

Jaké výhody má pro moderní armádu doprava vojska automobilními kolonami? Jaká opatření nutno již v míru učiniti na území ČSR, aby včas války bylo lze výše uvedené transporty prováděti?

Úvod.

V moderních válkách posledních let přikládali strategové právem velkou důležitost co nejrychlejšímu nástupu zmobilisované armády na místa, z nichž měly vycházeti veškeré válečné akce. Zisk nejen několika dní, ale často i několika hodin byl někdy rozhodujícím momentem pro mobilizační plán armády. Urychlení vlastní mobilisace proti mobilisaci nepřítelů dávalo možnost přenést první střetnutí a tím i další fáze boje na půdu protivníka, což byla nepopíratelná výhoda a úspěch po stránce morální i strategické, neboť vlastní území bylo ochráněno před škodami a zpusťšením bojem a získaného terénu mohlo býti využito i se všemi zdroji, které na něm byly.

Avšak i pro další vývoj, pro rozvinutí celého válečného plánu bylo snahou nejvyššího velení, aby mohlo za všech okolností disponovati volně svými silami jejich libovolným rychlým přeskupením, ať již pro zesílení úseku, který se stal cílem nepřetdvaného nebo náhlého náporu protivníka, nebo pro rozmnožení vlastních útočných kolon na určitém místě. Zvláště k dosažení větší průbojnosti i lepšího využití místních úspěchů tím, že na místo lokálního úspěchu byly vrženy nové jednotky, rychle tam dopravené a nevyčerpané bojem, požadovaly se co nejrychlejší jejich přesuny.

Proto byla věnována vždy zvláštní pozornost dopravním prostředkům, které jsou s to takové hromadné přesuny provést. Z nich svou výkonností zaujala první místo železnice, neboť jen ona dovolala dopravu celých velkých jednotek i s potřebným válečným materiálem na větší vzdálenosti jednak při nástupu armád, jednak při nutném rychlém soustředění na určitém místě mas bojovníků a materiálu sebraných podle potřeby i ze značně vzdálených částí bojiště, kde vládl dočasně poměrný klid. Nejlepším toho příkladem jsou vzorně provedené železniční přesuny německých armád mezi východním a západním bojištěm za války světové.

Abv železnice hověly vojenským požadavkům nejen co do výkonnosti, ale i co do strategické polohy a trasy ve smyslu mobilizačních plánů nástupních a dalších operací, musila být železniční síť vybudována již v míru podle předem stanoveného programu jak co do hustoty sítě, tak i co do kapacity a hlavních směrů tratí. Proto bylo třeba tyto práce prováděti systematicky po mnohá leta. Praktické úspěchy těchto příprav byly patrné ze světové války, obzvláště v Německu, jak již bylo shora podotčeno, stejně však i v některých jiných válčících státech, a ne v malém měřítku též v bývalém Rakousku-Uhersku.

Avšak již po začátku světové války počala se měniti v některých směrech počáteční taktika používáním nových, dosud neobvyklých válečných metod i prostředků, jako bylo netušené rozšíření letectví nebo stupňované koncentrování válečných sil, zvláště dělostřelectva

a pěchoty na úzkých úsecích fronty, na nichž mělo být dosaženo dů-
ležitějšího úspěchu proti hluboce založeným posicím, a tím i nepoměrné
zvyšování požadavků materiálních, dále používání tanků a p. A tu
se objevily též některé nové požadavky dopravní a nedostatky želez-
ničního spojení a dopravy.

Železnice, doposud zcela bezpečný dopravní prostředek, mnohdy
již málo kilometrů i za samou bitevní čarou byly ohroženy nejen
zvýšením dostřelu těžkého dělostřelectva, ale zvláště stále stupně-
vanou činností leteckou, poskytující svými stanicemi, ale hlavně
mosty, nejvděčnější cíl leteckým útokům, takže železniční spojení
mohlo být zcela náhle a neočekávaně přerušeno i hluboko v zápo-
lích. Kromě toho dosáhly železnice stále rostoucími požadavky válečného
materiálu téměř krajní meze své výkonnosti, takže větší transporty
vojska při přesunech měly v zápětí mnohdy dočasné zastavení nebo
omezení dopravy válečného materiálu nebo proviantu na újmu ma-
teriálního zásobování a tím i bojové schopnosti bojujících jednotek.

Nelze též přehlédnouti, že železnice má pevnou, neměnnou síť
kolejí, kterou lze jen velmi zvolna doplňovati a prodlužovati, kterou
však nelze libovolně překládati podle okamžitých taktických po-
žadavků. Její výkonnost je tedy omezena jednak hustotou trvajících sítí
a počtem kolejí, jednak i situováním stanic.

Přesuny a doprava vojska mohou být tedy provedeny jenom
v určitých směrech a vždy jen mezi fixními stanicemi, neboť sta-
nice, potřebující složitého aparátu správního i různých zařízení (jako
jsou výhybky, rampy, sklady a p.), nelze podle potřeby kdekoli na-
trati ihned improvizovati.

Přesuny jsou tedy vázány na určité nástupní a výstupní stanice
od nichž až k místu určení nebo k nimž z místa kantonování musejí
jednotky konati pochod — ovšemže na újmu rychlosti přesunu a
bojechtivosti mužstva a zvířat. Konečně sluší uvážiti, že železnice
bude zpravidla ve vlastním bojovém pásmu zničena dělostřelbou
takže pro případ postupu, plynoucího z úspěchu vlastního, bude
třeba teprve trať zřizovati a prodlužovati, což si vyžádá vždy nepo-
měrně mnoho času a zdrží rychlý přísun čerstvých sil i materiálu
pro využití úspěchu důrazným postupem a nátlakem na ustupující
cího protivníka.

Uvedené nevýhody pocítily snad veškeré válčící armády větší
nebo menší měrou na vlastním těle a není proto divu, že v dalším
vývoji válečných událostí se jim hleděly co možná vyhnouti.

Zvláště u armád, u nichž se objevil brzo po začátku války citelný
nedostatek koňských potahů a kde se následkem toho silně rozmohla
doprava automobilní — původně ovšem jen doprava materiálu —
bylo na snadě, že se obrátil zřetel příslušných orgánů poměrně brzo
na tento dopravní prostředek, který projevoval velmi brzy netušené
výkony. Podporována několika více méně náhodnými úspěchy v im-
provisované dopravě bojových jednotek (pěchoty, dělostřelectva) do-
šla si automobilní doprava vojska velmi rychle zasloužené pozice
ností vyšších velitelských míst, takže činí v krátké době důležitou
složku při rychlých přesunech celých vyšších svazů vojenských z bo-
jiště na bojiště. V automobilní dopravě byl takto objeven a získán
ten dopravní prostředek, který jednak zesílil železnici, jednak
nahradil tam, kde jí buď nebylo, nebo kde byla úplně zničena.

