

Výživa armád za světové války:

(Pokračování.)

3.

IV. Anglie.

O b s a h:

- A. Všeobecná situace.
- B. Polní dávka a příprava stravy.
- C. Royal Army Service Corps.
- D. Opatřování potravin za mobilisace.
- E. Zásobovací základny v Anglii.
- F. Zásobovací základny ve Francii.
- G. Vyživovací služba v divisi.
- H. Vyživovací služba u vojskových těles.
- I. Celkový přehled o vyživovací službě
- K. Výživa jezdecké divise.
- L. Výživa za války pohybné.
- M. Výživa za války posíční.
- N. Výživa indické armády.
- O. Výživa expedičních vojsk v Dardanelách.
- P. Organizace dopravy.
 - 1. Motorová doprava.
 - 2. Železniční doprava.
 - 3. Vozatajská doprava.
- Q. Organizace opatřování živého dobytka a masa v Anglii.

A. Všeobecná situace.

Anglie byla zajisté ze všech států na evropskou válku nejméně připravena. Tato nepřipravenost se jevila nejen ve vojenské organizaci, ale i v zákonodárství.

Anglie byla země pozeňnané, ničím nedotčené osobní svobody. Stát respektoval individuum a nepřekážel iniciativě jednotlivce. Nezabýval se nikdy soukromým průmyslem, nikdy takové podniky nekontroloval a nikdy se do nich nevměšoval.

A co vidíme roku 1915?

Anglie má náhlé soudy, které mohou svobodného občana britské říše odsouditi k smrti bez odvolání a bez veřejnosti.

Státní zřízení vnikají do továren, spisují materiál, zjišťují zisky. Zaměstnavatelé a dělníci jsou zákonem nuceni podřídit se tribunálu, kterému bylo svěřeno, aby urovnal každý spor.

Stát sčítá své obyvatele, aby je zařadil do armády nebo do továren; režim nucených odvodů byl uzákoněn bez slova odporu.

Vidíme, že v státě, který si v míru jednotlivce téměř nevšímal, byla zřízena za války zakrátko moc, která měla v ruce nejdrakoničtější prostředky, aby uplatnila železnou vůli nad každým občanem.

Anglický lid, zvyklý svobodě, podřídil se radikálním válečným reformám, aniž projevil nejmenší protest, protože věděl a chápal, že, zřekne-li se svobody a nabytých práv nakrátko, je to jediný prostředek, jak si je zabezpečiti pro budoucnost.

B. Polní dávka a příprava stravy.

Polní dávka anglického vojína měla toto složení:

$1\frac{1}{4}$ lb	= 567 g chleba,
$1\frac{1}{4}$ lb	= 454 g masa,
4 oz	= 113 g jamu,
4 oz	= 113 g slaniny,
3 oz	= 85 g sýra,
3 oz	= 85 g cukru,
$\frac{1}{3}$ oz	= 9 g čaje,
$\frac{1}{2}$ oz	= 14 g kávy,
$\frac{1}{8}$	krabice kondensovaného mléka, sůl a pepř.

Dávka anglického vojína byla hojná. Anglická vojenská správa odvážila se raději toho, že bude potravinami plýtváno, než aby připustila, aby nedostatečná strava snížila bojovou hodnotu vojska.

Anglické vojenské útvary mohly si opatřiti ve Francii nákupem jen nepatrnou část potřebných potravin a proto musila vojenská správa dodávati největší část potřeby z Anglie.

C. Royal Army Service Corps.

Výživa anglické armády byla svěřena zvláštnímu sboru, zvanému Royal Army Service Corps, jenž byl reorganisován roku 1888 zásluhou sira Redverse Bullera, který, prostudovav zařízení různých armád, sjednotil zásobování a dopravu v jednom sboru. Vývoj tohoto sboru před světovou válkou byl dosti pestrý. Předchůdcem RASC byl komisariátní a dopravní štáb, jenž býval zřizován před rokem 1870 vždy jen pro jednotlivé válečné výpravy a byl po jejich skončení zase rozpuštěn. Není divu, že anglické armády za takového

systému nejednou hladověly. Nejkriklavějším příkladem toho je krímská válka roku 1854. Protože nebylo ani systému, ani příprav, zhroutilo se zásobování vojska v nejkratší době. Potraviny odeslané z Anglie byly na pobřeží, několik mil od úseku, kde bojovalo anglické vojsko, ale scházela organisace a dopravní prostředky pro přísun na frontu. Armáda nejbohatšího národa světa, ovládajícího moře, hladověla, majíc před svými zraky lodí plné zásob. Civilní oddělení ministerstva války neměla porozumění pro přípravu výživy armády za války. Krímskou válkou dostala Anglie za vyučenou a uznala, že náprava je možná jedině zmilitarisováním vojenské správy.

Příznivější byla již výživa za jihoafrické války, která měla ráz zásobování na dlouhé vzdálenosti.

D. Opatřování potravin za mobilisace.

Za mírového hospodářství opatřovala si vojsková tělesa potraviny přímým nákupem. Anglická vojenská správa postřehla ihned, že v této metodě nelze za mobilisace pokračovati, neboť by to vedlo k neustálému závodění nakupujících orgánů a tím k rychlému stoupání cen všech životních potřeb.

Aby vyloučilo soutěž, soustředilo ministerstvo války bez průtahů veškeré nákupy potravin pro vojsko ve vlastních rukou. Sjednalo dodávkové smlouvy a pečovalo o to, aby všechny dodávané potraviny a piciny byly podrobeny přísnému rozboru a bedlivým přehlídkám.

Ministerstvu války se podařilo získati v krátkém čase značné zásoby.

