

SBÍRKA PŘEDNÁŠEK

pořádaných

ČESKOU SPOLEČNOSTÍ NÁRODOHOSPODÁŘSKOU V PRAZE

v období 1933—34.

X.

AUTOMOBIL
VEDLE ŽELEZNICE
V Č. S. R.

Přednesl

ING. VLADIMÍR IBL

ve schůzi společnosti,

pořádané dne 12. února 1934.

Cena Kč 5.50.

V PRAZE 1934.

NÁKLADEM ČESKÉ SPOLEČNOSTI NÁRODOHOSPODÁŘSKÉ V PRAZE.

V KOMISI KNIHKUPECTVÍ FR. ŘIVNÁČE, PRAHA II., PŘÍKOPY 24.

TISKEM DR. ED. GRÉGRA A SYNA V PRAZE.

Ú v o d.

Není třeba široce odůvodňovati oprávněnost existence automobilu vedle železnice. Automobil, podobně jako železnice, plod technického pokroku, si svého místa vedle železnice dobyl. Jeho služby pro lidstvo jsou dnes nepostradatelné a není sporu o tom, že hoví některým přepravním potřebám, kterým dosavadní dopravní prostředky buď hověly nedokonale, neb kterým nemohly vyhověti vůbec. Tím způsobil automobil, podobně jako druhy železnice, ač ovšem v měřítku menším, proměnu životních podmínek a možností. Budoucí systém dopravních prostředků nelze si představit bez automobilu. Ale právě tak nelze si tento systém představit bez železnice.

Domény obou těchto dopravních prostředků nejsou dnes řádně vymezeny. Tam, kde se tyto domény překrývají, vzniká jakýsi nadbytek dopravní příležitosti. Soutěž, kterou zde auto železnici působí je v podstatě jiného rázu, než ostatní zápolení obou těchto dopravních prostředků. Je to soutěž v pravém toho slova smyslu, neboť jde tu o ukájení vlastně jedné a téže potřeby. Tato soutěž, jež se dělí o dané přepravní kvantum, nemůže přinést skutečného užitku ani jednomu, ani druhému z obou soutěžících dopravních prostředků a vlastně ani jejich zákaznictvu a s nadbytkem dopravní příležitosti, který vyvolává, vede konec konců v celku k hospodářským ztrátám. Ztráty tyto se zvětšují ještě tím, že neplodný zápas ve sporné sféře ochromuje schopnost každého z obou soupeřů, zlepšit k obecnému i svému prospěchu výkon ve své přirozené doméně.

Jest tedy příkazem hospodářské užitečnosti, ujasnit si tyto účelné přepravní domény obou dopravních prostředků a působit k tomu, aby se vytríbily a vymezily tak, aby jeden dopravní prostředek co možno úplně přestal zasahovati do sféry prostředku druhého a aby spíše jeden byl doplňkem druhého resp. aby jeden na druhý navazoval.

Pro přítomnou dobu je nutno, aby do dnešního stavu a do nynějšího vývoje obou těchto dopravních prostředků byl zaveden takový řád, jenž by byl podkladem orientace ve směru naznačeném.

Úvaha o tom je předmětem přítomné přednášky. Úvaha ta bude, jak přirozeno, nejprve všeobecná. Její závěry pak budou probrány s hlediska našich poměrů.

I. Část všeobecná.

Naše úvahy budou se týkat normálních železnic v běžném slova smyslu zařízení pro přepravu osob i nákladů a naproti tomu veřejné, po živnostensku provozované autodopravy. K autodopravě soukromé přihlédneme jen potud, pokud se dotýká veřejného zájmu.

A.

Nejprve se pokusíme, ujasniti si *podstatné charakteristiky obou uvažovaných dopravních prostředků po stránce technicko-hospodářské.*

1.

a) Jako první z nich se jeví zvláštní *schopnost železnic pro ukojení hromadné a na určitý úsek soustředěné přepravní potřeby a naopak zvláštní schopnost automobilu pro ukájení přepravní potřeby individuální a v čase rozptýlené.*

U železnice v běžném slova smyslu, t. j. u železnic s normální trakcí a obvyklým způsobem provozu, souvisí tato zvláštní schopnost s povahou dráhy, která je dopravě vyhrazena. Únosnost koleje železniční a malý odpor, jejž její povrch klade valivému pohybu vozidel, umožňují užítí trakčních jednotek (lokomotiv) o velké adhezi a tudíž velkém výkonu k dopravě velkých dopravních jednotek značnou rychlostí. Vázanost dopravy na pevnou kolej má ovšem určité nevýhody.

Vysvitne to nejlépe, uvědomíme-li si dopravně nejprůzračnější a výjimečný případ železničního provozu, t. j. provoz okružních drah městských, sloužících jen osobní dopravě. Zde se na jednom uzavřeném okruhu odehrává koloběh řady vlakových jednotek. Aby výkon této okružní dráhy byl co největší, musí rychlost všech vlakových jednotek a jejich zdržení na zastávkách býti stejné. Pak je interval mezi vlakovými jednotkami omezen vlastně jen délkou tohoto zdržení.

Na normálních železnicích však, kde není takového uzavřeného okruhu, jezdí po jedné a téže koleji vlaky různé rychlosti s různě dlouhými zastávkami ve stanicích. Na jednokolejných tratích mimo to na jedné a téže koleji jezdí vlaky opačného směru. Kdežto na městských okružních drahách není zvláštností počet na př. 500—800 vlakových jednotek za 24 hodin, pohybuje se prakticky dosažitelný počet vlaků za tuto dobu při normálních poměrech signalizačních a zabezpečovacích asi kolem 200 u tratí dvoukolejných a jen asi kolem 60 u tratí jednokolejných.

V daném časovém úseku se na určité trati může směstnati jen poměrně malý počet vlakových jednotek a má-li býti využito nákladného zařízení železnice, je nutno, aby se v časovém

úseku, té které vlakové jednotce vymezeném, mohl provést co největší přepravní výkon. To vede k velkým vlakovým jednotkám a silné trakční jednotce pro jejich dopravu, t. j. k dlouhým vlakům s těžkými lokomotivami.

Do nedávna byla celá organizace provozu železničního ovládaná vědomím této jeho základní povahy a jí byla též přizpůsobena všechna technická zařízení železnice. Obráží se to v typech a kapacitě vozidel, síle jejich spráhel, jejich výstroji pro brzdění, v nosnosti a odolnosti koleje a spodku, v úpravě dlouhých stanic, ve zřízení budov pro potřeby hromadné přepravy osob i nákladů, v zařízení zabezpečovacím, počítajícím s dlouhou brzdou drahou těžkých vlakových jednotek atd.

Po desetiletí byly železniční jízdní řády sdělavány pro takovéto velké vlakové jednotky a život lidstva se podle nich jaksi zařídil. Pro normální dopravu zvyklo si obecnstvo na ony určité dopravní příležitosti, jež mu železnice v dané trati poskytovala a rostoucí potřeba přepravy se projevovala spíše zvětšováním stávajících než vkládáním nových vlakových jednotek.

Avšak poslední dobou nastala v tom, hlavně vlivem možnosti, jež obecnstvu dal automobil, změna. Ježto automobil dal přirozeně častější příležitost dopravní, počalo obecnstvo vázání na řidší dopravní příležitosti železnicí mu poskytované pociťovati jako nevýhodu a počalo se od železnice odvracet. Autodoprava podchytila toto hnutí, a to hlavně tím, že své jízdy vkládala do mezer jízdního řádu železničního.

Vysvětlitelnou reakcí železnice bylo, přizpůsobit se. Motorový vůz, který se do té doby hlavně úžitím spalovacího motoru, velmi zdokonalil, byl tu vhodným prostředkem, aby železnice do mezer svého jízdního řádu mohla vložit dopravní jednotky malé, pohyblivé a co do trakce levnější. Mnohdy to vedlo k rozštěpení těžké vlakové jednotky do dvou i více jednotek s motorovou trakcí. Ovšem takto může železnice postupovat jen do určitých mezí. Tyto meze jsou dány jednak ohledem na ekonomii provozu, ježto doprava rozdrobená na mnoho malých jednotek se po případě může státi nerentabilní, jednak ohledem na uspořádání ostatní dopravy železnice, jejíž jednotky (rychlíky, nákladní vlaky) mají v jízdním řádě pevnou polohu. Možnost využití výhod štěpení těžkých vlakových jednotek a vkládání malých jednotek dopravních je tím větší, čím méně je kapacity železniční trati využito. Nynější pokles dopravy, způsobený hospodářskou tísni, přímo povzbuzuje k tomuto opatření. Vychází se při tom z názoru, že železnice, v níž je investován značný kapitál, musí se snažit i za cenu četnějších vlaků drobných na místo malého počtu vlaků těžkých a tedy za cenu provozu méně racionálního, zachovati si co možno velké přepravní kvantum.

Tato snaha po zachování přepravního kvanta vedla železnice i v dopravě nákladní k opatřením, jež druhdy byla považována za neracionální, jako na př. zavádění lehkých nákladních vlaků.

Upravi-li se zdravě poměr železnice k autodopravě, bude železnicím umožněno této akci motorisační dát pevný směr i hranici.

Automobil naproti tomu není nucen a ani nemůže hledat své uplatnění v hromadné přepravě. Ale i kdyby se o to snažil, snad proto, že hromadění většího kvanta na určitý dopravní výkon vede k úspornějšímu provozu, nemohl by se tu uplatnit, neboť se pro tento způsob dopravy technicky nehodí. Jeť poměr hnací síly auta k dosažitelné váze břemene jím přepraveného poměrně nepříznivý a zvláště závislý na profilu a stavu cest, jichž užívá. Tyto cesty jsou určeny pro jiné potřeby než pro potřeby takové hromadné dopravy, jaká je charakteristikou provozu železničního. Nejsou tedy na př. jejich křivky tak nenáhlé, aby byla po nich možna doprava dlouhé řady vlečných vozů tažených mocným traktorem, ani jejich sklony nejsou tak mírné, aby je takové vlaky zdolaly nebo aby je mohly sjíždět bez velkého nebezpečí. Tytéž okolnosti, jakož i stav vozovky a zvláště též ohled na ostatní ruch silniční brání tomu, aby se mohla v provozu uplatnit motorová silniční vozidla se skříní značné délky neb značné šířky. Ostatně i výška této skříně, resp. výše těžiště nákladu nad povrchem vozovky jsou omezeny ohledem na zachování stability při projíždění křivek. Jsou ovšem výjimečné okolnosti, za kterých by i doprava delších vlaků po silnici byla možna a kdy by bylo lze jedním motorovým vozidlem silničním najednou přepravovat veliká kvanta; ale i za těchto okolností není myslitelné, aby takovéto silniční vlaky mohly mít takovou váhu a takovou rychlost jako vlaky železniční. Vhodnou jednotkou silniční motorické dopravy je střední vůz, jenž má poměrně dobrý výkon co do rychlosti, jehož lze užít i tam, kde cesty nejsou nejlepší a jenž se dostane téměř všude, aniž vážně překáží ostatnímu silničnímu ruchu.