Tyto poznatky nutí k úvahám, zdali je výhodné systematicky
využívatí těchto vlastností v poli a do jaké míry možno i u nás p

čítati s podobným využitím automobilů ve válce, nebo jakých metod použití, aby těchto možností bylo u nás dosaženo.

A. Výhody dopravy vojska automobilními kolonami.

Ačkoli strategové před světovou válkou nepočítali v podstatě s dopravou vojska automobilními jednotkami, považující je nejvýše za vhodné dopravní prostředky pro zásobování armád v prodloužení železnic, a při zpracování mobilizačních plánů byla jim vesměs a výhradně základem železniční síť, byly poměrně brzy poznány výhody dopravy automobilní i k výšeřečeným účelům.

Známa doprava pomocné divise francouzské v pařížských auto-drožkách na ohroženou část bojiště a několik improvizovaných pokusů v dopravě vojska po ní následujících daly francouzskému velení první zkušenosti, kterých bylo rychle využito k organizaci pravidelné služby automobilní pro přesuny celých jednotek ve větším měřítku. Není divu, že pro dobré výsledky byly pokusy aplikovány a napodobeny i jinými mocnostmi.

O vhodnosti tohoto způsobu převozu svědčí nejlépe, že dnes se s ním počítá ve všech moderních armádách a pokračuje se v zkouškách tam, kde se jeho vývoj přirozeně zatím zastavil ukončením války.

Chceme-li plně oceniti onen význam, který se automobilní dopravě vojska dnes přisuzuje, shrňme nejprve minulou válkou již prokázané nebo právem předpokládané výhody její, a posuďme je se vztahem na dosavadní téměř jediný dopravní prostředek, který byl pro podobné úkoly k dispozici, t. j. na železnici. Poznáme z toho, že doprava automobilní po mnohé stránce dopravu železniční sice jen doplňuje, že však v jiných případech ji úplně nahrazuje a co do přizpůsobivosti proměnlivým válečným poměrům vždy předčí.

Jiné dopravní prostředky kromě železnice s ní prozatím vůbec srovnávat nelze.

Tím nemá být ovšem popírána důležitost jiného druhu dopravy v poli, ani dopravy železniční, nýbrž jen zdůrazněna zvláštní mimořádná schopnost automobilní dopravy pro rychlé přesuny vojska, neboť je jisto, že i ona bude míti v některých jiných případech méně výhodné vlastnosti proti jiným způsobům dopravy.

S hlediska transportů vojenských jednotek lze shrnouti oceňované vlastnosti u automobilní dopravy stručně takto:

1. relativní rychlost spojení dvou míst a tím urychlení nástupu i přesunu vojska;
2. nezávislost na jediné pevně vymezené dráze a na nepřeložitelných stanicích nástupu a cíle, a tedy možnost zřizování a měnění dopravních linek i nástupišť a konečných stanic podle potřeby a bojové situace, neboť pro automobilní dopravu lze upravit téměř každou silnici s libovolným nástupištem a cílem;
3. možnost koncentrace libovolného počtu dopravních prostředků v určitém úseku (rayonu) a tím stupňování výkonnosti, omezené jen dispošicními dopravními prostředky a ne kapacitou jediné dráhy, mající určitou, nepřekročitelnou výkonnost. Dopravu lze organizovati na několika silnicích paralelních současně;
4. nepatrná zranitelnost dopravní linie, protože i nejtěžší překážky (zničené silniční objekty) lze téměř vždy zdati rychlým provisoriem nebo přeložením dopravy na jinou paralelní silnici; sil-

niční síť je vždy daleko hustší než síť železniční a má méně zranitelných objektů.

Všeobecně lze říci, že uvedené vlastnosti skýtají vyšším velitelům značné výhody při dispozicích na celých frontách a vyznačují automobilní dopravu zvláštní pružností a přizpůsobivostí všem poměrům a okolnostem, zvláště při nástupu armád, při zvýšení místního odporu nebo překvapení protivníka a využití místního úspěchu.

Rozvedeme nyní v stručných úvahách výhody automobilní dopravy vojenských jednotek s hledisk níže vyjmenovaných.

Jak již bylo uvedeno, je rychlost provedení nástupu závažným činitelem v mobilisaci. Disponuje-li tedy armáda dostatečným počtem motorických prostředků, lze jich použití pro první posunutí vojska dopředu tak, že lze zaujmouti již východí situaci při mobilisaci tak příznivě, aby bylo co možná poměrně postupné soustředění branných sil v zápolí nebo poměrně daleko od hranic. Ale již i pouhá možnost rychlého zabezpečení hranic eventuálně dopředu posunutými silami na protivníkovu území dovoluje klidnější a účelnější přípravu pro soustředění sil a pro iniciativní zahájení válečných akcí.

Neméně významná je rychlost přesunů vojska v dalších fázích války. Nepředpokládáme sice, že budoucí války budou tak jako druhá etapa války světové výhradně válkami posíleními, při nichž mělo nemalou úlohu rychlé soustředění nebo přesunování sil, ale je přece dosti vážných důvodů, které nutí uvažovati i v budoucnu o podobných poměrech, ať v menším anebo ve větším měřítku. To však znamená, že rozhodnutí o konečném výsledku války nepadne na celé frontě, nýbrž že se úsilí o dosažení rozhodujícího úspěchu soustředí na jeden anebo na více bodů neb úseků, kde bude působeno všemi disposičními prostředky. Bude-li tedy normálně celá fronta přibližně stejnoměrně obsazena, nelze nikdy předvídati, který úsek zvolí soupeř za východisko rozhodné akce, v němž soustředí svůj nátlak k vynucení rozhodnutí. Rovněž nebude však ihned zřejmo, kde lze očekávati úspěch vlastního podniku podobného druhu. A bude-li takové místo zjištěno, nesmí protivník vytyčiti úmysl k napadení již dlouho předem ze soustředění vojsk v příslušném úseku.

V prvním případě bude třeba postaviti proti útočícímu nebo dokonce i určitých výsledků dosáhnuvšímu nepříteli rychle silnou přehradu čerstvých vojsk. Zpravidla nelze je stáhnouti z nejbližšího okolí ohroženého úseku, protože jsou protivníkem úmyslně vázány demonstracemi nebo skutečnými útoky, podnikanými k podpoře hlavní akce. Bude tedy nezbytno dopravit k místu potřeby ze vzdálenějších míst ať již jednotky ze záloh nebo jiné, vyнатé narychlo z bojové čáry v poměrně klidných úsecích jiných front. Železniční doprava jednak nebude vždy v žádaném směru po ruce, jednak vyžaduje i namáhavého a zdoluhavého pochodu k nakládací stanici a od vykládací stanice až na bojiště. Naproti tomu lze dopravit nutné posily i ze vzdálenějších míst až k samé bojové čáře motorickými prostředky, které jsou ihned pohotové a na které může být vojsko naloženo přímo v místě svého kantonování, čímž se ušetří nejen na času, ale i namáhavých pochodů mužstva.

