

DE l.e. J. A. B A Ě A

BUDUJME STÁT



PRO 40,000.000 LIDÍ

MAPA SILNICNÍ MAGISTR

Silniční magistrála spojí nejkratší cestou západ a východ republiky z Čech do Jihlavy z 25 hodin na 11 hodin a umožní překonat i geografické rozdíly našeho státu. Silniční magistrála vytvoří republiky jednotný hospodářský celek.



Pod zvláštní vy
slova ministerstva

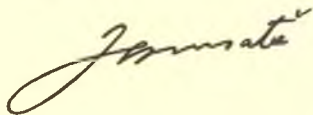
D^r_{h.c.} J. A. BAŤA · BUDUJME STÁT

II. ROZŠÍŘENÉ A DOPLNĚNÉ VYDÁNÍ

Ve Zlině 1938

ÚVODEM • *Všechna období, v nichž se lidé spolu dohadovali o tom, co má být vykonáno mocí veřejnou a co občanskou iniciativou, se vyznačovala nejistotou a ochromenou činností. Historie zná období, kdy stát vybudoval obrovská díla, jež se však neudržela, protože si stát počínal při jejich budování i správě jen vrchnostensky. A byla období, kdy soukromá občanská iniciativa získala celé pevniny, které zase ztratila, když zanedbala péče o zájmy společné. Občané i státy vykonali největší díla technická i kulturní, kdykoli pracovali společně, s vzájemnou důvěrou, s jasně vytyčenými cíli, respektující vzájemná práva.*

Státní investiční komise, jejímž členem mám čest být, byla utvořena vedoucími muži našeho státu, aby přispěla svým dílem k uskutečnění této spolupráce. O všech technických projektech a návrzích, jež dále uvádím, hovořil jsem s četnými významnými osobnostmi naší republiky; nejvážnější vznikly přímo z jejich podnětů. Všechny tyto projekty vzešly z jednotné vůle, v které lze soustředit všechno obyvatelstvo republiky: z vůle „budujeme stát“.

A handwritten signature in dark ink, which appears to be "Jan Masaryk". The signature is fluid and cursive, written on a light-colored background.

ÚVODEM K II. VYDÁNÍ.

(Proslav ve spolku Československých inženýrů a architektů v Hradci Králové
na veřejné přednášce o budování státu dne 16. března 1938.)

VÁZENÍ PÁNOVĚ,

děkuji Vám za pozvání k dnešnímu večeru.

Považuji za čest, že jste to Vy, inženýři a technici, kteří věnujete moji knize takovou pozornost, že jste ji učinili předmětem veřejné diskuse.

Proč jsem napsal a vydal svoji knihu pro budování státu? Bylo mnoho lidí, kteří mi to vytýkali nebo aspoň zazlivali. Někteří si myslili, že tím chci dělat konkurenci politikům. Jiní, že chci tak dělat reklamu Baťovi. Jiní zase, že se pletu do řemesla inženýrů a že prý to dělám tak, jako když švec vypravuje pohádky. Jiní mně to řekli rovnou: Šveče, drž se kopyta.

Přiznávám se, že všechny tyto námitky — a ještě mnoho jiných — nosil jsem u sebe léta — až do roku 1936.

Byl bych se s chutí držel svého kopyta, ale byly roky, kdy nám scházelo 900.000 — 1.000.000 zákazníků. Ba víc než milion, protože milion nezaměstnaných, které jsme měli, znamenalo milion živitelů.

Milion živitelů — to je dalších, při nejmenším 3 miliony živých. Viděl jsem, že nám schází každý čtvrtý zákazník, nebo, abych mluvil jako švec — jestliže nebudou zákazníci, bude každé čtvrté kopyto bez práce.

Možná, že své zaměstnání chápu primitivně a nemoderně, ale jsem toho mínění, že podnikatel se má starat o to, aby měl zákazníky a zaměstnání pro své lidi.

Myslím, že se má o to starat všemi prostředky a především sám a včas.

Nevídim nikoho, kdo by dovedl udělat tuto část práce za něho.

Cekat „až se to přežene“ je přece nesmysl, protože lidský žaludek nepočká, pravdě tak jako nepočkají mrazy a deště.

Neznám jiné cesty, jak si lidé mohou opatřit potravu a boty, než práci. Vláda přece vyřadit nemůže, ta má na starosti udržování práva a pořádku. Shánět práci, vynalézat práci, opatrovat práci mají ti, kdo to dovedou, kdo takovému zaměstnání věnovali celý život.

Po celých posledních šest let nedělal jsem nic jiného, nežli sháněl práci pro své lidi, a vynalézal, co by mohli dělat, aby se při ní slušně ušívili. Byly to časy těžké, ale v podniku se mi podařilo zaopatřit práci pro dvakrát tolik lidí, jako v něm bylo před šesti lety.

Ptal jsem se proto, je-li v Československu zapotřebí tolik nezaměstnaných, kolik jich bylo a dosud je.

Chtěl jsem poznat, proč je u nás nezaměstnanost a co by se dalo zařídit, aby nebyla. Byl jsem kdysi na stavbě jedné z našich nových továren na Slovensku a uviděl tento výjev. Postavili jsme na stavbě pro zedníky kantinu. Máma ve zvyku dělat takové porce, aby se najedl i ten největší jedlík. Kantinský měl tedy kádě, do kterých odkládal zbytky jídla a krmil jimi prasata. Kdysi po obědě vidím zástup nějakých lidí u těchto kádí vybírat zbytky a pojídat je. Řekli mně, že jsou nezaměstnaní z okresu.

Tato nezaměstnanost mne páhla také proto, že čím sám, co to je být nezaměstnaným. Tu zkušenost jsem si přivezl také z Ameriky, z roku 1921 — a nemyslím, že na ni kdy zapomenu.

Nebylo snad člověka, kterého jsem potkal, abych s ním nemluvil o této jediné věci — jak rozmnožit zaměstnanost. Nejlepší radu mi dal nakonec prezident republiky Dr. Edvard Beneš. Rekl mi: Žijeme v demokracii. Když máte plány, které mohou být užitečné všem, oznamte je veřejně a přesvědčte lidi o tom, že jim budou prospěšné. V demokracii má každý právo a dokonce povinnost — občanskou povinnost — upozornit na věci prospěšné, protože v demokracii se stane skutkem jenom to, co chce většina a čemu lidé rozumějí. Memorandum, které mi dáváte, je zajímavé, ale zaměstnání z něho bude teprve tehdy, až je posnad a posoudí celá veřejnost.

Tak tedy vznikla moje kniha.

Vím, že to není detailní plán a nic takového jsem dílat nechtěl. To bych musel napsat knihownu, při čemž by mi narostly vousy až po zem a nepohnula by se ani motyka.

Chtěl jsem shrnout široký a všeobecný plán a přehled o tom, jakým směrem se napřít, aby v republice bylo nadbytek práce a abychom my, třijlci pokolení, vybudovali mnohem silnější stát, nežli jsme jej převzali. Jsem pevně přesvědčen, že bychom při tom neměli ani jediného nezaměstnaného a že bychom postavili ten hrozivý začátek vymírání, jaký se ukázal v našem národě v posledních letech.

Od doby, kdy jsem začal pracovat na tomto plánu, se mnoho změnilo. Když reviduji své názory se sřetalem na tyto změny a nové zkušenosti, vidím, že nemusím a nemohu změnit ničeho ani v názorech, ani v kritice. Jen doplnit bych chtěł kapitolu, která patří k nejsajimavějšim. Jsou to dně a zbrojení.

Vysoké zdanění našeho hospodářství považuji za oprávněné pouze z jediného důvodu — obrany. Tam, kde se jedná o obranu státu neodvislosti, není kompromisu.

Jako hospodář mám zde jediný požadavek: aby veškeré oběti i výdaje se dály tak, že branná síla za ně pořízená bude co nejvěšší a aby vysoké zdanění nepodvazovalo výkonnost, neboť to bychom řezali větev, na níž visí všechno — i zabezpečení obrany.

Jinak moje kritika byrokratického svazování hospodářství trvá: naopak v těchto časech platí tím víc.

Obranná síla státu není konec konců nic jiného, nežli co nejvěšší výkonnost každého jednotlivce.

Proto veškeré veřejné stavby, o kterých v knize uvažuji, znamenají více nežli stavění „hladové zdi“ proti nezaměstnanosti. Je to boj proti nezaměstnanosti a příprava podmínek k výkonnosti celé země.

Vše, co uvádím proti svazování občanského podnikání, vychází ze skutečnosti, že toto podnikání je výkonnější.

K vzniku tohoto státu bylo zapotřebí veliké osobní výkonnosti a velikých osobních obětí. Vybudovat jej — udržet a ubránit — to jinak nepůjde.

Nejsme v tak příznivé situaci, abychom mohli podvazovat výkonnost a aby se náš stát vyvíjel tak, že bude dělat lidem chůvu.

V době, kdy u nás bylo a stále je statistice nezaměstnaných, domnívají se někteří lidé, že jsme bláhoví jak vykonat a že by bylo více práce, kdyby ta, co je, „se rozdělila“.

Kdyby se rozdělila dnešní tondáž vlaků mezi Brnem a Prahou mezi formany, jistěže by k ní bylo zapotřebí více formanů nežli železničářů. Ale každý ví, že by to trvalo chvíli, protože formanská doprava by zabíla dnešní Prahu i Brno s továrnami a městy široko daleko okolo trati.

Lidé na Podkarpatsku jsou nezaměstnaní proto, že jim hníje dřevo v lesích a nábytkové továrny v Cechách a na Moravě jsou nezaměstnané proto, že mají drahé dřevo. Zaměstnanost je u nás jen otázkou výkonnosti. Kdo je výkonný, zaměstnává druhé, protože jich potřebuje. Cím je kdo nevykonnějším, tím méně toho potřebuje od druhých. Nejméně toho potřebuje, kdo nedělá vůbec nic.

Naše hospodářství v letech světové krise ztratilo svou dřívejší výkonnost. Nákupci světových domů, kteří sem přijížděli, zjistili, že jsme drazí. Prodáváci, které posíláme do ciziny, říkají totéž. Je už jen málo oborů, kde bychom při stejné kvalitě drželi se světovým trhem krok. A protože naše zaměstnanost nebo nezaměstnanost je otázkou rozsahu našeho exportu — a export otázkou cen — tu lépe nebude, pokud nesvýtlíme výkonnost.

A na tuto práci nestačí ani jeden podnik, ani jeden podnikatel, ba ani ne všichni podnikatelé. Nestačí na ni také sama vláda nebo kterákoliv část obyvatelstva. U všech musí být vůle k výkonnosti, jinak ztratíme stát.

Byli lidé, kteří mne přesvědčovali, že na to, abychom si postavili pořádnou síťnici středem státu, není peněz. Že není peněz na systém kanálů, na dobudování železniční páteře, na nic. Že jsme zkrátka malý národ, který musí vařit z vody, přikrčit se atd.

To bylo ovšem předtím, než jsme za krátký čas sehnali takové miliardy na vyzbrojení, že jen za jejich část jsme to postavili všechno.

Opakuji, že nic nenamítám proti těmto výdajům na bezpečnost. Ale i tyto výdaje budou zhodnocené (a zaplacené) teprve, až připravíme stát a občanské podnikání k výkonnosti podle základních plánů a směrnic, jež uvoďím v knize „Budujme stát“.

K

dyž jsme se osmáctého roku ujali sami vlády v československých zemích, stáli jsme nad dovršením programu uskutečňovaného po dlouhá desetiletí.

To, co tento nenapsaný program obsahoval, jsme splnili poctivou prací vnitřní i zahraniční. Dosáhli jsme správy svých věcí — země Česká, Moravská, Slezská, Slovenská i Počkarpatská byly sjednoceny ve formu samostatného státu.

Pro to, co následovalo, nebylo již programu, zděděného po minulých dobách. V prvním dvacetiletí Československé republiky jsme přesvědčili cizinu o tom, že země ji tvořící mají skutečně nárok na svobodný život státní. V těchto letech byli jsme nuceni přesvědčiti i sebe teprve o tom, že všechny strany dovedou pracovati pro společný cíl, pro vybudování státu. V těchto letech jsme také ideově ubránili svobodu svých zemí proti každému nebezpečí, hrožícímu z nitra i zvenčí. To byla naše léta *učednická*.

Roku 1938 stojíme před Evropou, která ví, že dovedeme vládnouti sobě a že dovedeme spolupracovati s ostatními. Skončili jsme svá léta učednická. Složili jsme s úspěchem zkoušky.





Jmena rozdělení území.

Roku 1938 stojíme před obdobím, v němž musíme dokázati, že dovedeme formu tohoto státu, již jsme získali a uhájili, přeměnití ve vyspělý stát.

* * *

Tento vyspělý stát jako celek sociální, hospodářský, jako celek dopravní dosud netvoříme. Jsme stále ještě zemí Českou, Moravskoslezskou, Slovenskou a Podkarpatoruskou. Podívejte se na mapu těchto zemí. Vidíte, že jsou všechny od sebe odděleny horami, které jen tu a tam dovedla prorazit železnice.

Podívejte se na způsob života jejich obyvatelstva. Vidíte, že jsou od sebe rozdílné nejen tím, jak lidé v nich žijí, nýbrž i naprosto rozdílnou úrovní kulturní. Vedle míst, kde obyvatelstvo žije skutečně na úrovni roku 1938, jsou tu místa, která žijí ještě na úrovni 1838 a bohužel také 1638.

Podívejte se na hospodářský život těchto zemí a uvidíte stejně velké rozdíly. Vedle krajů prostoupených nejpokrokovějším průmyslem a vyzbrojených nejmodernějším způsobem strojového hospodaření najdete kraje zaostalé, které vypadají jako přežitek primitivních dob uprostřed dvacátého století.

* * *



Podívejte se na hospodářský život těchto zemí a přesvědčíte se i o tom, že na jedné straně máme končiny s obrovskými nadbytky přírodních surovin, zatím co se na druhé straně v jiných krajích stejné suroviny draho platí. A drahocenné látky, které v některých krajích doslova hnijí, není možno dovážeti do krajů, v nichž je jich nejvíce zapotřebí, protože jsou po ruce dopravní prostředky pouze zastaralé a nesmyslně drahé.

A moderní stroje, které se v nadbytku rodí v průmyslových krajích, nemohou se dostat do oněch zaostalých a opuštěných končin, protože lidé v nich nemají peněz, aby si je koupili. Peníze těchto krajů hnijí v lesích v podobě milionů krychlových metrů dřeva, pro něž tu není upotřebení a jež pro nedostatek dopravních prostředků nebo drahotu dopravy nelze jinak dopravit.

Peníze těchto krajů spí v zemských vrstvách v podobě obrovského bohatství nejrůznějších nerostů, které tu není možno těžiti a levným moderním způsobem odtud vyvážeti tam, kde jich je třeba.

* * *

Rekl jsem, že jsme prozatím vybudovali a uhájili pouze *formu* jednotného státu, neboť jsme dosud neučinili nic — se zřetelem na velikost úkolu — anebo skoro nic, aby peníze těchto krajů přišly na svět, aby tyto peníze mohly výměnou za průmyslové výrobky a stroje putovati do jiných končin, v nichž stroje stojí a dělníci nemohou pracovat pro nedostatek odbytu. Neučinili jsme dosud nic, aby důležitými dopravními cévami mohl prouditi život ve všech našich zemích jako v jednotném těle a blahodárně se přelévati od jednoho konce ke druhému.



Dřevo hníje v lesích.

Stroje spí v zeminách.





Silnice uvolňují oběh peněz.

Země, které na mapách spojuje jednotná forma Československého státu, nejsou dosud jednotným státem ve smyslu živého, to jest dokonale spojeného celku.

Země Česká, Moravskoslezská, Slovenská a Podkarpatoruská jsou sice údy jednotného živého organismu, spojení těchto jednotlivých údů je však přiškroceno. Toto přiškrocení brání jednotnému a zdravému krevnímu oběhu. Podobají se živému tělu, v němž na důležitých místech jsou cévy těsně podvázány. Může být život tohoto těla úplně zdravý, když jeho vzácné a životodárné látky nemohou proudit od jedné části ke druhé cévami, žilami a tepnami? Tento organismus musí přirozeně trpět v některých údech přetlakem a v jiných podvýživou.

Náš stát, toto tělo, které by mohlo mít i po hospodářské stránce nádherný a souměrný vzhled, musí trpět chorobami, které se nazývají jednou „krise“, jindy „nezaměstnanost“, „nemožnost odbytu“, „ředoušení výroby“, „nadvýroba“, „nedostatek kupní síly obyvatelstva“ a jinak podobně.

Mnohé z těchto chorob ovšem souvisejí se stavem světového hospodářství. Naše země jsou však nadány tolika dary, že tyto choroby můžeme léčit i sami. Především je třeba, abychom uvolnili ony uzly, jež oddělují jednotlivé údy. Utvořme ze čtyř zemí, které jsou státem formálním, skutečně *jednotný stát ve smyslu hospodářském*.

...

Doprava buduje jednotu.



Naše učednická doba je u konce. Podívejte se na Evropu roku 1938 a poznáte, že učňové v ní už neobstojí.

Jistě jsou na světě národy, které by si přály, aby Československo žilo po hospodářské stránce i nadále tak trpně jako dosud. Jistě by si leckdo přál, aby se u nás vyřizovaly věci malé a odkládaly věci velké. Jistě by někomu prospívalo, kdybychom se báli převzít odpovědnost, kdybychom raději záplatovali nezaměstnanost almužnami, kdybychom dřavé zákony láтали zákony stejně dřavými, kdybychom svou politickou práci omezovali na ucpávání děr ve státních rozpočtech podle praxe: Vezmi, kde se právě dá! Je pravděpodobné, že bychom se takovým hospodařením ještě nějaké další desetiletí udrželi naživu.

Evropa kolem nás se však během posledních let leckde změnila. Není právě příjemným pozadím pro hospodářství, které se spokojuje se záplatami.

Evropa se rok co rok proměňuje v soustavu států skutečně moderně vybudovaných, států spojených dokonalými automobilovými silnicemi, států strategicky prostoupených nejpřímějšími železničními linkami, států hospodářsky posílených soustavami obchodních průplavů.

V této Evropě neobstojíme už jako učedníci. Svou politickou i hospodářskou samostatnost ubráníme jenom tehdy, zanecháme-li učednické nerozhodnosti a postavíme-li se opravdu na vlastní nohy jako podnikaví mladí mistři.

V období, které se počíná rokem 1938, neobstojíme uprostřed Evropy jako čtyři země rozdílné hospodářsky, rozdílné kulturně, rozdílné způsobem života. Tyto čtyři země se neubrání, nevystavíme-li z nich jednotný stát vybavený především rychlou, levnou, moderní a technicky všestrannou dopravou.

* * *



Evropa kolem nás se změnila.



Chceme-li se pustit do skutečného vybudování tohoto státu, musíme si především spolehlivým rozbořem vytknouti úkoly, rozvrhnouti si časový plán pro jejich uskutečnění a najíti ty, kdož jsou schopni za jeho provedení převzít odpovědnost. Pokusím se o to v dalších kapitolách této knihy.

* * *

II.

Náš úkol: Vybudovati silný a hospodářsky jednotný československý stát.

Náš cíl: Aby tento stát byl kulturně i hospodářsky *jedním z nejzdravějších, nejsilnějších a nejbohatších států v Evropě.*

Tohoto cíle je možno dosáti. Kulturně jsme již dnes na takové výši, že svět uznává naše místo mezi nejpokročilejšími a nejvzdělanějšími evropskými státy. I hospodářsky se můžeme dostat mezi první místa. Naše země jsou bohaté přírodními dary. Nejen že Československo dovede uživit 15,240.000 nynějších obyvatelů, Československo *je schopné uživit 40 milionů lidí.*

Rozpočty a předpoklady o výrobních a obchodních možnostech ukazují, že při dokonalém využití přírodního bohatství našich zemí, při jeho průmyslovém zpracování, při dobře organizované obchodní distribuci a dopravě je možno počet obyvatelstva v Československu skoro ztrojnásobit, aniž by se tím ohrozila možnost jeho obživy.

Těžbu přírodního bohatství na území naší republiky lze několikanásobně zvýšiti. *Nerostných surovin* je možno vytěžiti podle nejnovějších geologických výzkumů takové množství, že by jejich těžba, průmyslové

zpracování a využití vodních sil mohly uživit 10,400.000 lidí (s rodinnými příslušníky).

Zintensivněním *zemědělství*, lesní výroby a současně využitím nových míst pro kulturu zahrádkovou a pro pěstování ušlechtilých druhů rostlinstva bylo by možno zaměstnat — spolu se zemědělským průmyslem — 4,500.000 občanů.

Vybudováním a zdokonalením *dopravy* jednak stavbou a udržováním moderních silnic, jednak stavbou a provozem zlepšených železnic a posléze budováním a úpravou vodních cest lze zaměstnat nových 3,100.000 občanů.

Přičteme k tomu ještě počet lidí, kteří se za nových pracovních možností budou moci uživit *řemeslem a obchodem*, jež odhaduji na 7,000.000 občanů.

Sečteme-li uvedené odhady, vychází nám možnost uživit celkem dalších 25,000.000 lidí.

Tato číslce nám udává přehled nových výdělečných možností v Československé republice v příštích desetiletích. Přičteme-li k ní nynější obyvatelstvo v počtu 15,000.000, docházíme k číslci 40 milionů obyvatel, *jež je Československo schopno uživit*.

