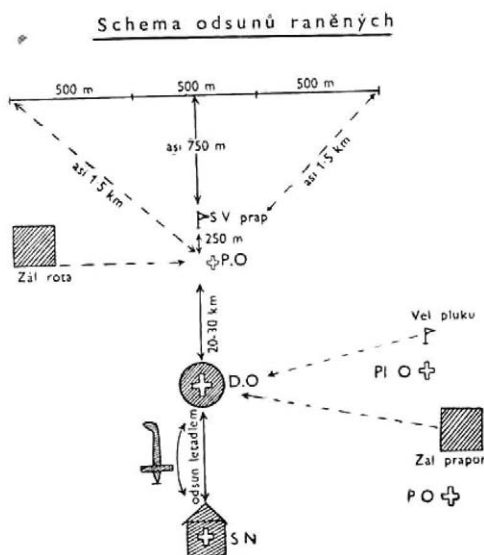


možno krvavou toiletou rány zabránit celkové infekci, je nutno ve zbývajících 8 hodinách — 12 hodin bez 4 hod. od ošetření na bojišti — vykonat 5 koloběhů: 13 potřebných vozidel pro těžce raněné ÷ 5ti koloběhy, je 2,5, prakticky 3 vozy. Těžce ranění budou tedy odvezeni 13ti koloběhy a zbývajících dvěma koloběhy 16 sedících lehce raněných. Ostatní lehce raněné nutno odvézt jinými příležitostnými vozidly. Je nutno tedy vybavit P.O. pro boj třemi zdravotnickými vozy po čtyřech nosítkách a jedním kolopásovým vozem pro lékaře, s praktickou malou praporem ošetřovnou k provedení menších chirurgických zákroků, jako zastavení krvácení, přiložení definitivního obvazu a k podání injekcí stimulantních a bolesti tišících. Tutéž výbavu musí mít i plukovní obvazistě. Šéflékař pluku disponuje ambulančními vozy praporem, které jsou v záloze. Znovu připomínám, že praporem a plukovní obvazistě musí být dotována velkou zásobou obvazů a hlavně čerstvých léků proti popáleninám každého stupně. Při větším boji vyžádá si D.O. od armádní nemocnice jedno zdrav. letoun, kterého bude použito pro rychlý odsun speciálních případů: očních zranění, poranění hlavy, čelisti, páteře, zranění břišní a uro-genitální. Předností tohoto druhu jsou nesporny v rychlosti a v šetrnosti odsunu do speciálních chirurgických oddělení. Pokud letoun neletí přes 3.000 m vysoko, nebude žádné zranění k odsunu letounem kontraindikováno, vyjma těžký otřes a otevřené těžké zranění plic. Nebudeme odsunovat letounem případy moribundní.

Úkolem lékaře u tankové jednotky je postarat se za každých okolností o nejrychlejší odsun, poněvadž jde o případy většinou těžce raněných nebo o popáleniny velmi bolestivé. Odstranění akutního nebezpečí života a rychlým odborným ošetřením rány zabránit celkové infekci.



*Příspěvek k ideologické části  
dopravního plánu.*

## Čs. dopravní plán a spojenectví se Sověty

*Nová spojenecká smlouva ČSR se Sovětským Svazem je jednak smlouvou dlouhodobou, jednak smlouvou, která má své speciální určení zabránit německému tlaku na východ. Musí se tedy nutně projevit v samotném základu čs. dopravní politiky, která však, jak je na první pohled zřejmo, má před sebou celou řadu složitých a nákladných úkolů vnitřních. Nová výstavba bude bojem proti systematické dismembraci, proti národnímu a sociálnímu ponižení a proti gravitaci k Vídni, Berlinu a Budapešti. Redakce V. R. požádala autora, aby jako pokračování svého článku „Doprava v příští obraně státu“ odpověděl na otázku, jak asi se potřeby naší spojenecké spolupráce se Sovětským Svazem budou značit v našem dopravním plánu.*

Spojenecká smlouva ČSR se Sovětským Svazem má pro čs. dopravní soustavu zvláštní význam, který by byl měřen jen velmi povrchně, kdybychom vycházeli pouze z jejího slovního znění. Mezi dřívější a nynější smlouvou uplynulo sice jen několik málo let, byla to však léta, kdy se nadobro zhroutila koncepce hospodářského automatismu a kdy, což není náhoda, bylo dobudováno a prakticky ověřeno nové pojetí války jako měření národních potenciálů.

Kdežto tedy za života starých koncepcí stačilo k naplnění spojenecké smlouvy, aby se fyzicky umožnila spolupráce armád obou států, žádá si zřetelnější dlouhodobá politika mnohem více, zvláště v ohledu:

a) určité míry organizačního souladu;

č. 4-5/44  
b) všeobecného programu dopravních investic.

Nedostatek v jednom nebo v druhém směru by nutně oslabil význam spojenecké smlouvy. S druhé strany však by nebylo hospodářsky snesitelné, aby plán dopravní výstavby byl podřízen jenom těmto měřítkům.

Při sestavování dopravního plánu bude tedy nutno zkoumat, do jaké míry se vnitřní potřeby ČSR kryjí s uvedenými potřebami, vznikajícími ze spojenecké smlouvy čs.-sovětské, jinými slovy, kolik bude nutno slevit v jednom nebo druhém směru, aby bylo co nejplněji a v nejvhodnějším pořadí postaráno o uspokojení veřejných zájmů.

### *Sociálně-hospodářský cíl dopravního plánu.*

Stanovení sociálně-hospodářského cíle dopravního plánu pro osvobozené Československo bude usnadněno jednak tím, že bude v mnoha ohledech novým vyjádřením starých tendencí čs. dopravní politiky z let 1918—1938, jednak tím, že ani v ostatních svých částech nenarazí na vážnou zájmovou opozici. Německá okupace vytvořila zvláštní podmínky, které si nezbytně vyžadují přestavby celého dopravního systému, zároveň ji však určitými svými opatřeními mimoděk usnadňují.

Do první kategorie náleží celá řada skutečností, které musí být vyváženy v zájmu vnější a vnitřní samostatnosti ČSR, její ucelenosti, bezpečnosti, sociální spravedlnosti, kulturního a hospodářského vývoje atd.

Do druhé kategorie patří zvláště likvidace majetkové a podnikatelské svobody liberalistického typu a zřízení veřejných kontrol veškerého hospodářského života. Povinná kartelisace zpravidla dala moc do rukou jedinců hospodářsky nejsilnějších a při tom ochotných ke spolupráci s okupanty. Jejich odstranění umožní ustavení nové zájmové samosprávy jednotlivých hospodářských odvětví, fungující v rámci nové hospodářské soustavy a sledující nové sociální cíle, vyjádřené plánem!

S hlediska jednotlivých aspektů, jež při stanovení sociálně-hospodářského cíle přicházejí v úvahu, bude nová situace ČSR charakterisována hlavně těmito znaky:

1. aspekt vnitropolitický. ČSR z let 1918—1938 byla státem národnostním. Její politika byla vedena snahou, aby sebeurčení Čechů, Slováků a Rusínů nebylo na úkor práv národnostních menšin. V tomto ohledu nastane převrat v tom smyslu,

že bývalý stát národnostní se změní v národní, takže rozhodujícím měřítkem státní politiky budou národní potřeby tří slovanských národů ČSR. Politika, směřující k tomuto cíli, si vyžádá opatření, jimiž budou odstraněny následky dosavadní dismembrace; jimiž bude nový slovanský provincialism, kombinovaný s feudálně jednostranným přísluhováním potřebám říše, přeměněn na systém, odpovídající potřebám politické plnoprávnosti Slováků v rámci znovuzřízené ČSR; jimiž bude napraveno satelitské postavení Podkarpatské Rusi, zkomírající dosud na okraji všestranně zaostalého Maďarska; jimiž se převážně fyzicky důkladně podložená gravitace ke střediskům, ležícím mimo hranice ČSR; jimiž se umožní kolonisace pohraničí českým, slovanským a ruským živlem; jimiž se vyrovnají rozdíly výrobních podmínek západních a východních částí státu atd.

Ve všech těchto ohledech budou velkým poučením praktické zkušenosti Sovětského Svazu a Spojených Států Severoamerických, Kanady, Nového Zélandu atd., pokud se týče užiti jednotlivých dopravních prostředků pro politiku osídlovací, pro rozmístění průmyslu, pro zvednutí společenské úrovně obyvatelstva zaostalých oblastí, pro řízenou volbu povolání, pro vytvoření politické, hospodářské a kulturní jednoty.

