

Verdun.

Studie s hlediska materiálního.*)

Verdun, ležící na důležité křižovatce silnice z Paříže přes Châlons s Marne do Met a údolím Másy z Toulů do Charleville, byl opevněn již v dřívějších dobách; jeho první řádné opevnění pochází od proslulého francouzského opevňovatele Vaubana.

Když po válce 1870/71 počali Němci opevňovati pásmo Mosely (jehož opěrná střediska byla Mety a Thionville), rozhodli se Francouzi v odvetu opevniti pásmo Másy, t. zv. vysočinu másskou (Hautes-de-Meuse), jehož křídla tvořil Verdun a Toul.

Od r. 1875 bylo pracováno o vybudování pevnůstek kolem Verdunu. (Od r. 1886 bylo používáno betonu, od r. 1900 železového betonu a r. 1902 objevily se první pancéřové věže.)

Pevnůstky jsou uspořádány ve dvou liniích:

vnější linie:

- na pravém břehu: Froideterre, Thiaumont, Douaumont, Vaux, La Laufée, Moulainville, Derame, Le Rozelier, Saint-Symphorien, Haudainville, La Falouse,
- na levém břehu: Dugny, Landrecourt, Regret, Les Sarteles, Chana, Choisel, Bois-Bourrus, Marre, Belle-Epine, Vacherauville, Charny;

vnitřní linie:

- na pravém břehu: Belleville, Saint-Michel, Souville, Tavannes, Belrupt,

- na levém břehu: La Chaume.

Výzbroj Verdunu před válkou byla:

- asi 50 otáčivých věží s 12 děly 155 mm, 28 děly 75 mm a 29 kul.
- 23 kasemat se 46 děly 75 mm,
- 130 baterií s 670 děly, které byly umístěny mimo pevnůstky a nebyly většinou opatřeny ani betonovými kryty,
- 203 revolverových kanonů,
- 86 minometů,
- 210 zabudovaných kulometů a
- 47 pancéřových pozorovatelů.

Střelivo bylo uloženo v osmi podzemních skladech. Bylo tam průměrně 800 ran pro dělo, což činilo v celku asi 611.000 ran.

Toto opevnění Verdunu bylo nedokonalé. Poukazoval na to již r. 1912 gen. Coutanceau, vojenský guvernér Verdunu, který zamýšlel vybudovati ještě novou vnější linii Sivry-la-Perche, Samogneux, Ornes, Bezonvaux, Chatillon, Haudimont a zesílit výzbroj již hotových pevnůstek. — K tomu však nedošlo, asi pro nedostatek peněz.

* * *

První nápor Němců proti Verdunu se projevil hned na počátku války již v září 1914, když V. německá armáda (Kronprinz) pronikla západně od Verdunu až k Revigny, takže situace Verdunu byla velmi

*) Prameny:

- 1. Poirier: La bataille de Verdun. Paris 1922 (E. Chiron).
- 2. Gen. Mangin: Comment finit la guerre. Paris 1920 (Librairie Plon-Nourrit & Cie.).
- 3. Lt. Col. Fischer: Comment dura la guerre. Paris 1925 (Charles-Lavanzelle & Cie.).
- 4. Lt. Doumenec: Les transports automobiles sur le front français 1914—1918. Paris 1920 (Librairie Plon-Nourrit & Cie.).
- 5. H. Heuzé: La voie sacrée. Paris, Le renaissance du livre

kritická. — Bitva na Marně pomohla i Verdunu, neboť fronta německá ustoupila až severně od Saint-Ménéhould.

Jiné však nebezpečí hrozilo opět Verdunu, tentokráte od východu: Němci prorazili v říjnu 1914 až k St. Mihiel a uhájili tento výčnělek fronty po celou válku.

Pozornost hlavního velitelství se obracela stále k Verdunu jako k pevné opoře pravého křídla celkové fronty.

Po rychlém dobytí belgických pevností Namur, Liège, Antverpy, nevěřilo se příliš ve velkou odolnost stálých opevnění a hledělo se je posílití polními opevněními vysunutými před okruh pevnůstek a tak přetvořiti pevnosti (places fortes) v opevněné prostory (régions fortifiées), které by byly pod velením velitele polní armády, operující v onom pásmu. Nešlo již o to, zajistiti obranu pevnosti pro případ obležení, nýbrž chrániti ji pohyblivou soustavou defensivní.

Velitelem opevněného verdunského prostoru byl jmenován 10. srpna 1915 generál Herr. Ten vypracoval plán tří opevněných linií, na kterých se mělo intensivně pracovati, z nichž nejkrajnější byla: Mort-Homme, Samogneux, Beaumont, Bezonvaux, Dieppe, Hermeville, Ville-en-Woëvre, Ranzières, Troyon.

Kromě toho bylo projektováno nové opevněné pásmo spojující Argony přes Belrain s opevněným prostorem Toul.

Práce postupovaly velmi pomalu, částečně pro nedostatek materiálu, jehož bylo potřebí na jiných úsecích ohrožené fronty, částečně i pro neustálé střídání vyšších jednotek na frontě.

Generál Herr disponuje v této době (srpen 1915) asi 100 prapory, 50 polními bateriemi a pevnostním dělostřelectvem. — Tato situace se ještě zhoršila při bitvě v Champagne, kdy celý II. armádní sbor (dvě divise) byl koncem září odeslán na pomoc. Sbor se sice v listopadu vrátil, byl však boji značně oslaben, takže bylo třeba popřáti mu odpočinku.

* * *

Koncem ledna 1916 se množí příznaky nepřátelského náporu na Verdun. Hlavní velitel generál Joffre vysílá proto gen. Castelnaua do Verdunu a na jeho zakročení jsou dány veliteli opevněného verdunského prostoru potřebné prostředky k dispozici, aby opevňovací práce byly urychleny. To však bylo již skoro pozdě, neboť skoro současně začíná německá ofensiva proti Verdunu (21. února 1916).

Dne 20. února (tedy v předvečer zahájení ofensivy) má gen. Herr k dispozici na frontě 166 km dlouhé, t. j. od Avocourt až do Paroches:

150 praporů (z toho 50 na frontě, 58 v záloze divisi, armádních sborů a velitelství opevněného verdunského prostoru) a

632 děl (z toho 388 polních a 244 hrubých a těžkých),

dále pak útvary letecké, ženijní, telegrafní a příslušné útvary služeb.

Kromě toho je v prostoru Souilly—Chaumont celá jedna (48.) divise (12 praporů a 12 baterií) a celý jeden armádní sbor (XX.), soustředující se v prostoru Bar-le-Duc, k dispozici velitele střední skupiny armád pro úsek verdunský.

Bitvu o Verdun možno rozdělití na čtyři období:

V 1. období (21. února až 4. března) se snaží Němci prudkým útokem — využívající překvapení — prorazití obrannou posíci u Verdunu. Hlavní útok je veden po hřebenu vysočiny máasské.

