

Vojenství u nás a v cizině.

Le Collège des hautes études de défense nationale.

(Nové francouzské středisko strategických studií.)

Francouzský ministr národní obrany a války Edouard Daladier, jemuž připadl úkol koordinovat v zájmu obrany státu úsilí všech tří ministerstev národní obrany, ministerstva války, námořnictva a letectví, ustavil jako jednu z prvních realizací svého obtížného úkolu nové vysoké vojenské studijní středisko pod názvem „Collège des hautes études de défense nationale“. Ústav zahájil svou činnost 15. října m. r. a promotorem jeho otevření byl nám dobře známý generál J a m e t, bývalý velitel naší vysoké školy válečné. Ředitelem ústavu je viceadmirál C a s t e x; doba trvání studijního běhu je stanovena zatím na 4 měsíce, již od začátku žádají však interesované kruhy její prodloužení. Počet účastníků jednotlivých kursů je stanoven 30 osobami, a to 15 zvláště vybranými a kvalifikovanými vysokými důstojníky štábů vojska pozemního, námořního a letectva a 15 vysokými civilními hodnostáři, určenými civilními ministerstvy zúčastněnými aktivně při obraně státu.

Ustavení tohoto studijního střediska, jehož správný název by byl středisko strategických studií, je ve Francii požadavkem starým asi 10 let, který se dočkal teprve nyní svého splnění. Při jeho zřízení napsali do časopisu „La France militaire“ tři francouzští generálové svůj názor o účelnosti této instituce; všichni ji vítají jako nejvyšší nutnou. Byl to generál de Cugnac, Camon a Brémond, z jejichž článků vyjímáme nejpodstatnější části, abychom účel a funkci tohoto dnes nejvyššího francouzského vojenského učiliště náležitě objasnili.

Generál de C u g n a c píše 21. srpna 1936 mimo jiné: Saint Cyr a sesterské školy vychovávají nám důstojníky trupy. Vysoká škola válečná (Ecole supérieure de guerre) zásobuje armádu důstojníky generálního štábu. Středisko vysokých studií vojenských (Centre des Hautes Etudes Militaires) připravuje náčelníky štábů, velitelství sborů a armád. Námořnictvo a letectvo má obdobné školy pro výchovu svých vlastních orgánů. Všechny tyto složky bojových sil francouzských připravují takto co nejlépe důstojníky pro svou vlastní potřebu, úplně samostatně a nezávisle. Dosud však nikdo nestudoval koordinaci těchto tří složek. K dosažení dobrých konečných výsledků je však nezbytné třeba, aby se každá z nich snažila pracovat k jednomu společnému cíli stanovenému vyšší vůlí; letouny, kanony a pušky musí soustředit své úsilí. Je nezbytné tyto společné složité a důležité problémy studovat a připravovat jejich realizaci. Není nic platno mít v závodu dobré dělníky a dobré stroje, když jim chybí jednotné řízení v podnikání. O nezbytné součinnosti mezi vládou, která válku vede, a ozbrojenými silami, které mají za úkol zlomit nepřátelský odpor, se dosud mnoho nemluvilo, protože se tento problém zdál mimořádně obtížným. To je druhý důvod pro založení této nové instituce.

V moderní válce se dobrá strategie nedá improvizovat, nemůže tak činit ani generalisimus branné moci ani ministr národní obrany ani předseda vlády. Generalisimus je určen předem a připravuje se soustavně na svůj obtížný úkol vedoucího стратега. Potřebuje však spolupracovníky. Musí mít k ruce kvalifikované důstojníky pozemních, námořních i leteckých sil, znalých možností svých armád i otázek velké taktiky a strategie. Tito důstojníci musí nezbytně konat speciální studia.

Předseda vlády, ministr národní obrany a ministři války, námořnictva a letectva, jakož i ostatní ministři vlády nebo užší válečné rady nejsou zvláště zapracováni v otázkách vedení války. Jsou to lidé političtí, jimž tyto problémy jsou neznámé, neboť po většině je přivádí do vlády vnitropolitická fluktuující situace, někdy jen na několik měsíců nebo dokonce dní. Tito ministři a jejich vlády nesoucí velkou tíhu odpovědnosti vedení války potřebují ve svých resortech spolupracovníků, kteří se vyznají v těchto

věcech a jsou schopni rychle se o nich rozhodovat. To ovšem vyžaduje školení těchto orgánů a je právě úkolem nově utvořené Collège, aby jim takové spolupracovníky vychovala a připravila.

