

Předpoklady pro rozvoj motorisace.

Čím vážnější a těžší je doba, tím intensivněji nutno revidovat, zda všechny složky brannosti národa jsou na výši, a tím horečněji je nutno urychlit všechna opatření, aby se usilovnými kroky dohnalo vše, co v klidných dobách buď usnulo nebo bylo zanedbáno. Dnes není pochyby o tom, že jednou z nejdůležitějších složek brannosti je motorismus, že to bude on, který bude mít velký význam při vojenských operacích, a že jeho zásah do nich bude hluboký, jak s hlediska řízení operativního, tak i zásobovacího a odsuvného. O této otázce bylo hojně psáno v časopisech odborných i v denním tisku. Pro svou důležitost v brannosti neztrácí na aktuálnosti a právě nyní nutí k úvaze s hlediska revise toho, co bylo pro něj vykonáno dobrého, ale zejména, co jeho vývoji škodilo, nebo na něj vůbec neblaze působilo! V našem odborném časopise je především na místě vykonat tuto vážnou úvahu, neboť právě letos bylo učiněno pro motorismus něco nového, ve formě ustavení BSČM. Jeho činnost leží ve značné míře v rukou vojáků a pokládám tedy za svou povinnost vyhodnotit v jeho vlastním zájmu možnosti, do jaké míry může mít vliv na rozvoj našeho motorismu. Nadšení pro novou věc přináší často příliš optimistické naděje, neúměrné kompetenčním a praktickým možnostem té neb oné korporace, a jejich kritické vyhodnocení jest jistě nejlepší obranou bezpředmětným výtkám, které se pak hrnou jako lavina, nenastane-li to, co se neoprávněně očekávalo.

Dnes ví každý laik, že hodnotné vybudování všech složek brannosti není jen v moci armádních činitelů, a jednou z nich je motorismus. Každý ví, jak ohromné míře pronikl do armád všech států, že nejde jen o vytvoření nových svazů motorisovaných, ale také o jeho pronikání do jednotek starého typu, pěších sborů a divisí ve velkém rozsahu. Vracím se k známé a všude citované episdě převozu pařížské posádky na řeku Ourcq v automobilových drožkách, jen abych zdůraznil, že to, co bylo roku 1914 geniální improvizací generála Gallieniho, ukázalo se tak účinné a hlubokého významu pro osud bitvy na Marne, že se to během války stává víc a více pravidlem, takže již roku 1918 dochází k pravidelnému přesunu celých pěších divisí, o materiálu nemluvě. Vracím se rovněž k známým statistickým číslům, že na př. ve Francii bylo převezeno auty v době od srpna 1914 do listopadu 1918 okolo 30 mil. tun nákladu, což se rovná 3 mil. vagonů, v době od 28/5 do 1/6 33 pěších divisí s dělostřelectvem atd., jen abych došel k nezvratnému závěru, že si armáda nemůže v míru připravit všechna motorisovaná vozidla, nýbrž že je v největší míře závislá na civilním automobilním parku a že má tedy životní zájem na rozvoji civilního motorismu.

