

VOJENSTVÍ DOMA A V CIZINĚ

Jubilejní soutěž Vědeckého ústavu vojenského.

Vědecký ústav vojenský rozepisuje na oslavu desátého výročí naší republiky soutěž na tři nejlepší vojenské spisy na téma:

I.

Úkoly ženijních praporů, strojního a mostního praporu v poli za pohybné války.

Pojednání se má obírat — užívajíc co nejvíce příkladů z poslední války — veškerými druhy operací kromě násilných přechodů přes řeky.

II.

Horská válka.

V práci nutno pojednat i o všech operacích veškerých zbraní a služeb, jakož i o jejich součinnosti za různých operací v horské válce podle zkušeností války světové a válek pozdějších.

Práce buď sestavena tak, aby byla vhodnou pomůckou pro operace v našem horském terénu.

III.

Noční boj.

Jest řešiti podmínky a způsob tohoto boje za všech druhů operací. Zvláště je nutno bráti zřetel na zkušenosti světové války a doložiti práci praktickými příklady.

Podmínky soutěže:

1. Soutěže mohou se účastniti všichni příslušníci čs. armády z povolání, v záloze, mimo službu i ve výslužbě.

2. Práce buďte psány jazykem českým nebo slovenským jen po jedné straně půlarchového formátu a — pokud lze — psacím strojem v takovém rozsahu, aby vydaly vytištěné nejméně šest tiskových archů formátu „Vojenských rozhledů“.

3. Doba soutěže končí se dne 30. dubna 1929.

4. Ceny stanoví se takto: První cena 5000 Kč, druhá cena 3000 Kč pro každý spis.

5. Odměněné práce stávají se majetkem ústavu a budou ústavem event. vydány, avšak bez nároku autora na další honorář.

VÚV si vyhrazuje odměnění event. i další práce, které nebudou poctěny cenou.

6. Práce označené stručným heslem buďte zaslány Vědeckému ústavu vojenskému v Praze II., Ostrovní 26.

Soutěž VÚV. pro záložní důstojníky.

Pan nadporučík v zál. **Vladimír Hřebík**, dělostř. pluku 301, horlivý podporovatel kulturních snah našeho ústavu, věnoval druhou větší částku k podpoře literární činnosti našeho záložního důstojnictva. Ústav rozepisuje z této částky novou soutěž na tyto otázky:

I.

Mobilisace živých sil pro obranu státu.

II.

Význam lesů pro bojové operace.

III.

Obrana Prahy proti leteckým útokům.

IV.

Udržování záložních pilotů, pozorovatelů a leteckých střelců ve cviku v praktickém létání a ostatních úkonech vyplývajících z charakteru jejich služby tak, aby jich mohlo být kdykoli užito pro leteckou službu v poli.

V.

Jakým způsobem lze vycvičit vojína v nejkratší době jízdy na koni.

VI.

Trhání železobetonu mírovým a polním způsobem.

VII.

Nejlepší výklad o účelu, smyslu a užitku armády i pro podprůměrného občana.

VIII.

Organisace letecké zdravotnické služby v míru i ve válce.

IX.

Regulace spotřeby potravin a kontrola cen za války.

Podmínky soutěže jsou tytéž jako podmínky všeobecné soutěže, rozepsané na rok 1928 a uveřejněné ve Voj. Rozhledech roč. VIII. (1927), č. 12, str. 655 a 656 sub 2, 3, 6, 7, s tímto rozdílem:

1. Soutěže mohou se účastniti: a) záložní důstojníci, kteří jsou absolventy těchto škol pro záložní důstojníky; b) žáci těchto škol.

2. Doba konkursu se končí dne 31. ledna 1929.

3. Nejlepší práce ze všech došlých odměněny budou těmito cenami: první cenou 1000 Kč, druhou cenou 500 Kč a třetí 300 Kč.

Na tomto místě vzdáváme jménem správní rady VÚV panu npor. Vladimíru Hřebíkovi nejsrdečnější díky za přízeň projevenou ústavu a za vzorné porozumění pro podporu naší chudé odborné literatury vojenské.

Velitelství dělostřeleckého pluku 301 pak blahopřejeme, že má mezi svými důstojníky v záloze důstojníka takového rozhledu a tak ušlechtilých názorů na vyšší snahy dělostřeleckých vědeckých pracovníků.

Bylo by si přáti, aby tento krásný a povzbuzující zájem o úroveň naší armády došel hojného následování.

Kpt. Karel V a n ě k, p. pl. 29.

Rozmach italského letectva.