K podobné číslci dospějeme také, srovnáme-li rozlohu a hustotu obyvatelstva v Československu a v Belgii. *Belgie* při rozloze 30.500 km čtver. má 273 obyvatel na 1 km čtver., celkem 8,331.000 obyvatel. *Československo* při rozloze 140.400 km čtver. a při hustotě 273 osob na 1 km čtver. mělo by



38,329.000 obyvatel, čili přibližně opět náš odhad na 40 milionů lidí (neboť půda Československa je bohatší belgické).

Tato čísllice ukazuje, že našeho cíle, který jsme si vytkli, aby totiž náš stát se stal usilovnou prací a moderní hospodářskou organizací jednám z nejsilnějších, nejsilnějších a poměrně nejzámožnějších států v Evropě, je možno dosáti.

Je pouze třeba, abychom vždycky pracovali za tímto obrovským cílem a nemrhali energií v různých protichůdných akcích. Aby náš národ mohl soutěžit s národy ostatními, aby si mezi nimi dobyl čestného místa, musí být všichni jeho lidé postaveni před úkol. A tento úkol musí být přímo obrovský — podle zkušenosti, že lidé dosahují žádoucích výsledků jen tehdy, když usilují o cíle považované zprvu za fantastické.

Státy se rozpadají, jakmile ztratily svůj cíl, svou myšlenku. Jakmile vedoucí a odpovědní lidé a jakmile všichni bezcímní a poctiví pracovníci nevědí, proč pracují a k čemu mají směřovati, pozorujeme na celém národě zlenošení, zmalátnění, úpadek.

Náš národ se dostal do podobné *nebezpečné situace*. Když program národního osvobození a zřízení samostatného státu byl dovršen, žili jsme osmnáct let *bez programu*. Spokojovali jsme se cíli malými a příležitostnými. Jižjiž se zdálo, že uprostřed těchto malých úkolů a uprostřed rozpolcení národních sil úplně zmalátníme a zlhosejníme. Na štěstí mezinárodní politické události probudily v posledních letech naši energii. Pouhé vzchopení sil na obranu ve chvíli nebezpečí, v němž se vždycky projevuje zdravá podstata našeho národa, však nestačí.



Žádná země se nikdy stala nejzámožnější v Evropě.

Je třeba pozitivního ideálu. Tímto ideálem může pouze být:
abychom byli nejzdravější, nejsilnější, první demokracií v Evropě;
abychom se vlastní silou dopracovali k tomu, být národem bez nezaměstnaných;

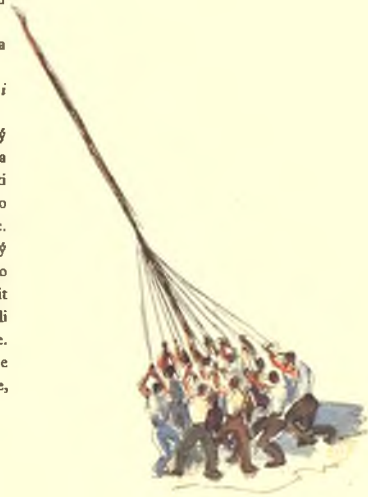
abychom si sami a dobrovolně uložili hospodářský plán dopravního soustředění a sjednocení státu;

abychom ze soukromé podnikavosti za účinné spolupráce státu využívali přírodního bohatství svých zemí, jak je to jen nejvíce možno;

abychom se odvážili nezbytné modernisace státní správy finanční a daňové;

abychom si všechny tyto úkoly rozvrhli v jednotný plán s časovými rozvrhy a všichni na něm ze svých sil spolupracovali.

Nazývám tento projekt *plánem vybudování státu*. Nejde tu však o žádný projekt, který by mohl uskutečnit jednotlivec, nebo v němž by se měla uplatnit jeho osobní ctižádost. Je to plán, který si musí dobrovolně uložit celý národ. Jeho provádění bude vyžadovat nesmírně mnoho energie, krajního vypětí všech osobních sil, neúnavné trpělivosti a bezmezného dobrého vůle. Sama o sobě ani nejkrásnější idea neudrží národ naživu, nebude-li každý z nás naplno zastávat své povinnosti, seč mu stačí síly. Dosáhneme svého cíle jenom tehdy, když nikdo z nás od odpovědnosti neuhne, nebude se snažit převálet ji na stát, na úřad, na kartel anebo na politické strany, vydrží-li při ní a čestně-li se jí zhostí. Budovat stát je úkolem každého jednotlivce. Není pravda, že by tento úkol byl nad naše síly. Není pravda, že nemáme dosti schopných a dosti geniálních lidí v našem národě. Přesvědčil jsem se,





Program výstavby státu souhlasí s programem každé naší politické strany.

že v našich zemích je více nadaných a podnikavých lidí než kdekoli jinde, že je pouze třeba je najít, probudit, nadchnout a přimět je k tomu, aby zabrali. Jest dosti takových lidí mezi námi, jest jen třeba najít podmínky pro jejich práci a úkoly, jež rozvinou jejich schopnosti.

Proto také každá z našich politických stran může tento program výstavby státu ztotožnit s programem svým. Není žádné politické strany na světě, která by měla dosti sil uskutečnit tak veliký plán sama: jeho podstatou je, že může být realizován spoluprací všech vrstev národa. Každá z politických stran, která hájí ty hospodářské a ideové základy, na nichž stojí Československá republika, může s tímto projektem plně souhlasit, poněvadž se tyto návrhy naprosto v ničem nerozcházejí s dnešním hospodářským řádem našeho státu. Leda snad v jediném: *Je považují za nutné pracovat více a výkonněji, nahoru i dole.* To je v protikladu s naší dosavadní hospodářskou politikou, která nejrozmanitějšími záporů nutí k tomu, pracovat méně a hlavně nevykonně.

Jediný problém, který je třeba vyřešit, spočívá v tom: nalézt při uskutečňování hospodářské výstavby státu potřebnou rovnováhu mezi státem jako podnikatelem a podnikatelem soukromým. Jsem přesvědčen, že soukromí podnikatelé, kterým v tomto plánu jsou svěřeny rozmanité části tohoto velkého úkolu, jsou s to i tento veliký úkol provést.

Nevěřím tvrzení některých lidí, že soukromé podnikání a soukromá iniciativa jsou přežitá věc. Bylo by tragické pro náš národ a stát, kdyby to byla pravda. Soukromému podnikateli je však třeba ponechat dosti volného místa k rozletu, stejně jako toto místo potřebuje každé letadlo. Ani nejsilnější



*Letadlo připoutané ke kolíkům, k jakému se uvazuje člověk,
nemůže startovat.*

letadlo, které má v motorech tisíc koňských sil a je schopné činit v oblacích divy, nemůže se vznést od země bez počáteční rychlosti, kterou získává rozběhem. Pokud tuto počáteční rychlost nemá, je možno uvázat i toto letadlo s tisíci koňskými silami na obyčejný kolík, k němuž se uvazuje koza — a letadlo se nehne s místa. Podobně je tomu s podnikáním. Naši podnikatelé jsou přivázáni k nesčetným kozím kolíkům ve formě předpisů, zákonů, daní, cel, měny, sociálních břemen, obchodní politiky, milionů drobných politických zájmů a berních šikan, nesmyslně drahého dovozného a nedostatečných dopravních prostředků a dopravních cest. Je snadné zahrnovati je pak výtkami neschopnosti a nehybnosti.

Jsem pevně přesvědčen o tom, že cesta, kterou jdeme v našich podnikcích, je správná a prospěšná i pro celý národ. Nedosvědčuji to jen naše výsledky, nýbrž i okolnost, že i nejprůbojnější státy dneška používají při výstavbě svých zemí a svého podnikání zásad a zkušeností a method, podle kterých jsme pracovali dávno před nimi. To všechno mi dosvědčuje, že pravdu máme my, a ne ti lidé, kteří dělají zákony na méně práce a na rozrušení osobní odpovědnosti.

* * *

*Někdo podnikatel je připoután ke starým kolíkům.
Jak má startovací on?*



Náš plán na *vybudování státu* obsahuje dvě skupiny reforem. Do první skupiny patří podniky rázu v podstatě *technického*, do druhé skupiny náležejí reformy rázu spíše *administrativního*, jež považuji za pilíře pokroku.

Technického rázu je projekt silniční magistrály československé, projekt kanálů, plán soustavného využití vodních sil, organizace výzkumnictví a využití přírodního bohatství, prohloubení výrobního a prodejního školství, reforma železniční a motorové dopravy, vybudování letectví, služby telefonní, rozhlasové a dálkového přenosu zpráv.

Administrativního, právního rázu jsou reformy právního základu podnikání, upevňující právní jistotu daňového zatížení a obchodu, zajištění pevné měny. Sem přiřazuji i požadavky rozumné a moderní hospodářské politiky a pružné administrativy, vybavené nejen právy vůči občanům, ale také odpovědností za následky svých rozhodnutí, a nově vybudovaného a na vývoz orientovaného výrobního a obchodního školství.

Cílem výstavby státu je likvidovati naši nezaměstnanost, sjednotit stát dopravně tak, aby byl dokonale zajištěn strategicky a spojen hospodářsky, a konečně připravit jej hospodářsky na příští vzrůst obyvatelstva tak, aby v bohatém, silném Československu mohlo nalézt obživu 40 milionů obyvatel.

* * *



Začínáme úkoly technickými, neboť silnice, železnice a kanály jsou politickým, hospodářským i sociálním řešením problému, jenž se nazývá Československo.

Ony jsou základním problémem, před který jsme byli před dvaceti lety postaveni vytvořením československého státu. Málokdo si tento problém státu, který měří na délku 1000 km, na šířku pouze 350 km a místy dokonce jen 60 km, jasně uvědomuje. Musíme si být vědomi toho, že vzdálenost od jednoho konce našeho státu na konec druhý, vzdálenost z Chebu do Jasinu, rovná se nyní časově vzdálenosti:

- z Prahy do Anglie
- z Prahy do Italic
- z Prahy do Francie
- z Prahy do Litvy

Uvědomte si, jak rozmanitými kraji projedete na takové cestě, kolik rozdílných způsobů života tu poznáte, jak odlišné jsou světové názory obyvatel na každé z těchto linek. Je jasno, že i v rámci jednoho státu tak obrovská vzdálenost znamená stejné množství rozdílů v názorech lidí a ve formě života.

Co jsme učinili pro to, abychom tuto tisícikilometrovou vzdálenost v našem státě zkrátili? Dosud nic. Celých dvacet pět hodin se budete nyní tlouci železnicí nebo dobrým autem, než projedete naší republikou od západu až na východ. Daleko rychleji, snáze a snad i levněji se dostanete železnicí



*Železniční mapy nás dá žijou v našem státě
stejný rozdíl mezi nimi.*



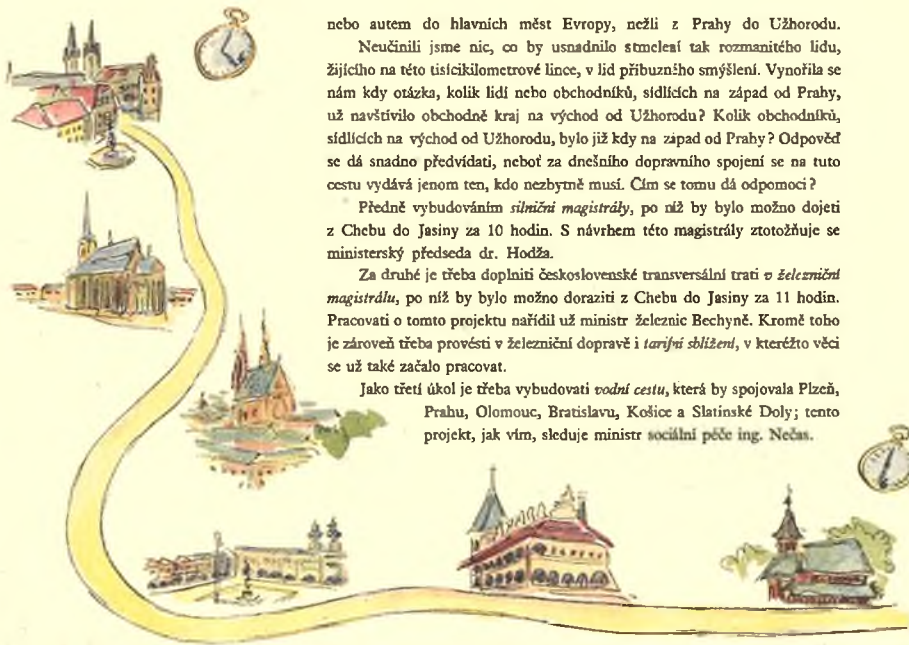
nebo autem do hlavních měst Evropy, nežli z Prahy do Užhorodu.

Neučinili jsme nic, co by usnadnilo stemeat tak rozmanitého lidu, žijícího na této tisícikilometrové lince, v lid příbuzného smýšlení. Vynořila se nám kdy otázka, kolik lidí nebo obchodníků, sídlících na západ od Prahy, už navštívilo obchodně kraj na východ od Užhorodu? Kolik obchodníků, sídlících na východ od Užhorodu, bylo již kdy na západ od Prahy? Odpověď se dá snadno předvídati, neboť za dnešního dopravního spojení se na tuto cestu vydává jenom ten, kdo nezbytně musí. Čím se tomu dá odpomoci?

Předně vybudováním *silniční magistrály*, po níž by bylo možno dojeti z Chebu do Jasiny za 10 hodin. S návrhem této magistrály ztotožňuje se ministerský předseda dr. Hodža.

Za druhé je třeba doplniti československé transversální trati v *železniční magistrálu*, po níž by bylo možno doraziti z Chebu do Jasiny za 11 hodin. Pracovati o tomto projektu nařídil už ministr železnic Bechyně. Kromě toho je zároveň třeba provésti v železniční dopravě i *tarifní sblížení*, v kteréžto věci se už také začalo pracovat.

Jako třetí úkol je třeba vybudovati *vodní cestu*, která by spojovala Plzeň, Prahu, Olomouc, Bratislavu, Košice a Slatinské Doly; tento projekt, jak vím, sleduje ministr sociální péče ing. Nečas.



Jeho uskutečnění je nyní
aspoň v západní části
o to snazší, že v dlouhých
úsecích splývá v jedno

se starým plánem vodního spojení Dunaj—Labe—Odra. Přípravné práce
pro vybudování průplavu dunajsko-oderského pokročily na počátku letošního
roku o mnoho tím, že 5. února byla ustavena „Odersko-dunajská průplavní
společnost“, která tyto přípravy bude organisovat.

Uskutečněním těchto tří velkých dopravních úkolů dosáhneme toho,
aby se vzájemné návštěvy občanů z východních a západních částí republiky
nemusily omezovati na přípitky bratrství, nýbrž aby jim mohl následovati
čilý hospodářský styk.

Směr silniční autostrady spojující Cheb, Mariánské Lázně, Píseň, Přibram,
Vlašim, Německý Brod, Žďár, Tišnov, Brno, Vyškov, Zlín, Zilinu, Ružom-
berok, Liptovský Sv. Mikuláš, Poprad, Kapušany, Užhorod, Mukačevo,
Chust a Slatin. Doly na rumunské hranici je podrobněji naznačen na mapě
v čele této knihy. Tato silnice je myšlena jako silniční magistrála, provedená
podle nejmodernějších požadavků nynější a příští motorové dopravy. Byla by
to *nejpotřebnější silnice nové doby*. Navazuje na důležitá spojení od západních
zemí a umožní nové spojení dále na východ k Černému moři.

Tato silnice *prorazí isolační hradby*, které oddělují Čechy od Moravy
a Moravu od Slovenska, hradby, jimiž *dřívější rakousko-uherské vlády*
úmyslně nikdy nevedly žádné silnice. Tato cesta bude spojovati místa



Mosty nejsou již překážkou moderní dopravy.

hospodářsky důležitá s místy plnými přírodní krásy a bude po dlouhá desetiletí chloubou celého národa.

Celou touto tratí, měřící 980 km, bude možno projeti dobrým autem za 10 hodin. Její rozvětvení a spoje s ostatními silnicemi zajistí dokonalé a nejrychlejší spojení se všemi konci republiky.

* * *

Do tří let může být při moderním organisování práce celá tato silnice zbudována. Do tří let může tato magistrála býti proražena zcela novými místy, jimiž silnice dosud nevedla, a zachytit přes dvě stě velkých i malých silničních spojů. Během tří let může náš stát touto magistrálou získati pevnou páteř, na níž všechny ostatní staré silnice rakousko-uherské se svým směrem jihoseverním budou tvořiti žebra.

V budování této silnice je účelno a nutno spojití soukromou iniciativu se zájmy státními, zejména brannými. Podle zájmů obrany státu bude také detailně rozhodnuto, kterými místy hlavní silnice povede.

Pro postavení silniční magistrály organisovaly by se pracovní tábory. Předpokládá to vydání zákona o povinnosti *pracovní služby nezaměstnaných v táborech*. Všimneme-li si na mapě republiky, ve kterých oblastech je nejvíce nezaměstnaných, poznáme, že kromě největších měst jsou to zejména severní pohraniční okresy. Tím, že nezaměstnaní v pohraničí budou mít příležitost pracovat při stavbě magistrály, *ubude v pohraničí napětí z nezaměstnanosti*. Mnoho z lidí, pracujících v táborech na magistrále, bude se moci usaditi na nové půdě, v jejím okolí, kde vzniknou nová zaměstnání. Stane se to zejména proto, že nová silnice nevede po starých cestách, nýbrž většinou jde



zcela *novými místy*, kudy žádná hlavní silnice dosud nevedla. S rozvinutím stavby je možno očekávat, že dosavadní počet nezaměstnaných klesne o celou polovinu. Především je možno očekávat tento zjev proto, že si lidé začnou sami tvořit výhodnější pracovní příležitost, nežli je práce v táborech. Za druhé se ukáže, že po půlroční službě v táborech se z většiny dosavadních táborníků stanou drobní podnikatelé, neboť si opětně navyknu na práci a přestanou se obávat samostatného života.

Pracovní tábory budou organisovány vojensky. Takto organisované tábory pracují v Americe a jsou podstatnou částí Rooseveltova programu hospodářské obnovy. Plnomocník, kterého vláda pověří vedením celé stavby, dostane od vlády všeobecné dispoice k pracím a dá buď v táborech nebo u soukromých firem provést detailní *projekty*, které dosud nebyly hotovy. Detailní technické prováděcí plány nejsou ovšem ještě po ruce, to však nebrání tomu, aby se nemohlo se stavbou silnice ještě letos započít. Jednak pro určité úseky, na př. pod Tatrami, je navržena ústřední silnice jako konstrukce nynějších okresních nebo jiných silnic, což projektování usnadní. Jednak je možno detailní konstrukční a výpočtové práce tam, kde nejsou příliš složité, poříditi během několika neděl, bude-li zaměstnán dostatečný počet inženýrů a kresličů.

Navrhovaná silnice podstatně přispěje nejen k trvalému rozmachu Československa do budoucnosti, nýbrž projevíla by se ihned svým blahodárným účinkem tím, že by hořla rány zasazené *nezaměstnaností*. Kromě výhod už uvedených, dostane se nezaměstnaným v *pracovním táboře* ještě řady dalších výhod; především *výchovy a školení* v jejich dosavadních nebo nových oborech.



Vzor pracovních táborů najdeme v programu Rooseveltově.



Hospodářský význam ústřední automobilové silnice tkví v tom, že je trvalou vzpruhou obchodního života. Na dobrých komunikacích vznikne mohutná soustava dopravní, která dá tisícům zaměstnání. Objeví se stanice zajišťující automobilům službu, ze země porostou autosprávkárny, v pravidelných vzdálenostech budou postaveny udržovací stanice silniční, na nichž bude také pamatováno na službu zdravotní a záchrannou. Pro zvýšení cizineckého ruchu bude mít magistrála význam, který se dnes nedá ani dostatečně oceniti.

V evropském rámci vytvoří tato silnice hlavní spojení ze západní Evropy k Černému moři. Z Le Havru má tato silnice připojení přes Paříž, Remes a Frankfurt do Chebu. Z Londýna s přeplavbou mezi Doverem a Calais má připojení přes Brusel, Kolín nad Rýnem a Frankfurt do Chebu. Tudy povede také přímé spojení s Rotterdamem. — Od nejvýchodnějšího konce této silnice, z Velkého Bočkova, bylo by možno počítati s vybudováním nové silnice k Černému moři. Tato silnice v délce 500 km, která by se dala projeti autem za šest hodin, nahradila by dosavadní naprosto nedostatečné spojení vyžadující jízdu 30 hodin rychlíkem. Silnice z Velkého Bočkova k Černému moři by měla v celé délce pouze 90 malých a 7 větších mostů, 16 malých a 7 větších železničních přejezdů a dala by se vybudovati za 1 miliardu Kč.

Československý stát by provedením tohoto navrhovaného spojení po prvé proměnil ve skutečnost to, co odpovídá jeho historickému poslání. Uskutečnil by tím své dějinné pojetí, o něž by se mohl opírat po celá staletí.

* * *

*Silniční magistrála umožní autovečkovou výlet
a Prahu do Jany za 8 hodin.*



Situace a projekt silniční magistrály jsou zpracovány ve zvláštní kapitole. Je projektována na šířku 16 m. Hlavní jízdní dráha se skládá ze 2 jednosměrných vozovek o šířce 6 m, oddělených od sebe zeleným pásem trávníku 2 m širokým. Po každé straně jsou pankéty 1 m široké. Třicet metrů po stranách silnice není dovoleno nic stavěti nebo rušiti výhled stromy a křovinami.

* * *

O finanční úhradě a rozpočtu projektu pojednává zvláštní kapitola.