Proti technické nevýhodnosti resp. neschopnosti automobilu ku přepravě značného množství jednou dopravní jednotkou stojí naopak jeho zvláštní schopnost vyhovět drobnější potřebě přepravní a, neděje-li se přeprava na velkou vzdálenost, i schopnost jí vyhovět častěji, než by ji mohla vyhovět železnice.

Ony dvě, tři desítky osob, majících stejnou potřebu přepravní co do směru, relace a času, které střední autobus může přepravit, se i v poměrně malých místech snadno sejdou. Rovněž tak poměrně snadno se i v menších obcích sebere neb u jednotlivého podnikatele získá náklad pro automobil nosnosti 2—3 tun.

b) Pokud jde o *rychlost* je nutno schopnosti obou prostředků posuzovati velmi obezřetně.

Technicky dosažitelné rychlosti jízdy, jaké se potvrzují zkouškami neb sportovními ukázkami, jsou pro praktické použití redukovány četnými momenty. Především potřebou takové ovládatelnosti dopravní jednotky, aby bylo lze její pohyb i za poměrů nejnejpříznivějších včas zcela zastaviti (zničiti), když se zpozoruje překážka jejího pohybu. Velká hmota těžkých přepravních jednotek na železnicích má sice za následek poměrně dlouhé brzdné dráhy, avšak jejich nevýhodnosti se čelí důkladným zabezpečovacím zařízením, vhodným jízdním řádem a j. úpravami, takže se v normální dopravě nepocítují. Konstrukce automobilu a vztah pneumatik k jízdní dráze umozňují za normálních okolností, t. j. není-li smyku, brzdné dráhy nepoměrně kratší než u dopravních jednotek železničních. Avšak u těžkých vozidel silničních, jedoucích větší rychlostí jsou tyto brzdné dráhy již takové, že je bezpečnost jízdy vozidla ohrožena, a to nejen vzhledem na jízdní dráhu, ale i se zřetelem na silniční ruch, neboť nepředvídaná překážka, která je v železniční dopravě výjimkou, je v silniční dopravě zjevem velmi častým. Proto je přirozeno, že předepisují-li se určité meze jízdní rychlosti pro různé druhy dopravních jednotek železničních, stanoví se i pro těžká vozidla silniční (autobusy, nákladní auta) určitá maximální rychlost a to poměrně malá.

Uvažujeme-li o veřejné dopravě, můžeme říci, že co do průměrné rychlosti jízdy je železnice ve značné převaze nad automobilem. Představme si rychlík proti autobusu, nebo zrychlený nákladní vlak, jedoucí rychlostí 65 km/hod., proti těžkému nákladnímu autu, stěží dosahujícímu přípustné meze 50 km/hod. Je všeobecně známo, jaké úsilí vyvíjejí železnice, aby zlepšily svůj výkon po stránce rychlosti a dosavadní výsledky opravňují k velkým nadějím do budoucna.

Avšak *přepravní* (t. zv. komerční resp. cestovní) rychlost je menší než rychlost jízdy. Koeficient, jakým se pro přepravu využije rychlosti jízdní, je velmi různý.

Na železnicích se přeprava zdržuje hlavně přestupováním, překládáním, sestavováním vozových neb vlakových jednotek, do nichž se přepravní jednotky sdružují, závislosti vlakových jednotek trati jedné na jednotkách trati druhé a pod. Tyto momenty způsobují, hlavně v nákladní dopravě, že je přepravní rychlost na železnici mnohdy jen zlomkem možné rychlosti jízdy. Na krátké vzdálenosti je tento koeficient zvláště nepříznivý, uvažuje-li se přepravní výkon v celé relaci přepravní potřeby (z domu do domu). Překládání s vozu na železnici a se železnice na vůz znamená ztrátu času, jež se značně zvyšuje, není-li možno uskutečnit transport spojitě, t. j. bez čekání při pře-

chodu se silnice na železnici a naopak. Bývá tedy autodoprava na kratší vzdálenosti, i když její rychlost jízdy má nižší mez než rychlost korespondujících dopravních jednotek železničních, ve výhodě.

Avšak se vzrůstem vzdálenosti zmenšuje se tato výhoda auta; při větších vzdálenostech, t. j. při vzdálenostech několik set kilometrů, mizí tato převaha auta úplně proto, že je organizačně nevýhodné, ba nemožné, aby se doprava jedním a tímže autem s jedním a tímže řidičem dala nepřetržitě a aby zahrnula i noc.

Pro přepravu na vzdálenosti větší, při níž jí k dobru přichází větší průměrná rychlost jízdní, může železnice prováděti leckteré úpravy organizační (na př. zavádění zrychlených nákladních vlaků nočních v pauzách dopravy osobní, úpravu služby sběrné a p.), jimiž se výkon ještě podstatně zlepšuje.

c) Ve směru *pohodlí* je při dopravě na delší vzdálenosti železnice v nesporné výhodě vůči autodopravě. Není to jen pevná kolej, jež činí osobní dopravu pro železnici příjemnější (méně otřesů a výkyvů), ale i různé jiné momenty, jako větší volnost pohybu cestujícího za jízdy vlaku, možnost cestou čisti nebo se oddávati i jinému zaměstnání, možnost se cestou pohodlně stravovati a t. d.

Pokud jde o dopravu zboží, skýtá železnice příznivé podmínky pro dopravu některých druhů zboží, jež žádají zvláštní péče, jako pro zboží křehké, jež nesnáší otřesy na silnici. Železniční vozy, jako pomůcky přepravní, oddělené od jednotky trakční, lze přizpůsobovati potřebám přepravovaných nákladů, dokonce lze některé vozy vyhraditi přepravě určitého druhu nákladů (na př. vozy chladičí, mnohdy opatřené příslušným strojním zařízením, vozy na dopravu kmenového dříví, kolejnic a p.).

Ovšem zase má hromadnost přepravy po železnicích za následek, že je nutno jednotlivé zásilky důkladněji balit, aby nebyly poškozeny různými jinými zásilkami, s nimi zároveň ve velkém počtu přepravovanými. Obaly jsou v přepravě železniční nutny i proto, že jednotlivé zásilky je třeba častěji překládati, kdežto v autodopravě překládání odpadá.

d) K popsáným technickým charakteristikám obou dopravních prostředků druží se ještě jejich jakost po stránce *bezpečnosti dopravy*. Bylo by opakováním věcí celkem všeobecně známých, kdybychom tu chtěli dovozovati vysokou relativní bezpečnost dopravy železniční proti motorické dopravě silniční.

e) Další zajímavý rozdíl mezi železnicí a autem se jeví v *míře, s jakou se ten který z obou prostředků přibližuje přepravní potřebě jaksi místně*.

Železnice, vázaná určitými meznými hodnotami zakřivení a sklonů své koleje, musí svou trasu rozvinouti mnohdy tak, že se dostává poměrně daleko od oněch středisk a výrobních míst,

jimiž silnice bezprostředně procházejí. Železnice nemůže z technických příčin namnoze vůbec proniknouti do středu měst a j. středisk. Stává se tedy často, že spojení po železnici nezahrnuje celou relaci, v níž se přeprava požaduje a že je třeba tuto přepravní potřebu ukájet částečně i po silnici. Železnice nadto jen výjimkou má možnost proniknouti až k bydlíšti resp. podniku zákazníka, kdežto automobil může ukojit *celou* jeho přepravní potřebu »z domu do domu«. Toto ukojení přepravní potřeby v celé její relaci znamená neobyčejnou výhodu nejen co do času, ale i co do jakosti i nákladnosti přepravy a jen při značných vzdálenostech tato výhoda mizí před výhodou větší rychlosti a láce dopravy železniční.

2.

Všimněme si nyní *rozdílů organisace obou uvažovaných dopravních prostředků.*

a) Nejnapadnější z těchto rozdílů se jeví ve *formátu*, v jakém se u obou těchto prostředků podnikání uplatňuje.

Důsledkem popsané základní vlastnosti železnic, která je uzpůsobuje hlavně k přepravě hromadné, je to, že se železnice většinou organisují jako *velké podniky*. I v zemích, kde nenabylo vrchu mínění o užitečnosti toho, aby byl provoz železnic v rukách státu, se postupným splýváním soukromých železničních tratí dospělo k vytvoření velkých sítí soukromých železnic.

Utvoření takovýchto velkých těles má některé hospodářské výhody, jako to, že se místní fluktuace přepravního výkonu navzájem vyrovnávají, že se mnohotvárnou výstrojí těchto sítí (na př. vozidly) a i možností jejího přemístování dá vyhověti nejrůznějším přepravním potřebám a posléze i to, že určité výdaje (na př. na ústřední správu) mohou býti v příznivém poměru k nákladu resp. příjmu na jednotku přepravního výkonu. Avšak tato velká tělesa jsou zase naopak, podobně jako v jiném podnikání, zatížena určitou těžkopádností.

Organisace velkého podniku železničního se široce rozvětvenou sítí umožňuje za poměrně příznivých podmínek provádění *dálkové* přepravy, vyžadující vystrídání lokomotiv a průvodčího personálu, dále z ohledu bezpečnostních potřebného prohlédnutí vozidel přepravě sloužících a pod.

Avšak zvláště význačnou výhodu organizační mají železnice v přepravě mezinárodní. Nejen, že při značně pokročilé technické jednotnosti železničních tratí na celých kontinentech může se přeprava díti jedním a tímže vozidlem přes hranice státu za nejlepších podmínek pohodlí a bezpečnosti, ale tato přeprava je dávnými a propracovanými pevnými dohodami, jakož i četnými ad hoc sjednanými úmluvami upravena tak, že

zákazník si může vždy předem celkem přesně zjistiti dobu přepravy a její náklad.

