

jak zkušenosti z této války ukázaly, početné aglomerace jsou vystaveny zvláště velkému nebezpečí.

V Praze samotné se čím dál tím více stávala elektrická dráha překážkou; i tu bychom musili odstranit a nahradit autobusovou nebo trolejbusovou sítí. Je přirozené, že by pražské vnitřní dopravě značně pomohlo vybudování podzemní dráhy, o jejímž významu v případě války není třeba se rozepisovat.

Pokud jde o komunikaci mezi městy, ležícími v okolí Prahy, tu by mohly snadno obstarávat autobusové linky, jak to známe na příklad ze systému tratí Green Line ve vzdálených londýnských předměstích.

* * *

Jsme si dokonale vědomi, že dnes, třebaž stojíme na prahu vítězství, lze jen v hlavních rysech jednati o otázkách a úkolech, jež na nás čekají doma. Věnovali jsme v těchto řádcích trochu pozornosti některým nejdůležitějším problémům železniční dopravy, před jejichž řešením budou postaveni povolani odborníci, jakmile bude ČSR osvobozena. Chtěli jsme jen zhruba upozorniti na některé nedostatky, jimiž trpěly československé železnice, a naznačiti, jak asi by naše doprava po železnicích vypadala, kdyby tyto nedostatky byly odstraněny. Měli jsme však

především v úmyslu upozorniti na to, že v budoucnu, dojde-li k přebudování starých tratí a stavění tratí nových, musí se tak dáti z ohledu jak národohospodářských tak i vojenských. Třebas věříme, že touto válkou již zabezpečíme alespoň na dlouhou dobu mír, nemíníme se oddávat optimismu do tak míry, abychom zanedbávali starosti s obranou své země a zapadli do podobných omylů, jichž se dopustil svět po osmnáctém roce. Proto, zvláště v oboru dopravnictví, nezbyvá nám, než, abychom při jeho zlepšování a budování měli na mysli potřeby vojenské právě tak, jako naléhavosti národohospodářské.

Jestliže se někomu zdá, že se snadno mluví, píše a plánuje, ale těžko uskutečňuje, má zajisté pravdu. Měli také pravdu ti „odborníci“, kteří tvrdili na příklad, že přeorientování jízdního směru s levé strany na pravou by narazilo na příliš velké obtíže technické a finanční? Titiž odborníci se však, bohužel za tragických okolností pro náš národ, předsvědčili, že i v tak frekventovaném prostoru jakým byla Praha, to bylo otázkou jedenácti dní, v jiných městech se tak stalo přes noc.

Toto by byl špatně volený příklad, kdybychom si nebyli vědomi, že jsme národ podnikavý a schopný, že však je třeba často jen trochu dobré vůle a administrativní pružnosti pro uskutečnění podniků, jež se na první pohled jeví jako nemožné či nerentabilní.

Dopravní otázky v příští obraně státu

VÁLKA DOPRAVY.

Vycházíme-li z předpokladu totální války, která je jen přirozeným důsledkem neustálé rostoucího soustředování hospodářských sil a jejich racionelního využití a tedy historickou nutností dnešního řádu, musíme se na úkoly národní obrany dívat zcela jinak než v údobí předchozím. Kdežto dříve se v úvahách o brannosti vycházelo od armády a odtamtud paprskovitě k okrajům národního života, vychází se nyní od celku národního úsilí směrem k jednotlivým prostředkům obrany. Tato změna postoje nemá jen význam formální. Na místě otázky „armáda a její potřeby“, která je příznačnou pro epochu, kdy války byly jen soubojem armád, tu máme otázku krajního využití sil a zdrojů

k účelům národní obrany. O obojím je pak ovšem uvažováno v rozměrech celostátních.

Podíváme-li se na otázku brannosti pod tímto zorným úhlem, vynikne nám jasně zvláště jeden výrazný znak této války: ze všech hospodářských složek, které podmiňují úspěch, ukázala doprava svou největší důležitost. „Tato válka je válkou dopravy“, napsala „Frankfurter Zeitung“ kdysi, dávno před tím, než se ukázalo, jak dvojsečná je to pravda. Při prostorové rozlehlosti dnešního konfliktu, při mechanizaci války a při snaze vynutiti si rozhodnutí v nejkratší době krajním vzepjetím národního úsilí, se dopravní systém občas stával mezníkem celého útoku i celé obrany. Dobře vycvičené a vybavené milionové armády utrpěly po-

č. 2-3/44
rážky nejčastěji proto, že nemohly soustřediti útok na místech, kde ho bylo nejvíce zapotřebí. Mluvíme-li o kanále, o ponorkové válce, o bitvě o Tunis, o prohrě v Burmě, o boji o naftu, o Toulonu, neuvědomujeme si často dost dobře, že to vše je především součástí velké války mezi dopravami. Příkladem je tu zvláště i přistání amerického vojska v sev. Africe, které bylo především velkým úspěchem spedičních organisátorů. Tato tendence je znázorněna i tím, že se nyní vedle jmen generálů a často i před nimi objevují jako důležité činitelé této války jména Dr. Todt, prof. Speer, Kayser, jména organisátorů dopravy, konstruktérů drah, silnic a letišť, dirigentů konvojů a stavitelů nových moderních dopravních prostředků.

Loni v zimě záleželo podle vlastního prohlášení Hitlera vše na jednom jediném vlaku. Risiko této situace bylo tak veliké, že bude jistě učiněno vše, aby se neopakovalo. Přesto se však dá očekávat, že příznakem koncu Německa a jeho spojenců bude především, tedy i před nedostatkem potravin, surovin, pracovních sil a patrně daleko před vyčerpáním vlastních vojenských sil, desorganisace kontinentální dopravy. Už nyní se objevují její vážné příznaky. Vlastní konec bude takový, že snad ještě budou potraviny, suroviny, zbraně a vojsko, nebudou však tam, kde jich nezbytně bude třeba.

DOPRAVA V PLÁNOVANÉ OBRANĚ.

Tyto vážné závady německého dopravního systému nemohou ovšem býti postačujícím argumentem proti myšlence plánované dopravy vůbec. Německé dopravní schema trpělo totiž přeceněním silnice, které lze pravděpodobně přičísti přímo Hitlerově až prostoduché zálibě ve velkorysých stavbách, jednak ovšem mylným odhadem vývoje války. Podobně neslo o chybu v principu v sovětských pětiletkách, které — zvláště druhá, t.j. 1933-37 — věnují dopravě zvláštní pozornost. Tu se sovětský režim pustil do těžkého zápasu s nejhrošími myslitelnými podmínkami, před jakými kdy která vláda v tomto ohledu stála.

V obou případech měla doprava své důležité místo v rámci útočného, resp. obranného plánu zmíněných zemí. I když si pak měnící se potřeby války vynutily modifikace provádění plánů, tvořily přece jen původní záměrný rozvrh dopravní sítě, koordinace dopravních prostředků a usměrnění investic *jisté existenční minimum* v těch-

to směrech. Zatím i v ostatních zemích došlo k takovým opatřením, která je možno nazvat cestou k plánovanému dopravnictví. Ve Velké Británii došlo ke sloučení pěti velkých železničních společností pod jednotným vedením, k sesílení státního vlivu za současného zaručení minimálního ročního zisku akcionářům. Zároveň neustále přibývá opatření, jimiž se má vyloučit nebo alespoň zmenšit soubor mezi jednotlivými druhy dopravních prostředků.

Celkem možno říci, že dnes už není myslitelný návrat k poměrům, kdy se předpokládalo, že o státní a národní zájmy je nejlépe postaráno v rámci svobodné soutěže podnikatelů i druhů dopravy a že veřejné investice mají narůstati podle výkyvů v zaměstnanosti, podle síly nějakých dílčích zájmů anebo podle jiných nekontrolovatelných a neusměrnitelných vlivů.

Uvažujeme-li o plánování dopravy jako prostředku národní obrany, musíme si tedy především uvědomit struktuální změnu hospodářských poměrů a ji provázající rozšíření pojmu národní obrany. Nikde není tolik zapotřebí si uvědomiti jeho plný, totální, dnešní význam jako právě při řešení naší otázky. Není totiž snad jedné složky brannosti v jejím mravním a hmotném smyslu, od sociální úrovně ke kulturní vyspělosti, od potřeb armády k potřebám výroby a spotřeby, aby v ní nehrála doprava svou významnou roli.

Dnes už lze říci bez všeho váhání, a beze všeho riska, že víra v automatický vývoj k cílům společného zájmu patří nenávratné minulosti. Nelze-li těchto cílů dosáhnouti volnou hrou sil, zbývá jako již jediná alternativa určitá míra hospodářského plánování, v němž se uplatní všechny důležité zřetěle národního zájmu, mimo jiné i potřeby brannosti. Je dobře si připomenouti, že už sám spořádaný národní život s konsolidovanými poměry sociálními, hospodářskými a národnostními, život plně kulturní uvnitř vyspělé civilizace tvoří sám největší aktivum národní obrany. Na této základně se bez velkých obtíží uplatní i vlastní zájmy vojenské, tím spíše, že ani ony nepředstavují něco izolovaného od ostatních složek národního života, ale jejich organickou součástí v mnohém ohledu souběžnou s jejich ostatními snahami. To platí zvláště o dopravním systému jako obranném prostředku. Je nemyšlitelné, že by vůbec mohla existovati dopravní síť, která by byla jenom sítí strategickou. Na druhé straně není linky komerční, nebo t. zv. kulturní, která by nemohla být součástí státní branné soustavy.