* * *

Stavba ústřední silniční magistrály bude trvalou vzpruhou *automobilového průmyslu*. V počtu motorových vozidel jsme ještě daleko pozadu za Němcem, Anglií a tím více ovšem i za Spojenými státy. Z každého tisíce obyvatelů má v Československu pouze 11 vlastní auto, v Německu jich z téhož počtu má 54 vlastní auto, a ve Spojených státech na každých 1000 osob připadá 200 automobilů. To znamená jinými slovy, že kdyby ve Spojených státech do každého auta, které je v provozu, nasedlo 5 osob, bude celé obyvatelstvo Spojených států seděti na pneumatikách. Kdybychom něco podobného chtěli dosáhnouti v Československu, musili bychom do každého auta nastrkat 100 lidí.

Chceme-li, aby se nynější počet motorových vozidel v Československu vyrovnal poměrně Německu, je třeba dosáti toho, aby u nás bylo pětkrát více majitelů aut než dosud. K tomu ke všemu se ovšem můžeme přiblížiti teprve



U nás připadá na 125 lidí jen 1 auto.





tehdy, až se automobilová doprava vzornou ústřední silnicí *zlevní* tak, že bude možno od jednoho konce republiky dojetí na druhý rychleji než v polovině dosavadní doby.

* * *

Všimneme si ještě později, jak tato ústřední státní silnice umožní využití *krajinného nerostného bohatství*, jak bude prospívat *kolonizaci* zaostalých a dnes nevyužitých území, jak bude podporovat *vzrůst nového průmyslu* i vybudování *regionálních tržnic* pro odbyt zemědělských výrobků.

Význam realizace této stavby pro *propagandu* vnitrostátní i zahraniční ani zvláště nezdůrazňuji. Uvnitř státu by tento obrovský podnik, vybudovaný za spolupráce všech, byl obrovskou manifestací svornosti a spolupráce všech složek státních. Pro zahraničí bude československá silniční magistrála projevem pracovní síly a kázně demokratického státu, z něhož pověst našeho státu bude těžiti po celá desetiletí.

* * *

Je konec našich uřednických let. Je třeba, abychom ve dvacátém roce republiky ukázali její budoucí sílu tak, abychom *už na počátku třetího desetiletí naší republiky* mohli odevzdati veřejnosti k používání československou silniční magistrálu jakožto první dílo nového období ve vybudování našeho státu.

* * *

TECHNICKÝ ZÁKLAD VYBUDOVÁNÍ STÁTU

DOPRAVA JAKO ZÁKLAD.

Ve vývoji všech velkých a bohatých států měly zvlášť významnou úlohu doprava a vytvoření co nejlepších podmínek pro dopravu. A čím měl kdy který silný a mocně žijící stát lepší přirozené podmínky pro nejlepší druh dopravy, pro námořní dopravu, tím usilovněji budoval současně dopravu po zemi, zejména silniční.

Síla Říma započala před 2.200 lety na silnici Via Appia.

Rozvoj Anglie je nerozlučně spojen s prací Skota Mac Adama, který před sto lety obětoval život i jmění na to, aby vytvořil moderní silnici.

Obrovská výstavba současné Itálie začala na silnicích. Na silnicích buduje svou sílu Německo. Velká práce národní obrody ve Spojených státech se opírá o silnice, ač tato země má nejdokonalejší silniční síť světa.

Je příznačné, že dosud ani jediný národ na světě nikdy nepochodil špatně, když si rychle a důkladně vybudoval silniční síť a hlavně takové silniční spoje, které umožňovaly nejrychlejší dopravu, jakou současně dopravní prostředky dovolovaly. Nikdy také na této investici neprodělal.

Naše republika má před sebou dva hlavní silniční úkoly:

1. Dát do pořádku oblastní silniční síť, jak toho vyžaduje motorizovaná doprava.
2. Vybudovat této silniční síti páteř, která dopravně vytvoří státní jednotu.

Ani jediný z těchto úkolů nelze zanedbat — oba je nutno provádět společně.



Vybudování dopravy je základem vybudování státu.





Máme ještě příliš mnoho špatných silnic.

Jaká je naše dnešní silniční situace a jak si stojíme u srovnání s jinými vyspělými státy?

Roku 1936	Délka silnic v km					Na 100 km plochy výměry připadá km silnic	
	celkem	státních	zemských	okresních	jiných	celkem	státních
Republika	70.190	8.689	6.620	47.153	7.648	49.954	6.184
Čechy	37.132	4.431	23	32.678	—	71.323	8.512
Země Moravskoslezská	15.988	1.513	—	14.475	—	59.637	5.641
Slovensko	14.713	2.170	5.863	—	8.608	30.014	4.427
Podkarpatští Rusi	2.357	575	734	—	1.040	18.681	4.561

Abychom si mohli učiniti představu o našich silničních potřebách, je zapotřebí srovnat údaje o našich silnicích s čísly z některých jiných států:

Maďarsko, Holandsko, Německo, Itálie, Belgie, Irsko jsou před námi.

Země	Délka silnic v tisících km	Plocha státu v tisících km	Na 100 km připadá km silnic
Dánsko	52	43	121
Anglie	288	244	118
Francie	653	551	118
Irsko	75	69	108
Belgie	30	50	100
Itálie	195	310	95
Německo	349	470	74
Holandsko	25	54	73
Maďarsko	62	93	67
USA	4.930	7.996	62
Československo	70	140	50



Tato čísla ukazují, že naše silniční síť zůstává daleko za vyspělostí našeho zemědělského, průmyslového a obchodního podnikání. Neukazují však ještě všechno. U silniční sítě záleží především na kvalitě.

Z čeho lze soudit na kvalitu silniční sítě?

Především z výdajů, jež se ročně věnují na její výstavbu a udržování.

V normálních hospodářských dobách vydávaly USA, Anglie a Německo asi 1 1/4 % svého národního důchodu na silnice. V USA 1 miliardu 250 milionů zlatých dolarů. Anglie vydává na udržování a zdokonalení svých „anglických silnic“ okolo 10 miliard Kč ročně. V poměru k svému národnímu důchodu vydávali na své silnice ještě daleko více Němci a Italové. Ve srovnání s těmito státy a se zřetelem na neúplnost naší silniční sítě, zejména od západu na východ, měli bychom investovati do našich silnic asi 1 miliardu Kč ročně.

V celém období světové krise se však všude počalo oproti létům konjunktury vydávati na stavbu silnic ještě daleko více. *Možno dokázati, že hospodářský život těchto států se začal roztáčet od silnic.*

Základy k péči o naši silniční síť jsou již dávno položeny, organizace pro její výstavbu a udržování jsou již vytvořeny a fungují. Je třeba s uznáním potvrditi velkou práci, již pro vnitřní síť vykonaly ministerstvo veřejných prací, státní silniční rada, zemské správy a okresy. Tato organizace funguje a pokud její práce vážne, je to pouze pro některé překážky správní povahy, jež brání rychlejšímu vyvlastňování pozemků, potřebných k silničním stavbám.

Bude-li se naše silniční síť i nadále představovati dosti velkoryse a budou-li dosavadní silnice napřimovány a přizpůsobovány motorovému provozu, je o místní dopravu na našich cestách postaráno.



Vývoj hospodářského života se počíná u silnic.



Stavba cest rozvíjí kola hospodářství.

*Naproti tomu chybí našť silniční dopravě páteř, na níž by se naše země upjaly a která by je spojila ve státní jednotu. Této silniční tepny, nutné k rozprou-
dění hospodářského života a k jeho ustavičnému ožívování, nemáme.*

DNEŠNÍ SILNICNÍ SÍŤ CSR., DOPLNĚNÁ MAGISTRÁLOU.



Skody, které nám vznikají z toho nedostatku, jsou nedohledné. Trpí tím vnitřní život státu a jsme poškozováni i tím, že zůstáváme stranou mocného životního proudu mezinárodního, který se nyní v Evropě rozvíjí na autostradách. Bez silniční páteře republiky — autostrady Cheb — V. Bočkov — nám hrozí, že se vyloučíme z mezinárodní dopravy mezi středoevropskými státy a zejména mezi evropským východem a západem. O mezinárodním vybudování evropských dálkových silnic se jedná právě nyní. *Jestliže si nevybudujeme autostradu napříč republikou, strhnou na sebe dopravní silniční proud státy jiné.*

Stará magistrála Cheb - Velký Bočkov.

Silnice z Chebu do Velkého Bočkova je projektována jako těžká dopravní linka prvního řádu, zařízení pro motorovou dopravu. Soustředí jak dálkový provoz, tak i provoz v úsecích mezi jednotlivými většími městy a kraji.

Je to silnice s dvěma vozovkami o šířce 6 metrů, zařízeními pro jednosměrný provoz. Uprostřed je zelený pruh 2 m široký, po stranách pankéty, každý o šířce 1 metru.

Spádové poměry a záhyby jsou přizpůsobeny potřebám rychlé motorové dopravy. Nejmenší poloměr záhybů 300 m, stoupání nejvýše 7%.



Velké odbočky a křižovatky silniční magistrály jsou takto přejezdy a podjezdy.





Silnice je vybudována v základech i na povrchu z nejlepších materiálů. Její povrch je z betonu, drobných kosek nebo z asfaltu. Při budování silnice se přibliží k tomu, který materiál je stavbě nejbliž.

Přirozená základna materiálu ke stavbě autostrady.

Materiál ke stavbě silnic a magistralů leží po celém území, stačí se ho chopit.



Veškeré křižovatky a přejezdy jsou zařízeny tak, aby zabezpečovaly nerušenou jízdu na silnici a nerušily provoz na komunikacích křižících: tedy nadjezdy a podjezdy. Terén pro silnici, kde je toho zapotřebí, je vyrovnán zářezy, viadukty a mosty železobetonovými nebo ocelovými.

Provoz na silniční magistrále obstarává stálá provozní organizace, k níž patří dozorcí a udržovatelé silnice, benz. stanice, autosprávkárny a obydlí personálu.

Bezvadná sjízdnost silnice se zabezpečuje jednak už předběžně (odvodněním jízdní dráhy, vysazením živých plotů na ochranu před závějemi), jednak opatřením dostatečného strojního zařízení pro udržování silnice.

Podle rozpočtů přijde stavba 1 km této magistrály na 2 miliony Kč. Na celou silnici bude tedy potřeba 2 miliard Kč.

Asi 70% z této částky připadne na mzdy, do čehož započítáváme i veškeré mzdy podniků dodavatelských.

Stavbu lze uskutečnit buď za rok nebo za tři roky, podle toho, jakou dobu budeme považovati za účelnější. V obou případech je však zapotřebí provést ihned:

1. Zákonodárnou přípravu ke stavbě.
2. Ustavit společnost pro stavbu a provoz silniční magistrály.
3. Provést podrobná měření a podrobné rozpočty.
4. Připraviti organizaci dodávek materiálu a potřeb pro stavbu.

Jaký význam má tento podnik v boji proti nezaměstnanosti, poznáte z toho, že při dvouleté stavbě zaměstná ročně 108.000 dělníků po 58.000.000 pracovních dní. Přímé mzdy, vyplacené při stavbě a při dodávce materiálu, by zajistily obživu asi 500.000 lidí.



Podél silniční magistrály najdou obživu tisíce lidí.





Přímý hospodářský prospěch ze stavby silniční magistrály budou ovšem mít všechny obory, dodávající stavební potřeby. Avšak hlavní hospodářský zisk silnice tkví v jejím trvalém příznivém vlivu na pokles nezaměstnanosti v celém státě.

Až bude uvedena do provozu, zaměstná tato silnice na každém *km* 10 lidí, tedy na celé délce 10.000 lidí. Hospodářský a dopravní prospěch z této silnice zasáhne po celé její délce při nejmenším pruh široký 40 *km*. Při hustotě 110 obyvatel na 1 *km*² pozvedne tedy tato magistrála hospodářský život 4,400.000 lidí. To je skoro jedna třetina obyvatelstva našeho státu.

Financování stavby.

K vybudování a provozu autostrady se založí akciová společnost s kapitálem 100 mil. Kč, vybavená právem vypsatí půjčku do 2 miliard Kč. Zúčtování této půjčky ročně 4% (tedy částkou 80 mil. Kč) převezme stát. Za to stát získá stavbou mnohonásobně větší obnosy ze zvýšené daňové poplatnosti obyvatelstva, vyvolané provozem, a ušetří placení příspěvků v nezaměstnanosti. Amortisaci půjčky 2% ročně převezme společnost sama. Úroková povinnost státu se bude snižovati ročně o amortisovaný obnos (40 mil. Kč), až po padesáti letech úplně zanikne.

Prostředky ke stavbě silnice se získají jednak z kruhů, jež se účastní její stavby, jednak od těch, kteří později budou hospodářsky získávat z jejího provozu, jednak od státu.

Podle propočtů, jež se uvádějí u německých autostrad, připadá kapitálová účast na jednotlivé zájemce v tomto poměru:

Cementárny	15%
Železářny	15%
Strojírny	6%
Min. sociální péče (úspory na podporách v nezaměstnanosti)	30%
Stát (ze zvýšení příjmů na daních a po- platcích).	8%
Ze zvýšené ceny pozemků	3%
Pojišťovny	2%
Prodej pohoaných hmot	10%
Automobilky	11%
	<u>100%</u>

Hodnota autostrady se podle německých zkušeností rozděluje takto:

Pozemky	3%
Zemní práce	34%
Vozovka	44%
Mosty	10%
Projekty	3%
Nepředvídané výdaje	6%
	<u>100%</u>



Peníze vložené do stavby magistrály oživí celou hospodářství.





Co vyčítáme za stavbu silniční magistrály . . .

Prostavený kapitál pak připadá v procentech na:

Mzdy dělníků na stavbě	40%
Mzdy úředníků	2%
Stavební hmoty a jejich dopravu	35%
Stroje a zařízení	6%
Dopravu (mimo stavební hmoty)	2%
Pojištění a ručení	2%
Daně a poplatky	8%
Zisk	5%
	100%

Úhrada kapitálu a průměrných nákladů.

Vypůjčený kapitál i udržování provozu se uhradí z příjmů z motorového provozu na silnici. Poplatek za 1 km projetí na silnici se vypočte tak, aby motorista při něm ušetřil jednak úsporou pohonných látek, jednak na sníženém opotřebení svého vozidla.

Koncem r. 1937 bylo u nás v provozu 135.000 automobilů osobních a nákladních. Do 3 let, než bude silniční magistrála v plném provozu, stoupne tento počet — ovšem jen při radikální změně naší automobilové politiky — na 200.000 vozidel.

Z tohoto počtu projede polovina aut dvanáctkrát do roka úsek 250 km automobilové silnice, což znamená 3.000 km na vůz, celkem 300.000.000 km. Kdyby se vybíral poplatek za každý ujetý kilometr po 20 hal., činil by ročně příjem 60 milionů Kč.

. . . viděl se automobilový provoz na železnici
jako produkt.



Provoz cizích vozidel na silnici odhadujeme ročně na třetinu domácího stavu vozidel. Přijem z nich by činil 30 mil. Kč. Dohromady tedy výnos 90 mil. Kč.

Naproti tomu činí vydání: režie a udržování autostrady 1% — ročně 20 mil. Kč, amortisace kapitálu — ročně 40 mil. Kč.

Veškerá hospodářská čísla, na jejichž podkladě zde vypočítávám stavbu i provoz silniční magistrály, jsou velmi střizlivá a počítají s nejnepříznivějšími poměry. Jsou opřena o tak nepatrně odhadovaný rozvoj čs. motorismu, že určitě musí být v několika letech předstižen, nemáme-li podlehnout evropské konkurenci.

Avšak i při tomto úzce odhadnutém provozu zjistíme velké úspory v automobilové dopravě.



Náklad na stavbu silniční magistrály uhradí její výnos.

Zlezněná motorové dopravy silniční magistrálou.

- a) Dnešní provozní náklady se počítají u malého vozu na 1 km 1 Kč. Úspora pohonných látek, pneumatik a součástek při jízdě na magistrále je vypočtena z praxe na 25%. Znamená to, že místo 1 Kč stojí ujetý 1 km 75 haléřů. Již touto úsporou uhradí motorista eventuelně vybíraný poplatek za jízdu na silniční magistrále. Nadto dosáhne ještě 5% snížení výdajů, takže úhrnem získá.
- b) Ušetří se 30% na čase.

Dnešní dobrý průměr na dobré silnici s normálním provozem se počítá na 60 km za hodinu, nízký počítaný průměr jízdy na autostradě však činí 80 km za hodinu.

Znamená to, že vůz, který dříve spotřeboval na 3.000 km 50 hodin, projede tutéž trať za 37 a 1/2 hodiny, což přináší zisk 12 1/2 hodiny. Protože vozidla mají průměrné obsazení 3 osob a hodnota jedné hodiny, nízkou počtůtána, činí nejméně Kč 5, ušetří se Kč 15 za každou hodinu jízdy. Ročně připadne 187.50 Kč na vozidlo a asi 28.000.000 Kč na všechna vozidla magi-strálou projíždějící. Úspory na čase představují tedy čistý zisk motoristů.

Tato čísla jsou podložena zkušenostmi z provozu na autostradách němec-kých. Němci podnikli v r. 1937 několik srovnávacích jízd po autostradě a po rovnoběžné říšské silnici.

Ku provedení zkoušek vybavili vozidla přístroji, které zaznamenávaly: dobu jízdy, ujeté kilometry, jaká kdy byla rychlost, stejnoměrnost jízdy a tím i její hospodárnost; otáčky volantu při otočení nejméně o 18 stupňů; prohnutí předních per nad 40 milimetrů; řazení rychlostí a brzdění; obrátky motoru a počet potkaných, předjetých a předjedších vozidel.

K srovnávacím jízdám použili autostrady z Bruchsalu přes Heidelberg a Frankfurt n. Moh. do Nauheimu a téměř souběžné říšské silnice. Tato říšská silnice je vybudována pro dálkovou dopravu a v posledních čtyřech letech byla zdokonalena a rozšířena. To znamená, že naše průměrná silnice by se s ní nemohla měřit.

Silnice, na níž se vnaší tlachy všechny možná druhy. Jízdu o různé rychlosti, se neuspokojují pro všechny. Tato silnice je bradou do proudu.



a) Porovnání trati:

	délka trati	
	okružní trasa 147 km doposa 16 km = 9%	Přímá silnice 161 km
průjezdy obcemi	0	35 (z toho 5 mikrobusek)
průjezdů na 100 km	0	22
délka průjezdů obcemi	0	61 km = 38% celá trasa
křižovatek obcemi	0	219
křižovatek na 100 km	0	136
odboček doposa	12	343
odboček celkem	0	401
odboček celkem	12	744
odboček na 100 km	8	463

b) Doprava:

protijedoucích vozidel	0	351
protijedoucích vozidel na 100 km	0	218
přijetá vozidla	56	158
předjetá vozidla	40	98
celkem vozidel	96	607
vozidel na 100 km	65	377

c) Zatížení řidiče a vozidla:

výkyvy volantu, při časté i vý- kyv - 59 mm	10	5700
počet výkyvů na 100 km	6-8	3545
brzdění	3	491
brzdění na 100 km	2-04	306

Leptá ulička - více cestovců.





Ilustrační skicry pro textovou úpravu, sestavené z textu a obrázků a křížové výstavby. Množství dopravy potřebuje měřít a měřit.

Právě uvedené výhody dopravy na autostradách se nedají převést na koruny. Zato však tím větší je jejich hodnota pro řidiče, pro vozidla i pro náklad. Jestliže každou křižovatku, každé protijedoucí vozidlo atd. můžeme považovat za zdroj možné nehody a nebezpečí, můžeme si snadno vypočítat koeficient *bezpečnosti* na obou cestách.

Už jen technické přizpůsobení cesty moderní dopravě způsobuje, že jízda po autostradě je 621krát bezpečnější než jízda po říšské silnici. (Sečteny průjezdy obcemi, křižovatky a odbočky na 100 km.)

Dopravní řád na autostradě, t. j. jednosměrná jízda na každé vozovce, činí jízdu po autostradě v uvedeném případě 218krát bezpečnější než na říšské silnici. (Tento koeficient závisí ovšem od hustoty motorové dopravy v té které zemi.)

Snadněji lze převést na peníze další výhody, vyplývající z úspor časových a z úspor ve spotřebě pohonných látek.

d) Rychlost:

	na autostradě		na ř. silnici
	prům. rychl. 119 km/h	prům. rychl. 71 km/h	prům. rychl. 71 km/h
trvání jízdy	74 min.	124 min.	136 min.
úspora času	62 min. = 47 %	12 min.	
zvýšení rychlosti	48 km/h = 68 %		
nejnižší rychlost	110 km/h	65 km/h	0 km/h
nejvyšší rychlost	130 km/h	127 km/h	75 km/h

e) Spotřeba pohonných látek:

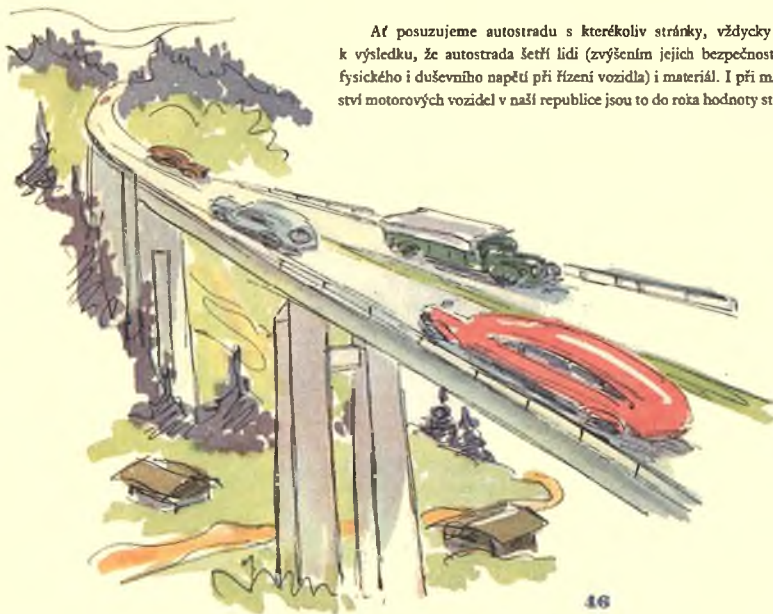
spotřeba na 100 km	16,95 l	10,63 l	16,67 l
větší spotřeba při stejné rychlosti			6,0 l
o 10 l pohonné látky lze ujet při stejné rychlosti		84 km	60 km

Nejdražší silnice je ta, kterou nepostavíme.
Motorová silnice se zaplatí použitou úsporou
na menší opotřebení vozu a za snížení provozních
nákladů.

