navržené úmluvě, aniž by tím byla dotčena svoboda příslušných vlád činiti změny z důvodů politických v technických podmínkách, které byly znaleci stanoveny. Zprávě přiložen byl návrh úmluvy, asi tak, jak byl již v roce 1922 vypracován. Výborová zpráva byla podkomisí jednoglasně schválena.

—xy—

*) V této podkomisi zasedá též zástupce ČSR.