Jezdectvo u nás a v cizině.

Podplukovník jezd. Jar. Kadainka, VJU.:

Závěry z berlínského automobilového salonu.

Tuto významnou přehlídku důležitého odvětví německého průmyslu nelze v našem časopise přejít jen několika suchými údaji, neboť automobilový salon mluvil do uší národohospodáře, technika a vojáka naprosto jasnou řečí, z které je účelné vyzdvihnouti závěry. Pokládám za zcela zbytečné šíře odůvodňovat, proč se musíme o tyto závěry zajímat, neboť o motorismu a jeho významu pro národohospodářství a zejména brannost bylo toho napsáno již tolik, že by se články mohly pomalu vyjadřovat kilogramy papíru, který byl popsán. Vzhledem k onomu nepopiratelnému významu je tedy stejně účelné jako aktuální, pokládat každý automobilový salon za vhodnou chvíli, kdy možno učiniti na základě fakt správnou bilanci toho, co bylo v etapě ať již jednoho roku nebo delší vykonáno, a hlavně ovšem, učinit si z toho vyplývající závěry.

Německý automobilový salon byl otevřen opět za přítomnosti říšského kancléře Adolfa Hitlera, jehož režim vtiskuje od roku 1932 německému životu nový ráz ať již s hlediska státnického, kulturního nebo národohospodářského. Je tedy nasnadě, vzít jako časový základ srovnání právě tento rok. Statistika nám praví, že německý vývoz stoupl od tohoto roku s 11.000 na 68.000 vozidel ročně a že v roce 1937 jest jejich přírůstek v Německu 216.850, tedy asi 20krát tolik co u nás. Celkem má Německo dnes 2,850.000 vozidel, proti 1,633.000 vozidlům roku 1932. Posice Německa na světovém trhu s hlediska počtu vyrobených vozidel je na třetím místě za Amerikou a Anglií. V Americe připadá jedno motorové vozidlo na každého pátého obyvatele, v Německu na každého čtyřiadvacátého obyvatele, při čemž je třeba si uvědomit, že Amerika nemá ani nouzi o suroviny, ani těžkosti devisové. Říšský kancléř ohlašuje v své řeči stavbu továrny na výrobu lidového vozu, který má být nejlepší a nejlacinější. Tato továrna bude financována německou „Pracovní frontou" a dělníci tam zaměstnaní budou organisováni v nákupní kooperativy. Dosavadní největší německá továrna „Opel A. G." v Rüsselsheimu bude překonána co do velikosti dvakrát. Nová továrna lidového vozidla bude zaujímat plochu 3½ km délky a 1½ km šířky. Částečně má začít výrobu již v tomto roce na podzim. Bude postavena v Brunšvicku blíže Fallersleben.

Počítá se s první serií 70.000 vozidel, při čemž cena vozu bude méně než 1000 MK, tedy asi 7000—8000 Kč. Tento vůz je již dávno hotov, přes to, že na výstavě nebyl. Jde o čtyřválec „Boxer-Heckmotor", chlazený vzduchem, systému, jaký již léta staví naše „Tatra", což může být jejímu konstruktéru a celému našemu automobilnímu průmyslu zadostiučiněním.

Všechny tyto cifry mluví v své střízlivé suchosti velmi jasně a podpírají účinně první závěr, který lze učinit z berlínského automobilového salonu, a to s hlediska

národohospodářského: „Lze jej pokládat za dokonalý a velmi zřetelný obraz toho, jak hluboce může se prolínat toto průmyslové odvětví s celkovým hospodářským provozem, kolik lidí nachází v něm zaměstnání ať již přímo nebo nepřímo. Dokazuje nám současně, co vše lze udělat přes nedostatek primárních surovin, neboť berlínský automobilový salon měl ten základní rys, že byl ve znamení náhražek. Snaha o soběstačnost nutila německé techniky k intensivním pokusům, které nekončily na plano.