Někteří technikové namítají, že při rychlejším cestovním tempu na autostradě nastává zvýšené opotřebování motoru a celého vozidla. Nesmíme však při tom zapomínat, o kolik více trpí motory, pneumatiky a karoserie na dosavadních špatných vozovkách.



Ať posuzujeme autostradu s kterékoliv stránky, vždycky docházíme k výsledku, že autostrada šetří lidi (zvýšením jejich bezpečnosti, snížením fyzického i duševního napětí při řízení vozidla) i materiál. I při malém množství motorových vozidel v naší republice jsou to do roka hodnoty stamilionové.



VODNÍ HOSPODÁŘSTVÍ A VNITROZEMSKÁ PLAVBA.

Je poměrně velmi málo známo, že z území 140.508 km^2 našeho státu leží 120.084 km^2 ve výšce 200 m nad mořem. To má rozhodující vliv na životní poměry v republice.

Tato polohopisná situace a velká vzdálenost od moře i velehor má vliv na vodní poměry našeho státu. A tyto vodní poměry rozhodují o naší sklizni všeho druhu, o celkové možnosti výživy, o zdraví a do veliké míry i o zaměstnanosti obyvatelstva.

Naše zeměpisná situace nám dává poměrně nízký průměr ročních srážek, okolo 500 mm ročně. Naše řeky jsou poměrně krátké a se značným spádem. Nemáme, bohužel, přesných vědeckých výpočtů, jaké procento z poměrně malého množství našich vodních srážek zůstává na území státu, aby pracovalo k vzrůstu života. Nevíme, jaké procento vody od nás uniká a kolik z této unikající vody by bylo možno i nutno zachytit a zapřáhnout do práce.

Pozorujeme pouze následky. V čem se projevují?

Skoro každoročně trpí kraje u řek buď zátopami nebo suchem, mnohdy obojím a několikrát do roka. Hektarový výnos polí i luk v dosahu řek je tím daleko nižší, než by mohl být při řádném hospodaření s vodou. — Města a obce jsou zamořovány, protože nemají dostatek vody pro odstraňování splašků a kalu. (V Brně na př. splašky odváděné do Svratky se mísí s říční vodou v poměru 1 : 1. Po vybudování přehrady v Kníničkách zlepšil se tento poměr na 1 : 12.) Velké výkyvy ve vodních stavech ohrožují rentabilitnost hydroelektrárén a znemožňují využít řek ku plavbě.





Jednotný plán pro využití vody.

Na všechny projekty vodních děl v našem státě působí nepříznivě, že nemáme jednotného plánu pro využití vody, plánu, vypracovaného se zřetelem na všechny možnosti a potřeby.

Proto jsou názory na význam a využití vody roztrženy. Tato roztrženosť se projevuje v technických projektech vodních děl i v propočtech o jejich hospodářském účinku, stejně jako v administrativě i v zákonodárství, jež řídí naše vodní hospodářství.

Tento stav pochopíme nejlépe z příkladu.

Jsmo na příklad přesvědčení, že:

1. vodní elektrárny se nevyplácejí,
2. vodní doprava je nevýnosná.

Tyto názory jsou u nás možné pouze proto, že se o vodních otázkách uvažuje odděleně a rozděleně.

Je přirozeno, že se nikdo nedopocítá rentability vodní elektrárny, když ji zatíží účtem za stavbu přehrady, nákladem vodních děl a nadto ještě daní z vodní síly, jež sama o sobě již stačí na to, aby rentabilitu hydroelektrárny podlomila.

Je zapotřebí, aby úvahy o vodním hospodářství vycházely z té skutečnosti, že voda na území našeho státu představuje obrovský zdroj energie, ustavičně obnovované z největšího zdroje energie, ze slunce.



Pak se nám projeví náš úkol:

1. povinnost zachytit vodu energii,
2. povinnost rozmnožit ji (zlepšením podmínek pro vodní srážky),
3. povinnost využít ji.



VODNÍ CESTY ČESKOSLOVENSKE.





Chceme-li s vodou hospodařit, musíme ji dříve zachytit.

Zachycení vodní energie.

V našem státě je 176 řek s povodím delším než 200 km. Délka toků těchto řek je 10.664 km, z čehož je pouze 1.600 km regulováno (15%).

Nejednotnost názorů na vodní hospodářství zavinila, že mnohé z těchto regulací se staly předmětem přečetných stížností. Byly sice provedeny tak, aby ochránily kraj před nebezpečím záplav, naproti tomu však odvádějí vodu příliš rychle ze země a vysušují půdu.

Základem vodního hospodářství musí být po mém mínění *plánovitá stavba přehrad na všech místech, vhodných k zachycení vody.*

Chceme-li s vodou hospodařit, musíme ji především mít.

Horská poloha našeho státu sice působí, že voda z našeho území rychle uniká, tato horská poloha však naproti tomu je zase příznivá k zachycení vody, k vybudování přehrad.

Je třeba, abychom začali s budováním přehrad největších, s budováním přehrad na řekách s nejdelším tokem na území našeho státu. To neplatí pouze tam, kde menší přehrada má asanovat hustě zalidněný kraj, chudý na vodu. Velkých přehrad potřebujeme proto, že jediné jimi zachytíme velké množství vody v zemi.



Z četných projektovaných přehrad vyhovují tomuto požadavku tyto:

V Čechách:

na přítoci Labe mezi Úpou a Metují u Rozkoše . . .	72 mil. m ³ ,
na Jizvě u Benešova	12·4 mil. m ³ ,
na Vltavě u Želnavy	26·4 mil. m ³ ,
na Berounce u Křivokláta	530 mil. m ³ .

V zemi Moravskoslezské:

na Sázavě (přítok Moravy) v Březné u Hoštýna . . .	30 mil. m ³ ,
na Odřci u Spálova	100 mil. m ³ ,
na Ostravici u Šanců	60 mil. m ³ ,
na Dyji u Trouznice	134 mil. m ³ .

Na Slovensku a na Podkarpatské Rusi:

na Oravě u Tvrdošína o obsahu	184 mil. m ³ ,
na Hronu u Zlatna	12 mil. m ³ .
na řece Tereblje	45 mil. m ³ .

Celkový obsah těchto 11 nádrží by činil. 1.205 mil. m³.

Dosud je postaveno 25 údolních přehrad o užitečném obsahu asi 345 mil. m³, z čehož sama přehrada u Vranova na Dyji má obsah 130 mil. m³.

Na zbývajících 24 přehrad připadá obsah 115 mil. m³, průměrně na jednu 4·8 mil. m³.

Takové malé nádrže by se měly stavět jen v případech, kde jde o opatření pitné a užitkové vody pro zásobování měst trpících nedostatkem jiné vody, nebo kde jde o naléhavou ochranu před záplavami, ohrožujícími hustě zalidněný kraj.

Nádrží malých nádrží jsou nejmenší.





Malé přehradky nasazbi města v suchých krajích evrops.

Náklad na malé nádrže je totiž v poměru k užitečnému obsahu značně vyšší, nežli je tomu u nádrží velkých.

Z českých přehrad zasluhuje urychleného vybudování *přehrada na Berounce u Křivokláta*. Její stavbou se dosáhne zlepšení poměrů hydroelektrárén na Vltavě a Labi, usplavnění Berounky v délce 70 km a zajistí se voda pro plavbu na velkém Labi i v době katastrofálního sucha.

Stejný vliv bude mít stavba *přehrady u Rozkoše* mezi Úpou a Metují na střední Labe.

Zvláště důležité je vybudování *přehrad na řece Moravě*, neboť po jejich uskutečnění bude možno pravidelně zavlažovat pozemky v Moravském úvalu, což se právě soustavně projektuje a zčásti už provádí téměř po celém středním toku řeky Moravy. Přehrady na řece Moravě a na jejích přítocích jsou základní podmínkou pro uskutečnění velkých kanálů, jimiž se naší republice dostane rozhodujícího postavení ve vodním spojení moře Baltického s mořem Černým.

Na Slovensku projektovaná *přehrada u Turdošiny* na řece Oravě měla by být vybudována dříve, nežli se přikročí k stavbě dalších stupňů na Váhu, neboť po vybudování této přehrady bude možno vyrobiti na Váhu dvojnásobné množství elektřiny.



Hydroelektrárny.

Naše republika má tak šťastné geologické poměry, že ložiska uhlí uvnitř státu uhradí celou spotřebu pohonné síly. Musíme se však ohlížeti na příští generace a nesmíme *k pouhé výrobě energie* využívatí těchto zásob *nadměrně, zapominajíce na budoucnost*. Uhlí je velmi vzácná látka, která může uživit miliony lidí jednak průmyslovým zpracováním již dnes známým, jednak přetvářením na jiné hmoty, jež se rozvine po objevech v budoucnosti. Tento hospodářský proces pochopíme z jednoduché skutečnosti, že již dnes je výnosnější prodávat uhlí ve formě anilínových barev a léčiv nežli na vagonech ke spalení pod kotly.

Je nutno, aby používání uhlí se omezilo jen na tu výrobu, kde je uhlí nenahraditelné. Na výrobu elektrického proudu a pohonné energie je třeba co nejvíce využívatí vodní síly.

Přirozená energie našich vodních toků se odhaduje na 1·2 mil. kW. Dnešní stav využití vodní síly v Československu je takový:

Země	Počet vodních děl	Výkon kW	Využitelný výkon	Využití %
Čechy	8.668	173.370	420.000	41·5
Morava a Slezsko	3.107	54.600	85.400	64·-
Slovensko	3.117	50.680	532.500	9·5
Podkarpatsko	756	2.550	156.800	1·6
Československo	15.648	283.200	1.194.700	116·6

Z této vodní síly vyrábí elektrickou energii 191 podniků s instalovaným výkonem 110.000 kW, takže na 15.467 vodních děl připadá výkon 173.000 kW, to jest průměrně 11·2 kW.

1.200.000 kW vodní síly Česka v ČSR na využití.



Výroba proudu v roce 1936 dostoupila výše 3.500 mil. kWh, z čehož spádem vody se vyrobilo zhruba asi 10%.

Při stupni využití 4.000 hodin ročně bylo by možno z naší využitelné vodní síly vyrobit 4.800 mil. kWh. Znamená to, že bychom mohli plnou potřebu elektrického proudu v našem státě uhradit z vodních sil. Projektované elektrárny na Váhu s nádrží u Tvrdošína byly by schopny samy vyrobit 2.000 mil. kWh.

V porovnání s jinými státy je u nás spotřeba proudu, připadající na jednoho obyvatele, nízká. Poznáme to při srovnání s několika jinými vyspělými státy:

V Itálii se spotřebovalo roku 1935 elektrického proudu	312 kWh
v Anglii	375 kWh
ve Francii	375 kWh
v Rakousku	383 kWh
v Belgii	580 kWh
v Německu	550 kWh
ve Spojených státech	800 kWh
ve Švýcarsku	1350 kWh
v Československu	203 kWh

Všechny tyto státy vyrábějí elektrickou energii buď převážně nebo z podstatné části z vodní síly a právě tím zmnohonásobily její používání.

Při budování hydroelektráren musíme upravit podmínky stavební a provozní tak, aby byly zatíženy pouze těmi náklady, jež umožní jejich nejvyšší možnou kapacitu. Znamená to rozdělit stavební náklady vodních děl na všechny složky vodního hospodářství.



Manžina s elektrickou převodnicí do každé domácnosti



Teprve, až se nám dostane velkého množství levného elektrického proudu, můžeme očekávat vzrůst obrovských průmyslových odvětví na výrobu surovin, jež dosud dovážíme. Na příklad hliník může se u nás vyrábět z alunitu (kamence) nebo i z méně vydatného bauxitu, kaučuk z vápence a uhlí.

Z projektovaných hydroelektráren měly by se nejdříve vybudovat:

Stavbou přehrady u Rozkoše na Úpě a Metuji získá se výkon	15.000 kW.
---	------------

Na Berounce ve spojení se stavbou přehrady u Křivoklátna elektrárna o výkonu	11.000 kW.
--	------------

8 hydroelektráren na Vltavě, budovaných postupně s usplavněním, o výkonu	168.000 kW.
--	-------------

18 hydroelektráren na středním Labi, budovaných postupně s usplavněním, o výkonu	57.000 kW.
--	------------

Postupné budování hydroelektráren na Berounce ve spojení s usplavněním.

Hydroelektrárny na Oravě pod nádrží u Tvrdošína a dalších celkem 14 hydroelektráren na Váhu zajistí výkonost	220.000 kW.
--	-------------

Vybudování 30 hydroelektráren na Hronu o výkonu . . .	54.000 kW.
---	------------

Na ostatních řekách se projektuje 30 hydroelektráren o výkonu	180.000 kW.
---	-------------

Celkem o výkonu	705.000 kW.
---------------------------	-------------



Základem průmyslového a živnostenského rozvoje je levná elektřina.



Život Československa závisí na vodní dopravě více než život jiných zemí.

Doprava po vodě.

Život obyvatelstva vnitrozemského státu, jakým je Československo, závisí mnohem více nežli život států přímořských na tom, jak bude mít vybudovanu vodní dopravu.

Průmyslové a obchodní podnikání, z něhož žije převážná část našeho obyvatelstva, je závislé na dopravě.

O výši a rozsahu našeho zahraničního obchodu, zejména exportu, rozhoduje cena dopravy.

Velký export a spolehlivou posíci na světových trzích může na trvalo získati pouze ten stát, který využívá výhod vodní dopravy.

Jsou celé průmyslové obory, které se u nás mohou rozvinout a zaměstnat statisíce lidí teprve tehdy, až budeme mít vybudovanou vodní dopravu. Jsou to obory, jež potřebují ke svému vzniku a rozkvětu dopravu až o $\frac{1}{3}$ levnější, nežli je doprava železniční.

K ilustraci uvádím:

Doprava jedné tuny solených kůží z Buenos Aires do Hamburku na vzdálenost 12.270 km stojí Kč 300.30. Doprava téhož nákladu z Hamburku do Olomouce na vzdálenost 821 km stojí Kč 368.—.

Proč může být vodní doprava levnější.

Vodní doprava může být levná a přece výnosná. Vyplyvá to z její techniky.

Především loď překonává na vodě menší odpor než vlak jedoucí na kolejích. Pro vlek člunu o nosnosti 670 tun při rychlosti 5 km za hodinu jest potřebí tažné síly 260 kg v tiché vodě. Naproti tomu pro vlak se stejným zatížením je potřebí při rychlosti 20 km v rovině 10krát větší tažné síly. Lokomotiva na dráze musí také překonávat stoupání, kdežto člun v průplavu se pohybuje stále na vodorovné hladině.

Vlastní váha člunu činí asi $\frac{1}{8}$ jeho nosnosti. Naproti tomu vlastní váha vagonu se rovná přibližně $\frac{1}{8}$ ložné váhy.

Člun je ideální jednoduché těleso bez pohyblivých součástí. Naproti tomu na jeden vlak o nosnosti 1.000 tun připadá 200 až 284 ložisek, které je nutno mazat a udržovat.

Požizovací cena železničního vozu je třikrát větší nežli cena člunu, který uveze stejné množství zboží.

Udržování průplavu je levnější nežli udržování železniční trati.

Proto doprava na průplavech se kalkuluje na jednu čtvrtinu obvyklých železničních sazeb.

Po vybudování průplavů by bylo možné převést 5 mil. tun zahraničního obchodu na vodní dopravu; tím by náš stát ušetřil asi 500 mil. Kč, které musí platit cizím drahám. Dopravu po vodě totiž můžeme obstarat vlastními loděmi a vlastním personálem.



Naše nynější doprava po vodě činí jen asi 2·5% dopravy železniční. V evropském průměru dosahuje však vodní doprava až $\frac{1}{3}$ dopravy železniční. Při tom délka všech vodních cest evropských tvoří jen třetinu délky sítě železniční. Z toho je vidět, jak náš stát nepatrně využívá výhod dopravy po vodě, ačkoliv je svou zeměpisnou polohou přímo předurčen k tomu, aby na jeho území byly zřízeny průplavy, které by spojovaly moře Severní a Baltické s mořem Černým.

*Ceskoslovensko je klíčem k evropskému spojení
odpadu a vyhledání.*

Zaujmáme klíčové postavení.

Kdykoliv se u nás uvažuje o hospodárnosti vodní dopravy, ozývají se názory velmi podobné názoru onoho rakouského císaře, který byl proti postavení železnice z Vídně do Brna.

„Co tam budeme vozit?“ říkával. „Dostavník z Vídně do Brna jezdí dvakrát týdně a ještě bývá většinou prázdný.“

Na to, že doprava neobyčejně posílí brněnský textilní průmysl, císař tehdy nepřišel.

Síť kanálů „Dunaj—Labe—Odra“, probíhající naším územím, spojí levnými dopravními linkami 100 mil. lidí od severovýchodu a západu se 100 miliony lidí od jihu a jihovýchodu. Při tom se ještě nadto rozvine náš vlastní průmysl.



Porovnejme délky vodních spojů ze Severního moře do Černého:

1. Z Hamburku do Suliny průplavem labsko-dunajským je . . **3.045 km**
Z toho povede 839 *km* Labem (204 *km* Labem kanalisovaným),
326 *km* průplavem labsko-dunajským a 1880 *km* Dunajem.

2. Z Hamburku do Suliny průplavem odersko-dunajským je. **3.150 km**
Z toho povede plavba Labem 276 *km*, středoněmeckými průplavy
do Odry 258 *km*, Odrou 453 *km*, kanálem na území Německa 60 *km*,
průplavem dunajsko-oderským 263 *km* a Dunajem 1880 *km*.

3. Vodní cesta z Brém do Suliny měří **3.158 km**
Z toho měří cesta Veserou a středoněmeckými kanály 389 *km*,
Labem 563 *km*, labsko-dunajským průplavem 326, Dunajem
1880 *km*.

Vzdálenost z Brém nebo Hamburku do Suliny při použití prů-
plavů Vesera—Mohan a Mohan—Dunaj činí **3.320 km**

Vzdálenost z Brém do Suliny středoněmeckými průplavy,
Rýnem a průplavem Mohan—Dunaj činí **3.724 km**

4. Z Rotterdamu do Suliny je po vodních cestách **3.447 km**
Rýnem 212 *km*, středoněmeckými kanály 466 *km*, Labem 563 *km*,
labsko-dunajským průplavem 326 *km* a Dunajem 1880 *km*.

Použijeme-li mezi týmiž přístavy spojení přes Rýn, Mohan,
průplavem Mohan—Dunaj a Dunajem, je celková vzdálenost . . **3.520 km**

Nejkratší spojení Severního moře s Černým vede tedy územím
československým.

Po vodě se dopravuje naglebněji.



Někteří lidé se obávají, že vybudováním Dunajsko-oderského kanálu bychom si více uškodili než prospěli. Tato vodní cesta poslouží prý hlavně německému průmyslu, který pak nám bude zle konkurovat na všech trzích v jihovýchodní Evropě a v zemích blízkého Orientu. Hlavní užitek z této velké investice mělo by prý tak Německo.

Bylo by velmi pochybené očekávat, že bychom se německé soutěži v uvedených oblastech vyhnuli tím, že bychom Dunajsko-oderský průplav nevybudovali.

Jižní Německo (s nynějším Rakouskem) má spojení s Černomořím po Dunaji. (Spojené bývalé bavorské a rakouské loďstvo je na Dunaji opravdovou velmocí.) Celé ostatní Německo, střední, severní i východní má možnost zapojit se dopravně na Dunaj kanálem dunajsko-rýnským a dunajsko-veserským (kromě toho ovšem příslušnými železničními překladišti se zvýhodněnými tarify).

Postavení Československa ve střední Evropě — jak jsme již uvedli — je takové, že hlavní dopravní tepny, spojující sever s jihem, mohou jít jen po československém území. Pro Německo je tato skutečnost zvlášť velmi důležitá proto, že východní Německo má nejkratší spojení s přivtěleným Rakouskem jen Moravskou branou a Moravským úvalem, ať už jde o spojení železniční, silniční nebo průplavní.

Mezinárodním úkolem Československa ve střední Evropě je, aby přes svoje území spojovalo protilehlé sousedy, nikoliv, aby jejich spojení překáželo.

Jestliže Německu umožníme, aby dopravovalo po Dunajsko-oderském



kanálu přes Československo, budeme tím jen plnit svoje poslání. I naše průplavní instituce jsou si toho dobře vědomy. Jako příklad uvádíme resoluci, usnesenou na anketě Dunajského říčního a průplavního ústavu bratislavské obchodní a živnostenské komory dne 12. listopadu 1937, v níž se mimo jiné praví:

„Československo jako stát proráhlého tvaru délky až 1000 kilometrů má svoje vyšší poslání ve střední Evropě v tom smyslu, aby svým územím netvořilo nepřekonatelnou dopravní překážku mezi dopravou severu s jihem, východu se západem a naopak, nýbrž aby je svým územím spojovalo. Posláním Československa je spojovat, a ne překážet.“

Nevybudováním Dunajsko-oderského průplavu bychom uškodili nejvíce sami sobě. V soutěživosti s naším průmyslem by si Německo vždycky uchovalo náskok. Nadto bychom se poškozovali i přímo finančně tím, že bychom přicházeli o transita poplatky, jež bychom pobírali z kanálu na vlastním území.