E. Zásobovací základny v Anglii.

İhned po vypuknutí války byla zvolena a prohlédnuta místa pro zbudování velkých potravinových skladů. Některé z nich byly založeny na pobřeží, jiné, celkem třináct, ve vnitrozemí. Každý sklad měl zásobovati určitou oblast a míti zvláštní depot pro zásobování zámořských armád. Celkem mohl uložit každý sklad zásoby pro 1,000.000 osob na jeden měsíc. Sklady byly vybaveny vším moderním zařízením: vlečkami, vytahovacími, aparáty pro rozbor látek atd. Ve skladech byla zaměstnána celá armáda civilního dělnictva, mužů i žen, a přes to, že tyto osoby nebyly zvyklé vojenské kázni, nedošlo nikde k nepokojům.

F. Zásobovací základny ve Francii.

Jakmile bylo rozhodnuto, že se britské vojsko zúčastní operací po boku Belgičanů a Francouzů, byly vykonány s velkým úsilím a kvapem přípravné práce pro zajištění zásobování expedičního sboru. Rázem byly zřízeny na pobřeží Anglie základny, které měly dodávati vojsku potraviny, krmivo a benzin, neboť automobilní dopravě byl přičítán hned od počátku války rozsáhlý a nebyvalý význam. V několika přístavech byly vybudovány velké sklady pro potraviny, v jiných pro čerstvé maso, v dalších pro krmivo a benzin.

Mimo pobřežní základny v Anglii bylo však potřebí dalších zásobovacích základen ve Francii. Francouzská vláda dala britskému vojenskému velitelství k dispozici přístavy Boulogne, Amiens, Le Havre a St. Nazaire.

Brzy vešel v život celý ten ohromný zásobovací organismus, nastala obrovská práce, která zásluhou promyšlené organisace pokračovala hladce, bez překážek a rychle.

Stěžejní myšlenkou zásobovacího systému bylo: jednoduchost a úspora práce.

Po příjezdu lodi z Anglie nebo ze zámoří do Francie byl náklad vyložen do skladů postavených podél doků a přístavních ramp. Aby uložení zásob do skladů a i účtování bylo usnadněno, byly sklady rozděleny na oddělení a loď zakotvila vždy před tím oddělením, které mělo býti naplněno. Ze zásob skladů, takto nashromážděných, byla přenesena denně jednodenní potřeba potravin a krmiva vojsk, k této základně příslušných, do baráků, hraničících se sklady. Podle baráků běžela železniční trať. Baráky pojímaly do sebe obyčejně jednodenní potřebu všech potravin a krmiva pro vyšší jednotku (armádní sbor, jezdecký sbor a pod.). Jen s potravinami, vyžadujícími zvláštní péče, bylo nakládáno odlišným způsobem. Tak na př. maso se nedávalo do skladů, nýbrž bylo ponecháno na palubě lodí, jež byly upraveny jako sklady na zmrzlé maso, a zůstaly na pobřeží tak dlouho, až byly úplně vyprázdněny. Maso se překládalo z lodí přímo na železnici. Pro benzin byly vyhlédnuty zvláštní sklady daleko od ostatního proviantu a jeho další doprava se děla po železnici v cisternách. Také chléb nekonal cestu pro potraviny obvyklou, nýbrž byl pečen poblíže základny na volném prostranství v polních pecích, z nichž každá pojímala 90 bochníků po 1½ lb., tedy po 1 polní dávce. Anglická armáda považovala chléb za jednu z nejdůležitějších součástí výživy a pečovala o to, aby byl dodáván vojsku chléb nejlepší jakosti a čerstvý; nebýval na frontě starší než čtyři dni.

Vagony obsahující tyto tři vyjmenované zásobniny (maso, chléb, benzin) byly připojeny krátce před odjezdem k zásobovacímu vlaku, sestavenému u baráků.

V zásobovacích základnách pracovali zajatci, přístavní dělníci a nosiči, kteří byli odvedeni pro Royal Army Service Corps a postaveni pod přísný vojenský dohled. Dělníci pracující na pevnině byli opatřeni stejnokrojem barvy khaki, a ti, kteří pracovali na lodích, dostali modrou čapku, aby se lišili.

Zásobovací základna zaměstnávala více než 1500 dělníků a mimo to velký počet řemeslníků všech odvětví, neboť tu byly spravovány a zřizovány bedny, sudy, pytle, krabice, zámky a jiné a jiné. Personál základny měl i svůj vlastní časopis — Hangar Herald — který vycházel dvakrát do měsíce a dosáhl nejen značného rozšíření, ale i pozoruhodné literární hodnoty.

G. Využívací služba v divisi.

Anglická divise se skládala z tří brigád pěchoty, z tří polních dělostřeleckých brigád, z jedné brigády polních houfnic, z jedné baterie těžkého dělostřelectva, z jedné spojovací roty, z dvou polních rot královských inženýrů a z jedné eskadrony jezdecktva. Válečný počet divise byl asi 18.000 mužů, 5600 koní a 76 děl.

Služby byly zastoupeny takto:

1. zdravotnická služba: 3 polní ambulance;
2. muniční služba: 4 sekce muničních kolon;
3. dopravní služba: 5 setnin „Horsed company“, vozatajských setnin, z nichž byly určeny tři pro zásobování brigád pěchoty, jedna pro zásobování dělostřelectva a jedna pro zásobování stanů a ostatních jednotek divise.

Zásoby z přístavu byly dopravovány po železnici až do konečné stanice. V těchto stanicích byla zřizována skladiště jen ve výjimeč-

ných případech, neboť bylo pravidlem, že denní potřeba, železnici převezená, byla dopravena automobilní kolonou ihned po přeložení dále k frontě.

Motorový transport byl zaveden v Anglii roku 1911 a znamenal úplný převrat v dřívější tradici dopravy koňským potahem. Za světové války bylo užíváno vozu taženého koněm již jen pro rozdělování zásob útvarům, kdežto doprava až do ubytovací oblasti divise byla úlohou automobilní kolony.

