

SBÍRKA PŘEDNÁŠEK
pořádaných
ČESKOU SPOLEČNOSTÍ NÁRODOHOSPODÁŘSKOU
v období 1933—34

III.
DOPRAVNÍ KRIZE
A POSTAVENÍ ŽELEZNIC.

Přednesl

ING. PAVEL KOLLER

ve schůzi společnosti,

pořádané dne 30. října 1933

v Praze.

Cena Kč 3.50.

V PRAZE 1933.

NÁKLADEM ČESKÉ SPOLEČNOSTI NÁRODOHOSPODÁŘSKÉ V PRAZE.
V KOMISI KNIHKUPECTVÍ FR. ŘIVNÁČE, PRAHA-PŘÍKOPY.
TISKEM DR. ED. GRÉGRA A SYNA V PRAZE.

Dámy a pánové!

Pokusím se střízlivým způsobem, odpovídajícím prokázaným skutečnostem a reálným možnostem, přispěti k diskusi o dopravní otázce, která u nás bohužel se nezřídka projednává spíše s hlediskem tendenčních. Dopravní otázka je jedním ze živých problémů doby, její správné řešení může zameziti veliké škody hospodářské. Je proto velmi důležité, aby různé možnosti jejího řešení byly zkoumány bez zaujetí a s jediným ohledem na zájem celku.

Nezazlívejte mi, vrátím-li se poněkud do minulosti. Koncepce minulosti, odvozené za velmi odlišných hospodářských i dopravních poměrů, tvoří namnoze ještě dnes platný řád, který jen zvolna se přizpůsobuje novým skutečnostem, tvořeným pokrokem technickým a hospodářským.

Na počátku svého vývoje předčila železnice levností a rychlostí dopravy tak naprosto ostatní tehdejší dopravní prostředky v pozemní dopravě, že nabyla pro celé skoro století faktického dopravního monopolu. Při tom byla však prakticky téměř vyloučena i konkurence jednotlivých železničních společností mezi sebou, neboť nákladnost a obtížnost výstavby železniční trati znemožnila, aby několik takových tratí sloužilo k ukojení této dopravní potřeby, takže prakticky měla každá železniční trať ve svém okrsku skutečný dopravní monopol. V železničních uzlech, kde po případě se stýká několik tratí různých železničních správ došlo snadno k úmluvám o rozdělení dopravy, takže konkurence byla prakticky vyloučena.

Tento stav věcí vyžadoval zakročení veřejné moci za tím cílem, aby dopravního monopolu nebylo železnicí zneužito v neprospěch zájmů veřejných. Zájem státu ostatně byl vyvolán též neobyčejným dopravním významem železnice, která byla jedním z předpokladů mohutného průmyslového rozvoje, jak jej přineslo XIX. století.

Zakročení státu bylo usnadňováno faktem, že železnice nemohla vůbec vzniknouti, nebyli-li její pořizovatelé již předem nadáni zvláštními právy, propůjčenými jim veřejnou mocí. Na př. nutnost zřídití souvislou síť na rozsáhlém území, dotýkající se vlastnických práv velkého množství soukromníků, vyžadovala nezbytně práva vyvlastňovacího.

Jednak úpravami, diktovanými státní mocí, jednak i politikou železničních správ samotných, spojující účelně hospodářský prospěch celku se zájmem železnic, vyvinul se záhy *zvláštní dopravní režim*, který na jedné straně vycházel z faktu dopravního monopolu železničního, na druhé straně pak bral dalekosáhlý ohled na všeobecné zájmy hospodářské a na zájmy veřejné vůbec. *Dopravní monopol dovoloval jistě vyrovnání břemen*; poněvadž veškerá doprava vyjma dopravu čistě místní, musila se díti po železnici, mohla býti doprava lukrativní zatížena ve prospěch dopravy, jež nesnáší vysoké dopravné, anebo též ve prospěch dopravy, konané po případě i bezplatně v zájmu státním nebo veřejném.

Všimněme si aspoň některých stránek železničního dopravního režimu trochu blíže. Usnadňuje nám to pojednání profesora curyšské university Dr. Saitzewa, který o věci uveřejnil loni zajímavý spisek.

Železnice byly přirozeně nejdříve zřizovány v místech starých dopravních cest, sledujících údolí řek, v terénu poměrně snadném. Tyto původní trati, jako u nás býv. Severní dráha na Moravě nebo býv. Spol. státní dráhy v Čechách, jsou ještě dnes tratěmi s největší dopravní intenzitou a tratěmi nejvýnosnějšími. Záhy však bylo železničním státem *ukládáno zřizovati i trati nerentabilní*, kde stát buď chtěl otevřít přístup do hospodářsky méně vyvinuté krajiny anebo kde potřeboval železniční trať z jiných důvodů veřejných, zejména strategických a pod. Často stalo se tak s jistou státní podporou, obvykle však aspoň z části bylo počítáno s tím, že výtěžky tratí výnosných uhradí železniční správě deficity tratí pasivních. Pokračující výstavbou železniční sítě, která vnikala během doby místními drahami i do zapadlých koutů, rostlo stále procento drah nevýnosných nebo málo výnosných, které se snadno všeobecným zhoršením železničních poměrů, jaké nastalo po válce, stávaly tratěmi velmi nevýnosnými. Když postupným sestátněním téměř všechny dráhy ocitly se v jediné státní síti, tížily již pasivní podružné trati značně na výnosu aktivních hlavních drah. Tak na př. při sestátnění místních drah v r. 1924 převzaly státní dráhy také pasivní místní dráhy s ročním provozním deficitem kolem 30 milionů Kč. I dnes staví se také u nás z důvodů státních a veřejných dráhy, jichž provoz jest a bude bez veškeré pochyby deficitní a podnik ČSD přejímá tyto dráhy až dosud bez jakékoli náhrady do svého provozu, ačkoli samozřejmě celková výnosnost našich státních drah se tímto způsobem značně snižuje.

Jiným znakem dopravního režimu železničního byla *přepravní povinnost*, jež jest přirozeným rubem dopravního monopolu. Železnici byla uložena povinnost, že převezve všechny

transporty, které jsou na ni žádány, a to za podmínek stejných pro všechny dopravce.

