

0. 21-3/44
V tomto programu je zahrnuto nových 1340 km bezprašných silnic. (Dosud má Slovensko 1.000 km takových silnic.) Na některých úsecích jedné z proponovaných staveb se již pracuje. Jde o silnici dlouhou 450 km, šířkou 28,5 m.

Podle téhož časopisu (z 31.3.42) a „Völkischer Beobachter“ ze 17.6.41 a z 15.7.42 chystá slovenská železniční správa pětiletku pro elektrifikaci železnic. „Donau Zeitung“ z 31.12.41 uvádí, že Slovensko nahradí železniční spoje, přetřžené Vídeňskou arbitráží, novými železničními linkami a doplněním autobusové sítě. Počátkem r. 1941 bylo na Slovensku 54 autobusových linek o celkové délce trati 1970 km. „Neue Zürcher Zeitung“ z 28.4.41. cituje nařízení říšské sbírky zákonů z 27.4.41 o stavbě odersko-dunajského kanálu. „Frankfurter Zeitung“ z 23.8.41 uvádí, že se s urychlením činí přípravy pro stavbu průplavu Pardubice-Prerov a že říšský ministr dopravy dal zemské správě v Sasku a vládě Protektorátu příslušné naléhavé rozkazy.

V oboru organizačních opatření je zajímavá zpráva „Völkischer Beobachter“ z 28.1.42, podle níž Němci zdokonalili provoz v t.zv. Sudetech na úrovni a výkonnost, nikdy před tím nedosaženou.

„Frankfurter Zeitung“ z 15.3.42 oznamuje, že v t.zv. Protektorátě byl vytvořen Ústřední Svaz dopravy. Podle dřívější zprávy téhož časopisu (z 3.1.42) jde o povinnou organizaci dopravních zaměstnání, t.j. a) vnitrozemské plavby, b) spedice a skladů, c) autodopravy a povoznictví, d) pomocných zaměstnání dopravy.

Tolik jen jako ukázkou některých opatření zvláštních, v rámci oněch všeobecných, o nichž byla řeč u dopravní politiky Německa. Mnohé z toho, co u nás Němci zavedli, bude

nutno převzít, něco alespoň dočasně, a mnohé z toho pak obrátit proti nim samotným.

Závěr.

Rekli jsme si, jaký je dnes obecný poměr mezi hospodářským životem národa a potřebami jeho brannosti, podívali jsme se na otázku dopravy v obraně státu s hlediska mezinárodního i pod zorným úhlem praktických zkušeností z této války, jak se jeví ve Velké Británii, v Sovětském Svazu a v Německu. Ze zásad, které si lze z těchto prvků odvoditi, a z informací, které máme o situaci doma, by nebylo obtížné sestaviti schema dopravní politiky, odpovídající potřebám národní obrany. Kromě všeho, co již bylo řečeno, by šlo snad už jen o vytýčení několika strategických linek a o prohlášení několika dalších požadavků (ku př. zajištění peážní trati na Podkarpatské Rusi). Nic z toho však nelze odtrhnouti od ostatních složek národního života a od neznámých skutečností zítřka. Naše zahraniční vztahy i naše vnitřní ustrojení nutně ovlivní i tuto důležitou součást naší politiky.

U krátkodobých opatření je jisté nutno trvati na požadavku, aby se připravilo vše, co zde připravit můžeme. Naproti tomu u politiky dlouhodobé, tolik odvislé od sociálního, hospodářského a politického vývoje, je patrně lépe nekonstruovat podrobná a tuhá schemata, ale zůstat u poučení, u vzorů, jichž je třeba míti co nejvíce, aby jimi byla aspoň přibližně kryta pokud možno každá situace.

Na „Dopravní otázky v příští obraně státu“ nelze tedy dáti zatím jednoznačnou odpověď. Lze se jen seznámit s jejich *problematikou*, vyhledat *vzory* pro řešení a vésti v *evidenci* poměry, na jichž základě budeme jednou nuceni prakticky tvořit.