Denní výkon nákladního automobilu byl určen na 90 anglických mil (144 km); místo, kde automobilní kolona odevzdávala zásoby koňským trénům, mohlo býti tedy vzdáleno od konečné železniční stanice 45 anglických mil (72 km). Pohyblivost anglických vojsk nebyla tedy zásobováním omezena.

Zásobovací stanice (konečná železniční stanice) mohla býti denně měněna, neboť v ní nebyly udržovány ze zásady žádné zásoby.

Automobilní kolony dopravily potřebné potraviny a krmivo až do ubytovací oblasti divise, na místo zvané „Refilling point“, t. j. místo náplně, kde odevzdaly svůj náklad vozatajským setninám, „Horsed company“, jež odvezly zásoby až k útvarům.

Místa náplně byla volena vhodně ku poloze vojenských těles, bývala někdy ve středu ubytovací oblasti divise, někdy vzadu a, když divise byla na pochodu, i vpředu.

Když automobilní kolona svůj náklad odevzdala, vrátila se na tu zásobovací stanici (konečnou železniční stanici), kam byl ohlášen příjezd příštího zásobovacího vlaku.

H. Vyživovací služba u vojenských těles.

Každý muž měl u sebe jednu záložní (železnou) dávku, skládající se z masové konzervy, sucharů a cínové krabice, lehce zaletované, v níž byly uloženy sáček s čajem, sáček s cukrem a dvě kostky polévkového přípravku. Záložní dávka byla určena pro případy nedostatku a nouze a směla býti spotřebována jen na zvláštní rozkaz.

Na kuchyňském voze setnin byly naloženy takové součástky běžné dávky, které toho dne nebyly ještě vydány muži nebo kuchařům pro přípravu stravy na pojízdni kuchyni.

Jedna úplná běžná dávka a jedna dávka zvláštních přídavek byla naložena na vozech vozatajské setniny nebo na automobilní koloně.

Podrobnosti tohoto uspořádání mohly býti ovšem měněny, ale celkový obraz byl stále týž, každý den byla poblíže divise potrava na tři dni.

U každé brigády byl zařazen rekviziční důstojník, jehož povinností bylo, aby dávku, došlou ze zásobovací základny, doplnil nákupy v ubytovací oblasti. Nakupoval zejména seno, slámu, čerstvou zeleninu, někdy i živý dobytek, pšenici a oves.

I. Celkový přehled o působnosti vyživovací služby.

K snadnějšímu porozumění zásobovacímu systému, uvedeme konkrétní příklad.

V pondělí večer má každý voják v své mošně chléb a sýr na úterý, a mimo to, jak již řečeno, jednu záložní dávku. Na pojízdni kuchyni je maso a součástky stravy na úterý. Součástky, které

ještě nebyly vydány kuchařům (na př. část potravin na večeri v úterý), jsou naloženy na kuchyňském voze.

Vozy vozatajské setniny, jež přivezly dávku na úterý, jsou v pondělí večer prázdný u útvarů a chystají se na cestu, aby se setkaly v úterý s automobilní kolonou na stanoveném místě náplně.

Automobilní kolona je v pondělí večer na zásobovací stanici a očekává příjezd příštího zásobovacího vlaku. Vlak dojde v úterý ráno, zásoby jsou ihned přeloženy na automobily a automobilní kolona dopraví došlé zásoby rychlostí 10 anglických mil (16 km) za hodinu do ubytovací oblasti divise na místo náplně, kde již čekají vozy vozatajských setnin, aby zásoby přijaly a rozvezly k útvarům.

Tímto způsobem se podařilo, že vojsko dostávalo čerstvé maso, čerstvý chléb, ba i čerstvou zeleninu ze značné vzdálenosti. Maso, které jedl vojn v pátek večer, mohlo pocházeti z dobytčete, jež bylo ještě ve čtvrtek ráno živé někde 100 mil za frontou.

Rozumí se samo sebou, že popsany zásobovací systém nebyl jinak ztrnulý a že se pružně přizpůsoboval okolnostem a situacím. Stávalo se, že železniční doprava vedla tak blízko k frontě, že útvary mohly odbíratí přímo na zásobovací stanici, dopřávajíc tak zaslouženého odpočinku automobilním kolonám a vozatajským setninám. Někdy zase vozily potraviny a krmivo ze zásobovací stanice až k útvarům jen vozatajské setniny. Jindy zase, když konečná železniční stanice byla příliš vzdálena od ubytovací oblasti divise, zřídilo vyšší velitelství sklad proviantu mimo železnici, aby zkrátilo cestu vozatajských setnin a automobilních kolon, jezdcích na místo náplně. Doprava z železniční stanice do skladu se konala jinými automobily.

Zásobovací vlaky byly sestavovány v zásobovacích základnách ve Francii, jejichž zásoby byly neustále doplňovány po moři buď ze zásobovacích základen v Anglii nebo přímým dovozem z jiných dílů světa.

K. Výživa jezdecké divise.

Jezdecká divise se skládala ze 4 jezdeckých brigád, 4 jízdních baterií dělostřelectva a pomocných služeb a měla asi 9500 mužů, 10.000 koní a 24 děl. Systém zásobování jezdecké divise potravinami a krmivem lišil se od zásobovacího systému u pěchoty tím, že u jezdeckta nebylo koňských vozatajských setnin. Jezdecká divise měla za to dva odřady lehkých automobilů, jež dovážely potraviny a krmivo od zásobovací stanice přímo až k pojízdným kuchyním. Odřady se v dovozu střídaly; jednoho dne vykonal odřad cestu od stanice ke kuchyním, druhého dne pak se vrátil prázdný na stanovenou zásobovací stanici. Touto organizací se stalo, že jezdecká divise závisela ještě méně na vzdálenosti od poslední železniční stanice než divise pěchoty a zásobování neomezovalo její zvýšenou pohyblivost.