Myšlenku, soustředit v tomto vysokém studijním středisku současně civilní hodnostáře spolu s elitou důstojníků pozemních vojsk, námořnictva a letectva, je možno označit jako nejdokonalejší koncepci potřeb obrany státu, jež musí přivést velmi plodné výsledky. Obě strany potřebují se prohloubit do vzájemných potřeb a vyměňovat své názory. Důstojníci porozumějí pak lépe odezvám války v státních otázkách finančních a hospodářských a občanství účastníci vniknou do možností a nemožností vojenských. Strategie, kterýž název sám o sobě budil u nich strach, přestane jim být záhadou věcí, kterou je pro ministry do dneška. Název „strategie“ nebyl napsán v čelo nové instituce úmyslně, aby se tím nezastrašili lidé, avšak ničím jiným než školou strategie tato nová Collège není. Co bylo a zůstane ve válce nejdůležitějším problémem, je její nejvyšší řízení. A připravovat se na dobrou strategii znamená zajistit nezávislost a velikost státu.

Generál E. d. B r é m o n d v článku z 8. října 1936 nazývá účelem ustavení nového střediska přípravu integrální mobilisace a blahopřeje státu a iniciátorům této instituce, že konečně zbořili zeď, jež dosud oddělovala „civila a vojáka“. Prefektury a občanská ministerstva nevěděla prý za války, že musí pomáhat válku spolu vyhrávat; celá státní administrativa setrvala i za války v své ztrnulé existenci mírové a válku nechala dělat vojákům; nebyla mobilisována a s armádou spojena. Autor žádá, aby každoročně již při manévrech byla požadována dokonalá součinnost civilních úřadů a jejich orgánů s armádou a zvláště aby byla i navenek viditelná, poněvadž pro vojáka je stránka morální stejně důležitá jako materiální a voják chce mít jistotu, že za ním stojí všichni, celý stát se svým aparátem a celý národ. Budou-li nyní vysocí státní úředníci vychovávaní v tomto smyslu, může se konečně dojít žádoucího stavu.

Generál C a m o n uvádí v dlouhém článku ze 17. září 1936 historické příklady, na nichž objasňuje potřebu důkladného strategického vzdělání, jež označuje za hlavní úkol nové Collège. V závěru svého článku žádá, aby studijní doba byla náležitě prodloužena, protože nelze formovat strategů za 4 měsíce. Dále pak podotýká, že by nebylo správné vyhrazovat strategickou iniciativu jen plukovníkům v průměrném stáří 50 let; lépe by bylo počítat s důstojníky 35letými až 40letými s mladou a živou představivostí.

Ministr E. D a l a d i e r se zúčastnil 23. prosince 1936 s ostatními ministry vojenských resortů, s několika civilními a nejvyššími vojenskými hodnostáři, přednášky viceadmirála Castexa, při čemž v zahajovacím proslovu zdůraznil, že totalitní charakter moderních konfliktů vyžaduje nejužší koordinace celé státní činnosti vojenské, politické, hospodářské a morální a že právě tato součinnost se stává dnes nejdůležitější podmínkou úspěšné obrany státu proti každému nepřátelskému násilí. Tím zdůvodnil existenci nové instituce a vyslovil se velmi pochvalně o jejích skvělých výsledcích za krátkou poměrně dobu jejího trvání.

J. B.

Státní kapitán jezd. J. Š r a m l:

Branný motoristický sbor Německa.

Vedení německé armády ihned po válce přikročilo k reorganizaci armády, tehdy námezdné, a zkušenosti ze světové války se počaly uplatňovat v nové organizaci se známou německou důkladností. Rychlost a pohyblivost bylo heslem pro nově organizované vojenské jednotky, které již tehdy byly základem dnešní válečné organizace německé. Závazky mírových smluv a kontrola Spojenců v Německu nedovoľovaly německému armádnímu vedení, aby bylo přikročeno k organizaci těchto rych-

lých vojenských složek v armádě, neboť její počty byly mírovými smlouvami přesně stanoveny i co do počtu výstroje a výzbroje a tudíž i co do počtu dopravních prostředků. Kontrolou Spojenců byly proto úmysly německého armádního velení velmi omezovány.

