

č. 2-3/44

přítelem obsazených, v systému nepř. spojení (pojítka a pod.);

— z výcviku taktického, při čemž se řeší konkrétní případ, pro který je úderný oddíl určen a to v přizpůsobeném terénu (objektu), jak skutečně byl zjištěn průzkumem u nepřítelů a to na základě vypracovaného plánu pro nastávající akci;

— konečně z rozpravy se všemi příslušníky úderného oddílu, při níž se ujasňuje detailní provádění plánu se skupinami a jednotlivci.

Bojovníci si mají vštípit v paměť terén i objekt se všemi nepř. obrannými opatřeními, pokud je znám ze získaných zpráv.

Úderné oddíly v ruské armádě ze velmi osvědčily. Stalingrad a Veliké Luky, mimo jiná města, kterých dobyla ruská armáda v r. 1943, dokazují, jak důležitou roli při jejich dobývání hrály úderné oddíly.

(Výše uvedeně pojednání bylo zpracováno podle vojenských odborných článků ruské literatury.)

Strategické a národohospodářské úkoly čs. železnic

Kdybychom psali tento článek v pátém roce války proto, abychom plánovali budoucnost naší dopravy, zejména dopravy železniční, přišli bychom jistě pozdě. Věříme, že se příslušná místa již dávno a dobře připravila nejen na organizaci naší dopravy po válce, nýbrž na všechna odvětví života, která vyžadují rekonstrukci nebo zlepšení. Máme v úmyslu podati zde stručný souhrn problémů, které očekávají naše dopravnictví doma po válce, vycházejíce z podmínky, jež se nám po mírových i válečných zkušenostech vnucuje, že je totiž třeba, aby pozemní komunikace se státu vyplácely, jak s hlediska národohospodářského tak i strategického.

Netřeba zdůrazňovat, jak vysoce významným činitelem pro národohospodářský rozvoj státu je dobrá organizace jeho komunikací. V šťastnějších dobách naší samostatnosti jsme se o tom mnohokrát přesvědčili. Avšak ne všichni jsme si uvědomovali, že vedle svého mírového poslání mají komunikace životní význam pro případ války. Vůbec starosti s válkou byly přenechávány vojenským odborníkům až do doby, kdy se nám všem z politické konstelace v Evropě začínala jevit otázka obrany státu jako konkrétní skutečnost. Ukázalo se tehdy, že jsme po stránce komunikační nestáli právě v příznivé situaci. Tou dobou se opět vynořila zapomenutá potřeba transversální trati, která by probíhala „vnitrozemím“, jak se tenkrát říkávalo. Zároveň se počaly klást jiné podobné otázky, všechny směřující jediný účel: zajistiti možnost rychlých pohybů vojska na území našeho státu.

Díváme-li se na tyto problémy dnes po dlouhém časovém odstupu a po bohatých zkušenostech, jak na straně spojenců, zejména SSSR, tak také na straně nepřítelů, můžeme se ve svém novém řešení vyhnout mnohým omylům.

Trojí doprava.

Nejprve je třeba si ujasnit některé zásadní poznatky. Rozeznáváme tři druhy dopravy: dopravu po vodě, vzduchem a dopravu po souši. Vodní doprava má malý význam pro obranu ČSR pro poměrně omezenou délku splavných toků, dále proto, že toky, pokud jsou splavné, leží v místech pro obranu Republiky strategicky druhofadých. Mnohem větší význam je nutno přiznati dopravě vzduchem. Uvažujeme-li zde o letectvu, máme na mysli jeho význam jako dopravního prostředku, nikoliv jako zbraně. Nemusíme zdůrazňovat takové vlastnosti letadla, jimiž převyšuje každý jiný až dosud užívaný dopravní prostředek. Bylo by však nesprávné přeceňovat dopravu vzduchem s hlediska obrany Československé Republiky, neboť musíme mít na mysli, že nebude lze, alespoň v dohledné době, použití letadla pro dopravu velkých nebo hromadných transportů. Dále nesmíme zapomenout na to, že Československo nemá na svém území téměř žádný přírodní zdroj pohonných hmot, a to je tím ožehavější, že spotřeba pohonných hmot u letadel je nepoměrně velká.