L. Výživa za války pohybné.

Když po odražení velkého německého náporu roku 1914 byli Němci donuceni k rychlému ústupu a anglická armáda postupovala, musily býti jak zásobovací stanice, tak i místa náplně neustále měněny. Nebylo vždy snadným problémem přizpůsobiti železniční stanice k rychlému překládání velkého množství materiálu z želez-

ničních vagonů na automobily, považíme-li, že bylo mnohdy určeno za zásobovací stanici nádraží zcela malé, bez ramp, bez vhodných příjezdů a bez vedlejších kolejí. A najednou tu měl býti vyložen zásobovací vlak pro velkou jednotku, zasláný přes noc ze zásobovací základny ve francouzském přístavu, a jeho náklad naložen na 60 až 70 nákladních třítunových automobilech, aniž byl mařen drahocenný čas, neboť automobilní kolona musila dorazití téhož dne do ubytovací oblasti divise a vrátiti se k železnici.

Ideální metodou za pohybů bylo, dirigovati automobilní kolonu v čelo ubytovací oblasti, aby vozatajské setniny nebyly nuceny k zpětným pochodům, jedouce k náplni. Tohoto způsobu bylo skutečně používáno za pohybů daleko od nepřítele a i za přibližovacích pochodů; místa náplně bývala stanovena v takových případech v oblastech brigád.

Za operací bylo však nutné, aby vozatajské setniny jezdily dozadu. Aby však jejich pohyby byly zredukovány na nejmenší možnou míru, bývalo určeno v každé divisi několik míst náplně.

M. Výživa za posíční války.

Ustálené poměry za posíční války umožnily královskému zásobovacímu a dopravnímu sboru, aby dal zásobovací a dopravní službě směr určité pravidelnosti a aby se věnoval snaze a péči zlepšiti beztoho již dobrou a vydatnou stravu anglického vojína. Obzvláště za únavných a rozčilujících bojů bylo mu hojně přáno. K snídani dostal slaninu, k polední přesnídávce (lunch) měl sýr, k večernímu obědu (diner) teplý masitý pokrm s příkrmem a zeleninou, po celý den dostatek dobrého a čerstvého chleba, a k čaji, jak se rozumí pro Angličana samo sebou, jam, jenž byl tu a tam pro změnu nahrazen máslem. O tabák, cigarety a sirky nebylo v zákopech nouze. Bylo-li třeba, byl vydáván zvláštní přírůstek, skládající se z čaje, cukru, rumu nebo hrachové polévky.

Zvláštní péče byla věnována zásobování vodou a volbě pramenů, z nichž voda byla čerpána.

Konečně sluší ještě uvéstí, že s denním chlebem dostal voják i svou poštu z domova. K vlaku jedoucímú ze základny do zásobovací stanice byl připojen poštovní vůz a došlé dopisy a balíky byly dopraveny zároveň s potravinami automobilní kolonou a vozatajskými setninami k útvarům a zde denně rozděleny. I tato služba patřila do působnosti královského zásobovacího a dopravního sboru.

N. Výživa indické armády.

Nemalé potíže působila výživa indické armády, která lpěla úzkostlivě na svých národních zvyklostech a nechtěla požívatí stravy, jež by nebyla uvařena v kozím mléce. 50.000 koz měčelo tedy neustále za indickými divisemi.

Mohamedánská víra zakázala také indickým vojákům pojídati vepřové maso a pokrmy připravené s vepřovým sádlem; všechna ostatní zvířata, pro spotřebu určená, musila býti porážena podle náboženského ritu zvláštními řezníky.

Většina indických vojáků dala přednost kozímu masu před každým jiným druhem masa. Nákup těchto zvířat ve Francii nenarážel na valné potíže a mohla tedy anglická vojenská správa přiblížeti i k této národní zvyklosti indického vojska.

O. Výživa expedičních vojsk v Dardanelách.

Velice vážnou otázkou pro Angličany byla organizace zásobování expedičních vojsk v Dardanelách. Velká vzdálenost od anglických zásobovacích základů, ohrožení lodní dopravy německými ponorkami a místní poměry na poloostrově galipolském působily řádnému a pravidelnému zásobování nemalé obtíže. V prvním období bylo střelbou Turků znemožňováno i vykládání zboží z lodí.

Jakmile však byli Turci zahnáni od pobřeží dovnitř poloostrova, byla upravena přístaviště a cesty na kopce. Pro dopravu od pobřeží k vojsku nemohlo však býti použito pro neschůdnost cest ani motorových vozidel ani koňských potahů, nýbrž toliko soumarů. Musila tedy anglická správa dopraviti v tato místa z Francie indické muly a utvořiti z nich soumarskou kolonu. Druhá taková kolona byla postavena, když se podařilo získati v zemi rekvisici dostatečný počet mezků.

P. Organizace dopravy.

1. Motorová doprava.

Motorová doprava byla zavedena v anglické armádě roku 1911. Již tehdy bylo uvažováno velmi důkladně o tom, jak bude lze vybavit armádu tímto novým dopravním prostředkem za války. Bylo zřejmé, že vojenská správa nemůže v míru ani koupiti ani udržovati takový počet automobilů, jehož je za války armádě třeba.

O tom bylo diskutováno na Imperial Motor Conference, konané roku 1913 v Londýně, jež po studiu všech předpokladů stanovila směrnice, jimiž se měla anglická vojenská správa v svých válečných přípravách řídit. Na konferenci bylo zjištěno a zdůrazněno, že různé typy vozidel působí zmatek a obtíže v dopravě, a proto přikročeno k standartisaci vozidel i jejich součástí. Jako žádoucí typy byly zvoleny dva nákladní automobily mající nosnost 3 tuny; továrny na automobily byly do všeho zasvěceny a poděleny výkresy a plány. Od tohoto okamžiku byla budoucnost vojenské motorové dopravy zajištěna. Když vzplanula světová válka, bylo velmi snadné rozmnožiti počet automobilů zvoleného typu, jehož výrobu továrny znaly a již prováděly.