To neplatí jenom o železnicích a silnicích, ale i letištích, regulovaných řekách, průplavech atd.

DOPRAVA V DĚJINÁCH NÁRODŮ.

Všechny důležité aspekty dopravní otázky, zejména náš aspekt brannosti státu, nám nejlépe vyniknou, připomeneme-li si alespoň stručně význam dopravy v minulosti a dopravní politiky jednotlivých zemí v době této války.

Není náhodou, že dějiny lidstva se točí kolem velkých dopravních cest. Ve starověku a převážně i ve středověku to bylo středozemní moře. Velká éra egyptských, židovských, perských, řeckých, římských a karthaginských dějin končí sice stěhováním národů, má však stále své slavné dozvuky v nové historii Říma, Janova, Benátek a křižáckých válek. Objevením Ameriky se těžisko bílé civilizace přenáší na atlantická pobřeží. Vynález železné dráhy, důsledek to průmyslové revoluce, se stal sám revoluční silou. Emancipační hnutí měšťanstva se chopilo nového dopravního prostředku, aby urychlilo a dovršilo rozbití feudálního systému. Je konec místního trhu, nastává nebývalá hospodářská expanse, která s sebou přináší velké politické důsledky. Železnice umožňuje rozšíření národního uvědomění a slouží k vytvoření národních států. V další fázi se však stává výhodnou investicí v zůstávajících zemích a tím prostředkem k porobení jiných národů. Politika Berlín—Bagdad je politickým důsledkem této expanse, stejně jako dobývání západní Ameriky invazí „železného oře“. Podle nových železničních tratí šlo rozšiřování trhů, hledání levných pracovních sil a nových zdrojů surovin, tedy hospodářský imperialismus, který se stal, jak to vyjádřil Bismarck, „hřebem, na který jednou pruský oficír pověsí svou zbroj.“

Je to tento důvod, pro nějž je nutno i při řešení těch zdánlivě jen ryze praktických a i jen technických otázek mít před očima historický význam dopravy a její úložný bod. Tyto tendence nejsou mrtvy, mění jenom svou tvářnost a je proto jedním z nejdůležitějších úkolů národní obrany na tomto poli dívat se na dopravní problém také pod tímto zorným úhlem. Všem vojenským invazím této války pak předcházela invaze hospodářská, která mířila na ovlivnění klíčových průmyslů a dopravy, zmenšovala jejich výkonnost a připravovala jejich selhání v kritickém okamžiku.

HLEDISKO MEZINÁRODNÍ.

Z těchto několika slov je zřejmé, že význam dopravy v příští obraně státu má svůj důležitý aspekt mezinárodní, jemuž je třeba věnovati pozornost. Nelze zde řešit problém v celé jeho šíři, není možno se však vyhnouti tomu, abychom si aspoň zhruba neujasnili, oč tu vlastně jde.

Organisace poválečného světa, spjatého moderními dopravními prostředky, bude nepochybně ve znamení úsilí o vytvoření velkých hospodářských prostorů. Zvláště pak na poli dopravní politiky se dá očekávat rozvoj snah o vytvoření větších celků, než jakými byly suverénní státy, které se ukázaly špatnými jednotkami hospodářskými, ale přímo nemožnými jednotkami dopravními. Ať již dojde k seskupení států jenom podél dunajské cesty, anebo ještě k širším aglomeracím, vzniknou nezbytné mezinárodní orgány (tak jako byly Mezinárodní dunajská komise a Evropská dunajská komise), v jejichž složení a rozhodování se zajisté uplatní vedle prostých zájmů technických i tendence hospodářské a politické. (Příkladem mohou býti právě obě komise dunajské, do nichž nebyl připuštěn Sovětský svaz, v nichž však zasedali i zastupci Italie, Francie a Velké Britanie.)

Předpokládáme-li tedy, že tu bude určitá míra internacionalisace dopravního systému anebo aspoň některých dopravních prostředků, je naším úkolem, abychom k příslušným jednáním přistupovali s plnou znalostí věci, zejména důsledků takové úpravy pro naši mocenskou a brannou posici. Zvláště je pak dobře si uvědomiti, že nejde jen o obranu státní svrchovanosti jako spíše o vyvážení důsledků vzájemné hospodářské závislosti států. Jí se lze plně vyhnouti nakonec jenom hospodářskou autarkii. Tak je též pojem národní svobody vykládán v Německu. Všechny ostatní státy, které nemohou nebo nechťejí jíti touto cestou, jsou na sebe nutně vzájemně odkázány. Tyto poměry si vynutí dvojí různou formu internacionalisace:

1) Zahraniční kapitál vniká do hospodářského ústrojí národa a usazuje se v něm. To je — paušálně řečeno — internacionalisace soukromopodnikatelská, která vzniká kapitálovou účastí na domácích podnikcích anebo po dobu mezinárodního kartelu, jehož členem se domácí podnik stává a jehož disciplíně se podřizuje. Příkladem tu mohou býti zvláště zbrojařské, důlní, elektrárenské, chemické a ocelářské podniky z doby naší svobody.

2) Kontrola určité části hospodářského života je v některých ohledech svěřena zvláštnímu mezinárodnímu orgánu veřejnoprávní povahy, jako jsou na př. Mezinárodní poštovní unie, Mezinárodní říční komise, Mezinárodní letecká unie, atd.

Je zřejmo na první pohled (a dalo by se doložit nesčíslným množstvím spolehlivých důkazů), jak základnou a nebezpečnou formu představuje typ internacionalisace soukromopodnikatelské. Tím, že se formálně nedotýká státní nezávislosti, bývá pro mnohé autory přijatelnější než typ druhý, kde určitá omezení jsou jasně viditelná a důsledky celkem přehledné. Je to však právě jenom tento druhý typ, který dává státu možnost účasti na jednání, otevřené obraně vlastních zájmů a případně různého přerušení dosavadního poměru.

Souvislost této otázky s otázkou národní obrany je pak tedy jasná: všude tam, kde si poválečné poměry vyžadají hospodářské koordinace v nadstátním měřítku, tedy zvláště ve věci nového mezinárodního režimu drah, řek, průplávů, silnic a letectví, musí být naší snahou, aby nám tato úprava umožňovala plně uplatnění všech důležitých státních zájmů.

Tento mezinárodní aspekt naší obrany na poli dopravním je ovšem jen součástí celého komplexu otázek, které vyvěrají z konfliktu mezi principem národního sebeurčení a nezbytností hospodářského života. V politice dopravní má však svůj zvláštní význam, který je vyjádřen i zájmem odborné literatury. Myšlenka velkých dopravních společností po způsobu amerických a kanadských transkontinentálních linek má pro některé národohospodáře značnou přitažlivost přesto, co je o politice mnohých z těchto společností známo. Mezinárodní hospodářská spolupráce, uskutečněná tímto způsobem, by byla velkým ohrožením naší branné schopnosti a tím i naší státní svrchovanosti vůbec. Tendence k ní jsou však velmi silné a projeví se určitě i na mírové konferenci v dokonale vědecky zdůvodněné formě a dobře mocensky podepřené. Pro nás to znamená, že nesmíme pouštět se zřetele souvislost těchto snah s otázkou naší brannosti. Zde je první a nejdůležitější fáze naší branné politiky na tomto poli.

Při evropském a světovém rozvrhování hospodářských úkolů, bude mít i náš stát určité přirozené možnosti, jichž musí být využito. Jednou z nich je úkol prostředníka mezi západem a východem, pro nějž máme

nejen zeměpisné, ale i politické a kulturní předpoklady. Můžeme se státi přepravcem Evropy a to všemi druhy prostředků. Právý dosah této možnosti nám plně vysvitne, uvědomíme-li si, že máme zároveň podmínky pro to, abychom splnili ještě dva další důležité evropské úkoly:

1) Býti základnou pro akce, směřující ke zvýšení životní úrovně Balkánu (dodávky zemědělských strojů, stavba silnic a drah, regulace řek, společná politika dunajská, a to dopravní i fruktifikační).

2) Býti přistávací plochou pro velkou část severojižních, vertikálních leteckých spojů.

To je důležitá část našeho mezinárodního hospodářského poslání a bylo by velkou chybou, kdybychom se ho zásadně anebo prakticky — svou nepřipraveností — zřekli. Utrpěli bychom tím nejen hospodářsky a sociálně, ale i na svém mocenském postavení.

Budeme-li tedy stavět silniční magistrálu od Chebu k Jasině, bude to nesporně vnitropoliticky, zvláště s hlediska zvýšení životní úrovně východních částí Republiky, upevnění soudržnosti mezi státotvornými národy, využití dosud neexploitovaných přírodních zdrojů atd., velké dílo pro nás samotné. Na tom však nesmíme zůstat. Hlavní význam této linky musí být v tom, že ji uděláme svým prodejným artiklem pro Evropu a ostatní svět, svým průmyslem. Avšak ani naše průplavní síť, z části již vybudována Němci, již se spojuje čtyři evropská moře, nemůže zůstat jen naší vnitřní věcí. Chceme-li pak dále rozšířit svou železniční síť na východ, nemůže se tak státi lépe než zase v souvislosti s úkoly spojením evropského západu s východem a našeho prostřednictvím na cestě na Balkán, k Černému a k Jaderskému moři. Nezapomeňme pak, že také turistický ruch je důležitou složkou tohoto mezinárodního aspektu.

Nebude nám tedy možno zůstat u hledisek úzce bezpečnostních a proto nakonec autarkních. To znamená, že chápeme-li svůj úkol v jeho celé šíři, budeme nuceni hledati ne kompromis mezi požadavky hospodářské prosperity a potřebami brannosti, ale způsob, jak tyto potřeby co nejlépe harmonicky uklojiti v rámci nových mezinárodních poměrů.