V úvodě cotuje autor*) nejprve článek francouzského poslance M. Laurenta Eynaca, uveřejněný v „La Revue des Vivants“, podle něhož dosáhlo italské letectví obrovského rozmachu, zvláště v posledním čase. Po světové válce prožilo italské letectvo až do roku 1922 akutní krizi: činnost letecká vůbec se neustále zmenšovala, rovněž tak počet pilotů, počet jednotek a j. Bylo to na sklonku r. 1923, kdy se italská vláda energicky chopila leteckých věcí a probudila mladé a vroucí nadšení pro tuto novou zbraň, vynaložila mohutné úsilí k jejímu vzkříšení a povolila úvěry každým rokem zvětšované a určené jak pro letectvo civilní, tak armádní i námořní. Nadšení při výcviku pilotů a odborníků, rozmnožení materiálu, osamostatnění průmyslu a j., to vše dosáhlo výsledků, které jsou dnes již velmi pozoruhodné; v těchto posledních čtyřech letech se italské letectvo úplně zotavilo.

Všeobecná organisace. Italské letectvo dospělo k své definitivní formě. Itálie je mimo Anglii zemí, kde bylo uskutečněno jednotné ředitelství všech letec-

*) Viz Por. E. Conzaleza, Memorial de Infanteria, Toledo, 1927 (září).

kých věcí, a to jak se stanoviska technického a průmyslového, tak i se stanoviska letectví vůbec a i jeho použití jako zbraně.

Mussolini je ministrem letectví. Jeho výkonnými orgány jsou 2 úřady:

1. úřad státního podtajemníka, jehož funkce jsou rázu technicko-administrativního:

- a) kancelář pro zákony a výnosy.
- b) ředitelství pro civilní zaměstnance a pro věci všeobecného rázu,
- c) ředitelství sboru leteckých inženýrů,
- d) vojenská komise,
- e) oddělení pro zdravotnickou službu,
- f) kancelář pro civilní dopravu a obchod s letadly.

2. Letecký generální štáb. Jeho náčelníkem je (září 1927) gen. Piccio. Toto zařízení, jehož funkce jsou povahy výhradně vojenské a týkají se výhradně výcviku, organizace a použití letectva ve válce, je zcela nezávislé na shora uvedeném úřadě státního podtajemníka, s kterým má společné jen věcné potřeby mírového i válečného materiálu. Provádí inspekci jednotek výcvikových středisk, co do praktického školení, ale neobírá se ani s otázkami technickými ani s administrativními. Má 2 oddělení:

- a) operační, instrukční a informační,
- b) organizační a mobilizační.

V kompetenci těchto dvou orgánů ministerstva letectví — orgánů, které se navzájem doplňují — je zřízeno 5 leteckých oblastí: Milán, Bologna, Neapol; Palermo pro Sicílii, Cagliari pro Sardinii. Pravomoci jich podléhají letecké jednotky, výcviková střediska, letiště, dílny a různá letecká skladiště, rozložená v území dotčené oblasti. Kromě toho předvídá výnos z 4. května 1925 utvoření „Rady pro letectví“, sbor to poradní, složený z generálů armády, pro věci rázu vojenského, technického a administrativního; rada je přičleněna k „Nejvyšší radě armády a námořnictva“. Konečně „Technický letecký komitét“, složený z důstojníků letectva a ze sborů leteckých inženýrů je poradním orgánem pro věci technické.

Úvěry: Z následujících dat je možno si učiniti představu o finančním úsilí, vynaloženém Itálií na letectvo od r. 1920:

1920—1921	56 milionů lir,
1921—1922	65 milionů lir,
1922—1923	122 milionů lir,
1923—1924	200 milionů lir,
1924—1925	399 milionů lir,
1925—1926	442 milionů lir.

442 mil. lir řádných a 7 mil. milioňáků vydání, kromě 10 mil. lir věnovaných v srpnu 1925 jako zvláštní příspěvek pro rozpočtovou položku „Obchod s letadly“ a 30 mil. lir, věnovaných opět v říjnu 1925 na též účel — t. j. tedy celkem 489 mil. lir v roce 1925-26.

Z toho připadly nejdůležitější částky: personál: 175 mil. lir, výcvik a udržování materiálu: 45 mil. lir, mobilní materiál: 243 mil. lir, školy: 15 mil. lir, obchod s letadly zvlášť ještě: 25 mil. lir atd. (částky zaokrouhleny).

Předloha na rok 1926-27 zvyšuje položku pro letectvo o dalších 183 mil. lir, tedy bezmála na 700 mil. lir.

Dalšího značného zvýšení leteckého rozpočtu lze se domýšleti vzhledem k intenzivně prováděné jak technické rekonstrukci, tak vojenské reorganisasi obrany státu.