Není dále sporu o tom, že předpokladem zdárného vývoje motorismu je nejen materiál, nýbrž i osoby, které vozidlo ovládají. Jinými slovy jde o to, aby armáda disponovala značným počtem vycvičených řidičů, neboť rychlý spád operací a obrovská tonáž, kterou bude nutno ve válce zvládnout den co den, vyžaduje pohotového vycvičeného personálu, neboť výcvik teprve během branného konfliktu by byl velmi obtížný. Myšlenka založení BSČM., promítnutá v zásadě do jeho organizačního rázu, je výrazem ryzího úsilí čs. motorismu v té formě, že bere na sebe úkol odborného vychovatele, cvičitele a péči o dokonalou přípravu širokých vrstev občanstva pro motorisaci armády. Tohoto úkolu se zhošťuje a zhostí BSČM. jistě se zdarem, při čemž zde třeba brát nesporně v úvahu i další moment, který nutno vřele vítat, t. j., že se výcvikem širokých vrstev vzbudí zájem občanstva o motorismus a tedy i pravděpodobnost, že se zvětší obrat na automobilovém trhu a obohatí civilní automobilový park, jehož vzrůst a stálou modernisaci nutno za každých okolností vítat. A to je vlastně těžiště hodnoty činnosti BSČM., neboť je třeba si uvědomit, že hodnota řidiče, který nemá vůz, klesá s časem, v kterém se neudrzuje prakticky v kondici. To se všeobecně cítí, a proto s činností BSČM. se počalo hned při jeho kolébce uvažovat v denním tisku, že bude v jeho možnosti oživit automobilní park vzbuzením zájmu poskytnutím řidičského výcviku, což je úvaha správná. Při tom se však také uvažovalo o možnostech výroby vozů v ceně 8.000—10.000 Kč, které by se dalo dosáti seriovou výrobou 5.000 až 10.000 vozidel a která by se mohla činností BSČM. uskutečnit. To je ovšem názor naivní, který nese v sobě to nebezpečí, že by se mohlo BSČM. začít vytýkat, že tuto „ideální“ myšlenku neuskutečňuje a že tedy nepracuje pro rozvoj čs. motorismu, jak by bylo v jeho zájmu. Nelze upřít, že seriová výroba zmenší ohromně výrobní náklady a tím i nákupní cenu vozidel, ale je nutno si uvědomit, co to seriová výroba je, lépe řečeno, od které cifry počínaje lze o ní mluvit. Američané počítají seriovou výrobu teprve od čísla 50.000. I kdyby se snad dala v plné míře uskutečnit již od cifry nižší — míním tím, kdyby se snad 50.000 zdálo snad přemrštěné — jest jisté, že seriová výroba v pravém slova smyslu se všemi jejími ekonomickými výhodami nemůže být brána v úvahu při čísle 10.000 nebo dokonce již 5000. Nejlepším důkazem toho jsou americké automobilky v Německu. Jejich vozidla

představují tam 50% německé výroby, t. j. asi 200.000 vozů ročně. Podívejme se však nyní na ceny při tomto výrobním počtu a srovnáme je s cenami týchž typů v Americe, kde denní výrobní cifra vozidel představuje číslo 17.000, t. j. naší výrobu za rok. Světový katalog automobilových vozidel nám praví, že vozy amerických automobilek, vyrobené v Německu, jsou $3\frac{1}{2}$ krát dražší než vozy stejného typu vyrobené v Americe, při čemž si nutno ještě uvědomit, že americké automobilky v Německu využívají určitých okolností, které cenu vozidla podstatně zmenšují, jako nákresů, počtů a stavby modelů, což je zakalkulováno na vrub vozů amerických. Pročtení cenového katalogu nám však praví ještě něco nadmíru zajímavého o ceně vozidel československých! Všeobecně se totiž myslí, že naše vozidla jsou přemrštěně drahá, avšak ceník nás přesevědčuje o opak u, pokud máme ovšem na mysli srovnání s vozy evropskými nikoliv americkými, kde výrobní podmínky, jak řečeno, jsou zcela jiné.

Výjimkou je rovněž německý lidový vůz blízké budoucnosti, pro který se staví již továrna, financovaná „Pracovní frontou“. Továrna — největší svého druhu — bude zaujímat plochu $3\frac{1}{2}$ km délky a $1\frac{1}{2}$ km šířky a má vrhnout na trh vozidlo v ceně okolo 1000 RM, což by bylo něco okolo 8.000 Kč. Počítá se s první serii 70.000 vozidel a model vozu jest již dávno hotov a prozkoušen.

Katalogové ceny levných aut s obsahem okolo 1 l 4válec v dubnu 1938
 Škoda Popular 0.9 l, 736 dolarů; Opel-Kadet 1.07 l, 850 dolarů, Renault 1.03 l, 645 dolarů; Austin Ten 1.1 l, 920 dolarů.

