

Štábní kapitán Ing. Vítězslav Chaloupka :

Komunikace v nových hranicích naší republiky.

V novém státě za změněných poměrů přišly nyní na pořad i docela jiné úkoly a starosti než doposud.

Čistě vojenské otázky, které zaměstnávaly naši veřejnost, byly nyní alespoň dočasně zatlačeny otázkami hospodářskými a vnitropolitickými.

I. Jeden z nejdůležitějších úkolů je řešení dopravních otázek.

Novou úpravou státních hranic nám přibýly též nové obtíže v komunikační síti. Nemůžeme říci, že jsme měli před touto úpravou síť vyhovující, neměli jsme ani vytyčen pevný rozvrh prací, který by dopravu v bývalých hranicích vyřešil velkoryse vzhledem na požadavky mezinárodní dopravy a vzhledem na hospodářské požadavky našich zemí. Tím bolestněji jsme nyní pocítili přerušeni našich výkonných spojů, zejména železničního a silničního připojení východního Slovenska a Karpatské Ukrajiny. Také dnešní řešení železniční dopravy na tratích Praha—Č. Třebová, nebo Brno—Břeclav—Bratislava nemůžeme považovat za vyhovující, neboť doprava je příliš závislá na mnoha okolnostech, na jejichž původ a změny nebudeme mít vlivu.

Musíme proto najít řešení, které umožní hospodářský život v naší nové republice a které bude též vyhovovat i v budoucnosti.

II. Jaká by měla být komunikační síť?

Musíme si nejprve uvědomit, že protáhlý tvar republiky vznikl se skupením jednotlivých zemí vedle sebe v řadě, při čemž hranice mezi nimi jsou jakoby vytvořeny pohořími; nejsou tedy jednotlivé země spojeny nějakými přirozenými cestami, spojení musí být vytvořeno uměle. Ať jsou ideová, národnostní nebo jiná duševní pouta všech zemí republiky jakákoliv, k životu je potřebí spojení, t. j. komunikací. Uvnitř státu musí být obchodní, průmyslový a jiný hospodářský styk čilejší než mezi jednotlivými zeměmi a sousedními státy; jinak je nebezpečí, že ideová pouta povolí pod nenadálým tlakem politickým a stát se rozpadne nedostatkem hospodářských zájmů uvnitř mezi jednotlivými hospodářskými celky.

Musí proto být vytvořena taková síť komunikační, která navzájem sváže všechny země naší republiky. Tato síť musí dovolit rychlou, lacinou, hospodárnou a bezpečnou dopravu neomezeného množství materiálu a osob. Pro normální život v míru je to podmínkou, ale zároveň taková síť bude vyhovovat i požadavkům vojenským.

K splnění úkolu potřebujeme:

a) vybudovat leteckou dopravu uvnitř státu zřízením letišť a leteckých spojů ve všech důležitých střediscích.

b) vytvořením vysoce výkonné železniční průběžné tepny (dvoukolejná až tříkolejná) Plzeň—Jasina,

c) stavbu dálnice Plzeň—Chust.

Tuto kostru komunikační nutno doplnit připojením na komunikace v sousedních státech, připojením všech krajů, měst, průmyslových středisk, lázní, turistických míst a zřízením komunikací pro dopravu vodní.

Všimněme si blíže jednotlivých úkolů.

A. Pokud jde o leteckou dopravu, není třeba její nutnost zvláště zdůrazňovat. Jde o nejrychlejší způsob dopravy, pro niž bychom měli dostatek zájmu, leteckého materiálu a personálu, jen je třeba organisovat tuto dopravu a zřídit dostatečně hustou síť letišť (letištních ploch). U tratí vnitrozemských nutno počítat zejména s dopravou osobní a poštovní na delších tratích mezi východní a západní částí republiky, u kratších tratí příčných s čilou dopravou poštovních zásilek. Při organisaci dopravy poštovní, vzhledem k určitým druhům dopravovaného zboží a k určitým zájmovým oblastem, dalo by se využít letecké dopravy nejvyšší možnou měrou. Při dobré propagaci se dá též očekávat postupně se zvětšování počtu dopravních linek též vzrůst dopravy osob. Záleží též na stupni bezpečnosti, kterou se bude tato doprava moci pochlubit, a konečně na přizpůsobení dopravních tarifů vzhledem na dopravu železniční.

B. Naše nejvýkonnější železniční spoje byly přerušeny; jde zejména o rychlíkové trati přes Č. Třebovou, Břeclav, Bohumín, Nové Zámky. Konečně celý východ naší republiky (od Prešova) nemá připojení železniční vůbec.