Propaganda letecké myšlenky: Počínajíc rokem 1923 rodí se nové hnutí mladistvé, nadšené a populární v prospěch propagandy italského letectví.

„Národní letecké sdružení“ ustavuje se v září 1923 s úkolem propagandy stavovsko-technicko-syndikální a výcviku záložních pilotů. Když bylo toto sdružení v říjnu 1924 rozpuštěno, výcvik záložních pilotů převzali opět aktivní důstojníci.

Ale trvale zůstala tato velická sdružení: „Italský letecký klub“, jakožto člen „Mezinárodní letecké federace“; soustřeďuje sdružení a spolky technické, vědecké, sportovní i z povolání a vydává časopis „L'Aviazione“. — Dále: „Italská letecko-technická společnost“. — Sdružení průmyslníků: „Pionýři“. „Sdružení mládeže“: ideály tohoto sdružení i propaganda jsou velmi pledné; konečně různé univerzitní skupiny, orientované ve směru technickém. A konečně „Italská Liga Letecká“, vydává časopis „La Gazette de L'Aviazione“, činná při organizaci přípravných škol pro výcvik specialistů.

Letecké ministerstvo poněkud celou propagandu sjednotilo a řídí ji. Má své zmocněnce u „Národního ústavu pro leteckou propagandu“, který disponuje úvěrem 500.000 lir ročně. Tento ústav má velký úkol: propagandu civilního obchodu s letadly; letecký průmysl; propagandu doplňování pilotů a specialistů zvláště; tento ústav, sotva utvořený, pořádá propagační cestu hydroplánem po celém Apenninském poloostrově od Ventimiglia až k Benátkám; podle programu měl přistát ve 130 městech, kde měly býti zároveň uspořádány velké letecké manifestace.

Jiné propagační lety: mjr. Pinedo, hrdina letu Řím—Sydney—Tokio. — Lety italských hydroplánů v r. 1924 v Holandsku, z Říma do Štokholmu a Leningradu a zpět, důležitý let eskadry Ferrarin z Turína do Lyonu, Paříže, Bruselu a Londýna a m. j.

Předloha z r. 1925-26 pamatovala čtyřmi miliony lir na tyto letecké cesty v zahraničí; zdá se, že tato dotace v nové předloze byla ještě zvýšena. Popud jest dán

Vojenské a námořní letectvo je spojeno pod jedním velením, používají stejné položky rozpočtové a mají společný personál. Rozlišují se jen svým materiálem a rozdílným použitím. Italské letectvo se skládalo v r. 1922 z 31 eskadril, z nichž 9 bylo eskadril hydroplánů; v r. 1927 (září) má již 91 eskadril, z nich hydroplánových 21 (přibližně 1200 „řadových“ letadel).

V květnu 1925 podal Bonzani návrh leteckého programu, podle kterého by Itálie mohla ve lhůtě tří let počítati se 180 eskadrilami, to by bylo celkem asi 2000 letadel v stálé službě.

Kromě toho je 6 eskadril letectva koloniálního (t. j. 2 v Tripolisu, 4 v Cyrenaike), jež mají být rozmnoženy 1 eskadrilou v Erythrei a 1 eskadrilou v italském Somalsku.

Celkový počet pilotů je (září 1927) kolem 1700. Škol pro výcvik pilotů jest 7, jež jsou specialisovány podle druhu letadel: školy pilotů pro letadla stíhací, bombardovací, pozorovací a pro hydroplány. Zajistily ročně výcvik 5—600 pilotů. Návrh Bonzaniho předpokládá, že v době tří let bude k dispozici 1100 důstojníků a 1500 poddůstojníků, 1000 jich v přípravné službě a asi 3600 pilotů řadové služby.

Budoucnost ukáže, v jaké míře bude moci být tento program splněn.

U každé letecké školy v Turině, Římě, Janově, Neapoli a v Pise ukončuje se utvoření školy pro inženýry letectva. Laboratoře se doplňují. Výcvik pilotů záložních odňat, jak již řečeno, korporacím civilním a světem armádě; prováděti se bude ve vojenských leteckých školách.

Doplňování pilotů — bylo jich (nováčků-pilotů) necelých 100 v r. 1924 pro 200 (konkursem rozepsaných) míst, něco přes 200 pro 400 míst r. 1925 — má nyní tendenci vzestupnou pro snížení závazku na 2 léta a pro četné jiné výhody. Viděli jsme, že uskutečnění návrhu Bonzaniho závisí na tom, aby ročně bylo vycvičeno kolem 500 nových pilotů.