Uvažme dále, že útočník má výhodu volby doby i místa hlavního náporu a že této výhody využije v plné míře nejen pro př-

pravy vlastní, ale současně i k ztížení odvetných opatření napadeného.

Je proto třeba předpokládati, že podle možnosti zvolí útočník takový úsek, který je na straně protivníka co nejméně vybaven komunikacemi, a tedy zvláště značně vzdálen od železnice a železničních stanic, nebo že se vynasnaží železnici zničit, aby hromadné a rychlé přesuny posil byly ztíženy. Lze-li však předem zničit železniční komunikaci, nebo volbou místa útoku ji zčásti nebo úplně vyřaditi, nelze zpravidla nikdy zničit celou síť silniční v týle nepřítelově. Disponuje-li napadený postačitelným automobilním vozovým parkem, může vždy nedostatek železnice paralysovatí okamžitou organizací automobilní dopravní služby.

Ostatně i v případech, že železnice zůstane v týle ušetřena a tedy i zachována pro dopravu, lze jí použití vždy jen až do určité vzdálenosti za bojovou čarou, která se řídí jednak donosností děl protivníka, jednak skutečnou situací stanice na trati. Vzdálenost mezi poslední stanicí a frontou — někdy dosti značnou — je zase třeba překonatí jinými dopravními prostředky, z nichž přirozeně je nejvýdatnější doprava automobilní.

V druhém případě — vlastního útoku — má velitelství možnost provéstí veškeré přípravy pouhým vydáním příslušných disposic, takže úmysly jeho zůstanou protivníku skryty do poslední chvíle. Rychlé zesílení útočných vojsk ve vyhlédnutém úseku lze provéstí automobilní dopravou — je-li třeba, i v noci — teprve až v poslední chvíli, třeba i ze vzdálených míst, takže nepřítel nemá možnosti se včas připravití, poněvadž nezjistil nijaké hromadění vojsk ani jiné přípravy. Náhlost a rychlost provedení přesunu je předpokladem úspěchu a překvapí netušícího nepřítele, a často získaný náskok několika hodin zmaří jeho dispoice pro dopravení sil.

Předpokládejme dále, že bylo podobnou akcí skutečně dosaženo místního úspěchu. Má-li se z místního úspěchu vyvinouti významější neb i rozhodný úspěch, musí být ihned rozšířen stálým důrazným postupem vpřed a novým získáváním prostoru v posici nepřítelově. Za útočící jednotky, které jsou prvním ostrým nápozem zemdleny, je třeba dosaditi nové, čerstvé ze záloh. Avšak zálohy vyčerpávají svou energii pochody na bojiště z krytů často dosti vzdálených a překonáváním prostoru, získaného mezitím rozšířením úspěchu, takže dorazí na místo dalšího odporu nepřítele rovněž zemdleny. Pak ovšem nejsou s to, prohloubiti význam úspěchu tak, aby se stal rozhodným. Naopak naráží snad i na zálohy nepřítele dosud nevyčerpané, které zůstaly na místě a jsou tedy bojem a pochodem nedotčeny.

Je proto žádoucí dopravití připravené posily opuštěným bojištěm vpřed co nejrychleji a bez valné únavy až po samý styk s nepřítelem, možno-li však i přímo do vlastních jeho řad, aby v nich zavládl zmatek a odpor byl snáze zlomen.

Železnice, i kdyby vedla náhodou právě úsekem, v němž byl útok proveden, a dokonce ve směru jeho hlavního postupu, bude v bojovém pásmu zcela jistě zničena, a to tak dokonale, že její rekonstrukce, která vyžaduje delší doby i klidu, nemá pro aktuální situaci a pro posun záloh v boji vůbec významu. Nelze však v celém bojovém pásmu úplně zničití síť silnic a cest tak, aby byla pro vozidla, zvláště pro vozidla motorická, úplně nepoužitelná. A je tedy zase toliko automobilní vozidlo oním dopravním prostředkem, kterým lze

v takovém případě dopravit až na bojiště vojska potřebná pro převzetí boje v plné síle a svěžesti od unavených útočníků, ale kterým lze v dalším stadiu i zrychlit tempo pronásledování ustupujícího nepřítele vnikáním do jeho vlastních řad a tím ještě dále rozšířiti původně jen místní úspěch.

Automobilní doprava je tedy nejen rychlá, ale i daleko pružnější v použití než železnice, neboť není odkázána na určitou vymezenou dráhu a stále stanice nástupní a konečné. Směr i trať dopravy lze libovolně a podle potřeby měniti, překládati i prodlužovati. Nástupní nebo cílové stanice lze improvizovati bez jakýchkoli zdlouhavých příprav a nákladných zařízení zcela podle potřeby a i uprostřed trati.

Může tedy automobilní doprava prodloužiti, ano i nahraditi železnici v kterémkoli místě a směru.

Dále je třeba si všimnouti i výkonnosti dopravních prostředků.

Železnice, odkázaná na jedinou dráhu s omezeným počtem kolejí, má určitou maximální výkonnost, která závisí na počtu kolejí, rozsahu nakládací a cílové stanice, na rozmnožení počtu náprav každého vlaku a konečně na nutných bezpečnostních mezerách časových, v kterých mohou vlaky za sebou jeti. Nad určitou mez nelze její výkonnost vůbec stupňovati. Avšak materiální potřeby bojující armády jsou v moderní válce tak ohromné, že často, zvláště v době prudkého náporu nepřítele, může být plná výkonnost železnice absorbována jen dopravou válečného materiálu, má-li být udržena bojová schopnost a odolnost fronty. Ano, v některých případech snad ani pro tyto úkoly nestačí.

Velmi názorným příkladem je v bitvě u Verdunu železniční a automobilní doprava z Bar-le Duc do Verdunu (voie sacrée).

Jak je tomu při dopravě automobilní? Předpokládáme-li průměrnou hustotu silniční sítě, která je v dosti dobrém stavu, a dostatek motorických prostředků, je kapacita a výkonnost automobilní dopravy téměř neomezená. Proti železničním stanicím fixním a omezené výkonnosti co do počtu vagonových jednotek lze zříditi na různých místech libovolný počet nakládacích stanic pro automobilní dopravu. Silniční automobilní transporty mohou následovati těsně za sebou takřka v nepřetržitém sledu, neboť oba směry — k frontě a od fronty, lze dirigovati odděleně po různých silnicích. Zvolením několika v podstatě paralelních silničních tratí lze pak výkonnost automobilní dopravy zvyšovati po libosti. Jedinou podmínkou při přiměřeně husté silniční síti je tedy dostatek vozového materiálu. Ostatní momenty, omezující výkonnost železnice, netřeba bráti v počet.