Výhodou železnic jako velkého podniku je dále možnost, aby dorozumivacích prostředků, potřebných pro řízení služby dopravní, bylo využito i pro organisaci *přepravy* na značné vzdálenosti. Toto využití by po některých úpravách mohlo býti ještě větší, resp. mohlo by se uplatniti i pro silniční dopravu, jež slouží přepravnímu výkonu, který železnice provádí (odvoz zásilek z dráhy a p.) a zvláště pro t. zv. dopravu kombinovanou (železnice — auto).

Autodoprava, i když je to autodoprava veřejná, se naproti tomu svojí základní povahou nehodí dobře k tomu, aby byla organisována jako podnik velkého formátu. Přednost její je, jak jsme viděli, právě v možnosti přizpůsobení se individuálním požadavkům přepravní potřeby. Tyto požadavky může postihnouti nejlépe podnik, jehož vedení pracuje jaksi přímo ve sféře, kde se tato potřeba rodí a ukojuje. Jen takto vedený autodopravní podnik se může pružně přizpůsobiti rázu, rozsahu a změnám těchto požadavků. Toto lokální resp. individuální vedení autodopravy ovšem zase omezuje její možnosti co do přepravy dálkové a mezinárodní.

Posléze je účelno si při této příležitosti uvědomit, že autodoprava, nezátížená téměř kapitálovým břemenem z titulu pevných zařízení provozních, může se snadno vystěhovati z jedné oblasti do druhé, podle toho, kde se může lépe uplatniti.

b) Dalším rysem po stránce organizační význačným je ta okolnost, že v přepravě železniční je *vozidlo s motorem* (lokomotiva) *odděleno od vozidel určených k přepravě*. To umožňuje na př. takovou organisaci dopravního výkonu, že se vozidla k přepravě určená na místech k tomu vhodných mohou připravit (vyčistiti, vytopiti, desinfikovati, opatřiti zvláštním zařízením a p.) a v nákladní dopravě i naložiti resp. vyložiti. Mezitím co se manipuluje s vozy, je možno lokomotivy k jejich dopravě určené užiti k dopravě jiných vozidel pro dopravu již připravených. Tato organisace dále umožňuje do vlakové jednotky v dané trati zařaditi vozy, přicházející s jiné trati i z ciziny.

V autodopravě se této potřebě hoví jen v nepatrné míře tam, kde je možno provozovat dopravu vlečných vozů pomocí traktorů a tím, že se na plošinách nákladních aut dopravují schránky, které je možno zvláštním zařízením s vozu sejmuti a nechat stát po dobu manipulace s nákladem.

Autodoprava je mimo to zbavena některých výhod, jaké dává železnicím jejich provozní forma:

Osobní a nákladní doprava se ve svých nárocích na dopravní výkon železnic poněkud střídají a doplňují. U nás je na př.

nejsilnější doprava osob v létě, nákladů na podzim. O nedělích a svátcích, kde je doprava osob, hlavně nyní za rozvoje turistiky a sportu, mnohem silnější než ve všední dny, odpočívá na železnicích místní přeprava nákladů. Podobně je v železniční dopravě možno využít, od určitých přepravních vzdáleností počínaje, nočních hodin, v nichž obchodní činnost odpočívá, k tomu, aby se zboží, jež odesílatel odpoledne odevzdal k přepravě po železnici, druhý den ráno octlo v rukách příjemce. Rovněž je možno denní hodiny věnovat manipulaci s náklady ve stanicích (nakládání a vykládání vozů) a nočních hodin užít k jejich dopravě.

Doprava osob je při individuální povaze autodopravy organizačně oddělena od autodopravy nákladní. Doprava za nočních hodin, jakkoli by snad pro lepší rozdělení silničního ruchu byla žádoucí, je méně bezpečná. Ale i když je možno na př. organizovat dopravu sběrného zboží autem tak, že se zboží přes den autem sebere a v noci dopravuje do místa určení, naráží to pak na potíže. Netrvá-li jízda až do takových hodin rána, aby bylo v místě určení možno zboží rozvésti jeho příjemcům, je nutno zboží to vyložit do nějakého skladiště, nemá-li zůstat na voze vysazeno nebezpečí krádeže, čímž padá výhoda bezprostředního doručení příjemci, nebo třeba vůz i s řidičem po dlouhou dobu zdržet od nastoupení zpětné cesty.

c) *Přepravní modalita* obou uvažovaných dopravních prostředků se od sebe ve mnohém liší.

Je to dáno především již samotným rozdílem jejich základní povahy.

V autodopravním podnikání se přepravní obchod sjednává dosud namnoze krátkou cestou, bez velkých formalit, často jen na základě vzájemné důvěry mezi odesílatelem a podnikatelem dopravy. Zásilky autem přepravované dosud namnoze neprovází žádný papír, který by byl dokladem, že se o dotyčné přepravě uzavřela přepravní smlouva za přesných podmínek.

Velký podnik železniční, jehož vedení nemůže proniknouti přímo k zákazníkovi, musí pro své zaměstnance, jimž ostatně musí dát pevné pracovní hodiny, vydat předpisy pro provádění přepravy. Tyto předpisy, byť byly tak pružné, jak to dovoluje nutnost pořádku a péče o zamezení libovůle zaměstnanců a poškozování podniku s jejich strany, nemohou se rychle a pružně přizpůsobovati všem změnám přepravních potřeb a náladám zákaznictva.

Avšak pro železnice platí též tuhé zákonné normy (přepravní řády), jež jim ukládají jednak všeobecnou povinnost dopravní, jednak stejné nakládání se všemi dopravci, kteří splňují stejné podmínky a to ještě zmenšuje jejich přizpůsobivost pokud jde o přepravní modalitu.

Tyto normy, které jsou dnes již do určité míry tíživým přítěžkem, nutí železnici k tomu, aby byla pohotově i pro takové přepravní výkony, pro které se svou povahou nehodí nebo pro něž se hodí hůře než automobil, a znemožňuje jí účelně a spravedlivě diskriminovat mezi přepravci v rámci všeobecně platných tarifů. To tím spíše, že aplikace individuální slevy není vázána jen na schválení dozorčího úřadu, ale též na její publikaci pro určitou dobu před zavedením. Nejistota výsledku vadí při kalkulaci odesilatele a zdoluhavá tato procedura brzdí a mnohdy znemožňuje uskutečnění obchodu, pro nějž bylo poskytnutí slevy podmínkou.

Vším tím autodoprava vázána není a to umožňuje její přizpůsobivost a pružnost, hlavně v dobách fluktuace hospodářské nosnosti jejího zákaznictva a se zřetelem na soutěž.

V nákladní dopravě mimo to neleží na autodopravě takové břemeno odpovědnosti vůči zákaznictvu jako na železnici, a to usnadňuje i finanční situaci autodopravy.

3.

Přejdeme na pole *charakteristik obou uvažovaných dopravních prostředků po stránce hospodářské.*

a) Obrátme se nejprve k otázce *výdajů.*

Po stránce *kapitálové* nutno si uvědomit především, že *železnice* jsou vsutky zatíženy velkou kvotou nákladů na zařízení pevná a nepřestěhovatelná (spodek, mosty, tunely, pozemní stavby a do určité míry i svršek a návěstní a zabezpečovací zařízení). Odpisy této kvoty těžce doléhají na bilanci podniku železničního, hlavně v dobách horší konjunktury.

U *automobilové dopravy* se kapitálové břemeno redukuje jednak na amortisaci pořizovací ceny vozidel a úrok z této ceny, jednak na amortisaci a zúročení poměrně malého nákladu na vlastní garáže. V kapitálovém břemenu autodopravy, jež je tedy v poměru k ostatním výdajům poměrně malé, byl opotřebení a jinaké znehodnocování vozidel bylo rychlé, se neobjevuje náklad na zřízení a obnovu cest, jichž užívá. Místo tohoto nákladu se však v provozních výdajích autodopravy v některých zemích objevuje její příspěvek na cesty, jenž zahrnuje většinou i kvotu na jejich běžné udržování. Příspěvek tento je tedy obdobou oné kvoty kapitálového břemene železnic, jež připadá na kolej, spodek, na určité pozemní stavby a zařízení zabezpečovací, jakož i výdajů udržovacích pro tuto část železniční podstaty. Otázka formy tohoto příspěvku, jeho výše a hlavně jeho poměru k obdobným kvotám výdajů železničních je otázkou velmi spletitou a spornou. Nebudeme se jí tedy zde dále zabývat. Objektivně můžeme říci, že ve většině případů přispě-

vek autodopravy na cesty nedosahuje poměrně oné výše, jakou reprezentují výdaje na dráhu železnic.

Při srovnávání ostatních položek provozních výdajů obou uvažovaných dopravních prostředků musíme si uvědomiti ještě tyto některé momenty:

Železnice, jako veliký podnik, jsou, hlavně tam, kde jsou provozovány státem, stálým předmětem veřejného zájmu, který jim namnoze dosti kategoricky ukládá úkoly, spojené s určitými výdaji (hlavně pokud jde o jízdní řád v osobní dopravě) a jenž od nich vyžaduje z důvodů sociálních, národohospodářských a pod. výhody, jež jsou spojeny s poklesem přepravních příjmů. V malém rozsahu provozované soukromé podniky autodopravní tomuto tlaku unikají.

Jedním z nejtěžších problémů železničního hospodářství je přeprava »nárazová«. Míjíme tím na př. přepravu oněch zástupů cestujících, kteří se v pevném a krátkém časovém úseku chtějí dostat do středisk svého působení (ranní a odpolední resp. večerní doprava do velkých měst a z nich) nebo rekreace (týdenní doprava turistická, sportovní a výletní). V nákladní přepravě pak jsou to značné výkyvy působené t. zv. přepravou sezonní (hl. u zemědělských plodin). Tyto špičky výkonu nutí železnici k tomu, aby své pohyblivé a z části i pevné zařízení udržovala poměrně vysoko nad průměrem potřeby. Autodoprava, provozovaná podle zásad soukromohospodářských, těchto špičkových náporů přepravní potřeby využívá jen v mezích svých schopností a svého prospěchu.