Stroje používané armádním letectvem jsou tyto:

Letadla bombardovací, noční: Caproni.

Letadla bombardovací, denní: Fiat.

Hydroplány torpédovací: Fiat.

Stíhací letadla: Nieport, Fiat, Dewoitine.

Letectvo dopravní je teprve vlastně v stavu zrodu. Teprve v rozpočtu na rok 1923—1924 bylo věnováno sotva 5.000.000 lir na utvoření letecké dopravní sítě.

V r. 1924-25 se tato čísllice zdvojnásobila, 1925-26 stoupla již na 26,000.000 lir, 1926-27 byla ještě zvýšena. Rozpočet z r. 1925-26 byl předmětem útoků tisku, který srovnával částku 26 mil. lir, věnovanou na civilní leteckou dopravu v Itálii, s částkou 100 mil. franků, povolených toho roku ve Francii, a 350.000 liber šterlinků, povolených Anglii k témuž účelu — a žádal zvýšení této částky.

Ze všech leteckých dopravních linek, na kterých má Itálie největší zájem, jest linie Východní (Brindisi—Athény—Cařihrad), jež právě může býti tak užitečná její zahraniční politice; dále letecké spojení Janov—Barcelona, toto však až do září 1927 skutečně nebylo. Tyto dvě velké linky mají býti spojeny mezi sebou linií Janov—Řím—Brindisi, jež jest již projektováno. Přípravuje se důležité spojení Brindisi—Řím—Milán—Lausanne, jehož účelem je uskutečnění spojení Brindisi s celou rozsáhlou leteckou sítí Střední Evropy, dále problém vzdušného spojení s africkými koloniemi linkou: Řím—Tripolis přes Cagliari.

Letecký vliv ve východním Středomoří, přímé a rychlé styky se severní Afrikou, přímé spojení se Španělskem a přímé spojení se Střední Evropou jsou ty nejdůležitější obrysy plánu, který má Itálie v svém programu rozmachu dopravního a obchodního letectva.

Do září 1927 byly v používání a obchodu byly otevřeny tyto linky:

Turin—Terst, Janov—Palermo, Brindisi—Athény—Cařihrad, Benátky—Viedeň.

Mimo to ještě vyjednává ministerstvo letectví s různými exploitačními společnostmi, aby byly zřízeny tyto další tři linky: Neapol—Tripolis, Milán—Brindisi, Řím—Brindisi.

Nezávisle na tomto vyjednávání uvažuje se o zřízení jiných 6 linek, a to:

Řím—Cagliari, Ancona—Zadar, Milán—Janov, Milán—Lausanne, Milán—Curych, Milán—Mnichov.

★

Linka Janov—Palermo byla uvedena v činnost pod titulem pokusných letů dne 7. dubna 1927, ale od 7. srpna provozuje pravidelnou každodenní dopravu.

Kromě toho dochází každých 14 dní k leteckému spojení Syrakusy—Neapol—Řím, zřízenému k dopravě cestujících, příbýlých aneb odjíždějících poštovní lodí „Esperia“, konající službu mezi Sicílií a Egyptem.

Dopravní letadla. Vyjma linie Brindisi—Milán—Lausanne, která hodlá používat letadel typu „Caproni“, letecké loďstvo vzduchoplaveckých společností bude mítí vesměs hydroplány, vzhledem na zvláštní konfiguraci Itálie, množství jezer a vzhledem na dosaženou již dokonalost při výrobě hydroplánů, techniky i konstrukce nejmodernější: hydroplány:

„Savoia“ s motorem „Lorraine“,

„Dornier“ s motorem „Jupiter“,

„C. A. N. T.“ s motorem „Lorraine“ a nové hydroplány

„Macchi“ s motorem „Lorraine“ (pro 10 cestujících).

Meteorologické stanice jsou pod přímým vedením civilního letectva.

Subvence poskytuje stát civilním dopravním společnostem trojím způsobem:

1. subvence „kilometrová“, vypočítaná na základě 50% ceny za kilometr vykonaného letu;

2. subvence „poštovní“, kolísající se mezi 3—500.000 lir ročně;

3. subvence (kolem 800.000 lir ročně), považovaná jako garancie státu za vydané obligace.

Činnost technická a průmyslová. Materiál. Italská technika je charakterisována především jejím relativním opožděním proti technice jiných národů, na př. Francie, Německa, Anglie atd., zpoždění, zaviněné do jisté míry nečinností italské vlády po té stránce až do světové války — pak nedostatečné technické a odborné školy a tím způsobený nedostatek inženýrů a nevyhovující materiál.