Je tedy automobilní doprava nejen náhradou železnice tam, kde železnice vůbec chybí, ale zvláště přízpůsobivým jejím doplňkem v ohrožených úsecích a v době zvýšené potřeby dopravních prostředků. Pravidelná železniční doprava s určitou kapacitou je sice výhodná pro stejnoměrné doplňování válečného materiálu občasnou a rychlou dopravou vojsk by však bylo někdy zásobování ohroženo a snad i dočasně přerušeno. Automobilní dopravu lze naopak organizovati pro náhle zvýšenou potřebu dopravy vojska stejně rychle, jako zase po provedení úkolu zrušiti a celý její dopravní park etablovati na jiném místě potřeby, takže je jí stále plně využito.

Pohyblivost a pružnost automobilní dopravy může mít své výhody i v jiných případech moderního válečnictví. Dnešní taktika mohutných náporů a akcí a zcela mimořádných bojových prostředků musí počítati vždy se silným fyzickým a morálním vyčerpáním bojovníků a s nutností poskytnouti vystřídaným bojovým jednotkám naprostého klidu a zotavení.

Útočné prostředky velké donosnosti a působící často daleko do týla (bojové plyny, letectvo), nutí tedy, aby zálohy, které mají mít úplný klid, byly jednak umístěny značně daleko od bojiště, jednak rozloženy co možná po menších částech v prostoru co největším.

Jak mají kantonovati tyto části, aby bylo vyhověno těmto podmínkám, aby však přes to byly včas na místě potřeby? Rozložení v osadách poblíž železnice má za následek přílišnou koncentraci na malém prostoru a je nevýhodné jednak se zřetelem na leteckou činnost, jednak i z důvodů zásobování a z důvodů zdravotních. Ostatně sama železniční stanice je pro letce dobrým orientačním bodem a při nastupování a nakládání do vlaků choulostivým cílem jeho útoků. Rozložení ve větším prostoru zase má za následek při povolání zálohy zdlouhavé pochody k stanici, tedy ztrátu času. Rovněž nastupování a nakládání do vlaků je poměrně zdlouhavé. A tak, přičteme-li ještě čas, potřebný k pochodu od konečné stanice až k cíli, jeví se největší nedostatek — a nejzávažnější — právě v přílišné ztrátě času.

Vzdálenost i rozptýlení kantonujících jednotek nebude však na závadu rychlému jich zasažení do boje, lze-li je v kritickém okamžiku dopravit k cíli prostředky automobilními. Nakládacími místy mohou být jednotlivé kantonovací oblasti, dopravu lze organizovati i na několika různých silnicích a transporty lze dirigovati vesměs přímo až do východiska připravované akce nebo až k samému bojišti. Odpadají unavující pochody, čekání na stanicích i obavy před náhlým přerušením trati. Také ochrana proti letcům za pochodu je snadnější než na železnici. Čas se získává zvláště při větších vzdálenostech od fronty, aniž se tím pohotovost záloh nebo disponibilita s nimi nějak zmenší.

Všecké výhody zde uvedené platí, aplikujeme-li je náležitě, nejen pro válku posílení, ale i pohyblivou, pro kterou lze ještě zvláště zdůrazniti výhody rychlého manévrování celými jednotkami i vyššími svazy, dopravovanými i při zajištěném pochodu, a tedy až po samý styk s nepřítelem, automobilními dopravními prostředky. Rychlost akcí, překvapujících nepřítele, může být příčinou značných úspěchů. Příkladem lze uvéstí vzetí Lutychu Němci na počátku světové války.

Uvedené úvahy potvrzují taktické i strategické výhody motorické dopravy vojska, které dávají velitelům možnost rychlého zasahování do válečných dějů a tím i snazšího rozhodování jak v útoku a postupu, tak i v obraně.

B. Jaká opatření by bylo v míru učiniti na území ČSR, aby bylo lze prováděti v čas války uvedené transporty?

Všecké naše nynější automobilní dopravní prostředky prozatím nestačí pro úspěšné provádění dopravy vojska, neboť bude jich plně využito pro dopravu válečného materiálu. Záleží tedy především na přípravách a opatřeních rázu materiálního, t. j. na zajištění vozo-

vého parku a hmot a na úpravě komunikací, a teprve po jich vykonání lze uvažovati o opatřeních rázu vojenského, zahrnuté v organisaci těchto transportů. Proto je nezbytno přihlížeti zvláště podrobně k oběma prve jmenovaným činitelům. Z nich pak plyne teprve rozsah požadavku třetího.

Pro úplné vyčerpání této otázky je tedy třeba uvažovati nejen o pouhých desideratech vojenské správy, ale o veškerých poměrech, na jejichž basi jich lze dosáhnouti a z kterých je nutno při jich posuzování vycházeti. Bude tedy třeba uvážiti pro každý základní prvek skutečné poměry všeobecné a zvláštní poměry vojenské, požadavky vojenské ve válce a přípravy k jich splnění i možnost je provésti.

Oněmi základními prvky pak, které mají podstatný vliv na automobilní transporty vojska a na možnost jich provádění, jsou zvláště stav automobilismu a automobilního průmyslu a stav komunikačních sítí v zemi.

Podkladem pro zjištění potřeby a nutnosti takových transportů u nás je pak zeměpisná poloha našeho státu a z ní plynoucí strategické a taktické požadavky vůbec. O nich se zmíníme nejdříve, neboť nelze rozváděti důsledky bez poznání příčiny.

I. Zeměpisná poloha a celková vojenská situace.

Nepříznivé poměry zeměpisné, dané jednak délkou našich hranic, jednak tvarem území a jeho formami byly již častěji kritikovány s vojenského hlediska. Stačí proto stručně rekapitulovati.

Neobyčejná délka hranic, a zvláště to, že místy nejsou přirozeně chráněny horstvem, činí naši vojenskou situaci velmi obtížnou. K tomu přistupuje i ta nevýhoda, že hraniční pásma jsou z velké části osídlena národnostmi nedosti loyálními, ano i státu přímo nepřátelskými. Uvážíme-li ještě, že jsme skoro po celé délce hranice obklopeni sousedy, od nichž nelze se nadíti sympatií, máme všechny důvody k nedůvěře a ostražitosti.

Je tedy přirozené, že při konfliktu s jediným z nich nesmíme pustiti se zřetele ani ostatní hranice. To však znamená, že zmíněná dlouhá hraniční čára bude vázati v každém případě neb aspoň až do vyjasnění poměru k sousedům značné síly, kterých nelze tedy normálně použiti proti skutečnému nepříteli na jednom místě a které jsou rozloženy více do šířky než do hloubky.

Zároveň je však naše území ve směru severojižním místy velmi úzké, a to zase zvláště tam, kde hranice jsou přírodou nejméně chráněny. Proniknutí na naše území v takovém místě by znamenalo rozříznutí teritoria na dvě části, které by neměly přádného spojení, takže by bylo nemožné jednotné velení, eventuálně i zásobování jedné části, a konečně by to působilo deprimujícím dojmem na vojsko i veřejnost.