Jejich kladné řešení má ovšem velký význam národohospodářský, a poněvadž národohospodářství jest jednou z nejdůležitějších složek brannosti národa, nabývá tím význačnějšího významu. Nelze pochybovat o tom, že motorismus, který již dříve byl považován všude, nejen v Německu, za velmi důležité hospodářské odvětví, dočkal se právě tam mohutného rozvoje. O tomto závěru nepřipustí shora uvedená statistická data pochybností. Tolik o závěrech s hlediska národohospodářského, kde říšský kancléř v své řeči uvádí, že boj proti nezaměstnanosti lze v Nemecku dnes pokládat za skončený.

S hlediska technického nepřinesl německý automobilový salon nic nového, pokud jde o konstruktivní vynálezy a myšlenky. Můžeme jej však charakterisovat jako výstavu výkonnosti a nepozorovatelných vylepšování, právě takto zdařilých výsledků technických snah o soběstačnost a úspornost drahocenných kovů, jako ku příkladu mědi, což je jedním ze základních zásad „čtyřletky".

Předseda říšského automobilového průmyslu tajný rada dr. Allmers zdůrazňuje: „Důležitější než všechny nové konstrukce je námi dosažený pokrok, že naše vozidla vydrží jízdu po autostradách s průměrnou hodinovou rychlostí, která jest jen o málo procent nižší než maximální jejich rychlost." Je to dík olejovému chlazení, které zabraňuje, aby se mazací olej ohřál přes 100°, kdy téměř všechny oleje ztrácejí svou mazavost. Zároveň s tímto vyřešením otázky, umožnit po dlouhou dobu plné využití výkonnosti vozidla, pozorujeme na berlínském automobilovém saloně, v serii „nepozorovatelných zlepšení", že bylo dosaženo vyšší výkonnosti vozidel vůbec. Výkonnost přes 20 HP. pro litr platí pro německé automobilky dnes jako normální věc, proti dřívějším 7 HP pro litr, k čemuž přistupuje ještě jiný význačný fakt, a to ten, že klesla značně váha motoru v poměru k jeho výkonu. Z dalších technických pokroků je třeba uvésti tato zlepšení: — snížení spotřeby pohonných hmot pro kilometr, zmenšení váhy za současného zvětšení pevnosti a trvanlivosti, které bylo hledáno pro malá i velká vozidla, z dvojího oprávněného důvodu.

Lehčí vozidlo, stejné dané pevnosti, je cennější než vozidlo těžší. Rychleji akceleruje, lépe se odbrzďuje a spotřebuje méně pohonných hmot. Lehkosti a pevnosti bylo dosaženo použitím magnesia a aluminia, které nahradilo měděné směsi, právě tak jako chrommolybdenová ocel nahradila směsi niklové. Dalším technickým vylepšením je vyřešení důležité otázky odolnosti vozidla proti počasí, což má velký význam nejen s hlediska občanské klientely, které se zejména v městech vozidla prodraží právě nutností garažování, nýbrž arci také s hlediska vojenského. Je toho dosahováno různými opatřeními, jako plech nese pod vrstvou svého laku neviditelnou vrstvu fosfatu, který chrání chemicky železo před rezavěním; použitím laku z umělé pryskyřice se dodává vozu neuvěřitelné odolnosti proti vnějším vlivům, právě tak jako používáním slitin magnesia.

