

ZMĚNA PARADIGMATU V PRÁVNÍ ÚPRAVĚ PŘEPRAVY

MARTIN CEMPÍREK¹

Právnická fakulta, Masarykova univerzita, Česká republika

Abstract in original language

Příspěvek poukazuje na rozhodující změnu v právní úpravě přepravy, která se odehrála v průběhu napoleonských válek. V tomto období se začíná ve velkých objemech převážet materiál, jehož přeprava musí být smluvně zajištěna. Objevují se tu státní zakázky, které jsou svěřeny armádním dodavatelům, civilním společnostem, jež zajišťují jejich splnění. Příspěvek se zaměřuje na spolupráci vojenské administrativy a státní správy.

Key words in original language

Napoleonské války, obchodněprávní vztahy, vojenská administrativa, státní správa, přeprava zboží, obchodní smlouvy.

Abstract

Contribution presents the decisive change in the regulation of transport, which occurred during the Napoleonic Wars. In this period, beginning in large quantities transported material, the transport must be contracted. Appear that government contracts are assigned to military contractors, civil companies that ensure their fulfillment. This paper focuses on cooperation and military administration of government.

Key words

Napoleonic Wars, commercial relations, military administration, government, transportation of goods, commercial contract.

1. ÚVOD

V našem příspěvku chceme přiblížit rozhodující změny v přepravě, které byly důležité pro její další vývoj. Pokrok v přepravě můžeme sledovat ve dvou liniích, a to v:

- technické oblasti,
- právním zabezpečení přepravy.

Blíže poukážeme na rozhodující změnu právního zabezpečení, která se odehrála před více než dvěma sty lety během napoleonských válek. Toto období s sebou přináší zvýšenou potřebu administrativy a rozvoj obchodněprávních vztahů. Výsledné, administrativně-právní změny by nebyly

¹ Autor je doktorand - Právnická fakulta Masarykovy univerzity v Brně.

možné bez potřebných správních reforem, které byly prováděny v Rakouských zemích a ve Francii.

V rakouských zemích byly provedeny správní reformy v době panování Marie Terezie a Josefa II.

„Zásadní reorganizaci zemské správy provedla Marie Terezie v roce 1749. ... Eliminovala vliv zemských úřadů v oblasti politické a finanční správy a české místodržitelství a moravský tribunál nahradila královskými reprezentacemi s komorou (ve Slezsku už obdobný úřad existoval). Tyto úřady vykonávaly prostřednictvím rozmanitých komisí správu politických, finančních, hospodářských (commerciale) a v Čechách i soudních záležitostí. V roce 1764 se v Čechách a na Moravě přeměnily v zemské gubernium a ve Slezsku v královský úřad. ... Agenda gubernia se dělila na pět základních skupin: publicum, contributionale, militare, cammerale a commerciale, k nimž v případě českého gubernia přistupovalo jako šestá skupina iudiciale náležející konsenzu nejvyšších zemských úředníků.“²

S touto, na svou dobu poměrně moderní centralizovanou administrativou vstupovala habsburská monarchie do „dlouhého“ 19. století. Nové století nezačínalo pro habsburskou monarchii šťastně. Po neúspěšných bojích s Francií byl v roce 1801 uzavřen mír v Lunéville. Ve válce zůstávala nadále Anglie. Lunévillský mír neměl dlouhého trvání.

V roce 1805 vypukla nová válka s Francií, někdy označovaná jako Třetí koaliční válka, která byla rozhodnuta v bitvě u Slavkova. Válka byla ukončena bratislavským mírem v roce 1806.

Francouzská správa byla během napoleonských válek velmi těsně spojena s vojenskou administrativou. Bylo to především z důvodu zabezpečení vojenských tažení. Francouzi prosazovali moderní způsob administrativy postavený na spolupráci se spojeneckými zeměmi. V nepřátelských zemích a v obsazených územích byly na jednotlivé stupně místní státní správy dosazováni francouzští vojenští komisaři. Tito tvořili mezičlánek mezi francouzskou armádou a místní státní správou. Francouzská okupační správa měla zajistit pokud možno bezproblémové zásobování své armády a spolupráci se státní správou obsazené země.³

² Vojáček, L., Schelle, K., Knoll, V. České právní dějiny. 2. vyd. Plzeň: 2010, s. 206.

³ K organizaci zásobování během slavkovského tažení a spolupráci s okupovanou zemí viz. Cempírek, M. Zásobovací systém francouzské armády a tažení roku 1805. *Historický obzor*, 3-4, od s. 50-61. ISSN 1210-6097. 2006.