Proto uvítala německá vojenská správa v letech 1923 až 1925 snahu organisovat velmi početné motoristické organisace na poli politickém, jak je počala budovat strana národně socialistická ve svých úderných oddílech SS. a SA. Tyto motoristické organisace mohla armáda k svým účelům v pozdější době dobře potřebovat a podporovala je tajně, aniž padalo na ni nějaké podezření obcházení závazku mírových smluv. Ze říšsko-německá armáda měla již tehdy v těchto organisacích svoje důvěrníky a vůdce, je dnes všeobecně známo a vedení těchto motoristických organisací bylo téměř vesměs v rukou bývalých aktivních nebo záložních důstojníků a poddůstojníků.

Motoristické organisace, politické SS. a SA. rychle rostly, náležely k nejlepším a nejrychlejším propagačním a spojovacím prostředkům národně socialistické strany, a když se r. 1933 zmocnila tato strana vlády a tím i vlivu na armádu, bylo tu více než 350.000 polovojensky organisovaných motoristů k dispozici nové vládě a tím ovšem i armádě.

NSKK. je v dnešních dnech nejmocnější a největší vojensky cvičenou a pohotovou civilní motoristickou organizací světa pod jednotným velením. Její vůdce, je muž byl přiznán nedávno titul generála motor. sboru, je bývalý ženijní setník Hünlein. Je osobně se svým štábem podřízen přímo vůdci III. říše jako vrchnímu veliteli německé armády a pracuje se svým štábem v nejužším kontaktu s armádou a politickým vedením III. říše. NSKK. je formace dobrovolnická jako SA. a SS.

Výběr členstva je zvlášť přísný co do politické spolehlivosti jako u každé speciální formace. Většina, téměř dvě třetiny těchto dobrovolníků, se rekrutuje ze středních vrstev obyvatelstva sociálně hospodářsky lépe situovaného než nižší třídy dělnictva. Jejich příjem (mzdy a gáže) jim dovolují být držitelem některého druhu motorového vozidla. Dělnictvo je zastoupeno v těchto organisacích asi z jedné třetiny a pokud nemá motorová vozidla, je mu dána příležitost k provádění výcviku a sportu na strojích ostatního členstva, na strojích jednotlivých organisací a zvláště pak na vozidlech státních a veřejnosprávních, jak uslyšíme později.

K této dělnické sortě členstva sáhlo vedení NSKK. proto, že je rekrutovalo především z kvalifikovaného dělnictva automobilního průmyslu a z jeho pomocných složek, neboť budoucí válka bude vyžadovat statisíců vojáků specialistů-motorářů ovládajících motorová vozidla.

Tak jsou v NSKK. dobrovolné motor. armádě vycvičovány statisíce, kteří každou neděli a svátek prázdného času využívají k výcviku na vozidlech, vojenským přípravným cvičením a technickému školení.

Ono členstvo, které je nyní povinno vojenskou presenční službou, je ihned zařazováno při nástupu nebo cvičení do armádních motorisovaných oddílů a složek. K vlastní organisaci NSKK. bylo přikročeno 23. srpna 1934, kdy byly rozpuštěny bývalé motor. organisace SA. a SS. a sloučeny v jednu pod jménem NSKK. Navenek pro zahraničí reprezentuje sice ještě dnes Německo DDAC., ale i tato organizace je podřízena a kontrolována rozhodnutím Třetí říše ve věci organizačních a sportovních podniků vůdcem NSKK. jako presidentem nejvyššího národního sportovního úřadu, jenž má k ruce sportovního komisaře Bruninga, hejtmana v ministerstvu války a velitele učiliště a zkušebního oddílu von Mühlenfelda.

V programu a v náborových výzvách této organizace čteme mezi jiným: Není naším úkolem poskytnout členstvu ohromné výhody, vyplývající z tak velké motoristické organizace, nikoliv, členství má daleko větší úkoly, a to především na sportovně branném, branně technickém, dopravně politickém a všeobecně hospodářském

poli. Nikoliv sto tisíc, půl milionu, ale miliony lidí musí s hořícím srdcem a pevnou vůlí, která zlomí každý odpor, se zasazovat, aby Německo bylo nejlepší a motorisačně nejpočetnější zemí světa, a dále má NSKK. po dobytí státu za úkol vnést do lidu myšlenky branné pohotovosti, neboť čím vyšší bude stupeň motorisace, tím silnější bude obrana národa.