2. období (5. března až 10. dubna) má charakter bitvy vysilovací, bitvy, která má za účel vyčerpání protivníka co nejvíce. Útoky Němců

se neomezují jen na střed fronty, nýbrž i na její křídla (Homme-Mort a Vaux).

3. období (11. června až 31. srpna) se podobá prvnímu. Němci prudkými útoky a čerstvými silami hledí stůj co stůj prorazit vnitřní opevněnou linii a proniknouti do Verdunu. Je to období prudkých útoků a náhlých protiútoků.

4. období (1. září až 18. prosince) se vyznačuje zprvu poměrným klidem, t. j. menšími útoky a protiútoky lokálními. Později je to připravená protiofensiva francouzská, která osvobozuje Verdun.

* * *

Dne 21. února v 7 hod. 15 min. začala prudká německá dělostřelba na celé frontě od Malancourt až k Eparges. První posice pěší i dělostřelecké jsou palbou přímo rozdraceny. V 16 hod. 45 min. vyrazí německá pěchota k útoku v prostoru Beaumont a vniká do francouzských zákopů.

V dalších dnech prudké boje v prostoru na pravém břehu Másy až po Ornes. Dne 23. února byly spěšně přivezeny na automobilech části XX. armádního sboru a ihned vrženy na ohroženou frontu. Bojuje se velmi urputně. Němci jsou stále v přesile.

Dne 24. února večer rozhodl se velitel skupiny armád gen. Langle de Cary pro ústup z planiny Woëvre na východní svahy máasské vysočiny. Ještě v noci telegrafuje však hlavní velitel generál Joffre, že vysočina na pravém břehu Másy musí býti děj se co děj uhájena, a dává veliteli skupiny armád nový armádní sbor (I.) k dispozici.

Dne 25. února byla ztracena pevnůstka Douaumont.

Dne 26. února převzal generál Pétain velení nad armádou verdunskou, dosavadní velitel generál Herr zůstává mu však přidělen. Stanoviště velitelství armády je v Souilly. — Fronta se začíná ihned organisovati pro obranu každé píde země. Prudký postup Němců je zastaven.

Celý měsíc březen trvají prudké boje o Douaumont a nové prudké útoky proti pevnůstce Vaux. Němci a Francouzi zasazují čerstvé divise do boje. Úspěchy Němců — co do dobytého území — nejsou valné.

V dubnu Němci opět prudce útočí na Vaux a v prostoru Douaumont, jakož i na levém břehu Másy v prostoru Mort-Homme.

Dne 1. května přebírá gen. Pétain velení střední skupiny armád a gen. Nivelle převzal velení armády verdunské.

Po celý měsíc se bojuje s malými přestávkami u Vaux a u Douaumont. Po řádné dělostřelecké přípravě útočí Francouzi dne 22. května na Douaumont a podařilo se jim vniknouti i do pevnůstky. Byli však po dvoudenních tuhých bojích vytlačeni. — Též na levém břehu Másy trvají urputné boje o Mort-Homme a Cumières.

Počátkem června útočí Němci čtyřmi divisemi na Vaux. Douaumont bylo dobyto, Vaux byl obklíčen; po čtyřdenní hrdinné obraně padl 5. června do rukou Němců. Útoky Němců se nyní stále stupňují, Thiaumont padl, lesík de la Caillette též, Němci pronikají — za pomoci všech prostředků (plynů i vrhačů plamenů) po strašlivé dělostřelecké přípravě, a když k útoku zasadili 19 pluků od sedmi různých divisi — dne 23. května až do Fleury. Situace Francouzů je velmi vážná, město i mosty ve Verdunu jsou pod přímou palbou Němců, kteří stojí nyní před pevnůstkou Souville, která patří již do vnitřní linie pevnůstek.

Generál Joffre byl znovu požádán o svolení k ústupu za levý břeh Másy; odpověděl však dne 26. června, že Verdun je třeba držeti,

neboť právě počíná francouzsko-anglická ofensiva na Sommě, která odlehčí Verdunu.

Koncem června trvají boje o Thiaumont a Fleury, obou míst bylo několikrát dobyto a opět ztraceno, konečně zůstala však v rukou Francouzů.

V druhé polovině června se bojuje znovu urputně o Mort-Homme.

V červenci (11.) podnikli Němci znovu prudký útok na frontě Vaux—Fleury (kde zasadili 14 pluků od pěti různých divisí) s hlavním úsilím na pevnůstky Souville a Laufée; pronikli až k samé Souville. Připraveným protiútokem 32. francouzské divise byli Němci zatlačeni od Souville a z Fleury (dne 15. až 18. července). Prudké protiútoky v tomto úseku trvají však dále. 1. srpna Němci znovu útočí čerstvými silami v prostoru Thiaumont—Fleury. Jejich počáteční úspěchy byly zmařeny francouzskými protiútoky, kterými bylo dobyto Fleury (18.) a částečně i Thiaumontu.

V září nebylo větších akcí. Malé boje a protiútoky trvají však na celé frontě k zlepšení posice.

Dne 13. října bylo město Verdun vyznamenáno křížem čestné legie.

V říjnu připravují Francouzi protiofensivu většího stylu k vyproštění Verdunu z tísnivé situace. Myšlenka i provedení této protiofensivy patří gen. Manginovi, který disponuje pro tento úkol: šesti divisemi (tři v 1. linii, tři v 2. linii) a značným dělostřelectvem (celkem 290 děl polních a 314 děl hrubých a těžkých). — Po čtyřdenní prudké dělostřelecké přípravě vyrazí Francouzi dne 24. září v 11 hod. 40 min. z prvních zákopů. Úspěch ohromný. Již ve 20 hod. dobyli Marokánci pevnůstky Douaumontu. A několik dní později (dne 2. listopadu) bylo dobyto i pevnůstky Vaux a vsi Damloup.

Generál Mangin se nespokojil tímto úspěchem, nýbrž osnuje nový velký útok k dobytí celého horského hřbetu mezi Louvemont a Bezonvaux. K dispozici bylo mu dáno osm divisí (čtyři divise v 1. linii, čtyři divise v 2. linii) a celkem 740 děl všech ráží. — Po prudké dělostřelecké přípravě vyrazí francouzská pěchota 15. prosince v 10 hod. k útoku a po tří denních těžkých bojích bylo vytčeného cíle všude dosaženo.

A tak skončila ohromná bitva u Verdunu, která trvala skoro bez přestání 10 měsíců a které se zúčastnily skoro všechny divise a pluky Francie.