Ceny větších kategorií:

Škoda Superb 2.9 l, 2.200 dolarů; Tatra 2.9 l, 2.360 dolarů; Adler Diplom 2.9 l, 3.410 dolarů; Mercedes Benz 3.2 l, 3.930 dolarů.

Závěrem ze srovnání cen našich vozidel s cenami vozidel jiných evropských států — kromě budoucího lidového typu německého — bylo by možno vyslovit oprávněnou domněnku, že relativní čísla, která udávají počet obyvatel, na něž připadá jedno motorové vozidlo, v srovnání s relativními čísly jiných států musí vykazovat příznivý poměr pro nás. Nechme hovořit jasnou mluvu statistiky. U nás připadá jedno vozidlo na 141 obyvatel, ve Francii na 19, v Anglii na 21, v Německu na 45, v Belgii na 41. Ke dni 31. prosince 1936 měla Francie s obyvatelstvem sotva třikrát větším asi 480.000 nákladních aut, Dánsko s jednou třetinou obyvatel má nákladních aut okolo 38.000. I když přihlížíme k hospodářským různostem v těchto státech, nelze se zbavit pocitu, že stav našeho automobilismu není úměrný naší technické a hospodářské vyspělosti, jevíci se v jiných oborech. Na každý způsob však fakt, že automobilní park náš je malý, vnucuje nám otázku, zda tato okolnost jest alespoň kompensována jeho kvalitou a v jaké míře se ho skutečně používá? I na tuto otázku nám nejlépe odpoví statistika — kterou mám k dispozici z počátku roku 1937, při čemž si musíme uvědomit, pod kterým zorným úhlem máme v ní číst. Jako základní posuzovací měřítko vezmeme ten fakt, že až na malé výjimky možno říci, že motorové vozidlo po 5letém používání ztrácí podstatnou část své hodnoty i své bezpečnosti a výkonnosti. Za plně upotřebitelná můžeme tedy pokládat vozidla jen pod touto věkovou hranicí, t. j. tedy vozidla asi z roku 1932. Stačí nahlédnout do statistiky, abychom viděli, že z tohoto údobí nemáme maximum vozidel, nýbrž že v údobí 1928—1931 je více než 46% vozů, při

čemž sluší uvážit, že statistika vykazuje ještě určité procento vozů starších. Pro posouzení kvality automobilního parku nutno si všimnout statistiky, i pokud jde o nosnost vozidel. Vidíme, že maximum vozidel máme ve vozech lehkých a minimum ve vozech skutečně těžkých, t. j. přes 3 tuny. Ke všemu ještě je značné procento, které nevyhovuje stářím. Co do počtu, máme jich všeobecně bohužel málo.

Závěrem lze říci — to, na čem má armáda veliký zájem — civilní automobilní park neskýtá dosud tak radostný obraz, jaký by si bylo přát v zájmu brannosti, a je nesporné, že se k tomu cíli musí stále a stále pracovat. BSČM., který si vytkl za cíl přispívat k rozvoji motorismu, nachází proto své nejširší pole působnosti nikoliv jen ve výcviku řidičů a s tím souvisejícím vzbuzením zájmu o vozidla, nýbrž v houževnaté a záměrné práci vymáhat odstranění všeho toho, co dosud na vývoj našeho motorismu působilo neblahým vlivem, a zasazovat se stále a stále o uskutečnění vhodných předpokladů pro tento vývoj. Odstraňování nepříznivých vlivů a zavádění nových opatření není ovšem v přímé kompetenci BSČM.; je zde nutno jednat s příslušnými činiteli. Nebude to jistě práce lehká, vždyť se tu často kříží silně materiální zájmy, bude to však práce nad jiné záslužná a dnešní dobu pokládám z důvodů pochopitelných pro ni právě za vhodnou.