Obě tyto nevýhody, rozložení vojska podél dlouhých hranic a snadné rozříznutí teritoria, je třeba paralysovatí přípravami, z nichž nejvýznačnější jsou co nejrychlejší severojižní přesuny volných vojsk od hranic jen střežených k hraničním napadeným, a přesuny paralelní s hranicemi, jimiž lze zhustiti bojové síly přesunem od sousedních úseků do úseku ohroženého. Přesuny musejí pak býti tak rychlé a mohutné, aby svým výkonem nahradily plně roztržitost vojsk po celých hranicích, dávající možnost zhuštění vojsk

v ohroženém úseku nejen ze sousedních míst, ale hlavně z míst na jiných (protilehlých) frontách, na nichž snad vůbec nebo dočasně k akcím nedojde. Zvláště pak musí být tímto způsobem zabezpečeny ty předem známé choulostivé úseky nebo místa, v nichž lze čekati usilovný nápor nepřítel k uskutečnění určité akce. Tato místa nelze po celou dobu válečného děje obsaditi v plné síle, nutné jen po dobu skutečných pokusů protivníka, neboť by tím byly vázány síly, chybějící pak na jiném místě.

Musíme tedy míti možnost mohutných a rychlých přesunů vojsk směrem severojižním i západovýchodním, abychom mohli manévrovati s materiálem i silami k dispozici jsoucími zhušťováním jich podle libosti na onom úseku, který je právě ohrožen nebo na němž je předpokládáno rozhodnutí.

Obě předpokládané vlastnosti přesunů: mohutnost a rychlost závisí na dostatečném počtu dopravních prostředků k zdolání úkolů sporadické dopravy vojska při přesunu, aniž se tím ohrozí pravidelná doprava válečného materiálu a na přiměřeně husté dopravní síti ve všech požadovaných směrech, stačící za všech okolností i pro náhlé zvýšení dopravy.

S těchto hledisk bude tedy třeba posouditi také nutná opatření a přípravy, má-li býti zabezpečen požadavek dříve uvedených transportů vojska.

II. Automobilismus a automobilní průmysl.

Vozový park.

Dnešní vozový park vojenský i s uloženými zálohami jest jen menší částí dopravních prostředků, nutných pro všeobecné materiální zásobování a vůbec pro dopravu armády v poli. Finanční prostředky žádného státu nejsou tak neomezené, aby mohl udržovati plný válečný počet v zálohách, a proto též u nás se počítá s využitím vozidel civilních, jimiž se doplní mírové počty vojenské na početní stav válečný. Vydatnost tohoto zdroje je však jednak jen dočasná, neboť rekvisici civilních vozidel bude na dohlednou dobu vyčerpán bez naděje na jeho doplnění, hlavně však uspokojí podle dnešního početního stavu nejvýše potřeby dopravy materiální. Přesný obrázek o tom podá nám právě provedená klasifikace civilních motorových vozidel. Pro doplňování vozového parku takto získaného je třeba počítati s výkonností automobilního průmyslu za války.

Nikterak nestačí však ještě uvedené prameny k tomu, abychom mohli uspokojiti vojenský požadavek větších přesunů vojska. K tomu by bylo třeba značného rozmnožení vozového parku proti dnešku, aby bylo lze postavití tolik polních jednotek dopravních, aby stačily nejen pro běžnou dopravu materiálu, ale aby z nich bylo možno buď občasné uvolniti nebo stále míti v pohotovosti zálohu pro dopravu větších jednotek vojska, zálohu danou k dispozici vrchnímu velitelství, aniž by tím byla ohrožena stálá a pravidelná doprava materiální.

Spotřební materiál.

Jako sám vozový park, tak i materiál k provádění automobilní dopravní služby jeví určité nedostatky, které se za války stupňují.

Máme sice v zemi určitá odvětví t. zv. pomocného automobilního průmyslu, většina jich však chybí. Zajišťujeme se zase vojenskými

zálohami (spotřebních hmot, výstroje atd.), ty však jsou jen pro první potřebu a budou dosti brzo vyčerpány.

Přípravy pro vyhovění požadavkům vojenským záleží tedy v státní podpoře a studiu automobilismu a příslušného průmyslu a jeho soběstačnosti, v zjištění početnosti materiálu a jeho zabezpečení, v doplňování a udržování a konečně ve vhodné mírové a válečné organizaci.

Udržování vojenských záloh vozidel a materiálu není nijakou výhodou ani s hlediska pohotovosti vozů, ani s hlediska národohospodářského. Uvážíme-li pak, že ani těmito zálohami není zajištěna dosud potřeba, daná požadavkem přesunů vojska, je třeba k jejímu splnění nastoupiti cestu jinou, racionálnější.

Je to všeobecně zesílení a rozvoj automobilismu civilního, zvláště pokud se týče nákladních automobilových vozidel, a s tím související vzrůst automobilního a pomocného průmyslu, aby přístupností cen výrobků byl podporován vzrůst počtu vozů a tedy zesílení zdroje, z něhož hodlá vojenská správa čerpat.

Ze sedmiletého vývoje našeho automobilismu je viděti, že v dnešních hospodářských poměrech nestačí přirozený vzrůst a že nelze čekat, až dosáhne automobilismus sám žádané výše. Dnes je téměř jisto, že jediným účinným prostředkem, který by mohl usplňovati automobilisaci v civilu, je vhodný zákrok státní podpory automobilismu a průmyslu v podobě subvence nebo přemiování. Tím se nejen zvýší počet vozidel v zemi, ale hlavně dostanou se do oběhu vozidla, která vyhovují požadavkům vojenským, diktovaným potřebou v polní službě. Jde při tom nejen o nejvýhodnější typy běžných konstrukcí, ale i o konstrukce speciální nebo zdokonalené se zřetelem na bezpečnost jízdy (náhon na přední i zadní kola), šetření silnic a snížení nápravových tlaků kol (vozy třínápravové), a konečně i pohyb na špatných silnicích nebo v terénu bez silnic (třínápravová vozidla a vozidla na pásech) a pod. Samo sebou se rozumí, že tím vzroste i výkonnost průmyslu, předpokládaná i pro další období válečné.

Ještě nejsnadnějšími se jeví poměry pomocného automobilního průmyslu a z toho zvláště výroba pohonných hmot a gum. Ostatní výrobky lze více méně, bude-li nejhůře, ukládati ve větším množství ve skladech, ač i tu by byla nejbezpečnější dostatečná výroba domácí. Ta však ve většině případů posud chybí.

Obvyklý dosud pohon vozidel benzinem lze zabezpečiti nezávisle na dodávkách z ciziny rozřešením otázky umělých pohonných hmot (dynalkol, směsi) u nás získaných, a tedy zase podporou nebo vybudováním průmyslu lihového a benzolového, čímž se staneme nezávislími na problematických dodávkách z ciziny. Také větším rozšířením jiného druhu pohonu látkami doma získanými (parní pohon, generátorovým plynem) a jeho zdokonalením lze zabezpečiti trvale dopravní prostředky, nutné k větším přesunům. I zde by se doporučovala státní podpora subvencemi a vlastními studii a zdokonalováním.