Je zřejmé, že toto naše vyšší hospodářské poslání nemůže být splněno bez finanční pomoci ze zahraničí. Právě v ní však je jedno

o. 2-3/12
vážné riziko. Úvěr tohoto druhu si můžeme opatřit v podstatě jen trojím způsobem :

1) Od velkých světových bank přímo proti zajištění na drahách, koncesích, dolech, zbrojních podnicích atd.,

2) od cizích států anebo pod jejich garancí,

3) od mezinárodního investičního fondu.

Nechceme-li se smířit s tím, že bychom svůj nový život od první pomoci až k dlouhodobým konstrukcím prováděli jen v úzkých mezích, daných vlastními prostředky, musíme se rozhodnouti pro jednu z těchto forem.

Není zapotřebí důkazu, že dluh zahraniční bance by nás nepochybně přivedl do nějakého druhu závislosti na cizích zájmech, který by se dříve nebo později projevil vnější kontrolou a ovlivňováním naší vnitřní politiky na tomto poli. Podobný účinek by ovšem měly i zápůjčky, poskytované státy anebo pod jejich zárukou. Mezinárodní investice tohoto typu znamenají nutně podstatné materiální omezení národního sebeurčení, užijeji vyjádřeno znamenají, že obranný systém je z větší nebo menší části v cizích rukou. Dokladem toho jsou případy, které mají svůj spíše rostoucí než klesající význam, zvláště případ německých investic na Balkáně, křivolaká dopravní politika moderního Iranu a okupace Mandžuska Japonskem.

Tady by nepostačilo domněnka, že naše situace je v tomto ohledu naprosto odlišná od situace téměř pokročilých zemí anebo, že snad mocenské ovládání pomocí investic patří minulosti. Na druhé straně bychom nevystačili, jak bylo již řečeno, s negativním postojem a s prostým zdůrazňováním suverenity. Nezbytnost mezinárodní hospodářské spolupráce a pokračujícího přenašlení určitých kompetencí na nadstátní orgány je skutečností, s níž musíme počítat a již musíme použít co nejvíce k vlastnímu prospěchu. Liberalistické „laissez faire“ bylo následováno nacistickým znásilněním.

HLEDISKO VNITROPOLITICKÉ.

Poučení z této války.

Pro naši dopravní politiku, zvláště v ohledu brannosti státu, budou mít zkušenosti z této války mnohonásobný význam. Jsou pro nás jednak poučením o technice přepadu a obrany a o nových poznatcích dopravní politiky za války, jednak, v případě Německa, budou pro nás z velké části základem našeho vlastního tvoření.

Sovětský svaz.

V SSSR je doprava předmětem veřejného monopolu. To umožňuje, aby jednotlivé dopravní složky byly koordinovány tak, jak toho veřejný zájem vyžaduje. Pětileté plány, které jsou v podstatě odpovědí na předvídané potřeby budoucnosti, věnují ovšem dopravě zvláštní pozornost. Dopravní systém je tu chápán jako veřejná služba, jako hmotný prostředek národnostní, sociální, kulturní a branné politiky.

Je známo, zvláště nyní, že zájmy obrany byly vždy hlavním, i když ne vždy zřejmým a srozumitelným motivem sovětské politiky. Nemůže proto být překvapením, že válka nenašla Sovětský svaz nepřipravený a že celkem jen málo změnila na jeho životních formách. To platí též o dopravě. Uvědomíme-li si dnešní situaci Sovětského svazu, je zajímavé, vrátiti se zpět k pětiletkám a podívat se, do jaké míry byla autory hospodářských plánů předvídána. Tak na př. druhá pětiletka (1933–1937) uvádí v kapitole III. tyto cíle dopravní politiky pro uvedené období :—

i) Železnice zůstanou hlavním prostředkem pro přepravu nákladního zboží, při čemž však bude zvýšen význam vodních cest a automobilismu. Příslušný celkový výkon drah v km bude zvýšen o 77,2%, říční dopravy o 141,4%, námořní dopravy o 180%, silniční o 1500%.

ii) Technická rekonstrukce dopravního systému bude dovršena tak, aby byl vyrovnán náskok ostatních odvětví hospodářského života.

iii) Na železnicích : a) bude elektrifikováno asi 5.000 km nejdůležitějších linek. Bude položena druhá kolej (9.500 km) na tratích : Ural-Kuzněcká pánev, Transbajkalská dráha, železnice Ussuri a doněcké pánve atd. 8.300 km tratí bude vybaveno automatickým návěstním a zajišťovacím zařízením atd. Budou vybudovány železnice : Bajkal-Amur, Moskva-doněcká pánev, Akmolinsk-Kartaly, Karaganda-Balkaš, Ufa-Magnitorsk, čímž se zvýší celková délka tratí v provozu 83.300 km na 94.000 km. b) Bude zvýšen počet lokomotiv (z 19.500 na 26.000) a budou zavedeny nové silné typy FD (Felix Džeržinskij) a JS (Josef Stalin), tak aby se staly převládajícími. (JS má rychlost 140 km za hodinu. Jiný typ, zavedený až nyní a nazvaný SO : Sergěj Oržonikidze — ujede 1.200 km, aniž by cestou musil bráti vodu. To je značný náskok před Němci, kteří takový typ nemají a užívají proto dvou i tří tendrů.) Zároveň budou zavedeny

masově Diesellovy a elektrické lokomotivy. Celkový počet nákladních vozů bude zvýšen z 552.000 na 800.000, vyjádřeno v dvouosových vozech. c) Bude rozšířena síť správkáren.

iv) Ve vodní dopravě: délka splavných toků bude prodloužena z 84 tis. km na 101 tis. km. Umělé vodní cesty budou dobudovány tak, aby se vytvořila ucelená vodní síť, spojující čtyři moře. Mimo jiné mají být vystavěny tyto průplavy: Balt-Bílé moře (227 km), Moskva-Volha (127 km), Volha-Don (100 km), atd. Zvláštní pozornost se věnuje střední Volze a Dněpru. Kromě uspalnění je pamatováno na stavbu hydroelektrár a jiných vodních děl.

v) V automobilismu: celkový stav motorizovaných vozidel bude zvýšen ze 75 tis. na 580 tis. Silniční systém bude rozšířen o nových 210 tis. km. silnic.

vi) V civilním letectví: síť dálkových leteckých spojů bude prodloužena z 32 tis. km na 85 tis. km. Místní linky budou prodlouženy na celkových 35 tis. km.

vii) Mechanisace nakládání a vykládání zboží bude rozmnožena u železnic na 57% celkového množství zboží proti dřívějším 18,3%, u říční plavby na 50% (12%), u námořní plavby 72% (14%).

Třetí pětiletka, válečná, navázala na výsledky obou předchozích. Její branné tendence nejsou však o mnoho zřetelnější. Jsou zase ukryty hluboko pod slovy a číslicemi technického pokroku a v ustanoveních, z nichž je zřejmo, že Sověty už nestačily na tak rychlé dobudování dopravního systému, jakého by bylo třeba a že proto nastupují novou cestu: cestu *hospodářské soběstačnosti celých oblastí*. Tím se podstatně zmenšuje potřeba dálkové dopravy. Dalším důležitým znakem je zřizování *přísunných linek k novým, strategicky umístěným průmyslovým střediskům*. Teprve dnes je zřejmo, proč byla věnována mimořádná pozornost oblastem, které jsou dnes hlavními těžisky odporu. Po stránce technické a rozvrhu dopravy mezi jednotlivé druhy dopravních prostředků je už v pětiletkách pamatováno na mnohá opatření, k nimž se ostatní válčící státy uchýlily až v průběhu konfliktu. Je to zvláště zdůraznění důležitosti vnitrozemských vod pro těžké náklady. (Nynější stav: z 8% celkového objemu dopraveného zboží stoupá doprava po vodě za války na 28%.) Zkušenosti ukázaly, že při zatížení železnic a silnic je vodní doprava nejrychlejší, dokonce i pro kusové zásilky. Velký význam má, že vodní cesty jsou celkem neotřesitelně bombardováním. Mezi očividně

válečné přípravy na tomto poli patří též odsunutí železničních dílen a správkáren za Ural, do střední Asie, na Sibiř, a na Dálný Východ. U tohoto druhu výroby má vzdálenost, podobně jako u leteckého průmyslu, mnohem menší význam, než je tomu u jiných.

Všechna tato opatření našla své použití zvláště v prvních týdnech války. (Silnice na západě státu byly záměrně ponechány na své staré nízké úrovni.) SSSR nespíchal též s přeměnou širokého rozchodu kolejnic na normální. Je možno říci bez nadsázky, že právě výkon sovětského dopravního systému byl jednou z nejméně předvídaných okolností nazistické invase. V neuvěřitelně krátké době a leckdy i za válečných operací, byla provedena evakuace lehkého průmyslu na Volhu, těžkého na Ural, obráběcích strojů do Kuzněcké pánve, atd. Ze samotného Kijeva a Charkova bylo odstěhováno 800 tis. dělníků s rodinami.

Všechny tyto výkony byly ovšem teoreticky důkladně připraveny před válkou. V podstatě jde jen o aplikaci pevných principů v nejistých poměrech, což je příklad každému plánování pro nejistou dobu.

Velká Británie.