Je sice pravděpodobno, že doprava na přerušených tratích bude dohodou se sousedními státy alespoň zčásti obnovena, ale takové řešení jest jenom vřpomocné. Znamená to značnou závislost na politických poměrech k sousedním státům a každá změna režimu tu i tam může vést k nepředvídaným komplikacím a obtížím. Zvláště pak není myslitelné, abychom touto závislostí byli vázáni za branné pohotovosti státu. Vojenské transporty již i v míru musí být řízeny jen po našem území. Na něm však spojení někde není vůbec a jinde je jen jednokolejná trať, neschopná rychlíkového provozu.

Musíme si proto vytvořit železniční průběžnou tepnu, t. j. dvoukolejnou trať s rychlíkovým provozem. K tomu můžeme použít většinou tras vystavěných již železnic dvoukolejných i jednokolejných; zdvojíme je a zesílíme. Avšak v několika případech musíme postavit trati úplně nové, protože tam vůbec nejsou, anebo nyníjší trasa nevyhovuje co do poměrů směrových i výškových (oblouky o malém poloměru, objekty malé únosnosti atd.). V úsecích nejvíce zatížených bude třeba vytvořit i trať trojkolejnou, na př. ve středních Čechách.

Na tuto tepnu připojíme pak veškeré ostatní železniční trati podle pořadí jejich důležitosti.

C. Při řešení silniční dopravy přijde snad každému na mysl, proč právě má být postavena dálnice? Nestačila by taková státní silnice, dobře vybudovaná?

Podle mého názoru stačí však taková státní silnice jen na spojení uvnitř jednotlivých částí naší republiky. Jestliže však má někdo provést přesun na větší vzdálenost, ví, že je to nekonečná a únavná cesta, plná nebezpečí a zdržení. Každá vesnice a město, kudy silnice prochází, znamená určité zaškrcení provozu, což zase způsobí zmenšení cestovní rychlosti, větší spotřebu pohonných hmot, větší opotřebování vozidel i nervů řidičů. Uvažme dále nesčetné křižovatky cest, vždy nebezpečné železniční přejezdy (v úrovni), množství zákrutů, nepravidelné a časté změny sklonu, množství různých druhů vozovek. Silnice jsou vroubeny výstražnými značkami téměř tak častými jako sloupy telegrafního vedení. To zaviňuje malou rychlost a ne hospodárnost automobilní dopravy. A však my potřebujeme právě pro velké vzdálenosti provoz laciný, bezpečný a rychlý. Tomu může vyhovět jen automobilová silnice, vedená mimo všechny osady, bez křižovatek v úrovni s jinými komunikacemi, s příznivými poměry směru i sklonu, s bezpečnou a únosnou vozovkou. Musíme též uvážit tu okolnost, že náš největší soused dálnice buduje a že se na tuto jeho síť připojí i další státy. Podaří-li se nám, našemu státu vybudovat dálnici Plzeň—Chust, vytvořili jsme silniční most — cestu mezi západní a východní Evropou. Touto cestou povede veškerý hospodářský styk, navážeme-li tuto výkonnou cestu na síť států východních. Musíme si uvědomit, že jen tímto způsobem zároveň můžeme plně vázat všechny naše země (části) republiky a že s pomocí mezinárodního styku můžeme pozvednout svou hospodářskou situaci v Evropě. Jen tak nalezneme protáhlý tvar republiky své oprávnění v soustavě evropských států; tím, že vytvoříme most mezi východem a západem, dobudeme si určité vážnosti a důležitosti, jen tak odůvodníme svou jscounost. Zameškáme-li tuto příležitost a nepostavíme-li včas a rychle tyto spoje, předstihne nás někdo jiný a pak veškerá doprava a hospodářský styk povedou státy jinými a my se octneme na koleji vedlejší, po případě na koleji s lepe. Není možno upřít, že je automobil na cestě k netušenému rozvoji. Tento rozvoj možno právem očekávat ve státech východních a z toho lze velmi mnoho vytěžit u nás po všech stránkách.

Je ovšem pravda, že dálnice bude využito plně zájemníky jiných států sousedních k hospodářským stykům, ale to není důvod, aby se tato dálnice nestavěla. Právě tím, že naším státem povede tak velký provoz, vyplyne z něho jen užitek nám, a to v nejrůznější formě (poplatky, útraty cestujících, prodej automobilových potřeb, opravy a j.). A my zase touž cestou můžeme své výrobky (zemědělské) dopravovat do Německa a na východ výrobky průmyslové, pokud ovšem snesou konkurenci s výrobky jiných států.