Kostrou každého dopravního systému ve státě vnitrozemském jako ČSR, je doprava po souši, a to buď po silnicích nebo po kolejích.

V další části tohoto článku se budeme věnovati dopravě na železnicích, kterou je možno označit jako páteř našeho dopravnictví.

Problémy ČSD — Elektrifikace ?

Pro provoz po železnicích lze použít jako hlavní pohonné látky jednak páry, jednak elektrického proudu. Je přirozené, že země, jako třeba Švýcarsko, Itálie nebo Rakousko, které nemají dostatek uhlí, ale dostatečné zdroje k výrobě elektrické energie pomocí vodní síly, dávají na svých drahách přednost elektrifikaci. Československo užívalo vlaků, poháněných téměř výhradně parou nejen proto, že mělo bohaté uhelné zdroje, ale také proto, že postrádalo dostatek vodních sil, sloužících k levnější výrobě elektrické energie.

Při uvažování o výhodách či nevýhodách jedné z těchto dvou pohonných energií, páry nebo elektřiny, zjišťujeme, že názory ekonomisty a stratega se značně v této věci rozcházejí. Ekonomista se svého stanoviska uvádí tyto klady elektrifikovaných železnic: v průmyslových oblastech, zejména v místech, kde se doluje uhlí, jsou elektrárny, které využívají pro výrobu elektřiny méně kvalitního uhlí přímo na místě a které mohou napájet také rozvodnou síť elektrických železnic ve svém kraji. Zatím co parní lokomotiva užívá poměrně lepšího druhu uhlí a vyčerpává velkou část své užitkové energie na jeho dopravu, napájí se elektrická lokomotiva z permanentní elektrické sítě, kterou jest toliko udržovati. Parní lokomotiva, na rozdíl od elektrické, ohrožuje své okolí možností požárů a kouřem znečišťuje vzduch, což jsou nesporně dva podstatné nedostatky. Stratég naproti tomu namítá, že elektrické vlaky jsou závislé na střediscích provozní energie, to jest na bezpečnosti elektrických centrál a na neporušitelnosti rozvodné sítě. Obojí, v případě války, jsou neobyčejně snadno zranitelnými objekty (Ervénice!). Nálet na elektrárnu a její vyřazení anebo značné poškození znamená prakticky vypojení určité oblasti dopravní sítě z provozu. Bylo by sice možno vybudovat elektrárny náhradní. To by ovšem přivedlo rentabilitu provozu ad absurdum, nehledíc k tomu, že i takový záložní zdroj by byl právě tak zranitelný. Tato válka nás také poučila o významu sabotáží, kterým jsou podobné objekty vystaveny. Sabotér způsobí větší škodu, jestliže vyřadí celou síť z provozu, než kdyby vyhodil jeden vlak do povětří. I kdyby však nebyly budovány náhradní elektrárny a dodávky energie namísto zničené

centrály převzala centrála jiná, znamenalo by to značné přetížení jejího provozu. U parní lokomotivy, která si veze zdroj své pohonné energie s sebou, odpadá závislost na ústředním zdroji. Z této diskuse, jež proti sobě klade dvě odlišná a stejnou důležitostí odůvodněná stanoviska, je patrné, že jest třeba nalézt řešení, které by vyhovovalo oběma. Je nasnadě řešení takové, při němž by se uvažovalo o užívání elektrických vlaků v míru a parních pro dobu války. To by znamenalo udržování dvojho lokomotivního parku, což s hlediska financování představuje náklady takové výše, že si jest těžko představit stát, který by byl s to převzít podobné břímě bez porušení hospodářské rovnováhy. Mimoto by tyto investice znamenaly nepřímé zvýšení vojenského rozpočtu. Ježto však je zájmem každého státu, aby své vojenské výdaje vřadil do koloběhu hospodářského života pro dobu mírovou, respektive uspořádal své hospodářství mírové tak, aby mohlo co nejrychleji a v nejširším rozsahu převzít úkoly válečné, je zřejmé, že zdvojení investice na železnicích jsou nemyslitelné. Dále je si třeba uvědomit, že by stát musil zaměstnávat odborně školený personál pro oba druhy železnic.