2. aspekt zahraničně-politický. Zahraničně-politické postavení ČSR bylo dáno hlavně její zeměpisnou polohou. Byla jednak mostem mezi starou západní a novou východní civilizací, jednak výspou proti německé rozpínavosti a konečně do značné míry i přechodním útvarem mezi kapitalistickou, zprůmyslovělou a celkem neměnnou částí Evropy a jejím věčně kvasícím balkánským protějškem. Toto její určení bude novou mírovou úpravou pravděpodobně jen zesíleno a to ve všech třech směrech. Sovětský Svaz přestal touto válkou být světem pro sebe a jeho účast na hospodářském, politickém a kulturním životě Evropy jistě ještě vzroste. Československo pak zůstane z důvodů politických, hospodářských i etnických jeho přirozeným pojkem ze západem. Tím ovšem vzniká pro ČSR povinnost zabránit, aby tohoto mostu, budovaného k účelům užší spolupráce západu s východem a pro všestrannou integraci Evropy vůbec, nebylo zneužito jako mostu pro vývoj směrem na východ a jihovýchod. Konečně pak tím, že Německo bude politicky vypuzeno z této oblasti a že nebude ochoty dovolit mu, aby se do nich vrátilo budováním hospodářských posic, případně Československu

úloha sloužiti jako bezprostřední základna pro industrialisaci Balkánu, jejíž důležitost pro obecnou mezinárodní konsolidaci je dnes bezvýjimečně uznávána. O této otázce tu však již bylo mluveno („Vojenské Rozhledy“, IV, 2 a 3). Pro účel této studie je nutno jen zdůrazniti, že mezinárodní funkce čs. dopravního systému může jím býti splněna jen tehdy, jestliže bude postaven pod silnou vnitřní kontrolu. To platí zejména o uvedené funkci mostu, která je zpravidla hodnocena jen podle svých kladných stránek, nikoli též podle svého rizika.

Zvláštní význam bude ovšem míti kontrola civilního letectví, avšak i v politice vnitrozemské plavby bude třeba napravit staré chyby, především ve věci zajištění přístavních pásem, rozšíření a modernisace lodního parku a odněmčení a odrakouštění všech tří čs. plavebních společností. Pokud se týče nových částí silniční sítě, gravitujících k Německu, bude třeba učiniti vše, aby byl vyvážen vliv nacistické politiky. Náprava tu může spočívat jenom v plánovitém vyrovnání dosavadního usměrnění tomu, aby se, obrazně řečeno, nejednalo do Německa po dálnicích a do Ruska po nížními cestami.

3. aspekt hospodářský. Území ČSR přestalo býti po roce 1938 jednotným hospodářským útvarem a ztratilo i ve svých jednotlivých částech své dřívější určení. Stalo se součástí několika různých politických celků, což nezůstalo ovšem bez následků hospodářských; kromě toho pak bylo nuceno k soběstačnosti v některých spotřebních odvětvích, kdežto v jiných se musilo přizpůsobiti trvalým anebo i jen válečným potřebám Německa. Tato specialisace je zaručována jednak cestou vrchnostenských zásahů, jednak nepřímo v rámci kartelové disciplíny. K této plánované přeorganisaci nutno ovšem přičísti administrativní i hmotné důsledky války.

Starý úkol čs. dopravní politiky, t.j. býti nástrojem pro vytvoření jednotného státu a národního trhu, se tu vrací v nové, obtížnější podobě. Investiční a tarifní politika osvobozeného Československa musí tudíž znovu pracovati k zesílení vnitřní výměny zboží na západovýchodní dopravní ose a to tentokrát tak, aby byly co nejrychleji přerušeny dosavadní hospodářské tendence, a to i za cenu dočasných ztrát. Dopravní politice případně též úkol sloužiti nové pracovní specialisaci jednotlivých oblastí státu, tak jak to hovoří zájmům sjednocení výrobních podmínek západní

a východní části republiky, zvednutí sociální úrovně obyvatelstva zaostalých oblastí, celkovému zvýšení národního důchodu i obecným zájmům brannosti.

4. aspekt sociální. V ohledu sociálním je především důležité, že okupace měla za následek degradaci národa jako celku. Klíčové posice jsou převážně v rukou Němců. Byla podstatně ztenčena vrstva duševních pracovníků. Střední stav je monopolisací výroby a celkovou proletarisací postupně likvidován. Kategorie dělnictva je rozšířena o zproletarisované příslušníky vyšších vrstev, dřívější studenti, a osoby nuceně mobilisované na práci. Nejaktivnější živly všech složek národa byly buď zničeny nebo vypuzeny anebo jsou kompromitovány aktivní nebo pasivní kolaborací.

Úkol sociální, který z této situace vyplývá, v sobě zahrnuje i důležité úkol kulturní; může pak ovšem býti splněn jenom v souvislosti s řešením ostatních rekonstrukčních otázek, zvláště uvedených otázek hospodářských. Vzorem tu bude hlavně zkušenost sovětská, která již ověřila řadu prostředků, jichž může býti užito k sledování obdobných cílů. Vedle toho budou ovšem významnou pomůckou tři britské rekonstrukční reporty, (Barlow, Scott, Uthwatt) zvláště tam, kde půjde spíše o přestavbu než novou výstavbu.

5. aspekt branný. Branný potenciál, jímž se v údobí totálních válek rozumí především stupeň vyspělosti národa, byl po státním území ČSR rozložen velmi nestejně. Všeobecně možno říci, že klesal od západu k východu, při čemž ovšem v různých složkách různým procentem. Zvláště význačným je rozdíl mezi průmyslovou kapacitou západní a východní části republiky, který možno vyjádřiti zhruba poměrem 4:1. Avšak i poměrná výrobnost zemědělství je značně vyšší v západní oblasti. Na železnicích v Čechách, na Moravě a ve Slezsku bylo naloženo k přepravě ročně asi čtyřikrát tolik zboží (v tunách) než na Slovensku a Podkarpatské Rusi. Také objem silniční přepravy byl na východě značně nižší. Objem přepravy na Labi a Vltavě byl trojnásobkem překládky zboží v dunajských přístavech. Přepravní styk obou oblastí představoval necelou jednu desetinu celkového objemu přepravy ČSR.

Těmto skutečnostem odpovídaly ovšem i rozdíly a životní úrovně, v dělbě práce atd., což mělo nutně své nepříznivé odrazy politické.

## Metoda.

Prvním základním předpokladem nové čs. dopravní politiky je, že  *má být prováděna v rámci všeobecného hospodářského plánu.* Podle představ, které ovládají přípravy v tomto směru, nutno počítati s tím, že státní plánovací ústředí, jež bude zvláštní vládní komisi se zvláštními pravomocemi, bude pověřeno vypracováním hospodářského plánu, kryjícího údobí pěti let, jež by měl být závaznou normou pro hospodářského života a jež bude uveden v život ihned, jakmile to okolnosti dovolí. Vědecká příprava plánu by byla věcí plánovacích oddělení jednotlivých ministerstev, která by měla též odborný dozor nad prováděním plánu. Politické rozhodnutí o plánu, t.j. rozhodnutí o tom, zda je ve shodě s politickou vůlí národa, by příslušelo národnímu shromáždění, jehož právo kontroly veřejné správy by musilo být rozšířeno i na toto pole. Provádění plánu by se dělo přes jednotlivá ministerstva, cestou přímých opatření nebo regulativních zásahů. Dozor nad tím, zda se hospodářský život vyvíjí podle plánu, by patřil plánovací oddělení ministerstev, která by vzhledem k jednotlivým odchylkám měla jednak povinnost notifikační, jednak sistační.