Pokud jde o personál, jsou železniční podniky, podobně jako jiné velké podniky, rovněž předmětem veřejného tlaku a veřejné kontroly. Pracovní podmínky jejich personálu jsou dány veřejně vyhlášenými normami a jejich přísné zachovávání se sleduje. Jsou-li železnice ve státním provozu, stanoví se zároveň zvláštními normami, obdobnými pro jiné státní zaměstnance, pro kterou službu mají uživatelé zaměstnanců s pevným a normálně nerozvíratelným služebním poměrem, a služební podmínky těchto zaměstnanců jsou zároveň všeobecně vytčeny. Správa železnice může za těchto okolností jen v malých mezích regulovati stav svého zaměstnanectva podle výkyvů přepravy. Pro autodopravu v soukromých rukách takovéto vázanosti není. I normy o pracovní době se stávají ilusorními tam, kde podnikatel autodopravy ji provozuje osobně neb členy své rodiny.

Pro rozvětvenost železničního provozu a spleť vztahů vzájemnou závislost jeho jednotlivých úkonů lze velmi nesnadno zjistit skutečné provozní výdaje konkrétního přepravního výkonu na železnici. Může se tak státi jen schematicky s hrubou přibližností.

V normálním provozu železničním je totiž sloučena přeprava osob vedle přepravy nákladů. Jsou tu tedy mnohé položky výdajové, jež jsou působeny jen jedním z těchto dvou druhů přepravy (na př. osobní nádraží nebo skladiště pro zboží) a pak některé položky, jež by byly nižší, kdyby železnice sloužila jen jednomu druhu přepravy (na př. služba dopravní a zařízení zabezpečovací, jež žádají většího nákladu z titulu dopravy osobní). Je velmi těžko a jen s hrubou přibližností možno stanovit dosti přesně podíl, jenž z celkových provozních výdajů železnice připadá jednak na dopravu osobní, jednak na dopravu nákladní.

V autodopravě, jakmile se ujasní metoda výpočtu provozních nákladů na jednotku přepravního výkonu, lze naopak výdaje konkrétního přepravního výkonu stanovit poměrně snadno a předem. Jednak je tu osobní doprava oddělena od dopravy nákladní, jednak lze snadno přehlédnouti a přesněji zhodnotiti v každé z nich ony faktory, které mají vliv na určení provozního nákladu, resp. přírůstku proti jeho průměru v daném případě.

Srovnání podmínek obou uvažovaných dopravních prostředků po stránce výdajové je tedy dosti nesnadné.

*

b) Redukujeme-li otázku *příjmu* na otázku přepravních sazeb, vidíme, že po stránce *tarifní* má každý z obou dopravních prostředků podmínky a možnosti jiné.

Železnici je, jak jsme viděli, téměř nemožno stanovit cenu za žádaný přepravní výkon případ od případu. Nejen proto, že nemůže pro jednotlivý výkon dobře stanovit jemu odpovídající výdaj, nýbrž i proto, že jsouc podnikem velikým, široce rozvětveným a stálé kontrole se strany veřejnosti podrobeným, musí počítat se všeobecnou reperkusí, kterou by vyvolalo individuální tarifní řešení daného případu. Tato vázanost je ještě ve většině států utvrzena zákonnou normou, zavazující železnice k tomu, aby tarifní výhody, jež poskytnou zákazníkovi jednomu, poskytovaly bez rozdílu všem oněm zákazníkům, kteří splňují tytéž podmínky.

Jsouc takto vázána, je železnice velmi omezena v činnosti akviziční. Tato činnost je vpravdě účinná jen tehdy, děje-li se bezprostředně v přímém styku se zákazníky a jestliže se nabídka přepravních podmínek může promptně přizpůsobovati denním potřebám zákaznictva. Železnice však tuto akviziční činnost nemůže přenášeti na orgány, které by tento přímý styk měly, neboť nemůže jim dáti volnost, závazně nabídnouti ceny za výkon, který by mohly pro železnici získati; stanovení těchto cen a výhod musí železnice opatrovati ústředně z příčin již uvedených.

Autodoprava má velkou volnost ve stanovení sazeb a jejich přizpůsobování okamžité potřebě. Pokud je organisována jako podniky malé a s krajem jaksi srostlé, má na tomto poli nad železnici značnou převahu a proto také jsou její úspěchy akviziční snadné.

Železnice jsou vedeny k tomu, aby pevně a pro každého stejné sazby publikovaly. Prve, než je publikují, musí je schváliti dozorčí úřad a jemu také zásadně náleží rozhodovati o změnách sazeb, již schválených. Pokud jde o slevy ze sazeb normálních, jsou tu namnoze povinnosti stejné.

Autodoprava není prakticky vázána na souhlas dozorčí moci k přepravním sazbám a jejich změnám. Avšak k dozorčí funkci, kterou takto veřejná moc vykonává vůči železnicím, aby zabezpečila všem zákazníkům stejné nakládání po stránce tarifní, se přidružuje veřejný tlak na tarify železnic ve směru úlev pro hospodářsky slabé neb podpory hodné kruhy přímých neb nepřímých uživatelů železnic. Vliv tohoto tlaku na příjmy železnic je proto tak citelný, že zasahuje právě ony složky přepravy železniční, jež jsou podstatny pro její prosperitu. Pro tento tlak velmi těžko nalézá plné úhrady svých příjmů zvláště přeprava osob po železnici, jež je sama o sobě značně nákladná. Ale ještě tíže tento tlak doléhá na nákladní dopravu železniční, která namnoze určuje výsledný finanční efekt železnice. Autodoprava tomuto tlaku uniká.

Rovněž je to převážně v národohospodářském zájmu, jestliže železnice užívají přepravních sazeb diferencovaných podle hodnoty přepravovaného zboží. To znamená, že železnice, aby umožnila přepravu určitých málo hodnotných druhů hromadného zboží za sazby nízké, jdoucí často pod její vlastní náklady, vybírá za přepravu zboží hodnotného sazby vyšší, úměrné hospodářské nosnosti tohoto zboží. Že tuto tarifní soustavu, jež se po desetiletí osvědčovala k dobru celku, nelze změnit, aniž se tím přivodil zhoubný převrat v hospodářském životě vůbec, uvidíme později. Příchod automobilu však, jak též uvidíme, prospěšnost této soustavy pro železnici zvrtil tak, že se tato soustava jeví slabinou železnice vůči autodopravě.

Autodoprava, pokud působí *inimio* sféru železnice, nemusí se při stanovení přepravních sazeb prakticky řídit jiným vodítkem než ohledem na úhradu výdajů, které jí dotýčný přepravní výkon způsobí. Musí při tom ovšem přihlížeti k míře možnosti využití vozu při zpětné jízdě a pro některé druhy zboží i k nutnosti vyčištění vozu po jeho přepravě.

Avšak jakmile se svou činností autodoprava přesune do sféry železnice, počne se při svých požadavcích, co do přepravních sazeb za zásilky, jež byly neb jež by mohly býti přepravovány po železnici, přirozeně opíratí o známou cenu této přepravy.

Tato cena zahrnuje dovozné po železnici a většinou i poplatek za dovoz »z domu« na dráhu a za dovoz z dráhy »do domu«.

Dovozné po železnici je, jak řečeno, diferencováno podle druhů zboží resp. jeho hodnoty. Mimo to však se jeden a tentýž druh zboží řadí do té či oné tarifní třídy podle toho, podá-li se tohoto zboží k přepravě po železnici množství, jež vydá za celý vagon nebo aspoň na půl vagonu či množství menší. Posléze klesá kilometrická železniční sazba pro dané množství a daný druh zboží s přibýváním přepravní délky v malých, pro přepravu autem v úvahu přicházejících vzdálenostech velmi prudce (na 100 km není dovozné na př. pěti, nýbrž jen asi $2\frac{1}{4}$ násobkem dovozného pro přepravní délku 20 km). Poplatky za dovoz a odvoz na železniční stanici a ze stanice jsou velmi různé, závislé na místních poměrech. Avšak i když jsou velmi nízké, reprezentují proti dovoznému po železnici značnou kvotu z celkové přepravní ceny, kvotu tím větší, čím menší je přepravní délka a naopak.

Chce-li se autodoprava řídit touto cenou jako horní mezí, kterou může od svého zákazníka požadovati za provedení přepravy veskrz po silnici, musí tedy hleděti ke všem momentům, v předešlém odstavci uvedeným, aby se konkurenčně uplatnila. Při tom musí též u druhů zboží, jež na železnici tarifují nízko jako záсылky celo- neb polovozové, přihlížeti k možnosti použití auta dané kapacity pro zdolání těchto transportů v žádané relaci a v žádaném čase. Ve všech případech pak musí počítati s mírou využitelnosti auta při zpětné jízdě.

Podrobnějším prostudováním různých těch závislostí na základě několika praktických příkladů objeví se:

1. že autodoprava nejsnáze může podbízet železnici v případech, kde jsou poplatky za dovoz a odvoz na dráhu a z dráhy v poměru k dovoznému po železnici vysoké,

2. že může, jak také zhusta činí, železnici nejučinněji podbídnouti tím, jestliže zákazníkovi přepraví zboží z domu do domu za cenu rovnající se čistému dovoznému železničnímu, bez poplatků za dovoz a odvoz,

3. že při dobrém zpětném využití vozu může autodoprava s takovýmto podbídnutím přepravu hodnotného zboží železnici odejmouti i na vzdálenosti poměrně značné.

Poněvadž pak autodoprava vzhledem ke své malé kapacitě potřebuje ke svému plnému zaměstnání jen poměrně malého kvanta zboží, je přirozeno, že si ve sféře železnice, kde má výběr, vybírá především zboží nejhodnotnější a na železnici tarifující nejvýše a že často již tímto zbožím je saturována. V této sféře nalézá tedy autodoprava, přimykajíc se k tarifní soustavě železnic, nejsnazší možnost úspěchu resp. zisku.

Takto autodoprava překonává železnici *cenově*, ani si téměř

neuvědomujíc podíl svých technických vlastností na tomto snadném úspěchu. Pokud tu tyto vlastnosti přicházejí v úvahu (větší průměrná rychlost přepravy, odpadnutí překládky resp. obalu a p.) zvyšují tento úspěch tím spíše, je-li poloha sídla odesilatele a příjemce ke stanicím železniční relace, již autodoprava soutěží, taková, že vzdálenost, kterou musí auto projeti, je mnohem kratší než součet vzdáleností na dráhu, po dráze a z dráhy. Jsou případy, kdy je železnice po těchto stránkách vůči autodopravě v takové nevýhodě, že přepravu, jež na autodopravu přešla, nemůže již naprosto získati, byť o to usilovala sebe většími slevami.