Za nynější situace průplav Dunaj—Odra—Labe je nezbytným.

Po přivtělení Rakouska k Německu nabývá pro nás Dunajsko-oderskolabský průplav mimořádné důležitosti též po jiné stránce.

Německo má možnost kontrolovat náš dovoz i vývoz nejen při železniční a říční dopravě do Hamburku — Německo, jak známo, vypovědělo na svých řekách mezinárodní statut — nýbrž nyní též při železniční dopravě do Terstu.

Nehledíme-li k železniční dopravě (pro dražší zboží) ať již do polské Gdyně nebo do rumunské Konstancy, bude pro nás *Dunajsko-labsko-oderský kanál* jedinou svobodnou cestou pro levnou dopravu hromadného zboží.



Bez vodního spojení nebude vyřešen hospodářský problém Slovenska.

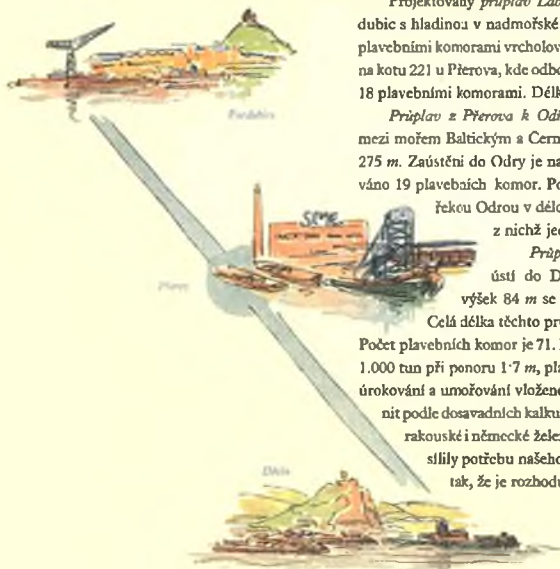
Kudy půjde průplav spojující Labe, Dunaj a Odru.

Projektovaný průplav Labe—Dunaj—Odra připojuje se na Labe u Pardubic s hladinou v nadmořské výšce 217 m. Po délce 62 km dosahuje dvaceti plavebními komorami vrcholové zdrže v nadmořské výšce 395 m. Odtud klesá až na kotu 221 u Píterova, kde odbočuje průplav k Odře. Rozdíl výšek se překonává 18 plavebními komorami. Délka průplavu z Pardubic do Píterova je 162·8 km.

Průplav z Píterova k Odře má délku 87 km. Vrcholová zdrž, rozvodí mezi mořem Baltickým a Černým, je poblíž obce Poruby, v nadmořské výšce 275 m. Zaústění do Odry je na kotě 203 m. Ku překonání spádu je projektováno 19 plavebních komor. Pokračování až ke státním hranicím je myšleno žekou Odrou v délce 13 km. Na řece je třeba vybudovat dva jezy, z nichž jeden je už hotov.

Průplav z Píterova na Děvín má délku 163·5 km; ústí do Dunaje v nadmořské výšce asi 137 m. Rozdíl výšek 84 m se překoná 12 plavebními komorami.

Celá délka těchto průplavů je 423·3 km, úpravu Odry v to počítají. Počet plavebních komor je 71. Průplavy jsou navrhovány pro čluny o nosnosti 1.000 tun při ponoru 1·7 m, plavební komory o délce 85 m a šířce 12 m. Při 7% úrokování a umořování vloženého kapitálu budou výdaje na 1 tunokilometr činit podle dosavadních kalkulací 10—15 hal. Poslední politické události, jimiž rakouské i německé železniční spoje se dostaly pod jedinou kontrolu, zesílily potřebu našeho přístupu k moři vlastním kanálem a Dunajem tak, že je rozhodující pro naši hospodářskou samostatnost.



Kde budou vystavěny pobočné spoje.

Na tuto základní vodní cestu napříč naším státem by se postupně připojovaly odbočky.

Je to především *usplavnění Berounky až do Plzně*. Při tom se počítá s využitím vodní energie a se stavbou přehrady u Křivokláta.

Dále se připravuje *usplavnění Vltavy až do Českých Budějovic* a vodního spádu se využije k výrobě elektřiny. Dostavovaná přehrada ve Vraném je prvním důležitým krokem k uskutečnění celého plánu.

Na Moravě bude nutno vybudovat odbočku *průplavu do Brna*.

Na Slovensku zasluhuje pozornosti a postupného realizování *usplavnění Váhu* od Komárna vzhůru až po Žilinu s využitím vodní síly v patnácti hydroelektrárnách. Při tom mají býti postaveny 4 jezy, z nichž jeden — u Ladcu — už funguje.

Mimořádnou důležitost pro Slovensko a Podkarpatsko měl by však plavební kanál, vedoucí od západu na východ. Jeho vybudování umožnilo by ostatním zemím využít přírodního bohatství, které dosud pro vysoké náklady dopravní — není dostupné.

Tento kanál bylo by možno vybudovat ze značné části jako závlahový náhon. Jeho délka od Bratislavy až po Slatinské Doly je 640 km.





Vybudujme ihned malou plavbu.

Vybudování velké plavební cesty je konečným cílem v naší vodní dopravě. Nežli ho dosáhneme, je *naléhavě nutno současně se stavbami regulačními a melioračními vybudovati malou plavbu.*

1. Především pro to mluví důvody finanční.

Při obrovských přesunech země při každé regulaci a při závlahových stavbách dá se levně zřídit i malý plavební kanál. Tento kanál sbírá pro pozdější velký průplav zemědělskou dopravu. Vykonají-li se současně všechny práce, souvislé s řádným vodním hospodářstvím, přijde to o mnoho levněji.

2. Důvody plavební a technické.

Malé kanály nám budou školou technické stavby průplavů a hospodářného provozování plavby.

Prvním z takových malých plavebních kanálů je právě dokončená *plavební cesta z Otrokovic do Rohatce*, dlouhá 53·5 km. Z toho probíhá 28·3 km řekou Moravou, zbytek v délce 25·2 km plavebními kanály, které byly vybudovány zároveň jako závlahové náhony. Plavební komory jsou dlouhé 39·5 m a široké 5·3 m a pojmu čluny o nosnosti 150 tun při ponoru 1·20 m. Čluny budou vlečeny remorkéry a koňskými potahy, což je nejlevnější způsob vleku.

Takové malé plavební kanály, dokonce i menší, byly už dávno vybudovány ve státech, v nichž vnitrozemská doprava po vodě je v rozkvětu. Tak Francie při délce všech plavebních kanálů 5.200 km a 6.200 km splavných řek, má pouze 820 km kanálů s plavebními komorami větších rozměrů, než jaké jsme uvedli nahoře, a z toho ještě 183 km připadá na průplavy přímořské.

Malá plavba namísto výstavby i velkých průplavů.

Ze 4.142 *km* anglických kanálů je pouze 239 *km* kanálů pro tonáž přes 300 tun, z nichž 57 *km* připadá na kanál přímorský.

Malé plavební kanály se dají vybudovat nepoměrně levněji než kanály pro velké lodi. Je možno je lépe přizpůsobit terénu, neboť plavební komory jsou levnější, takže je možno jich vystavět více. Poněvadž se takové kanály přizpůsobují terénu, je zapotřebí méně zemních prací. Zdržení při plavbě větším počtem komor se vyrovná tím, že malou komorou se propluje rychleji než komorou velkou. (Naplnění komory vodou nebo vypuštění vody zabere mnohem méně času.)

Při chystaných regulačních a závlahových pracích na dolním toku řeky Moravy máme nyní příležitost vybudovat zároveň i malý plavební kanál, který by navazoval na vybudovaný už kanál u Rohatce. Pokračoval by stále po levém břehu řeky Moravy až k osadě Devínske Jazero, kde by vyústil do Moravy.

Z celkové délky 79,8 *km* dá se provést asi 27 *km* ve spojení se stavbou ochranných hrází u řeky Moravy a 14 *km* ve spojení s regulací ramen. Dalších 45 *km* bude současně odvádět přítoky Moravy s levého břehu. Tato stavba je nutná, neboť nízké pobřeží řeky Moravy je třeba ochránit hrází před vyhlášením vody z řečiště. Kanál se dá vybudovati po celé délce tak, aby zároveň sloužil jako hlavní závlahový náhon pro zavlažování pozemků o výměře asi 10.000 ha.

Náklad na tuto plavební cestu vyžaduje zvýšení rozpočtu na regulaci o 17 mil. Kč a je nepatrný v poměru k její prospěšnosti, neboť naučí lidi užívat dopravu po vodě i v malých rozměrech a vychová plavce pro velký kanál.



Význam vodních cest pro Slovensko a Podkarpatsko.

Na Podkarpatsku se neměli lidé nikdy lépe než nyní. Od staletí vyrůstaly bohaté lesy v této zemi, obdařené současně bohatstvím pozemním i podzemním.

Avšak: jaké je to bohatství? Jaký je to majetek?

Krásné lesklé černé uhlí, ležící 30 m pod povrchem země. Dokud je lidská práce nevytáhne na slunce, dokud je nedopraví do obydlí lidí trpících zimou, potud je to bezcenná hrouda jako každá jiná. Potud není bohatstvím, protože lidem neprospívá.

Snad při každém kroku naleznete nějaký nerost, který by se mohl stát základem plodného, zdravého, ušlechtilého života a jehož soustavná těžba by opatřila práci pro tisíce lidí.

Proč nelze však těžit z těchto bohatství?

Především proto, že je sem odevšad daleko.

Už dostat se na Podkarpatskou Rus je problém. Je to přibližně tisíc km vzdušnou čarou od Chebu.

A tuto hlavní vzdálenost republiky nepřejedete rychleji než za 25 hodin autem nebo železnici. Tedy celý den a noc a ještě jednu hodinu. Za stejnou dobu dopraví vás vlak do většiny hlavních měst Evropy.

Proto také tři čtvrtiny podkarpatského dřeva shnijí v lese. Není pro ně použití. Počítáme-li krychlový metr kulatiny v podkarpatském lese za 2 Kč při dnešních hladových podkarpatských mzdách, přijde vás na 200 Kč, než jej dopravíte do Kroměříže, Vsetína, Koryčan, Brna nebo Rousínova.

*Kanály otvorené lesovou cestou k přirodním
pokladům podkarpatským*

Jak tomu odpomoci? Reformováním dopravy. Podkarpatsko je zemí surovin. V surovinách, v dříví, v rudách, v obilí a v ovoci je základ jeho existence. To všechno jsou však suroviny, které potřebují dopravu co nejlevnější.

A nejlevnější způsob dopravy je plavba po vodě.

Podíváme-li se na výši našich státních výdajů, na příklad na podpory vyplácené nezaměstnaným nebo na deficity drah, je výdaj na stavbu hlavní vodní dopravní tepny máličkostí. Zejména pak, hledíme-li ke službě, kterou může prokázat národnímu hospodářství, státní myšlenka a především pro trvalou zaměstnanost lidu v historických zemích i na Podkarpatsku.

Představte si, že 500 až 600 milionů Kč vyřeší problémy dopravy mezi Podkarpatskem, východním a jižním Slovenskem a Moravou. Je to mnoho?

Je to mnoho ve srovnání s těmi miliardami, které jsme v době krise vydali na podporu nezaměstnaných?

Obojí je ostatně možno spojit.

Kdo buduje cesty, buduje život.

Podkarpatská Rus je naší spojkou s východní Evropou.

Bez dopravních prostředků, bez silnic, železnic a vodních cest nemůže vzniknouti v našem státě skutečný blahobyt.

Teprve dopravní prostředky rozmnožují pracovní příležitosti. Pouhé podpory nebo soucit s bédnými tu nepomohou.

Věřím, že náš lid velmi záhy pochopí, že to je skutečná cesta z krise. A věřím, že naše demokracie nalezne cesty, jak vnesením života do byro-



Spousta handlů odstraňuje nezaměstnanost v nejpotřebnějších krajích.

Doprava po vodě pomáhá vzniku nových průmyslů.



kratického úřadování se dostaneme k rychlému uskutečnění těchto důležitých předpokladů slušného života — k rychlému vybudování dopravnictví.

Jestliže někdo řekl A, má být připraven říci i B.

Jestliže jsme před dvaceti lety vytvořili stát v dnešní podobě, musíme vykonat i ony práce, které lidi tohoto protáhlého zeměpisného celku navzájem k sobě přiblíží.

Podkarpatsko je chudobné.

Uznávám, že silnice jsou tam někde lepší než u nás. Uznávám, že tam byla vykonána velká práce sociální a civilizační, že bylo vybudováno školství a leccos jiného. Nelze říci, že by náš stát byl vydal na Podkarpatsko málo peněz, anebo že jich dnes málo vydává.

Slyšel jsem tam, že skoro všechno obyvatelstvo doslova žije přebytky pšenice, kterou se tamní obyvatelstvo naučilo teprve připravovat a jíst. Myslím, že jsme vydali na Podkarpatsku za posledních pět let desetkrát tolik, než by stál kanál, jenž tuto zemi po stránce hospodářské i sociální trvale ozdraví.

Co způsobí dopravní kanál z Podkarpatska na Moravu?

Ze buk se bude v Podkarpatsku prodávat v lese 30 Kč krychlový metr, místo za dnešní 2 Kč. A že jej kanálem dostanete na Moravu v kulatině za 130 Kč a nikoli za 200 Kč. To umožní většinou nepracujícím českým a moravským továrnám na dřevěný a obýbaný nábytek, aby zlevnily vývozní ceny nábytku a obnovily vývoz, v němž jsme kdysi byli velcí.

I my, ve Zlíně, nalzli bychom při dopravě průplavem spotřebu pro 30.000 kubických metrů dřeva.

Obyvatelstvu na Podkarpatské Rusi zůstane z těch 130 Kč asi 70 Kč na



mzdách. Tím se zvýší kupní síla obyvatelstva, které bude moci teprve potom nakupovat průmyslové výrobky západu.

A železnice? Ty o nic nepřijdou. V kanále se bude plavit hlavně jenom to, co dnes hníje v lesích a na polích anebo co čeká na své vytěžení z podzemí. Naopak železnice získají. Při zvýšené kupní síle obyvatelstva bude se po železnici dopravovat do země daleko více různého zboží než dosud. Také osobní doprava podstatně stoupne.

Vnitrozemské vodní spojení západu s východem plavebním kanálem z Plzně do Slatinských Dolů. Úsek mezi Bratislavou a Slatinskými Dolů.

Většina komunikací na Slovensku a na Podkarpatské Rusi, a to silnic i železnic, směřují od severu k jihu. Máme jen velmi slabá spojení mezi východem a západem.

Je to zaviněno jednak horskými hřebeny a údolím, jednak politickým režimem předpřevratovým. Velkého bohatství Slovenska a Podkarpatské Rusi — jak nerostného, tak i rostlinného — bude možno využít a přiblížit je spotřebitelům ve střední a západní části republiky vybudováním komunikací směřujících od východu k západu a hlavně vybudováním levné dopravy, a tou jest doprava vodní.



Popis trasy plavebního kanálu z Bratislavy do Slatinských Dolů.

Ideově navržený kanál odbočuje u zimního přístavu v Bratislavě, který se rozšíří a kde se zřídí překladiště.

Až po Gutu prochází rovinou Zitného ostrova. V Komárně, kde kanál křížuje řeku Váh, se zřídí přístav a překladiště pro dopravu zboží po Dunaji. Průplav pokračuje v nížině k Novým Zámkům, ke Kamendínu a u Čaty křížuje řeku Hron. Potřebná voda pro část od Bratislavy až k Váhu v délce 75 km se bude odebrat z Dunaje, pro průplav od Váhu až ke křižovatce s řekou Hronem v délce 50 km dodá potřebnou vodu Hron.

Kanál pokračuje údolím Iplu a u Soregu dosahuje vrcholu na kotě 205 m.

Odtud klesá trasa až do údolí řeky Rimavy a opět stoupá údolím řeky Slané až k obci Krásnohorská Dlhá Lúka (poblíž Rožňavy), kde prochází pohoří ve výši 300 m tunelem dlouhým asi 4.300 m.

Od této nejvyšší koty klesá kanál do údolí řeky Idy a směřuje ke Košicím. Pod Košicemi křížuje řeku Hornád a stoupá do pohoří Slánských vrchů, kde prochází ve výšce 270 m tunelem o délce asi 3.500 m. Odtud klesá do nížiny Podkarpatoruské, přibližuje se k Užhorodu, Mukačevu a Sevluší. V této části bude možno v délce 100 km využití kanálu pro zavlažování, při čemž kanál dostává vodu z řek Uhu, Latorice, Boržavy a Tisy.

Od Sevluše až ke Slatinským dolům prochází kanál údolím řeky Tisy.

Celková délka kanálu jest 640 km. Ku překonání výškových rozdílů a pro křižování s řekami jest navrženo 226 plavidlových komor o spádu 4 až 5 m.



Celá Stranica od výhledu až na výhled má být spojena vodní cestou.

Komory a kanál jsou projektovány pro lodi o rozměrech $40 \times 5 \text{ m}$, o nosnosti asi 250 tun. Tyto rozměry odpovídají rozměrům lodí, používaných ve Francii a v okolí Berlína.

Navržený kanál křižuje 25 železnic a 10 hlavních silnic. Všech lze využít jako dopravních přípojek území při kanálu.



Přibližný rozpočet na stavební práce:

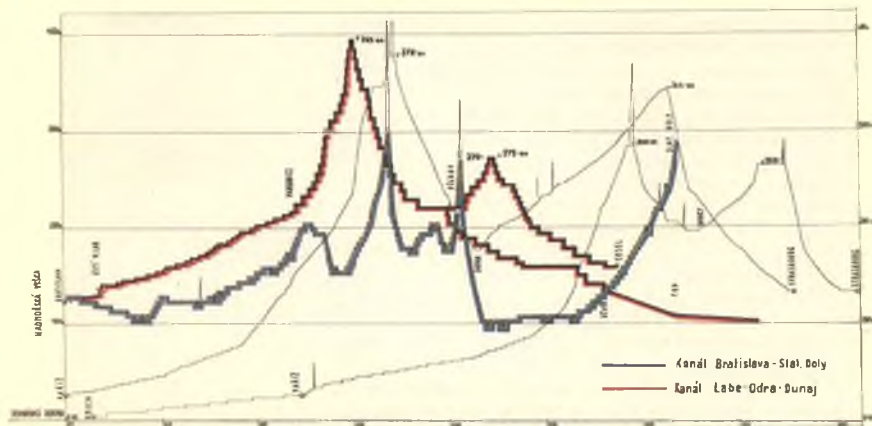


Zemní práce na kanálu, včetně opevnění a výkopu pozemků 640 km po	Kč 350.000	Kč 224,000.000
226 plavidlových komor o užitečné délce 42-50 m a šířce 5-30 m, spádu 5 m, hloubce vody 1-9 m, každá po	Kč 500.000	Kč 113,000.000
25 železničních mostů s částečným zvý- šením tratí, každý po	Kč 300.000	Kč 7,500.000
10 silničních mostů, každý po	Kč 200.000	Kč 2,000.000
Asi 100 hospodářských mostů každý po . .	Kč 75.000	Kč 7,500.000
19 jezů pro křižování s řekami, a úpravou břehů, každý po	Kč 3,000.000	Kč 57,000.000
3 tunely o délce 2-2, 4-3 a 3-5 km, celkem 10 km, po	Kč 12,000.000	Kč 120,000.000
25 shybek pro potoky po	Kč 40.000	Kč 1,000.000
Nepředvídané výdaje		Kč 68,000.000
Celkem		Kč 600,000.000
Za jeden kilometr kanálu průměrně . . .		Kč 937.000

Složení terénu je sice pro stavbu kanálu značně nepříznivé, překážky nejsou však nepřekonatelné. K jich překonání je potřebí značného počtu plavebních komor.

Výškové poměry nejsou však o nic horší než ve Francii nebo v Anglii.

SROVNÁNÍ PROFILŮ KANÁLŮ ČESKOSLOVENSKÝCH A FRANCOUZSKÝCH.



Všimněme si na příklad vodní cesty, která spojuje Paříž se středním tokem řeky Saôny. Od Paříže počínajíc využívá nejdříve řeky Seiny na délku 101 km, potom řeky Yonne na délku 85 km. V Laroche dosahuje výšky 79 m z původních 26 m v Paříži. Odtud pokračuje dále na východ kanálem Burgoňským, dlouhým 242 km. Při tom dosahuje výšky 378 m a klesá na 178 m při ústí do Saôny. Ve vrcholové zdrži prochází kanál tunelem dlouhým 3350 m. Na Burgoňském kanále je 190 plavebních komor, mezi Paříží a Laroche 30 plavebních komor.

Kanáal Rhônsko-Rýnský mezi Strasburkem a St. Symphorien na řece Saôně je dlouhý 324 km. Z původních 157 m ve Strasburku vystupuje na 344 m a klesá na 178 m. Průplav má celkem 157 plavebních komor.