PŘEHLED TISKU

(dokončení)

Zarážení pilot pod vodou bylo vykonáno pomocí „beranidlové podložky“, která byla připojována k jednotlivým pilotům dvěma skobami. Stavivo bylo připraveno na břehu, kde také byla rozměřena vzdálenost trnů (místo čepů) a jejich zapuštění do staviva. Stavivo bylo zaváděno na místo určení plavením a potom ponořeno; narážení trnů do pilot provedeno rovněž pomocí „beranidlové podložky“. Na osazení staviva potřebovalo družstvo osmi saperů až 25 hodin.

Mostovka byla rovněž připravena na pracovišti, plně opracována, sestavována do polí v rozměrech 5,6×4 m a po pořádku číslována. Pole později v rozebraném stavu přiváženo na břeh, kde bylo definitivně sestaveno, zpevněno po okrajích vrchním a spodním „svlakem“ (lyžinou) a byla na ně připravena obruč.

Velmi důležité je, aby spojením mostu se břehem bylo řádně uděláno. Konstrukce musí byti dostatečně pevná, protože pohyb vozidel způsobuje vlnění, kterým jsou břehy rozmyvány. Pevnost spojení může byti dosažena tím, že úsek sjezdu je dobře vydlážděn kamenem, anebo tím způsobem, že na koncích mostu jsou zřízeny ochranné stěny, zahozené oblázkem, šterkem či šotovinou.

Mosty toho druhu vyžadují pravidelný a důkladný dohled. Je nutno určit zvláštní skupinu saperů, která denně prohlíží a udržuje nejcitlivější a nejdůležitější místa stavby.

Gardový mjr. Ljubimov: *Nepřátelská „překvapení“*.

Nepřítel za ústupu pod nátlakem našich jednotek se snaží všemi prostředky zadržeti se na nových postaveních. V poslední době praktikují Němci minové překážky všeho druhu, při čemž nejčastěji je kladou naprosto bez jakéhokoli systému — v nevelikých skupinách po 15–20 kusech.

Zvláště často používá nepřítel t. zv. „min-překvapení“ (nástrah). V době ofensivních operací byly nalezeny našimi ženijními jednotkami tyto „miny-překvapení“ v nejrůznější formě.

Tak na př. u vchodu do zemljanky — pod schodem z prkna byla nálož — stačilo pouze vstoupiti na stupeň, aby nastal výbuch.

Jindy u vchodu do krytu byl položen pytel, spojený s minou. Při odstranění pytle nastal by výbuch miny okamžitě!

V obytném domě byla položena nálož o váze 10 kg v komíně. Výbuch by nastal při zatápní v kamnech. V místnostech, kde bylo dříve umístěno německé velitelství, byla zanechána na stole kniha, od níž vedl do země drátek; kdyby byla kniha zvednuta, byla by mina ihned přivedena v činnost.

V jedné zemljance Němci zanechali železná kamínka, z nichž vyřáli komín. Kdyby byl komín zasazen, jako obvykle, nastal by výbuch.

Množství podobných příkladů je nescíslné. Na silnici, na dně bezvadně zamaskované jámy, založili Němci děl. náboj 155 mm, spojený s rozněcovadlem, které mohlo být uvedeno v činnost při sebe lehčím stlačení. Na jedné cestě při vstupu do osady zanechali Němci povoz s vojenskými předměty, který byl zakryt plachtovinou. Při neopatrném pokusu sundati plachtovinu, byl by nastal výbuch 20-ti kilogramové nálože. Stejně bylo zaminováno několik vyřazených tanků takovým způsobem, že, buď při vstupu do tanku nebo za pokusu odvléci jej, byl by nastal výbuch.

Stejně, jako i dříve, Němci zaminovávají mrtvolu svých vojáků a důstojníků. V poslední době v klamných minových polích kladou neveliké množství opravdových min!