Vývoj vnitrozemské dopravy ve Velké Británii je pro naši otázku poučný v mnoha ohledech. Jde o prostor, kde liberalismus má svou pevnou tradici a je tedy zajímavé všimnouti si, jak hospodářský vývoj a obě světové války působily na jeho izolovaný vnitrozemský dopravní systém. Po tom, co již bylo řečeno, nemůže být překvapením, že i když vyrůstal samostatně a ovlivňován takřka jenom místními podmínkami, nezůstal ušetřen tendencí, které tedy musíme považovat za charakteristické pro všechny civilisované země.

V roce 1901 tu bylo přes 100 železničních společností, soutěžících mezi sebou mnohdy na souběžných linkách, zároveň však stále ještě pociťujících soutěž říčních cest. Po zkušenostech z první světové války byly železničním aktem z r. 1921 společnosti sloučeny ve 4 velké koncerny, byla odstraněna soutěž mezi nimi a zaručen minimální příjem. Ukázalo se však, že ani taková míra státního zásahu nestačí. Provoz a stavby nebyly řízeny tak, jak by to plně hovělo státním zájmům. Dopravní monopol neměl velkého zájmu na modernisaci provozu a nerespektoval — pochopitelně — ani jiné a vyšší veřejné ohledy. Za této války se tedy ukázalo nezbytností, aby stát převzal kontrolu všech 4 hlavních železničních společ-

ností a London Passenger Transport Boardu. Věc však byla uskutečněna více méně jen formálně. Ve skutečnosti trvají tyto společnosti dále a společná správa byla vytvořena z jejich vedoucích osobností. Obecně se zdůrazňuje, že jsou to vesměs skvělí odborníci; jejich postavení však, které vyžaduje zároveň loyaltitu k zájmům jejich firmy a zároveň k zájmům státu, je velmi obtížné. Vývoj naráží neustále na tuto personální unii tam, kde by mu vlastně vícehověla unie reální. Proto slýcháme často i z kruhů konservativních naléhavé žádosti, aby byla vytvořena železniční společnost jediná a aby byla podrobena přímo Ministerstvu pro válečnou dopravu. Pokrokovější navrhovatelé pak dokazují, že by bylo levnější, kdyby stát na místě 43 mil. liber, které společností zaručil jako ryzí roční příjem, dráhy prostě odkoupil. (Bílá kniha, vydaná k rozpočtu uvádí, že čistý příjem britských železnic v r. 1941 činil 65,1 mil. liber.) Řešení této otázky je ovšem vážně rušeno nedostatkem koordinace mezi jednotlivými dopravními složkami, i když monopolizační politika železnice ulomila této otázce mnohé ostří, zvláště zkupováním dopravních koncesí jiných druhů. Vrcholným požadavkem, který vyplývá jak z obecných veřejných potřeb tak zvláště i z nezbytnosti této války, je zřízení Státní dopravní rady, podřízené Ministerstvu pro válečnou dopravu, v níž by byly zastoupeny nejenom všechny dílčí zájmy, tj. železniční, silniční, průplavní, říční, pobřežní a letecké dopravy, ale i osoby s jednotnou koncepcí. Cílem této organizace by bylo vytvořit účelný dopravní systém, v němž by se jednotlivé dopravní prostředky vhodně doplňovaly, čímž by se vyloučilo anebo aspoň zmenšilo plýtvání, zaviněné soutěží. Jako nejrychlejší cesta k provedení se doporučuje nájem autobusových, plavebních atd. licencí pro Ministerstvo válečné dopravy.

Tak vypadá v hrubých rysech vývoj, který zatím končí dvěma významnými akty: *square dealem*, který upravil soutěž mezi železnicí a silnicí, a vládním rozhodnutím, učiněným prvního dne této války, kterým se vytváří 4 železniční společnosti, podrobené vládní kontrole.

Vidíme tedy, že i ve Velké Británii měly hospodářské tendence doby, tj. zesílení soutěže, vedoucí k vyloučení soutěže slabší a konečné k výhradnosti, monopolisaci, podobné výsledky jako v jiných západních zemích. Válka tento vývoj jen urychluje a přidává mu prvek intenzivní veřejné kontroly — i

v této klasické zemi svobody a soukromého podnikání, který pak pracuje hlavně tak, že neruší dosavadní centralisaci, ale napoak ji ještě dovršuje, avšak proti zájmům soukromého monopolu nastoluje přednost zájmů obecných.

Po stránce vlastního *provádění dopravy* postavila válka Velkou Británii před vážné úkoly, z nichž mnohé jsou a zůstanou společně všem státům, zasaženým totální válkou.

Evakuace civilního obyvatelstva, zahájena hned v prvních dnech války, byla provedena celkem hladce. Byla plánována několik měsíců před vypuknutím konfliktu a nebyla rušena žádnou významnou nepředvídanou okolností. Jiná byla situace, když se „B.E.F.“ vracela z Dunkerque. Plán tu musil být dílem několika hodin, i když v sobě zahrnoval dočasné zrušení dosavadních jízdních řádů a rychlé vypracování nových, a množství neočekávaných nepravdivostí, vyplývajících z povahy celé operace. Za tím vším stála velká práce koordinační (železnice, lodní doprava, autobusy) a ovšem též všestranné dispoziční personální. Celý tento úkol byl proveden rychle a bez vážných poruch.

Útoky na Velkou Británii znamenaly změnu struktury dopravního systému. Pobřežní plavba přeložila své břímě dovnitř země. Ohrožení východního a jižního pobřeží přivedlo reorientaci dopravy k přístavům na západě. To ovšem zeslabilo přímý styk Londýna s mořem a mělo dále za následek soustředění dopravy zvláště na přístav liverpolský, glasgowský a bristolský, jímž bylo ovšem značně usnadněno bombardovací úsilí Němců. Pobočné trati nesly nyní až desetinásobek své mírové zátěže; vedlejších křižovatek a výhyben, personálně i materiálně špatně vybavených, bylo nyní využíváno až na samý okraj jejich nosnosti a často i přes něj. I tu byly již před válkou přichystány příslušné plány, avšak jejich přesné provádění mohlo být propočítáváno až při samé realizaci plánu.

Již v míru byl vypracován program na plné využití soukromých motorových vozidel k válečným účelům. Nešlo tu jen o soupis a mobilisaci, jako o to, aby 150 tisíc těžkých nákladních vozů bylo co nejúčelněji zasaženo do nové dopravní soustavy. Nejožehavější otázka dopravy vůbec, otázka koordinace železnice a silnice, která je ve Velké Británii na štěstí velmi dobře teoreticky propracována, byla tedy nyní řešena ve své vrcholné formě — celek drah vedle celku automobilové dopravy. Plán, vypracovaný před válkou, nejdříve uvedl v život zvláštní orga-

02-3/31

nisaci pro silniční dopravu (Emergency Road Transport Organisation), podřízenou Ministerstvu válečné dopravy. Správní obvody obou se kryjí. Hlavním úkolem organizace je licencování a řízení automobilové dopravy, a to s uvážením všech příslušných zřetelů: nedostatku pohonných hmot, využití železnic a vnitrozemské plavby atd. Těmto zájmům odpovídá složení výboru, který je poradním orgánem organizace. Jsou v něm zastoupeni automobiloví dopravci, zástupci železnic a zaměstnanci obou skupin.

Účinky hospodářské války a zvýšení výkonu britského průmyslu i zemědělství si vyžádaly dalších úprav uvedeného schématu, které byly provedeny v srpnu r. 1941. V podstatě jde o další prohloubení správní centralisace a zesílení státního vlivu. U průplavů se šlo nyní až tak daleko, že v červnu 1942 byla už jejich organizace podobná organizaci železnic.

V konečné fázi, staré několik málo měsíců, se vrcholným činitelem vnitrozemské dopravy ve Velké Británii stává Ústřední dopravní výbor, který je smíšeným generálním štábem pro řízení a užití dopravy. Jeho úkolem je uvést v soulad požadavky jednotlivých odvětví veřejné správy vzhledem k dopravě a připravovat i přizpůsobovat všeobecné dopravní plány.

Tyto strukturální změny s sebou přinesly některé zajímavé podrobnosti, s nimiž se setkáváme i v Německu a v obsazených zemích a v obdobné formě i v Sovětském Svazu. Tak byla Velká Británie nucena propůjčiti 90 tisíc svých zaměstnanců pro jiné válečné služby a nahradila je 100 tisíci žen. Zkušenost přinesla pozoruhodný poznatek, že pro hromadné zásilky je průplavní doprava nejen nejlevnější, ale Pemberton-Billing ve své brožuře „Victory lies in the Air“ tvrdí, že kdyby průplavní síť byla osvobozena z rukou železničních společností, snížily by se přepravní náklady z 1 na sh 1/-. Stará a hustá průplavní soustava Velké Británie znamená významný náskok před Německem, které z podobných důvodů (přetížení železnic, nedostatek lokomotiv a vozů, atd.) s největším urychlením buduje nové průplavy a, jak ještě uvidíme, využívá sladkovodní dopravy dokonce i pro přepravu kusových zásilek.

Dalším opatřením, které je a zůstane patrně součástí každé dopravní mobilisace, je hospodářská regionalisace, s níž se v integrální podobě setkáváme v Sovětském Svazu a v nepřírozených, násilně vytvářených

formách v Německu a obsazených územích. Velké Británii zatím postačilo hlavně t.zv. „Fish Zoning Scheme“, jímž se čelí zbytečnému převážení ryb z jedné oblasti do druhé.