Výhody auta vůči železnici však rychle ztrácejí svůj účinek soutěžní se vzrůstem přepravní vzdálenosti a od určité meze ho zcela pozbývají. Na větší vzdálenosti, t. j. několika set kilometrů, je přeprava železnicí v poměru k přepravě na krátké vzdálenosti nejen nepoměrně rychlejší, neboť tu ustupuje vliv manipulace při podeji a výdeji zásilky a uplatňuje se možnost přepravy v nočních hodinách, ale je též poměrně mnohem levnější, neboť s délkou klesá sazební jednotka. Průměrná přepravní rychlost autodopravy naopak se vzrůstem vzdálenosti klesá a průměrný výdej na jednotku výkonu stoupá proti přepravě na vzdálenosti krátké.

Řádně kalkulující autodoprava nemůže tedy na větší vzdálenosti podbízet železniční sazby za zboží hodnotné a tím méně sazby pro zboží malé hodnoty.

Nutno si dále uvědomit, že pozice železnice v soutěži se živnostenskou autodopravou po stránce cen za přepravní výkon je velmi ztížena tehdy, jestliže je železnice nucena své klienty zatěžovati dopravními daněmi a dávkami, jimiž autodoprava není zatížena ve stejné míře. Soutěžní sazby autodopravy, přimykající se k železničním sazbám tyto dávky zahrnujícím, obsahují i částku odpovídající těmto dávkám, která přichází autodopravě takto nezatížené bez její zásluhy k dobru.

*

Nemůže nám uniknouti, že cenová politika autodopravy, působící ve sféře železnice, není bez vlivu na její působení mimo tuto sféru. Živnostenská autodoprava se nejraději usazuje v pruzích podél železničních tratí, kde jest větší intensita hospodářského života než v krajích od železnic odlehlých. Větší intensita života podél železnic jí umožňuje lepší využití vozu a tudíž stanovení sazeb, za jaké by beze ztráty nemohla voziti v krajích odlehlých. Tento stav plodí dvojí zlo: jednak to, že v územní sféře železnice, jež do značné míry jejím vlivem dosáhla svého stupně vývoje, vzniká nadbytek dopravní příležitosti, provázený nezdravým soutěžním bojem, jednak to, že

v této sféře je obyvatelstvo stále více favorisováno proti obyvatelstvu krajů odlehlých.

Přehlédnuvše takto podstatné charakteristiky auta a železnice můžeme říci, že, *kdežto se možnost úpravy soužití obou dopravních prostředků po technické a organizační stránce jeví ve světle celkem příznivém, po stránce ceny za přepravní výkon čili po komerční stránce se toto soužití dosud vyvíjí v ovzduší nezdravém.*

B.

Hlavní problém účelné a účinné reglementace soužití obou dopravních prostředků.

Vytknuvše v předešlém oddílu charakteristiky obou uvažovaných dopravních prostředků a podmínky jejich činnosti, jsme přivedeni k tomu, abychom si ujasnili základní problém účelné a účinné reglementace soužití obou těchto prostředků.

Vidíme jej *v nutnosti, zastavit oddrobování hodnotné přepravy železniční vlivem cenové politiky automobilu a zabránit zhroucení tarifní soustavy železniční.*

Na příkladě přepravy zboží jsme viděli, že *živnostenská autodoprava působící ve sféře železnice cenovým podkladem svého života má ráz parazita, přisátého na tělo železnice.* Uvidíme hned, že v této své funkci prospívá autodoprava tou měrou, jak tělo železnice chřadne a že by konečný efekt byl s obecného hlediska zhoubný.

Jestliže si situaci schematicky zjednodušíme, objeví se nám tento obraz:

Předpokládejme, že danou (a nezměnitelnou) přepravní potřebu určitého kraje do určité doby ukájel jedině dopravní podnik A, zařízení svým založením a svou kapacitou na přepravní kvantum z této potřeby vyplývající resp. jen na toto kvantum a přepravu tuto provádějící za sazby odstupňované podle hodnoty a i podle hospodářské nosnosti dotyčného zboží.

Představme si, že by nad *průměr* těchto sazeb byla přepravována čtvrtina všeho zboží a že by příjem za přepravu této čtvrtiny přepravního kvanta byl polovinou celkového příjmu podniku A. Provozní výdaje tohoto podniku pokládejme za něco nižší než příjmy, tak, aby pracoval s přiměřeným ziskem.

Předpokládejme dále, že tento zisk nalákal podnikavce, který se rozhodl založit v témže kraji podnik B, zařízení na zdolání právě jedné čtvrtiny přepravního kvanta podniku A. Mysleme si pak, že by podnik B začal voziti hodnotné zboží šmahem za sazby nižší, než jsou sazby podniku A pro zboží hodnotné.

Ví dobře, že laciné hromadné zboží, na jehož dopravu nebyl zařízení a již by pro svou malou kapacitu nemohl provést, zůstane věrno podniku A, za to ale, že všechno hodnotné zboží, za něž se platí vysoké dovozní, přejde k němu. Podnik A ztratí takto polovinu příjmů, ale zůstanou mu tři čtvrtiny přepravního kvanta. Provozní výdaje podniku A neklesnou ovšem o $\frac{1}{4}$, nýbrž o zlomek mnohem menší, neboť, jak známo, s poklesem dopravy a nevyužitím zařízení železničních výdaje na jednotku výkonu rostou velmi značně. Podnik A je tedy nucen podstatně zvýšiti sazby za laciné hromadné zboží. To by ovšem znamenalo, že pro mnohé levné hromadné zboží stanou se nové sazby nesnesitelnými a že by jeho přeprava v důsledku toho musila přestat. Odpadnutím těchto transportů nastal by však další podstatný pokles zboží přepravovaného podnikem A a tudíž další nevyužití jeho zařízení (vozů, kolejí atd...). Tím by dále vzrostly vlastní náklady na přepravní jednotku, což by vyvolalo nutnost dalšího zvyšování sazeb.

Je tedy zřejmo, že z této situace není jiného východiska, než zásah nějaké vyšší moci, nemá-li podnik A úplně zaniknouti a nemá-li přeprava levného hromadného zboží býti trvale zne-možněna.

Tento příklad ukazuje jednoduchými rysy, že není možno, aby trvale vedle sebe existovaly dva podniky, z nichž jeden (železnice) je vázán na diferencovanou tarifní soustavu a druhý (automobil) má úplnou volnost co do ceny za své výkony.

Jakkoli je příklad přirozeně schematický, není to na újmu správnosti základních závěrů, které se z něho pro další naše úvahy podávají. Správnost ta má ostatně potvrzení v zániku malých drah, vůči nimž se autodoprava objevila jako soupeř rozsahu takového, aby mohla převzít podstatnou část jejich přepravy. Uvažuje-li se proti velikému podniku železničnímu malý soukromý podnik autodopravní, zdá se vliv jeho v popsaném směru býti zanedbatelným. Ale vliv tento tu přece jest a součtem mnoha takových podniků se mnohokrát násobí. A tak i když snad okamžitý účinek není patrný, destruktivní proces působí a kdyby jej nic nezadrželo, pokračoval by rychle dále a jeho účinky by se projevíly velmi důrazně.

*

Nelze neviděti, že se tento proces zápasu dvou dopravních prostředků o jedno a totéž přepravní kvantum, jenž se zdánlivě týká jenom jich, vlastně odehrává také na účet celku. Konec konců by si hospodářské zákony jistě vynutily zase řešení, k jakému se dospělo dosavadním dlouhým vývojem, t. j. takovou nabídku dopravních prostředků, jaká odpovídá skutečné přepravní potřebě a takové uspořádání jejich tarifních soustav,

jaké struktura hospodářského života vyžaduje. Než by se tak však stalo, vznikly by ztráty způsobené zbytečným znehodnocením dopravního prostředku jednoho, zbytečným zřizováním a rozšiřováním podniku druhého. Nikdy by nebylo možno odčinit škody v hospodářském životě způsobené pruchami dosavadního jaksi rovnovážného stavu a zbytečným hledáním toho, co už dávno bylo nalezeno.

*

Příjmy železnic nejsou však oddrobovány jen autodopravou po živnostensku provozovanou, ale též dopravou v *soukromých* automobilech.

Postupující rozmach soukromého automobilismu má pak, pokud jde o *dopravu* osob, v zápětí škody pro železnici potud, že se její vozidla a zařízení osobní dopravě sloužící postupně málo využívají či dokonce stávají zbytečnými a že odpisy za tuto nadbytečnou část výstroje zatěžují na dlouhou dobu bilanci železničního podniku. Rovněž ji zatěžují rekonstrukce ještě neopotřebovaných vozů vyšších vozových tříd na vozy třídy nižší, podmíněné odlivem cestujících z vyšších tříd na soukromý automobil.

Avšak daleko větší škody působí železnici soukromé automobily nákladní čili t. zv. *závodní* autodoprava.

Průmyslové závody užívají aut k přepravě nákladů, jichž potřebují pro svou výrobu neb jež jsou jejich výrobkem. To může mnohdy zlevnit jejich výrobu, ač tyto případy nejsou tak časté, jak se původně za to mělo, hlavně proto, že časově i místně není pro jeden a tentýž závod přepravní potřeba tak rozvržena, aby to umožňovalo dostatečné zpětné využití aut. Nemožnost tohoto využití vede někdy k tomu, že se závody vlastní autodopravy zřikají, ale častěji k tomu, že usilují o lepší využití svých vozů přejímáním nákladů, jež nejsou předmětem jejich výroby neb obchodu. Běrou-li, jak přirozeno, za to úplatu, pak ovšem zasahují do sféry autodopravy živnostenské a v soutěži, která se tu rozpoutává, se tato autodoprava mnohdy musí odhodlat ke snížení svých sazeb. Toto snížení má ovšem zase vliv na železnici.

Závodní autodoprava však, kromě přímého oddrobování kvanta železnici dosavad přepravovaného, škodí železnici ještě více, a to opět nepřímo. Především tím, že se výhod vlastní autodopravy jednoho závodu dovolávají závody jiné, chtějíce od železnice pro přepravu po dráze dosíci značnějších slev. Tyto slevy, porušující namnoze citlivou tarifní soustavu železnic, mají vždy širokou reperkussi.