Britské expediční vojsko mělo roku 1914 toliko 250 nákladních automobilů a 950 vlečných vozů; roku 1918 pak 15.800 nákladních automobilů, 33.500 vlečných vozů a 1400 traktorů.

V zimním období 1917/18 byla organizace automobilního vojska znovu upravena a jako základní myšlenka stanoveno ponechat jednotlivým automobilům v omezeném počtu, zbytek pak sloučiti v pohyblivou zálohu vrchního velitelství.

Když roku 1918 započali Němci svůj ohromný poslední nápor a, ukořistivše mnoho materiálu po námořních drahách, ohrozili i výkonnost námořních prostředků, osvědčila se pohyblivá záloha automobilních dopravních prostředků vrchního velitelství znamenitě a prokázala svou strategickou důležitost, získavši značný podíl v záchraně situace.

Nákladní automobil domohl se za války ohromného významu a vlivu na výživu vojsk, neboť umožnil, že voják dostával denně čerstvý chléb a čerstvé maso. Urazil denně až 90 anglických mil (144 km). Lehký nákladní automobil, jehož se používalo u jezdeckých divísi, měl ještě větší výkonnost, aniž tím ztrácel na pravidelné dochvilnosti.

Motorová doprava byla jedním z činitelů, kteří způsobili, že anglická armáda, vstoupivší bez zvláštních příprav do evropské války a rozmnoživši za 12 měsíců svůj mírový počet 150.000 mužů na několikamilionovou válečnou moc, operující na různých, blízkých i dalekých bojištích, nepociťovala téměř nikdy a nikde nedostatků ve výživě.

2. Železniční doprava.

Otázky, týkající se železniční dopravy, patřily při vzplanutí války do působnosti generálního ubytovatele v poli. Anglická doktrina spojuje totiž zásobování a dopravu v jeden celek, jež nutno svěřiti jedné osobě, totiž generálnímu ubytovateli v poli.

Když pak za války působnost generálního ubytovatele nabyla nebyvalého rozmachu, vznikla myšlenka, rozdělití jeho odpovědnost na dva činitele. Tak povstal úřad generálního ředitele železnic a pohybů, jenž se stal v březnu 1917 členem armádní rady.

Tím se shledáváme v dopravnictví s dvěma autoritami, dělicími se o odpovědnost. Za posílení války nebyly pocítovány ani závady, ani nedostatky dvojího vedení. Když se však na jaře 1918 počaly německé útoky, projevíly se chyby zcela zřejmě a železniční doprava musila být zase podřízena generálnímu ubytovateli v poli. Situace byla tehdy velmi kritická, neboť postupující Němci stříleli nejen na přední trať St. Just—Amiens—St. Pol—Hazebrouck, ale i na zadní linii Eu—Abbéville—Etable, zejména na místech, kde ji přetínaly řeky Somme a Canche. Situace byla zachráněna jednak postavením výpomocných tratí a železničních objektů, jednak velkou zálohou automobilních dopravních prostředků anglického vrchního velitelství, až postup z amienské fronty ulehčil vedlejším úsekům.

Historie železniční dopravy britského vojska ve Francii má zvláštní a pestrý průběh. S počátku pečovali o železniční dopravu anglického vojska Francouzové. Angličané neměli ve své správě ani železniční trati, ani vagony, ani železniční materiál a nebylo tedy ve Francii žádných anglických železničních oddílů. Později přešla železniční doprava britského vojska a jeho potřeb do rukou Angličanů, kteří však s počátku neměli dostatečného porozumění pro její potřeby. Soustředění v historii dosud nepoznaného počtu vojsk v poměrně malé oblasti a ohromný vzrůst požadavků zásobovacích služeb vynutily si rychlé a obsáhlé vybudování železniční dopravy.

Armáda potřebovala přísunu závratného množství potravin, krmiva, výstroje a nejrůznějšího materiálu. Pro novou zbraň, letectvo, bylo třeba dopravit hangary a řeky benzinu, z nichž ssály neúprosně i stále se množící tanky. Doprava musila zdolatí přísun obranných prostředků, ostatního drátu, stavebního materiálu, otravných plynů, prostředků proti nim, radiových telegrafních stanic, mobilních prádelen, desinfekčních potřeb, zdravotnického materiálu a jiných a jiných.

A — last not least — střelivo! Spotřeba střeliva za světové války byla závratná: od dubna do června 1918 bylo vydáno 650.000 tun nábojů. Dne 8. srpna 1918, když Angličané započali všeobecný útok, bylo spotřebováno za jediný den 15.598 tun střeliva a dne 29. září 1918 dokonce 23.706 tun. Ve skladech ve Francii udržovala anglická armáda zásobu 258.000 tun střeliva, což odpovídalo průměrné jednoměsíční spotřebě.

Roku 1918 bylo ve Francii dopraveno po železnici pro anglickou armádu 83.680 naložených vlaků a přepraveno patnáct milionů osob;

anglická armáda měla ve vlastní správě 4.412 mil francouzských železnic, z nichž sama vystavěla 1.215, spotřebovavši při tom 2,340.000 tun železného materiálu.

Angličané používali také na frontě polních drah, jejichž význam stoupal za posícní války a klesal za pohybů. Na jaře 1918 bylo v činnosti 920 mil polních drah

3. Vozaťajská doprava.

Roku 1914 měla britská armáda, shromážděná ve Francii, všeho všudy 40.000 koní. Do roku 1918 stoupl počet tažných koní na 500.000. Uchovati toto koňstvo v dobré kondici a v dobré výkonnosti, bylo ztíženo světovým nedostatkem krmiva, omezením dovozu následkem ponorkové války, nepřátelskou palbou a plynovými útoky. Musily býti zřízeny pro koně i zvláštní úkryty, aby byli chráněni proti pu-
mám letců.