Ještě choulostivější je výroba gum, neboť nehledíc ani na nepatrný náš průmysl, odkázaný na dovoz z ciziny, jsou všechny dosud známé náhražky kvalitativně méně vhodné.

O jiných odvětvích průmyslu lze všeobecně říci, že se zavedením anebo podporou jich u nás přispívá k všeobecnému rozvoji i hospo-

dárnosti automobilního provozu a tedy k posílení zdrojů, pro vojsko nezbytných. Velmi důležitým požadavkem při tom je, aby příslušné průmyslové podniky byly uvnitř území a ne na hranicích.

A ještě jeden důsledek nelze přehlédnouti. S rozvojem automobilismu a jeho průmyslu souvisí též rozmnožení automobilního personálu. Zvláště při zkrácené služební době vojenské bude obtížno vychovati odborný personál. Čím více automobilů a automobilních podniků v civilu, tím větší bude v civilu počet vycvičených odborníků řidičů a řemeslníků a tím snáze lze zajistiti vojenskou potřebu, třeba i z řad nevojenských.

Vhodným doplňkem bude ovšem i branná příprava, třeba ne zákonem povinná, bude-li mít za následek úlevy v činné službě.

Zajištění civilního vozového parku.

Chce-li vojenská správa již ve svých mobilisačních plánech uvažovati o automobilní dopravě vojska, je nezbytně třeba znáti skutečnou vydatnost zdrojů a tedy počty vozidel v zemi i jejich schopnosti, aby se dalo podle toho předem určití, lze-li skutečně postavit potřebné jednotky pro zásobování armád i jednotky pro dopravu a přesuny vojska v žádaném počtu.

Je tedy třeba zjistiti i věsti v evidenci počet takových vozidel, jejich kondici a jaké procento nebo počet toho onoho druhu je schopno polní služby.

Proto je třeba vybudovati velice zevrubnou a stále doplňovanou evidenci motorových vozidel. (Její počátek byl učiněn r. 1925 provedením klasifikace podle zákona o požadování dopravních prostředků.)

Doplňování a udržování automobilního materiálu.

Bude-li vyhověno dříve uvedeným požadavkům, t. j. náležitému rozmnožení vozového parku vhodných vozidel a jeho zajištění pro vojenské účely, bude zaručena potřeba armády pro transporty vojska v prvním období od nástupu armád.

Avšak vozový materiál bude ve velmi krátké době neobvyklou námahou v poli značně opotřeben a vyžádá si jednak větších oprav, aby ho bylo lze znovu upotřebiti, jednak doplnění za ta vozidla, která se stanou pro službu vůbec nezpůsobilá. Je tedy třeba rozšířiti přípravy i po této stránce.

Oprava vadných vozidel.

Velké procento vadných vozidel lze opravovati. Ale posláním vadných vozů do zápolí se doba opravy prodlužuje a přetěžuje se doprava železniční, která bude i jinak dosti zatížena. Obzvláště padá tu na váhu železniční síť slovenská, jejíž jediná výkonná trať od západu k východu bude transporty přetížena.

Je tedy třeba dobře organisovati polní službu dílenskou tak, aby vozy nemusily být odesílány z pole. Vzorným toho příkladem je válečná organisace francouzská; její vhodnou aplikací se zřetelem na naše poměry lze stanovití zásady: možnost menších oprav i u nejmenší automobilní dopravní jednotky přiměřenou výbavou; větší opravy prováděti v ústředních dílnách v poli u divise neb armády

a jenom nejtěžší havarie a defekty zasílají k opravám do vlastních nebo civilních dílen zápolních.

S tím souvisí též ostatní služba materiální, t. j. opatrování a do-
dávání součástí, hmot a p.

Podrobnosti, jako rozdělení, výkonnost, nutná výbava těchto
ústavů atd. jest již jiná otázka a nenáleží do tohoto tématu.

Náhrada zničených anebo nepotřebných vozidel:

Opravovaný vozový materiál může konati službu zase jen ome-
zenou dobu a musí být časem, právě tak jako úplně zničený nebo
ztracený, nahrazen novým. Jak již bylo řečeno, první zdroje pro za-
jištění polní a válečné potřeby, t. j. civilní vozidla a vojenské zálohy,
budou vyčerpány ihned. Další doplňování z nich bude tedy naprosto
nedostatečné, a snad vůbec nemožné. Je tedy třeba spoléhati hlavně
na průmysl a novou výrobu.

Bylo již pověděno, že náš automobilní průmysl a průmysl po-
mocný nestačí dosud skutečným potřebám v zemi, o čemž konečně
svědčí i převaha importu automobilních strojů i materiálu nad ex-
portem, a bylo uvedeno, jakými státními akcemi by bylo třeba za-
jistiti jeho výkonnost, aby se saturováním civilní potřeby zvýšil
počet vozidel v zemi a soběstačnost. S touto zvýšenou výkonností
průmyslu je však třeba počítati i pro další období válečné, zůsta-
nou-li jeho materiální podmínky stejné. Nestačí tedy dočasné zvý-
šení odběru výrobků, nýbrž pro delší vedení války je třeba zabez-
pečiti stálou vyšší výkonnost průmyslu a jeho okamžité
připůsobení potřebě válečné.

Přípravy takové záležitosti jednak v zajištění surovin, jejich dopravě
a odsunu výrobků, zajištění pracovníků i vedoucího personálu,
v studiu náhražek, které lze doma vyráběti z domácích surovin,
v organizaci závodů podle potřeb vojenských atd. K tomu je ovšem
potřebí dalších promyšlených studií, které lze shrnouti v pojmu
organizace válečného průmyslu.

Příprava organizace válečného průmyslu automobilního bude
narážeti na zajištění surovin, z nichž mnohé jsou společné pro vý-
robu zbraní a automobilního materiálu, a je tedy třeba k rozřešení
dalekosáhlých studií a prací povolaných odborníků. Rozvinouti
tento program není ovšem možné v rozsahu tohoto pojednání.

III. Komunikace a komunikační síť silniční.

Vedle úplnosti a dokonalosti dopravního vozového parku ne-
méně důležitým faktorem pro provádění transportu vojska je stav
a hustota silniční sítě. Z předcházejících statí lze dovoditi,
že důležitost řádného silničního spojení nepomíjí ani tam, kde je
paralelní s železnici, neboť nejsou vyloučeny možnosti přerušení
dopravy železniční nebo její přetížení, takže automobilní doprava
ji musí nahraditi nebo doplniti.

Tím významnější je pak silnice v oblastech, které nemají želez-
nic, zvláště jako doplňující komunikace v prodloužení nebo mezi
hlavními tepnami železničními.