Čeho je třeba k rozvoji motorismu u nás? Hlavní je, aby byla definitivně překonána doba, kdy návrhy a úsudky, směřující k prospěchu automobilismu, byly považovány za úsudky poškozuující zájmy drah a odstraněna všechna neblahá nařízení a důsledky z názorů těch vyplývající! Dnes jest jisto, že není správné klást oba dopravní prostředky proti sobě jako úhlavní nepřátele, nýbrž že se jejich činnost naopak v převážné části doplňuje a vzájemně si prospívá; není tedy správné ani prospěšné žádnému z nich, stavějí-li se veřejné zájmy kladně jen k jednomu a druhý v jeho vývoji brzdí. Již sám fakt, že se po druhé přikročilo k pomoci motorismu, je dokladem, že směr veřejných, zákonných i správních opatření byl příliš jednostranný v neprospěch automobilismu.

Československé hospodářství není ještě ani zdaleka nasyceno rozumně potřebným počtem motorových vozidel, což je po mém názoru jediný předpoklad optimální dělby práce mezi dopravou kolejovou a silniční, poněvadž, pokud tohoto nasycení nebude, bude stálá aprioristická snaha, udržovat drahám dosavadní vozby, vyznívat v omezení automobilové dopravy bez ohledu právě na onu potřebnou saturaci národního hospodářství silniční dopravou. O těchto věcech nechť však vzhledem na dnešní potřeby uvažují činitelé jiní.

Motorismu by bylo jistě na prospěch, kdyby

1. úlevy poskytnuté dnes motorismu byly nejen plně zachovány, ale i rozšířeny;

2. podle učiněné zkušenosti se přispělo ke koupěchtivosti vozidel úlevami na dani důchodové a odpisy ze základny pro výměr daně výdělkové;

3. je potřeba, aby se odpis hodnoty motorového vozidla při stanovení daně výdělkové mohl stát najednou, to jest, aby plných 100% ceny vozu bylo možno odepsat v roce, kdy vůz byl koupen anebo dán po prvé do provozu, a nikoliv, aby se jako dosud odpis prováděl ve lhůtě 3 let, t. j. v prvním roce 50%, v druhém 30% a v třetím roce 20%;

4. snížit cenu pohonné směsi, resp. zakalkulovat do ní již silniční daň a snížit rozhodně výši povinného ručení;

5. přezkoušet znovu poměr železničního a automobilového provozu v tom smyslu, aby železniční zájmy nebyly ohroženy;

6. konečně jest ještě mnoho drobných věcí, které by přispívaly k oživení našeho motorismu. Vzpomínám jen na předpisy pro stavbu garáží, jež jsou zastaralé a způsobují drahotu garážování, a na složitou administrativu ve věcech motorických, zejména styky majitelů vozů s úřady, úpravu nedělní práce u pump atd.

Přihlédněme k těmto uvedeným možnostem.

Ú l e v y: 1. aby se dnešní daňové osvobození nových motorových vozidel stalo trvalou institucí právní. Zákon č. 77/1935 v § 60 a vládní nařízení č. 165/1936 přiznávají daňové osvobození jen novým vozidlům, která budou dána po prvé do provozu do konce roku 1939. Osvobození má pro regeneraci našeho parku značný význam a můžeme říci, že se osvědčilo. Třeba je nadlouho považovat za nezbytné. Tento požadavek ovšem neznamená, že by za podstatně změněných poměrů později i toto osvobození nemohlo být i jinak normováno než dosud.

2. V souvislosti s tím je třeba zrušit ustanovení § 60, odst. 6 zákona č. 77/1935 ve znění vládního nařízení č. 165/1936 a § 63, odst. 3 zákona č. 77/1935. Tato ustanovení dávají vládě možnost daňové osvobození vozidel s jiným pohonem než lihobenzinovou směsí zrušit nebo snížit dobu jeho platnosti, resp. zvýšit daňové sazby, klesla-li by spotřeba motorického lihu pod úroveň roku 1934. Doposud, jak ukazuje statistika z 31. prosince 1936, bylo pohonnou směsí poháněno téměř 98% vozů. Dnes se zdá, že vývoj bude směřovat k tomu, že směsí budou poháněna vozidla osobní a nákladní vozidla malé a střední nosnosti. Naproti tomu dnešní daňové přetížení pohonné látky činí u těžkých vozidel naprosto nezbytným přechod k pohonným náhražkovým. Nabude-li vzhledem k technickému pokroku přechod k náhražkovým pohonným hmotám většího rozsahu, nebude mít aplikace citovaného zákonného ustanovení žádného významu ani pro průmysl lihovarnický, ani pro státní pokladnu. Byla by pak jen k neprospěchu vývoje motorového parku a měla by tedy účinek, jehož si nelze přát.