Bylo třeba dbáti toho, aby ani jediná libra ovsa nepřišla nazmar a aby účelným využitkováním místních zdrojů, jako zkrmováním zelené píce, organisací senoseče a pod., byla přisunutá dávka zvýšena na množství k výživě koní potřebné.

Mobilisace koňstva roku 1914 byla vykonána hladce, neboť britští statkáři projevili ochotné porozumění pro potřeby mobilisované armády a byl tedy výsledek lepší, než byl očekáván. Stále rostoucí potřeba nemohla ovšem býti hrazena ve vlastní zemi a byli proto dováženi ještě roku 1914 ze zahraničí muli, kteří konali v armádě velmi dobré služby.

Anglická vojenská správa mohla vybavit největší část amerických jednotek, dojíždějících do Francie, koňstvem.

Q. Organisace opatřování živého dobytka a masa.

Před světovou válkou hradila Anglie asi 40% své potřeby masa dovozem zmrzlého masa ze zámoří, a to hlavně z Austrálie a z Argentiny.

Velká spotřeba masa u armády v poli způsobila, že po nějaké době nastal nedostatek a tím i rychlý vzrůst cen.

Nastala tedy nutnost, aby zásobování masem bylo pro celý stát upraveno, zajištěno, a ceny vládou stanoveny.

Nová organisace počala fungovati po značných přípravných pracích dne 27. prosince 1917, a to mimo vše nadání velmi dobře, ač ne-
snáze byly nemalé. Dobrým základem byl soupis dobytka ze dne 2. prosince 1917, jenž skýtal přehled o početním stavu dobytka v jednotlivých oblastech a tím i o jejich soběstačnosti, přebytecích nebo nedostatcích.

Zásadou systému byla jednak decentralisace, která dala systému pružnost a účinnost, jednak snaha, svěřiti vládní úkony místním obchodníkům a odborníkům (řezníkům, obchodníkům s dobytkem, farmářům a p.), kteří, jednajíce jako vládní agenti, měli dostatečnou autoritu a svým povoláním potřebné znalosti a zkušenosti. Jim byly dány k ruce poradní nebo výkonné výbory, skládající se ze zástupců příslušných zájemců, kteří zprostředkovali styk mezi vládním orgánem a zájemcem, sjednocovali zájmy vlády a zájemců, odstraňovali potíže a překážky a vyřizovali stížnosti. Každé vládní nařízení bylo v ústředních poradních výborech již předem prozkoumáno a proděbatováno, skupinám zájemců vysvětleno a upraveno tak, aby nena-

razilo nikde na odpor, nýbrž bylo prováděno s porozuměním pro celkovou potřebu státu.

Každý spotřebitel se přihlásil pro odběr masa u některého z místních řezníků; změna řezníka byla dovolena vždy za šest měsíců.

Každý majetník domu poslal žádost o výdej lístku na maso pro všechny obyvatele svého domu místnímu potravnímu výboru, jichž bylo v Anglii přes 2000.

Řezníci hlásili své odběratele taktéž potravnímu výboru. Ve větších městech se sdružili kolem velkých řezníků, kteří zase vytvořili společenstva velkých řezníků, aby vzájemná konkurence ustoupila celkovému zájmu.

Potravní výbor vydal majetníkům domů potřebné lístky na maso a přezkoušené soupisy řezníků obvodovému masnému agentu.

Masný agent byl povoláním řezník, byl ustanoven po dobu války vládním orgánem a bylo mu svěřeno místní zásobování masem. Vydával řezníkům povolení, která je opravňovala k nákupu určitého množství dobytka a bděl nad spravedlivým výdejem masa spotřebitelům.

Nákup dobytka od farmářů a jeho prodej řezníkům vykonávala vláda prostřednictvím dražitelů, t. j. obchodníků s dobytkem, kteří fungovali za války jako úředníci. Dopek byl kupován ve všech oblastech za stejné, vládou nařízené ceny, odstupňované podle jakosti dobytčete, totiž podle odhadnutého procenta výtěžku masa, od 50 do 75 šilinků za 50 kg.

Ceny masa byly také všude stejné; nesteré však byly v různých místech dopravní výdaje za dopek i maso, které by byly mohly poškodit řezníky v tom aneb onom místě. Proto byl vytvořen zvláštní ústřední dobytčí fond, z něhož byly nesrovnalosti urovnávány; byl spravován radou, složenou ze zástupců zájemců.

Pro nákup dobytka byla rozdělena země na 14 oblastí, tyto na okresy, jež odpovídaly hrabstvím, a tyto zase na obvody, které se shodovaly s obvodem jednoho nebo více potravních výborů. Nákupci dobytka, dražitelé, byli sdruženi v okresní organizace s předsedou pro každý okres a místopředsedou pro každý obvod.

Ústředním vládním orgánem pro nákup dobytka a jeho přiděl řezníkům byl vrchní dobytčí komisionář, jenž spolu s poradním výborem vyrovnával nedostatky a přebytky v jednotlivých oblastech. Soupis dobytka z 2. prosince 1917 a další zprávy podřízených vládních orgánů umožnily mu zjištění aktivních, pasivních a soběstačných oblastí.

V každé oblasti řídil nákup dobytka od farmářů dobytčí komisionář; byl to obyčejně vlivný, vládou vyvolený farmář, jenž si opatřil podrobnou statistiku dobytka své oblasti, určoval podle ní kvoty, které musily dodávat tržní obvody jeho oblasti. Snažil se, aby příhon dobytka na trhy byl pravidelný, a stanovil, který tržní obvod musí hradit potřebu toho neb onoho potravního výboru. Nařizoval přesun dobytka uvnitř oblasti a dohlížel na nákup dobytka a činnost dražitelů. Přesun do jiné oblasti nařizoval podle dispozice vrchního dobytčího komisionáře.

Dobytký komisionář oblasti byl podporován ve své činnosti poradním sborem, jenž se skládal z 2 farmářů, 1 řezníka, 1 dražitele a 2 obchodníků s dobytkem.