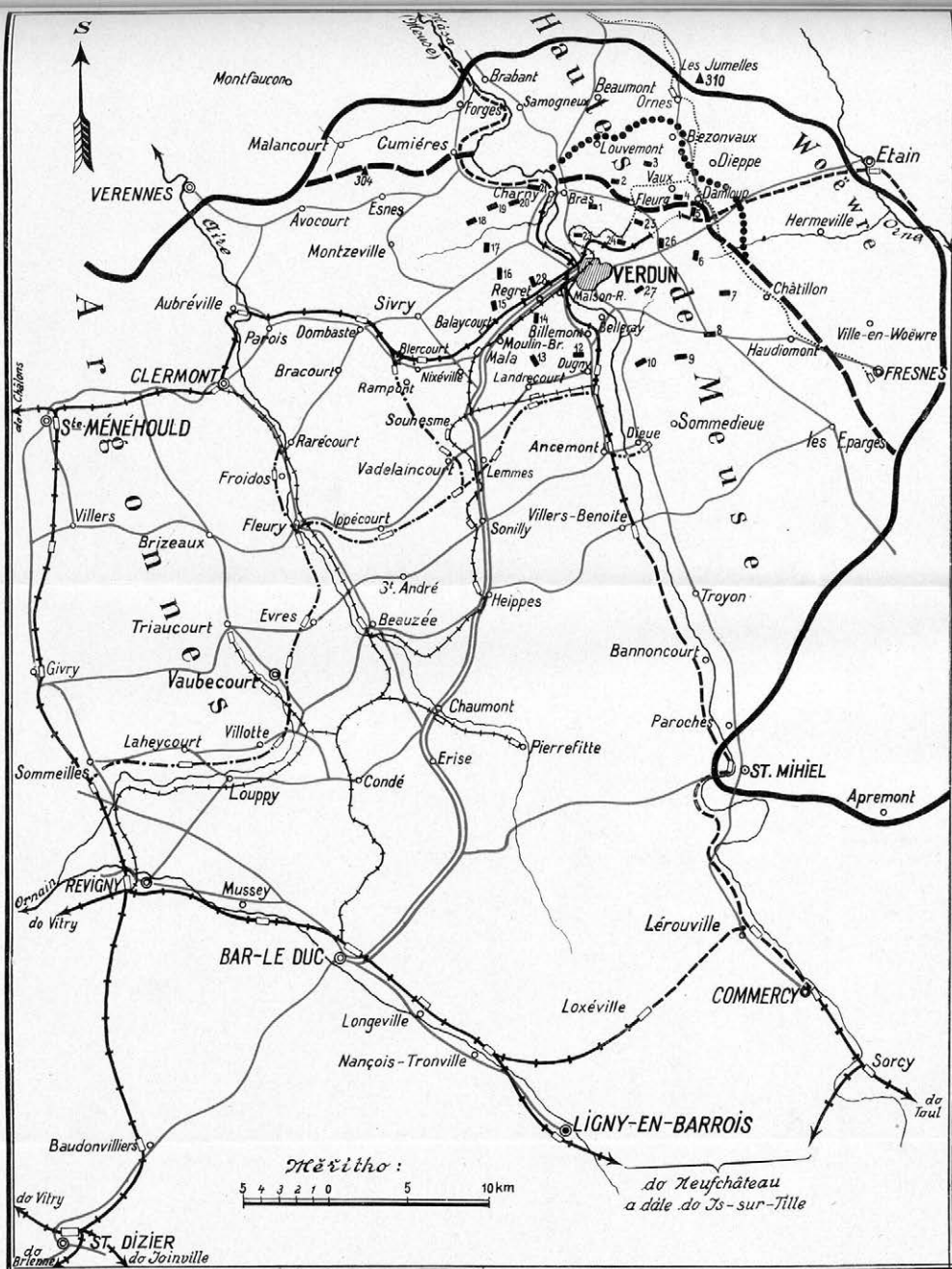
V letech 1917—1918 bylo sice ještě bojováno u Verdunu, boje byly však rázu více méně místního.

* * *

Považoval jsem za nutné zmíniti se krátce o technické situaci pevností Verdunu a stručně o taktických operacích v opevněném prostoru verdunském. — Nyní přikročím k hlavnímu účelu článku: k materiálním operacím u Verdunu.

Verdun, jako každá jiná pevnost, udržoval již v míru pro válku jisté zásoby proviantu, střeliva a jiného důležitého válečného materiálu. Tyto zásoby nesměly býti ovšem vyčerpány, nýbrž musily býti stále doplňovány a udržovány na stanovené výši.

Zásobování pevnosti a celé 3. armády, která v prostoru verdunském operovala, dělo se péčí regulační komise v Châlons s/Marne po železnici přes Ste Ménéhould. — Když však Němci pronikli hned na počátku války až na Marnu a na počátku září 1914 v prostoru verdunském až k Revigny, bylo třeba regulační komisi evakuovati



Linie pevností označených ■

Linie vnější:

- | | |
|--------------------|--------------------|
| 1 — Froideterre | 12 — Dugny |
| 2 — Thiaumont | 13 — Landrecourt |
| 3 — Douaumont | 14 — Regret |
| 4 — Vaux | 15 — Les Sarteles |
| 5 — La Laufée | 16 — Chana |
| 6 — Moulainville | 17 — Chosel |
| 7 — Derame | 18 — Bois-Bourrus |
| 8 — Rozellier | 19 — Marre |
| 9 — St. Symphorien | 20 — Belle-Epine |
| 10 — Haudainville | 21 — Vacherauville |
| 11 — La Falouse | 22 — Charny |

Linie vnitřní:

- | |
|-------------------|
| 23 — Belleville |
| 24 — Saint-Michel |
| 25 — Souville |
| 26 — Tavaues |
| 27 — Belrupt |
| 28 — La Chaume |

K článku škpt. gštba Karla Štěpánského: „Verdun“.

Vojenské Rozhledy, roč. VIII. (1927), č. 11.

do Troyes (koncem srpna), ba zčásti až do Nevers (počátkem září). Tu se dělo zásobování ovšem po trati přes Neufchâteau a údolím Másy.

Po vítězství na Marně (11. září 1914) byl přidělen verdunský úsek 1. armádě, která byla zásobována regulační komisí v Is-sur-Tille. Situace železničně dopravní nebyla příliš výhodná, ježto přímá spojovací trať přes Neufchâteau údolím Másy do Verdunu byla od října 1914 přerušena v úseku St. Mihiel a zásobovací vlaky pro verdunský úsek musily býti dirigovány přes Bar-le-Duc a Ste Ménéhould do Verdunu.

V lednu 1916 byl přiřčen opevněný prostor verdunský 3. armádě, která byla zásobována regulační komisí v Saint-Dizier.

Jaký jest úkol regulační komise? — Zásobovati, odsunovati a dopravovati! — Vypočteme-li to podrobněji, je to:

- obstarávati denní zásobování proviantem,
- obstarávati zásobování veškerým válečným materiálem,
- roztřídit vlaky s materiálem, přijíždějícím ze zápolí, a
- rozeslati je jednotkám armády,
- říditi odsuny nemocných a raněných,
- prováděti převozy vojsk (směny, operační přesuny).