Jak známo není příliv těchto transportů stejnoměrný, fluktuace je značná. Již během dne se intensita dopravní značně mění: příliv osob k pracovištím v hodinách ranních, jich návrat odpoledne nebo večer způsobuje špičky denní dopravy osobní. Podobně mění se intensita nákladní dopravy během týdne, kde s počátku jeví se minimum vlivem předcházející neděle. Roční maximum má doprava osobní obyčejně v červenci, doprava nákladní v říjnu, kdy zásobování obyvatelstva na zimu střetne se s výrobní kampaní některých průmyslů (cukrovary) a s dopravou zemědělských plodin po sklizni. Tyto variace jsou velmi značné; u ČSD na př. roční maximum přesahuje v osobní dopravě téměř o 50%, v nákladní dopravě však i o více než 100% roční minimum. Železnice musí však svoje zařízení, zejména vozový park, udržovati na výši postačující i dopravě maximální. Též svoje personální hospodářství musí zařídit tak, aby v době silné dopravy disponovala postačujícím počtem personálu.

Je jistě příkazem hospodářského života, aby železnice neselehala v době hospodářského vzruchu. Železnice tím, že zařizuje se i na hladké zvládnutí dopravních špiček, koná nesporně důležitou službu veřejnému zájmu. Sluší však uznati, že z užšího hlediska finančního prospěchu železnice bylo by výhodnější omeziti rozsah železničních zařízení, zejména vozidlového parku, i počet personálu na potřebu normální a odmítnouti špičkovou dopravu, pokud způsobuje větší zvýšení výdajů než přináší příjmů.

Jiným znakem dopravního režimu z doby železničního monopolu je železniční *systém tarifní*, který odstupňuje tarify podle ceny zboží, zachovává zásadu veřejnosti tarifu, zakazuje tajná ujednání a slevy atd. Tento tarifní systém je velmi dobře přizpůsoben potřebám hospodářského života. Umožnil dopravu levných surovin za nízké tarify na velké vzdálenosti, kdežto cenné produkty platily tarify vyšší, udržující tak rovnováhu ve finančním hospodářství železnic.

Jiným znakem železničního dopravního režimu, jak se vyvinul v období monopolu, je zjev, že železnice konají řadu *dopravních služeb státu i veřejnosti buď zdarma nebo jen za nepatrnou úplatu*. Je přirozeno, že při požadavku soběstačnosti železnic výdaje za tyto služby zatěžují tarify, zejména ovšem předměty únosné vysoko tarifující.

V celku dopravní režim, jak se vyvinul se železnicemi, přináší hospodářskému životu řadu neobyčejně cenných momentů: zaručil velikou míru jistoty a spolehlivosti dopravy za jakýchkoli poměrů, umožnil tarify vybudovanými na hodnotě zboží hromadnou dopravu levného zboží, zásadou stejného zacházení se

všemi dopravci a veřejností tarifů a tarifních slev dává v zásadě po stránce dopravní všem dopravcům stejné možnosti, atd. Lze říci, že *tento dopravní režim stal se velmi těžko postradatelnou složkou hospodářského života, který by jeho pronikavější změnu nesnesl bez těžkých otřesů.*

V době dopravního monopolu železnic byla *finanční situace železnic uspokojivá.* Železniční podnikání nebylo sice nikdy zvlášť výnosným, většina železnic v době předválečné byla však nejen soběstačná, nýbrž přinášela i jisté zisky. Mezi nejvýnosnější železnice patřily pruskohessenské státní dráhy, které zúrokovaly investovaný v nich kapitál 7%. Rakouské státní dráhy nepatřily k železničním výnosným. Měly sice provozní přebytky, ty však nestačily ani k normálnímu zúročení investovaného kapitálu, takže rakouský stát v posledních letech před válkou přispíval ročně na úrokovou službu asi jednou čtvrtinou celkové její potřeby.

Po válce se finanční poměry u všech snad železnic proti době předválečné podstatně zhoršily. Stačí srovnati provozní koeficienty, t. j. poměr provozních výdajů k provozním příjmům před válkou a po válce. U železnic, kde se před válkou pohybovaly provozní koeficienty mezi 60—75%, byly v poválečném období i v letech dobré konjunktury mnohem nepříznivější a pohyboval se mezi 75—90%. U československých drah byl provozní koeficient v letech 1927—1928 asi 90%, kdežto u býv. rakouských v posledních letech předválečných v průměru 78%.

Toto zhoršení finanční situace železnic po válce má hlavní příčinu v tom, že *personální výdaje železnic stoupaly rychleji než přeprava a přepravní příjmy,* jednak vlivem zvýšení příjmů u početných vrstev nižších kategorií železničních zaměstnanců, jednak provedením opatření sociálního rázu, zejména zkrácením pracovní doby, jež vedlo k zvýšení počtu personálu. Tyto nové okolnosti, vyjadřující vzrůst politické a sociální posice širokých vrstev lidových, nejevily se jen u nás, nýbrž i u veškerých železnic. Tak na př. u švýcarských spolkových drah vzrostla přeprava mezi r. 1913 a 1931 o okrouhle 30%, výdaje personální stouply však o 130%. Podobně je tomu i u jiných evropských železnic. U železnic však výdaje personální činí převážnou část veškerých provozních výdajů (u drah švýcarských v r. 1931 na př. 75·9%), proto působí vzrůst personálních výdajů pronikavě na výsledky finanční.

Železniční provoz pro jeho nesoustředěnost místní i časovou (personál rozdělen po rozsáhlé síti, značné doby pohotovosti v poměru k efektivní práci) lze *racionalisovat v porovnání s výrobními podniky jen v malé míře a opatřeními poměrně nákladnými.* Železnice nemohly proto dostatečnou měrou a dosti rychle vyrovnat vzrůst výdajů osobních opatřeními racionalisačními.

Nebylo možno učiniti tak ani zvýšením tarifů. Nepřipouštěly to jednak poměry hospodářské a brání tomu rovněž nový faktor v dopravnictví, kterým po stu letech svého trvání je železnice po prvé ohrožena ve své samovládě, totiž automobilismus, který v letech poválečných se rychle rozvíjí.