Dobytký okresy, jež odpovídaly hrabstvím, byly spravovány předsedy dražitelů. Tržní obvody, shodující se s obvody

jednoho nebo více potravních výborů, spravovali místopředsedové dražitelů.

Mistopředseda dražitelů se staral o to, aby kvoty, stanovené dobytčím oblastním komisařem, byly skutečně dodávány. Pro každý tržní obvod bylo určeno jedno nebo více dobytčích tržišť, kam farmáři přivedli svůj dobytek, aby jej prodali vládnímu úředníku, dražiteli.

Organisace dražitelů sjednala s vládou kolektivní smlouvu, podle které každý dražitel dostal z ústředního dobytčího fondu 6 šilinků za každý hovězí kus a 9 pencí za každou ovci, jež prošly trhem. Utvořili si vyrovnávací pokladnu, z níž vyrovnávali nerovnosti jednotlivých trhů, za omezení příhonu, při uzavření toho neb onoho trhu a p.; vydání předsedů a místopředsedů dražitelů hradila taktéž vyrovnávací pokladna.

Dražitel kupoval tedy dobytek a prodával jej řezníkům. Jemu pomáhala odhadní komise, složená ze zástupců farmářů a řezníků. Dražitel odhadl s komisí pravděpodobné procento výtěžku masa z dobytčete, zařadil podle toho kus do jedné ze stanovených čtyř jakostních tříd, odhadl potom mrtvou váhu a zaplatil farmáři hotově podle jakosti, mrtvé váhy a vládou určených pevných cen. Odhadní komise si počínaly spravedlivě, nenadržovaly po překonání počátečních obtíží ani farmářům ani řezníkům.

Koupený dobytek byl přidělen přítomným řezníkům, kteří měli od obvodového masného agenta povolení k nákupu určitého množství dobytka. Ve větších místech kupovali řezníci dobytek od dražitely společně prostřednictvím velkého řezníka a rozdělili si jej pak sami buď živý neb i po porážce ve čtvrtích.

V přidělu dobytka řezníkům pomáhal dražiteli tříčlenný přidělovací výbor, v němž měli po jednom zástupci spotřebitelé, místní řezníci a velkořeznická společenstva.

Na průkaz dražitely měl řezník právo k volnému transportu koupeného dobytčete na místo potřeby.

Nedostatky nebo přebytky při přidělu dobytka řezníkům, byly-li jaké, byly hlášeny oblastnímu dobytčímu komisionáři, který zjednal rychlou nápravu z jiných dobytčích tržišť. Nikdy však nebyl koupený dobytek vrácen farmáři, bylo by to vzbudilo nevoli a způsobilo zbytečné výdaje; přebytečný dobytek byl odevzdán, bylo-li třeba, dražiteli jiného dobytčího tržiště nebo společenstvu velkých řezníků.

Řezníci platili za přidělený dobytek dražiteli hotově. K ceně zaplacené farmářům byla přirážena dávka pro ústřední dobytčí fond, a to 30 šilinků za hovězí kus a $\frac{3}{6}$ šilinku za ovci. O účelu ústředního dobytčího fondu bylo již pojednáno.

Později vzala vláda na sebe i kontrolu porážky dobytka; převzala správu dosavadních veřejných a vojenských jatek a vybudovala na vhodných místech další vládní jatky. Dražitelé sjednali s rolníky smlouvy, podle nichž odváděli tyto dobytek přímo do jatek a dostali zaplacené podle mrtvé váhy. Každá jatka měla svého správce, odborníka, jenž úřadoval jako vládní orgán. Rozesílal a vydával maso řezníkům, konal přesné záznamy o porážkách a vyúčtoval dobytek i maso. Způsob se osvědčil, výhody byly tak zřejmé, že rolníci sami zřizovali další družstevní jatky. Výdaje správy vládních jatek byly hrazeny z ústředního dobytčího fondu.

Zásobování masem v potravním obvodu řídil obvodový masný agent, jehož činnost byla již vyličeána.

O zásobování v oblasti pečoval oblastní masný agent, který byl odborníkem v štábu dobytčího komisionáře v oblasti, a hradil nedostatky jednotlivých obvodů přidělem anebo přísunem vysekaného nebo zmrzlého masa tím způsobem, že dával potřebná nařízení oblastnímu výboru dovozců zmrzlého masa a společenstvu velkých a malých řezníků.

Svou práci konal v dohodě s oblastním výborem pro rozdělování masa, který se skládal z dobytčího komisionáře, masného agenta, zástupce dovozců zmrzlého masa a zástupců velkých a malých řezníků.

Jako ústřední orgán fungoval u ministerstva zásobování národní výbor pro rozdělování masa, skládající se ze zástupců velkořeznických společenstev a ze zástupců dovozců zmrzlého masa. Úkolem výboru bylo stanovit dávku masa na osobu týdně, vyrovnávati nedostatky v jednotlivých oblastech přísunem dobytka nebo zmrzlého masa prostřednictvím vrchního dobytčího komisionáře a vrchního masného agenta.

Nejvyšší kontrola celé organizace byla svěřena ústřednímu dobytčímu a masnému úřadu, který se skládal z předsedy, místopředsedy, vrchního dobytčího komisionáře, vrchního masného agenta, inspektora jatek, tajemníka a účetního ústředního dobytčího fondu.

Sluší podotknouti, že při důsledné decentralisaci systému prací v ústředí ubývalo tak, že počet zaměstnaného úřednictva mohl býti po nějakém čase snížen.

Další zjednodušení nastalo i tím, že veškerá doprava dobytka i masa po železnicích byla bezplatná a byla hrazena železniční správě paušálně podle odhadu z ústředního dobytčího fondu částkou 250.000 liber šterlinků ročně. Co tu ušetřeno práce, času a papíru!

Dávka masa na osobu týdně byla stanovena s počátku na jednu libru, později na $\frac{3}{4}$ libry; zkušenost ukázala, že dávky využito nebylo.