Jak bylo prováděno zásobování? — Divise hlásily potřebu proviantu, střeliva a jiného válečného materiálu armádě; tato (přesněji říkajíc její složka Direction des étapes et des services*) poslala souhrnné hlášení hlavnímu velitelství a současně regulační komisi. — Regulační komisař vyhověl ihned co do proviantu a běžného ženijního materiálu ze svých zásob. Co do střeliva a speciálního materiálu ženijního, zdravotnického, telegrafního a p. vyřizovalo hlavní velitelství žádosti armády tím, že buď odeslalo příslušný materiál k regulační komisi, anebo dalo jí jej k dispozici v nejbližších zápolních skladech. — Ježto armáda oznámila regulační komisi, kam a kolik materiálu chce míti dovezeno, oznámil regulační komisař armádě nyní jen zásobovací stanici, druh a počet materiálu a hodinu příjezdu zásobovacího vlaku. — Bylo nyní na armádě říditi zásobování stále k divisím.

Jak se prováděly odsuny? — Armáda hlásila regulační komisi, kde a kolik raněných anebo materiálu je připraveno k odsunu. Regulační komisař tam dirigoval buď sanitní vlaky nebo vracející se prázdné soupravy zásobovacích vlaků, a řídil dále jejich odsun do zápolí podle směrnic hlavního velitelství.

Jako zásobovací stanice v r. 1915 byly určeny Verdun, Bras, Dugny, Ancemont, Villers-Benoite na normální dráze a Châtillon na železnici s korozochodnou dráhou. Sem přijížděly denně vlaky s proviantem a poštou listovní i balíkovou. Sem přijížděly též na požádání vlaky se střelivem, s ženijním a jiným materiálem. To byla též vykládací a nakládací nádraží pro posilová nebo vystřídaná vojska. Odtud do Verdunu a z Ancemontu) byli též evakuováni ranění a nemocní.

Uvážíme-li, že po celý rok bylo na frontě dosti klidno, omezilo se zásobování ponejvíce na proviant, pak na ženijní a stavební materiál, a konečně i střelivo a jiný válečný materiál. — Přes to vlaky musily úsekem Ste Ménéhould—Verdun projížděti jen v noci, protože na trati jižně od Aubreville stále střílelo německé dalekonosné dělostřelectvo.

*) Toto ředitelství etapy a služeb bylo dekretem z ledna 1917 zrušeno a nahrazeno 4. oddělením v štábu armády.

Tato nepříznivá železniční dopravní situace, která se při větších operacích u Verdunu mohla státi kritickou co do zásobování a odsunů, nutila k brzké nápravě. Byl sice vypracován projekt železniční spojky z Clermont s/Aire přímo do Blercourtu k jeho provedení však nedošlo. Bylo tolik jiné důležitější práce na francouzských železnicích! Bylo třeba vybudovati nádraží regulačních komisí (to znamená, vybudovati nová skladiště a k nim přípojovací vlečky); bylo třeba rozšířiti nádraží zásobovacích stanic, která pro tuto novou dopravu byla vesměs nedostatečně vybavena, ba mnohde z pouhých zastávek vznikly nové stanice s rozsáhlými vykládacími a nakládacími rampami, s vlečkami a skladišti, se zařízeními pro železniční dopravu a p.; bylo třeba zdvojití důležité trati, aby zvýšená železniční doprava mohla býti zdolána. — Tyto práce, ačkoli byly vykonávány rychle a se značným úsilím, postupovaly přec jen — vzhledem k rozsáhlosti fronty a k omezenosti pracovních prostředků — dosti pomalu.

* * *

A tak počátkem února r. 1916 vidíme nádraží v Saint-Dizier dostatečně vybudované a regulační komisi řádně vybavenou pro její odpovědný úkol zásobovací, odsunový i dopravní.

Několik slov jen o organizaci a materiální výbavě regulační komise:

V čele regulační komise stojí regulační komisař (vyšší důstojník generálního štábu) a jemu k ruce technický komisař (vyšší úředník příslušného ředitelství drah), který řídí se stanoviska technického veškeru dopravu na železniční síti přidělené regulační komisi. Pro řízení železniční dopravy má regulační komisař k ruce důstojníky železničního vojska, pro řízení zásobování a odsunů zase důstojníky pro věci etapní (kteří opět disponují personálem příslušných služeb pro příjem a výdej zásob a jednotkami pracovními a manipulačními).

Regulační komisař nepodléhá armádě, nýbrž hlavnímu velitelství. Je však v stálém styku s armádou, zná její situaci a úmysly a musí pro ni předvídati, aby snad později nebyl překvapen náhlými a nutnými žádostmi o válečný materiál. — Armáda oznamuje regulačnímu komisaři, kde a kdy chce mítí dopraven vyžádaný proviant anebo válečný materiál, a regulační komisař hledí těmto žádostem vždy vyhověti, pokud je to se stanoviska dopravně technického možné.

Počátkem německé ofensivy v únoru 1916 vzrostla dopravní a zásobovací činnost regulační komise na netušenou míru. Bylo třeba nejen zásobovati proviantem armádu o 300.000 lidí a 120.000 koní, nýbrž i zásobovati ji střelivem, jehož spotřeba byla ohromná (denně průměrně 1500—2000 tun), jakož i ženijním a jiným válečným materiálem; bylo třeba odsunovati do zápolí raněné (jichž bylo v prvních pěti týdnech německé ofensivy odsunuto na 80.000!) i poškozený a nepotřebný válečný materiál. Dále bylo třeba prováděti převozy vojsk, neboť skoro všechny pluky a divise Francie se tehdy vystřídaly u Verdunu.

Aby v tomto úkolu mohla regulační komise obstáti, bylo třeba, aby byla řádně materiálně vybavena. Regulační komisař neměl na regulačním nádraží veškerý válečný materiál k dispozici, neboť to by bylo znamenalo ohromné rozšíření nádraží (sklady, rampy, vlečky) a bylo by to bývalo i nevýhodné vzhledem k snadné zranitelnosti leteckými pumami. — Krátce se níže zmíním, jak byla asi vy-

havana regulační komise v Saint-Dizier, nebo jakými zásobami asi disponovali přednostové služeb při regulační komisi.

Vyživovací služba: Armádu bylo třeba zásobovati veškerým proviantem, neboť s využitím místních zdrojů v pásmu armády se již nedalo počítati, naopak, mnohde bylo třeba zásobovati i civilní obyvatelstvo. Na regulačním nádraží byl velký proviantní sklad (station-magasin), který se podobal velké tržnici, kde bylo možno dostat vše: mouku, konzervy, suchary, zeleninu, brambory, čokoládu, sardinky, paštiky, víno, olej, ocet, seno, slámu, oves, uhlí a p. — Pro výrobu chleba byly zařízeny v St. Dizier velké stabilní pekárny, které pekly pro celou armádu; chléb byl dovážen s ostatním proviantem.

Zbrojní služba: Střelivo přidělovalo armádě hlavní velitelství a dopravilo je ze zbrojnic (skladů), nebo z továren přímo na regulační nádraží. Zde připadla regulační komisi starost rozdělití je na vlaky a dopravití je do příslušných dopředu posunutých skladů podle žádosti armády. Mnohdy celé vlaky byly na regulačním nádraží a, tvoříce tak pohyblivou zálohu regulačního komisaře, čekaly na roztržení a přidělení. Na regulačním nádraží byly též zbrojní dílny, které prováděly menší opravy zbroje. Materiál vyžadující větších oprav byl odsunut do zápolí.