Je tedy třeba si uvědomiti polohu i rozvětvení hlavních silnic
a silnic podružných a co od nich očekáváme. Silniční síť v repu-
blice je dosti hustá a co do situační polohy v celku vyhovující. Jen
některé oblasti jsou po této stránce chudší, a to zvláště na Slovensku
a Podkarpatské Rusi. Pripustíme-li, že se hlavní směr dopravy od
východu na západ bude po vybudování slovenských železnic zaklá-

dati na nich a na silnicích paralelních, připadá nejtěžší úkol silnicím v povšechném směru severo-jížním a jejich spojkám paralelním s hranicemi jako předpokládanou frontou. Šlo by tedy o doplnění silniční sítě vybudováním nových strategických silnic v některých severních a jižních oblastech Slovenska, vhodných pro dopravu automobilní.

Mnohem bolestnější je otázka stavu silnic. Poměrně dobře stavěny a udržovány jsou silnice v Čechách a na Moravě, ač i zde jsou některé úseky značně zanedbány. Zato k dopravě vojska automobily nelze skoro naprosto použítí silnic slovenských, které by musily být z valné části rekonstruovány.

Konstruktivně by bylo třeba řešiti při tom i šířku vozovky, aby stačila — pokud není paralelní stejně vhodná a nepřiliš vzdálená silnice druhá — k dopravě ve dvou směrech, nutné při přesunech větších sil a za současně nepřerušované dopravy materiálu. Tuto okolnost je ovšem třeba mítí na zřeteli i u silnic jinak dobře udržovaných a svou kondicí vyhovujících.

Neméně důležitý je i způsob zpevnění povrchu vozovky, aby odolávala zvýšenému namáhání mohutnou automobilní dopravou. To je zase nejvyš choulostivá stránka silnic na Slovensku a Podkarpatské Rusi; avšak ani u silnic v Čechách a na Moravě není tento problém dosud rozřešen uspokojivě. Obzvláště u hlavních směrů a strategicky nejdůležitějších tratí, které budou pravděpodobně po celou dobu války nadprůměrně namáhány, mělo by se přikročiti k jich dokonalému vybudování, které by vyhovovalo již v míru živé automobilní dopravě.

Zkušenosti cizích států, hlavně s vozovkami betonovými, asfaltovanými a jinak moderně zpevněnými, měly by být již nyní aplikovány v našich poměrech, abychom měli alespoň hlavní silniční síť pohotově v každém okamžiku pro větší transporty a abychom měli vbrzku zkušenosti pro zdokonalení ostatních silnic vojensky důležitých.

Přípravy pro válečné transporty vojska automobily nekončí však pouhým doplněním a úpravou silniční sítě, nýbrž je třeba již předem pečovati i o stálé udržení jejich sjízdnosti při delším abnormálním používání za války. Zvláště pak musejí býti počaty tyto přípravy ihned na počátku transportů, ne snad odsunovati je tak dlouho, pokud je silnice vůbec s to, třeba již velmi nedokonale, úkol svůj splniti. Stůj co stůj musí být pamatováno na toto udržování ihned, ne teprve, když jsou skoro zničeny a znehodnoceny a vyžadují pak nejen ohromných nákladů a pracovních sil, ale i času, a kdy nesjízdnost po dobu rekonstrukce může zaviniti průtah v přesunu, nehledíc ani k rychlé zkáze vozového materiálu, a může být tím i příčinou nezdaru.

Bylo by tedy pamatovati jednak na zabezpečení materiálu, t. j. hlavně kamene a šterku buď určitými zásobami v kraji nebo zjištěním vhodných míst, eventuálně skutečným otevřením lomů v obvodu strategicky důležitých silnic.

Vedle toho je třeba zajistiti i strojní a pomocný materiál pro sestavení silničních pracovních sekcí (kamenovrtací soupravy, válce, drtiče šterku, automobily pro dovoz šterku atd.), které by počaly svou činnost (příprava udržovacích hmot, otevření lomů) hned, jak by byla silnice určena nebo vyhlédnuta pro intenzivní vojenskou dopravu.

Velice názorným srovnáním může zde býti péče francouzského velení o udržování silnice z Bar-le Duc k Verdunu (silniční sekce pracovní a dopravní) po celou dobu bojů, a naproti tomu opomíjení těchto opatření v armádě německé, kde silnic bylo vojskem používáno až do úplného zničení, bez oprav a bez udržování a samo sebou s nesmírnými oběťmi na automobilním materiálu.

K přípravám pro zabezpečení komunikační sítě náleží konečně i zjištění všech okolností, které mohou mít vliv na provedení a druh dopravy a její organisování v určitých úsecích.

K tomu cíli by bylo třeba pořídit vojenský plán silničních komunikací v republice, který by obsahoval jejich skutečný stav (šířku, druh, způsob udržování), nynější stálá zařízení, jako lomy, šterkovny, cementárny a p., počet udržovacích silničních strojů v okrese a konečně i taková zařízení, která činí možný určitý druh dopravy na některé trati (vyznačení a vzdálenost vodních zdrojů nebo možnost rozdělení uhelných skladů pro transporty parními automobily a p.).

Tento plán by byl podkladem vyššímu velitelství pro předvídaní možných transportů vojska již v míru a pomůckou pro jich organisování ve válce.

IV. Organisační přípravy.

Teprve bude-li vyhověno všem požadavkům, které tu byly uvedeny, a budou-li tak provedeny materiální přípravy, kterých vyžaduje všeobecně účelné provádění transportů automobilních, lze očekávat i též požadovaný výsledek podle organisačních příprav pro transporty vojska, které by neměly významu, kdyby nebyly podepřeny dříve vyličenou přípravou materiální.

Dopravní jednotky.

Jak již bylo napřed řečeno, vyžádá si největší části vozového automobilního parku doprava válečného materiálu. I když uvažujeme, že při dostatečném počtu dopravních jednotek lze určitého jejich počtu použít v případech potřeby pro dopravu vojska, nebudou patrně nikdy tak početné, aby bylo lze některé vyhradit jenom pro dopravu vojska. Je tedy třeba počítati s normálními dopravními jednotkami pro oba způsoby použití.

Základním kritériem pro formaci dopravních jednotek musí tedy být taková kapacita jejich, aby mohly transportovati ucelené vojenské jednotky, počínajíc od setniny pěšího vojska, praporu a pluku až nejvýše po pěší divisi. Tomu by odpovídaly asi automobilní kolony po 10 nákladních vozech s třítunovou nosností, které by se slučovaly podle dopravované jednotky v skupiny (pro dopravu pěšího praporu, pluku) a tyto v automobilní prapory (při dopravě větších smíšených jednotek).

Účelné provedení transportů vojska, má-li mít onen pronikavý úspěch, který od něho očekává velitelství armády, musí být připraveno do všech podrobností. Provedení musí být nejen přesné, ale i rychlé a vyžaduje proto pohotovosti dopravních jednotek. Ačkoli bylo podotčeno, že sotva lze počítati s možností naprostého oddělení dopravních prostředků pro transport vojska od dopravních prostředků pro dopravu materiálu, je přece jen nezbytno dáti k dispozici nejvyššímu velení dostatečnou zálohu dopravních prostředků.

kterých sice může býti v době klidu použito k dopravě materiálu, avšak jen pokud to lze bez újmy jejich pohotovosti pro náhlé přesuny.