Je samozřejmé, že v zatmění, v odstranění názvů stanic, v hlídání důležitých objektů, v provozu při bombardování atd. jsou podobnosti ještě větší. Jak daleko mohou jít, dokazuje zvláště okolnost, že teprve nyní, za války, došlo ve Velké Británii i v Německu (takřka zároveň) k úřednímu rozhodnutí o tom, které místo ve vlaku má být pokládáno za obsazené. Je to jen detail, avšak ani ten není bez určitého významu.

To vše, o čem nás vývoj dopravy ve Velké Británii poučuje, je tedy v podstatě jen součástí překonávání liberalismu a vytváření politické kontroly hospodářského života. Příklad Německa nám ukáže, jaké možnosti ještě Velká Británie má, bude-li ochotna nebo nucena jít k vyšším formám usměrňování.

Německo a obsazená území.

Informace o německém dopravním systému jsou dvojího různého druhu: jednak jsou to podrobné a systematické výklady ve čtyřletém plánu a jeho doplňcích, jednak mosaikové zprávy z německé a jiné kontinentální literatury a z rozhlasu. Obraz, který nám tak vzniká, má tedy nutně určité mezery, avšak tím nejsou jeho hlavní rysy celkem dotčeny. Podrobnosti jsou jen prostředkem kontroly, do jaké míry je plán dodržován a kde se snad objevují nové tendence. Ty je pak ovšem možno ověřiti ještě vzájemným porovnáním zpráv z různých pramenů, zvláště neutrálních.

Deutsche Reichsbahn, železniční společnost s rozhodujícím státním vlivem, je hlavním nositelem dopravy Třetí Říše. Má vlastních 23.480 lokomotiv, 60.399 osobních a 578.322 nákladních vozů o celkové ložné kapacitě 11.000.000 tun, zmocnila se však postupem německých výbojů přímo nebo nepřímou kontrolou tratí a vozového parku prakticky všech kontinentálních států s výjimkou Sovětského Svazu. Celkem tak řídí dopravu na území pětkrát větším, než bylo území t.zv. Altreichu z r. 1937. Celkem se dá počítati s tím, že nacisté mají k přímé dispozici asi jeden milion nákladních vozů. Průměrná vzdálenost, na niž je nyní nákladní zboží dopravováno, se prodloužila ze 170 km na 400 km, tato číslice se však neustále zvyšuje evakuací továren z Porýní do Horního Slezska a Středního Německa,

zvláště však též zesílenými potřebami východní fronty. (V r. 1913 mělo Německo 28.000 lokomotiv a 704.000 vozů.)

Tak vypadá zhruba německá doprava v číslech.

Je známo, že v samém zárodku německého dopravního plánu byla chyba v přecenění silnice na úkor kolejnic, chyba, která by měla své vlastní těžké důsledky, i kdyby nebylo vázaného hospodářství s benzinem. Že tato chyba je vážně pocítována zvláště v konfliktu se Sovětským Svazem, je nejlépe dokázáno projevy nejvyšších činitelů Říše a změnami v dopravní politice. Je také příznačné, že Hitler považoval za vhodné vyměnit v poslední době svůj starý dopravní štáb, který byl pravděpodobně odpověden za optimismus ve věci automobilové dopravy.

Kdyby nebylo rušivého vlivu války, byli bychom již svědky toho, jak nazisté konsolidují své výboje především rozšířením evropské dopravní sítě, a to zvláště železniční. Co znamenají železnice pro hospodářskou politiku velkého prostoru, věděl dobře už Bismarck (A. von Leyen: „Die Eisenbahn-Politik des Fürsten Bismarck“), který pomocí dobré železniční sítě překonal feudální uzavřenost německých států a vytvořil tak hlavní hmotný předpoklad Velkého Německa. Nazističtí teoretikové, zvláště prof. Paul Schulz-Kiesow („Völkischer Beobachter“, 19.1.41), jsou si ovšem vědomi toho, že zase jenom touž cestou je možno jít k sjednocení Evropy, od Bismarcka k cílům Adolfa Hitlera. Také tato nová „Grossraumwirtschaft“ může být účelná jen pomocí velkorysé a moderní dopravní politiky. Pro něj je Německo prostorovým střediskem a nezbytnou křižovatkou kontinentální Evropy. Není náhodou, že právě nazism si vzal za úkol spojení mezi Rýnem a Dunajem a mezi Odrou, Labem a Vislou. „Vedle obrovitého systému průplavů, jimiž bude Severní moře spojeno se Středozemním, vyrůstá mohutná evropská silniční síť, jejíž kouty jsou říšské dálnice. Ovšem, že železnice plní i nadále svůj starý velký úkol. Také pobřežní plavba dokazuje jednotnost evropského osudu. Posléze je pak Německo leteckou křižovatkou Evropy. Naším vrcholným cílem je koordinace v evropském měřítku.“

Podle zprávy Timesu (18.4.42) byl prý v Německu připraven plán širokorozchodné železnice, z části uveřejněný, která by měla vést z Berlína do Vladivostoku. Zvláštností plánu je nebývale široký rozchod kolejnic (4m). Celá trať má být projeta za čtyři dny

na místě dřívějších čtrnácti. Časopis „Gross-deutscher Verkehr“ přinesl některé zajímavé podrobnosti tohoto projektu. Pro nás je též zajímavé, že koordinovaná evropská dopravní síť má zatím dvě různé podoby. Podle jedné je střediskem Horní Slezsko (osy: Atlantické pobřeží, Porýní, Slezsko, Ukrajina, Kavkaz, Balt, Slezsko, Jadrán). Podle druhé jsou křižovatkou celého systému české země.

Tak vypadá povšechně nazistický plán na poli kontinentální dopravy, k němuž se ještě vrátíme, až budeme uvažovati o mezinárodních a vnitřních prostředcích obrany. Sám tento plán je však důkazem, jak úzké by bylo její chápání, kdyby bylo omezeno jen na hlediska ryze strategická. Německý útok byl koncipován totálně a stejně musí být koncipována i obrana.

V dnešní německé dopravní politice, zkruslané ovšem potřebami války, je tedy základní myšlenkou a) centralisace, b) internacionalisace, c) koordinace kontinentálního dopravního systému.

Ústřední řízení je ovšem v každém státě prováděno jinak, i když jeho cíle jsou všude stejné. Někde jsou dráhy převzaty přímo (Polsko a zabrané části Sovětského Svazu), jinde jsou jen němečtí dohlížitelé (v t. zv. Protektorátě) a jinde konečně jen „Eisenbahnpolizei“. Tam, kde byly dopravní prostředky v rukou soukromých, byly převzaty tak, že se vytvořily velké mezinárodní společnosti s převahou německou a s reprezentací místních quislingů. (Tak ku př. bývalý Čedok přešel suchou cestou do vlastnictví říšských drah. Předseda nové společnosti je dr. Rolf Böger, z Čechů jsou zastoupeni: min. rada Dr. Josef Špaček, vrch. sekč. rada Machanec, sekční rada dr. Ant. Husák. (Zpráva „Frankfurter Zeitung“ z 1.3.41.)

Centralisace a internacionalisace jsou v úzké vzájemné souvislosti, protože obojí vyplývá z mocenské nadřadenosti Německa a obojí míří k týmž cílům. Internacionalisace má ovšem i pro budoucnost své některé nesporné klady, zvláště na poli technickém. Vede k jednotě dopravních řádů, jednotnému školení personálu, k sjednocení rozchodu kolejnic, k jednotnému silničnímu a říčnímu řádu atd. Byla však již zmínka o tom, jaké nebezpečné politické a hospodářské ostří je dnes ukryto za touto službou Evropě. Hned za užitím dopravního systému k útoku následuje jeho usměrnění k cílům konsolidace a využití dobytého území a konečně pak k nejvyšším metám nazismu, vyjadřova-

ným slovy o tisíciletém řádu. Příkladů je ovšem nepřehlédná řada. Tak se porobení Polska zračilo ve čtyřletce (Erich Koch: „Die Neuordnung in Ost-Preussen nach diessem Kriege. Der Vierjahresplan“, 20.4. 1941), ovšem též programy nových velkých dopravníckých cílů. „Nové uspořádání prostoru Východního moře znamená vytlačení Anglie z obchodu se Sovětským Svazem, Finskem a Švédskem a to navždy. Dáme nový význam přístavům západního a východního Pruska. Vybavíme Královec moderním překladištním zařízením a novými železničními a silničními spoji. Bude pak podřízen též společné správě s přístavem Memelem. Je jisté, že výrobní atraktivita přístavů změní pronikavě celou hospodářskou strukturu jejich zázemí.“

Internacionalisace, přímá i nepřímá, má ovšem množství jiných vedlejších důsledků. Sem patří zvláště jednotná vozová dispozice, která umožňuje, že ku př. množství vozů, označených B.M.B. (značka t. zv. protektorátních drah), je na trvalo přikázáno k odvozu raněných na východní frontě (přesná zpráva o tom přichází z baltických států) anebo, že roční kapacita osobní dopravy na fr. železnicích byla snížena na 170.000 osob/km, kdežto před 10 lety činila 700.000 osob/km (celkový rozsah francouzské dopravy je nyní asi 79% jejího objemu z r. 1939).

Monopolisace soukromých podniků se netýká přirozeně jen dopravy samotné, ale i továren na letadla, automobily a lokomotivy. Tak byla katovická továrna lokomotiv v Chranově převzata největším německým koncernem Henschl und Co., A.G., Kassel. V tomto případě šlo patrně o prostý obchod s kořistí, kdežto v Belgii zvolili méně násilnou formu. Vytvořili Unii belgických výrobců lokomotiv, postavili ji pod jednotné vedení a opatřili státním dozorem.