Druhým základním předpokladem je, že  *soukromé vlastnictví a podnikání zůstane v ČSR v podstatě zachováno.* Omezení tu budou několikrát druhu :

a)  *pole soukromého vlastnictví a podnikání se podstatně zúží.* Stát vyvlastní klíčové průmysly, zvláště doly a zbrojní výrobu. Zajistí si větší míru vlivu na financování výroby a distribuci a převede do své správy majetek některých nepřátelských příslušníků a kolaborantů ;

b)  *převezme kontrolu výroby, pracovního trhu a spotřeby a nastoupí metodicky cestu zpět k individuální svobodě jenom tam a jenom do té míry, pokud se to ukáže nutné nebo účelné ;*

c)  *tam, kde soutěž zůstane pořádacím principem, upraví často její rámec zcela nově ;*

d)  *omezí podnikatelskou svobodu hospodářským plánem, který v sobě může zahrnovati určitou vázanost v ohledu zem. výrobků a v případě surovin, pracovních sil a dopravních prostředků.*

## Organisace.

Čs. poměry budou mít v okamžiku převratu tu zvláštnost, že soukromé vlastnictví a podnikání ve starém slova smyslu tam

takřka neexistuje. Kromě změny v jejich funkci došlo za nacistické okupace k opatřením, omezujícím podstatně i jejich rozsah. Automobilová doprava byla již dávno zredukována na bezvýznamné minimum. Podniky vnitrozemské plavby byly včleněny do mezinárodních kartelů ovládaných Němci. Domácí letecké podniky na území ČSR prakticky neexistují. Zbytek soukromých železnic v okrajových oblastech byl za německé okupace zestátněn.

Avšak již v letech 1918 — 1938 byl soutěžní rámec v čs. dopravnictví velmi úzký. Stát měl faktický monopol železnic, úplný monopol poštovní přepravy, převážný vliv na všechny tři paroplavební společnosti (labskou, dunajskou a oderskou), měl rozhodující účast na obou leteckých společnostech (čs. aerolinie, čs. letecká společnost), kromě toho pak byl největším provozovatelem autobusů, měl přednostní právo na zřízení automobilových spojů vůbec a měl konečně právo rozhodovati o nových dopravních licencích.

Vrchnostenská správa nebyla prakticky oddělena od podnikové, takže ku př. ministerstvo železnic bylo jak správcem podniků ČSR, tak i nejvyšším orgánem státní správy železniční, to jest velmi často soudcem ve vlastní věci.

Z toho je zřejmo, že státní monopol veškeré veřejné dopravy, který je dnes takřka všeobecně uznáván za vrcholné řešení otázky koordinace dopravních prostředků, nebude u nás ničím převratným. Velká část dopravního podnikání přejde do rukou státu a svazků územní samosprávy automaticky. Pokud se týče zbytku, nebudou tu státi v cestě mohutné, politicky a hospodářsky pevně usazené zájmy soukromých podnikatelů, které jsou v jiných zemích hlavní překážkou, bránící objektivnímu řešení dopravní otázky. Kromě toho se patrně ukáže nezbytné, hlavně z důvodů hospodářských a branných, aby stát převzal větší opatření zavedených u nás okupanty a použil jich jako nástroje své nové dopravní politiky.

Po stránce administrativní by po přijetí zásady státního monopolu veřejné dopravy šlo v podstatě jen o správné vymezení práv a povinností zbytku soukromých přepraveců, t.j. hlavně těch, kteří přepravují pro vlastní potřebu, a v oddělení agendy vrchnostenské od podnikové. Mezi ministerstvem dopravy, které by bylo nositelem vrchnostenské působnosti a ředitelstvím jednotlivých podniků (železničního, plavebního atd.) by bylo nutno zřídit generální ředitelství monopolu, které by, v rámci zásad stanovených ministerstvem,

bylo odpovědné za praktickou koordinaci dopravních prostředků, ústřední investiční plán, správu investičního fondu, propagaci atd.

### *Praktické provedení.*

Z uvedeného vysvítá, že stejně jako ve věci cílů dopravní politiky, tak i v ohledu jejího provádění po stránce metodické a organizační není smlouva se Sověty ničím, co by si se strany ČSR vyžadovalo zvláštních opatření. Vše, čeho je potřebí k dosažení cílů naší příští dopravní politiky se zřetelem k vnitropolitickým potřebám ČSR, slouží zároveň k značné míry i intencím spojenecké smlouvy s SSSR.

Ze samotného pojmu plánované dopravy vyplývá, že úkoly dopravní politiky budou řešeny jako jeden celek, koordinovaným použitím všech dopravních prostředků. Abychom lépe porozuměli určení každého z nich, je nutno si připomenouti jejich hlavní ekonomické a fyzické rysy, pokud mají pro naši otázku význam, jakož i poměr veřejné správy k nim.

Železnice jsou páteří čs. dopravní soustavy. ČSR měla celkem asi 15.000 km železničních tratí, převážně ve vlastnictví státním. Asi  $\frac{1}{10}$  těchto tratí byla dvoukolejná. Zhruba jedna polovina celkové kilometráže byla na území samotných Čech, které představovaly svou rozlohou jen jednu třetinu celkové plochy státu, počtem obyvatelů o něco více. Podnik ČSD vlastnil sám asi 10.000 osobních vozů, 100.000 nákladních, 5.000 lokomotiv a motorových vozů, 3.000 tendrů a 1.000 sněhových pluhů. Byl spravován ministerstvem železnic a ředitelstvími v Praze, Plzni, Hradci Králové, Olomouci, Brně, Bratislavě a Košicích.

Ministerstvo železnic bylo zároveň nositelem státní svrchovanosti ve věcech železničních vůbec, ku př. i ve věcech městských elektrických drah a zároveň též správcem podniku ČSD. Právním základem železničního podnikání byl naposledy železniční zákon (č. 86 1937, Sb. zák. z. n. f.), který je v mnoha ohledech nejmodernější kodifikací železničního práva, zvláště stavebního a odpovědnostního.

Poměr státu k podniku ČSD byl upraven na základě zákona o úpravě hospodaření ve státních závodech, ústavech a zařízeních, jež převahou nemají plnit úkolů správních, a který stanovil, že „podniky tohoto druhu jest spravovati tak, aby plnily co nejdokonalěji svůj národohospodářský, případně správní úkol a dbajíce všeobecně uznaných

zájmů veřejných, byly vedeny podle zásad řádného obchodníka“. „Veškeré výdaje, počítaje v to přiměřené zúčtování vloženého kapitálu, hradí podniky tyto ze svých příjmů, plynoucích z činnosti podnikatelské.“ „Od této zásady lze se odchýlit jen výjimečně, vyžadují-li toho důležité zájmy státní, o čemž rozhodne v každém jednotlivém případě vláda. Vláda také určí způsob, jakým bude podniku nahrazen výdaj nebo úbytek na příjmech, vzniklý úkony konanými v zájmu státním.“

Železniční politiku určoval (po roce 1921) ministr železnic ve spolupráci s Ústřední železniční radou o 69 členech, jejímž úkolem bylo podávat posudky a návrhy a klásti dotazy ve věcech všeobecně železničních, pokud se týkají obchodu, průmyslu, hornictví, zemědělství a lesnictví a pokud mají vztah ke

- 1) všeobecné organizaci železnic;
- 2) základům jízdních řádů;
- 3) zásadám a směrnicemi tarifnictví;
- 4) podstatným změnám reglementárních ustanovení a všeobecných ustanovení tarifních, s výjimkou opatření přechodných a výjimečných;
- 5) programu výstavby nových tratí.

Objem železniční dopravy činil v období těsně předválečném 68 milionů tun zboží (1937), což představovalo 93% celkového objemu přepravy, nečítaje ovšem přepravu silniční, jejíž objem je těžko zjistitelný. Vývoz a dovoz se děl po železnici z 92%.

Mezi zeměmi Střední a Jihovýchodní Evropy měla ČSR největší objem přepravy zboží — 68 milionů tun proti 57 Polska, 27 Rakouska atd. až 5 Bulharska (v roce 1937). Při tom však měla nejmenší průměrnou vlečnou vzdálenost (asi 150 km proti 300 km Polska atd.) a to přesto, že právě v ČSR měla být podle samotných dopravních podmínek nejdelší. Dlouhé cesty musí totiž být konány jen železnici, kdežto v jiných zemích se tato přeprava děje z velké části též po moři nebo vnitrozemských vodích. Trať Cheb-Jasina, která představuje osový přepravní směr ČSR, je pak dlouhá asi 1.400 km.