Automobilismus má známé výhody: Umožňuje rychlou dopravu i menších přepravních kvant i na velké vzdálenosti, používá při tom sítě silnic a cest daleko rozvětvenější, než je síť železniční, což umožňuje dopravu »z domu do domu« bez překládání, při čemž lze jízdy časově přizpůsobiti potřebě případu. Klade se tedy otázka, *nebylo-li by v této situaci nejsprávnější, železnici jako dopravní prostředek opustiti postupně vůbec a vytvořiti novou, výhradně automobilní dopravní soustavu na silnici.* Je známo, že i u nás ozývají se hlasy, které odpovídají na tuto otázku kladně, pokládajíce prostě automobil za dopravní prostředek v každém směru dokonalejší. Zdá se, že tento úsudek je poněkud povrchní, a že příliš zevšeobecňuje a přeceňuje výhody, které přináší automobil a podceňuje schopnost železnice přizpůsobiti se nové situaci a překonati v četných směrech silniční konkurenci.

Porovnejme železnici a automobil především po stránce průměrných vlastních *nákladů dopravních*, které jsou pro celkovou hospodárnost obou dopravních prostředků rozhodující. V r. 1929, kdy ČSD úplně kryly svoje vlastní náklady a vykazovaly i jistý bilanční zisk, přepravovaly v průměru 1 tunu zboží na vzdálenost 1 km, nečítáme-li dopravní daně, za částku 35'5 h. (Výroční zpráva podniku čsl. státních drah za rok 1929, str. 135.) Naproti tomu jsou průměrné vlastní výdaje u nákladního auta i za provozních předpokladů pro auta velmi příznivých *nejméně dvojnásobné*. U železnice přicházejí ovšem v úvahu ještě náklady dovozu na nádraží a odvozu z něho a nakládání a vykládání železničních vozů; avšak i po započtení těchto nákladů jeví se *v průměru* železniční doprava na jednotku přepravního výkonu značně levnější, než doprava automobilová.

Nadto dlužno uvážiti, že železnice koná pro stát a jeho hospodářský vzrůst řadu *bezplatných nebo jen málo honorovaných služeb*. Služby ty oceňuje státní závěrečný účet za rok 1932 částkou přesahující 650 milionů. Naopak k udržování cest pro automobily přispívají stát a veřejné korporace ročně půlmiliardovou částkou vedle obnosů, hrazených ze silničního fondu.

Z této úvahy vyplývá, že úplné nahrazení železnice automobilem *znamenaloby pro naše národní hospodářství značné zvýšení dopravních nákladů, tedy hospodářskou ztrátu.*

Poměrná levnost železnice jako dopravního prostředku předpokládá ovšem dobré využití železničních zařízení a vystoupí tím více, čím větší jsou po železnici přepravovaná množství.

S tohoto hlediska je důležité, aby železnici nebylo nadměrnou podporou automobilismu *zbytečně odnímáno příliš velké kvantum přepravy*, neboť také tím se doprava ve svém celku ne hospodárně zdražuje.

Nelze také zapomínati, že pro automobily je nutno v neobvyčejně velké míře dovážeti jak pohonné látky, tak různé jiné hmoty neb součásti (guma, pneumatiky a pod.) *z ciziny*, kdežto železnice užívá ke svému vybudování i provozu téměř výhradně hmot domácího původu.

Z těchto hospodářských důvodů jeví se tedy povážlivým podporovati rozvoj automobilismu za přirozené hranice, v nichž je automobil dopravním prostředkem opravdu výhodným.

Nahraditi železnici automobilem úplně nebylo by snadno ani *z důvodů technických*: Silnice nepostačily by, kdyby se po nich měla konati veškerá doprava, která jde dnes po železnici. Ani autostrady nemají výkonnosti železnice. Pro velká kvanta přepravní je prostě železná dráha nejdokonalejší a provozně nejlevnější známou dnes cestou. Samozřejmě je tomu naopak na linkách, které mají slabou přepravu; mnohé málo výkonné místní a podružné dráhy bude možno nahraditi v budoucnosti s výhodou provozem silničním. V blízké dopravě pak automobil převzme s výhodou některé úkony železnice, což povede k zjednodušení železniční služby, opuštění některých menších stanic, kde obsluha příslušných obcí silniční motorickou dopravou bude racionálnější a pod.

Hospodářská i technická úvaha potvrzuje tedy úsudek, že *železnice není překonaným dopravním prostředkem, nýbrž že patří jí i v budoucím dopravnictví přiměřené a rozsáhlé místo.*

Aby se hospodářsky správně vymezily dopravní sféry železnice a automobilu, bylo by nutno postaviti oba tyto dopravní prostředky na *stejnou soutěžní základnu*. Té až dosud nemají přes to, že zákonem o dopravě motorovými vozidly byl učiněn krok v tomto směru. Dnešní stav je ten, že *železnice tvoří dopravní systém respektující ve velké míře zájem veřejnohospodářský*, naproti tomu i veřejná *doprava automobilní* je vedena téměř výhradně zřeteli *soukromopodnikatelskými*.

Veřejnost nepociťuje až dosud soukromopodnikatelská hlediska automobilního podnikání nepříznivě, naopak kvituje je často spíše s povděkem. *Je to možno však jen proto, že o základní potřeby a zájmy hospodářského života v dopravnictví je postaráno dopravní soustavou, kterou představují železnice.* Kdyby této soustavě nebylo a kdybychom byli odkázáni jen na automobil, vynutil by si *hospodářský život obdobné reglementace automobilové dopravy na podkladě veřejnohospodářském, jaké podléhá dopravní soustava železniční.*

Pozorujeme vskutku, jak tatáž část hospodářské veřejnosti,

která nejhorlivěji hájí soukromohospodářský princip automobilismu, střeží žárlivě dnešní dopravní režim železniční. Vzpomeňme jen bouře odporu, kterou vzbudila železniční správou předložená osnova vládního nařízení, obsahující ustanovení o poskytování neveřejných tarifních slev v případech konkurenčního zápasu s jinými dopravními prostředky. Byla ihned co nejdůrazněji akcentována nedotknutelnost zásady stejného zacházení se všemi přepravci a mluvilo se o otřesené stabilitě dopravního práva, platného ovšem jen pro železnici.