Velký význam pro úspěšnost systému měl dovoz zmrzlého masa. Bylo možno udržovati stálou velkou zálohu masa a tím čeliti okamžitě nastalým nesnázím. Nebylo třeba vykonávati nátlak na rolníky a mohlo jim býti tedy ponecháno na vůli, aby se rozhodli úplně svobodně, kdy mají prodat svůj dobytek.

*
*
*

Všeobecně je přiznáváno, že přednosti, kterými vynikal britský voják za světové války — houževnatost, schopnost snášeti útrapy, veselost, kterou nic nepřivedlo z klidu — měly hlavní příčinu v tom, že byl nejlépe živěným vojákem v poli. Anglický voják dostal čerstvě pečený chléb, vařené maso, slaninu, jam, sýr a mléko skoro vždy. V nejtěžších dobách, jako při mocném postupu Němců na Paříž, byla dobrá a vydatná strava mocným spojencem. Také v těžkých zimních měsících 1914—1915 ve flanderských studených a mokrých zákopech byla hojnost dobré stravy prvním činitelem dobré kázně a vojenských úspěchů.

Nezasvěcenému se bude zdáti, že anglická vojenská správa mohla snadno udržeti až do konce války tak vydatnou dávku, poněvadž nebyla blokována a mohla dovážeti potraviny ze všech dílů světa. Není ovšem pochyby o tom, že zásobovací situaci ústředních mocností nelze ani zdaleka srovnati s poměry v Anglii; nicméně dolehl i na Anglii již roku 1917 citelný nedostatek se všemi svými následky: státní, vázané hospodářství, maximální ceny, omezování spotřeby,

lístky na chléb a cukr, používání náhražek atd. Fronty před obchody v Londýně nebyly zjevem řídkým.

Stát zřídil roku 1916 ministerstvo pro zásobování, v jehož čele byl kontrolor výživy, jemuž dána zákonem nejširší pravomoc. V jeho moci bylo zabavit všechny továrny, podniky a pozemky, kde se vyráběly potraviny, a učiniti všechna opatření, potřebná k tomu, aby bylo čeleno nedostatku.

V lednu 1917 byly uzákoněny vymílací předpisy (pšenice na 81%) a v dubnu podřídila vláda všechny mlýny zvláštnímu kontrolnímu výboru.

Podobných výborů a ústředen, zabývajících se výživou, bylo přes třicet a počet nařízení, jimi vydaných od ledna 1917 do konce téhož roku, se odhaduje na 1400.

Zasáhla tedy evropská válka i do hospodářského života Anglie velmi rušivě a zdroje nebyly tak nevyčerpatelné a dosažitelné, jak se na první pohled zdá.

VOJENSTVÍ DOMA A V CIZINĚ.

Major gen. štábu Antonín Holub:

Cesta Válečné školy do království SHS v srpnu 1926.

(Pokračování.)

II. Jihoslovanská armáda.

Kdo sledoval válečnou historii srbského národa a jeho armády, zvláště ve století XX. a zejména ve světové válce, nabude již určité představy o hodnotách, které jsou vlastní celé dnešní jihoslovanské armádě. Srbská armáda dala veškeré armádě jihoslovanské pečeť své hrdinné individuality, a chceme-li poznat dnešní jihoslovanskou armádu, studujeme její válečné dějiny z posledních 20 let a získáme 75% všeho poznání, zejména pokud se týká morálních hodnot, a ty jsou rozhodující.

Nemohu podat o jihoslovanské armádě nějakého odborně zvláště prohloubeného úsudku; to, co mohu o ní napsati, jsou jen letmé dojmy, nasbírané cestou po bratrské zemi.

Co nás hned přivstupu na půdu Jugoslavie upoutalo, bylo především srdečné přijetí se strany jihoslovanských druhů; cítili jsme se hned jako doma. Všude vynikala bezvadná kázeň a přesná práce vojenských úřadů, velitelstev a oddílů.

Vojenský tábor na Banici, v přímé blízkosti Bělehradu! Ukázal nám tam 18. pešadijský (peší) pluk „Suvogorski“ různé pohyby a rozvinutí k boji až k ziceli. Taktické způsoby a pohyby byly vesměs velmi ohebné a přizpůsobeny moderní převaze palby; snad se pohybům v sevřených formacích věnuje trochu více formalismu, zejména upoutává v té příčině jihoslovanský parádní pochod. To ale snad těsně souvisí se selskou mentalitou většiny branců, vesměs zdravých, silných, otužilých, selských synků. Snad se jim tímto způsobem spíše vštěpuje smysl pro organizaci a kolektivismus, jehož je každá armáda typickým představitelem.

Styk důstojníka s brancem je srdečný, nenucený, bratrský. Vojník visí na rtech svého vůdce, slepě vykonává daný rozkaz. Hned při vstupu na půdu Jugoslavie nás zaujal způsob vojenského kolektivního pozdravu. Náš velitel generál Jamet přešel podél čestné roty, vzdávající vojenskou poctu, postavil se před střed roty (po srbsku čety) a pozdravil vojáky obvyklým „Pomozi Bog, vojnici!“, načež vojáci odpověděli jednohlasně „Bog Ti pomogao!“ (naše „Zdar!“).

Důstojnický sbor, vyšší důstojníci a generalita, jsou vzděláni, přes určitou rezervovanost nenuceně srdeční. Ve službě jsem zhusta pozoroval strohou neústupnost a přísnost, zato po službě milou, srdečnou družnost, odstraňující rozdíly hodností a věku. Pozoruhodná je elegance a jisté služební i společenské vystupování důstojnického sboru, který je proniknut hrdým vědomím, že je exponentem národních nadějí a tužeb, snad ani ne ve smyslu militaristickém, jako spíše z demokratického citu povinnosti, vyplývající z věřejné, jemu svěřené