Kanáal Marnsko-Rýnský mezi Paříží a Strasburkem je dlouhý 565 km (včetně úseku Marny) a má 210 plavebních komor. Od koty 26 metrů u Paříže vystupuje kanál k vrcholové zdrži u Demange aux Eaux ve výšce 280 m. Odtud klesá k Nancy na kotu 199 m, znovu stoupá na kotu 266 m a klesá ke Strasburku na kotu 134 m. Na tomto sestupu je na délce 65 km 50 plavebních komor. **Tento kanál prochází celkem šesti tunely o délkách 600, 4880, 867, 388, 500 a 2307 m.**

Ardenský kanál, dlouhý 88 km, vystupuje s 61 m na 161 m a klesá na 150 m. Ze 42 plavebních komor je 29 v úseku o délce 10 km.

Z anglických průplavů uvedeme aspoň jeden příklad: Před několika lety rekonstruovaný kanál mezi Londýncem, Birminghamem a Nottinghamem pro čluny o nosnosti 120 tun z původních 60 tun je dlouhý 303 km a má 179 plavebních komor. V úseku poblíž Warwiku na délku 38 km je 51 plavebních komor.



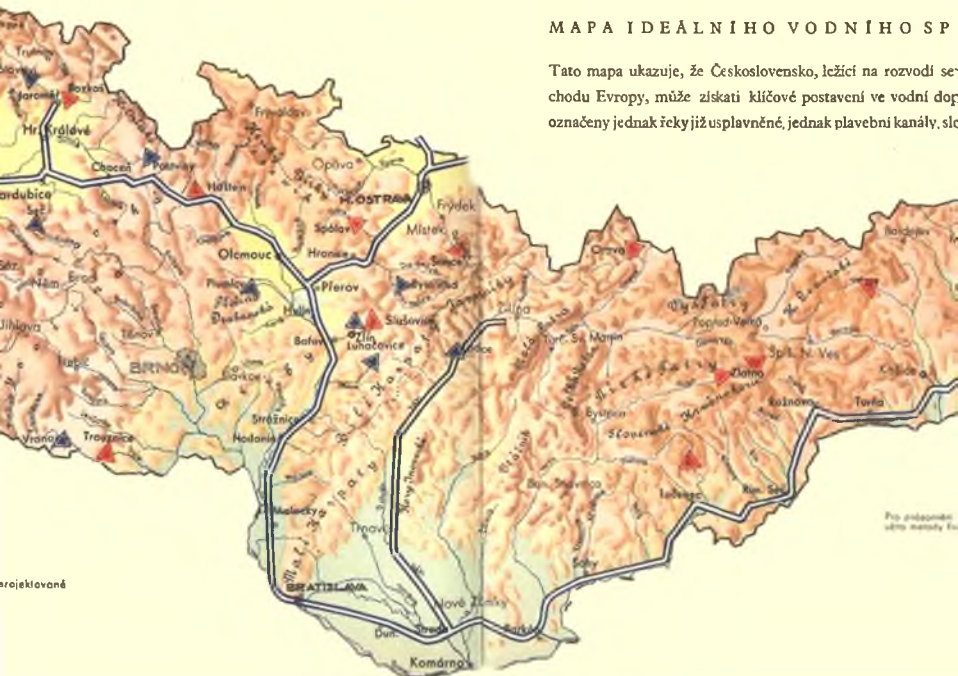
*Při stavbě vodních prací ch budujeme současně
plavební kanály.*

Už z těchto srovnání je zřejmé, že navrhovaný kanál Bratislava—Slaninské Doly není žádnou fantasií. Kanál je možno uskutečňovat postupně. Při tom je možno vyloučit úsek mezi Bratislavou a řekou Hronem a kanál připojit na Dunaj. Výstavbu kanálu, vedeného v blízkosti řek Iplu a Slané, je možno provést ve spojení se stavbou ochranných hrází, nutných pro ochranu území podél těchto řek. Spojením podobných regulačních prací se stavbou kanálu by se náklad v některých úsecích značně snížil.



MAPA IDEÁLNÍHO VODNÍHO SP

Tato mapa ukazuje, že Československo, ležící na rozvodí se
chodu Evropy, může získati klíčové postavení ve vodní dop
označeny jednak řeky již usplavněné, jednak plavební kanály, slo



ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA A TARIFNÍ SBLÍŽENÍ.

Železnice jsou naším největším dopravním podnikem. Železniční doprava je nejspolehlivějším druhem dopravy a zůstane jím na nedohlednou dobu. Z této základní skutečnosti je třeba vycházeti při řešení přečetných problémů naší železniční dopravy.

Železnice představují největší část státního majetku. Jejich hodnota převyšuje 20 miliard Kč. Jejich rozpočet r. 1937 měl rozpětí 7½ miliardy Kč — 4 miliardy Kč ve vydání a 3½ miliardy Kč v příjmech. Letos 4.171 mil. ve vydání a 4.024 mil. v příjmech. Již z rozsahu tohoto rozpočtu si uděláme představu, kolik organizační práce je třeba vynaložit jen na výdajovou část rozpočtu a kolik práce na získání vyšších příjmů.

Železnice jsou největším státním podnikem i počtem zaměstnanců. Zaměstnávají přímo 117.000 osob (k 1. I. 1937) a vyplácejí pensí 106.000 lidí. A tento největší státní podnik, rozhodující o životě a blahobytu všeho obyvatelstva, rozhodující o hospodářské výkonnosti průmyslu, zemědělství, obchodu i živnosti, i o výši našeho exportu — tento podnik zápasí s trvalými ztrátami. Tyto deficity nejsou tragické jen pro železnici samu, mají osudný vliv na nás na všechny. Rozsah železničních schodků udávají statistiky takto:

Roku:	Ztráta (v mil. Kč)	Roku:	Ztráta (v mil. Kč)
1930	196.1	1935	565.8
1931	104.4	1936	401
1932	891.7	1937	584
1933	334.9		(podle rozpočtu, ve skutečnosti šlátná ztráta)
1934	669.5	1938	158 (podle rozpočtu)

*Nale státní dráhy jsou náš největší dopravní podnik:
proč mají být řízeny duchem minulého století?*





Při těchto výsledcích je si třeba uvědomiti, že v letech tak zv. hospodářské krise, kdy pod tlakem hospodářské nutnosti slevily všechny obory práce i podnikání se svých cen, železniční tarify v principu neklesly. Konkuruující doprava automobilová byla zvláštními zákony ještě podvázána.

Vytýkati železničnímu podniku pouze jeho ztráty nemá smyslu. Ukázalo se, že snahy o odstranění deficitů československou dopravní situací ještě zhoršují a vhánějí do nových krisi, jichž nikdo nečekal. Je možno říci, že právě tyto výtky podvázaly naši celkovou dopravu zavedením drahých tarifů a protiautomobilovou politiku v těch letech, kdy jsme potřebovali co nejlevnější dopravu.

K řešení našich železničních problémů je třeba přistupovat s rozumem a k železničnímu podniku je třeba míti lásku.

Tomu se naučí člověk tím více, čím hlouběji poznává obrovský vliv železniční dopravy na náš dnešní život, i na naši budoucnost.

Podstata železničních nesmází.

Železnice jsou nejstarším pozemským dopravním velkopodnikem — v tom je jejich síla i slabost. Železnice jsou výtvozem techniky a hospodářství devatenáctého století a mají jeho přednosti i slabiny. Jejich předností je mohutná velkorysost, jakou se vyznačuje devatenácté století. Jejich slabinou je překapitalisování, zatížení úzkým starokapitalistickým počítáním — nepočítáním, nánosem mnoha byrokratických zbytků minulosti a finančním chaosem, kterým je zatížil starý stát, když se zhroutil po válečné porážce.

A vedle těchto břemen minulosti, k nimž patří na př. platy na pense, převzaté bez pensijních fondů, zápasí železniční podnik s břemeny přítomnými. Jsou to břemena rázu soukromého i veřejného.

Časopis „Železniční listy“ vypočetl dne 1. 5. 1931, že dráhy mohly ušetřit při nákupu materiálů v r. 1929 Kč 418 milionů na uhlí, na železničním materiálu a na strojích 160 milionů — kdyby byly nemusily za tento materiál platit přemrštěné kartelové ceny. Časopis vypočítává, oč levněji nakupují potřebný materiál dráhy anglické, belgické a polské. Tyto dráhy platí ceny o více než polovinu nižší. Takové je zatížení se strany soukromé. Železniční schodky nabývají tedy jiné tvárnosti.

Vedle toho spočívá na železničních zatížení se strany veřejné, zejména od státu. Železnice je jedním z nejvýznamnějších činitelů národní obrany. Bylo by tedy nejen spravedlivé, ale účelné a hospodářsky nezbytné, aby obrovská vydání v investicích, v provozu i v udržování drah se octla na jiném účtě, nežli je účet železniční. Jaký je rozsah dopravy zdarma a téměř zdarma, je obtížno zjistit. Je však nesporné, že tato doprava zdarma nám přijde konec konců nejdražší, neboť brání skutečnému a trvalému ozdravení železničního podniku.

Řešení dnešních obtíží železničních musí vycházeti ze změněných názorů na dopravní problémy republiky.

Československo, se svou obtížnou polohou, je státem vnitrozemským i státem exportním a potřebuje více než jiné státy jednotný plán veškeré dopravy. Chybí mu také jednotná ústřední autorita v dopravě, zastoupená ve vládě ve formě ministerstva dopravy.



Nikdo nemůže ministerstvu železnic vytýkati, že by nebylo vyvinulo rozsáhlou iniciativu v boji proti ztrátám železničního podniku a v boji za zlepšení železniční dopravy. Ministerstvo železnic, které je samo vrchnostenským útvarem a má jediné ve vládě možnosti zasahovat rozhodujícím způsobem do řešení dopravních problémů, zůstává však při tom útvarem, který odpovídá poměrům devatenáctého století.

Pro dnešní dny i pro budoucnost musíme počítat se změněnými poměry. Doprava se rozvinula. Objevily se nové dopravní prostředky. Těchto nových dopravních prostředků je třeba využít ve spojení se starými, k užtku celého státu. Je proto zapotřebí *vytvořiti mezi nimi souhru* a udržovati takový vzájemný poměr, aby byly všechny ve prospěch celého státu co nejvýkonnějšími. Je třeba hospodáře, který by mohl hospodařit se všemi dopravními silami, ne pouze s jedinou. Je třeba ministerstva dopravy.

Nebudu líčit, jak se dají v našem státě organisovat různé druhy dopravy, až ten základní požadavek bude vyřešen. Na celém světě najdeme nadbytek příkladů i zkušeností. Teprve potom se u nás vyvinou velká odvětví dopravní, řízená obchodně a udržující ve vzájemné soutěži dopravní služby takové tarify, jakých potřebuje vnitrozemský stát, aby se na světovém trhu udržel v soutěži národů.

Bude to doprava:

1. železniční (obchodní podnik státních drah, provoz drah soukromých),
2. vodní (sít kanálů s účastí státní i soukromou),
3. silniční (motorismus všeho druhu a provoz autostrad),
4. letecká (státní i polostátní linky, jakož i letectví soukromé).

Vybudujeme spojující nových dopravních prostředků se starými.



Všem těmto hlavním druhům dopravy bude sloužiti důkladně vybudovaná navigace i povětrnostní zpravodajství opatřené telefony, telegrafem a radiem. Všechny druhy dopravy budou pracovat obchodně, to je tak, aby se v jejich provozu uplatnily co nejvíce osobní odpovědnost, přirozené nadání, charakter lidí i rychlá znalost pracovních výsledků. Slabým úsekům v začátcích nebo v přechodné tísní je ovšem možno vypomoci.

Toto jsou úkoly naší dopravy pro příští desetiletí, v nichž železnici zůstane hlavní úloha a v jejichž přípravě bude ministerstvo železnic hráti i nadále rozhodující úlohu, protože má největší dopravní zkušenosti a největší počet dopravních odborníků. Čím dříve budou dokončeny technické přípravy jednotného dopravního plánu a plány ministerstva dopravy, tím lépe pro všechny. Tím dříve se také rozřeší problém železničních ztrát, který jinak sám o sobě je téměř neřešitelný.

Co je prvním úkolem:

Železniční magistrála.

Nežli se rozřeší tyto zásadní dopravní problémy, je třeba rozmnožiti naši železniční dopravu o míře, jakou naše hospodářství a poloha našeho státu naléhavě vyžadují. Je třeba vybudovat naši železniční dopravu od západu na východ.

Ani jediný stát v Evropě, ba možno říci na celém světě, nemá pro řešení dopravy tak nevýhodnou zeměpisnou polohu jako Československo. Jsou



Železniční magistrála zkrátila vzdálenost z Chebu do Jany na 11 hodin.

státy, jako Anglie, Itálie, Švédsko, Portugalsko, Chile nebo jiné, jež mají rovněž protáhlý tvar a přece tvoří hospodářskou jednotu. U nich u všech však hlavní problém dopravy a hlavní spojení vyřešilo moře. A u nich také celý železniční systém je vybudován na ústřední železniční páteři, která sbírá dopravované zboží z celého státu a je vhodnou základnou i pro dopravu transitsní. Náš stát této páteře nemá.

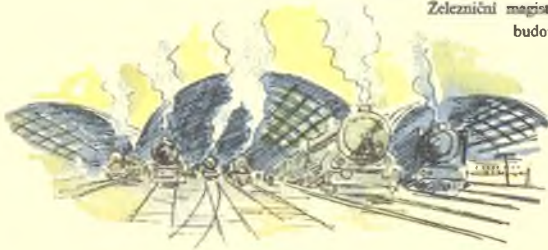
Proto musí náš stát energičtěji než kterýkoliv jiný a s tím větším urychlením budovat dopravní spojení západu s východem. A protože železniční doprava jest nejdůležitější, musíme vytvořiti železniční magistrálu z Chebu do Trebúšan co nejdříve.

Pohled na železniční mapu republiky nám ukazuje, že veškeré hlavní železniční linky probíhají směrem severojižním nebo jihozápadním: směřují k Vídni a k Budapešti. Tuto orientaci vtiskla kdysi našim zemím příslušnost k Rakousku-Uhersku. Dřívější uherská vláda isofovala také Slovensko od Moravy. To působí neškodlivěji na náš hospodářský a státní život. Dvě dvoukolejné železniční spojky, které probíhají těsně při hranicích, sloužily vždy spíše transportu sousedních zemí, než spojení Čechů se Slováky.

Železniční magistrálu z Chebu do Trebúšan je nutno vy-

budovat ihned. Připojená mapa ukazuje, které úseky je třeba doplniti, abychom nejkratší cestou spojili západ s východem.

Nové úseky je třeba budovat hned od počátku jako rychlíkovou trať o dvou kolejích, v některých úsecích a později



snad o více kolejích. Musíme při tom počítat se zvýšením rychlosti, jaká se zavádí v celém světě, kde totiž 100 kilometrová rychlost představuje normál a kde zrychlené vlaky mají možnost jeti na některých úsecích rychlostí i přes 150 km.

Hlavní mezinárodní železniční spoje.





Dnešní hotové úseky je třeba podle plánu postupně zesilovat a rozšiřovat. *Konečným cílem je československá železniční magistrála, která bude páteří našeho železničního systému. Ona vytvoří mezi obyvatelstvem státní jednotu a ona strhne na sebe ohromné náklady železničního transitu mezi Rumunskem, Černým mořem a státy evropského severozápadu. A ona umožní projetí celou republiku za 10 až 11 hodin.*

Co znamená tarifní sblížení

Stavba magistrály je dílem technickým, vyžadujícím značných finančních nákladů. Tarifní sblížení však je dílem ryze organizačním a administrativním. Nutnost tarifního sblížení uznávají i naše nejvyšší železniční úřady. Jejich názory zesílily mé přesvědčení, že tu jde o významnou reformu a donutily mne promyslet praktické provedení celé otázky.

Co se rozumí pojmem „tarifního sblížení“? Jaký má význam pro naše hospodářství a státní jednotu? Proč k němu musíme přikročit?

To všechno pochopíme nejlépe z příkladu.

Ideálním hospodářským útvarem by byla země v podobě kruhu, v němž politická, hospodářská i kulturní střediska by ležela uprostřed. Každé místo v této ideální zemi by mělo stejně daleko k ústředí a ze středu by bylo stejně daleko k hranicím.

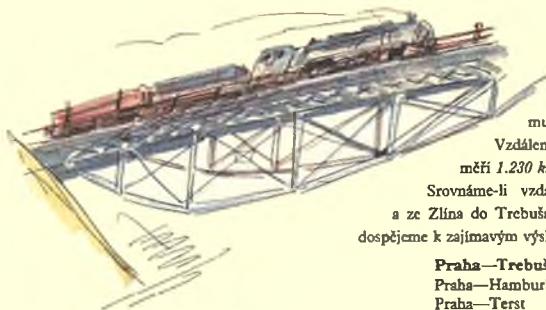
Ale poloha našeho státu není tak ideální: je naopak co nejnepříznivější. Nejdelší dopravní vzdálenost od jednoho konce republiky na druhý měří 1400 km, nejkratší vzdálenost je ve středu republiky, kde měří 193 km.

Železniční tepny ve státě mají stejný účinek jako tepny a žíly v živém těle. Kam dosahují, tam je život. Kam nedosahují, tam údy umírají.

Železniční spojení mají však také tu vlastnost, že dovedou vytvářeti samostatná hospodářská a kulturní střediska. To je případ Československa. Při dnešní železniční a tarifní technice není jednotného národa československého. Jsou tu vlastně národy čtyři, jsou tu čtyři oddělená území s nestejně hustou železniční sítí. V Čechách připadá 13.05 km drah na 100 km², v zemi Moravskoslezské 10.58, na Slovensku a v Podkarpatsku jen 4.41. Přitom železniční síť v Čechách je nejhustší u severozápadních hranic a její provoz směřuje od jihozápadu k severozápadu a na sever. Tak bylo vybudováno dřívější obchodní spojení pro průmysl oněch krajů. Dnes však potřebujeme doplnění spojkami v podélném směru státu.

Všechny dráhy jsou delší než moderního vlaku.





*Výřešení tarifního problému odstranění nevýhody
našeho státu pro dopravní směry.*

Tarifní sblížení usnadní a rozmnoží
dálkovou dopravu v tomto směru a při-
podobní protáhlý útvar našeho státu ono-
mu ideálnímu dopravnímu kruhu.

Vzdálenost z Chebu do Trebušany po železnici
měří 1.230 km.

Srovnáme-li vzdálenosti z Prahy, z Brna, z Bratislavy
a ze Zlína do Trebušany se vzdálenostmi těchto míst od moře,
dospějeme k zajímavým výsledkům:

Praha—Trebušany	1.008 km
Praha—Hamburk	658 km
Praha—Terst	834 km
Brno—Trebušany	790 km
Brno—Hamburk	836 km
Brno—Terst	794 km
Bratislava—Trebušany	743 km
Bratislava—Terst	691 km
Zlín—Trebušany	722 km
Zlín—Terst	816 km
Zlín—Gdyně	833 km

Takové jsou železniční vzdálenosti v kilometrech.

Srovnáme-li však sazby, které se u nás za dopravu platí, shledáme, jak
nepoměrně dražší je tuzemská doprava proti dopravě do námořních přístavů
přes cizí území.

Cs. železniční tarif je vypracován na podkladě zásady, že se stoupající vzdáleností kilometrickou stoupá přibližně úměrně i dopravné. Pouze ve zvláštních případech, t. j. v určité relaci, pro určité zboží a za určitých předpokladů (na příklad, že podnik nebude na větší vzdálenosti používat dopravy automobilové) poskytují ČSD výhodnější, t. zv. přípojkové sazby.

Naproti tomu do nejbližších přímořských přístavů dopravujeme svoje zboží za tarify mnohem levnější. Zasluhu o to je třeba přičíst okolnosti, že z naší republiky je přibližně stejně daleko do Gdyně, do Terstu i do Hamburku (nebo do Brém). Všechny tyto hlavní přístavy, patřící pod trojí různou státní svrchovanost, navzájem spolu ostře soutěží. Jejich soutěž v ucházení se o naši dopravu má pro hospodářskou stabilitu Československa mimořádný význam. Skutečnost, že se Československo udrželo na zahraničních trzích i v době nejprudší hospodářské krise, byla z převážné části umožněna právě tím, že náš zahraniční obchod měl pro vývoz i dovoz *několik* výpadních cest. Dopravné na nich je podstatně levnější, než jak by mělo být podle vzdáleností a podle běžných železničních sazeb v jednotlivých průvozních státech.

Uvedeme příklady:

Pro dopravu bavlny z Brém do některých čs. stanic (na př. do Rybár Pole u Ružomberku) platí dnes sazby 28-20 Kč za 100 kg. Vzdálenost mezi oběma městy je 1015 km. Z toho vede 856 km po německých drahách (přes Bohumín) a 159 km po československých drahách.

Bavlna v československém tarifu je zařa-

Natí železniční síť není využitá.



Grafický obraz čl. tarifního sblížení.



zena v IX. třídě a za Kč 28 20 by byla dopravena pouze na vzdálenost 620 km, t. j. z Rybár Pole do Ústí nad Labem. Tedy prakticky to znamená, že Brémy tarifně jsou vzdáleny od Ružomberka pro bavlnu pouze 620 km, čili že Ružomberok se tarifně přibližuje Brémám na takovou vzdálenost, jakou v Československu by znamenalo místo 1015 km pouhých 620 km.

Doprava 100 kg quebračového výtazku (na činění kůží) ze Gdyně do Otrokovic stojí Kč 15-38, a při tom jest vzdálenost ze Gdyně do Otrokovic 796 km. V Československu dopravíme totéž zboží za stejné peníze jenom na vzdálenost 290 km. *Tímto způsobem cesta ze Gdyně do Otrokovic je tarifně zkrácena ze 796 km na 290 km.*

Podobně také doprava z Prahy do Terstu je levnější než z Prahy do Košic a pod.