Příčinu tak krátké přepravní vzdálenosti nutno hledati hlavně v nedostatku tradice v hospodářských stycích západní a východní části státu, zaviněné jednak dlouhotrvajícím politickým odloučením obou oblastí, jednak provinciální povahou hospodářství v zemích dříve uherských. Důkazem pro tento a zor je zvláště statistika přepravy mezi jednotlivými oblastmi ČSR, která jasně ukazuje, že přes všechna opatření investiční a tarifní,

č 4-5/34  
směřující k intensifikaci styků mezi nimi, nebylo dosaženo žádoucího vyrovnání. Tendence hospodářských vztahů tu však byla vzestupná, ale dvacet let byla příliš krátká doba, aby byly proráženy zony, vytvořené horstvy a dlouhým historickým vývojem.

Pro průmysl, soustředěný z 80% v západní oblasti, byly s hlediska exportu i importu důležitější vztahy Praha-Hamburg (600 km) a Praha-Terst (750 km) než styk s domácími trhy surovin a výrobků, vzdálenými až 1.400 km. (Objem zahraničního obchodu historických zemí činil podle Statistické ročenky z roku 1938 asi 6 milionů tun, avšak objem jejich obchodu se Slovenskem a Podkarpatskou Rusí jen 2 miliony tun. Při tom bylo uvnitř samotných historických zemí přepraveno po veřejných železnicích přes 33 miliony tun. Slabý oběh zboží ve východní části republiky je zřejmý i z toho, že ani uvnitř této oblasti nebylo přepraveno více než 6 a půl milionu tun do ciziny a z ciziny pak celkem asi 1 milion tun.) Pozdější vývoj jasně ukázal, že podlouhlý tvar státu, který byl s hlediska vnitřního nevýhodou, který mu však na druhé straně umožňoval, aby plnil svou funkci vnější, přece jen nezabránil tomu, aby se ČSR nestala i technicko-hospodářským celkem. Překážky hospodářské povahy, t.j. hlavně nedostatek industrialise a malý obvod trhů v oblasti dříve uherské, zůstaly pak vážnou překážkou i v rámci řešení uskutečněného po roce 1938. Hospodářská komplementárnost zemí ČSR, i když byla zatím jen úseková a nepříliš široká, stala se přece jen v určitých ohledech pro tyto země nezbytností, která nemohla být vyvážena ani pozdějšími hospodářskými opatřeními uvnitř nových politických celků, ani možnostmi t.zv. velkoprostorového hospodářství uvnitř Evropy, ovládané nacisty.

Po stránce komerční byla pro ČSD důležitá zvláště převaha nákladní dopravy nad osobní a to vzhledem k přepravené váze v poměru 93% : 7%, vzhledem k hrubé váze ovšem v nižším poměru 70% : 30%. Náklady osobní dopravy byly čtyřikrát vyšší než náklady dopravy nákladní. Asi 30% váhy všeho přepraveného zboží tvořilo domácí uhlí. Střediskem nákladní dopravy byla Moravská Ostrava, odkud bylo vypraveno ročně (v posledních předválečných letech) 3,7 milionu tun obyčejného zboží, kdežto z Prahy jen 3 miliony, z Liberce 617.000, z Brna 480.000, z Plzně 427.000 tun.

Rychlost vlaků byla průměrně dvakrát vyšší než průměrná rychlost autobusů, slou-

žících veřejné dopravy. Průměrná cestovní vzdálenost osobních vlaků byla asi 45 km, t.j. dvakrát vyšší než průměrná cestovní vzdálenost autobusů. Naprostá většina cestujících užívala třetí vlakové tridy (97%) a osobních vlaků (rovněž 97%). Osobní vozy měly průměrnou kapacitu 50 osob a průměrné roční obsazení 18 osob. Průměrná ložná váha nákladních vozů byla 14,5 tun, průměrné roční zatížení 7 tun. Rychlost osobních vlaků byla důsledkem špatných trakčních poměrů takřka nezměněná po mnoha desetiletí. Naproti tomu zvláštní nákladní vlaky (ku př. Nové Zámky-Praha) a motorové vlaky (Slovenská strela a Modré šipky) dosahovaly naproti tomu nejvyšší evropské úrovně.

V ohledu tarifním bylo již v roce 1920 sáhnuto k prostředkům, jimiž měl být vyvážen vnitřně nevýhodný tvar státu. V osobní dopravě byl s platností od I.VI.1920 zaveden tarif pásmový, podle něž se s rostoucí vzdáleností snižuje sazební jednotka. Rychlíkové příplatky byly odstupňovány podle čtyř pásem. Nákladní tarify byly rovněž ustáleny v roce 1920, avšak počínaje rokem 1928 došlo k několika zásadním změnám. Sazebník ČSD spočívá na základě třídění zboží podle jeho hodnoty a to různě podle toho, zda jde o zásilku kusovou (do 500 kg), polovagonovou (od 500—10.000 kg) nebo celovagonovou (přes 10.000 kg). Kromě normálního tarifu bylo užíváno i tarifu zvláštních, zvláště pro přepravu uhlí, dále tarifu překladištních, vývozních atd. Ve styku mezinárodním byla postupem doby zavedena řada tarifu svazových, z nichž měl zvláštní důležitost tarif jadraný (z roku 1921) a dále ovšem rakouský, německý (1925), polský a maďarský (1927).

S hlediska investiční politiky byly úkoly železniční správy dány jednak v š e o b e c n ý m i t e n d e n c i m i dopravní politiky, jednak rychlým rozvojem dopravnictví vůbec a konečně potřebou postupné obnovy vyčerpaného a zastaralého vybavení z doby Rakousko-Uherska.

V prvním ohledu se pokrok projevil zvláště stavbou nových železničních linek, ležících ve směru politických a hospodářských potřeb mladého státu. Pozoruhodným pokusem o plánovité řešení tohoto úkolu byl stavební a investiční program železnic na léta 1921 až včetně 1925, uzákoněný pod č. 235/1920, Sb. zák. a nař., a obsahující zmocnění pro vlády, aby na státní útraty provedla stavbu celkem 15 specifikovaných

8.4-5/40  
drah normálního rozchodu. Tato pětiletka však zůstala jen osamoceným pokusem, který nebyl v žádném vztahu k investiční politice silniční, říční, průplavní, letecké a elektrifikační. Nebyla součástí obecného hospodářského plánu, který by vyjadřoval cíle politiky, zvláště pokud se týče umístění průmyslu, zvednutí životní úrovně určitých částí státu, národnostní a kulturní politiky atd. Růst dopravní sítě, i když často politicky cílevědomý, byl tedy přece jen nutně nepravidelný a nesoustavný. Pětiletka železničních investic na léta 1921-1925, doplněná logicky zákonem č. 690/1920, Sb. zák. a nař., jímž se ministru železnic přiznává právo, aby se z důvodu státních zájmů kdykoli ujal správy soukromé železnice, sloužící veřejné dopravě, a vedl ji státní správou železniční na účet koncesionářův, zůstala pak v hospodářském životě ČSR vůbec i na poli dopravy pokusem ojedinělým a nezcela zdařilým. Některé její části byly provedeny až v rámci těsně předválečných příprav.

V programu výstavby se ovšem zároveň uplatňovaly prvky technického pokroku, které jednak působily na rozvrh investic, jednak ovlivňovaly obnovu a zlepšování dosavadních dopravních zařízení i techniku provozu. Vedle zřizování nových spojů docházelo tedy pak ke stavbě druhých kolejí, ke zlepšení starých, zvláště k zesilování železničního svršku, ke stavbě nových stanic a překladišť, k modernisaci signálních a zajišťovacích zařízení, k zařazení průběžné brzdy (systému Božic, patent Škoda) pro nákladní vlaky a z části i k elektrifikaci, pro níž však nebylo těch podmínek jako v jiných zemích, nemajících dostatek uhlí a disponujících, naproti tomu, větší kapacitou nevyužitě vodní síly.

Finanční výsledky podniky ČSD byly určovány mnohem více obecnými hospodářskými poměry mezinárodními a vnitřními než fakty organizačními, než existencí sou-těže. Úhrn řádných a mimořádných příjmů se pohyboval kolem čtyř miliard Kč, při čemž se až do let hospodářské krise provozní přebytky blížily částce 200 milionů Kč. Při tom bylo jen za prvních deset let, tedy do roku 1938, investováno pouze do vozového parku přes čtyři miliardy Kč, t.j. tolik, kolik činil celý roční provozní rozpočet ČSD. Hospodářská krise se ovšem promítla do rozpočtu ČSD v podobě velkých schodků, přesahujících dokonce částku 600 milionů Kč. Je ovšem pochopitelné, že schodek státních železnic, největší v dobách, kdy byl nejtíže

snesitelný, vedl k revizi otázky vlastnictví drah, k propagaci komerčních hledisk železničního podnikání a k překrotným opatřením vzhledem k soutěži silničních vozidel. Návrhy z řad velkopodnikatelů, bank a technokratů prokázaly, že finanční rovnováha železnic je zachránítelná, ale jen na účet veřejných zájmů, z nichž některé byly významnější než skutečnost zatížení poplatnictva schodkem ČSD.