Kdyby nebylo železných drah, musel by stát tedy zajistiti veřejný zájem v dopravnictví automobilovém tak, jak to učinil v dopravnictvím železničním. Musel by na př. zajistiti, aby automobil obstarával *nejen dopravu lukrativní*, ale aby v zájmu veřejném i jednotlivců obstarával i dopravu *případně nevýnosnou, avšak nutnou a žádoucí*, jako činí železnice pod tlakem uložené jí povinnosti přepravní. Automobilová doprava musela by se zařídit bez ohledu na rentabilitu jednotlivých výkonů jako železnice na *zdolání celkové potřeby dopravní* (i dopravy nárazové a špičkové a pod.). Stát musel by zajistiti i v automobilové dopravě určitou *pravidelnost a hustotu dopravy*, jako je zajištěna na železnici vedením minimálního počtu vlaků v dopravě osobní nebo pevně stanovenými lhůtami dodacími v dopravě nákladní. Byl by nucen zařídit v zájmu bezpečnosti, aby automobilové podnikání přijalo *plnění bezpečnostních předpisů*, jichž by velký a železniční provoz nahrazující provoz automobilový vyžadoval jak ve směru konstrukčním (vozovky, vozidla), tak provozním (speciální pracovní podmínky pro personál, zostřené ručení za náhradu škody). Stát by si musel i u automobilu vyhraditi *vliv na tvorbu cen v tarifnictví*, aby zajistil ochranu důležitých zájmů konsumentských a umožnil rozvoj hospodářského života (výjimečné tarify, nouzové tarify, publikační povinnost, rovnost přepravců v ohledu tarifním). Stát by potřeboval i dopravy automobilové k tomu, aby byla jedním z nástrojů jeho *obchodní politiky* (působení na trhy, na dislokaci průmyslu), jako byla a jest železnice. Došlo by také jistě k větší koncentraci automobilních linek do velkých podniků nebo svazů. Bylo by pak zajištěno ve větší míře než je tomu dnes i zachovávání *zákonů sociálních, zejména zákonné doby pracovní*. I jinak by *pracovní podmínky a platové a mzdové poměry personálu* v automobilní dopravě byly pak jednotněji upraveny a ve větší míře podrobeny veřejnému dohledu, takže i po té stránce přiblížily by se poměry v automobilní dopravě dnešním poměrům u železnice.

Za takových podmínek, které se nám zdají samozřejmými v dopravě železniční, by finanční prosperita automobilového provozu byla ovšem jiná, než je tomu dnes. Splnění každé

z těchto podmínek znamená určité zvýšení provozních nákladů.

Dnes ovšem automobilismus nejen nenesé břemena, která nese železnice, ale požívá ještě zvláštních výhod. Užívá především bezplatně veřejných silnic a cest. Koncepce, že náklady za udržování veřejných cest uhrazují se z veřejných prostředků a nikoli používateli samotnými, odpovídala dobře stavu věcí, jaký byl v XIX. století. Veřejné cesty, jež byly většinou dědictvím minulých věků, byly v té době používány skoro výhradně jen v místní dopravě jednak animálními potahy, jednak pěšími. Jich udržování bylo málo nákladné. Tyto poměry se pronikavě změnily rozvojem automobilismu. U automobilu, který na rozdíl od vozidla, vlečeného animální silou, je vozidlem motorickým, vznikají veliké síly mezi hnacími koly a vozovkou. Tyto síly způsobují značné opotřebení jak obručí (pneumatik), tak vozovky. Udržovací náklady veřejných silnic následkem toho se mnohonásobily, stalo se nutným nově zřizovati silnice způsobem nepoměrně nákladnějším, než tomu bylo dosud, a to ve prospěch nikoli veškerého obyvatelstva, nýbrž jen jeho zlomku, používajícího automobilu ke svým potřebám a prospěchům soukromým. Přes to trvalo dosti dlouho, než byly automobilismu uloženy účelové daně v takové výši, aby aspoň část výdajů, automobilismem způsobených, byla jím také hrazena. Ještě dnes velmi značná část nákladů za udržování a obnovu silnic a na silniční dozor a policii je uhrazována ze všeobecných daní a přírážek k nim. *Tímto způsobem jsou uměle snižovány vlastní náklady silniční automobilové dopravy a automobilismu podporou z veřejných prostředků se umožňuje konkurovati železnici v míře podstatně větší, než by hovělo přirozeným podmínkám i veřejnému zájmu.* Je na př. zřejmé, že železniční tarifní systém nesnáší dobře konkurenci, která není podrobena přepravní povinnosti a která může konkurovati železnici v zásilkách výše tarifujících a ponechává jí pouze zásilky tarifující nízko. Tlak takové konkurence ohrožuje rovnováhu železničních financí, ohrožuje však ve svých důsledcích s dnešním železničním tarifním systémem i řadu průmyslů, které jsou založeny na levné dopravě nízko tarifujících předmětů a nesnesly by podstatnějišího zdražení jejich dopravy.

Rozdíly mezi dopravním systémem železničním, respektujícím ve velké míře zájmy veřejné, a dopravním systémem automobilním, řídícím se výhradně hledisky soukromopodnikatelskými, jsou tak hluboké, že docházíme k otázce, je-li vůbec možno, aby dva tak disparatní dopravní systémy mohly trvale existovati vedle sebe.

Podle toho, co bylo uvedeno, není však důvodů, aby některý z obou dnes si konkurujících dopravních prostředků byl úplně potlačen. Každý z nich má v určitém okruhu dopravním svůj

raison d'être, jde pouze o to, aby tyto okruhy byly správně ohraničeny tak, aby využitím a kombinací obou dopravních prostředků, každého v jeho sféře, bylo dosaženo dopravního a hospodářského optima.

K tomu cíli bývá navrhováno dvojí řešení. Jedno je volná konkurence na stejné hospodářské a právní basi. Prakticky to znamená, že železnice by nesměla býti zatížena většími břemeny než má automobilismus; služby, které koná ve prospěch veřejných zájmů, pokud nejsou uloženy též automobilismu, musily by býti železnici honorovány, výhody, jichž se automobilismu dostává z veřejných prostředků, musily by býti vyváženy stejně hodnotnými výhodami pro železnici. Daňové břemeno musilo by býti přiměřeně upraveno tak, aby odpovídalo těmto hlediskům. Za těchto předpokladů bylo by dosaženo fair play a volná konkurence by pak samočinně vymezila hospodářsky správně okruh působnosti auta a železnice.