Dobu, po kterou jest jednotlivé motorové vozidlo od daně osvobozeno, třeba prodloužit tak, aby skutečně obsáhla aspoň hlavní část jeho životního období. Bylo by ji proto třeba rozšířit, a to:

a) u vozidel uvedených v § 60, odst. 1, písm. a) (vozidla poháněná směsí) z dnešních $1\frac{1}{2}$ roku na 3 leta;

b) u vozidel uvedených v § 60, odst. 1, písm. b) (Diesely a vozidla s náhražkovým pohonem) z dnešních 4 let na 5 let;

c) na stejnou dobu by bylo třeba osvobodit i vozidla dosud neosvobozená, jejichž pohon se přemění na pohon náhražkový.

O d p i s y: 1. Je třeba zrušit ustanovení, která omezují nebo vylučují přiznání úlev na dani důchodové u aut s malým obsahem válců, takže by osvobození platilo opět i pro tato vozidla stejně jako pro vozidla s větším obsahem válců.

2. Bylo by třeba zrušit restriktivní předpis vládního nařízení, kterým se přiznává úleva z daně důchodové jen pro dvě auta během tří let nebo za další auto, jen je-li náhradou za auto zničené.

3. Je potřeba odstranit dnešní právní nejistotu při koupi starých vozů, jež je zavíněna ustanovením § 89 zákona č. 77/1935, kterým bylo stanoveno přednostní zákonné právo pro veřejné daně, dávky a pokuty. V praxi se velmi často stává, že teprve třetí kupec, který nevěděl o žádném z těchto závazků, bývá nucen závazek vyplatit, nemá bohužel již zpravidla možnosti vymoci zaplacený nedoplatek na svém předchůdci nebo na prvním prodávateli.

4. Nestačí ovšem jen podržet nebo rozšířit dnešní úlevy pro motorová vozidla, nýbrž je potřeba, aby byla zrušena nebo omezena ona opatření, která nedovolují, aby se pomoc motorismu přiznaná mohla v regeneraci motorového parku dostatečně projevit. Je to otázka železničních tarifů.

Bylo podotčeno, že právě tuto okolnost pokládám za těžké stavidlo rozvoji motorismu. Ze statistik průmyslu sluší konstatovati, že téměř 75% zboží po železnici dopravovaného je k železnici připoutáno speciálními podmínkami, připojenými k jednotlivým výjimečným tarifům nebo k tarifním úlevám, jejich obsahem je závazek příjemcův nebo odesílatelův nebo obou, že určité zboží nebo i výrobky z něho, ba dokonce veškeré výrobky některého odvětví nebudou dopravovány autem buď vůbec nebo jen do určité vzdálenosti. Je vytvořen celý velmi důmyslný a složitý systém těchto omezení, nazývaných běžně *autoklausulemi*, jejichž ponechání v dnešním stavu skutečně znemožní, aby se park motorových vozidel u nás mohl rychleji zvýšit.