Máme za to, že otázka, zda naše železnice mají být elektrifikovány totálně, částečně či nikoliv, bude u nás vyřešena těsně po válce podle nových stávajících poměrů.

Decentralisace.

Jiný problém, diskutovaný nejednou již v době I. Republiky, byla decentralisace československých železnic. Z dob rakouského režimu byla veškerá doprava soustředěna na Vídeň. Je přirozené, že po vzniku samostatné ČSR, snažily se naše železnice o centralisaci na hlavní město Republiky. A skutečně musíme přiznat, že velmi záhy měla rozličná místa ČSR dobré spojení s Prahou a ostatními hlavními městy. Také mezinárodní rychlíkové spojení procházelo převážně Prahou. Nemáme v úmyslu uvažovati o výhodách, jež z této centralisace na naše hlavní město plynuly pro vnitřní i mezinárodní vlakovou dopravu. Naopak chceme zdůraznit právě nedostatky. Mírové zkušenosti a ty, jichž jsme nabyli v údobí předmnichovském, kdy jsme se připravovali na obranu své země, nás upozornily na imperativní potřebu několika nových tratí. Zhruba řečeno jde o spojení:

1) Jihozápadní Čechy — jihovýchodní Čechy — Morava.

2) Severozápadní Čechy — severovýchodní Čechy.

3) Čechy — Slovensko — Podkarpatská Rus.

Mluvívalo-li se u nás o tak zvané transversální trati, šlo o trať starou (vlastně o několik úseků tratí) vůbec ne transversální, zajišťující jakés takés spojení mezi Domažlicemi a Brnem přes Plzeň, Tábor a Jihlavu. Tou tratí projížděl sice přímý spěšný vlak, ale jen jednou denně, a to, jak je zřejmo z letmého pohledu na mapu, slušnou oklikou. Málokdo jedoucí z Plzně do Brna, na příklad, použil tohoto spěšného vlaku, jelikož měl mnohem výhodnější spojení rychlíkem přes Prahu, třebaš musil v Praze přesešat. Zmíněnou trať z Domažlic do Brna by bylo lze pokládat za transversální jen tehdy, jestliže by byly přibudovány úseky, které by trať podstatně zkrátily.

Spojení průmyslové oblasti severozápadních Čech s Čechami severovýchodními mělo podobné nevýhody a naprosto nevyhovovalo s hlediska naší obrany. Byla to trať Cheb-Falknov-Karlovy Vary-Kadaň-Chomutov-Most-Teplice, Teplice-Ústí nad Labem a Teplice-Liberec. Z národohospodářských i vojenských důvodů by bylo mnohem výhodnější vybudovat spojení vedoucí přes Karlovy Vary, Louny, Mladou Boleslav na Hradec Králové.

Třetím palčivým problémem ČSD zůstává spojení Čech se Slovenskem a Podkarpatskou Rusí. Hlavní trať, spojující Prahu se severním Slovenskem a nejzazším východem Republiky, jež byla vlastně ústřední železniční osou státu, naprosto nevyhovovala počínajíc od Přerova na východ. U Bohumína vedla jen několik kilometrů od říšskoněmeckých a polských hranic. Jak bylo toto spojení nedokonalé, ukázalo se po obsazení Bohumína. Tehdy byl východ Republiky od západu prakticky odtržen a spojení musilo být udržováno pomocí vedlejších tratí nevhodných pro rychlíkový provoz. I když pro budoucno nepředpokládáme jakékoli porušování našich státních hranic s té či oné strany, musíme mít stále na zřeteli své vojenské potřeby na obranu státu. Mimochodem budiž poznamenáno, že železniční spojení Prahy se Slezskem a Moravskou Ostravou (přes Hradec Králové a Hanušovice) vedlo dokonce několik kilometrů po říšskoněmeckém území! Otázka vybudování dobré a bezpečné trati, vedoucí z Čech na východ Republiky, je tím důležitější, že do budoucna počítáme s velkým rozvojem hospodářských i kulturních styků se SSSR.