Na této cestě nelze však zachovati národohospodářské výhody dnešního železničního dopravního režimu. Tarifování podle hodnoty zboží bylo by patrně nahrazeno tarifováním podle vlastních nákladů dopravního podniku; zásada veřejných a pro všechny platných tarifů musela by býti opuštěna a pod.

K cíli lze spíše snad dospěti cestou jisté reglementace, kde vymezí se vzájemný okruh působnosti zákonnými a správními předpisy. Zákon o dopravě motorovými vozidly je krokem na této cestě. I zde je ovšem nutno, aby reglementace nebyla libovolná, nýbrž aby spočívala na správném odhadu hospodářských a dopravních skutečností. U nás patrně vývoj nastane na této druhé cestě a je úkolem odborných kruhů dopravních a národohospodářských, aby osvětlily co nejlépe všechny stránky tohoto významného dopravního problému a připravily tak úpravu hospodářsky správnou, která by usnadňovala další vývoj automobilismu i železnice a hověla co nejlépe i veřejným zájmům.

Je ovšem otázkou, nedostaneme-li se na konec k dopravnímu monopolu, jako řešení s hlediska celku nejvýhodnějšímu. Je charakteristické, že o dopravním monopolu se dnes vážně uvažuje i v zemi, kde liberální principy byly i v dopravnictví samozřejmými, totiž v Anglii. Připomínám na př. zajímavou studii generála Sira Mance v květnovém čísle Modern Transport.

U nás bohužel pro obtížný, ale velmi významný úkol teoretické přípravy pro řešení dopravního problému jest až dosud málo zájmu.

A přece nelze přenechat bez nesmírných hospodářských škod praktické rozřešení tohoto problému pouze hře politických a stranických sil. Nechci pro dnešek pouštět se do konkrétních úvah v tomto směru. Doufám však, že v jedné z příštích přednášek, věnované specálně tomuto předmětu, kterou chystá p.

Ing. Ibl, bude již možno dopravní problém dneška osvětliti aspoň z části přesnými údaji a připravit tak půdu pro správnější orientaci v této otázce.

Všimněme si nyní v této souvislosti vlivu, který automobilová konkurence vykonává na technickou stránku železniční dopravy. Automobilismus nutí železnici, aby zdokonalovala jakost své dopravy, a to hlavně ve dvou směrech, totiž jednak co do cestovní rychlosti v dopravě, jednak co do počtu dopravních příležitostí, obecnstvu poskytovaných, t. j. počtu vlaků. Drobení přepravních kvant do malých vlakových jednotek zvyšuje konkureční schopnost železnice s autem, hlavně co do dopravní rychlosti, neboť jednak zákazníci dráhy nemusí čekat na dopravní příležitost, která se jim poskytuje velmi často, mimo to pak u menších jednotek vlakových lze snadněji dosáhnouti velkých jízdních i cestovních rychlostí. Ceteris paribus však toto zlepšení jakosti dopravy je spojeno s určitým zvýšením vlastních nákladů. Železnice pracuje nejúsporněji, může-li soustředit transporty do dlouhých, dobře využitých vlaků.

Automobilová konkurence působí tedy nejen na výši železničních příjmů tím, že železnici odnímá část přepravy, ale zvyšuje i železniční výdaje, nutíc železnici k zlepšení jakosti dopravy, kterou zákazníkům nabízí.

Poněvadž pak jednak hospodářská situace, jednak i automobilová konkurence subvencovaná z veřejných prostředků a nepodrobená četným závazkům a břemenům, které nese železnice, nepřipouští, aby zlepšení kvality dopravy bylo vyjádřeno zvýšením přepravného, zhoršuje se i tímto vlivem automobilismu finanční situace železnic, po válce, jak jsme viděli, již dosti napjatá.

A v tomto okamžiku vstupují železnice do období těžké hospodářské krise, kterou právě prožíváme.

Vy všichni víte, jak katastrofálně působila krise na náš dovoz a vývoz i na domácí konsum a na naši průmyslovou výrobu a náš obchod.

Je samozřejmo, že tato neobyčejná hospodářská deprese obrazí se v železniční přepravě a ve finančních výsledcích železnic. Není tomu tak jen u nás, nýbrž — a to ve většině případů v míře ještě větší než u nás — u všech železnic evropských, ba u všech železnic světa.

Při posuzování vlivu krise na železnice je třeba připomenouti si známý fakt, že u železnic je pevná část vlastních nákladů velmi značná. Souvisí to s technickou povahou železnice a značným kapitálem v ní investovaným. Tento kapitál je třeba zúrokovati a umořovati, železniční zařízení je třeba udržovati a obnovovati a pro správu rozsáhlého majetku železničního je třeba zaměstnávat i četný personál i při malé dopravní intenzitě.

Z této povahy železnice vyplývá, že kvota pevných nákladů, připadající na jednotku dopravního výkonu, je tím menší, čím je těchto výkonů více; *železnice může tedy dopravovati tím levněji, čím je větší množství osob a zboží, které dopravuje a dopravní vzdálenost, na kterou tak činí.* Na druhé straně však železnice *potřebuje nezbytně jistou, a to dosti značnou minimální přepravní intensitu, aby mohla býti soběstačná.* Při přepravní intensitě příliš malé stane se železnice nevyléčitelně pasivní.

Nechci vás unavovati čísly a dovoluji si v tomto směru odkázati na svůj článek v 40. čísle Hospodářské politiky, kde jsem uvedl hlavní data, osvětlující vývoj ČSD v době krise.

Jen zcela stručně chci připomenouti nejcharakterističtější údaje:

V období 1929 až 1932 poklesla nákladní přeprava okrouhle o 40%, osobní přeprava okrouhle o 20%.

Zajímavé je, že nákladní přeprava poklesla jen o málo více než spotřeba průmyslového uhlí, kterou lze zhruba pokládati za index intensity průmyslové výroby. Lze z toho souditi, že hospodářská krise je hlavní příčinou krise železniční. K témuž úsudku dospívají ostatně i různé studie v cizině. Citovný již generál Sir Mance pravil: »Je dostatečně prokázáno, že železnice trpí méně konkurencí automobilovou než hospodářskou krisí. S oživením hospodářského života bude, aspoň ještě na řadu roků dosti přepravy jak pro kolej, tak pro silnici.« Také fakt, že přeprava osobní percentuelně poklesla o polovinu méně než přeprava nákladní, je pozoruhodný.