Jde dále také o to, aby železnice při svých tarifních opatřeních neukázala takové podmínky, kterými dohodou s jedním nebo několika subjekty odnímá zároveň možnost volby dopravního prostředku neomezenému počtu subjektů jiných, které se dohodování železnice s oněmi několika subjekty vůbec nezúčastnily. Zajisté není námitek, aby se železnice, chtějíc si zachovati určité transporty, domluvila s majiteli tohoto zboží, ale podmínky smí ukládati jen těmto majitelům a nikoliv osobám třetím. Nejlépe to osvětlí tento příklad:

V místě A, na příklad na Moravě, je výrobní surových plechů. V místě B, na příklad v západních Čechách, je zušlechťovna těchto plechů. Z místa B odbírají zušlechťené plechy výrobci nejrůznějšího zboží, na př. hraček, hudebních nástrojů a p. Není správné, dohodne-li se železnice se závodem v místě A nebo se závodem v místě B, že se za slevu, která bude poskytnuta surovým plechům z místa A do místa B, zaváže zušlechťovatel v B k tomu, že zušlechťené plechy nedá dopravovat, ani nedovolí dopravovat přes 30 km tarifních jinak než drahou. Z takového opatření má sice prospěch závod A a B, ale prospěch ten se obrátí v neprospěch odběratelů zušlechťených plechů, kteří jsou vzdáleni od B více než 30 km a kteří si dříve dopravovali plechy autem podle své potřeby za dovozní, jež nečinilo mnohdy ani polovinu dovozního železničního. Ústřední svaz čs. průmyslníků vyslovil proto požadavek, aby byla zjednána náprava v těchto tarifních opatřeních proti-automobilových tak, aby bylo v zákoně nebo ve vládním nařízení zakázáno drahám připojovat ke všeobecným výjimečným tarifům a k úpravám tarif-

ním, jež jsou vyvolány všeobecně hospodářskými zřeteli, podmínky, zakazující používat motorové dopravy silniční. Tvrdí, že tento požadavek neznamená, že by železnice měla vůbec zastavit akvizici zboží proti autům, nýbrž jen to, že nesmí zdražovat dopravné tam, kde nic neposkytuje, a těm, jimž nic neposkytuje.

Dnešní cena směsi činí Kč 3.30. Proti jiným státům, vyjma Itálii, je to cena příliš vysoká, i srovnáme-li ji s cenovým indexem u nás všeobecně platným pro většinu ostat. zboží. Provoz. náklady u aut, zvl. nákladních, tím stoupají velmi neúměrně. Tak u dvoutunového auta, které má roční kilometráž 45.000 km, je náklad na směs a mazivo 38.000 Kč. Je to 65% t. zv. proměnných výdajů a 40% všech výdajů spojených s držetím a provozem aut. Uvedená částka činí 72% pořizovací ceny vozidla. U pětutunového auta náklad na pohonnou směs a mazivo při téže kilometráži činí 70.000 Kč. Je to 62% výdajů proměnných a 66% pořizovací ceny vozidla. Je proto nutno, aby bylo přezkoumáno dnešní daňové zatížení pohonné směsi a její cena byla snížena aspoň o částky, které v ní představuje zvýšení, jež bylo provedeno proto, aby se zdražily provozní náklady motorové dopravy za tím účelem, aby byla proti drahám méně schopná soutěže. To znamená, že by se mělo odstranit zvýšení spotřebních daní, zavedené zákonem č. 198/1932 a zákonem č. 78/1935, buď zcela nebo aspoň zčásti. Jsem si vědom, že tento požadavek narazí na pochybnosti, zda nebude příliš otrešen příjmový pramen silničního fondu. Ukazují-li však příjmy tohoto fondu, že dosavadní způsob, t. j. stále zvyšování daně, nevede k výsledkům, které při zvýšení daně byly očekávány, je z toho patrné, že dosavadní postup není zdravý a že je třeba pamatovati na přechod k přirozenější vývojové cestě, t. j. umožnit menším zdaněním větší spotřebu pohonné směsi, a tím dospět k stejnému konečnému finančnímu úhrnu neb ještě k vyššímu než doposud.

Značné zatížení aut lpí na autech pro vysoké prémie pojišťovací.

V statistikách o počtu pojistných případů byl sice konstatován určitý vzestup realizovaných škod, přes to však by bylo účelné, aby i pojišťovny k povznesení motorismu přispěly co největším snížením dnešních pojistných premií. Bylo by snad účelné, aby ministerstvo vnitra pokračovalo v jednáních o tomto předmětu, jež před nějakým časem vedlo.