Ženíjná služba: Ježto zde jde o materiál velmi různorodý, měl regulační komisař k dispozici jisté zásoby v zápolních skladech, které doplňovalo hlavní velitelství. Během času byly utvořeny jakési příruční zásoby nejběžnějšího materiálu (ostnatý drát, materiál opevňovací, nástroje a p.) i na regulačním nádraží.

Zdravotnická služba: Regulační komise disponovala s počátku několika odsunovými nemocnicemi, které byly vlastně velkými třídiřnami a které se teprve v posíchní válce přetvořily ve velké nemocnice (některé až s 2000 lůžek) s úkolem přijímati raněné odsunuté od vyšších jednotek, odsunoutí je dále a poskytovat nemocniční ošetření těm, kteří teprve později budou moci býti odsunuti. — Na regulačním nádraží byly též zásoby zdravotnického materiálu, aby mohlo býti ihned vyhověno žádostem armády.

Různá jiná zařízení: Na regulačním nádraží byly i zásoby oděvu, aby nutným žádostem armády mohlo býti ihned vyhověno. V St. Dizier byly zařízeny velké prádelny pro obnošené prádlo odsunuté od armády. — Na regulačním nádraží byla též třídírna polní pošty, roztržovací stanice pro dovolence a zátíší k osvěžení a rozptýlení prožitéjších vojáků. — Jiné služby, jako automobilní, vozatajská, telegrafní a veterinářská, nebyly zastoupeny svými orgány ani sklady na regulačním nádraží. Tento materiál obvykle jen projížděl regulačním nádražím ze zápolních skladů (továren) přímo k příjemcům v armádě.

Regulační komisař řídil též dopravu na máasské (Meusien) úzkorozchodné dráze prostřednictvím velitele železniční provozovací rot, která převzala veškerou dopravu na této dráze do svých rukou. — K ilustraci, jak tato doprava byla neustále zdokonalována, ať už rozmožněním vozového parku nebo zlepšením technicko-dopravních zařízení, uvádím:

Od 21. února do 25. března jelo denně 22—28 vlaků (z toho 18 až 24 vlaků s proviantem, dva se střelivem a dva s raněnými); od 25. do 31. března jelo již 31 vlaků, v dubnu, květnu a červnu dokonce až 34 vlaků denně (z toho obvykle bylo 24 vlaků s proviantem, čtyři

se střelivem, jeden s vojskem, tři s raněnými, jeden s poštou a jeden se šterkem).

V zaokrouhlených číslicích se jeví přepravená tonáž asi takto:

	proviant	střelivo	různé potřeby	vojska	ranění
v únoru	15.000 t.	400 t.	8.500 t.	37.900	8.600
v březnu	41.800 „	1.000 „	2.400 „	5.900	8.400
v dubnu	45.900 „	10.200 „	6.300 „	18.200	16.500
v květnu	50.100 „	13.200 „	5.400 „	29.800	23.400
v červnu	47.500 „	15.200 „	7.300 „	45.500	28.000

V únoru 1916, kdy již bylo zřejmo, že Němci připravují velký útok na Verdun, bylo třeba konečně řešiti otázku zásobování a dopravy.

Nešlo o to, zadrží-li vojska Němce, ale o to, bude-li jim možno včas a v přiměřeném množství dodati to, čeho budou k životu a k boji potřebovati.

O způsobilosti normální železniční trati St. Dizier—Ste Ménehould—Verdun pro dopravu jsem se zmínil již dříve.

Kromě této trati je zde ještě úzkorozchodná dráha másská s malou výkonností. Dráha je jednokolejná, s rozchodem 1 m, má tedy i vlastní vagony a lokomotivy, má četné ostré zatáčky a velmi často křížuje silnici; vláčky o 12—15 vagonech převezou nejvýše po 100 tunách materiálu; její původní kapacita byla 800 tun materiálu denně. — Již od počátku 1915 byla vzata doprava do vojenské správy a vozový park rozmnožen postupně na 800 vagonů a 75 lokomotiv. Bylo současně přikročeno k zlepšení trati a k rozšíření nádraží a dopravních zařízení, aby výkonnost byla co nejvíce zvýšena. Ale vše bylo právě v nejlepší práci, když začala německá ofensiva.

Jako základní požadavek pro předvídanou dopravu stanoveno převézt denně:

1500—2000 tun proviantu (pro 15—20 divisí),
2000 tun střeliva všeliké ráže,
15.000—20.000 mužů přicházejícího neb odcházejícího vojska,
1500—2000 raněných a nemocných (odsuny),
neurčitý počet tun jiného válečného materiálu.
neurčitý počet tun evakuovaného materiálu z Verdunu a z okolí.

Bylo tedy třeba tento dopravní požadavek rozdělit na dopravní prostředky.

S normální železnici z Clermont do Verdunu nemohlo býti určité počítáno, ježto na úsek u Aubreville stále, ve dne v noci, střílelo německé dělostřelectvo.

Úzkorozchodná dráha másská byla určena hlavně pro dovoz proviantu, v čas nutné potřeby i pro dovoz polního střeliva, pro převoz vojsk a pro odsun lehce raněných.

O ostatních věcech bylo rozhodnuto, že budou dováženy automobily.

19. února večer dorazil do Bar-le-Duc major automobilního vojska Doumenc, vyslaný z hlavního velitelství k dispozici velitelství skupiny armád s úkolem organisovati automobilovou dopravu u Verdunu. Jeho hlavní starostí bylo zajistiti potřebné automobilní jednotky a organisovati dopravu z vykládacích nádraží do okolí Verdunu.

Až dosud disponovala 3. armáda s pevnostní posádkou 10 automobilními oddíly (t. j. 40 kolon po 17—18 nákladních automobilech).

To ovšem nestačilo, nehledě k tomu, že jich armáda sama potřebovala pro převoz materiálu z okolí Verdunu (kam jej přivezla dráha a automobily ARK., o které bude řeč později) do skladů jednotek na frontě.

Bylo tedy třeba vyžádati si další potřebné automobilní oddíly u hlavního velitelství, které dalo ihned k dispozici:

1. skupinu (6 oddílů) od 2. armády v prostoru Vitry-en-François,
2. skupiny (18 oddílů) v prostoru Châlons s/Marne,
3. skupiny (12 oddílů) v prostoru Beauvais,
4. skupinu (5 oddílů) v prostoru Charnes, dosud v rekonstituci po bitvě v Champagne.

Skupiny z Vitry-en-François a ze Châlons dorazily již 20. února v Bar-le-Duc; skupina z Beauvais až 21. února, neboť provedla současně převoz jednotek I. armádního sboru z Ville-en-Tardenois k Verdunu; skupina ze Charnes dorazila o čtyři dny později. — Dne 25. února bylo u Verdunu shromážděno celkem 51 oddílů (t. j. asi 3500 automobilů), z nichž devět zůstalo k dispozici armády pro smítnutí dopravy a 42 k dispozici ARK. pro dálkovou dopravu (t. j. skoro 3000 automobilů).