2. VOJENSKÁ ADMINISTRATIVA V OBDOBÍ NAPOLEONSKÝCH VÁLEK A JEJÍ SPOLUPRÁCE SE SPOJENECKÝMI A OKUPOVANÝMI ZEMĚMI

Na začátku 19. století byla ve Francii provedena školská reforma. Byla vytvořena Císařská univerzita, které měla vzdělávat úředníky především pro potřeby armády a státní správy. Na úspěšnost fungování administrativy měla vliv také reforma vzdělávací soustavy, která připravila odborníky na jednotlivé stupně administrativního a logistického aparátu. Tito noví odborníci zaváděli přehledný, jednotný a úsporný systém řízení, který se stal klíčem úspěchu pro fungování zásobování vojsk.

Francouzské administrativní postupy byly na svou dobu poměrně moderní. Využívání místních zdrojů v materiálním zabezpečení napoleonské armády mělo již pevný řád a bylo řízeno jednotlivými velitelskými stupni a také orgány místní správy. Bylo prováděno formou nákupu a rekvizic. Ve spojeneckých zemích byla vždy snaha za zboží a služby zaplatit. Velitelé se snažili potlačit nekontrolované rabování. Uvědomovali si škodlivost těchto excesů a také skutečnost, že plánovanou rekvizicí získají více prostředků. Zásobování tím fungovalo daleko efektivněji a hospodárněji, než tomu bylo při nekoordinovaných rekvizicích, příznačných pro armády 17.-18. století.

Hlavní generální intendant císařova vojenského domu Daru⁴ přijal za tímto účelem potřebná administrativní opatření. Ta měla už prvky logistického plánování zdrojů, do kterého zapojil i místní správní orgány spojeneckých i nepřátelských zemí. „Všechny rekvizicemi obstarané zásoby se musely soustředit a na předem připravených místech se musely vytvořit rezervní (týlové) sklady pro potřeby armády. Po skončení bezprostředních bojových operací byly z těchto skladů zásobeny týlové základny, do kterých se vojsko stáhlo, aby se připravilo na nové operace.“⁵

Daru chápal, že zásobování z místních zdrojů je pouze podpůrná a doplňková část logistických opatření, byť velmi významná. Uvědomoval si, že hlavní část logistické podpory musí tvořit národní zdroje země a že tyto jsou rozhodující pro

⁴ Daru vojenskou kariéru ukončil v hodnosti podporučíka v osmdesátých letech 18. stol. – stal se válečným komisařem. V roce 1799 působil jako Vrchní ordonatér armée du Rhin. Ve slavkovském tažení působil jako hlavní intendant Císařova vojenského domu. V roce 1806 hlavní intendant Velké armády. V letech 1813-1814 ministr válečné správy. Během stodenního panování Napoleona se dává opět do jeho služeb.

⁵ Jomini, A. H.: Abriss der Kriegskunst. Berlin: 1881, s. 164-165.

úspěšné zabezpečení celého tažení. Zásady se snažil dodržovat při jednotlivých taženích, i když ne vždy se mu to dařilo. Přesto svou plánovací a koncepční činností dokázal v řadě případů vybilancovat zásobování z místních a národních zdrojů s potřebami tažení a vybudoval tak akceschopný logistický systém, který neměl v té době obdoby u žádné armády.

3. OBCHODNĚ-PRÁVNÍ VZTAHY MEZI ARMÁDNÍMI DODAVATELI A VOJENSKOU ADMINISTRATIVOU

Veškerou dodávku materiálu pro armádu zajišťovali armádní dodavatelé.⁶ Jednalo se o osoby, které se na základě veřejného konkurzu (zadáním) nebo oboustranné dohody uzavřené mezi ministrem války, ministrem válečné správy, hlavním intendantem nebo velícím důstojníkem zavázaly vykonávat určitou službu, a to za pevnou cenu. Postavení armádních dodavatelů upravoval do vydání obchodního zákoníku v roce 1808, Zákon o organizaci obchodu z roku 1791.⁷ Na základě tohoto zákona mohla každá osoba provádět takové obchodní povolání, které uznala za vhodné. Bylo ale požadováno, aby si pořídila živnostenský list a podřídila se ostatním administrativním předpisům.