Dopravní otázky hlavního města.

Při úvahách o dopravních problémech Prahy, to jest o spojení Prahy s jejím okolím do okruhu přibližně 50 km a o komunikaci uvnitř města, vyloučíme jednou provždy možnost pražského ústředního nádraží. Tím projektem se zabývali odborníci už za Rakouska a později za Republiky. Měli na mysli rozšíření Wilsonova nádraží. Toto nádraží však mělo od svého založení jeden podstatný nedostatek: tunel, vedoucí na Vinohradské nádraží. Tudy procházelo za Republiky přes padesát procent veškeré pražské železniční dopravy. Promítneme-li si tuto skutečnost do doby eventuální války, zjišťujeme, že by stačil jediný zásah bombou na tunel, aby bylo přes polovinu železniční dopravy Prahou nadlouho paralysováno. Uvážíme-li, že bychom z Wilsonova nádraží vybudovali nádraží ústřední, což by s hlediska pohodlí pro cestující, projíždějící Prahou, mělo nesporně velký význam, doveďme si snadno představit, jaký by to byl handicap pro přípravu války.

Dopravní problémy našeho hlavního města jsou úzce spojeny s pohyby jeho obyvatelstva a obyvatelů okolních míst. Praha je bezmála milionové město, sídlo československé vlády a ústředních úřadů. Jestliže její význam od počátku samostatné ČSR vzrůstal, dalo se tak logickým vývojem. Lze říci, že v budoucí III. Republice nabude opět své někdejší důležitosti politické, hospodářské i kulturní. Již za I. Republiky mělo naše hlavní město, jako je tomu u všech velkoměst, tendenci k přelidnění. Odtud den ze dne se vnucovala potřeba vybudovat daleko od středu sídelní čtvrti. Ideálním řešením, vyznačujícím se četnými přednostmi, by bylo, kdyby Praha nepřekročila ve svém počtu obyvatelstva číslci jednoho milionu, kdyby „Pražané“ mohli bydlet v okružním pásu měst (asi do 50 km) a dojížděli do svých zaměstnání rychlými ranními vlaky (nebo autobusy) a vraceli se ze své práce zpět na příklad do Kolína, Mladé Boleslavi, Kralup, Kladna, Berouna nebo Benešova. Takovýto pohyb obyvatelstva ovšem předpokládá reformu dopravního systému uvnitř města i v jeho okolí od samých základů.

Bylo by třeba vybudovat z okolních měst čtyřkolejné trati, pokud možno tyto úseky elektrifikovati, zvýšiti kapacitu pražských nádraží hlavně na předměstích, aby tak příval cestujících byl roztřídněn a umožněna snazší komunikace uvnitř města. Takové zařízení by naopak usnadňovalo odlidňování města, případnou evakuaci za války, neboť,

jak zkušenosti z této války ukázaly, početné aglomerace jsou vystaveny zvláště velkému nebezpečí.

V Praze samotné se čím dál tím více stávala elektrická dráha překážkou; i tu bychom musili odstranit a nahradit autobusovou nebo trolejbusovou sítí. Je přirozené, že by pražské vnitřní dopravě značně pomohlo vybudování podzemní dráhy, o jejímž významu v případě války není třeba se rozepisovat.