Major Doumenc projel silnicí z Bar-le-Duc do Verdunu, která měla být zásobovací tepnou, a sestavil ihned po poradě s příslušnými činiteli (generál Herr, velitel etapy, přednosta automobilní služby armády) první automobilní regulační komisi (ARK.) v Bar-le-Duc dne 20. února v 19 hodin; její činnost začala 22. února v podobě. (Počet této komise byl: 20 důstojníků, 30 poddůstojníků a 225 mužů, v to počítaje již personál šesti kantonů, o nichž bude řeč níže.)

Je jisto, že nyní obě regulační komise: železniční v Saint-Dizier a automobilní v Bar-le-Duc musily pracovati ruku v ruce a proto bylo sestaveno u štábu velitelství skupiny armád tak zvané „dopravní oddělení“ se sídlem v Bar-le-Duc, které mělo za úkol uváděti v soulad činnost obou regulačních komisí.

Bylo tu třeba řešiti čtyři hlavní otázky:

1. nakládání nebo překládání z železnice v prostoru Bar-le-Duc na automobily a na vagony úzkorozchodné dráhy,
2. vykládání z těchto automobilů a vagonů do vpřed posunutých skladů v okolí Verdunu,
3. řízení dopravy na silnicích a udržování jich a
4. udržování personálu a materiálu automobilního při výkonnosti co nejvyšší.

K 1. Proviant byl překládán v Revigny a v Bar-le-Duc na vagony úzkokolejné dráhy. Střelivo bylo nakládáno na automobily jak v Baudonvilliers, tak v Bar-le-Duc. Vojska byla překládána ve všech stanicích na trati Revigny—Bar-le-Duc—Ligny-en-Barrois, kdežto jejich trény, dělostřelectvo a služby byly vykládány na trati Revigny—Givry—Villers.

Bylo nyní na dopravním oddělení dirigovati automobily včas a v potřebném množství na příslušná nakládací nádraží. Nádraží musela být ovšem k tomuto účelu upravena. Byla zřízena rozsáhlá překladiště, kde se současně mohlo překládati z celého vlaku na automobily (vlak o 300 tunách mohl být přeložen na automobily za tři hodiny). Poblíž nádraží byly zřízeny velké garáže, noclehárny pro mužstvo, sklady pohonných hmot a p.

Automobily byly dirigovány k různým překladištím podle množství materiálu, který měly převézt (ne tedy podle organického složení oddílů). Naložené automobily jely přímo na seřadiště (quai de départ) a odtud, jakmile se jich pro jisté místo (určení) sjelo asi 20 až 30, byly odesílány pod velením důstojníka. — Po návratu se zastavily opět na jiném seřadišti, odkud byly vysílány buď k novému naložení nebo k odpočinku.

K 2. Byla stanovena zásada, že se dopravovaný materiál složí v dopředu posunutých skladech v okolí Verdunu a že dopravní prostředky nečekají na odběr vojsk, nýbrž vrátí se ihned do svého stanoviště nebo zajedou do míst, kde bude pro ně připraven materiál (osoby) k odsunu. Vojska (nebo divise) si odbírají pak příslušné zásoby v těchto dopředu posunutých skladech podle možnosti času a prostředků. — Tím bylo dosaženo pružnosti v zásobování divisi ze skladů, které byly stále plné.

A tak byly zřízeny na př. dopředu posunuté sklady proviantu v Nixeville, Dugny, Lemmes, Souilly, Heippe, Beauzée, Chaumont, Pierrefitte jak pro divise na frontě, tak i pro divise na odpočinku.

Proviantní vlaky, které tyto sklady zásobovaly, byly jednotného typu, vezly porce pro 15.000 lidí a 4500 koní, což odpovídá asi počtu jedné divise. Tímto jednotným složením vlaku bylo dosaženo zjednodušení při vyžadování proviantu i při nakládání na vagony. — Dopředu posunutý sklad v Nixeville dostával na př. denně až osm proviantních vlaků, skoro tolikéž dostával i dopředu posunutý sklad v Dugny.

Dále byly zřízeny dopředu posunuté sklady střeliva v Nixeville, Maison-Rouge, Dugny, Moulin-Brûlé, Billefont (střelnice), Belleray, Montzéville, Dombasle a v pevnůstkách Haudenville, Landrecourt, Regret a Chaume.

Do nich bylo dováženo na automobilech střelivo všech ráží (pěchotní a lehké dělostřelecké střelivo i po úzkorozchodné dráze), v nich bylo složeno a z nich bylo podle potřeby a ráže rozváženo automobily armády do posíčních skladů, a bylo-li toho třeba, až i do palebných stanovišť děl těžkých a hrubých anebo do stanovišť muničních oddílů děl polních.

Vpřed posunuté sklady ženijního a stavebního materiálu byly zřízeny skoro na všech stanicích normální dráhy od Dombasle na východ. Tento materiál, ježto je velmi těžký, velmi objemný a zejména zranitelný, byl dovážěn po železnici přes Ste Ménéhould. Ohroženou částí trati u Aubreville bylo nutno ovšem projeti v noci a v době přestávek v bombardování. — Pro nutné zásobování bylo ovšem použito i automobilů, a to často a v hojně míře.

Odsuny raněných a nemocných prováděla armáda svými sanitními automobily do odsunových nemocnic, které byly zřízeny v Regret, Moulin-Brûlé, Queue-de-Mala, Lempire, Souhesme a Vadelaincourt.

Odsuny z těchto nemocnic byly prováděny sanitními automobily (celkem bylo asi 44—48 kolon po 17—18 sanitních vozech) do Villers a Givry, vracejícími se autobusy (po převozu vojsk) do Bar-le-Duc a Revigny, později i nově zařízeními sanitními vlaky (nejprve dva, později tři, každý pro 100 ležících a 150 sedících) úzkorozchodné dráhy do Bar-le-Duc a Revigny.

Poškozený a ukořistěný materiál byl odsunován ze sběren vracejícími se prázdnými automobily nebo vagony úzkorozchodné dráhy. Týmž prostředky se děla evakuace státních archivů města Verdunu

a evakuace obecního a privátního majetku z Verdunu. Evakuace osob se děla ponejvíce pěšky (v prvních dnech útoku), později i automobily a úzkorozchodnou drahou.

K 3. Doprava na silnici z Bar-le-Duc do Verdunu, zvané též „Voie Sacrée“, která byla vyhrazena jen pro automobilní vozidla, dosáhla netušených rozměrů.

K ilustraci dopravy a výkonnosti uvedu několik příkladů:

V době od 22. února do 4. března bylo převezeno: 132 praporů, 20.700 tun střeliva a 1300 tun různého válečného materiálu.