Příjmy poklesly v celku o 35%. Snížení věcných výdajů bylo v téže době asi 30%, blížilo se tedy dosti poklesu příjmů. Naproti tomu výdaje osobní klesly jen asi o 4%, přes to, že stav personálu v téže periodě poklesl o 13%. Příčinou tohoto rozdílu je vzrůst pensijního břemene, které v období 1929—1932 narostlo jednak vzrůstem poživatelů pensí, jednak však též zákonnou úpravou, již byly pense zvýšeny.

Osobní výdaje tvoří však většinu výdajů železničního podniku. Dají se snížit jen dvojím způsobem: buď snížením *počtu* personálu anebo snížením jeho *příjmu*. Nemohu se ubrániti pochybám, tvrdí-li se, že nějakým reorganisačním opatřením lze snížit výdaje při zvýšení příjmu personálu a bez redukce jeho počtu. Takové tvrzení, které chce smířiti všechny zájmy, zdá se mi, bohužel, býti v rozporu s násobilkou.

Správa ČSD nastoupila obě cesty ke snížení personálních výdajů: především snížila a ještě snižuje jednak v rámci celostátních opatření, jednak opatřeními ve vlastní pravomoci, platy personálu i jeho vedlejší příjmy. Vedle toho snížila pronikavě i jeho počet. Zejména v posledním roce byl stav personálu značně redukován, bylo provedeno známé rozsáhlé trvalé i do-

časné pensionování více než 12.000 zaměstnanců, přes 1400 zaměstnanců postoupeno jiným resortům, nespolehlivé živly byly odstraněny, přijímání smluvních dělníků na sezonní práce bylo velmi omezeno a pod. Koncem srpna t. r. vlivem těchto opatření je stav personálu již o více než 21.000 zaměstnanců, t. j. více než 13% menší, než tomu bylo ve stejnou dobu roku loňského. Percentuálně byl tedy snížen stav aktivního personálu za poslední jediný rok o tolik, jako ve třech letech předcházejících. Tímto způsobem byl přizpůsoben stav personálu dnešní potřebě služební. Ovšem finanční efekt těchto pronikavých opatření personálních je percentuálně značně nižší, poněvadž, jak již bylo zmíněno, uspořídali se značně na výdajích na aktivní personál, zvýší se na druhé straně podstatně břemeno pensijní. Pensionováním ušetří se na výdajích za zaměstnance okrouhle jen asi 20 procent.

Jednoduchým výpočtem, jak jsem ho naznačil ve zmíněném svém článku v Hosp. pol., lze prokázat, že za dnešního nízkého stavu přepravy a přepravních příjmů ani nejdrakoničtější opatření úsporná neb sebe pronikavější opatření reorganizační nejsou vůbec s to úplně odstraniti, ba ani pronikavě snížit železniční deficit. Je to konstatování velmi vážného stavu věci, nechceme-li však se oddávat klamným ilusím, nezbyvá, než pohlednouti pravdě v tvář a při úvahách o sanaci železnic vycházeti právě z tohoto faktu.

Jak lze vyjít z tohoto tíživého a neudržitelného stavu?

Viděli jsme, že hlavní jeho příčinou je hospodářská krise. Přes její neobyčejnou intensitu je jistě zjevem jen přechodným. Bez předpokladu jistého hospodářského zlepšení nemůžeme železniční krizi řešiti vůbec, kdyby byl dnešní stav trvalým, bylo by jediným východiskem větší část železniční sítě vůbec zrušiti. Současně ovšem nastal by krok zpět v celé naší civilisaci, vždyť dnes již lidé z nedostatku opouštějí elektrické osvětlení a vrací se k petroleji.

Avšak i pokládáme-li hospodářskou krizi za přechodný zjev, musíme uznati, že má mnoho prvků strukturální povahy. Tím spíše má strukturální prvky krise dopravní vzhledem k novému důležitému faktoru dopravnímu, automobilismu. Nadto nedostaví se podle lidského odhadu hospodářské zlepšení brzy a pronikavě, jistá hospodářská deprese potrvá patrně delší dobu. S těmito poměry třeba počítati a přizpůsobiti jim i dopravnictví.

Je třeba řešiti několik komplexů problémů: poměr železnice a auta, technické a provozní přizpůsobení železnice novým poměrům, trvalé snížení vlastních výdajů železnice jednak pronikavou vnitřní reorganizací, jednak i redukcí železničního aparátu tam, kde lze jeho složky trvale pasivní nahraditi levněj-

ším způsobem dopravy a last not least, jest třeba vzhledem ke změněným poměrům řešiti nově i finanční poměr železnice i státu. To všechno jsou předpoklady i pro novou vnější organizaci železnic v jejich poměru ke státu jakožto samostatné a finanční soběstačné právní osobnosti.

Dnešní stav železnice vyžaduje kategoricky, aby si udržela co možno veliké kvantum přepravní. To znamená prakticky mezi jiným i to: *postupovat velmi opatrně v podpoře automobilismu tam, kde dopravu může obstarati stejně dobře železnice.* Není dnes na duplicitu dopravy a na dopravní luxus. Každé další oslabení železniční přepravy platí naše národní hospodářství ve formě zvýšeného železničního deficitu. Snahy železniční správy, aby zachovala si dosavadní přepravu, jsou přes to velmi často ztěžovány a křížovány, obávám se, že na těžký úkor zájmů obecných.