O NSKK. a jeho významu pro stát si učiníme nejlépe představu, zvíme-li jeho sílu, organizaci a výcvikový směr.

Německo mělo podle oficiální statistiky Německa přes 2.000.000 majitelů vůdčích listů pro motorová vozidla. Z tohoto počtu bylo v srpnu 1935 organizováno v NSKK. 515.604 členů. Je to číslo jistě imposantní, uvědomíme-li si, že ač členství je dobrovolné, je výběr členů nadmíru přísný. Člen NSKK. nesmí být zároveň činným členem v jiných motor. organizacích (DDAC.) a kromě toho zachycuje od tohoto roku NSKK. jen členstvo mladších ročníků, vychovaných podle politických směrnic Třetí říše. Neorganizovaní motoristé jsou všemi prostředky propagandy, úředními i neúředními, verbování k podání přihlášek, hlavně úřednictvo a veřejní zaměstnanci, a jak uvádí statistika z 1. srpna 1936, stoupl počet členstva téměř o celých 150.000 osob za jeden rok, který se rekrutoval hlavně z mladého dorostu. Má tudíž NSKK. na 665.000 členů.

NSKK. je organizován takto: vedení, vrchní sborový vůdce generál Hünlein, čestný vůdce generálmajor von Epp, šéf branně politického úřadu NSKK. a sborový vůdce kníže Karel z Coburku. Dále se skládá vedení z šéfa štábu, z inspektorátu technického výcviku a výzbroje, z organizačního úřadu, z šéfa úřadu pro motoristické školy, z šéfa sportovního úřadu, z šéfa dopravního úřadu, z šéfa správního oddělení a z šéfa zdravotnické služby; všichni mají příslušný administrativní personál.

NSKK. je rozdělen na 4 inspekční okruhy (sever, jih, východ, západ). Celkem je složen z 22 motor. brigád a 3 samostatných motor. sborů (Východní Prusy, Slezsko a Rakousko). Nápadné je ustavení uvedených tří samostatných motor. sborů v pohraničí (Východní Prusko, Slezsko a Rakousko). Z nich lze však usuzovat na jejich zvláštní postavení a poslání za případného konfliktu. Poslední rakouský motor. sbor přes dohodu německo-rakouskou nezůstal v tajnosti. Že tato organizace žije, toho je nejlepším dokladem příhoda, kterou zaznamenal anglický časopis a která byla uveřejněna v přetisku ve švýcarských novinách. Do Vídně přijel Angličan s německým spolucestujícím na německém autu s německými evidenčními značkami. Sotva se ohřáli v hotelu, byl jim dodán leták tohoto znění: „Italští, čeští a všichni cizí automobilisté ukazují vlajky svých zemí, proč vy ne, stydíte se snad za říšsko-německé výsostné odznaky? Zaznamenali jsme si číslo vašeho vozidla a podpis NSKK. Brigade Wien.“

Nemá smyslu vypočítávat sílu jednotlivých motor. brigád, jichž je oficiálně vedeno 22. Jsou šachovité rozmístěny po celém Německu a mají sídla vesměs ve větších městech s příslušnou oblastí okresu nebo posádkových obvodů.

Každá motor. brigáda se dělí na 3—4 standardy, které se rovnají významem i počtem pluku. Standarda se dělí na 3 až 4 „motorštafle“, rovná se praporu a ta opět na několik „motorsturmů“, rovná se setnině, kompanii. Síla těchto formací není jednotná, neboť musila být přizpůsobena místním poměrům politickým a hospodářským. Početné mají brigády asi 12 až 15 tisíc členů. Standardy-pluky 3000 až 3500 mužů — nemohou ovšem nikdy nastoupit s plným počtem členstva. Stojí však za zmínku, že v srpnu 1935 vytáhla berlínská brigáda na župní sjezd s počtem 10.000 členů a že při jiné příležitosti při skládání slibu nových 1380 členů (u 2 standard) vytáhlo 4524 mužů obou standard s vozidly (listopad 1935 v Drážďanech). V Německu byla zjištěna v květnu standarda číslo 153.

V rámci této organisace v brigádách a standardách mají NSKK. vlastní zdravotnické, zpravodajské, zákopnické, plynové a jiné speciální setniny a existuje také standarda motorových člunů sídlem v Berlíně.