V zaokrouhlených číslicích se jeví převezená tonáž asi takto:

	střelivo, ženijní a jiný vál. materiál	šterk	vojska	ranění
v březnu	447.000 tun	140.000 tun	400.000	220.000
v dubnu	500.000 „	60.000 „	410.000	240.000
v květnu	480.000 „	186.000 „	426.000	260.000

Automobilů, které denně cirkulovaly po silnici z Bar-le-Duc do Verdunu, bylo mnohdy až 6000 (3000 nákladních, 2000 osobních, 800 sanitních, 200 s čerstvým masem a mnoho jiných automobilů speciálních, t. j. poštovních, telegrafních a p.) v jednom směru, t. j. jeden vůz za 14 vteřin; v určitých hodinách a na určitých úsecích dosáhla frekvence až i jeden vůz za 5 vteřin. Byl to tedy nepřetržitý řetěz automobilů cirkulujících v obou směrech. — Tato cirkulace nesměla býti samovolně udržována. Vozidla nezpůsobila k jízdě byla prostě shozena do příkopů, odpočívající vozidla nebo vozidla vyžadující malé opravy musila zajetí mimo silnici.

Rozumí se samo sebou, že tato cirkulace musila býti řízena zvláštními dozorčími orgány a zvláštními orientačními zařízeními.

Neméně důležitou byla též otázka udržování této silnice, která nepřetržitou dopravou velmi trpěla. — Silnice Bar-le-Duc—Verdun, 65 km dlouhá, skoro po celé délce 6 m široká, měla značné stoupání i klesání, místy i ostré zatáčky a mnohokrát byla křížena úzkorozchodnou drahou.

Tato silnice již z Baudonvilliers do Verdunu byla rozdělena v šest úseků (kantonů). Velitel každého úseku měl za úkol: bdíti nad zachováváním dopravních pravidel, řídití ruch vozidel, zajistiti nakládání a vykládání, pokud se dělo v jeho úseku, přispívati při udržování silnice.

Abý v tomto úkolu mohl dostáti, disponoval vlastními prostředky dopravními, spojovacími, řídícími, strážními a pojízdnou automobilní dílnou.

Udržování silnice bylo svěřeno zvláštní službě cestařské. Z nejblížeších lomů byl dopravován šterk k silnici a rozestavená řada pracovníků (domobranců) házela neustále šterk na silnici, pod kola jedoucích automobilů, která tak obstarávala sama úlohu silničních válců — v neprospech ovšem pneumatik! Jinak se však věc řešiti nedala, aspoň ne s počátku, kdy by se v době častých dešťů a neustálé dopravy byla rozblácená silnice stala brzy bezednou.

Působnost cestařské služby se neomezila jen na tuto silnici. Bylo též třeba udržovati, ba místy i znovu budovati a zlepšovati vedlejší silnice a cesty, které sloužily pro pohyb kolon s koňským potahem;*)

*) Směr silnic a cest obecních směřoval ponejvíce od severozápadu k jihovýchodu, což odpovídalo i konfiguraci terénu (pásmo Argonnes). Musily býti tedy tyto transversálky na mnohých místech přímo nově vybudovány, neb aspoň staré obecní cesty hodně zrestaurovány.

byly to trény pěších pluků, jejichž pěchota byla převezena z nádraží po automobilech k Verdunu, bylo to polní dělostřelectvo, byly to útvary služeb a p.

Pro tyto pohyby kolon s koňským potahem, kolon pěších, ba i automobilních kolon sanitních, byly zřízeny a udržovány čtyři transversální cesty: z Villers přes Fleury a Vadelaincourt do Dugny, z Givry přes Evres a Souilly do Ancemont a Dieue, ze Sommeilles přes Beauzée do Villers-Benoite, z Revigny do Chaumont. — Tyto cesty byly 3—4 m široké a byly určeny zpravidla pro jeden směr pohybu, a to: první a třetí pro směr od východu k západu, druhá a čtvrtá pro směr od západu k východu.

Že udržování všech těchto silnic a cest nebylo maličkostí, je vidět z toho, že cestařská služba pro tyto účely disponovala: 75 pracovními rotami, 7 etapními ženijními rotami, 3 teritoriálními (etapními) prapory, 140 nákladními automobily (pro dovoz šterku) a 400 zapraženými kárami.

K 4. Ze 42 automobilních oddílů jsoucích k dispozici ARK. bylo 12 oddílů — ježto se skládaly většinou z autobusů a automobilů lehkých — vyhrazeno pro převoz vojsk (kapacita převozu: asi 25.000 lidí, t. j. pěchota jednoho armádního sboru), a bylo-li třeba, i pro odsun lehce raněných. Část těchto oddílů byla v Revigny, část v Bar-le-Duc a v Ligny.

Zbývajících 30 oddílů bylo složeno většinou z automobilů třítonových a bylo jich používáno pro převoz materiálu. Zpravidla provádělo převoz 24 oddílů (kapacita převozu: asi 5000 tun) dislokovaných zčásti v Baudonvilliers, zčásti v Bar-le-Duc; zbytek, šest oddílů, byl ponechán v záloze u Bar-le-Duc pro nepředvídané a náhlé úkoly.

Pro oddíly byly vybudovány rozsáhlé garáže se sklady pohonných hmot, se správkárnami a s noclehárnami pro automobilní personál. Denní spotřeba pohonných a spotřebních hmot pro těchto asi 3000 automobilů byla kalkulována na 1700 hektolitřů benzínu, 170 hektolitřů oleje a 1.7 tuny tuku.

Velmi důležitá byla otázka oprav automobilního materiálu, který neustálým používáním velmi trpěl. Opravy byly prováděny v třech automobilních parcích. Byl to autopark 3. armády v Bar-le-Duc s odbočkou v Ligny (tam byl totiž evakuován automobilní park z pevnosti Verdunu), dále to byl původní automobilní park 2. armády v Aulnay-l'Aître u Châlons a konečně stálý automobilní park v Troyes (s počtem 1000 dělníků), který se — když ustala dodávka automobilů z Ameriky — specialisoval hlavně pro výrobu nových automobilů.

Malé opravy porouchaných vozidel na cestě prováděly hned na místě zvláštní pojízdné automobilní dílny, kterých bylo zřízeno asi 30. Odsun pochroumaných vozidel do automobilního parku se děl buď vlekem anebo na zvláštních automobilních vozidlech, k tomu účelu upravených.

Otázka doplňování personálu byla též závažná. Úbytek nebyl způsoben ani tak úmrtím jako spíše zmrzačením a nejvíce vyčerpáním. Staly se případy, třebaš výjimečné, že řidiči byli mnohdy až i 36 hodin nepřetržitě ve službě.

* * *

Ačkoli se zásobování, odsuny a převozy vojsk prováděly nyní trojími prostředky: po automobilech, po úzkorozchodné dráze a částečně i po normální železnici přes Aubreville, přec jen se musilo pomýšlet na to, nahradit tyto vlastně jen výpomocné prostředky

normální železnici jakožto dopravním prostředkem nejvýkonnějším, proto již v březnu byl vypracován projekt nové trati, na kterou nepřítel přímo nestřílel a která měla vycházeti z Revigny a končiti v Dugny, a hned byla započata (dne 10. března) na obou koncích její stavba.