Zároveň s těmito úspěšnými řešeními co do výkonnosti, úspornosti a odolnosti, podařilo se německé technice vyřešit náhražky a konstruktivní podrobnosti, jejichž výsledek je úspora drahých kovů. Byla již zmínka o tom, že niklové směsi byly nahrazeny právě tak jako směsi měděné. Místo lisovaného bronzu v ložiskách se

používá nyní materiálu, jehož základními složkami je uhlí, vápno a fenol, v kterých je Německo soběstačné. Velkou výhodou těchto nových ložiskových vložek je, že nepotřebují mazání a jeví velmi nepatrné opotřebování. Ke karosování byla vyrobena umělá kůže, kterou nelze od pravé rozeznat, velmi pěkně vypadající, bez zápachu a nessající do sebe vodu. Konstruktivní podrobnosti nejenže zlepšují jízdní vlastnosti vozidla a pohodlí pasažérů, ale, jak uvedeno, jsou i velmi úsporná. Tak ku př. umístěním baterie pod kapotu motoru zkrátí se vedení, což znamená ku př. u továrny Oppel menší spotřebu mědi o 50 t ročně. Kromě toho se šetří baterie a její kontrola se stává snazší, poněvadž je přístupnější a tím i zaručenější.

S hlediska tendence po náhražkách, kterou se výstava charakterisovala, překvapil tím více ústup náhradních pohonných hmot. Byly viděny jen motory benzinové a Dieselovy, jen ojedinělá vozidla elektrická, generátory na dřevěný plyn a parostroje. Tato okolnost je tím větším překvapením, že právě v Německu byly před lety snahy v tomto směru značně podporovány.

S hlediska vojenského budí každý automobilový salon hlavně ovšem zájem o to, do jaké míry skýtá nám podklad, abychom získali obraz o potenciálu motorisace armády. V nové síni „Masurenhalle" byly stánky s armádními vozidly, vozidly říšských drah a pošt a model továrny na lidová vozidla, o níž byla již zmínka. Vůdčí myšlenka konstrukce armádních vozidel — pokud ovšem byla veřejně vystavena — je ve znamení zvýšení chodivosti v terénu, buď jako kolové vozy s náhonem na všechna kola nebo vozidla pásová nebo vozidla kombinovaná (jeden pár kol vpředu, kombinovaný s pásem). Užitné zařízení pásových vozidel nedosahuje vždy vlastní váhy. Rychlost pásových vozidel asi 50 km, výkonnost motoru 80, 100, 230 a více HP.

Pro posouzení motorisačního potenciálu státu a rozvoje jeho motorisace je nutno si uvědomit, že to v největší míře závisí na velikosti a jakosti automobilního parku vůbec. Proto je nutno především si ujasnit jeho vývojovou linii. V tom směru ukazuje berlínská výstava, že do osobních vozidel pronikají terénní vozy jako typy vozů honebních, zemědělských, záchranných stanic atd. Přímo překvapující rozvoj lze konstatovat ve vyrábění terénních vozů nákladních. Jde tu vesměs o náhon na všechna kola s oddělenými diferenciály. Vozy mají zlézavost (svahů) až 60% a rychlost na rovině asi 85 km. Zajímavá vozidla vlastní říšské dráhy — jakési zvláštní omnibusové vlaky s přívěsnými vozy, které jsou po způsobu „D vlaků" spojeny s vlečným strojem „harmonikami". Tato vozidla doplňují úspěšně železniční provoz kolejový na autostradách, jejichž délka přestoupila již nyní 2000 km, právě tak jako četné vozy soukromé — konfekční, speditérské atd.

Učiníme-li o berlínském automobilovém salonu závěr s hlediska vojenského, je třeba říci, že motorisační potenciál německé armády je velmi značný, poněvadž disponuje nejen dokonalými vozidly speciálními, nýbrž — a to hlavně — dokonalým a mohutným civilním autoparkem, který bude zejména nyní na prudké vzestupové linii vzhledem k proponovanému kvalitnímu a velmi levnému lidovému vozu. Musíme zdůraznit, že vše je důsledkem cílevědomé, plánovité práce, která energicky, systematicky a velmi účelně uvádí skutečně v život jinak všeobecně uznávané zásady o důležitosti rozvoje motorismu pro národohospodářský význam a pro jeho význam pro obranu státu. V tom je nutno německému motorismu závidět. Byly doby, kdy i on tonul, bylo mu však hozeno energicky záchranné lano a důsledky se dostavily. Jinde však, kde tonul rovněž, nebyl mu hozen záchranný provaz. Ti, kteří jej v ruce měli, spokojili se jen tím, že uvažovali, jak mu pomoci, a co horšího, dostavil-li se skutečný zásah, měl většinou efekt právě opačný. Následky se ovšem dostavily rovněž!