Všechny tyto závady italská technika již odstranila; její úsilí směřuje hlavně

k tomu, zprostiti se zahraničních vlivů. Heslem jest: „létati na vlastních křídlech!“. Letečtí inženýři vypracovali r. 1924 sbírku programů, týkajících se všech druhů letadel, hydroplánů a motorů, podle kterých budou moci italská konstruktéři sestavit prototypy letadel velmi zajímavé.

Ponenáhlu se přechází z konstrukce úplně dřevěné na dřevěnou a aluminiovou nebo dřevěnou a ocelovou.

V oboru balonovém (řiditelných vzducholodí) dobývají Italové důležitosti mezinárodní: cesta vzducholodí „Norge“ k severní ločně to dosvědčuje.

Velmi důležité jsou dosažené výsledky, pokud se týká hydroplánů: technicky jsou velmi významné a „jest mimo jakoukoli diskusi“ — píše autor — „že se v jich výrobě dosáhlo hotové dokonalosti!“

Italské letectvo jak civilní, tak vojenské má nyní k dispozici talentované inženýry, pak specialisty vysoké ceny a moderní, výborný materiál. Organizují se propagační lety s tím účelem, aby tento materiál byl ukázán zahraničí, a aby byl zajištěn jeho vývoz. Letecký průmysl italský vyrobil v posledních dvou letech průměrně 1500 letadel.

Itálie má nyní průmyslovou organizaci leteckou, která je s to opatřit italské letecké jednotky veškerým materiálem v čas mobilisace. Jedinou nesází by ovšem bylo opatřování některých surovin, kterých Itálie nemá (nafta a j.).

Z NAŠICH REVUÍ

Vojenské zdravotnické listy.

Ročník III (1927), čís. 4.

Pplk. zdrav. prof. dr. Ballner a mjr. zdrav. dr. Hahn: O otravách masem. Souborný referát pro potřebu vojenských lékařů, pro které má tento předmět zvláštní důležitost, poněvadž se při hromadném způsobu stravování vyskytují tyto otravy u vojska též hromadně a nabývají tím hroživého obrazu, kdežto v občanském životě se přiházejí častěji ojediněle, a jsou-li lehčího rázu, málokdo si jich povšimne.

Zkažené maso může pocházeti z dobytka, který již za živa byl infikován, častěji se však maso infikuje na nečistých porážkách, při dopravě a uschování. V masě povstávají jedy (toxiny), které se v některých případech vyšší teplotou při přípravě jídla ruší, častěji však ne (je-li původcem infekce maso bakterium paratyfu B). Ve větších kusech masa, též uvnitř uzenářského zboží, mohou zůstat živé mikroby i při vaření na živu, protože teplota dovnitř větších kusů jen pozvolna proniká a nedosáhne tam vždy výše, potřebné k jich usmrcení.

Obraz otravy masem je různý podle toho, jakým druhem mikrobů bylo infikováno, obsahovalo-li živé mikroby či jen toxiny a v jakém množství. Někdy se podobá tyfu, jindy akutnímu zánětu žaludku a střev, též choleře, nebo probíhá jako těžká porucha

ústředního nervstva, tedy v některých případech s horečkou, jindy bez ní.

Vojsko před onemocněním chrániti lze pečlivými prohlídkami masa, čistotou a racionálním zařízením jatek, čistotou při dopravě a uschování.

(Koncem ledna vyskytla se otrava masa u p. pl. 15 v Krnově; onemocnělo 108 vojáků, t. j. 45% postižených setnin. Otrava probíhala lehce, do 5 dní byli všichni bez následků zdraví. Původ otravy se nepodařilo určitě zjistiti, podezřelý je „prejt“, t. j. sekané maso, jakým se plnivají jaternice, a jež bylo den předtím k večeři. Pozn. ref.)

Škpt. vet. Vladimír Chládek: Larva migrans u koní. Od r. 1921 pozoruje se v Podkarpatské Rusi každoročně kožní onemocnění na tvářích koní, které bylo posud známo v západním Německu, Francii a Alžíru pod různými jmény. Autor dokazuje, že tato nemoc je totožná s nemocí pozorovanou u lidí, zvanou creeping disease nebo larva migrans, jež vzniká tím, že různé druhy hmyzu (mouchy, střechci) kladou vajíčka do kůže, larva pak žije pod kůží a mění místo klikatou cestou. Tato nemoc je dosti nevinného rázu.

Pplk. gšt. franc. voj. mise A. A. Roques: Vývoj zdravot. služby ve Francii za světové války 1914—1918. Popisuje obtíže, jež musila francouzská zdravotnická služba přemoci na počátku světové války, a jak