Samozřejmě musí železniční správa — chce-li si zachovati přepravu — *po stránce technické a provozní vyhověti svému zákaznictvu právě tak dokonale, ba lépe, než činí automobil.* V četných případech je to možné a železnice také již v nejednom případě svůj konkurenční zápas s automobilem vyhrála. Četné případy motorisace místních drah, v poslední době reorganizace osobní dopravy na trati Praha—Plzeň jsou takovými příklady. *Rozvoj motorické dopravy kolejové není dosud ukončen.* Je ještě celá řada tratí a relací, kde je možno buď rozmnožením a zrychlením dopravy získati novou přepravu anebo kde lze s výhodou nahraditi dražší provoz parní levnějším provozem motorickým. V tomto směru sledují se železniční správou vedle výbušných a Dieselových motorů i parní motorové vozy i motory na nassávaný plyn. Při konstrukci výbušných vozidel lze použití nižších tlaků na nápravu než u parních lokomotiv a mohou proto býti připuštěny i na slabším svršku větší jízdní rychlosti. Rychlé rozjíždění a krátká brzdná dráha přispívají rovněž k rychlejší jízdě. U motorových *rychlovlaků* bylo dosaženo v cizině i jízdních rychlostí neobyčejně velkých, 150 až 170 km/hod. Poukazuji v tom směru na pokusy drah německých, francouzských, anglických a amerických. Právě na našich tratích s poměrně lehkou vrchní stavbou, s celkem nepříznivými poměry směrovými je dosažení velkých rychlostí při lokomotivní vozbě mnohem obtížnější než při vozbě motorické, třeba by nebylo ani tímto prostředkem možno dosáhnouti tak příznivých výsledků jako na rovinných a dobře vybudovaných tratích ve jmenovaných zemích.

Také dosud obvyklá *soustava osobních vlaků byla předstižena dopravním vývojem* a bude nutno ji postupně přebudovati. Místo na každé stanici zastavujících dlouhých a těžkých osobních vlaků o dosti malé rychlosti budou zaváděny vlaky rych-

lejší, zastavující jen v důležitých stanicích, jež budou tvořiti kostru jízdního řádu osobních vlaků. Zvýší se tak podstatně cestovní rychlost, zejména mezi většími centry. Bude proto již od nového roku 1934 zaveden i tarifně chystaným novým osobním tarifem na ČSD nový typ osobních vlaků, t. zv. *vlaků spěšné*.

Podobně bude dále vybudována i *doprava nákladní*. Zde, jak známo, byly zavedeny rychlé sběrné vlaky pro kusové zboží, jehož doprava byla tímto opatřením velmi zrychlena. I v dopravě kusového zboží může se uplatniti motorový vůz, vhodně k tomu konstruovaný. Vůz toho druhu, konstruovaný firmou Škoda se toho času zkouší v oblasti plzeňského ředitelství stát. drah. Dálkové spoje nákladní v dopravě vnitrozemské i mezinárodní byly opětovně i v letošním jízdním řádu rozmnoženy, zrychleny a zlepšeny. Bylo to usnadněno zavedením nákladní průběžné brzdy. Ačkoli vystrojení veškerých nákladních vozů touto brzdou podle programu bude ukončeno asi až v r. 1935, podařilo se účelným rozvrhem montážních prací, zejména včasným opatřením velkého počtu vozů brzdovým potrubím dostati se tak daleko, že dnes již velká část nákladních vlaků může býti bržděna průběžně, takže již dnes se projevují výhody a úspory tohoto opatření.

Novými směrovacími předpisy, novou úpravou práce na seřadovacích nádražích a služby překladištní, dosáhne se lepšího využití vozů, omezení počtu překládek kusového zboží a značného zrychlení nákladní dopravy.

V dopravě nákladní je důležitá též otázka překládání zásilek z vozů železničních na silniční a naopak. ČSD stále sledují otázku přepravních skříně, containerů, které sice až dosud rozšiřují se jen zvolna, přesto však mohou se stát v budoucnosti důležitou dopravní pomůckou. Do téže kategorie technických zařízení, které v budoucnosti budou pravděpodobně hráti jistou roli, patří i motorické podvozky silniční, které umožňují dopravu celého železničního vozu z nádraží po silnici až na místo určení a zpět, anebo obojživelné vozy, které jsou s to, pohybovati se jak po kolejích, tak po silnici. Tato zařízení, která se zkoušejí v Anglii a v Německu jsou ještě v začátcích svého vývoje, mohou však v budoucnosti usnadniti dopravu celovozových zásilek z domu do domu i závodům, které nejsou připojeny vlečkou na železniční síť.

Železniční správa musí věnovati pozornost dopravě kusového zboží z domu do domu i v jiném směru. Provádí totiž dopravu z nádraží do domu většinou nikoli sama, nýbrž prostřednictvím špeditérů. *Zaniknutím železničního dopravního monopolu však se poměr dráhy ke špeditéru podstatně změnil.* V době monopolu musil špeditér dovézt zboží na nádraží a dráze mohlo býti

celkem lhostejno, za jakých podmínek tak činí. Za dnešních poměrů je situace zcela jiná. Dráha má životní zájem na tom, aby podmínky dopravy z domu na nádraží a naopak byly pro přepravce co nejpříjemnější. Pro přepravce rozhoduje celkové přepravné z domu do domu a dráha riskuje, že pro vysoké sazby špeditérské ztratí přepravu i při přiměřených tarifech vlastních. Špeditér, který má přímý styk se zákazníkem, může nad to často rozhodovati podle vlastního uvážení, jakého dopravního prostředku použije, zda železnice či auta. Již z těchto důvodů je železniční správa nucena svůj poměr ke špeditérům upravit jinak než dosud. Může-li jim na jedné straně poskytnouti jisté výhody, jež jsou odůvodněny větší koncentrací zá-
silek, kterou zprostředkující činnost špeditérů umožní, je na druhé straně nucena žádati užší součinnost se železnicí a vyhradit si jistou kontrolu sazeb a podmínky špeditérské dopravy. O úpravě vzájemné spolupráce železnice a špeditérů na tomto podkladě se s velkými organizacemi špeditérskými právě jedná. Tam, kde není dopravy špeditérské, musí dráha použít *vlastní nákladní autodopravy*, která byla již v dosti značném rozsahu na zkoušku zavedena a o níž lze doufat, že si vytvoří plodné pole působnosti, jakmile se poněkud zlepší celková hospodářská situace.

V těchto i jiných směrech hledá železnice nové cesty svému provozu, které přirozeně snaží se podporovati i vhodnou politikou tarifní a vybudováním služby akviziční.