Uvedené příklady dokazují, jak široce používá nepřítel nejrůznějšího druhu „překvapení“. Jest nutno seznámiti mužstvo i důstojníky se zákeřnými úskoky nepřítelovými a vyzvatí útočící mužstvo k ostráživosti a pozornosti!

RECENSE

Pplk. gšt. A. F.

B. L.: *Dva roky sovětsko-německé války*; vydáno v edici „Mladého Československa“ v srpnu 1943 jako 5. svazek — 136 stran.

Kniha tato se zabývá bojem sovětského Ruska s Německem od začátku války sovětsko-německé až do konce sovětské zimní ofensivy na jaře 1943.

V úvodních dvou kapitolách pojednává o politických a vojenských přípravách německých k napadení Ruska a o celkové politické situaci v Evropě před válkou. Vyzdvihuje zde správné skutečnost, že Sovětský Svaz nevstoupil do garančního protiněmeckého paktu velmocí, protože měl oprávněnou nedůvěru k režimům, které tehdy vládly v jednotlivých zemích.

V dalších kapitolách se zabývá průběhem války samé a vzdává v nich zasloužený hold Rudé armádě a sovětskému lidu. Jde v tomto obdivu tak daleko, že mimovolně snižuje německé úsilí a německé vypětí sil, které Rudá armáda a sovětské národy musely vydržet a vydržely. Tímto pojetím německého tlaku ovšem také je snižována dramatická momenta, kterými válka prošla, momenta, jako boj o Moskvu v r. 1941 a boj o Stalingrad v r. 1942. V těchto momentech ukázalo sovětské vedení svou pravou velikost, se kterou lze srovnat v této válce jen velikost britského rozhodnutí v r. 1940 zůstat ve válce. V obou zmíněných případech sovětské vojenské velení zůstalo pánem situace, zachovalo si nervy, nevydalo své zálohy předčasně do obrany, nýbrž zasadilo je teprve do protitoku, když německé útočné vypětí se vyčerpalo do krajnosti a začalo uhasinat.

Autor se snaží jakoby omluvit poměrně krátké trvání odporu Rudé armády na hranicích, soudě podle věty na str. 26: „Rudá armáda byla tedy rozložena do hloubky s poměrně slabými částmi na hranicích, takže nebylo možné zabránit, aby soustředěné německé síly neporazily.“ Myslím, že sovětské vedení naopak, po zkušenostech z války v Polsku a ve Francii, si bylo vědomo, že žádnou obranu nelze trvale udržet (jak to ostatně ukazují sovětské ofensivy v r. 1943). Proto členilo své síly a priori do takové hloubky, že německé klíny, které v Polsku a ve Francii rozrážely obranu v celé hloubce, dusily se v hloubce sovětské sestavy jako v písku. Ohromné prostory, které Sovětské Rusko mohlo obětovat, umožnilo mu nebojovat o území, nýbrž vést operace tak, aby byla zachována celistvost armád.

Také německá koncepce války proti Sovětskému Rusku (str. 39) nemohla být jiná. Němci v r. 1941 — májce stále ještě neporaženého nepřítele v britském Imperiu — mohli se pustit do války se Sovětským Ruskem jen za předpokladu, že to bude válka krátká, která se rozhodne v několika měsících. Kdyby byli Němci připouštěli ve svých úvahách, že válka může být dlouhá, byli by do ní nešli — aspoň ne v té době. Že se důkladně zmýšleli v odhadu sil obou stran a stavěli na falešných předpokladech, to je dnes i jím jasné.

Časový přehled operací, které autor v jednotlivých kapitolách podává, je doprovázen řadou přehledných mapek a náčrtů. Jedna kapitola je věnována partyzánské válce, spíš s psychologického hlediska, a jedna ofensivě v Africe.

Kniha je dobrým a hodnotným přínosem do čs. vojenské literatury a není vinou autora, že dnes nám ještě nejsou přístupny údaje o složení stran, organizaci skupin, velitelích, rozkazech a jiná konkrétní data, která teprve dají vojenským odborníkům možnost plně těžit ze studia pro potřebu vojsk.