Ze stanovených podmínek obchodování vyplýval i způsob proplácení dodaného zboží armádě. Při dlouhých a vyčerpávajících taženích, kdy bylo nutné neustále dodávat materiál do připravených skladů, sehrávali tu hlavní roli váleční komisaři, kteří místo okamžitého zaplacení vydávali dodavatelům směnky, kryté státní pokladnou. Krytí muselo být provedeno a zaručeno výstavcem. Směnky oproti dodávce byly vydány pro armádního dodavatele. Ta bývala splatná buď v dané lokalitě nebo v místě bydliště dodavatele nebo na jiném místě. Dodavatel musel předložit osobě pověřené komisařem své pohledávky a dluhopis, které byly následně proplaceny. Výstavce, válečný komisař, byl garantem akceptace a platby. Akceptace dodávky zboží byla vyjádřena slovem „akceptováno“ nebo jiným ekvivalentním výrazem a podepsána komisařem, pouhý podpis nestačil. Akceptace byla datována dnem, kdy k ní

⁶ S poměrně rozvinutými dodavatelskými vztahy se setkáváme také v rakouské armádě k tomu blíže Klapka, V.: Armádní dodavatelství za napoleonských válek v Čechách a jeho úloha při akumulaci kapitálu. In: Československý časopis historický, 1986, 1, s. 532-548. Srv. dodávky rakouské armádě na jaře a v létě 1809. Moravský zemský archiv v Brně, fond B 6 Napoleonské války, kart. 12 inv. č. 6.

⁷ Elbow, H, M.: French corporative theory, 1789-1948. New York: 1953, s. 16-17.

došlo. Výhodou směnky bylo, že mohla být také dále převoditelná, to se využívalo v případech, kdy dodavatel odebíral materiál od jiného obchodníka a neměl finanční prostředky k okamžitému zaplacení zboží. Směnka byla splatná k určité lhůtě na základě zvláštních ustanoveních. Výstavce mohl tuto lhůtu zkrátit nebo stanovit delší. Na základě tohoto dokladu byl vystaven platební příkaz, a to ministrem nebo hlavním intendantem, popř. příkazcem („ordonnateur“), který pro tento účel zřídil úvěr. Na dodržování smluvních pravidel dohlíželi váleční komisaři.⁸

Obchodní transakce byly dokládány veřejnými listinami nebo listinami s podpisy dodavatele a armádního komisaře. Při velkých dodávkách materiálu, které armádní dodavatel nemohl osobně předat, sehrávala důležitou roli korespondence. O všech dodávkách armádě byly sepisovány smlouvy, které měly charakter záruky, aby se předešlo spekulacím dodavatelů a jiným nepředvídatelným situacím, při kterých docházelo ke ztrátám zboží. Veškeré doklady, které byly proplaceny společností, sloužily jako dokumenty pro zásobování. Dodavatelé se nevystavovali riziku, neboť byla stanovena určitá pravidla - zboží bylo dodáváno v určité předem dané lhůtě, na předem určené místo v dohodnutém množství a kvalitě. Součástí dodávek byly vzorky zboží. Předávka zboží byla zaznamenána v úředních zápisech protokolu. Pověřené osoby, vyslané oběma smluvními stranami, porovnaly dříve poskytnuté vzorky se zbožím skutečně dodaným a teprve na základě jejich posouzení byla dodávka přijata nebo odmítnuta. Protokol o převzetí zboží sloužil zároveň jako doklad pro vyplacení směnky dodavateli. Dodavatel byl vázán „záruční smlouvou“⁹, jejíž rozsah a podoba se analogicky odvíjela od důležitosti svěřené služby. V případě obchodních spekulací nebo jiných ostatních nepředvídatelných situací, kdy došlo ke ztrátám, byla tato smlouva garancí pro druhou stranu.

4. ZMĚNY V ORGANIZACI PŘEPRAVY - ETAPNÍ ZÁSOBOVACÍ SYSTÉM

K zabezpečení zásobování mezi zdroji vojenského materiálu a místy jeho spotřeby v operačním prostoru a bojišti se rozvíjel dopravní zásobovací systém armády. Základními prvky byla doprava a komunikační zabezpečení. Dopravní zásobovací

⁸ Viz Thiébault, P.: Manuel Général du Service des Etat-Majors Généraux et Divisionnaires dans les Armées. Paris: 1813, s. 535.