S dobrými obchodními zvyklostmi se nesnášejí ty případy, kdy závod, mající vlastní autodopravu, již užívá pro určité druhy předmětů svého provozu (na př. pro své výrobky), těží

pro jiné druhy těchto předmětů (na př. suroviny) ze značných slev, jež byly železnicemi povolovány, namnoze pod tlakem veřejného zájmu, v době, kdy železnice měla faktický přepravní monopol.

Je těžko si představit závod, který by aspoň z části neužíval služeb železnice. Zdálo by se tedy, že železnice má v ruce vlastní prostředek, aby závody, které se jí zpronevěřují na prospěch vlastního neb živnostenského auta přiměla k návratu na kolej. Avšak není třeba mnoho fantasie, aby vysvitlo, že užívání tohoto prostředku, t. j. odpirání tarifních výhod závodu nevěrnému, má jako svépomocné a jinak nepodložené počínání poměrně úzké meze.

Bez účinného zásahu nelze ani tu zabrániti škodám, které popsaná situace celku působí.

C.

Pokusme se nyní vytknouti *program účelné a účinné reglementace soužití auta se železnici*.

1. Především bude užitečno, abychom pokud jde o *podmínky tohoto soužití resp. dělby práce zrekapitulovali* poznatky rozptýlené v popisné části přednášky.

Viděli jsme zvláštní schopnost železnic pro ukájení hromadné a na určitý časový úsek soustředěné přepravní potřeby a naopak zvláštní schopnost autodopravy pro ukájení přepravní potřeby individuální a v čase rozptýlené. Viděli jsme, že se automobil technicky nehodí k zdolávání hromadné přepravy, jednak pro nepříznivý poměr vynaložené energie k přepravnímu výkonu, jednak proto, že je kapacita auta omezena ohledem na silnici a na ostatní dopravu silniční. Musíme si uvědomit, že sloužve veřejné dopravě je automobil značně omezen ve své jízdní rychlosti a že se organizačně špatně hodí pro dopravu na veliké vzdálenosti resp. v nočních hodinách. Viděli jsme dále, že se naopak automobil zvláště dobře hodí k přepravě menších množství na malé vzdálenosti, umožňuje tu rychlejší a levnější přepravu z domu do domu bez přesezení resp. překládání. A posléze jsme viděli, že se automobil těsně přimyká terénu i místním přepravním potřebám a jsa organizován formou drobného podnikání může se těmto potřebám rychle a pružně přizpůsobovati, kdežto železnice povahou svou je vedena k tomu, aby byla podnikem velikým, jenž se potřebě přizpůsobuje hůře.

Pokud však jde o výdaje za jednotku výkonu nemůže býti automobil při své technické povaze a kapacitě výhodnější než železnice, aspoň nikoli pro většinu zboží, které železnice do-

pravuje a může s ní soutěžit jen u zboží, které na železnici tarifuje vysoko. Viděli jsme, k jaké škodě pro celek by vedlo, kdyby se autodoprava o práci se železnici dělila tak, že by si z daného kvanta, jehož dopravě železnice slouží, vybrala právě část hodnotnou a snášejší sazby, které autodopravě ještě poskytují možnost zisku.

Za daných okolností se železnice tomuto oddrobování existenční základny nemohou ubránit vlastními silami a jejich svépomocná obrana vedla by ke ztížení a snad i zničení přepravních možností málo hodnotné resp. hospodářské podpory hodné části jejich přepravního kvanta. Kdyby pak autodoprava měla volnost hledati takto poměrně snadný výdělek, byl by zájem celku ještě dále poškozován tím, že by neměla zájmu na tom, hledat uplatnění mimo sféru železnice. Tím by se oddánilo uskutečnění opravdu účelné dělby práce mezi autem a železnici.

*

2. Majíce toto vše na paměti, můžeme hledati strážlivou a objektivní odpověď na otázku, jaké je *účelné vymezení přepravní domény automobilu vedle železnice*.

Ujasněme si nejprve rozdíl mezi působením auta mimo sféru železnic a v této sféře.

Působíc *mimo* sféru železnic je autodoprava všude na místě tam, kde je dopravním prostředkem technicky a hospodářsky dokonalejším než prostředky jiné. Tedy na př. v pouliční dopravě městské, dále ke spojení středisk v krajích od železnic odlehlých. Pro oba tyto druhy dopravy se autodoprava svými vlastnostmi zcela dobře hodí.

Účelným zaměstnáním autodopravy je náhrada méně vhodných dopravních prostředků v ukájení přepravní potřeby, vznikající v kraji od železnic odlehlém, ale k této železnici a po ní dále směřující; opačně pak takováto náhrada k provedení přepravy se železnice směřující do kraje od ní odlehlého. V obou těchto případech funguje autodoprava jako *přívodní faktor* železnici sloužící a ji podporující a plní užitečný úkol i v zájmu celku tím, že zlepšuje životní podmínky krajů, jež dosavadním rozvojem dopravních prostředků zůstaly pozadu ve svém hospodářském vývoji. I zde se výhodně uplatňují vlastnosti autodopravy a tato její funkce může vyhovět mnohé potřebě, jež by jinak zůstala neukojena.

V některých případech se může autodoprava uplatniti jako vítaný *doplňek železnice*, a to tehdy, když spojuje konce dvou protilehlých kusých železničních tratí, jestliže ovšem je s to, aby zdolala přepravu, která má tendenci s jedné této trati přejíti na druhou, jež se však dosud musí bráti oklikou po jiných tratích.

Může-li v těchto případech autodoprava býti soběstačnou resp. může-li existovati bez podpory železnice, již slouží, po případě bez podpory veřejné, jest otázkou pro sebe, jejíž zodpovězení dlužno hledati v poměrech každého konkrétního případu.

Pokud jde o působení autodopravy ve sféře železnic je potřeba zvláště pečlivého rozboru.

Co se týče *soukromých automobilů osobních* sloužících individuální potřebě, bylo by neúčelno, jejich volnost omezovat, byť zasahovaly do sféry přepravy železniční. Individuální zájmy, které k takovému použití majitele soukromého auta vedou, vymykají se namnoze ze hry hospodářských momentů, jaké se v zápolení mezi železnicí a autem jinak uplatňují. Proti touze po sportovním výkonu, volnosti co do užití času a změn cestovního programu, po užití přírodních krás, nelze s úspěchem uplatňovati na př. bezpečnost, dochvilnost, pohodlí a levnost dopravy železniční. Zde je nutno dáti průchod působení převahy zájmu na té či oné vlastnosti přepravy železniční nad souhrnem uvedených požadavků a přání.

Železnice však nemůže pro popsané účinky na její tarifní úroveň lhostejně přihlížet k tomu, vzmáhá-li se t. zv. *závodní* autodoprava nákladní pokud působí ve sféře železniční a musí zvláště bedlivě sledovati, opatřuje-li dotýčným závodům dopravu zásilek, jež byly nebo jež by byly dopravovány železnicí.

Z důvodů zprědu popsaných mají závody tendenci, dopravovat autem zboží hodnotné, tedy své výrobky. Naopak jen v nečetných případech mohou míti zájem na přepravě surovin, jichž potřebují. Zpětné využití závodních aut je tedy namnoze pochybné a proto je národohospodářská cena závodní autodopravy často problematická.

Z toho všeho plyne, že je všeobecným zájmem, aby závodní doprava byla vázána na jednoduchou povinnost ohlašovací, tak aby mohly její vznik, proměny i zánik býti veřejně sledovány. Dále by bylo účelno, stanovit zásadu, že závodní autodopravě, pokud působí mimo sféru železnice nebo v dohodě se železnicí i v její sféře, nemá býti nijak bráněno. Avšak naopak by závodní autodoprava působící ve sféře železnice bez dohody s ní měla býti daňově zatížena tak, aby její existenční podmínky byly ztíženy, při čemž by však přeprava na velmi krátké vzdálenosti mohla býti vyňata.

Dohoda mezi závodem, jenž chce provozovati vlastní autodopravu a železnicí, by vedla, jak praxe ukazuje, zajisté často k tomu, že by se závod spokojil určitým zlepšením výkonu železnice. Někdy snad by mu železnice po dobré úvaze *bez ohrožení své tarifní úrovně* mohla nabídnouti i některé úlevy v dovozném surovin neb výrobků, případně v kombinaci se svou

vlastní službou silniční. Obvyklé slevy tarifní by se však přičily základní zásadě zachování tarifní úrovně železnice. Dohodu tuto, jež by se vztahovala na určité relace, by bylo oznámiti místu registrujícímu přihlášku závodní autodopravy.

Pokud jde o výtěžek daňového zatížení autodopravy, působící ve sféře železnice bez dohody s ní, bylo by uvážiti způsob i rozsah jeho použití k tomu, aby tato železnice, přes ztrátu příslušného přepravního kvanta, mohla udržeti svou tarifní úroveň.

V *živnostenské osobní autodopravě* dlužno lišiti dopravu hromadnou (autobusy) od nehromadné (autodrožkami) a hromadnou dopravu mimo to na pravidelnou a na příležitostnou.

Hromadná pravidelná autodoprava osob, provozovaná po živnostensku, má pravidlem akční radius poměrně malý. Jednak proto, že cestování autobusem na větší vzdálenosti, není-li vozovka silnic výjimečně dobrá, je nepohodlné a nepříjemné, jednak proto, že autobusům, jakožto těžkým vozidlům, ukládá se z bezpečnostních důvodů poměrně značné omezení maximální jízdní rychlosti. Mimo to nutno uvážiti, že kapacita autobusu je poměrně malá a že se tudíž autobusová doprava nehodí pro delší relace, v nichž se cestou objevují nepředvídatelné návaly cestujících, které by mohly způsobit nesnáze co do obsazení vozu.

Tyto a ještě jiné příčiny vedly k tomu, že autobusové linky jsou pravidlem průměrně krátké (15—20 km), a to tím kratší, čím větší je intensita hospodářského života v kraji, kterým vedou; linky, jež přivádějí přepravu železnici z odlehlých krajů, bývají delší než linky vedoucí souběžně s ní. Jako přivodní faktor a doplněk železnice mají autobusové linky bez rozdílu délky národohospodářské odůvodnění.