Poslední rozpočet (na rok 1938) počítal s celkovými náklady 4.171,087.400 Kč, příjmy 4.023,875.400 Kč, takže celková ztráta byla odhadována částkou 147.212.000 Kč, jež měly být plně hrazeny státní pokladnou. Investiční rozpočet zněl na částku 1.528,138.400 Kč, z čehož mělo být 464,353.000 Kč hrazeno vlastními prostředky ČSD a zbytek nápijč-kou.

Schodek zhruba 150 milionů Kč znamená, že každý jednotlivý občan přispěl na to, aby ČSD mohly v roce 1938 plnit svou funkci brannou (výjimečně nízké sazby pro přepravu zbrojního materiálu a vojska; běžný provoz na strategických tratích atd.), kulturní (běžný provoz na t.zv. kulturních linkách; výjimečně nízké sazby pro přepravu školní mládeže atd.), hospodářskou (zvláštní sazby pro oblasti postižené nezaměstnaností, sazby pro podporu určitých průmyslů, překladišť atd.), sociální (sazby, umožňující industrialisaci celých oblastí, rozšíření obvodu, trhu, práce a výrobků, zvláště zemědělských a domáckého průmyslu atd.), politickou (sazby, umožňující spjetí západních a východních oblastí státu, sazby, cílení odnárodňování Čechů, Slováků a Rusinů) a jiné veřejné funkce, průměrně částkou 10 Kč ročně.

V témž roce činil uveřejněný rozpočet ministerstva národní obrany asi 2 miliardy Kč, čímž přirozeně nebyly vyčerpány všechny branné investice. Schodek ČSD, spoluřečovaný silně především brannými přípravami, představoval tedy pak asi  $\frac{1}{13}$  uveřejněného rozpočtu ministerstva národní obrany.

Celková hodnota podniku ČSD byla odhadována částkou 16 miliard Kč, takže jednotlivý občan by byl jejich prodejem získal na hotovosti něco přes 1.000 Kč.

Finanční výsledky podniku ČSD ukazují tedy, vzhledem k rozsahu veřejných úkolů, jež musí prováděti jako jediný nositel dálkové a hromadné přepravy a jako daleko nejdůležitější prostředek dopravy ČSR vůbec, slušnou míru vyrovnanosti mezi veřejným zájmem a cenou, za níž je obstaráván. Kdyby jen část těch nákladů, o něž se

snížila vydání různých složek veřejné správy, byla nesena příslušnými resorty do té míry, jak by tomu bylo, kdyby podnik ČSD mohl být opravdu obchodním podnikem, byl by jeho rozpočet trvale aktivní. Stejně by tomu bylo, kdyby podnik ČSD nebyl takřka bezbranný proti kartelovým cenám uhlí, které zdražovaly provoz ČSD ročně asi o částku 400 milionů Kč.

### *Vnitrozemská plavba.*

ČSR měla v roce 1937 zhruba 600 km vod splavných pro lodí nad 400 tun, tedy zhruba tolik co Polsko, avšak mnohem méně než Maďarsko, Rumunsko a Jugoslavie. V ČSR bylo po vodě přepravováno celkem asi 5% z celkového objemu přepravy vnitřní i vnější, nečítaje ovšem přepravu silniční, která by tento podíl ještě zmenšila. V celé dunajské oblasti byl pak ceteris paribus podíl vnitrozemské plavby asi 4%. V průměru let 1927–1937 bylo v ČSR dopraveno po vodě 3 miliony tun, po železnici 69 milionů tun ročně. Pro celou podunajskou oblast byl pak poměr 13 milionů ku 224 milionů tun.

Provoz na Dunaji měl pro ČSR poměrně malý význam. Z ČSR, která se tu podílí 150 km splavného toku a dvěma přístavy, šlo v roce 1937 po Dunaji do ciziny 250.000 tun zboží, z ciziny do ČSR 728.000 tun, ve vnitřním styku bylo pak přepraveno 50.000 tun. Hlavními předměty přepravy byly nafta, zelenina, rudy, uhlí a dřevo.

ČSR měla při svém vzniku pro svůj zahraniční obchod v podstatě jen tři cesty: přes Hamburg, přes Terst a přes Galac-Brailu. Při mírových jednáních v Paříži měla čs. delegace na mysli zřejmě především dvě. ČSR se dostalo svobodného přístavního pásu v Hamburku, miněného původně jako služebnost mezinárodního práva, z níž se však z různých důvodů stal prostý soukromoprávní nájem doku pro překlád zboží pro ČSR.

Kromě toho bylo ČSR přiznáno právo na vlastní vlaky na tratích rakouských a maďarských tak, aby měla co nejšvobodnější přístup k Jadranu. Právo se týká tratí:

- 1) Horní Dvořiště (ČSR) — Jesenice (Jugoslavie);
- 2) Bratislava (ČSR) — Kopřivnice (Jugoslavie).

Toto právo v sobě zahrnovalo i dosazování vlastního čs. personálu na rakouské a maďarské stanice a zřizování vlastních topíren a dílen na území jmenovaných států. Tohoto práva však nebylo užito.

Orientace na Terst se zračí i v zákoně č. 4/1922, Sb. zák. a nař., který obsahuje úmluvu o výsadách a ulehčeních ve prospěch čs. provozu v terstském přístavu. Hangar, který byl čs. vládě postoupen, mohl však sloužit jen k dočasnému uložení zboží, nikoli za skladiště. Zavedením t.zv. jadranského železničního tarifu (1921) se tato orientace, která měla starou tradici z dob rakousko-uherských, ještě upevnila. Dunaj nepřicházel dlouho v úvahu takřka vůbec, hlavně pro nejistotu politických a hospodářských poměrů ve své oblasti, která se ovšem ostře obražela i v poměrech sazebních. První léta mladého státu byla pak údobím rychlého hospodářského růstu, jemuž spíše svědčila doprava rychlá, nikoli též nutně levná. Zanedbanost bratislavského přístavu byla jen důsledkem neutěšených dopravních poměrů vůbec, mnohem spíše než jejich příčinou. Bylo to vlastně až v roce 1935, kdy začala na Dunaji poněkud organisovaná soutěž, již se ČSR zúčastnila již v roce 1922 založením vlastní paroplavební společnosti. Přesto se však dunajská doprava pro ČSR dala takřka ze  $\frac{3}{4}$  cizími lodmi. Poměr dunajské přepravy k ČSR je ovšem nejvýrazněji vyjádřen ciframi o růstu překládky v bratislavském přístavu. V roce 1921 bylo tam přeloženo celkem 21.000 tun, v roce 1920 však již 152.000 tun. V posledním roce plné konjunktury, 1927, dosáhla překládka cifry 542.000 tun. Po třech letech úpadku nastal v roce 1931 opětý vzestup, tentokrát vyznačený cifrou 786.000 tun. Na této výši se pak po opětném několikaletém sestupu provoz bratislavského přístavu ustálil.

Překládka přístavu v Komárně byla ještě v roce 1930 vyšší než v Bratislavě (671.489 tun), její objem se však rychle menšil, v roce 1935 představoval jen o něco více než  $\frac{1}{4}$  objemu překládky v přístavu bratislavském.

Plavba na Labi (čs. úsek je dlouhý asi 100 km) a Vltavě od Mělníka ku Praze se lišila od poměrů na Dunaji jak značným objemem přepravy vnější i vnitřní (2 miliony tun a 870.000 tun v posledních letech čs. samostatnosti), tak i větší mírou komerční i organizační konsolidovanosti. Čs. paroplavební společnost labská, založená rovněž v roce 1922, se podílela na přepravě obvykle cifrou kolem půl milionu tun, zbytek (45%) byl dopravován společnostmi německými.

Personál ČPSL byl z poloviny český a z poloviny německý, na rozdíl od personálu čs. společnosti dunajské, která nikdy ne-

č. 4-5 44  
přestala být podnikem, ovládaným německým živlem.