⁹ Všechny tyto smlouvy musely mít zřetelně vyznačeny subjekty právního vztahu -armádní dodavatel např. společnost Breidt a válečný komisař zastupující armádu. Dalším prvkem právního vztahu byl obsah, jímž byla vzájemná práva a povinnosti subjektů právního vztahu. Prvkem právního vztahu byl konečně předmět – např. materiál dodaný dodavatelem.

systém rozdělával prostorově materiálové toky z manufaktur, skladových základen, polních opraven, pekáren, místních a dalších zdrojů materiálu. Každý úsek dopravního zásobovacího systému byl stanoven příslušnou zásobovací etapou, který podléhal konkrétnímu velitelskému stupni. Pohyb materiálu mezi zásobovacími etapami zabezpečovaly civilní a vojenské povozy.

Zásobovací etapy dopravního zásobovacího systému plnily více logistických funkcí (skladovací, překládkovou, dispoziční, dopravní) a tím nabývaly charakteru logistických skladů.

Pokud francouzská armáda útočila, ustupovala nebo se vzdalovala od své základny, stanovovaly zákony „nové logistiky“ zřízení spojovacích komunikací a týlových (zásobovacích) etap, které tvořily spojovací článek mezi armádou a základnami. Služba pro řízení válečných operací (*service responsable de la conduite des opérations*) tyto etapy zřizovala v jednotlivých oblastech nebo městech, které vzhledem k ubytování a zásobování nabízely nejvíce kapacit a zdrojů. Bylo-li v blízkosti opevněné místo, využila se příležitost a z tohoto místa byla zřízena etapa (sklad). Počet zásobovacích etap - a tím i objem a větvení materiálových toků - narůstal s přibližováním se k místům spotřeby.

„Tyto etapy se zřizovaly ve vzdálenosti od 2,5 do 5 milí¹⁰, podle výskytu (četnosti) měst se využívalo střední vzdálenost 3 až 4 míle. Další týlové etapy (sklady) se zřizovaly od sebe ve vzdálenosti 15 až 50 mil a vytvářely 3 nebo 4 brigádní sklady.“¹¹

Každý sklad měl velitele s vojenským oddělením, který řídil ubytování a úřady zemské obrany. Velitel měl za povinnost zabezpečit udržování mostů a silnic v provozuschopném stavu. Podle možností, se vytvářely malé sklady a vozový park na každé etapě nebo na předem určených zastávkách.

Vzdálenější zásobovací etapy, které sloužily jednotlivým divizím, byly obklopeny strategickými rezervami, které se neustále doplňovaly. Jednotky ostrahy zabezpečovaly ochranu vozatajstva, které se neustále pohybovalo mezi jednotlivými etapami a zajišťovalo zásobování a spojení.

Sklady, které byly plněny prostřednictvím nákupů a rekvizic, byly rozmístěny v různých okrcích. Což umožňovalo zásobování v každém směru a naproti tomu možné roztažení (prodloužení) okruhu, ve kterém byly vypisovány rekvizice a konečně dodávání zásob do skladů. Zásobami získanými

¹⁰ Francouzská armáda počítala v tzv. kilometrických mílech, *lieue kilométrique*, 1 míle = 4 km. Viz. Samek, J.: Řadová pěchota II.- Polní tažení a taktika. In: *Historia Militaris*, 2003, 1, s. 8-12.

¹¹ Jomini, A, H.: c. d., s. 282.

z rekvizic se armáda snažila doplňovat všechny sklady nebo alespoň jejich část.

Shromážděné zásoby, byly nezbytnými prostředky k tomu, aby armáda mohla pokračovat v tažení. Největší potíž spočívala v rychlé a energické reakci na činnost nepřítele. Aby se přesuny skladů ulehčily, bylo nezbytné sestavit kolony z vozů, které převážely nejlehčí zboží, např. suchary rýži atd. Dále bylo nutné sestavit zásobovací kolonu z vozů s malou nosností, ale velkou odolností a pohyblivostí. Bylo nutné shromáždit z venkova tolik vozů, kolik bylo možné a určit osoby, které nad tím zajistily dohled. Dále také zabezpečit, aby bylo s formany dobře zacházeno. Vozový park musel být rozčleněn do jednotek, jako bylo členěno vojsko. Další zásadou bylo, že se vozkové neměli příliš vzdalovat od své vlasti, aby byli lépe chráněni. Dopravně zásobovací systém byl ve francouzské armádě založený na civilních společnostech a v této podobě vydržel až do roku 1807, kdy byl vytvořen vojenský zásobovací trén.