Naopak by bylo výhodné omeziti počet dopravních prostředků i u divisi a slučovati je ve větší jednotky, podřízené velitelství armády.

Pomocné útvary.

Pomocné útvary pro udržení schopnosti dopravních jednotek slouží stejnou měrou automobilní dopravě materiálu i dopravě vojska a podáváme jen stručný výpočet jich. Jsou to jednak automobilní dílny a sklady, tvořící t. zv. polní automobilní parky nebo jejich části, jednak pracovní jednotky pro udržování tratí, organizované v sekce udržovací a vybavené personálem i technickým a strojním udržovacím materiálem, kterým se přikáže určitý úsek používané silnice.

Organisace transportů.

Přesnost a bezvadné provedení transportu vyžaduje vedle pohotovosti vozidel zabezpečení tratí, pořádku na trati a na místech naložení a vyložení. Je tedy třeba zvlášť pečlivé přípravy těchto podmínek, která musí být organizována sice v souhlase s vojenskými operacemi, avšak při tom tak, aby nenastaly kolise mezi dispozicemi velitelů různých oblastí nebo úseků, z nichž a do nichž se převoz provádí. Proto bude třeba svěřiti řízení transportů zvláštnímu orgánu, který stojí mimo dotčená velitelství, a je tedy podřízen nejvyššímu velení.

V té věci lze právem upozorniti na organizaci automobilních regulačních komisí ve francouzské armádě.

Podkladem jejich působnosti je princip železniční dopravy s vymezeným jízdním řádem, se spojením telefonním a střezem i udržováním tratí.

Princip železniční dopravy by bylo záhodno aplikovati na veškeré složky silniční dopravy vůbec, a tedy podobně jako u železnice podřídití jedinému ústřednímu vedení jak vozový park na určité trati a dispozice s ním, tak i její střezení a udržování. Jen tím lze dosáti dokonalé souhry všech složek právě tak jako při službě železniční.

C. Souhrn.

O taktických i strategických výhodách automobilní dopravy a přesunu vojska v poli nemůže býti sporu. Naše zeměpisné a vojenské poměry zvláště vyzdvihují jejich cenu u nás pro obranu státu. Máme-li však s nimi vážně počítati, jsou nezbytné již v míru usilovné a soustavné materiální přípravy, doplněné vhodnou organizací vojenských složek.

Podmínky rozmnožení vozového parku v zemi a zvýšení mohutnosti, výkonnosti a soběstačnosti automobilního průmyslu jsou stejně závažné jako systematické a cíle vědomé zdokonalení silniční dopravní sítě a zabezpečení příslušného průmyslu nuceným jeho přivedením od hranic do vnitra státu. To však jsou vesměs úkoly, při nichž musí převzít stát iniciativu a podporu, nebo i nátlakem snažit se o jejich uskutečnění, t. j. o intenzivní rozvoj automobilního dopravnictví všeobecně.

Ačkoli bylo již mnoho dosaženo v uplynulých letech, lze to vše spíše připsati přirozenému vývoji věci, který je třeba uměle uspišiti, mají-li se dostavití včas žádoucí výsledky.

Teprve zabezpečení jich splnění dává naději, že i vojenské přípravy rázu organizačního budou mít praktický výsledek a nezůstanou pouhým ideálním plánem bez reálního podkladu.

Značnou podporou splnění všech desiderat by byla užší součinnost mezi automobilním průmyslem a státní správou, mezi konstruktérem vozidla a silničním odborníkem a mezi civilními institucemi státními i jinými a vojenskou správou. Ochota všech zainteresovaných míst k určitým obětem a pružnější aplikování moderních zásad, mohlo by ulehčiti i uspišiti provedení příprav, jimiž se zvýší pohotovost naší branné moci v značné míře.

VOJENSTVÍ DOMA A V CIZINĚ

Podplukovník František Uhlman:

K úpravě početních stavů.

Branný výbor francouzské poslanecké sněmovny předložil nedávno — mimo jiné — návrh, aby se přistoupilo k úpravě početních stavů zrušením určitého počtu velkých jednotek, který má býti prozatímním opatřením, dříve než bude provedena nová organizace armády, aby byla zabezpečena mírová práce vojska.

Tento návrh nám ukazuje, že se ve Francii dostala otázka početních stavů do stadia konečné redakce.

Domnívám se, že jest na čase uvažovati o cvičných početních stavech mírových také v naší armádě.

Nepochybuji o tom, že vojenská správa jest si vědoma důležitosti cvičných početních stavů, které mají zabezpečiti úspěšnou mírovou práci čs. armády, a proto podávám svůj názor k realizaci této palčivé otázky.

Způsob, jak navrhuje branný výbor francouzské sněmovny upravití početní stavu, totiž zrušení určitého počtu velkých jednotek, nelze ovšem v armádě československé bráti v úvahu.

Francie s velkým počtem pěších a jezdeckých divísí může snadno přikročit k snížení těchto vyšších taktických jednotek. Jinak jest tomu u nás. Počet vyšších taktických jednotek: 12 pěších divísí, 2 pěší horské brigády a 3 jezdecké brigády jest minimum, na které mohl hlavní štáb svého času přistoupiti, a učinil tak jistě s těžkým srdcem. Žádný náčelník hlavního štábu by nemohl další snížení vyšších mírových jednotek zodpověděti.

Naopak, snaha vojenské správy musí býti vždy zvýšiti počet vyšších mírových jednotek na jejich početní stav v zájmu bezpečnosti státu. Tyto snahy však potkají se určitě s nezdarem, jednak pro finanční náklad, jednak pro odpor určitých politických stran.

Jak jsme se přesvědčili, nelze u nás uvažovati ani o snížení počtu velkých jednotek mírových, ani o dalším zvýšení početního mírového stavu armády.

O početních stavech, jaké u vojskových těles a setnin ve skutečnosti byly a jsou a jaké obtíže tyto početní stavu při výcviku způsobují, o tom se nechci rozepisovati, poněvadž jsou každému odborníku známy a laikům lze lehko početní stavu zjistiti na cvičištích, při veřejných přehlídkách a pod.

Poslaneckou sněmovnou odhlasované a přijaté nové branné zákony, mající vztah na mírový početní stav vojska, přinesou nám, počínajíc jarem příštího roku, ovšem jakési ulehčení při výcviku.

Předně jest to zákon, jímž se stanoví mírový počet československého vojska od 1. října 1927 pro období od 1. října do 31. března počtem 140.000 (dříve 150.000) a od 1. dubna do 30. září 100.000 (dříve 90 tisíc) vojenských osob, počítajíc v to vojenské osoby z povolání činně sloužící.