Nelze ovšem upřít, že zvláště v dopravě mluví pro určité omezení volné soutěže mnohé momenty. Ale automobilová doprava není takovým vyhraněným konkurentem železniční dopravy a u nás při dnešním stavu motorového parku dlouho ještě nemůže být ani konkurentem nebezpečným. Její vývoj byl zákonem omezen příliš brzy, to jest ještě dříve, než hospodářství bylo saturováno touto hybnou a pružnou dopravou, takže její omezení nemohlo vyznít jinak, než že československé hospodářství bylo zbaveno možnosti dosíci z auta výhod, které jsou výsledkem technických a hospodářských předností této dopravy před dopravami jinými. Jest potřebí dnešní reglementační ustanovení v určitém směru trvale nebo v určitých směrech aspoň dočasně změnit tak, aby tato hospodářská škoda byla odčiněna. Jeden z návrhů, který byl podán na změnu reglementačních ustanovení, byl ku př. návrh Svazu čs. průmyslníků. Vyzněl v tomto smyslu:

a) Pro lehká vozidla do 1,5 t nebud' vůbec vymezován okruh území, takže by se živnostenská doprava jimi mohla dít bez omezení. Tento požadavek plyne z toho, že tato lehká vozidla mají tak vysoké provozní náklady, že nejsou, jak to sama důvodová zpráva k zákonu č. 77/1935 již potvrdila, vlastně žádným konkrétním nebezpečím pro zájmy drah. Uvádí-li se, že by mohla strhávat na sebe vysoce hodnotné kusové zásilky, není to tvrzení prokazatelné, nehledíc ani na to, že doprava malých kusových zásilek drahou není s hlediska finančního hospodářství drah nijak žádoucí.

b) Pro všechna vozidla ostatní buďte územní obvody ponechány, ovšem na zcela jiném základě. Dnes máme administrativním výnosem rozdělenou celou republiku na několik oblastí a automobilový živnostník, který žádá za koncesi, musí se rozhodnout pro územní obvod, který nesmí přesahovat oblastní hranice; hranice oblastí byly však úmyslně dělány tak, aby nebylo možno silniční dopravou spojit hospodářská centra. Promítněme si tuto skutečnost na nejjednodušší případ, t. j. na místo ležící jen v jedné oblasti. Automobilový živnostník z Chrudimě, chce-li se uživit, potřebuje jezdit mezi Chrudimí a Pardubicemi, po případě Hradcem Králové, mezi Chrudimí a Čáslaví nebo Kutnou Horou. Podle narýsované oblasti nemůže však jezdit právě na sever a na západ od Chrudimě, neboli jsou mu vzaty možnosti pracovat s Pardubicemi, Hradeckem a Čáslaví, naproti tomu ovšem narýsovaná oblast by mu dovolovala jet po případě hluboko na Moravu, tedy theoreticky (při lehkých vozidlech), třebaš až do Uherského Brodu. To je pro něj však bezvýznamná výhoda, poněvadž hospodářský život nejde ve směru skizzované oblasti, nýbrž tak, jak bylo shora uvedeno. V jiných případech, kde jedno místo leží ve dvou až třech oblastech a automobilový živnostník se musí rozhodnout jen pro jedinou z nich, nastává pro něho situace ještě složitější a obtížnější. Proto by bylo záhodno otázku územních obvodů a celou otázku zjednodušení administrativy pro živnostenskou dopravu nákladů vyřešit asi takto: „Ke každému provozu živnostenské nákladní automobilové dopravy je potřebí koncese. Jestliže však žadatel prohlašuje, že omezí svou dopravu na okruh 50 km od stanoviště vozidla, bude povolení, nejsou-li to důvody živnostensko-právní nebo bezpečnostně policejní, uděleno bez zřetele na ochranu druhých dopravních prostředků.“ Tím by byla vyslovena zásada, že vzdálenost do 50 km je vlastně připuštěna pro soutěž obou dopravních prostředků. Je totiž nesporné, že se do této vzdálenosti velká část transportů dá autem vykonat s hlediska všeobecně hospodářského rentabilněji, než je to možno dopravou po koleji s předchozí nástupní nezbytnou dopravou k nádraží a od nádraží. Ani v této vzdálenosti se železnice nemusí obávat o hromadné transporty mezi průmyslovými závody, již pro jejich připoutání k železnici vlečkami nebo samým množstvím zboží, jež nelze zvládnout jinak než právě výkonnou dopravou železniční. Teprve žádá-li někdo dopravu přes těchto 50 km, bylo by třeba podrobit žádost řádnému koncesnímu řízení i s hlediska dopravně politického, t. j. bylo by zde nutno přiznat zvýšenou ingerenci železnici.