Přeprava po Vltavě a Labi do Hamburku trvá 4 dny, zpět šest dní, starými lodmi však 12 a 18 dní.

O plavbě na Odře nelze z čs. stanoviska mnoho říci. Odra není v čs. úseku plně splavnou a tak se též činnost čs. společnosti, pracující ve svazu se soukromou společností německou, vztahovala především na cizí území.

Organisace vodní plavby vychází ovšem především z mírových smluv a z dohod, provádějících její klausule o internacionalisaci Labe, Odry a Dunaje. Do té doby, než došlo k těmto úpravám, snažily se státy překlenouti stav nejistoty vzájemnými úmluvami i faktickými opatřeními. Mezinárodní normy tvořily též základ státních organizačních úprav. Již zákonem č. 315/1920, Sb. z. a n., byl zřízen čs. úřad plavební „k obstarávání věcí, týkajících se plavby vnitrozemské a námořní“ se sídlem v Praze. Byl podřízen jednak ministerstvu veřejných prací, jednak ministerstvu obchodu a měl jako své služebny poříční plavební úřady pro jednotlivé oblasti vodních cest, kromě nich pak ještě expositury, zřízené podle potřeby pro jejich některé úseky.

Význam vnitrozemské plavby stoupal a klesal mnohem příkřeji, než tomu bylo u ostatních prostředků. Samy výkyvy v objemu celkem přepravené tonáže nevystihují tuto skutečnost plně, protože v dobách slabé poptávky musilo být levně přepravováno zboží, které by normálně nebylo přepravováno vůbec. Velká část neúspěchu domácích paroplavebních společností jde ovšem na vrub jejich administrativních nedostatků, jimiž lze z velké části vysvětliti jich malý podíl na celkovém objemu přepravy. Zbytek vysvětlení je ovšem nutno hledati na poli mocenského zápasu, který různým účastníkům soutěže dával různé možnosti, jichž bylo ovšem plně využíváno v dobách hospodářské nejistoty, zvláště překotným zvyšováním námořních tarifů. Ve srovnání s ostatními dopravními prostředky jsou pak velkou nevýhodou vnitrozemské plavby její technicko-provozní potíže. Jak dunajská, tak labská plavba je poněkud měsíců v roce přerušována zamrzáním vodního toku; labská plavba je kromě toho neustále rušena nízkými vodními stavy.

Dunajská plavba byla pak i v dobách, kdy ČSR byla vázána s Jugoslavií a Rumunskem přátelskými smlouvami, trvale zatížena nedostatkem hlubších hospodářských vztahů

s oběma těmito zeměmi. Kromě toho i takto slabý proud obchodních styků šel obecně proti proudu Dunaje.

Počínaje rokem 1935 opanovali nacisté rozhodující část dunajské plavby. Téhož roku došlo v čs. dunajské společnosti k administrativním a personálním reformám, které zlepšily její soutěživost, která však nemohla stačiti, aby vyvážily monopolizační snahy německých společností, jednajících jako nástroj vyšších politických a hospodářských cílů říše.

### *Doprava silniční.*

ČSR měla v roce 1938 přes 70.000 km silnic, což vzhledem k její rozloze i počtu obyvatelstva znamená, že měla hustší silniční síť než Polsko, Rakousko, Maďarsko a všechny státy balkánské.

I v počtu motorových vozidel byla ČSR na vedoucím místě v oblasti Střední a Jihovýchodní Evropy, ovšem rovněž s výjimkou Německa. Na jeden automobil připadlo v ČSR asi 132 osob, tedy mnohem méně než v Polsku, Rumunsku, Jugoslavií a Bulharsku, avšak mnohem více než v Německu a zemích západu. Celkový počet osobních vozů přesahoval cifru 80.000, nákladních vozů a autobusů 30.000 kusů. Roční přírůstek z domácí výroby byl v prvním případě 10.000 kusů, v druhém 1.500 kusů. Byl tedy v obou případech silně pod cifrou nezbytné roční náhrady přestárlého vozového parku.

Po stránce organizační byla silniční doprava v nejvyšší instanci věcí ministerstva veřejných prací. Náklady silničních investic byly od roku 1927 hrazeny z prostředků silničního fondu. Jeho příjmy (daň z motorových vozidel atd.) se však ukázaly nedostatečné k zajištění úkolů, které vzhledem k rozmachu automobilismu a stále vzrůstající důležitosti silniční dopravy byly od něho očekávány. V roce 1936 dosáhly výše 278 milionů Kč, z čehož však celých 275 milionů Kč bylo vyčerpáno úmorem a úrokem z vypůjčených kapitálů, výdaji na nestátní silnice, výdaji na udržování silnic a správu fondu. Na vlastní investice tedy zůstala částka 3 milionů Kč.

Návrhy na rozvoj silniční dopravy byly motivovány především, podobně jako tomu bylo u železnic, nezbytnostmi obecně politickými a hospodářskými, později se však staly rozhodnými důvody branných příprav a produktivního potrání nezaměstnanosti.

V rámci rozšíření státní investiční činnosti se v roce 1936 konečně přešlo od dílčích

práci k přípravě dlouhodobého silničního plánu. Zúčastnili se jí zástupci z kruhů úředních i laických, zástupci územní samosprávy, organizací silničních dopravců a regionálních sborů čs. silniční společnosti. Metoda práce spočívala ve zjištění potřeb okresů, krajů a konečně státu jako celku. Dosavadní roztržení silnic na státní, zemské a okresní bylo zavrženo jako neodpovídající požadavkům doby a bylo doporučeno, aby napříště byly silnice rozdělovány ne podle jednotlivých subjektů veřejné správy, nýbrž podle své jakosti a to jako silnice IA a IB třídy, II. třídy a III. třídy.

Jako první část programu bylo navrženo spojení čtyř hlavních měst jednotlivých zemí silničními spoji:

- 1) Praha — Jihlava — Brno — Bratislava;
- 2) Brno — Püchov — Žilina — Ružomberok — Košice — Užhorod;
- 3) Bratislava — Püchov.

Těmito osovými silnicemi by bylo zajištěno dálkové silniční spojení ve směru rovnoběžkovém a to způsobem strategicky i finančně nejvýhodnějším. Existující silniční sítě kolem měst, jimiž by uvedené tři cesty procházely, by se automaticky staly integrální součástí celostátní silniční soustavy.

Tento střízlivý návrh byl překonán populárním projektem, uveřejněným pod jménem továrny Bati v knize „Budujme stát pro 40 milionů obyvatel“. V ní jsou opakovány známé argumenty o nedostatku a nezbytnosti západovýchodních spojů a doporučuje se vybudování autostrády, která by zkrátila vzdálenost z Chebu do Jasiny z 25 hodin jízdy automobilem na 11 hodin, umožnila by překlenutí historických a geografických překážek národního sjednocení a vytvořila by z ČSR jednotný hospodářský celek.

#### *Vývoj v letech 1939–1944.*

Výsledky činnosti okupačních režimů na území ČSR jsou tu do značné míry známy, nelze se však jimi zabývatí podrobně. Všeobecně řečeno, je nutno počítat s tím, že zlepšení dopravního systému, k němuž někde pod tlakem válečných nezbytností došlo, byla vyvážena krajním vyčerpáním celé soustavy, způsobeným touž příčinou. Investice trvalé povahy usměrňují ovšem dálkové spoje na říši. Tak zvané velkoprostorové hospodářství vedlo pak někde zcela paradoxně k výměně statků uvnitř malých zeměpisných obvodů a k omezování dopravy. Pokud tomu situace dovozovala, byly v dopravě uplatňovány politické tendence, směřující

směřující k nové orientaci dopravní soustavy a k potlačení cirkulace po liniích, jimiž byla utužována čs. státní jednotnota.