Z celkového počtu motorových vozidel všech druhů v Německu koncem roku 1935, totiž 810.000 osobních aut, 244.000 nákladních aut a 1.100.000 motocyklů, bylo v majetku členstva NSKK. ca. 178.000 vozidel všeho druhu, tedy počet k počtu členstva (615.000) celkem nízký. Než onen počet vozidel zahrnuje vozidla štábu, škol a vedení NSKK. a pohotovostní vozidla jednotlivých praporů a setnin standard. Gros vozidel pro členstvo NSKK. je opatřováno způsobem takovým, že nákladní a velká osobní auta, autokary jsou členstvu NSKK. při cvičeních a zájezdech propůjčovány jejich majiteli, hlavně státními úřady, automobilním průmyslem, dopravním podniky veřejné správy a p. Jako příklad uvádím: standarda 35 měla 3208 členů, z toho 842 dorostu, 1215 členů do 28 let, 1121 staršího členstva. Z celkového počtu je 788 vojáků v záloze nebo ve výslužbě, u četnictva, policejních sborů a p. a 215 mužů v presenční službě vojenské. Zbývá 2405 členů nevojáků, z nichž je však plných 1185 zařadeno k pomocné vojenské službě na motorových vozidlech. Pak zbývá ještě 1220 osob, kterých bude použito ke službě v zápolí a k zmilitarisované motor. dopravě civilního obyvatelstva za války. Jak z těchto číslic patrně, jsou téměř plné dvě třetiny členstva této standardy vřaděny do armády.

U této standardy má členstvo: 874 vozidel, z nichž je 613 motocyklů a sidecarů, 208 osobních aut a 53 nákladních a jiných motor. vozidel. Další 53 členů jezdí motorovými vozidly poštovní správy, 216 členů motorovými vozy železniční správy (nákladními a autobusy) a 312 členů vozidly veřejných, polostátních nebo soukromých a městských autodopravních společností. Celkem je tedy téměř denně ve styku s motorovým vozidlem 1455 členů. Odpočteme-li dorost (842 členů), který vozidla nemá, zbývá již toliko 911 členů bez motorových vozidel.

V tomto počtu nutno hledat onu část členstva, které se rekrutuje z dělnictva automobilního průmyslu a jeho odnoží a které tvoří zálohy řidičů a motoristy pro vozidla této standardy. Jsou to automechanici, elektrikáři, zámečníci a p.

Motorová vozidla, počínaje motorovým kolem a těžkým nákladním autem konče, zaopatřuje si členstvo NSKK. podle přesných směrnic tohoto sboru do svého vlastnictví. Totalita a usměrnění ve výběru vozidel je jednou ze základních podmínek organisace a technického vybavení NSKK. Každá standarda (Staffel a Sturm) je co možná vybavována jednotným typem anebo značkou motorových vozidel. V Německu je t. č. celkem 12 továren na motocykly, 23 továren na osobní auta, 32 továren na nákladní, speciální a jiná motorová vozidla. Některé z těchto továren vyrábějí vozidla všech druhů i v několika objektech a na několika místech. K těmto továrnám přistupuje ještě mocně vyvinutý pomocný průmysl.

Snahou německé motorisace a vlády je zcentralisovat tuto výrobu podle plánu, jehož heslem je normalisace, typisace a dělba práce. Program tohoto plánu není dosud ukončen, ale NSKK. se již od počátku roku 1935 tímto programem řídí a tak vidíme, že členstvo NSKK. nakupuje a má vozidla toliko určitých vyzkoušených typů.

Je také známo, že německý automobilní průmysl při konstrukci nových typů vozidel je zavázán zákonně neuvádět na trh vozidla, která nebyla předem vyzkoušena vojenskou správou, resp. jejími dozorcími úřady. Každá z továren má zvláštní vojenský dozor.

Jediné luxusní vozidla a některá vozidla určená pro vývoz do zahraničí je dovoleno vyrábět mimo tento zákon. Jich výroba i odbyt je velmi omezena, nekud nebude splněn vlastní motorisační program Třetí říše.

V jednotkách NSKK. v okolí Kolína nad Rýnem jsou proto dnes zcela jiná vozidla než v Královci ve Východním Prusku, neboť organisační program (doplňování

vozidel) NSKK. se kryje zcela s programem armádní motorisace, tak aby byl řešen podle oblastí vojenského použití a využití místních zdrojů automobilního průmyslu, který má být v každé této ovlasti co možná soběstačný.