Z linek souběžných se železnici nelze s národohospodářského hlediska upříti oprávnění oněm, jež slouží vskutku jen místní potřebě blízkých (na př. asi 20 km vzdálených) středisk. Byť i každé z těchto středisk mělo železniční stanici dotýčné trati v místě, má autobusová linka, procházející středem těchto středisk a zachycující i přepravní potřebu jejich periferií, proti železnici nespornou výhodu. Avšak tehdy, jestliže železnice mezi těmito středisky obstarává přepravu obecnstva, hospodářsky slabého (dělnictva, zaměstnanectva, žactva), je nespravedlivé, aby tato přeprava zůstala jí celá a aby obecnstvo, jež lze více zatížit, přešlo na autobusovou linku. Teoreticky by tedy bylo správné, aby autobusová linka železnici přiměřeně odškodnila. V praxi však toto řešení není dobře proveditelné a nezbude asi, než aby železnice, smířivše se s tímto stavem věci, svépomocnými opatřeními hledaly v úsporách protiváhu za příslušný úbytek příjmů. Aby jim to bylo usnadněno, bylo by zvláště užitečné, aby podnikatelé autobusových linek tohoto

druhu byli vázáni k dohodě se železnici jak o jízdních řádech, tak o sazbách přepravních.

Souběžné autobusové linky vedoucí ve sféře železnice nad mez tohoto jaksi místního zájmu mohou mít národohospodářské odůvodnění jen v některých zvláštních případech. Tak na př. tehdy, jestliže spojení dvou vzdálenějších středisk po železniční trati jedné neb kombinací několika tratí je nepoměrně delší a obtížnější než po silnici. Nebo tehdy, když terénní poměry kraje, jež autobusová linka obsluhuje, ztěžují místům, jimiž linka prochází, přístup ke stanicím souběžné železniční trati. Zde by snad také bylo účelno, aby se železnice o tuto přepravu desinteresovala a hleděla svoji osobní dopravu přizpůsobit úbytku přepravy, z provozu takovýchto linek resultující. Snad by bylo též správně opatřit, aby každá z takovýchto linek plnila vůči příslušné železnici funkci přívodní, a to potřebnou úpravou jízdního řádu resp. dojížděním v konečných bodech až k železniční stanici.

V ostatních případech nelze zřizování autobusových linek souběžných se železnici pokládati za veřejně prospěšné a mělo by mu býti bráněno.

Příležitostná hromadná autodoprava osobní má plné oprávnění, je-li doplňkem železnice k podpoře turistického ruchu, provozování sportu a p. Zvláště je-li jako takový doplněk provozována za účasti neb aspoň za patronance železnice, na niž se připojuje, neměla by býti nijak brzděna a omezována.

Do sféry železniční nezasahá hromadná doprava osob, jestliže se omezuje na čistě místní potřeby. Tam však, kde působí úmyslně a záměrně ve sféře železnice, měla by býti uznána za obecně prospěšnou jen v případech zvláštních ohledů hodných, jinak by jí mělo býti bráněno nebo by měla být daňově tak zatížena, aby, pokud jde o ceny, její soutěživost vůči železnici byla vyloučena.

Živnostenská nehromadná doprava osob t. zv. autodrožkami má vůči hromadné dopravě osob autobusy a autokary přednost jednak snazšího ukojení individuálních přepravních potřeb obecnstva, jednak větší cestovní rychlosti, ježto autodrožky nebývají v této rychlosti omezeny jako autobusy. Přirozenou doménou autodrožek *malých* (na př. o třech místech) jsou velká střediska resp. doprava v nich a v jejich nejbližším okolí. *Velké* autodrožky (na př. o sedmi místech) se pro tuto místní dopravu nehodí a užívá se jich záměrně k dálkové více méně pravidelné přepravě osob. Malá autodrožka je v místním svém okruhu zcela odůvodněna a její užití pro zájezdy do vzdálenějších míst je výjimkou, kterou lze s obecného hlediska tolerovati, i když jí zasahá do sféry železnic. Avšak tato tolerantnost by nebyla na místě vůči autodrožkám velkým, pokud

neslouží přepravě v relacích, kde železniční spojení je notoricky špatné.

Ale i v těchto případech by tuto dopravu, se zřetelem na to, že svým klientům nabízí přepravu jaksi kvalitní, za niž může požadovati přiměřenou úplatu, jakož i vzhledem k tomu, že se velké autodrožky chápou dopravy tam, kde mají v obou směrech dobré využití, bylo zatížit tak, aby byla zmenšena její soutěživost vůči železnici.

Nejnesnadnějším problémem je otázka živnostenské *autodopravy nákladní*.

Především třeba si uvědomit, že se tato autodoprava, na rozdíl od dopravy osob, kde je autodoprava nepravdivelná v převaze, převážně provozuje jako doprava nepravdivelná, vázaná na sídlo podniku jen velmi volně a mohoucí své východisko dosti libovolně přemísťovati, podle toho, jak to potřeba přepravní vyžaduje. Fluktuace této potřeby co do času a co do místa žádají, aby je autodopravce stále sledoval a promptně přicházel s nabídkou svých služeb. To by mu nebylo možno, kdyby byl vázán ohledem na pevně stanovené jízdy svého vozu, zaváděné v domněnce, že přeprava se přihlásí sama. Ostatně i železnice je, pokud jde o přepravu zboží, většinou tak zařízena, že i když má z dopravních důvodů pevné jízdní řády pro nákladní vlaky, hlavně ty, jež slouží zásobení velkých měst a dopravě s cizinou, dává svůj dopravní aparát k dispozici přepravní potřebě kdykoli a pro relace nejružnější.

Nepravdivelná živnostenská autodoprava nákladní, pokud je organizována formou drobných podniků, majících cílý a těsný kontakt s potřebami kraje, je tedy velmi užitečným článkem dopravní soustavy, ovšem za podmínky, že neoslabuje železnici v jejím národohospodářském úkolu. Působící mimo sféru železnice může vykonati platné služby zvýšením hospodářské úrovně krajů dosud zaostalých a jako přivodní faktor neb doplněk železnice má také národohospodářské odůvodnění.

Avšak působení této dopravy ve sféře železnice třeba omeziti jen na takové případy, kde se železnice dopravy může vzdáti bez škodlivé reperkuse na svou tarifní úroveň, tedy pro přepravu celkem malého rozsahu a žádající neúměrného nákladu, jejíž převedení na silnici znamená skutečně obecný zisk. Tedy na př. jde-li o přepravu potravin, podléhajících rychlé zkáze, na trhy velkých měst, o přepravu trhoveckého zboží z jednoho střediska do druhého, o přepravu stěhovacích svršků, je-li proveditelná v jednom dni a pod. Dále může živnostenská autodoprava ve sféře železnice vykonat platné služby, přejme-li za železnici smluvně provedení určitých úkonů. Posléze by bylo možno tolerovati — bez ohledu na to, o jakou přepravu jde — působení autodopravy ve sféře železnice pro relace velmi krátké

(na př. 10—20 km), snad vyjma relace souběžné s krátkou místní drahou, jejíž budoucnost by bylo vhodně řešiti.

Pokud by toto vymezení nebylo uskutečnitelno veskrze cestou administrativní, o čemž možno pochybovati, bylo by působení živnostenské autodopravy ve sféře železnice vázati na oba-
polnou dohodu.

Živnostenské autodopravě nákladní, provozované mimo sféru železnice a v této sféře v rozsahu vymezeném resp. v dohodě se železnicí nebylo by brániti a naopak by ji bylo všemožně podporovati.

Ostatní autodopravu bylo by v existenčních možnostech omezovati prohibitivním zatížením daňovým s podobným účínkem a účelem, jak uvedeno u soukromé t. zv. závodní autodopravy nákladní.

Myšlenka podpory autodopravy působící ve sféře jí vymezené na vrub autodopravy, která se vymezení nechce podrobit, je jistě národohospodářsky odůvodněna, právě tak jako by bylo odůvodněno, aby část výtěžku daňového zatížení autodopravy, jež setrvává v popsané parazitní činnosti vůči železnici, byla tou či onou cestou obrácena k tomu, by železnici umožnila zachovat její všeobecně prospěšnou tarifní úroveň a soustavu. Zajistě by se dal nalézt vhodný způsob, jak železnicím poskytnouti oprávněnou účast na účelném užívání tohoto výtěžku.

Tato forma podpory soukromé autodopravy, jež by se podrobila národohospodářsky účelné reglementaci, by spolu s jejím menším zatížením proti autodopravě, která by se této reglementaci vymykala, měla zajisté značný dynamický účinek ve směru urychlení ozdravovacího procesu, jímž nutno se za dnešní chaotické a nebezpečné situace propracovati k lepší budoucnosti. Tato podpora *zdravého* rozvoje autodopravy je pro každý stát příkazem národohospodářské účelnosti proto, aby se jeho výroba nedostala do stavu inferirity vůči státům ostatním.

Organisovaná součinnost železnic s autodopravou by spolu s reglementací autodopravy, do sféry železnic rušivě zasahující, zbavily železnice nutnosti provádět četná obranná opatření proti soutěži silniční, z nichž většina buď porušuje přirozenou provozní strukturu železnic (na př. rozdělování dlouhých vlaků do malých dopravních jednotek) nebo rozrušuje cenovou rovnováhu provozu železničního (na př. značné akviziční slevy pro hodnotné zboží). Usměrnění činnosti železničních správ po této stránce resp. získání žádoucího klidu v jejich disposicích značí podstatný národohospodářský zisk, neboť jestliže se energie a prostředky, jež železnice vynakládají na svépomocnou obranu

proti autodopravě uvolní na lepší vybavení železnic pro přepravní úkony, pro něž jsou vlastně určeny a jež jim bude konati i dále, může tím celek podstatně získat.

Toto usměrnění je zároveň nutné, aby si železnice mohla vytknout pevný program resp. ráz a dosah buď silničního provozu ve vlastní režii nebo provozní kooperace s podniky soukromými.

Účinky řádné reglementace poměru auta k železnici musí se nezbytně projevit i tak, aby se železnice stala *spojectem* řádné autodopravy, t. j. takové autodopravy, jež svou činnost účelné reglementací loyálně přizpůsobí.

Bude-li železnicím důslednou a pevně prováděnou reglementací zabezpečena ochrana proti rušivému zasahování autodopravy do jejich sféry a naopak možnost spolupráce s autodopravou, jež se této reglementaci podrobí, budou zajisté i železnice mítí zájem na tom, aby autodoprava nebyla, na př. z titulu úprav a udržování silnic zatěžována více než je spravedlivé a než snese nebo aby se na její bedra cestou zatížení pohonných látek nepřevalovala podpora určitých výrobních vrstev, na nichž nemá přímého zájmu. Za těchže podmínek budou železnice moci, pokud jim je vyhrazena ingerence na vznik a provoz soukromé autodopravy, této ingerence užívati spíše k podpoře než k brzdění autodopravy, chtějící se reglementaci podrobit.