#### NOVÁ DOPRAVNÍ POLITIKA

Hlavním znakem dopravní politiky let 1918–1938 bylo, že koordinace dopravních prostředků se dlouho vyvíjela via facti, nikoli tedy na podkladě norem, které by sloužily nějaké jednotné koncepci upravovaly poměr mezi jednotlivými dopravními prostředky tak, aby každému z nich bylo vykázáno to místo, jež mu s hlediska obecných zájmů přísluší. Rozhodujícím faktem při pořádání dopravního systému byla důležitost železnic s hlediska politického, hospodářského, branného i fiskálního. Tyto zájmy nedovoľovaly, aby se soutěž silnice, tedy soutěž z částí dovážejících vozidel, poháněných takřka vesměs dovezenou naftou, mohla uplatnit tak volně, jak tomu bylo v některých jiných státech. Snahou veřejné správy tu bylo udělati z motorové silniční dopravy službu doplňkovou, nikoli souběžnou se službou železniční. To se z velké části podařilo u přepravy zboží, hlavně ovšem na dlouhé vzdálenosti. I potom však zůstává jeden výrazný stín silniční soutěže: i když její podíl, kdyby byl vyvážen v tunách nebo dokonce v tunových kilometrech, byl celkem nepatrný, má přece nebezpečné důsledky tím, že se zmocňuje zboží specificky hodnotného, které v klasifikaci, sloužící za podklad železničního sazebníku, patří do nejvyšších tříd. Tím připravuje železnici o příjmy, s nimiž bylo při klasifikaci počítáno, příjmy, které vyvažují ztrátové sazby levného zboží. Kdyby se pak měla provést reklasifikace, v níž by se s příjmy z hodnotných zásilek nepočítalo, klesla by soutěžnost železnic i v třídách zboží hodnotného.

Otázka soutěže silnice a železnice měla být řešena různými drobnými úpravami, jimiž nebylo možno dosáhnouti ekonomicky správné dělby funkcí. Teorie i praxe shodně ukazují, že k ní může dojít jen tak, že se vytvoří společenství finančních zájmů železniční a silniční dopravy, takže přeprava bude v konkrétních případech prováděna vždy tím prostředkem, který je pro daný úkol ekonomicky vhodnější.

Vrcholným řešením této otázky je zřízení monopolu veřejné dopravy, není však řešením jediným. Představíme-li si však, že ke všem potížím dvou zcela různorodých podnikání má přistoupiti nové zatížení

veřejných podniků zvláštními neekonomickými úkoly, vysvitne nám jasně, že jen státní monopol všech prostředků veřejné dopravy je s to zaručiti, že se plnění vyšších veřejných úkolů nestane vážnou soutěžní nevýhodou a že zisk dopravy jako celku bude rozvržen mezi jednotlivé dopravní prostředky podle jejich důležitosti s hlediska všech aspektů veřejné politiky, nikoli jen s hlediska okamžité komerční výhodnosti. Take s ku př. zřídí železniční linka, již může být jednou naléhavě potřebí pro obranu státu, a to i kdyby okamžitě bylo výhodnější zřídit autobusovou spoj. Naproti tomu bude postavena dálnice, přesto, že pro ni není jiného vážného důvodu než důvodu politických.

Jestliže se na funkci jednotlivých dopravních prostředků podíváme s tohoto hlediska, je nám zřejmé,

- 1) že žádnému z nich nelze vykázat určité místo, pokud nejsou do podrobná známy příslušné politické, hospodářské, sociální atd. okolnosti našeho nového života;
- 2) že ani takto stanovené místo není trvalým, protože celá soustava se mění technickým rozvojem dopravních prostředků;
- 3) že dopravní prostředky se nezřizují ani pro danou ani pro očekávanou běžnou potřebu, nýbrž pro t.zv. návalová údobí, jimiž je zvláště válka.

Železnice zůstanou i nadále hlavním dopravním prostředkem. Dnešní válka jim nevzala nic z jejich dřívější důležitosti, ba naopak prokázala prakticky, že ani velkoryse organizovaný rozmach silniční dopravy nemění nic na dosavadním základním určení železnic.

Rozbor hospodářsko-sociálního cíle naší nové dopravní politiky potvrzuje už dnes, jak bylo již řečeno, jeho shodu s intencemi smlouvy o spolupráci mezi ČSR a Sovětským svazem. Řada důvodů mluví pak pro to, aby se k cílům této smlouvy šlo především prohloubením dálkového dopravního styku. Železnice nemohou být v tomto ohledu nahrazeny žádným z ostatních dopravních prostředků, tím spíše ne, že jejich přímé provozní náklady jsou poměrně mnohem nižší, než je tomu u motorových vozidel (kapitálová investice = 20% průměrných přepravních nákladů, kdežto u železnic asi 80%), čímž je jim umožněna mnohem větší míra potřebné tarifní volnosti.

Po stránce investiční bude v nové situaci pro ČSR nutno pokračovati ve staré politice

výstavby západovýchodních spojů, prodloužených však tento kráté až k nové sovětské hranici terénem tak obtížným, že by o této lince bylo možno mluvit jako o naší burmské cestě. S hlediska technického bude třeba věnovati zvláštní pozornost otázce, jak vyrovnati nevýhodu různého rozchodu kolejnic.

Po stránce administrativní bude třeba, aby celý dopravní systém vyrůstal z jedné koncepce, jež by byla harmonisací všech veřejných zájmů, jež tu přicházejí v úvahu. Bylo by jistě chybou, kdyby, jak tomu bylo dosud, železniční (či dopravní) rada měla na zřeteli především jen zájmy obchodu, průmyslu, hornictví, zemědělství a lesnictví, a kdyby kompromisy mezi jednotlivými zájmovými skupinami měly převážiti vyšší zájmy státní, často vyšší i než zájmy všech uvedených složek dohromady. Nové vnitřní potřeby i smlouva se Sověty by též nepřipouštěly, aby investiční a tarifní politika vyrůstala především z požadavků jednotlivých okresů, krajů a zemí. Ať již je nové uspořádání ČSR jakékoli, pokud tu je jednotný stát, jednotné hospodářství a jednotná obrana, potud i výstavba dopravní sítě musí vycházet především od potřeb státu jako celku. Protežování t.zv. místních požadavků není zpravidla ve skutečnosti ničím jiným než podporou politického, kulturního a hospodářského provincialismu. Prvním úkolem čs. dopravní politiky však musí být provádění starých i nově vytvořených zon a jejich zapojení do celkové soustavy. Teprve v druhé řadě může jíti též o to, aby i uvnitř těchto zon došlo k neustále větší intenzifikaci dopravního styku. Poučením tu je zvláště politika Bismarckova (založená na teorii Listové) a výstavba Spojených států severoamerických, v nejnovější době pak skvělý příklad Sovětského svazu.

Snad bude někým namítáno, že takto koncipovaná dopravní politika povede nutně též k politické centralisaci a k rušení zájmu ku př. slovenského národa. To by však bylo hluboké nepochopení jeho skutečným zájmem, protože jenom zvýšení hospodářské úrovně Slovenska může přivoditi sociální vyrovnání mezi západní a východní částí republiky, bez něhož není konečné řešení národnostní otázky možné.

### *Silniční doprava.*

Zastánci silniční dopravy rádi zdůrazňují, že ČSR byla na poli motorismu pozadu za jinými evropskými státy. Tak ku příkladu

obvyklý poměr našich hospodářských čísel k příslušným číslům německým byl asi 1 : 4, kdežto u motorismu byl pro ČSR mnohem nepříznivější.

Tento argument sám o sobě nic neznamená. Německo se rozhodlo, že přírůstek na objemu přepravy, k němuž došlo oživením německého hospodářského života před válkou, nemá být vyrovnán patřičnými investicemi železničními, ale přenesením uvedeného přírůstku na silnici. Hlavním důvodem tu byla nezbytnost rychlých hospodářských příprav pro válku a kromě toho i předvídané potřebybleskové války samotné. V obou těchto směrech se nacistická kalkulace ukázala pochybenou. Poměr silnice a železnice je složitým ekonomickým problémem, který se nedá řešit jednostranným favorisováním jednoho na úkor druhého. Autostrády mohou prodloužit průměrnou přepravní vzdálenost motorových vozidel a to v určitých směrech. Nemohou však převzít hromadnou dálkovou přepravu jako celek, ba ani ne její podstatnou část. Jestliže se o to veřejní činitelé s použitím veřejných prostředků pokoušejí, ruší správný ekonomický poměr obou prostředků, aniž by pro to mluvily zvláštní veřejné zájmy. Uvedené srovnávání s jinými zeměmi má ještě jinou chybu. Měřítkem civilizační úrovně totiž nemůže být, zda se stát postaral o dostatečné množství motorových vozidel, nýbrž zda dal svému občanstvu k dispozici dostatečné množství obchodních dopravních příležitostí vůbec. Tam, kde je jinými vyhovujícími prostředky o dopravu postaráno, není třeba motorisace. Pro ni je tu důvod teprve tehdy, jestliže nabízí naprosto odlišný druh služby, než je služba obstarávání ostatními dopravními prostředky.