Školství motoristického sportu NSKK. Jednotný motoristický výcvik NSKK. je prováděn v duchu zcela vojenském, i když se vedení škol snaží jej vyloučit jako branou výchovu. V čele tohoto školství v NSKK. stojí generál a inspektor motomechanisovaných armádních jednotek von Lutz, kterému jsou přiděleni důstojníci armády k zpracovávání a stanovení programu škol.

Těchto škol je v NSKK. celkem 26 a dělí se na 3 školy říšského motoristického sportu a jednu technickou školu instruktorskou, 21 škol brigádních a jednu školu pro samostatné sbory NSKK. Kromě toho jsou ještě 2 motoristické školy pro Hitlerův dorost.

Výcvik na těchto školách trvá zpravidla 6 neděl a v létě loňského roku dokončilo již 25 skupin turny v těchto školách. Výcvik a jeho program odpovídá zcela požadavkům motorisovaného vojska. Vedle technického výcviku na vozidlech, který je požadován od vojenského řidiče, jsou frekventanti s velkou pečlivostí školeni i v jiných vojenských disciplínách; o nich promluvíme později.

Školy jsou vybaveny potřebným počtem vozidel všech druhů a mají průměrně přiděleny: 8 motocyklů sólo, 21 sidecarů, 6 osobních sportovních vozů (t. zv. Kübelwagen), 3 terénní vozidla, třinápravová nebo pásová nákladní, dále jeden, dva podvozky vedle velmi četných cvičebních pomůcek modelů, součástí a p. U každé této školy je ovšem i malá školní stělnice a zbrojní dílna.

Jak již dříve bylo podotčeno, rekrutuje členstvo NSKK. v posledních dvou letech hlavně z dorostu a především z t. zv. Hitlerovy mládeže. Dohodou mezi říšským vedením Hitlerovy mládeže (vedoucí Baldur von Schirach) a generálem NSKK. Hünleinem byla výchova mládeže v motoristickém sportu přenesena zcela na NSKK. a tvoří dnes hlavní kádr posluchačů a kursistů škol motoristického sportu. Přihlášky jsou opět dobrovolné a počínají dokončením 16 let věku. Výběr opět velmi přísný, hlavně po stránce tělesné zdatnosti a vloh pro motoristický sport. Všichni adepti jsou podrobeni lékařským prohlídkám (odvodům) a psychotechnickým zkouškám. Klade se velká váha na získání co největšího počtu učňů z kovoprůmyslu, hlavně automobilního průmyslu a příbuzných odvětví. Mít motorové vozidlo není podmínkou. Tato mládež je seskupena do družstev a skupin v menších městech, kde se podrobuje jednoročnímu až dvouletému školení na modelech motorových vozidel, doplňuje se theoretická a praktická znalost o motorových vozidlech jako dopravním prostředku, vykládá se dopravní řád a zákony o motorismu a vyučuje se i praktické jízdy na silnicích i v terénu. Vyučují instruktoři absolventi škol říšského motoristického sportu, kteří za tím účelem do měst, městeček a obcí v oblasti škol dojíždějí.

Vedle motorismu je podrobena mládež i praktické předvojenské výchově vojenského motoristy. Každého roku 9. listopadu se koná vyřazení dorostu a jeho zařazení do regulárních formací NSKK., dokončením 18. roku frekventantů, za velkých slavností, spojených s jízdy a technickými soutěžemi. Motoristické školení se provádí podle místních poměrů v těsné spolupráci s jednotkami NSKK. a mládež je přibírána na každý větší podnik, jehož se účastní i aktivně a v pořadatelské a dozorčí službě.

Kromě toho jsou pořádány za vedení vůdců jednotek NSKK. vlastní cvičení mládeže a jsou každoročně zakončovány říšskou soutěží nejlepších družstev motoristů Hitlerovy mládeže. Již u této soutěže jsou požadovány značně namáhavé výkony v jízde terénem, jako překonávání svahů, průjezd potoky, jízda napříč polem, orientační a zpravodajské (hlásné) úkoly a nikoli na posledním místě technická

obsluha vozidel (montáže a demontáže). Těmto podnikům jsou vždy přítomni kromě instruktorů v hojném počtu i zástupci armády jako pozorovatelé.