Tento zásobovací systém byl mnohem modernější než předchozí systémy. Používala ho francouzská armáda a po skončení napoleonských válek, kdy byl teoreticky rozpracován a převzaly ho i jiné armády. Byl založen na armádou kontrolovaných rekvizicích. Vojáci neměli drancovat okolí, dávky měly být řádně sepisovány a odevzdávány. Na spojeneckých územích byly i placeny. Zásoby opatřené těmito rekvizicemi byly dovezeny do týlových a předsunutých skladů. Jako dopravní prostředek byly využity selské povozy a vozkům mělo být řádně zapláceno.

Nashromážděné zásoby byly vojákům před začátkem tažení řádně rozděleny podle norem. Část si voják s sebou nesl v torně a část měla vojsko (jednotky) následovat na vozech a tvořit tak rezervní zásoby. „Voják měl mít ve své tornistře ... zásobu potravin na čtyři dny. Předpis stanovoval 750 g chleba, 550 g sucharů, 250 g čerstvého či soleného masa, 30 g rýže, 60 g sušené zeleniny, 1/60 kg soli a litr vína na den pro čtyři muže.“¹² Během tažení měly být zásoby vojákům postupně dodávány z předem připravených skladů. Nové sklady byly zřizovány podle potřeby a postupu armády. I když byl tento systém řízení na svoji dobu velice propracovaný a poměrně spolehlivě fungoval v jednotlivých taženích, nebyl schopen zabezpečit nároky velkých tažení v letech 1812-13.

Při tažení do Ruska v roce 1812 však zásobování z místních i národních zdrojů prakticky selhalo.¹³ Plán tažení nevyšel a sbory

¹² Samek, J.: Řadová pěchota II.- Polní tažení a taktika. In: *Historia Militaris*, 2003, 1, s. 8-12.

¹³ Blíže Thiébault, P.: *Manuel Général du Service des Etat-Majors Généraux et Divisionnaires dans les Armées*. Paris 1813, s. 571.

působily na podstatně větších vzdálenostech, než byl původní záměr. Počet sjízdných komunikací pro povozy byl velmi omezen a zásobovací trasy byly velmi dlouhé. Délka trvání tažení vyvolávala další požadavky na logistiku, se kterými však při přípravě tažení a vytváření zásob nebylo počítáno. Negativní úlohu sehrály i nepříznivé klimatické podmínky a počasí. Tento souhrn faktorů se promítl do snížené schopnosti přepravních prostředků podporovat napoleonskou armádu po celou dobu tažení. Vedl k všeobecně známým problémům, poruchám a nedostatkům v zásobování.¹⁴

Hledáme-li pozitivní prvky v materiálním zabezpečení francouzské armády, nalezneme řadu progresivních postupů a logistických principů, které nebyly v ostatních armádách využívány. Využívat místní zdroje se snažily všechny armády, ale žádná z nich nedisponovala administrativními postupy typickými pro francouzskou armádu. Jedině Francouzi dokázali plánovat a koordinovaně využívat místní zdroje podle stanovených pravidel a procedur. Snažili se o dosažení stavu, aby nebyli bezvýhradně závislí pouze na místních zdrojích.

Etapní zásobovací systém byl využíván v civilním sektoru, kdy jednotliví armádní dodavatelé začínají podnikat jako povozníci. Postupem času se někteří transformují v obchodní společnosti zabývající se přepravou.

¹⁴ Tažení do Ruska zároveň přineslo maximální nároky a požadavky na zásobovací systém, které tehdejší logistika se svými prostředky nemohla uspokojit. Etapní systém byl vybudován na základě zkušeností z Polska, ale nedostávalo se sil a prostředků k prodloužení etapního zásobovacího systému do hloubky Ruska. Pro budoucí tažení bylo nařízeno shromáždit obrovské zásoby v přístavech na Baltu. V Gdaňsku byly zásoby pro 400 000 mužů a 50 000 koní na 50 dní. Reorganizován byl i armádní trén na 26 vozatajských praporů, z nichž 18 nových bylo vybaveno po 252 těžkých vozech (1,5 t) tažených čtyřspřežím. „K dispozici tedy bylo přes 10 000 vozů a 6 000 záložních koní. Do té doby nevídaného rozsahu dosáhly zásoby munice. Počátkem května 1812 bylo k dispozici ve skladech na území Pruska téměř třičtvrtě milionu kusů dělostřelecké munice, což představovalo 700-1100 výstřelů na jedno dělo podle kalibru.“* Tyto zásoby pro půlmilionovou armádu, doprovázenou čtvrtmilionem koní, měly vystačit na třítydenní tažení. Delší dobu trvání bojových operací Napoleon ani nepředpokládal.