V celkovém závěru se vracím ještě jednou na hledisko technické, kde bylo zdůrazněno, že se podařilo vyřešit náhražky, a to proto, aby toto slovo nevyvolalo mylné

představy. Pod tímto slovem nesmíme si totiž představovat to, čemu jsme zvyklí z války — náhražku válečnou, která znamenala opatření nouzové, náhradu kvalitní věci věcí horší. To by byl hrozný omyl! Právě naopak! Německá technika hledala náhražky a také se jí to zdařilo, ale v tom smyslu, aby našla věci mnohem lepší, než byly dosud získané cestou laboratorní výroby. Je nesporné, že tato výroba je velmi drahá, to však neznamená, že by nebylo lze v budoucnu uskutečnit výrobní plán takový, který bude třeba výhodnější než dosavadní normální těžba. Ve slově náhražka tkví u nás velké nebezpečí v mylné představě! Proto — mají-li Němci v svém programu náhražkové hospodářství, které intensivně rozvinují v každém oboru — byla by to velká chyba, posuzovat to jako krok zpět, jako nouzové opatření a klesání kvality vyrobených věcí — naopak! Je nutno si uvědomit, že to znamená hledání látky stejně kvalitní jako původní — ne-li lepší — (viz umělá kůže atd.) — že si při této snaze dělají nejcennější chemické objevy a odkrývají nejúspěšnější výrobní methody!

Plukovník jezd. v. v. St. Kličník:

O některých příčinách úrazů vojínů u jezdectva.

V podstatě jde o to, seznámit se s příčinami vzniku poranění, abychom úrazy snížili na nejmenší míru, neboť se odrážejí na hodnotě výcviku jednotek a způsobují také škody, které vznikají léčením postižených vojínů a ztrátou nebo znehodnocením koní.

Budeme se obírat zraněními, která zavinili vojíni, aby tak vynikla osobitost služby u jezdectva.

Největší počet úrazů bývá při obsluze koní, při jízdárenském a pořadovém výcviku. Klasifikujeme-li příčiny zranění, vyskytují se případy, které neplynou jen z nepřipravenosti k plnění daného úkolu nebo z nevycvičenosti vojína, ale také z jeho neopatrnosti, která je důsledkem malého soustředění pozornosti při práci, z nedostatku orientace ve vojenském řádu, z nedostatku vojenské výchovy; ne posledním činitelem je tu charakter koně. Při obsluze koní vznikají úrazy vojínů většinou z neopatrnosti postižených. Lze to vysvětlit tím, že ošetřující mužstvo mnohem rychleji ztrácí potřebný klid a rozvahu při obsluze koní než při jezdeckém výcviku nebo při jiné práci a také přímým stykem s koněm. Počet úrazů bývá v zimě větší než jindy proto, že se koně čistí v stájích; osvětlení stájí při čištění je důležité. Nové stáje jsou už vzdušnější a praktičtější, než bývaly staré, ale stejně ani zde není pamatováno na stavbu kůlen, kde by se mohli koně uvázat za nepohody i v zimě a kde by je bylo možno čistit. V jinou roční dobu se koně čistí venku. Poranění vzniklá při čištění koní jsou způsobována podrážděním koní od kousnutí much, úlekem a jinak.