Jestliže doprava z Brém do Rybár Pole je levnější než z Čechu do Rybár Pole, jestliže ze Zlína je tarifně blíže do Terstu než do Prahy, pak není možno se divit, že se náš průmysl a náš celý hospodářský život orientuje ve směru takových cest, které jsou dopravně levnější, tedy ve směru severojižním. Východo-západní směr je zanedbáván, protože nemá podobně výhodných tarifních podmínek. Není možno přimět řeku, aby tekla jinam, než kam má přirozený spád. Obchod nepůjde nikdy po cestách dopravně dražších, má-li k dispozici cesty dopravně levnější.

Jestliže vzdálené konce republiky nemůžeme skutečně sblížit, můžeme zkrátit vzdálenosti aspoň tarifním sblížením.

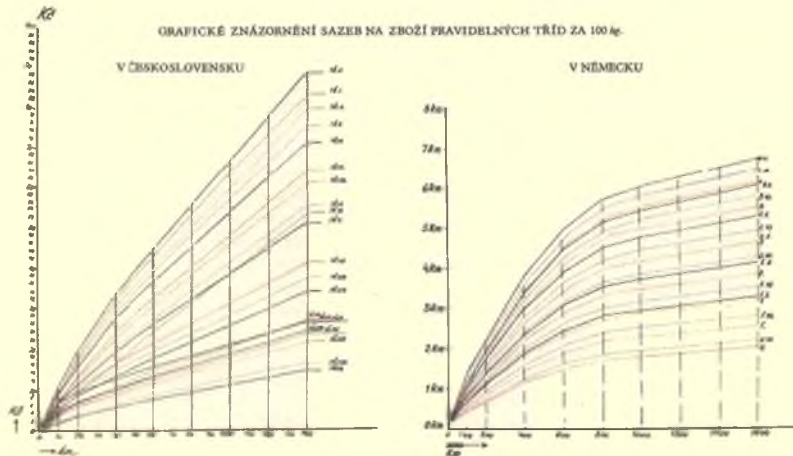
Jak jsme viděli na skutečných případech, o výši dovozného nerozhoduje absolutně kilometrická vzdálenost, nýbrž celá řada jiných činitelů.



*Doprava má pětisetinásobnou vzdálenost —
je o polovinu levnější.*

Velké vnitřní vzdálenosti v naší republice je třeba tarifně přehodnotit. Děje se to — a to nejen v dopravě s přístavy — ve formě valutových a jiných účinných slev na dovozném v nejrůznějších relacích.

Problémem tarifního sblížení se zabývá prakticky každý stát, který se



vážně stará o svoji hospodářskou výstavbu a neodvislost. Činí tak i státy přímořské, na př. Německo, Francie, Rusko, Amerika. Činí tak úpravou tarifů a kromě toho budováním rozsáhlé sítě vodních cest, které pro značnou část zboží je vlastně také praktickým tarifním sblížením.

Tarifního sblížení v železniční dopravě je možno dosáti rozmanitými způsoby, jako: všeobecným snížením všech vzdáleností ve stejném poměru, všeobecným snížením tarifů zvláštními přípojkovými sazbami, deklasi-
fikací atd. atd.

Sblížení pomocí železničních tarifů zkrátí po finanční stránce vzdálenost mezi našim západem a východem.

Pro Československo navrhuje tarifní sblížení na této základně:

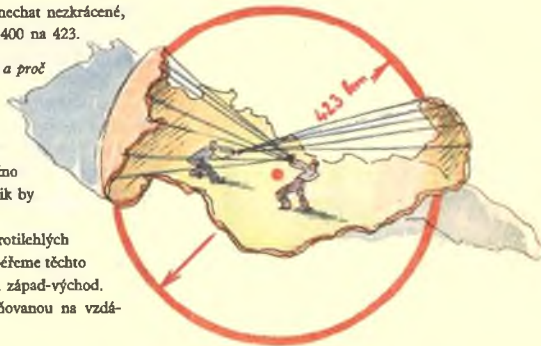
- a) všechny vzdálenosti a sazby do 300 km ponechat nezkrácené,
- b) vzdálenosti přes 300 km snížit v poměru 1400 na 423.

Proč máme snížit vzdálenosti právě přes 300 km a proč v daném poměru?

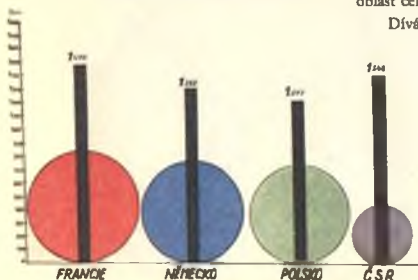
Československo má 14.508 km². Největší železniční vzdálenost protilehlých konců státu je 1400 km. Kdyby celé území našeho státu bylo možno srovnat do kruhu, byl by jeho průměr 423 km. Tolik by měřila největší vzdálenost v tuzemské dopravě.

Protože však nyní největší vzdálenost protilehlých konců státu ve směru severo-jížním činí 300 km, běheme těchto 300 km jako základ pro tarifní sblížení i ve směru západ-východ.

Nemáme po ruce statistiku dopravy, odstupňovanou na vzdá-



SROVNÁNÍ ROZLOHY JEDNOTLI-
VÝCH STÁTŮ S NEJVĚTŠÍMI
VZDÁLENOSTMI DOPRAVNÍMI



lenostní pásma, ale z výroční zprávy ČSD za rok 1935 plyne, že každá tuna zboží, podrobená dovoznému, projela v r. 1935 celkem 142 81 *km* a v r. 1936 jenom 138 68 *km*.

Z toho vyplývá, že při dopravě na nesblížené pásmo 300 *km* nedojde v dosavadním stavu k žádným změnám. Zato však při dopravě na více než 300 *km*, t. j. v podélném směru státu nastávají velké přesuny.

Pro každou stanici se projeví tarifní sblížení jinak. Celá republika se bude sblížovat individuálně právě kolem této stanice. Z každé stanice bude doprava vypadat jinak a vždy se bude blížit ideálnímu tvaru státu. Uvedeme několik příkladů. Graficky je znázorňujeme na str. 76.

Díváme-li se z Prahy jako střediska, zůstane změnou tarifu nedotčena oblast celých Čech a část Moravy až po Olomouc.

Díváme-li se z centra Přerov, zůstanou dnešní tarifní a dopravní poměry nezměněny až skoro k Liberci, ku Praze a k Českým Budějovicím.

Posuzováno s hlediska Košic zůstane nezměněna dopravní sazba pro celé Podkarpatsko a převážnou část Slovenska.

Budeme-li z těchto středisk dopravovati zboží do větší dálky než 300 *km*, sníží se nám vzdálenosti nad 300 *km* přibližně na jednu desetinu. Tak na př. místo tarifních 400 *km* bude tarifní poplatek za 300 *km* plus 100/10, což se rovná 310 *km*. Vzdálenost 1000 *km* by se přibližně snížila na 300 plus 700/10 čili 370 *km*. Největší možná tarifní sazba po provedeném sblížení v ČSR nebude větší než sazba na vzdálenost 423 *km*.

Kilometrovníky, baremy, instradační předpisy, to vše může zůstat v platnosti. K provedení reformy tarifního sblížení není zapotřebí žádných zvláštních, složitých nebo dlouhých příprav.

Tarifní sblížení lze provést po etapách.

Není třeba, aby se kdokoliv obával snad příliš náhlých změn v naší tarifní politice. Navrhované tarifní sblížení je totiž možno docela dobře provést po etapách. Je to možno udělat na příklad tak, že bychom letos od 1. června redukovali vzdálenosti nad 800 km v poměru 1 : 5. Od 1. ledna 1939 snížíli bychom v tomtéž poměru vzdálenosti nad 500 km. Během pěti let dostali bychom se tak ke konečnému navrhovanému cíli. Postup takového etapového řešení naznačujeme na diagramech.

Důvody pro tarifní sblížení.

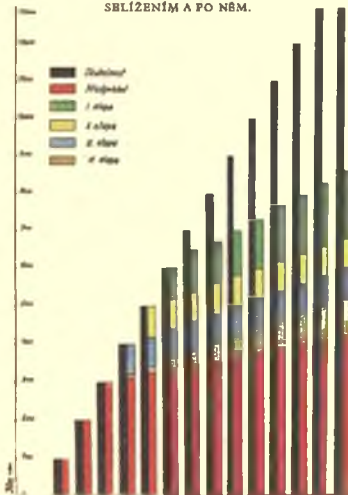
1. Protáhlá forma státu za nynějšího platného barému a při vzdálenosti maximálně až 1400 km, znemožňuje směnu zboží i osob mezi východem a západem republiky proto, že cena za dopravu je tak vysoká, že to ani zboží, ani lidé neunesou. Tak na př. na Podkarpatské Rusi hnijí tisíce krychlových metrů dříví. Mnohé suroviny, kterých máme doma dost, kupujeme ze zahraničí a z nejvzdálenějšího zámorí proto, že dopravné za tisíce kilometrů cesty po moři a několik set kilometrů cesty po cizích železnicích z přístavů k nám je levnější než dovozné za 1000 km v Československu.

2. Hospodářsky ráz západu a východu naší republiky by měl přinést



*Tarifní sblížení přenesem úfodku tu-
tozu ka východem východem a dnořím
rozvodněním hospodářské činnosti ka zřídě.*

SROVNÁNÍ SKUTEČNÝCH
VZDÁLENOSTÍ PŘED TARIFNÍM
SBLÍŽENÍM A PO NĚM.



velké přesuny zboží právě mezi východem a západem na dlouhé trati, směřující od západu na východ. Z mapy provozní intenzity čs. železnic však zjišťujeme, že tento průvoz zboží od východu na západ a opačně je pořád ještě v plenkách. Největší intenzitu dopravní zjišťujeme právě naopak ve směru severo-j jižním, což pro hospodářské vybudování celého státu není prospěšné.

Účinky tarifního sblížení.

Tarifní sblížení přinese netušené možnosti pro vybudování surovinných základů v našem státě a pro odkrytí celé řady různých nalezišť, o kterých se dosud ani neví. (O jiných se třeba už ví, ale pro drahotu dovozného zůstávají nevyužita.) Vybudování těchto surovinných základů posílilo by vydatně i hospodářskou strukturu státu pro případ jeho obrany.

Tarifní sblížení způsobí mohutný vzestup dopravy ze Slovenska a Pod. Rusi do Čech a na Moravu a naopak. V podstatě je to také jediná rychlá možnost, jak zvýšit provozní intenzitu Československých státních drah. Dojde ke zvýšené dopravě zboží a materiálů, jež se dosud pro vysoké dopravní sazby nevozí a nemohou vozit. Tím se nahradí ve zvýšené míře úbytek příjmů, kterého se obávají ti, kdož přihlížejí pouze k dopravní intenzitě nyníjší.

Trati státních drah jsou provozně nevyužíkovány.

Podle statistiky za rok 1935 jest průměrné roční zatížení na 1 km provozní délky 2,207.000 brto tunových km.

46·39% všech tratí má intenzitu do 1 milionu bto tunových *km*,
 50·86% tratí má intenzitu od 1—10 mil. bto tunových *km* a jenom
 2·71% tratí má intenzitu přes 10 mil. bto tunových *km*.

Hledíme-li k délce tratí, které mají intenzitu menší než průměrnou, to je
 pod 2·2 mil. bto tunových *km*, zjistíme zajímavou skutečnost, že v našem
 státě jest 67·54% veškerých tratí zatíženo pod čsl. průměrem. Srovnání s pro-





vozní intensitou na tratích německých, belgických nebo anglických by vyznělo pro nás ještě mnohem nepříznivěji.

Intensitu, převyšující 10 mil. brto tunových *km* na jeden *km* železnice, vykazuje u nás pouze 376 *km* trati, totiž traťové úseky: Praha—Česká Třebová, Bohumín—Olomouc, Přerov—Břeclav. Z toho je viděti, že jsme Slovensko dopravně k historickým zemím dosud nepřipoutali. Jakmile se nám to podaří — tarifním sblížením — rozšíříme podstatně i vnitřní domácí trh a získáme ve všech krajích více zákazníků pro svoje zboží.

Některé příklady tarifů před tarifním sblížením a po něm (po poslední etapě).

TŘÍDA XVII. - ZBCŽI CELOVOZOVÉ, NEJMEJNOVANÉ

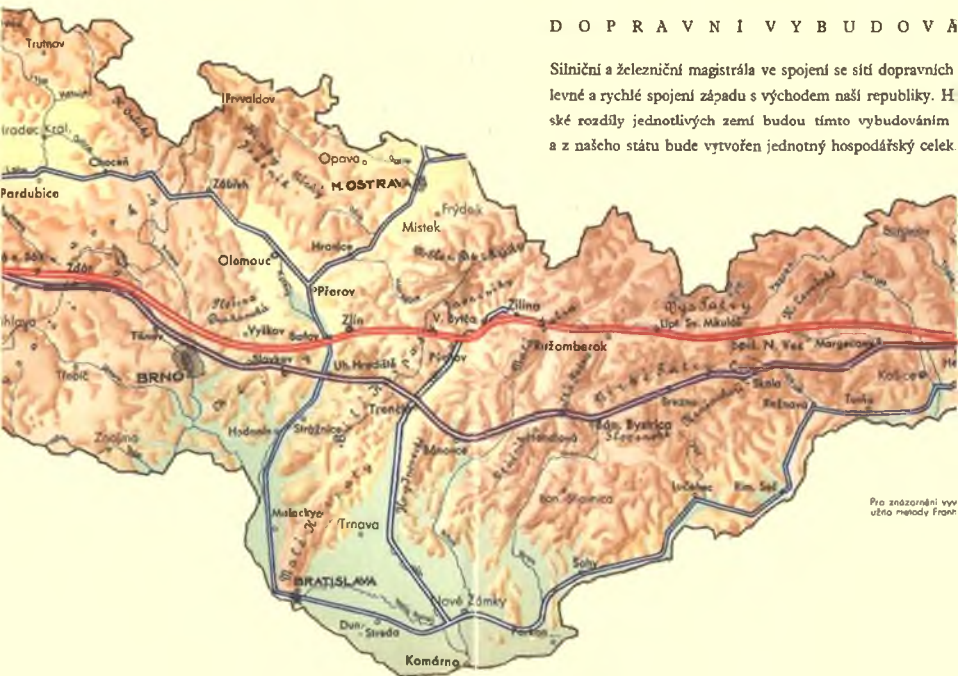
<i>km</i>	dosaz. platná sazba za 100 kg	sazba po tarif. sblížení za 100 kg
50	Kč 3-10	Kč 3-10
100	4-70	4-70
150	5-90	5-90
200	6-75	6-75
250	7-50	7-50
300	8-35	8-35
400	Kč 10-05	Kč 8-50
500	11-75	8-70
700	15-15	9-05
1000	20-25	9-55
1400	27-05	10-20

TŘÍDA V. - PRAŽCE

<i>km</i>	dosaz. platná sazba za 100 kg	sazba po tarif. sblížení za 100 kg
50	Kč 5-65	Kč 5-65
100	8-60	8-60
150	13-15	13-15
200	16-70	16-70
250	19-65	19-65
300	22-85	22-85
400	Kč 29-30	Kč 23-50
500	34-50	24-15
700	43-40	25-45
1000	57-35	27-40
1400	75-95	30-35

DOPRAVNÍ VYBUDOVÁNÍ

Silniční a železniční magistrála ve spojení se sítí dopravních
levné a rychlé spojení západu s východem naší republiky. H
ské rozdíly jednotlivých zemí budou tímto vybudováním
a z našeho státu bude vytvořen jednotný hospodářský celek.



Pro znázornění vy
užitá metoda Frank

BUDUJME MOTORISMUS.

Je málo věcí, v nichž se vůle všeho obyvatelstva i vůle všech odpovědných činitelů tak shoduje jako v názoru na nutnost budovat motorismus.

Dne 26. ledna 1936 uspořádal jeden velký pražský denní list anketu: „Jak pomoci čsl. motorismu“. Pokud je mi známo, nevyslovilo se v žádné jiné tiskové anketě tolik čtenářů vlády o nutnosti pozvednouti čsl. motorismus. Celý problém, i jeho řešení, nelze vystihnouti lépe, než se tak stalo v této anketě. Uvádím z ní proto hlavní body, poněvadž v celku nám udávají směr i pracovní program.

D r. M I L A N H O D Ž A, předseda vlády:

Potřeba radikální nápravy.

„Kdyby tempo dnešního vzrůstu vozidel mělo dále potrvati, potřebovali bychom v kategorii osobních vozů doby delší nežli 10 let, než by nastala výměna starých vozů za nové vozy.

Každému znalci věci je zřejmo, že průměrná délka umožovací doby u osobních automobilů není 10 let, čili, že dnešní tempo přírůstku nových vozů je nedostatečné.

Vidíme, že v kategorii nákladních automobilů jsou poměry ještě nepříznivější, a že při dnešním pomalém tempu obnovy trvalo by to fantastickou dobu přes 30 let, nežli by došlo k obnově dnešního parku nákladních automobilů.



Že by zatím byly přestárle i vozy, které byly dány do provozu v posledních třech letech, není nutno zvlášť zdůrazňovat.

Ministr národní obrany F. MACHNÍK:

Jak pomoci československému motorismu?

1. V první řadě bude nutno, aby celý národ a zvláště vedoucí činitelé státu si ujasnili důležitost motorické dopravy pro hospodářský rozvoj státu a byli přesvědčeni, že její rozvoj je nevyhnutelnou podmínkou pro obranu země. Dále je třeba vědomí, že odkladem se řešení problému nevyhneme, naopak že tímto odkladem ohrožujeme obranu země a volný rozvoj hospodářství státního.

2. Vypracovati celostátní plán na podporu rozvoje motorisace země vzhledem k potřebám státu a úspěšnosti celého řešení.

3. Vypracovati plán na zajištění pohonných hmot a hospodaření s nimi v rámci celostátním se zřetelem k potřebám válečným.

4. Odstraniti zároveň překážky, které nejen brzdí, ale dnes přímo ničí rozvoj motorické dopravy se zvláštním zřetelem na požadavky armády.

5. Provésti úpravu a doplnění nejdůležitějších spojů silniční sítě.

*Motoristický republiky má být vyvinut
pro plnění své úlohy.*



Ministr Dr. E. FRANKE:

Musíme hledati cesty k rozšiřování okruhu spotřebitelů motorových vozidel. Toho lze v první řadě dosáhnouti snížením jak *pořizovacích*, tak i *provozních* nákladů.

Ministr A. TUČNÝ:

Úpadek posledních let, ale zvláště ten mimořádný z posledních měsíců, by bylo možno zastavit a aspoň zčásti odčinit. Kdyby tato snaha spojila všechny, jimž na rozvoji čs. motorismu musí záležet, potom nezbytně by i stát musil pomoci. A to ulehčením v daňovém zatížení a revisí zákonů a nařízení, která u nás provoz motorových vozidel velmi stroze sešněrovala.

Ministr J. V. NAJMAN:

Správné řešení poměru železnice k automobilu musí nutně vyvolat změnu platných zákonných a administrativních předpisů o provozu motorových vozidel v tom smyslu, aby automobilu bylo umožněno plnit poslání a úkoly moderního prostředku dopravního.

Ministr dr. K. TRAPL:

Pokud ke stálým výrobním nákladům patří daň z motorových vozidel, neuzavíral bych se nové úpravě její osvobozením u nových vozů a také tomu, aby byly výhodněji upraveny odpisové normy podniků, podléhajících dani výdělkové v tom směru, aby mohly tyto podniky svůj automobilní park obnoviti.





Sdílení o špatné náleze automobilismu našeho státu.

Ministr ing. J. NEČAS:

Dnes není už třeba vykládat veřejnosti všeobecné stesky o úpadku našeho automobilismu. Přibývá-li u nás osobních aut jen o 10% a nákladních o 3%, znamená to (při opotřebenosti a normální potřebné výměně) takový stav, že se řadíme v tom směru k nejhorším státům v Evropě. Počet aut odhlášených z provozu k 1. lednu 1936 je rovněž mementem více než vážným.

Ministr ing. DOSTÁLEK:

Jsou zde vážné základy brzdící rozvoj motorových vozidel, jichž počet *neodpovídá* ani zdaleka hospodářské potenci našeho obyvatelstva.

Poslanec J. DAVID:

Příčiny, které nepříznivě ovlivňují vývin motorismu, jsou tyto:

1. Pod zorným úhlem, že automobilismus tvoří konkurenci, byly vydány zákony a vládní nařízení, jimiž mělo být železniční dopravě pomoheno na úkor dopravy motorovými vozidly. Správnější by bylo (jako na příklad ve Francii) upravit vývoj obou, poněvadž každý z těchto dopravních prostředků má svou speciální výkonnost. Staří „furmani“ se též bránili železnicím.

2. Máme příliš mnoho automobilových továren, čímž se výroba značně komplikuje a zdražuje. Bylo by dobře sloučit aspoň některé továrny; tím by se usnadnila standardisace výroby několika málo typů a výroba by se zlevnila.

3. Důležitým pro povznesení motorismu je rozmnožení a zlepšení kvality našich silnic, aby přímo lákaly k jízdě motorovými vozidly.

4. Snížení daňového zatížení a snížení cen pohonných hmot přineslo by *jistě* další prospěch motorismu.



5. Motorismus nutno zppopularisovat; ve všech školách (civilních i vojenských), počínajíc vyšší střední školou, měli by být žáci vyučováni v řízení motorových vozidel.

Poslanec J. DUBICKÝ:

Stále ještě nemůžeme být spokojeni s úpravou mezi železnici živnostenskou a nyní i závodovou autodopravou. V tom ohledu voláme po rozumné spolupráci mezi automobilem a železnici.