Při tomto tažení došlo ke krachu etapního systému v důsledku neúměrného prodloužení komunikačních linií a jejich špatného stavu. Denní výkony francouzského vozatajstva byly silně omezeny a nestačili dodávat potřebné množství materiálu pro jednotlivé sbory. Projevilo se to i poklesem stavu munice u vojáků. Potvrzením těchto skutečností o omezené výkonnosti armádního trénu se stala bitva u Borodina, která byla zahájena s minimální zásobou munice na vojáka, která dosahovala výše pouhých 16 nábojů. To představovalo čtvrtinu obvyklé zásoby střeliva na vojáka před zahájením bitvy. *Komárek, J.: Logistika v napoleonských válkách. In. Sborník přednášek IV. mezinárodního napoleonského kongresu, Brno 1999, s. 138.

5. ZÁVĚR

Vojenská administrativa byla na svoji dobu na vysoké úrovni. Nedokázala však stejnou preciznost a poslušnost vnútit válečným komisařům u praporů a totéž nedokázali velitelé vůči podřízeným vojákům. To bylo způsobeno dlouhými a vyčerpávajícími pochody, na kterých často vážlo zásobování. Vojákům tak nezbyla jiná možnost, než aby požadovali potraviny (mnohdy i násilím) po civilním obyvatelstvu.

Francouzi jako jediní razili spolupráci s okupovanou zemí prostřednictvím válečných komisařů a snažili se šetřit i civilní obyvatelstvo. Bylo pamatováno např. i na to, že všechny „vypůjčené“ povozy měly být znovu při odchodu vojska do obce navraceny. Bohužel se tak v praxi asi málokde stalo.

I přes všechny tyto problémy byla přeprava a zásobování mnohem progresivnější než u jiných armád. Vojenské komisaře a spolupráci prostřednictvím komisí s civilním obyvatelstvem přebraly i ostatní armády. Zřízení etapních bodů bylo opět přebráno od Francouzů, kteří je před deseti lety běžně používali na rozdíl od ostatních armád. Postupy zavedené a poprvé použité ve francouzské administrativě byly rozvinuty a využívány v dokonalejší formě rakouskou vojenskou správou.

Období napoleonských válek je z pohledu právního zajištění přepravy velmi důležitým mezníkem. Armádní dodavatelé, kteří měli zajistit dohodnuté objemy materiálu pro vojenskou správu, tyto zkušenosti využívali dále v období 20.-60. let 19. století. Je to období, kdy z těchto soukromých povozníků vznikají spediční společnosti. Vydání živnostenského zákona v roce 1859 a Všeobecného obchodního zákoníku v roce 1863 je logických pokračováním rozvoje nového typu podnikání,¹⁵ který zaznamenal velký rozmach právě v období napoleonských válek.

¹⁵ Blíže k jednotlivým kupeckým živnostem v tomto období Švamberg, G. Právo firemní. In *XLV. Roční zpráva o Československé akademii obchodní v Praze za školní rok 1916-1917*. Praha : JUDr. František Košťál, 1917. s. 54.

Literature:

- Moravský zemský archiv v Brně, fond B 6 Napoleonské války, kart. 12 inv. č. 6.
- Cempírek, M. Zásobovací systém francouzské armády a tažení roku 1805. *Historický obzor*, 3-4, od s. 50-61. ISSN 1210-6097. 2006.
- Elbow, H, M.: French corporative theory, 1789-1948. New York: 1953.
- Jomini, A, H.: Abriss der Kriegskunst. Berlin: 1881.
- Klapka, V.: Armádní dodavatelství za napoleonských válek v Čechách a jeho úloha při akumulaci kapitálu. In: *Československý časopis historický*, 1986, 1, s. 532-548.
- Komárek, J.: Logistika v napoleonských válkách. In. Sborník přednášek IV. mezinárodního napoleonského kongresu, Brno 1999, s. 138.
- Samek, J.: Řadová pěchota II.- Polní tažení a taktika. In: *Historia Militaris*, 2003, 1, s. 8-12.
- Švamberg, G. Právo firemní. In *XLV. Roční zpráva o Československé akademii obchodní v Praze za školní rok 1916-1917*. Praha : JUDr. František Košťál, 1917.
- Thiébauld, P.: Manuel Général du Service des Etat-Majors Généraux et Divisionnaires dans les Armées. Paris: 1813.
- Vojáček, L., Schelle, K., Knoll, V. *České právní dějiny*. 2. vyd. Plzeň: 2010.

Contact – emai:

martin.cempi@seznam.cz