Jakým směrem a jakým druhem výcviku je členstvo NSKK. při výkonu motoristického sportu vedeno, je zřejmo z obsahu instruktorské knihy (výcvikového řádu NSKK.), která je vydána pod jménem „Směrnice pro terénní motoristický sport“. Z obsahu uvádím: 1) všeobecnosti, 2) motocyklista — výcvik motocyklisty a hlásná, zpravodajská, výzvědná a zajišťovací služba, jízda ve svazech (v četách), 3) nákladní a osobní motorový vůz — výcvik řidiče: a) jízda jednotlivce a ve svazu na silnici, b) jízda v terénu, c) jízda s pásovým vozidlem (traktorem-tankem), d) jízda s obrněným autem na silnici a v terénu, 4) všeobecný výcvik a směrnice pro jízdu terénem, nauka o terénu, 5) tělesná cvičení motoristů, 6) povely a znaky, 7) patnáct úkolů z jízdy na motorových vozidlech v terénu.

Kapitola všeobecnosti požaduje a vyučuje se v ní nauce o terénu, čtení mapy, skizzování, odhadování vzdálenosti, fotografování, značkování, signalisování, obsluha pojítek (telefon, radio, vykládání terčů a p.).

K tomu pak přistupují tělesná cvičení. Dále střelba malorážkou, kulovnicí a pistolí, vrh kuzelem (ručním granátem — přes 30 m, plavání, skok daleký, běh, plížení, překážkový běh, šplhání a p.), vesměs disciplíny ve formě pětiboje a vícebojů.

Jak vidět z obsahu těchto směrnic, je to velmi důkladná příprava motoristů před vstupem do pravidelného motorisovaného vojska a účelem NSKK. také u mladých členů do 21 let není nic jiného, než připravit je na tuto službu a ulehčit výcvik vojenským instruktorům. Všechno členstvo a mládež do 21 let je předurčena sloužit později presenčně v motomechanizovaných jednotkách armády a především u obrněných útočných jednotek a motorisovaných jednotek útočnou vozbu doprovázejících. Tam ji budou svěřena speciální vozidla statistických hodnot.

Ze tomu tak skutečně je, potvrzují i novinářské zprávy. Fr. Z. z 8. 11. 1935 přináší zprávu, že při přísaze 600 nováčků, zařazených k motorisovanému předzvědnému oddílu 3 (Berlín) bylo více než 450 mužů příslušníků a absolventů kursů škol NSKK.

Generál Hünlein při otvírání jedné ze škol NSKK. řekl: „Je samozřejmostí a naším přáním, aby vojenská správa měla na naši práci zřetel, věcně ji ocenila a podporovala, protože jsme organizací, která chce pracovat v nejužší spolupráci s vojskem a protože víme, co muže-motoristu očekává při službě v motorisovaném vojsku.“ A generál von Fritsch pravil za armádu při jedné soutěži: „Tyto velké motoristické terénní sportovní podniky, při kterých měří sílu armáda s jednotkami NSKK. na sportovním poli, dokazují zřetelně naši kamarádskou spojitost při službě pro vlast.“ Skutečně není jednoho většího podniku NSKK. souvisícího s vojenským použitím, aby se ho armáda neúčastnila aktivně svými zástupci. Nemohu zde uvádět všechny podniky toho druhu konané v letech 1934, 1935 a letos; dostačí, řeknu-li, že se letošních velkých závěrečných cvičení zúčastnilo na 115.000 členů NSKK. s motorovými vozidly v počtu 72.000, nebo že bylo v roce 1935/1936 v Německu konáno více než 280 terénních cvičení členstva NSKK. za účasti a soutěže vojska. Několik těchto cvičení bylo konáno v samé blízkosti našich hranic, tak na př.: 1. května v okolí Annabergu za účasti posádek z Drážďan a Lipska nebo u Schreiberhau u Harachova 12. až 15. VI. 1936.

Dříve jsem se zmínil, že štáb NSKK. disponuje i organizačním oddělením. Tento úřad má několik sekcí, z nichž jmenuji jako významné: poplachová, pohotovostní a mobilizační. Tyto sekce jsou vedeny téměř zcela podle vojenských zásad a směrnic. Není proto divu, že se na signál poplachu (radio, telefon, spojky, letec a p.) může členstvo za několik minut v místě a za několik málo hodin ve své oblasti shromáždit tam, kam rozkaz nařídí. Stejně může být provedena pohotovost a mobilizační cvičení.