Prostě ekonomické řazení jednotlivých dopravních prostředků do celostátní dopravní soustavy je ovšem zpravidla podrobováno velkým korekturám ve prospěch veřejného zájmu.

Je nutno stavět silnice, které bez jakéhokoli hospodářského odůvodnění odnímají tonáž železnicím. Je nutno podnitit takový rozmach motorismu, aby bylo učiněno zadost branným přípravám.

Je dnes ještě nemožno odhadnouti, kde bude učiněno ono rozhraničení, které nejvíce hovoří všem veřejným zájmům, t.j., které zásadně přikazuje železnicím tolik zátěže, kolik stačí na úhradu hospodářské újmy, jež jim vzniká plněním neremunerativních služeb a které tedy činí z motorové dopravy zásadně jen službu doplňkovou, které však

při tom nebrání tomu, aby i silniční doprava mohla sloužit vyšším veřejným zájmům.

Bylo již řečeno, že si smlouva se Sovětským svazem vyžádá zřízení moderní železniční magistraly napříč ČSR. Stejně se však nebude lze obejti bez nějaké dálnice vedoucí zhruba v též směru k hranicím SSSR a pravděpodobně spíše tak, aby bylo užito dosavadní silniční sítě (Praha-Púchov-Ružomberok-Košice-Užhorod), která by se tak okamžitě začlenila na dálnici, než jak je tomu u projektu Baťova, tak, že by vedla přímo a vyžadovala by si stavby nových přípojových silnic.

Je zřejmé, že samy tyto dva projekty hrozí nebezpečím, že u nás dojde k nadbytku ložného prostoru, což je tím nebezpečnější, že by k němu došlo za nadbytku ložného prostoru leteckého a ložního a později i automobilového na celém světě — a bez jistoty, že dojde k potřebnému oživení cirkulace zboží.

Při tom se nelze spokojovati s populární nadějí, že každý nový dopravní prostředek si opatří svou zátěž. To platí jen do určité míry a to jen tam, kde právě jen nedostatek dostatečně levných dopravních příležitostí bránil přepravě určitého zboží. Tam, kde této překážky není anebo kde je bez velkých obtíží překonatelná, nelze od zřizování nových dopravních příležitostí očekávat takřka nic víc než přesun dopravního břemene z jednoho prostředku na druhý.

Jedinou nadějí nových investičních projektů tedy může být zvětšení objemu přepravy vůbec, což lze v ČSR očekávat především jen od zvýšení životní úrovně východních oblastí státu, rozšířeného oběhu zboží a konečně — což může být podle okolností na prvním místě — od našich hospodářských styků se Sovětským svazem.

### Vnitrozemská plavba.

Osud naší vnitrozemské plavby závisí především na tom, jakým způsobem bude politicky a komerčně řešena otázka mezinárodních řek. Bylo již řečeno, že pro vnitřní styk je říční a průplavní doprava v ČSR takřka bez významu. Při tom je však tento druh dopravy mnohem levnější než doprava železniční a dává ČSR jedinou možnost, jak dosáhnouti moře bez cizích prostředkovatelských služeb.

Protože vnitrozemská plavba je vedle civilního letectví nejpoličtější druhem dopravy, bude od její organizace požadováno, aby se vnitřně přizpůsobila požadavkům, které z toho vyplývají. Samo těžisko jejího

postavení zůstane však na poli mezinárodní úpravy.

Smlouva ČSR se Sovětským svazem přináší pro ČSR povinnost přispěti k odstranění nesmyslného stavu, že Dunaj byl spravován komisí, v níž zasedali i zástupci Velké Británie, Francie, Belgie a Itálie, ne však též zástupci Sovětského svazu. Dále bude nutno trvat na zřízení čs. přístavního pásma v Hamburku a Štětíně, že to tak, aby tato území byla vzhledem k Německu exterritoriální. ČSR musí dále trvat na tom, aby správa Dunaje byla prováděna především ČSR, Jugoslavií a Sovětským svazem.

Po stránce komerční lze od styků se zámořím a přímořskými státy očekávat úspěch jen tehdy, jestliže, jak již ukázala praktická zkušenost, dojde k uzavření vhodných dohod o spolupráci s podniky námořních velmocí. I tu ovšem musí být naše stará orientace k Německu být obrácena k našim dnešním spojencům, mimo jiné i k Sovětskému svazu.

Není nutno zdůrazňovat, že tato spolupráce, která by se týkala hlavně Dunaje, je opět ve shodě s obecnými cíli čs. dopravního plánu, mimo jiné i proto, že rozvoj přístavů v Bratislavě a Komárně je jedním z důležitých kroků pro povznesení hospodářské úrovně východních oblastí státu.

Důkaz o tom, že smlouva ČSR se Sovětským svazem jen podtrhuje tendence, jež se pravděpodobně stanou základem čs. dopravního plánu, je jen naznačen. Zvláště pak byla vypuštěna kapitola o civilním letectví, protože dnešní stav vědomostí o tom, jak bude po válce mezinárodně organisováno a jak se komerčně projeví poválečný přebytek letounů (podle názoru znalců více než osminásobný) a překrvení letectví vůbec, na její zpracování nestačí.

Mnoho z toho, co bylo řečeno, bylo myšleno jen jako východisko k vlastním závěrům čtenářů. Proto byla připojena i rozsáhlá kapitola popisná, která aspoň v hrubých rysech připomíná hlavní fyzické a ekonomické rysy dopravních prostředků v ČSR v letech před 1939.

Vše nasvědčuje tomu, že čs. dopravní plán brzy dostane to, čeho ke svému životu nezbytně potřebuje, t.j. projev národní vůle o tom, jakým způsobem má být upraven nový život ČSR. Naše studie byla pak myšlena ne jako řešení, ale jako letmý nástin problematiky, s níž se bude třeba plánem vyrovnat, a metody, již by bylo lze užít.

Napsal generál-major T. N. F. Wilson, D.S.O, M.C.: „The Journal of the Royal United Service Institution“, únor 1944. — Přeložil mjr. gšt. K.

## O úloze pěchoty

Nedlouho před válkou a hlavně na počátku této války se často vyslovovaly pochybnosti, zda je pěchota stále ještě na bojišti „královnou zbraní“. Reorganizační pokusy za války měly za následek zmenšení počtu pěších brigád v divisi a nahrazení jedné z nich tankovou brigádou. Opětovný výsledek bojových zkušeností znovu potvrdil — a to více, ne méně — že velitelé k dosažení vítězství v bitvě požadovali vždy více pěchoty, neboť jako v minulosti tak i dnes pěchota sama dokázala, že je převládající zbraní na bojišti.

Úlohou pěchoty jest na nepřítele útočit a nakonec ho zničit. Samo dělostřelectvo nemůže rozhodného nepřítele z jeho obranného postavení ani „vystřelit“, ani samo nepřátelský útok zastavit. Pancíř sám nemůže všechny nepřátelské odpory ani zničit, ani udržet dobytý terén. Jeho činnost jest omezena jednak terénem, jednak opatřením proti pancířům, jako jsou KPUV a miny.

Pěchota je tedy jedinou zbraní, která se v útočné akci dostane na nepřítele všude; a v obraně může nepřítele zastavit palbou svých vlastních zbraní. Konečný výsledek na bojišti je proto závislý na pěchotě a následkem toho i výsledek každé války. Toto pravím se vším respektem k ostatním zbraním, jichž podpora je řízena tak, aby pomohla pěchotě dosáhnout vytčeného cíle. Bez této podpory by pěchota utrpěla velké ztráty.

Úzká spolupráce všech zbraní a společné úsilí jest určeno k tomu, aby nepřítel byl v bitvě poražen. Ale tohoto konečného úspěchu je dosaženo jen pěchotou.

Má-li pěchota splnit své poslání útočit na nepřítele až do jeho naprostého zničení, je pro ni pohyb nezbytností. Nepřítel učiní vše možné, jak palbou, tak i jiným protipatřením, aby pohybu pěchoty zabránil. Pohyb vlastní pěchoty je proto možný buď v porostlém terénu nebo pod ochranou