D. Připojení dopravní sítě na uvedenou soustavu leteckých linek, železniční tepny a dálnice, je více méně již úkolem studia jednotlivých krajů a hospodářských závislostí, které nespadají do rámce tohoto článku, zrovna tak jako stanovení přesného průběhu tepen a jeho odůvodnění. Do tohoto úkolu zařadují též vybudování vodních cest. Patrně nebudou nikdy tyto cesty rozhodujícími, protože dopravu sice zlevňují, ale nezrychlují. U nás nemohou sloužit vodní cesty k spojení všech zemí proto, že povrch zemský vylučuje téměř u nás stavbu vodních cest ve

směru podélném. Jako je nesporné, že bude třeba mnoha železničních přípojek, silničních staveb z důvodů hospodářských, průmyslových, turistických atd., tak je též jisté, že části až dodnes vybudovaných a udržovaných komunikací nebude vůbec třeba. Několikrát přerušené silnice jsou bezcenné, i když jsou jako státní silnice dostatečné šířky a únosnosti. Nemůžeme si dovolit na d b y t e k státních silnic v určitých oblastech, když na jiných místech je jich nedostatek. Konečně je v zájmu vojáků i veřejné správy, aby přechodů přes státní hranice bylo co nejméně. Zrušením řady nepotřebných silnic, odevzdáním části jich do udržování okresům a obcím ušetří se značné sumy. Zrušením silnic získáme též půdu pro zemědělské hospodářství a nahradíme ztráty (zdánlivé či skutečné) při budování železniční tepny a dálnice.

III. Důležitým požadavkem je rychlost jak v rozhodování, plánování, tak při skutečném budování. Musí být co nejdříve rozhodnuto, které komunikace se vybudují, které se budou udržovat (a v jakém rozsahu) a které se úplně zruší. Konečně rozhodování a plánování může trvat minimální dobu, ale stavba vyžaduje přece jen několika let.

Avšak my potřebujeme spojení i h n e d. Nemůžeme čekat na dohotovení dálnice a železniční tepny, musíme upravit nynější komunikace v nejkratší době tak, abychom vyhověli alespoň nejdůležitějším potřebám hospodářských styků.

Proto potřebujeme č a s o v ý r o z v r h prací. Nejprve musíme v první polovině roku 1939 obnovit přerušené spoje železniční a silniční (připojení Karpatské Ukrajiny, některých krajů a měst). Abychom měli též výkonnou silnici, bylo by třeba vybrat jednu státní silnici z Plzně do Chustu, kterou bychom co nejvíce přizpůsobili dálkovému provozu menšími úpravami (jako objížďkami měst a osad, odstraněním železničních přejezdů, směrovým vyrovnáním). Tato výkonná silnice by pak zůstala jako z d v o j e n í dálnice z důvodů strategických i provozních.

Druhou etapou pracovní by byla stavba letišť, železniční tepny a dálnice. Poslední etapou by bylo rozšíření a připojení základní dopravní sítě na všechny spoje uvnitř státu i na mezinárodní dopravu.

IV. Velkou otázkou je rychlost v rozhodování a stavbě. Tu se právě mají uplatnit a pevně doufáme, že se též uplatní, vojáci, kteří dosud těžkopádné správě civilní dodají potřebnou rozhodnost, odpovědnost a rychlost v provádění prací. Vždyť právě vojáci ukázali v poslední době na výstavbě opevnění, že jde rychle a při tom dobře budovat jakékoli technické dílo. Naši vojenští inženýři nejsou jistě méně cenní nežli jejich civilní kolegové a mají při tom jednu velkou výhodu: pracovali vždy rychlejším tempem, při větší odpovědnosti a větší volnosti rozhodování, než bylo zvykem u civilní správy. A tyto vlastnosti právě jsou podmínkou úspěchu v nynější době a v našem postavení mezinárodním.

Dalším důvodem k zařazení vojáků do veřejné správy na vedoucí místa jest okolnost, že armáda zůstává společná pro všechny naše autonomní celky. Proto vojáci mohou zůstat na svých místech při řešení otázek celostátního významu a dosahu, až jde o jakoukoli zemi naší republiky.

Armáda a její členové musí být spolehlivým pojitkem a zárukou bezpečného rozvoje republiky ať již pracují na kterémkoli místě a je jim svěřen jakýkoli úkol.