Je nezbytně nutné, aby z dnešních automobilových zákonů byla vypuštěna všechna ustanovení, která brání průmyslu, aby si vytvořil samostatnou organizaci dopravy všude tam, kde mu doprava veřejná, kolejová nebo silniční nevyhovuje. To znamená zrušení ustanovení § 63, odst. 6 zá-

kona č. 77/1935 o přirážkách k dani z motorových vozidel neživnostenských pro případ, že se jejich majitel nedohodne s železnicí o jejich omezeném užívání. Tato svoboda neživnostenské nákladní vozby je základním požadavkem v budoucnu.

Závěrem přehlídky, týkající se nařízení a správních opatření o motorismu, nelze popřít, že zde bylo příliš autoritativním a jednostranným způsobem zasaženo do věci, která byla teprve v prvním vývojovém stadiu, a proto vyžadovala zákonů a administrativních opatření neobyčejně pružných a last not least i velmi liberálních, neměly-li být vývojové předpoklady v svém jádře poškozeny. Že se tak stalo, ukazuje již zřetelně vývoj našeho motorového parku.

Vzhledem k vážnosti doby lze tohoto vývoje jen litovat, je však možno doufat, že chystaná pomoc motorismu bude tentokrát skutečně účinná a velkorysá a bude jistě význačným činem BSČM., projeví-li iniciativu i v tomto směru, t. j. pracovat pro uskutečnění předpokladů pro rozvoj motorisace, z nichž hlavní byly tu nastíněny.

Jezdectvo u nás a v cizině.

Motorisace služeb.*)

Nahrazení vozidel tažených zvířaty vozidly poháněnými mechanicky.

Zavádět v nynější době — při ohromném rozvoji mechanických prostředků — službu vozidel tažených zvířaty byl by velký omyl. Je sice pravda, že tyto služby jsou uvedeny ještě v předpisech všech armád — v rozsahu více méně rozdílném — neboť jest oprávněné, aby bylo využito k válečným účelům všeho toho, co je ve státě k dispozici. Další důvod je ten, že mechanické prostředky, když jich lze dobře upotřebit na silnicích a také v určitých a určených pásmech, jež jsou blízko bojového úseku, je pro ně vhodné, aby byly vzdáleny od prostředí přímého boje, v němž tvoří objekty, které lze nesnadno ukrýt a které se snadno stávají kořistí letectva a nepřátelského dělostřelectva.

Proto mechanisace služeb, počítajíc s jejím rozumným zavedením, směřuje k tomu, aby odstranila od útvarů, které jsou dále od bojového úseku, dopravní prostředky tažené zvířaty, ať pro jejich malý výkon nebo pro pomalost, souvisící s jejich použitím.

Je zřejmé, že v armádě musí být jen jeden mechanický prostředek. Služby denní povahy a ty, které se vykonávají občas, musí být konány na velké vzdálenosti: střední trať automobilní o 70 km může dnes být považována za zvětšenou vzhledem k lepším výkonům automobilních vozidel a vzhledem k zvýšení rychlosti povolené jak pro stroje, tak i pro organizaci zápolí. Z toho vyplývá, že z armádních útvarů

*) Podle článku pplka R. M. Caméry v čas. „La Forze Armate“ čís. 6/1937.