Toto zvládnutí evropského dopravního systému, které není všude jen přímou okupací, má ovšem své důsledky i v neutrálních zemích, zvláště ve Švýcarsku, které nesou hlavní tíhu dopravy uhlí z Německa do Itálie (tunelem Sv. Gotthardského průsmyku projíždí nyní vlak každých deset minut. Při tom je část transnitního provozu usměrněna na Lötschberg a Simplon).

Třetím hlavním znakem nazistické dopravní politiky, vedle centralisace a internacionalisace, je *koordinace* jednotlivých dopravních složek. I zde se ovšem musíme spokojiti se zbežným náčrtem, který by nám aspoň zhruba dal představu nezbytnou pro řešení naší otázky. Koordinací tu rozu-

míme nejen účelné sladění hlavních dopravních prostředků, ale i snahu přesunouti dopravní břemeno z veřejných dopravních prostředků na soukromé a každou jinou ekonomisaci dopravy.

Je samozřejmé, že právě v tomto ohledu vyplývá pro otázku úkolu dopravy při obraně státu významné poučení. Německo, tisneno vadami svého dopravního systému, bylo nuceno usilovati o krajní využití svých možností, takže se v mnohém ohledu stalo vzorem na poli koordinační politiky, při nejmenším válečné.

Její ideový podklad nacházíme přímo ve čtyřletce („Der Vierjahresplan“, roč. 5. č. 1-3). Státní sekretář dopravy Dr. W. Kleinmann tam ve svém článku o něm. dopr. prostředcích v mírovém i válečném hospodářství praví: „Rozvoj železnic a lodní dopravy nepokročil pro jiné hosp. úkoly tak, jak by si toho rozpětí hosp. života vyžadovalo. Vše, čeho bylo možno dosáhnouti, je vrcholné využití všech dopravních možností. — Říšský ministr dopravy koordinuje tři hlavní prostředky: železnici, lodní dopravu, nákladní vozy. Při tom se musí vyrovnati s těmito hlavními obtížemi: 1.) komplikace, vzniklé neustálým neklidem německého hospodářství, 2.) přesuny vojsk a doprava vál. materiálu, 3.) přesídlování obyvatelstva a výroben, 4.) provoz sanitních vlaků. Kolejová doprava představuje přes rozvoj automobilismu, vnitrozemské plavby a letectva největšího nositele dopravy (příjmy z ní činí 78—80% všech přepravních příjmů). Na tomto poměru se nemění nic podporováním ostatních dopravních prostředků. Železnice zůstává nejdůležitějším válečným nástrojem, takže je možno ji označiti za čtvrtou zbraň. Zasazení armády na východě i na západě se dalo železnicemi. Zamrznutí řek a kanálů a zhoršená sjízdnost silnic znamenají v masovém měřítku značný deficit. Zima je pro dopravu přirodní pohromou.“

V dalším výkladu téhož autora jsou vy počítávány hlavní úkoly železnic v této době: 1) přeprava životních potřeb, 2) surovin, 3) výrobků, 4) uhlí, 5) vojska. Přistavování vozů je podrobno přísne kontingentací. Tím, že Anglie přestala do dávatí Itálii uhlí, vznikla pro Německo tíživá povinnost dopravit přes alpské železnice měsíčně milion tun uhlí. V personální politice vzniká hlavní potíž zmenšením počtu zaměstnanců a převzetím cizích drah přímo do provozu anebo aspoň pod dohled. Nejtěžší úkol však spočívá v tom, že dosa-

0.2-3/44
vadní převládající směr sever-jih musí být i s největším urychlením obrácen na směr západ-východ.

Silniční doprava je podrobena jednotnému státnímu řízení, prováděnému prostřednictvím oblastních správ. Úspory benzínu jsou získávány dalším rozšířením užívání plynových generátorů; úspory ložného prostoru jsou zaručeny zavedením t. zv. dopravních společností, jichž pátí jsou stranické organizace. (Až do r. 1940 byly říšské dráhy dokonce samy správcem podniku Reichsautobahnen a jejich stavby.)

Lodní doprava je pro provádění lodních staveb omezena. U ní šlo zvláště o zkrácení jízdných dob a překládacích lhůt. Pruský vlečný monopol (z r. 1913) se stal základem obdobné organizace říšské, již se podařilo zvýšit výkon říční a průplavní dopravy za dva roky o plných 50%. Z veškeré nákladní připadá na vnitrozemské vody 20%, tunokilometricky však 33%.

Pobřežní plavba je řízena příslušným říšským úřadem.

Koordinace mezi všemi těmito dopravními prostředky je obstarávána zvláštními úřady, okrskovými, oblastními a hlavními dopravními správami.

Kromě všech těchto zařízení, o nichž se uvedené státní sekretář zmiňuje, jsou hodny povšimnutí i některá novější. „Der Vierjahresplan“ ve svém článku, nazvaném „Transportgemeinschaften bewahren sich“, uvádí, v čem spočívá úkol t. zv. dopravních společností. Několik dovozců téhož zaměstnání nebo téhož obvodu se sdruží k odvozu zboží ze stanice tak, aby bylo plně využito ložné plochy vozidla. Příslušný vládní zmocněnec dá svolení k odvozu teprve tehdy, jestliže tato podmínka je splněna. V poslední době byly tyto společnosti vytvářeny i pro odvoz ručních vozíků a trakařů.

Z dalších opatření k ekonomisaci dopravy zaslouží si zmínky vytváření soběstačných hospodářských obvodů, jak je už známe ze Sovětského Svazu a i z Velké Británie. V Německu a v obsazených územích jsou vytvářeny prostě nařízeními a regulací trhu, již se omezuje nebo dokonce zcela vylučuje hospodářská soutěž. K tomu účelu byl ku př. zřízen Říšský uhelný svaz, v podstatě superkartel, jemuž jsou podřízeny obvodní prodejní syndikáty se závazně ohraničeným trhem. Podobný úkol mají Ústředí pro stavební materiál. Jsou tři: v Hamburku, Vratislavi a v Essenu. Tyto však nemají jen zamezit veškerou dopravu stavebních hmot, ale starat se, aby, je-li nutná, byla

provedena po vodě. Ústředí dokázala v brzké době 50% snížení přepravy stavebního materiálu, šla však ve své politice tak daleko, že byla nucena svá opatření zmírnit.

Doprava určitých druhů zboží (zvláště piva, chleba, mléka) je dovolena jen na určitou vzdálenost. „Der Neue Tag“ (25.7.42) pak oznamuje, že k dopravě všeho zboží motorovými vozidly na vzdálenost větší než 50 km je nyní vůbec třeba zvláštního povolení.

Není jisté nutno zdůrazňovati, že všechna tato úsporná zařízení spočívají na celé řadě složitých norem a že jejich nezvládnutelnost znamená podstatné zmenšení jejich významu. „Der Neue Tag“ (7.11.42) proto sděluje, že státní sekretář Frank se rozhodl dáti všemu obyvatelstvu Protektorátu příležitost, aby si zopakovalo důležité dopravní předpisy. Výchovné týdny se konaly od 8. do 21. listopadu 1942 a to s použitím rozhlasu, tisku, letáků a plakátů. Po uplynutí této doby byly výsledky školení kontrolovány zesílenými policejními a četnickými sbory z za nedodržených dopravních předpisů byly stanoveny pokuty až trojnásobné.

Všechna tato úsporná opatření jsou ovšem činěna populárnějšími důmyslnou propagandou, která je též podobná známé propagandě britské (několik hesel: „Nejdříve zvítězit, pak cestovat.“ „O jeden vůz víc — ocel pro tisíc granátů nebo na osm dní brambor pro 2.000 rodin. . . Pomozte, vykládejte i v noci!“)

Železnice jako zbraň.

„Die Reichsbahn als Waffe“ je zvláště v poslední době předmětem důkladných studií. Po zkušenostech s okupací Polska, kde zvláště vynikly slabiny Hitlerova silničního komplexu, se úsilí dopravních teoretiků, zvláště universitního „Institutu pro dopravnictví“, obrátilo zpět k železnicím a na základě nových poznatků byla přepracována a prohloubena stará okupační schemata.

Je znovu zdůrazňováno, že železnice jsou masovým dopravním prostředkem, že sice dávají malou příležitost pro rekordní výkony, za to však zaručují pravidelnost a spolehlivost dopravy. Jejich důležitým znakem je, že jejich provoz je celkem nezávislý na počasí. Železnice jsou nenahraditelné jako normální spoj mezi zdroji surovin a výrobou, mezi zemědělskými podniky a trhem. Tyto standardní výkony však nevy-

0. 2-3/4
lučují i některé mimořádné, mezi něž nutno počítati t.z.v. „ovocné expresní vlaky“, vlaky se zvláštním chlazením pro dopravu ryb, atd. V průběhu loňské zimy, kdy muselo dojít k hromadnému střídání vojsk na východní frontě a k jiným naléhavým transportním opatřením, oznámil „Völkischer Beobachter“ (30.3.42), že za 12 týdnů bylo vypraveno 13.000 zvláštních vlaků. Podle „Christian Science Monitor“ z 19.6.42 byla celá jedna polovina vlakových km. t.z.v. D- vlaků strážena zvláštními dovoleneckými rychlovlaky. K samotné obsluze východního prostoru se spotřebovala plná jedna desetina všeho vozového parku. Podle dobrého informativního článku „Völkischer Beobachter“ z 10.11.42, nazvaného „Die deutsche Reichsbahn im Osten“, byla dopravní otázka za tažení Sovětskému Svazu řešena organizačně asi takto:

Príslušná pohraniční ředitelství drah byla připravena tak, aby mohla být rázem přeměněna na Frontové velitelství drah, které má úkoly související jednak s vlastním bojem, jednak s konsolidací územních zisků. Potřebný personál byl rozvržen do tří různých skupin. 1. železniční pionýři, 2. polní železniční těleso, 3. říšské dráhy. Podle toho, co je řečeno o kompetenci Polního železničního tělesa, je úkol železničních pionýrů velmi úzký. Naproti tomu Polní železniční těleso má značnou odpovědnost. Umožňuje přísun materiálu a posílá k bojujícím jednotkám. Přebírá nádraží, zřizuje signální zařízení a provádí úpravu rozchodu kolejnic. Jeho úkol musí být splněn za všech okolností, proto tedy často nehospodárně, bez plánu a s rizikem. Polní železniční těleso je zasazeno směrem od bojující jednotky zpět, třeba i několik set km až přechodovému nádraží, kde jeho práce navazuje na službu „modré armády“. To vše ovšem předpokládá podrobné ovládnutí provozních podmínek přebíraného území. Informace z jiných pramenů praví, že personál byl opatřen z úředníků, organizátorů, inženýrů, provozních zaměstnanců a dělníků ředitelství, kteří byli po předběžném školení odesláni do zápolí. Celková koncepce železničního záboru byla prý pak vypracována odborníky, kteří byli svého času odesláni do Minska, aby urychlili dodávky Sovětského Svazu Německu. („Christian Science Monitor“, 13.3.42.). Ti byli též poradci při konstrukci zvláštní lokomotivy Euruss (Europa-Russland?), kterou z popudu dra. Fritze Todta postavila firma Henschl v Kasselu.

Náš úkol.

A. Všeobecně.

Přijmeme-li za základ svých úvah názor, že nikdy už nebude jiných válek než totálních, dostává poslání dopravy v příští obraně státu celkem jasnou podobu. Totální válka je válkou podle plánu buď předem připraveného anebo prakticky vyrůstajícího z jejího průběhu. Druhým základním předpokladem, z něhož musíme při řešení dané otázky vycházeti, je, že nejdůležitějším činitelem národní brannosti je sociální úroveň státu. Tímto pojmem nutno rozuměti nejen zaručení jistého životního standardu i nejnižším vrstvám, ale zvláště spravedlivé odvozování důchodů, zdravý poměr všech složek obyvatelstva k cílům státního života a konečně i národnostní konsolidaci. To vše je v podstatě kryto pojmy vnitřní soudržnosti a civilizačního niveau státu. Kde jsou tyto podmínky splněny, tam se dá právem očekávat, že národ ze sebe v potřebném okamžiku vydá sílu nutnou k jeho obraně. Kde jich není, tam nepomůže ani ta nepřehlédlivější vojenská příprava.

Jako nejvyšší zájem obrany státu se nám tedy jeví jeho společenská vyspělost, vrcholným nástrojem pak hospodářský plán, v němž se uplatňují podstatné cíle státní politiky a v němž se uvádí v soulad její hlavní složky. Obrana moderního státu už nemůže spočívat jen na přípravách vojenských, doplněných programy ostatních resortů, protože vojenský strategický plán je do stejné míry určovatelem politiky zásobovací, dopravní, zdravotní, policejní, výrobní atd., jako je jimi sám určen. Tato nezbytná komplementárnost jednotlivých druhů státního úsilí je v liberalistických státech prokazována vytvářením různých koordinačních těles, ve státech s řízeným hospodářstvím je pak vyjádřena hospodářskými plány.

V předvídané, tedy zcela nebo částečně plánované obraně má proto doprava dvojitou důležitost: 1. jako činitel, jímž se dotváří vnitřní ucelenost státu a) vyrovnáním životní úrovně jeho jednotlivých částí, b) zmenšováním národnostního napětí, c) zvednutím civilizačního a kulturního nivau zastoňtých oblastí, d) podporou obecného hospodářského vzestupu; 2) jako činitel specificky branný.

Obojí úkol spolu úzce souvisí, protože celková jakost dopravní sítě má svůj přirozený odraz v ryze branném státním programu.

B. Konkrétně.

Dopravní otázky budou mít ovšem v různých údobích státního života různý význam, jemuž se musí státní dopravní politika přizpůsobit. Bylo by chybou, kdyby, tak jak se to často děje, bylo uvažováno jen o politice dlouhodobé, která právě je až otrocky odvislá od nepředvídatelných zvratů sociálních, hospodářských a politických, a bylo opomíjeno údobí konce války a prvních měsíců nového státního života, jehož hlavním znakem patrně zase bude především politika hotových činů.

Úkoly naší dopravní politiky počínají vlastně již nyní a to zvláště na poli *mezinárodní hospodářské spolupráce*. Bylo již řečeno, jak na sebe naráží nezbytnosti moderního hospodářského života se zájmy státní nezávislosti a jaké instituce mezinárodního hospodářského života nám umožňují obranu proti jednostrannému hospodářskému a politickému ovlivňování zvenčí. Jde o složitý problém, který je součástí otázky nové Společnosti národů a nového poměru mezi národy vůbec. Do těchto vztahů pak pronikají vlivné zájmy soukromé, a to ve všech složkách mezinárodní dopravy (tak na př. valná hromada akcionářů Cunard Line rozhodla nedávno, že tato společnost bude usilovati o letecké licence, zvláště transoceánské, aby tak zamezila ničivou soutěž mezi svými lodmi a létadly). Musíme být připraveni na snahu po vytvoření velkých evropských autobusových, leteckých a turistických společností a neprejudikovati žádným způsobem obraně svých životních zájmů. Zvláštní opatrnosti si vyžaduje řešení mezinárodních leteckých spojů a dále též otázka mezinárodních řek a průplavů. Říční policie (dělové čluny), vykonávaná dnes na Dunaji výhradně Němci, musí být odevzdána (zároveň s čluny ovšem) především do rukou ČSR a Jugoslaviie. Naším zájmem též bude, aby v mezinárodních dunajských komisích byl patřičným podílem též zastoupen Sovětský Svaz.

Do tohoto údobí aktivity diplomatické a rekonstrukční patří též přípravy okamžitých opatření pro německé odzbrojení. Půjde zvláště o zajištění dovozu potravin, surovin a případně též zbraní v rámci První Pomoci a to po železnicích, silnicích a vnitrozemských vodách, tak jak to odpovídá programům příslušných mezinárodních institucí, zvláště „Allied Post-War Requirements Bureau“ v Londýně. Již tady musí být

uplatněn náš požadavek na přikázání části něm. lodního parku a dále na spojeneckou okupaci některých dopravních linek. Také již v tomto údobí se nám musí dostati záruky prvního nutného přidělu německých lokomotiv a železničních vozů, létadel a motorových vozidel.

Bude však nutno předpokládati, že otázky 1) okamžitého odzbrojení států Osy, 2) převzetí jejich vnitřní kontroly, 3) volného průvozu dodávek osvobozeným zemím, si vyžádají dalších opatření, z nichž v některých bude patrně počítáno též s naší součinností.

Toto údobí všeobecných příprav má přirozeně i pro nás své vnitřní důsledky. Připravená a různě provedená *hospodářská okupace* bude pro nás jedním z nejdůležitějších prvků vítězství a konsolidace. Dnešní spojenecký svět je si vědom chyby, která se stala v minulé válce: bylo chystáno jen politické osvobození porobených národů, ne však též osvobození hospodářské. V podobném znamení byla i sama mírová konference, kde zasedal jediný národohospodář a i ten konferenci opustil před jejím koncem. Dnešní přípravy okupační se vyznačují tím, že se převážně myslí v pojmech hospodářských. Totéž platí o přípravách na mírovou konferenci. Německá okupační technika je tu ovšem významným poučením, jehož bylo použito prakticky před vyloděním amerického vojska v Safi, Mehidiu a Rabatu, kdy byl uveden v chod důmyslně a odborně propracovaný aparát na sabotáže v přístavech, příjezdních linkách, byly obsazeny klíčové body, radiostanice, přetaty telefonní a telegrafní spoje atd.

Hospodářská okupace, zvláště pokud se týče území odňatých nám Mnichovem, je pro nás součástí této války, tedy bohužel, i rehabilitaci, a musí proto být připravena patričně k tomuto významu. Otázky ménové rozluky, opatření proti úniku majetku, bezpečného průvozu atd. je nemožno úspěšně řešiti bez programatického převzetí dopravního aparátu.

Soubor problémů, souvisejících s přípravou hospodářské okupace, je tu vyznačen jen zhruba a vyžadoval by si zvláštní studie. Jen je ještě nutno upozorniti, že tato fáze naší branné politiky na poli dopravy bude klásti tíživé nároky personální. (Němci užívali pro okupační úkoly superarbitrované vojáky. Za bojovým sledem pak byla první okupace prováděna tak, že na př. železniční stanici střední velikosti obsadili tři ozbrojení němečtí železničáři, kteří měli prakticky jen dohled nad výkonem služby.)

I v této otázce máme zajímavý mezinárodní precedens. V USA se připravám na okupaci věnuje universita Virginia v Charlotenville, kde jsou na rychlo, za 4 měsíce, školení organisátoři, finančníci, národohospodáři atd.