Vedle toho však snaží se, aby trvale snížila svoje vlastní náklady restrikcí svého provozu, ba i své železniční sítě všude tam, kde lze *železniční provoz nahraditi účelněji a hospodárněji provozem silničním*. V tomto směru byla již zastavena osobní doprava na několika místních drahách a opatřena provozem silničním. U dvou místních, silně pasivních drah byla tímto způsobem nahrazena i doprava nákladní, takže železniční provoz na těchto tratích byl zastaven úplně. Právě se znovu studuje náhrada dalších pasivních místních drah dopravou silniční. Kde se náhrada silničním provozem plně osvědčí, bude po čase přikročeno ke snesení místní dráhy.

Do této řady počínů patří i zkoumání *rentability* jednotlivých vlaků, které se právě provádí, a omezování vlaků s nedostatečnou frekvencí. V širším smyslu bude sloužiti sledování pasivních položek ve výdajích nový způsob *podrobného vyšetřování vlastních nákladů*, který se chystá.

Další činností, směřující k trvalému snížení vlastních výdajů je snaha o *zjednodušení správy a racionálnější organizaci služby*. Redukce správního aparátu projevila se až dosud hlavně zrušením celé řady odborů pro udržování dráhy a správ provozu, jakož i výtopen, dílen, návěstních dílen a zásobáren. Pokles

dopravy umožnil v celé řadě případů ekonomičtější uspořádání dopravních výkonů jich koncentrací do určitých stanic, vyložením některých seřadovacích nádraží, nebo jich částí, organizační služby překladištní a pod. Připravuje se jednak zjednodušení vnitřního členění ústředních úřadů, jednak rozšíření kompetence a zvýšení odpovědnosti výkonných služeben a nižších orgánů ředitelských, čímž bude umožněno pružnější a rychlejší vyřizování agend. Pracuje se však i na pronikavé celkové reorganizaci, jež by zužitkovala zkušenosti získané v cizině a použila nejosvědčenějších forem organizačních. Při tom pomýšlí se i na materiální zainteresování personálu na výsledku jeho práce za použití zkušeností s t. zv. podnikatelským nebo samosprávným systémem, o němž jsme slyšeli v minulé přednášce. Sluší uznati, že tento systém znamená velmi zajímavý a v mnohém směru i originální pokus o účelnější úpravu spolupráce veškerých zaměstnanců v jednotlivých služebnách podniku. Dosavadní pokusy, které byly provedeny jen u některých služebních odvětví, setkaly se jak se souhlasem, tak i s kritikou odmítavou. Je samozřejmo, že novota, jejíž dosah může býti značný, musí býti před všeobecnějším zavedením v podniku rozsahu a významu ČSD objektivně a nestranně zkoumána a uvážena ve všech důsledcích. Bude patrně nutno, aby se o věci po pečlivém studiu vyslovila nestranná úřední komise, sestavená ze zástupců interesovaných odvětví železniční a státní správy i znalců mimoúředních. Její zpráva mohla by pak býti bezpečným podkladem pro další postup správy železniční v této otázce.

Z důvodů, které byly nejednou již veřejně diskutovány doporučuje se často, aby byla změněna *organizační forma železničního podniku ve smyslu jeho vzdálení od vlastní státní správy*. Obyčejně navrhuje se zřízení ministerstva dopravy a generálního ředitelství s generálním ředitelem v čele.

Toto řešení mohlo by za určitých předpokladů skutečně znamenati jistý pokrok. Nesmíme si ovšem představovati, že pouhá formální změna tohoto rázu mohla by odstraniti věcné nesnáze, kterými železniční podnik dnes trpí. Jenom u podniku, který je hospodářsky a finančně schůdný, může samostatná forma organizační znamenati trvalou výhodu. Mohla by býti naopak snadno zdiskreditována, kdyby dostala do vínku všechny závazky a břemena, které železniční podnik dnes nese. Je tedy i zde nutná jistá meritorní příprava. Teprve po jejím provedení může se vážně uvažovati o osamostatnění podniku v naznačeném směru.

Uvedl jsem jen zhruba hlavní dopravní úkoly, které doba ukládá železniční a státní správě. Jsou to úkoly tak velké a rozsáhlé, že bylo by si přáti, aby dosavadní spíše negativní a přezíravý

postoj naší veřejnosti k železniční otázce byl nahrazen postojem sice kritickým, avšak kladným, a aby zejména naše národohospodářské kruhy věnovaly dopravnímu problému nikoli pouze náhodnou a příležitostnou pozornost, nýbrž aby se jím zabývaly vědecky soustavně a v celé jeho šíři, a přispěly tak se své strany k zdárnému jeho vyřešení, pro všechen náš hospodářský život velmi významnému.

ČESKÁ SPOLEČNOST NÁRODOHOSPODÁŘSKÁ V PRAZE

vydala o dopravnictví tyto přednášky:

- Ing. Josef Hůla: Reorganisace správy československých drah jako železničního podniku spravovaného podle zásad obchodního hospodaření (1923/24, čís. XII.) Kč 7—
- Ing. V. Mixa: Československé státní dráhy a předpoklady jejich vývoje (1926/27, č. XI.) Kč 5—
- Ing. Vlad. Ibl: Některé věcné podklady pro posuzování problému našich státních drah (1927/28, č. VII.) Kč 4—
- Ing. Vlad. Ibl: Rozdíl intensity osobní a nákladní přepravy československých drah (1928/29, č. I.) Kč 6—
- Ing. Vlad. Ibl: Teorie dopravní politiky ve světle skutečné situace (1929/30, č. V.) Kč 4—
- Ing. Vlad. Ibl: Poměr autodopravy k dopravě železniční. Část I. Soutěž auta se železnicí (1930/31, č. II.) . . . Kč 10—
- Ing. Vlad. Ibl: Poměr autodopravy k dopravě železniční. Část II. Součinnost auta se železnicí (1930/31, č. XVI.) Kč 4'50
- JUDr. Al. Vondráček, Ing. R. Neumann, JUDr. Jar. Kratochvíl, Ing. Vlad. Ibl: Všeobecně užitečná úprava poměru veřejné autodopravy k dopravě železniční. Rozprava (1931/32, č. V.) Kč 5—
- JUDr. Václ. Vsetečka: Reorganisace státních drah a samosprávný systém (1933/34, č. II.) Kč 6'50
-

Objednati lze v sekretariátu České spol. národohospodářské v Praze I.,
Rytířská 31, nebo v knihkupectví.