Způsob čištění, napájení, krmení a sedlání, stupeň duševního vývoje vojína a chápání svěřeného úkolu mají vliv na chování koně. Hippologové doporučují u koně laskavé zacházení, jímž odstraníme jeho různé zlozvyky. Obsluhující vojín, je-li třeba, musí projevit nutnou rozhodnost, chlapství a znalost výchovných prostředků. Methoda výcviku a výchova vojína jsou činitelé, kteří mohou podstatně snížit počet zranění u jednotky. Zvěrolékaři na příklad seznamují vojíny se zásadami hygieny koně a zacházení s ním. Nováčkům se nejprve přidělují koně klidní a bez zlozvyků. Později nováčci pracují za těžších podmínek, když se jim přidělí koně obtížnější a s charakteristickými návyky. Tělesná únava a obsluhování několika koní jedním

mužem také zaviňuje vzrůst úrazů. Jeden vojín nemá obsluhovati více než tři koně; bereme mezi jiným v úvahu také různost povah koní.

V stájích označujeme zlozvyky koní různými způsoby. Nejlépe ovšem je oddělit takové koně od dobrých. Označení zlých koní platí jen v kasárnách, pro venek by však bylo třeba také nějakého upozornění, třeba barevnou čelenkou na uzdě nebo jinak. V odborné literatuře bylo již mnoho napsáno o různých opatřeních, která směřují k tomu, aby obsluhování, sedlání a kování koní bylo bezpečnější. V denním životě armády však není možné vždy použíti těchto opatření. Tu si musí často vojín, znaje dobře zvláštnosti a způsob individuálního zacházení se zvířetem, pomoci sám. Ostatně známe dosti případů, kdy klidný a dobrý kůň udeřil svého jezdce kopytem! Úder kopytem se vyskytuje nejčastěji při čištění. Praxe ukazuje, že se údery kopytem zřídka vyskytují u zkušených podkovářů, poněvadž jejich hmaty a způsob zacházení koně nejméně znepokojují. Podobně jako podkovář si musí počínat vojín, ošetřuje-li nohy koně. Nejvíce bývá poraněna hruď a pak ruce.

Třeba upozornit u jezdectva na případy, kdy vojín musí neočekávaně obsluhovat cizí nebo neznámé koně. Pak nutno jednat opatrně. Tato práce, prováděná neznámou rukou, byť i dobrým způsobem, může i u klidného koně být příčinou poranění vojína. Na příklad při čištění srsti musí obsluhující znát i lechtivá místa koně, jinak zranění bývá velmi pravděpodobné. U kousavého koně lze se vyvarovat úrazu okřiknutím anebo pohybem ruky. Takový kůň se přivazuje zkrátka, aby pohyb hlavy byl omezen.

Pádů bývá nejvíce v době, kdy nováček nemá ještě pevný sed. Porušení rovnováhy u vycvičeného jezdce bývá zřídka (z roztržitosti, z nepozornosti nebo při přecenění způsobilosti koně). Pády bývají způsobovány různými příčinami, jako leknutím koně, klopýtnutím, náhlou změnou chodu, špatným překonáním překážky, jízdou na cizím koni, šlehnutím stojícího koně bičem a j. Příčiny pádů vězí mnohdy v slabé tělesné stavbě jezdce, v nedostatku chladnokrevnosti, vynalézavosti, rozhodnosti, pevné vůle a j., v neznalosti udržet se v sedle při ztrátě třmenů, v neznalosti samočinně přemístit střed těžiště těla při náhlém pohybu koně a j. K pádu jezdce s koněm dochází také na kluzké cestě nesprávně vybrané jezdcem, při překonávání těžkých překážek na nedostatečně vycvičeném koni.

Pád s koně zaviňuje často jezdec neznalostí svých povinností nebo nedbalostí při sedlání koně. Na příklad sedlání koně s poraněným hřbetem, náhlé utažení podbřišníku lechtivého koně a j. Proto je třeba bedlivě prohlížet koně a jezdeckou výstroj. Ztráta třmenů u nezkušených jezdců znamená porušení rovnováhy a časté pády; zabránit ztrátě třmenů možno zdokonalením stupně jezdcova výcviku.