*

3. Pohled'me nyní, jaké jsou *vnější podmínky provedení* načrtuté reglementace.

V předchozích statích jsme mohli dospěti k přesvědčení, že se ani jeden ani druhý z obou uvažovaných dopravních prostředků sám, vlastními silami a bez účinného zásahu regulativního nepřeorientuje ve směru účelné dělby práce. Výsledek úsilí autodopravy, chtějící se přeorientovat v pomocníka železnic bude do značné míry závislý na míře podpory, které se jí dostane, ať přímo, ať nepřímo, *ulehčením daňových a jiných břemen*.

Schopnost autodopravy i železnice, přeorientovat se do účelné přepravní domény je ztížena mnohými momenty a bude potřebí velmi pevného a neochabujícího veřejného tlaku, a též podpory, aby nesnáze byly překonány.

Dosavadním vývojem soutěžního zápasu se jak železnice, tak autodoprava angažovaly do různých investic, jejichž nevyužití po reglementaci bude těžce pocitováno. Pokud jde o autodopravu dlužno si uvědomiti tlak automobilního průmyslu, zařízeného na výrobu určitých druhů vozidel a výrobu určitého rozsahu. Velkou obtíží bude také asi to, že si zákaznictvo mnohde zvyklo na dosavadní způsob neracionální nabídky do-

pravního úkonu a srážení přepravních cen a ne na posledním místě bude nutno přemáhati mnoho předsudků a zkreslených názorů veřejnosti na problém účelné koordinace auta se železnicí. Tato veřejnost si dosti neujasňuje, že železnice jsou podnikem, sloužícím především veřejným zájmům a teprve na druhém místě podnikem pracujícím podle zásad soukromohospodářských nebo si účel železnic vykládá podle okamžité nálady.

Avšak nechť jsou tyto obtíže jakékoli, nesmějí činitele, zodpovědné za prospěch státu, odstrašiti od jasného vytčení programu účelné dělby práce mezi auto a železnici a od jeho postupného pevného, ale obezřetného provádění.

II. Č á s t (speciální).

P O M Ě R Y v Č. S. R.

Jak bylo řečeno hned v úvodě, je nutno splnit slib daný názvem přednášky a přehlédnout, zda a jak dalece se závěry, k nimž jsme dospěli v první všeobecné části přednášky, hodi na naše domácí poměry. Zvláště je účelno uvážit, čeho by bylo třeba, aby plán, v této všeobecné části zhruba načrtnutý, mohl být u nás konkrétně proveden.

V první části přednášky jsme se snažili závěry vyvozovat řaděm prostých úvah, nedávše se másti ohledy na názory zde či onde platné. Byť tyto úvahy a závěry byly všeobecné, je v povaze věci, že se v celku přimykají i na konkrétní situaci určité země, tedy i na poměry naše. Železnice v běžném toho slova smyslu jsou si svými schopnostmi, svou provozní a organizační formou, nechť jsou v kterékoli zemi normálních poměrů terénních a klimatických, do podrobností podobny. Taktéž je tomu s autodopravou a jejím dosavadním vztahem k železnicím.

Není tedy třeba, abychom zkoumali jeden po druhém všeobecné závěry s hlediska našich poměrů a můžeme je prohlásiti za použitelné i u nás.

1. Toliko u dvou věcí je nutno vytknout speciálnost našich poměrů.

Musíme si především uvědomit, že proti zemím se soustavou železnic soukromých se u nás, podobně jako v jiných zemích, kde převládá soustava státních drah, škodlivý vliv neregulované autodopravy na železnice ve státním hospodářství počítuje integrálně a přímo.

Druhým momentem hodným vyzvednutí je zvláštní význam, který požadavku zachování diferencované a podle vzdálenosti odstupňované soustavy železniční dává zeměpisná podoba republiky a rozložení intensity hospodářského života v její ploše.

Při protáhlé podobě našeho území a poměrně malé hospodářské intenzitě jeho východní části nelze hospodářského a politického sblížení této části se středem a západem republiky a jejího posílení dosáhnouti lépe, než dopravou, které svou tarifní soustavou umožňuje pohyb málo hodnotných produktů tohoto území, a to za sazby takové, aby se jimi délka jejich přepravy směrem na západ uměle zkracovala. Těmto požadavkům plně a jediné hovi doprava železniční. Náklady z východní republiky, řadíce se mezi zboží menší hodnoty, požívají velmi nízkých sazeb. Se vzdáleností přepravní však naše základní sazba za takového zboží klesá velmi rychle. Dovozné za tunu není na př. při přepravě na 200 km dvakrát vyšší než při přepravě na 100 km, nýbrž jen jeden a půlkrát, atd. až při přepravě na 800 km je jen tři a půlnásobkem dovozného na 100 km. Kdybychom, vzavše Prahu za opěrný bod, v poměru tohoto poklesu redukovali vzdálenosti jednotlivých míst východní části republiky od Prahy a výsledky zakreslili do mapy, shledali bychom ke svému podivení, že by se na př. Užhorod posunul asi tam, kde je Žilina, Košice asi pod Moravskou Ostravu a Žilina do blízkosti Olomouce.

2. Vědomí těchto dvou momentů vede k přesvědčení, že u nás je účelná dělba práce mezi železnici a automobil problémem zvláště důležitým.

Můžeme s dobrým oprávněním říci, že tou dobou jest její provedení zároveň úkolem velmi naléhavým. Musíme si tu uvědomit tyto momenty:

Autodoprava naše se po svém počátečním rozmachu, jenž se datuje vlastně od několika let, právě nyní ve svém vývoji zpomalila. Hlavní příčinou je naše hospodářská tíseň, ale zajisté do značné míry i strážlivé poznání skutečných možností. Nutným konečným důsledkem tohoto zabrzdění je vyřazení značného počtu vozů z provozu a zmenšení resp. zastavení odbytu domácího automobilového průmyslu. Tento průmysl, zařízený na velmi rozsáhlou výrobu vozů, bude se přirozeně snažit, jako ostatně činil až dosud, všemožně podporovat další odbyt svých výrobků.

Tlak autodopravců i automobilních továren ve směru expanse autodopravy, vysvětlitelný pudem sebezachování a přirodovaný odkazy na takový či onaký veřejný zájem na její podpoře, bude zajisté hledat novou oporu v záblescích, jimiž se zdá ohlašovati se možnost opětného zlepšení hospodářských poměrů.

Železnice naše naproti tomu v této době největší nížiny své přepravní intenzity jsou kategoricky vedeny k tomu, nejen aby si pro dobu opětného jejího vzestupu zabezpečily především svou dosavadní državu, ale i aby si ujasnily, kam mají směro-

vat co do opětného získání toho, co jim v dosavadním chaotickém stavu silnice odňala.

Účelná reglementace budoucího soužití obou dopravních prostředků je tedy podmínkou pro to, aby každý z nich mohl usměrnit svoji investiční činnost. Vyloučení ztrát z neplodných investic je jednou z podmínek sanace našeho hospodářství. Uvědomíme-li si pak ještě reperkusi neregulovaného zápolení auta se železnicí, resp. vlivu tohoto zápolení na tarifní soustavu železniční a tudíž na celé naše hospodářství, objeví se nám zvláště výrazně, že účelná reglementace autodopravy je integrující součástí celostátního hospodářského plánu. Že jeho realizace je požadavkem neobyčejně naléhavým, o tom není zajisté sporu.

3. Zbývá si ujasnit, zda je dosavadní naše reglementace autodopravy vhodným podkladem, resp. zda je možno ji bez základních změn doplnit a vybudovati tak, aby jí pak mohlo být dosaženo programu, zhruba načrtnutého v první části přednášky.

Tuto otázku možno po zralé úvaze a s naprostou objektivností zodpovědět kladně.

Není na tomto vážném místě vhodno polemizovat s obvyklou kritikou zákona č. 198/32 o dopravě motorovými vozidly, jenž je naší první právní normou, která má specifický účel reglementace autodopravy. Ostatně je polemika taková potud neplodná, že zájmové zaujetí kruhů zákon ten kritisujících netvoří atmosféru objektivity, v níž by se dařilo jediné možné metodě ve sporech o vážnou věc, t. j. metodě přesvědčovací. Marné pokusy přesvědčit někoho, kdo se přesvědčit dát nechce neb nemůže, jsou plýtváním energie a času, jež je dnes, kdy jde o vážnější věci, nepřijatelné.

Rovněž není tu místa, abychom oživovali polemiku o tom, je-li autodoprava u nás daňově zatížena nad mez své nosnosti, resp. je-li zatížena poměrně více než železnice. Tuto otázku, pokud se týká příspěvku na silnice, resp. zdanění pohonných hmot, můžeme právem pokládati za otázku provozních nákladů autodopravy, otázku to stejného druhu jako by byla otázka poměrně vysokých cen za automobily domácí výroby. Otázky tyto nesouvisí přímo s účelem reglementace, jež je předmětem přítomné přednášky.

Jestliže se tedy omezíme na obsah zákona č. 198/32 a tento obsah objektivně zhodnotíme, docházíme asi k těmto závěrům: Tento zákon a administrativní opatření, na něm se zakládající (na př. vymezení územních obvodů pro nepravidelnou nákladní dopravu), obsahují mnoho prvků, jež zapadají dobře do programu účelného vymezení dopravní domény auta a železnice, jak byl ve všeobecné části zhruba načrtnut. Naopak tento

zákon celkem neobsahuje ničeho, co by vadilo provedení tohoto programu.

Lze tudíž vyjít z podstaty našeho zákona o dopravě motorovými vozidly, aby na jejím podkladě byla vybudována všeobecně užitečná reglementace soužití auta se železnicí takovým způsobem, by autodoprava této reglementaci se přizpůsobující byla podporována ve své funkci a ve svém vývoji a naopak, aby autodoprava, hledající svou existenci v parazitním zásahu do účelné domény železnice, byla bržděna a postupně odstraňována.

Bylo by si přát, aby vědomí celostátního zájmu, jenž takovouto úpravu kategoricky vyžaduje, bylo tak mocné a tak všeobecné, by se k řešení mohlo dospětí dohodou všech složek na věci zúčastněných.