Mírová smlouva Versailleská, čl. 332—337, ustanovila, že něm. dopravní systém bude postaven pod spojeneckou kontrolu. To by bylo vlastně znamenalo evidenci hospodářského života, znemožnění velkorysého zbrojení a uvolnění národů, odkázaných na německé dopravní spoje. Jak velká to byla chyba, že ona ustanovení prakticky provedena nebyla, dokazují zajímavá svědectví se dvou různých stran. Generál-major a. D. Hans Guhr, který byl pověřen, aby pod spojeneckým dozorem „rozbil, co i on sám kdysi s láskou budoval“, odhaluje ve své knize „Sieben Jahre Interalliierte Militärkontrolle“ (Vratislav, 1927), jak lehké bylo možno i v této práci „býti v tak smutné době své německé vlasti k mnohonásobnému užítku.“ „Mehr sein als scheinen, war die Richtschnur meines Handelns, und in diesem Bewusstsein fand ich auch schnell innere Dienstfreudigkeit.“

Francouzský Generál Nollet, který byl šéfem odzbrojovací komise, ukazuje výslovně („Le Désarmement et l'opinion internationale“), že hlavní příčinou neúspěchu německého odzbrojení byl malý vliv spojenců na hospodářský potenciál Německa, zvláště pak v ohledu dopravy: „Le vainqueur doit respecter aussi l'outillage national dans sa quasi totalité: moyens de transport, par voie de terre, voie de fer ou voie d'eau, transport par voie de l'air. Et cependant, ce sont là des forces militaires latentes qui n'attendent que l'ordre de mobilisation pour devenir effectives.“

V dnešní době není třeba sdílet Nollétův pessimism. Na druhé straně však máme právo podívat se budoucnosti klidně do očí jen tehdy, jestliže sami splníme podíl společného úkolu, který na nás připadá. To znamená především zábor a pacifikaci pohraničních území. To je však jen minimum. Není vyloučeno, že průběh války nám otevře dveře do našich zemí ještě před konečnou porážkou Německa. Domyslíme-li spojeneckou politiku ve Středozemním moři a možnosti německého kolapsu na východní frontě, musíme nutně vidět prvý díl svého praktického úkolu ve své účasti na tažení z Jugoslaviie na sever nebo z Rumunska na západ. Snad je tato strategická anticipace ještě

předčasná, leží však očividně v linii konečných spojeneckých plánů.

Byla již zmínka o tom, že toto období, které může býti kromě všeho ztíženo ještě komplikacemi s Maďarskem, je už též zároveň obdobím *První Pomoci*. Z toho vyplývají pro dopravní systém další obtížné úkoly. Jich splnění nelze ovšem plánovati v pojmech mírového hospodářství a zvláště je nutno počítati s nedostatkem benzinu a se špatným stavem železničních tratí a vozového parku, případně i s následky sabotáže. Pokud se týče lokomotiv, bude aspoň minimální přídel, zvláště pro vnitrozemské státy, zaručen z parku, který se zde vytváří z amerických dodávek na účet Lease and Lend. (Podle našich informací učinilo již Čs. MHO příslušné kroky, aby zde přítomní čl. strojvůdci dostali příležitost seznámiti se se zvláštnostmi tohoto druhu lokomotiv do té míry, aby byli schopni jejich převzetí a případného instruování strojvůdců doma.)

Tato krátkodobá opatření si pochopitelně vyžadují mimo jiné i pravidelné informační služby domů tak, aby revoluční síle bylo dáno co nejúčelnější použití. Ani zde už nebude možno prostě věřit, že všechny akce, které vyrazí z hitlerovské tmy, povedou automaticky právě k těm cílům, jichž je třeba dosáhnout a že k nim půjdou nejvhodnějším směrem. I zde se celý svět snaží předvídat a připravovat. Takové minimum plánu, třeba jen kusého a nedokonalého, plánu, jímž se posílí přirozené tendence domácí revoluce, je třeba už před skončením války. A už v tom minimálním branném plánu budou ovšem míti dopravní otázky svůj vynikající význam.

Dlouhodobá dopravní politika může býti v moderním státě prováděna na konec jenom na podkladě plánu, v němž se uplatní všechna podstatná hlediska státní politiky, tedy i hledisko branné, ve vzájemném souladu a ke společnému cíli. Obsahuje tedy především část ideologickou, v níž jsou zcela obecně vyjádřeny úkoly dopravy v nastávajícím období, dále dopravní investiční program, celkové rozvržení dopravní sítě a provedení koordinace dopravních prostředků atd.

Pěkný příklad ideologické části dopravního plánu nám podává sovětská druhá pětiletká: „Nové zeměpisné rozdělení výrobních sil, které by zaručilo stejnoměrnější rozmístění průmyslu a které by přivedlo průmysl do těsnějšího sousedství zdrojů surovin a energie, dále specialisaci hlavních oblastí pro určité druhy zemědělské výroby, překonání hospodářské a kulturní zaostalosti jednotlivých

republik a oblastí a zmenšení protikladu mezi městem a venkovem, to je druhý hlavní cíl konstruktivního plánu druhé pětilátky, cíl, který je nerozlučitelně spojen s rozřešením otázky dovršení technické rekonstrukce v národním hospodářství.“ — „Výstavba dopravní sítě je pak jedním z klíčových úkolů druhé pětilátky. Zřízení pevné páteře opravené a doplněné železniční sítě a výstavbou nových velkých linek budou nové zdroje národního bohatství přiblíženy na dosah hospodářského využití. Plán však zároveň předvídá velké stavební práce pro vodní a silniční dopravu, které představují vůbec největší podíl investic z celku státního hospodářství.“

Naš vlastní dlouhodobý dopravní plán by, jak vidno, nebyl příliš vzdálen uvedeným intencím sovětského programu. Tak nutno převzít zvláště odůvodnění pro sjednocení výrobních podmínek, které má dalekosáhlý význam pro vyrovnání mezi západem a východem republiky, význam sociální, hospodářský, kulturní, národnostní a tedy i branný.

(Problém slovenské dopravy je komplikován hlavně tím, že se nám za 20 let samostatnosti nepodařilo plně vyrovnati odnárodňovací zaměření maďarské dopravní politiky, které se jevílo zvláště zanedbáním spojení mezi severním a jižním Slovenskem. Sjednocení výrobních podmínek je ovšem vedle vhodného investičního programu podmíněno i patřičnou politikou tarifní.)

Dalším důležitým prvkem našeho dopravního plánu se musí stát změna základního pohledu na funkci dopravy vůbec. Na místě starého odhadování výnosnosti musí zvítězit chápání dopravy jako veřejné služby, služby v mnohem ohledu těžšího druhu jako je armáda, škola, nemocnice a podobně. Zvláště pak není důvodu k diskriminaci mezi stavbou silnic a průplavů, prováděných převážně z obecných státních příjmů, a stavbou drah, prováděnou převážně z jejich vlastních prostředků.

Konečně je pak nutno provést plánem účelnou koordinaci dopravních prostředků v celostátním měřítku. Dosud byl rozvoj dopravy určován výsledkem zápasu mezi jednotlivými druhy dopravních prostředků a jednotlivými podnikateli, čímž došlo k nerovnému vývoji dopravních složek. Sama soutěžní základna tak byla neustále rozrušována vznikem nových dopravních prostředků a zdokonalováním starých. Tento zápas nebyl ovšem s to, aby vytvořil účelnou

a životaschopnou soustavu, tím spíše ne, že u všech zájemců nebylo stejné váhy hospodářské a politicko-mocenské. Zasahovali do něj představitelé uhlářských a železářských závodů, automobilových továren atd., což se vše přirozeně odráželo v politice silniční, říční a letecké.

Koordinace je tedy pak proveditelná bez těchto všech potíží plně jenom ve zřízení, kde by bylo odstraněno soukromé vlastnictví dopravních prostředků vůbec. Avšak i v kapitalistickém řáde je možno vhodnými opatřeními dosáhnouti slušného stupně jednotné dopravní politiky. Příkladem nám tu mohou být britské Railway Air Service Ltd., t.j. letecká dopravní společnost patřící drahám. Jednotná správa obou druhů doprav umožňuje tu jednotnou tarifní politiku, jednotné pojištění, společnou reklamu, nádraží, soustředění pasové a celní prohlídky, účelnou službu přípojkovou atd.

Prostředky koordinační politiky jsou mnoha druhů, zvláště vhodným nástrojem v našich poměrech však bude návrat ke starému chápání dopravní koncese jako ústupku, který se činí jenom ve zvláštních případech a jen ve prospěch spolehlivých a odborně kvalifikovaných podnikatelů, na něž se tím přenáší část veřejné služby.

Dnešní stav.

Naše nová dopravní politika, ať již plánovaná či nikoli, bude muset hned v prvních dobách obnovené samostatnosti řešit jednu významnou a ožehavou otázku. Dříve, než se bude moci rozeběhnout na vlastních kolejkách, bude nucena zaujmout stanovisko ke strukturálním změnám, způsobeným v našich zemích hitlerovským režimem; změnám, které jsou v mnoha ohledech hlubší, nežli změny, vyvolané dvaceti lety politiky ČSR. Tu je nutno činiti rozdíl mezi změnami a) technickými a b) ostatními a uvnitř těchto pak mezi 1) změnami, způsobenými válkou a samotnou kapitálovou koncentrací a 2) změnami, které jsou důsledkem nazistické ideologie a vykořisťovatelské politiky.

O technických opatřeních je tu k dispozici řada různých zpráv, ovšem že rozličné hodnoty.

Podle „Pester Lloyd“ z 28.4.42 má slovenské ministerstvo dopravy a veřejných prací připraveno velký stavební program silnic a mostů, který má být uskutečněn v letech 1942 až 1949. Tomuto účelu má být věnována ročně částka 240 milionů korun.