Zkušení jezdci dovedou včas vytáhnout nohy z třmenů, aby při pádu koně nebyli přimáčknuti jeho trupem. Proto je účelné cvičit často „ze třmenů" v různých polohách jezdce a chodech. Stává se, že se jezdec při pádu s koně zachytí za podrážku boty, když nebývá pilníkem uhlazena do roviny v širší části podrážky a tvoří jakýsi výstupek. O takové „maličkosti" se musí starat orgány hospodářské správy.

Při jezdeckém výcviku se vyskytují úrazy nejčastěji na jízdárně tehdy, pokud jezdec nemá ještě pevný sed, nedovede vést koně a neumí náležitě uplatnit svou vůli. Nejčastěji bývají zraněny nohy a pak trup. Při polním ježdění vznikají poranění nejčastěji při srážce koní a jezdců, od úderu kopytem jiným koněm, z úleku atd. Zejména v poli nápadně vynikají nedostatky ve vedení koně. Ne poslední bývají úrazy na jezdeckých závodech a dostizích a při nácviku k nim, pády jezdců při skákání přes překážky a z nedostatečné přípravy soutěžících i koní. Smůly nejsou někdy ušetřeny ani „hvězdy" jezdeckého sportu. Na příklad ve skokových soutěžích

padne jezdec na dobře připraveném, nejčastěji cizím koni, nebo pro ukvapený a tudíž nedokonalý výcvik koně z nedočkavosti, aby se již již mohl „ukázat", často ztrácí jezdec povinný klid a rozvahu a tím prohrává soutěž.

Výcvik je charakterisován stavem zdraví jezdce a koně, postupem práce s výchovou sportovního ducha (porážku snášet bez hořkosti a nezávidět vítězi, nekonat sport jen pro získání ceny). Trening spadá do výcvikového programu jednotky, a není tudíž ponechán náhodě a jednotlivcově vůli. V době nácviku je třeba i náležité životosprávy (strava, tělocvik, denní řád a j.).

Odstranit příčiny úrazů nebo změnit počet jich lze především správným postupem při výcviku jezdce a individuálním zacházením s ním, pravidelným ošetřováním koně podle vžitých pravidel.

Zvěrolékař s pomocníky musí seznámit nováčky ve vhodnou dobu se zvláštnostmi práce u jezdectva vzhledem na obsluhu koně a na ochranu proti úrazům. Orgány veterinářské služby se nespokojí jen přednesením pravidel o hygieně koně a o jeho životosprávě, nýbrž vysvětlují také nervově psychické jevy koně, zvratné reakce na různá vnější podráždění, v rozsahu služby u jezdectva. Jejich úkoly jsou prostě takové, že mají svou pravomocí pomoci odstranit příčiny poranění. Jistě najdou podporu u všech velitelů.

Je zbytečné zdůrazňovat racionalisaci staveb nebo oprav jezdeckých kasáren, stájí, ohrazených výhonů, aby hlavně v zimě poskytovaly útulek k čištění koní; pobytem v nich by se koně také otužovali.

Literární přehled.

Dr. Anton Mayer: **Das neue Reiterbuch.** Vyšlo u Robert Lutz, Nachfolger Otto Schramm, Stuttgart 1937, stran 294.

Autor se obírá historií jezdeckého umění, počínaje starověkem v Řecku a u Římanů až do dnešní doby. Nároky čtenáře co do úplnosti nejsou sice splněny, ale z knihy lze získat přehled o hlavních vývojových údobích i velkých zjevech vůdců jezdectva v údobí bedřichovském. Je věnována i pozornost vývoji dostihového sportu.

Ve zvláštní stati je pojednáno o olympiadách; ve zprávách z nich se velebí jen německé úspěchy, ostatní se pomíjejí.

V závěru se zmiňuje o dnešní organisaci jezdeckého výcviku v Třetí říši a o význačných jezdeckých školách v dnešním Německu. —c—