Nemusím dodávat, že členové, kteří nejsou příslušníky armády v záloze, mají své mobilizační a válečné určení, a to v přímé dohodě s armádní správou, a že členstvo, které náleží k armádě v záloze, je již v míru zařazováno — vyjma zálohy pro speciální vozidla, obrněná auta, tanky a p., k vozidlům, která mají mobilizační určení a která jsou vedena v evidenci, t. j. k nákladním motorovým vozidlům říšských drah, pošt, k autodopravním společnostem, nákladním a osobním, veřejným i soukromým, k autobusům městským a p. a že členstvo má legitimaci přednosti před každým jiným žadatelem o tato místa. Tak je možno dosíci přímo bleskové mobilisace motorových vozidel a jejich personálu, bez velkého přesunování osob a materiálu na odvodní místa a místa mobilizačního určení. NSKK. koná také v tomto směru velmi častá cvičení a k nim jsou jim vítanou příležitostí různé srazy a sjezdy organisovaných příslušníků NS. v Německu, slavnostní dny atd., při nichž příslušníci NSKK. společně s říšskými drahami převážejí a při tom cvičí přesuny až 10.000 lidí na velké vzdálenosti.

Je nasnadě, že NSKK. organisuje podle směrnic vojenské správy v celé říši velkou síť autoservisů a skladů pohonných hmot pro své členstvo a pořádá přednášky o motorisaci pro civilní kruhy, a film je k tomu vedle rozhlasu a praktické motorové dopravy nejlepším prostředkem.

Bude jistě zajímat, kdo financuje tuto ohromnou organizaci. Členské příspěvky jsou minimální a NSKK. by z nich naprosto nemohlo hradit svou režii. Hünlein ve své řeči 16. VII. 1935 uvádí prameny příjmu takto: „Přiznávám dnes rád a nepokrytě, že bychom sami nebyli schopni hospodářsky stvořit to, co máme. Především děkuji armádě, která vždy nalezla pro nás pochopení a podporu. Kdykoliv jsem se k těmto služebním místům obrátil s prosbami a návrhy, nikdy jsem se nevrátil s prázdnými rukama zpět. Zvláště děkuji a jsme zavázáni inspekci motomechanisovaných armádních jednotek, která nám vždy, jak bylo možno, přispěla k pomoci. Potom je to náš automobilní průmysl a jeho odnože, který před třemi lety při ustavení našeho sboru a školství motorismu nám přispěl vydatnou pomocí převzetím kmotrovství nad těmito školami; touto pomocí se nám dostalo základního vybavení našeho školství, školních pomůcek, modelů, strojů atd. a kdo ví, čím nám ještě přispěl.“

Příspěvní automobilního průmyslu není vlastně nic jiného, než příspěvek na jeho vlastní rozvoj. Neboť vzrůst NSKK. znamená velký obrat odbytu motorových vozidel a pomocného průmyslu již v míru. Vedle těchto dvou složek jsou to i jiné státní a veřejné úřady a soukromé podniky, které NSKK. podporují značnými sumami. Jako příklad uvádím telegram ministerstva říšské dopravy sborovému veliteli Hünleinovi: „Pro konanou říšskou soutěž NSKK. pod protektorátem říšského vůdce poukazují a dávám k dispozici pro NSKK. 50.000 RM (asi 400.000 Kč).“

Stejně přispívá arci k branné motorisaci i největší motoristická organizace Německa DDAC. Ovšem jiným způsobem než NSKK.

DDAC. má sídlo v Mnichově, jeho prezidentem je von Eglowstein. DDAC. má t. č. více než milion členů. Co není z počtu německých civilních motoristů organisacně včleněno do DDAC., je členstvem v NSKK., neboť kromě těchto dvou organisací motoristů není v Německu trpěna žádná jiná. Nepodchyceno zůstalo dosud asi 300.000 motoristů, kteří se musí nyní rozhodnout pro jednu z obou organisací. NSKK. poskytuje více výhod, ale žádá a ukládá více povinností. Protože je DDAC. podřízen nejvyššímu sportovnímu ústředí Německa, jemuž v čele stojí Hünlein, mění pomalu své stanovy a organizaci a nebude dlouho trvat a DDAC. se stane svou strukturou pobočnou organizací NSKK. To vidět již z toho, že DDAC. je nyní přeoranisován na župy (kraje), které jsou téměř shodné s organizací NSKK. (22 žup DDAC. a 23 krajů brigád NSKK.).