Pokračovala rychle. Práce se zúčastnilo sedm železničních stavebních rot a 10 teritoriálních praporů. Na větvi vycházející z Dugny bylo použito železničního materiálu z trati Villers-Benoite—Bannoncourt. Úsek Sommeilles—Fleury byl velmi obtížný pro jílovou půdu, která se snadno sesouvala, i pro mnohá příčná údolí.

Nová jednokolejná trať 60 km dlouhá byla dohotovena 9. června, kdy se obě větve sešly u Souilly (trať Sommeilles—Fleury byla dána do používání již 17. května); doprava na celé trati byla zahájena 10. června.

Kromě této trati byly ještě vybudovány odbočky: přes Vadelaincourt do Rampont, z Fleury přes Froidos do Rarecourt, kde bylo zřízeno překladiště na úzkokolejnou dráhu, a konečně z Ancemont do Dieue a dále k dvěma stanovištím těžkého dělostřelectva.

Na těchto nových tratích byla zároveň zřízena velká nádražní skladiště pro střelivo, proviant a pro jiný válečný materiál a rozsáhlé rampy pro nakládání a vykládání vojsk ve Fleury, Souilly, Lemmes, Landrecourt, Rampont, Dieue a odsunové nemocnice ve Fleury, Landrecourt, Vadelaincourt a Froidos. — Všechny tyto stanice měly vlastně dvě nádraží, jedno pro čistě technickou dopravu a průjezd, druhé pro dopravu ke skladům a k vykládacím (nakládacím) rampám.

A nyní se zase přešlo k normálnímu zásobování, t. j. dennímu, do proviantu, a na vyžádání, co do střeliva a válečného materiálu. Velké zásoby v zásobovacích stanicích nebyly již dělány, posíční slady ovšem trvaly dále, ty byly vynuceny posíční válkou a nestálou potřebou jisté zálohy. — Všechno šlo opět svou normální cestou: hodina příjezdu zásobovacího vlaku byla oznámena a divise (nebo armáda) poslala své orgány a dopravní prostředky na zásobovací stanice k odběru.

Vybudováním této nové trati skončila i činnost automobilní regulační komise v Bar-le-Duc. Ne však na dlouho. Bohaté zkušenosti získané na verdunské „Voie sacrée“ mohla již v červenci 1916 uplatniti v bitvě na Sommě v Amiens na silnici Amiens—Villers—Bretonneux—Bray s/Somme, kde již 1. července zahájila svou činnost.

* * *

Francouzské přípravy k uhájení Verdunu — zvláště pokud běží o přípravy rázu materiálního, byly učiněny chvatně, nebylo k nim dosti času, neboť vážné příznaky německého útoku byly pozorovány až v únoru, tedy nedlouho před vypuknutím ofensivy.

Ve věci zásobování a odsunů nejvážnější byla otázka dopravy. Doprava po železnici byla mařena u Aubreville, úzkorozchodná dráha tam zdaleka nestačila, bylo tedy třeba přibrati automobily. A tu třeba uznati ke cti Francouzů, že otázku automobilní dopravy vyřešili rychle a úspěšně. Důkazem toho jest, že armáda o 300.000 lidech a 60 dělech nikdy nepostrádala toho, čeho k životu a k boji nevyhnutelně potřebovala. Sluší uvážiti, že v prvních měsících ofensivy bylo armádě průměrně denně dopravováno: 13.000 tun proviantu, střeliva a jiného válečného materiálu a 15.000 vojáků, a od armády bylo odsunuto asi 7000 raněných. — Tu třeba pochvalně uznati výkonnost železniční i automobilní služby, kde jedna, ať již po dráze

Meusien nebo na Voie sacrée, předstihovala druhou co do snahy vyhověti požadavkům těch vojinů, kteří odevzdaně plnili svou povinnost k vlasti a k národu — tam v rozstřílených a zkrvavených zákopecích u Verdunu.

Plné uznání nutno vzdáti též štábu velitelství skupiny armád, zvláště dopravnímu oddělení, které řídilo součinnost obou regulačních komisí, kterým připadlo provádění odpovědného úkolu dopravy, zásobování a odsunů, neboť bez obětavé činnosti těchto tří složek by nebylo bývalo Verdunu!

Štábní kapitán int. Josef RŮŽIČKA:

Národohospodářská mobilisace Spojených států severoamerických ve světové válce.)*

Slavný anglický národohospodář Adam Smith počíná své úvahy o státním hospodářství podrobným rozbořem kapitoly „Náklady na obranu země“ a praví mezi jiným: „Pokládám za první povinnost vladařovu chrániti společnost proti násilnostem a vpádům jiných nezávislých společností lidských.“ Tohoto cíle může být dosaženo toliko ozbrojenou mocí. Příslušný finanční náklad je v různých periodách vývoje lidské společnosti, jakož i při rozmanitém stavu jejího pokroku rozličný.

V dřívějších dobách se vyžívala válka sama sebou. Protože rozvoj společnosti lidské stále pokračuje, nebude však ze dvou příčin možno, aby se války vydržovaly samy sebou, předně pro veliký rozmach výroby a za druhé pro úžasný rozvoj válečného umění.

Pokud jde o zemědělské výrobky, pracuje sama příroda za zemědělce, jenž byl nucen v době války opustiti své hospodářství. Obilí samo vzroste a dozraje. O živnostníku však to nelze říci, neboť opustí-li své řemeslo, neučiní pro něho příroda nic, a odejde-li do války, musí ostatní společnost pečovati o jeho výživu. Podobné následky možno pozorovati i při vzrůstajícím rozvoji válečného umění. Neboť, chce-li toto umění státi na výši své doby a míti svou vnitřní hodnotu, musí býti neustále pěstováno a zdokonalováno odborníky. Rozumí se tedy samo sebou, že osoby, které se věnují tomuto povolání, mají nárok na odměnu, a poněvadž se nemohou věnovati jiné produktivní práci, je nutno, by se ostatní část obyvatelstva, která se bezpečně chráněna oddává výnosnému výdělečnému podnikání v průmyslu a obchodě, náležitě o ně starala. Vojenské zřízení je tedy v míru relativně neproduktivní, jak ani jinak býti nemůže. Zkušenosti nás také učí, že se vzestupem národního bohatství určitého národa ubývá bojovnosti jeho obyvatelstva a tím se stává, že jest tím více vydáno na pospas útokům nepřátelským. Proti těmto útokům má stát možnost brániti se dvěma způsoby. Buď přinutí veškeré občanstvo neb jen jeho část, aby se cvičilo pro válku, anebo si zřídí pro tento účel zvláštní instituci. Tento způsob vede k systému stálého vojska, onen k systému miličnímu. Systém stálého vojska je výhodnější, neboť dějiny věků nám podávají nezvratný důkaz o naprosté superioritě regulární armády nad milicí.

Z toho pak plyne, že rozvojem společnosti lidské vzrostou i vý-

*) Prameny: A. L. Bogart: War cost and their financing. Washington 1900. Dr. J. Jeldes: Die Finanzwissenschaft. Berlin 1919. Jaroslav Skokan: Dnešní svět. Praha 1923. Prof. dr. Haraou: Jak si představují Američané Evropu.