Pokud jde o komunikaci mezi městy, ležícími v okolí Prahy, tu by mohly snadno obstarávat autobusové linky, jak to známe na příklad ze systému tratí Green Line ve vzdálených londýnských předměstích.

* * *

Jsme si dokonale vědomi, že dnes, třebaž stojíme na prahu vítězství, lze jen v hlavních rysech jednati o otázkách a úkolech, jež na nás čekají doma. Věnovali jsme v těchto řádcích trochu pozornosti některým nejdůležitějším problémům železniční dopravy, před jejichž řešením budou postaveni povolani odborníci, jakmile bude ČSR osvobozena. Chtěli jsme jen zhruba upozorniti na některé nedostatky, jimiž trpěly československé železnice, a naznačiti, jak asi by naše doprava po železnicích vypadala, kdyby tyto nedostatky byly odstraněny. Měli jsme však

především v úmyslu upozorniti na to, že v budoucnu, dojde-li k přebudování starých tratí a stavění tratí nových, musí se tak dáti z ohledu jak národohospodářských tak i vojenských. Třebas věříme, že touto válkou již zabezpečíme alespoň na dlouhou dobu mír, nemíníme se oddávat optimismu do tak míry, abychom zanedbávali starosti s obranou své země a zapadli do podobných omylů, jichž se dopustil svět po osmnáctém roce. Proto, zvláště v oboru dopravnictví, nezbyvá nám, než, abychom při jeho zlepšování a budování měli na mysli potřeby vojenské právě tak, jako naléhavosti národohospodářské.

Jestliže se někomu zdá, že se snadno mluví, píše a plánuje, ale těžko uskutečňuje, má zajisté pravdu. Měli také pravdu ti „odborníci“, kteří tvrdili na příklad, že přeorientování jízdního směru s levé strany na pravou by narazilo na příliš velké obtíže technické a finanční? Titiž odborníci se však, bohužel za tragických okolností pro náš národ, předsvědčili, že i v tak frekventovaném prostoru jakým byla Praha, to bylo otázkou jedenácti dní, v jiných městech se tak stalo přes noc.

Toto by byl špatně volený příklad, kdybychom si nebyli vědomi, že jsme národ podnikavý a schopný, že však je třeba často jen trochu dobré vůle a administrativní pružnosti pro uskutečnění podniků, jež se na první pohled jeví jako nemožné či nerentabilní.

Dopravní otázky v příští obraně státu

VÁLKA DOPRAVY.

Vycházíme-li z předpokladu totální války, která je jen přirozeným důsledkem neustálé rostoucího soustředování hospodářských sil a jejich racionelního využití a tedy historickou nutností dnešního řádu, musíme se na úkoly národní obrany dívat zcela jinak než v údobí předchozím. Kdežto dříve se v úvahách o brannosti vycházelo od armády a odtamtud paprskovitě k okrajům národního života, vychází se nyní od celku národního úsilí směrem k jednotlivým prostředkům obrany. Tato změna postoje nemá jen význam formální. Na místě otázky „armáda a její potřeby“, která je příznačnou pro epochu, kdy války byly jen soubojem armád, tu máme otázku krajního využití sil a zdrojů

k účelům národní obrany. O obojím je pak ovšem uvažováno v rozměrech celostátních.

Podíváme-li se na otázku brannosti pod tímto zorným úhlem, vynikne nám jasně zvláště jeden výrazný znak této války: ze všech hospodářských složek, které podmiňují úspěch, ukázala doprava svou největší důležitost. „Tato válka je válkou dopravy“, napsala „Frankfurter Zeitung“ kdysi, dávno před tím, než se ukázalo, jak dvojsečná je to pravda. Při prostorové rozlehlosti dnešního konfliktu, při mechanizaci války a při snaze vynutiti si rozhodnutí v nejkratší době krajním vzepjetím národního úsilí, se dopravní systém občas stával mezníkem celého útoku i celé obrany. Dobře vycvičené a vybavené milionové armády utrpěly po-