Poslanec A. SRBA:

Jak pomoci československému motorismu? Zacházet s ním, jako se základní součástí obrany státu!

Potřebujeme dokonalé síť dobrých silnic, zvláště směrem západovýchodním. Na nich co největší počet silných automobilů osobních, co nejvíce trati autobusových a tolik nákladních aut, udržovaných v bezvadném stavu, kolik jen možno.

Prakticky vzato: dovážet a vyrábět silné vozy osobní, ideálního typu fordky, nezdaňovat početile obsahy válců, nýbrž jen pohonný prostředek, a to ještě co nejméně, snížit dovozní cla a provést rozumnou dělbu typů mezi našimi továrnami za účelem zlevnění domácí výroby. Uvolnit autobusovou dopravu co nejvíce od vázanosti a zdanění.



Jme ještě dále od ideálu: „Vůl pro každou rodinu.“

Motorismus nutno zppopularisovat v zemědělství.





*Čipčipý vývoj motorismu byl a má zůstávat
směle.*

Senátor V. KLOFÁČ:

Situace našeho motorismu je opravdu už katastrofální. Podíváme-li se, co se děje v Německu a také všude jinde, tedy i v Rusku, patříme všichni na lavici obžalovaných, protože jsme nekonali svou povinnost a dnešní krizi motorismu zavinili.

Pokládám za správné podporovat tyto požadavky motorismu:

1. Zlevnění pojistných premií.
2. Zrušení zákona o povinném míšení lihu a benzínu.
3. Rozvržení silniční daně na všechny uživatele silnic.
4. Poskytnutí daňových úlev pro nové majitele vozů.
5. Zjednodušení administrativy.

Poslední bod, „zjednodušení administrativy“, je velmi důležitý, neboť se zdá, že dnes žádný motorista se již nemůže ve spleti různých předpisů, nařízení, dodatků atd. vyznat.

Dr. J. PREISS, prezident Svazu průmyslníků:

Rozvoj motorisace byl v letech po světové válce následujících v naší vlasti slibný a sloužil nejen vydatně účelům obchodním a průmyslovým, ale i ruchu dopravnímu a cestovnímu. Tento vývoj byl uměle zastaven jednak zásahy, nesoucími se ke zvýhodnění železnic, jednak zdražováním, postihujícím značnou měrou jak vozidla sama, tak i jejich provoz.



Dr. J. TŘEBICKÝ, předseda Ústředí obchodních komor
(ve spise „K situaci čsl. motorismu“).

K situaci čsl. automobilismu docházím k závěru, že reglementací automobilismu přišlo o zaměstnání asi 120.000 osob, u nichž jen ztráta výdělku činí asi 1100 milionů Kč ročně a na něž stát vydá na 300 mil. Kč na podporách v nezaměstnanosti.

Na podkladě svých propočtů vyjádřil jsem svůj názor a program, jak pomoci čsl. motorismu těmito body:

1. Snížit daňové zatížení provozu.
2. Uzákonit odpočítatelnost kupní ceny nového vozu od základny daně důchodové a výdělkové.
3. Snížit cenu pohonné směsi na 1.80 Kč.
4. Snížit pojišťovací tarify povinného ručení na čtvrtinu.
5. Uvolnit autodopravu ode všech nyníších zákonných omezení.
6. Rozšířit a zdokonalit silniční síť.
7. Vybudovat síť levných autosprávkáren.
8. Vystavět síť moderních garáží v každém městě s podporou veřejné správy a za podmínky, že garážovací poplatek nebude vyšší 100 Kč měsíčně.
9. Normalisovati důsledně typy vozidel a všech jejich součástí.
10. Snížit cenu aut tak, aby se prodalo nejméně 50.000 nových vozů ročně; cena lidového vozu by neměla přesahovat 10.000 Kč.



Vystavíme síť moderních garáží s podporou veřejné správy.

STATISTICKÝ PŘEHLED MOTORISACE (K 1. LEDNU 1937).

Země	Obyvatel	Aut osobních	Aut nákladních	Aut celkem	Na 1 auto připadá lidí
U. S. A.	122,775.000	24,218.000	6,002.000	28,221.000	4 ½
Kanada	10,377.000	1,041.500	192.660	1,234.000	9
Australský svaz	6,629.000	511.000	179.000	690.000	10
Francie	41,228.400	1,686.000	480.000	2,167.000	19
Velká Británie a sev. Irsko	46,457.400	1,765.000	476.000	2,241.000	21
Dánsko	3,730.000	97.000	38.000	135.000	28
Švédsko	6,142.000	123.500	44.500	168.000	37
Uruguay	1,941.000	43.500	13.300	56.900	35
Švýcarsko	4,066.000	63.000	17.200	80.000	51
Belgie	8,092.000	127.000	74.000	201.000	41
Německo (bez Rakouska)	66,029.000	1,125.000	321.000	1,447.000	47
Svobodný stát Irský	2,965.854	47.000	10.000	58.000	52
Nizozemsko	7,936.000	92.000	47.000	140.000	61
Itálie	42,438.104	305.000	106.000	411.000	105
Finsko	3,567.000	22.000	13.000	35.000	107
Československo	15,184.000	82.217	25.412	107.629	141

Nale umístění v automobilismu není takové,
abychom mohli být na ně řadí.

Srovnání s vývojem motorismu v Německu.

Německo je zemí, která má životní podmínky přibližně stejné jako Československo. Projevovalo se to celou řadou let tím, že poměr mezi důležitějšími hospodářskými čísly německými a našimi byl 4 : 1 — tedy tolik jako poměr v počtu obyvatelstva.

Tento poměr 4 : 1 jsme udrželi i v motorismu, ale jen do roku 1932. Od tohoto roku se však tento poměr pro nás rapidně zhoršuje, jak ukazují naše tabulky:

VÝVOJ MOTORISACE V NĚMECKU (BEZ RAKOUSKA):

Roku	1932	1933	1934	1935	1936 (1. 7.)	1937 (31. 12.)
osobních	506.245	606.234	675.000	809.727	960.652	1.194.472
nákladních a autobusů	171.388	186.324	192.400	244.258	270.992	370.297
motocyklů	760.380	852.800	966.907	1.058.656	1.184.081	1.416.633
celkem vozidel všeho druhu	1.433.013	1.645.358	1.834.308	2.112.641	2.415.725	3.027.547
jedno vozidlo na obyvatel	46	40	36	28	32	22
obyvatelstva (v tis.)	65.733	66.019	66.616	66.942	67.105	cca 67.225



*Máme dost příkladů, jak zlevnit a modernizovat
dlouhou dopravu nákladů.*

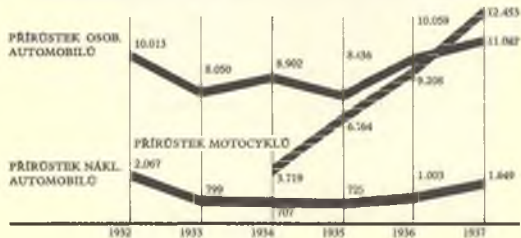




VÝVOJ MOTORISACE V ČSR.:

Roku	1932	1933	1934	1935	1936	1937 (31. 12.)
osobních	58.000	74.945	83.620	91.797	101.788	109.453
nákladních a autobusů	33.600	32.486	33.032	33.559	34.552	
motocyklů	39.000	45.115	50.265	57.029	65.659	55.856
veškerých vozidel všech druhů	130.600	162.546	166.917	182.385	201.997	165.309*)
jedno vozidlo na obyvatel	101	92	90	83	75	90
obyvatelstva (v mil.)	14.886	16.977	15.056	15.127	15.184	15.342

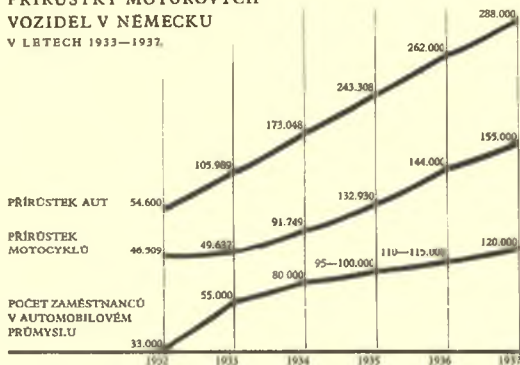
NAŠE PRÍRŮSTKY MOTOROVÝCH VOZIDEL VYPADALY TAKTO:



*) Nesoulad v číslech o motorisaci v Československu vznikl proto, že dříve se pročet sečítávaly přírůstky motorových vozidel. Teprve v r. 1937 se začaly oddělovat vozy a motocykly vyřazené z provozu.

PRÍRŮSTKY MOTOROVÝCH VOZIDEL V NĚMECKU

V LETECH 1933—1937.



*Za týchto rokystatili naši zamestnanci na
motorovom a tak sa ich čísla veľmi zvýšili.*

Z týchto čísel vysvitá, že za 5 rokov hospodárskej kríze pribýlo v Nemecku 1,283.000 motorových vozidiel.

Abychom s týmto vzrústom rovnako pokračovali, potrebovali bychom roční prírústek 50.000 automobilů a 30.000 motocyklů. A měli bychom mít dnes jako základ 350.000 až 400.000 vozidel, místo 109.000 vozů, které máme dnes.



Daleko největší vzrůst vykazují ovšem v Německu vozy nákladní. Neprojevuje se to jen pouze v počtu, nýbrž zejména v únosnosti. Podstatná část jich je opatřena vlečáky a zařízena tak, že vezou až 35 tun rychlostí 45—50 km.

Z této domácí základny prudce vzrůstá německý export vozů. V roce 1932 bylo vyvezeno 11.000 vozů, v roce 1937 už 56.000 osobních vozů, 12.411 nákladních vozů, přes 3.000 traktorů a 31.708 motocyklů. — Pro nejbližší dobu se připravuje seriová výroba malého lidového vozu, který, jak píše motoristický tisk, má být „hromadně vyvážen do té části Evropy, která na levný lidový vůz čeká“. Ve světové výrobě motorových vozidel činil podíl Německa v r. 1929 1·5%, v r. 1937 však už 5·2%. Ve světové výrobě i ve světovém vývozu motorových vozidel zaujímá nyní Německo třetí místo! (Za Spojenými státy a Velkou Británií.)

Německá automobilová politika se však neomezuje pouze na výrobu a na ceny motorových vozidel, nýbrž pečuje též o zlevnění garáží, o přiměřenou úpravu daní z motorových vozidel, o úpravu automobilového pojištění a především o velkorysou síť dobrých silnic, obyčejných i automobilových—autostrad.

Stavbu prvních autostrad zahájilo Německo v červnu 1935. Do konce téhož roku bylo hotovo 112 km autostrad, do konce 1936 — 1.086 km, do konce 1937—2.026 km. Letos a každého dalšího roku postaví Německo dalších 1.000 km autostrad. Po splnění celkového stavebního programu bude mít Německo 10.000 km autostrad. — Na jejich stavbě pracuje ročně 80 až 90.000 dělníků.

Služba motoristovi musí být vybudována od základu.



Jak urychleně vybudujeme silný motorismus v republice.

Na podkladě svých propočtů vyjádřil jsem svůj názor a program, jak pomoci čl. motorismu, těmito body:

1. Snižit daňové zatížení provozu.
2. Uzákonit odpočitatelnost kupní ceny nového vozu od základny daně důchodové a výdělkové.
3. Snižit cenu pohonné směsi na 1.80 Kč za 1 litr.
4. Snižit pojišťovací tarify povinného ručení na čtvrtinu.
5. Uvolnit autodopravu od všech nynějších zákonných omezení.
6. Rozšířit a zdokonalit silniční síť.
7. Vybudovati síť levných autosprávkáren.
8. Vystavěti síť moderních garáží v každém městě s podporou veřejné správy a za podmínky, že garážovací poplatek nebude vyšší než 15 Kč týdně, při čemž service jest již započtena.
9. Normalisovat důsledně typy vozidel a všech jejich součástí.
10. Snižit cenu aut tak, aby se prodalo nejméně 50.000 nových vozů ročně; cena lidového vozu by neměla přesahovati 10.000 Kč.





BUDOVÁNÍ LETECKÉ DOPRAVY.

Země vnitrozemské byly vždycky chudší než země ležící na březích světových moří.

Moře dávalo mnoho možností výživy již samo o sobě. Ale i jinak bylo snazším nalézt práci a zaměstnání pro populačně silný národ při mořském břehu, nežli v horských krajích.

My, v našem státě, nemáme na vybranou. Po prvé v dějinách lidstva se nám dostává náhradou za moře příležitosti rozjeti se do oceánu, který je největší a nejširší a je přístupný z každého místa zemského.

Je to vzduch.

Malá země se může státi velikou svým vzduchoplavectvím.

Holandsko není velkou zemí. A přece je to země velmi bohatá, protože značná část národa se zařídila na námořní plavbu.

Jsou země mnohem větší než Holandsko, které v plavbě nemají ani dese-





Vzduch je mál oceán, jím voda roste a bobtná.

tinu jeho významu, ačkoliv i jejich běhy oblévá oceán. To proto, že u nich se dosud neprobudil onen průkopnický duch, onen duch dopravní služby, který Holandsku a jiným velikým i malým přímořským zemím tolik posloužil.

Ve vzduchu tomu bude právě tak.

Není důvodu, proč by někdo měl být schopnější pro leteckou službu než právě my. Nikdo na světě nepotřebuje letectví tak nutně, tak nezbytně, tak naléhavě a tak naprosto, jako je potřebujeme my.

Ne pro válku, nýbrž pro mír. Pro službu, která dovede být prospěšnou v celém světě.

Proč ne československou linku do Číny a do Japonska? Proč ne československou linku do Kapského Města? Proč ne československou linku do Severní nebo Jižní Ameriky?

Kdo chce tvrdit, že to u nás není možno?

V čem to vázne? V lidech? Nikoliv. Máme piloty z nejlepších, jakými se který stát může pochlubit.

Ze je jich málo? Zajisté. Ale kde se mají brát, když jim nikdo nedá příležitost, aby se osvědčili?

Zatím co jsou na světě velké exportní státy, jež vybudovaly rozsáhlá zařízení pro vývoj obchodního letectví a postavily do jeho služeb desetitisíce lidí, je naše obchodní letectví v začátcích. Nestačí pro naši budoucnost.

Proč nemáme československou leteckou linku dopravní až na konec Asie či Afriky?



K vybudování obchodního letectví, jaké musí mít exportní stát našeho rozsahu, potřebujeme:

1. Celostátní plán pro zřízení letišť a zákon, který ukládá zřízení obchodního letiště v každém okrese (tedy 417 letišť místo dnešních 34).
2. Z toho počtu vybudovat do dvou let 80 nových obchodních letišť, označených na připojené mapě.
3. Snížení cel na obchodní dopravní letadla tak, aby čl. letectví v začátcích získalo dostatek vyzkoušených a levných strojů. Domácí letecký průmysl tím získá možnost soustředit se na výrobu vybraného počtu nejosvědčenějších typů, což mu umožní i vývoz letadel.
4. Vybudování obchodních a leteckých smut, umožňujících vzájemný provoz našich linek v zahraničí a cílech u nás.
5. Zlevnění pohonných hmot.
6. Zjednodušení úředních formalit organizace s letectvím spojené, zejména karnetového zřízení.
7. Soustavný a plánovitý výcvik leteckého dorostu, zařazením letectví jako vyučovacího předmětu do osnov škol průmyslových a obch. akademií.
8. Vybudování povětrnostní a navigační služby, počítající do 20 let s provozem 500 obchodních letišť a 20.000 obchodních letadel, z nichž bude devět desetin soukromých letadel lidových a leteckých drožek.

Toto obchodní letectví, svěřené nejméně dvaceti tisícům pro export vycvičených prodáváčů-pilotů, s přímou a rychlou dopravou vzorků, osobních informací a s možností stálého osobního styku — jest jedním ze základních pilířů tak rozsáhlého exportu, jak jej Československo potřebuje.



Vycházející dopravci slouží lidem — prodáváči pro spolupráci při našem exportu.



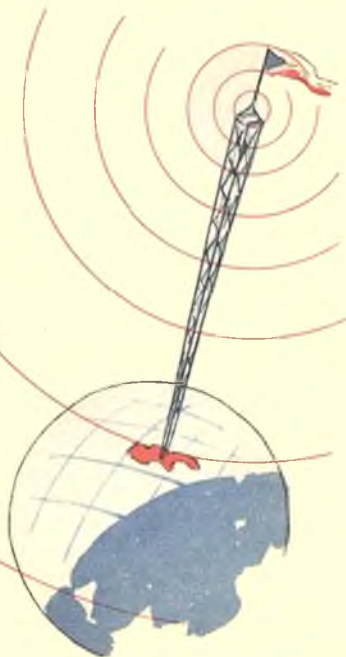


BUDUJME ZPRAVODAJSTVÍ!

Základem každé výroby, každého obchodu, každého podniku je myšlenka proměněná ve skutek. Mezi myšlenkou a provedením stojí *slovo* — vysvětlující, dorozumívající, rozkazující, řídící. Čím rychleji se dostane na určené místo, tím lépe pro všechny.

Československo, země široce založeného průmyslu a slibně vyvinutého zemědělství, si dosud význam rychlého přenosu zpráv neuvědomilo. Vždyť z 15.734 obcí ve státě má telefonní spojení pouze 2808 obcí.

V dnešním životě jsou lidé odkázáni jeden na druhého více než kdykoliv předtím. Práce je v něm dělena tak, že úspěch není nikdy úplně závislý pouze na nás; do velké míry závisí na zprávách, jež získáváme od druhých a jež druhým sdělujeme, závisí na spolupráci, o níž se rychle dohodneme. Tento vývoj se stupňuje ke spolupráci stále užší a rychlejší.





Všichni potřebujeme ustavičně informace dvojího druhu:

1. *Rychlé informace*, jež musíme buď přijímat nebo rozesílat. Tyto informace mají rozhodující vliv na to, zda získáme či ztratíme některý obchod.

2. *Pravidelné informace a prostředky k rozmluvě*, na nichž provádění obchodu závisí a které zakládají trvalá spojení.

Základy našeho zpravodajského systému po stránce technické i osobní jsou dobré. Budeme-li sami pracovat s oním duchem souhry a osobní iniciativy, jaký nalézáme u telefonní správy, pak si rychle vybudujeme vše, co našemu přenášení zpráv dosud chybí. Je to:

1. *Rozšíření kabelové sítě telefonní.*

2. *Rozšíření automatizace telefonní služby.*

3. *Rozšíření nepřetržitě telefonní služby ve dne i v noci i pro menší města.*

4. *Soustavné jazykové školení telefonního personálu.*

5. *Rozšíření dálkopisu také pro styk zahraniční.*

6. *Zlevnění poplatku za hovory i poplatku za pořizování účastnických linek.*

Toto zlevnění, při něm si můžeme posloužit příkladem ze zkušeností největších telefonních společností světa, musí být takové, aby mohl telefonem využít každý obchodník a živnostník. To nepovede ke snížení, nýbrž ke zvýšení čistého zisku telefonní správy.

Z vybudování dokonale telefonní sítě mají největší zájmy všechny obyvatele.



Využití rozhlasu.

Československo bude potřebovat, aby postupně umístilo v zahraničí 20.000 exportních prodáváčů, nákupců a zástupců, pracujících buď přímo ve vzorkovnách, prodejnách a nákupních stanicích nebo ve smíšených společnostech po celém světě.

Tyto zástupce bude zapotřebí udržovati v přímém styku s mateřskou zemí a se závody, jež je vyslaly. Nejrychlejším prostředkem k udržování styku s nimi je krátkovlnné vysílání.

Jde o pravidelné vysílání dvojího druhu:

1. Vysílání kulturního rázu.
2. Vysílání instruktivní povahy.

Vysílání kulturní dodá lidem pracujícím v zahraničí to, po čem touží a čeho potřebují nejvíce — citové spojení s domovinou. Musíme jim poskytnouti vybraný program umělecký právě tak jako lidové písně, zprávy o současném životě ve státě, podnětné projevy vedoucích osobností, pozdravy příbuzných a podobně.

Vysílání instruktivní bude podobné, jako je náš zemědělský rozhlas, který si vypracoval velmi šťastný systém i styl, jak technicky vychovávat desetitisíce praktických hospodářů. Vedle toho je třeba využití zkušeností z praktických služeb rozhlasových, jimiž disponují velké rejdářské a lodní společnosti, které udržují ustavičný instruktivní styk se svými loďmi. Toto krátkovlnné vysílání bude musit úzce spolupracovat s institucí, odpovědnou za celý československý export, i se všemi praktickými exportéry.

Rozhlas není jen zábratou: postavme radia do služeb exportu.



Až dosud využíváme rozhlasu, jednoho z nejmocnějších technických vynálezů, většinou jen k zábavě. Vnitrostátní činnost rozhlasu, informační a vzdělávací, nevybočuje ze všedních a všeobecných mezí.

Je zapotřebí využití rozhlasu také k práci, k obchodu, k reklamě, k výrobě, a hlavně ve prospěch exportu.

STATISTICKÝ PŘEHLED ROZŠÍŘENÍ TELEFONŮ:

Pořadí	Země	Počet telefonů v tisících	Na 1000 obyv. apor.
1.	USA	22.068	164
2.	Dánsko	369	101
3.	Itálie	317	95
4.	Švýcarsko	344	88
5.	Australie	488	74
6.	Anglie	2.197	47
7.	Německo	2.954	45
8.	Holandsko	343	42
9.	Belgie	317	39
10.	Rakousko	241	36
11.	Francie	1.350	32
12.	Argentina	306	25
13.	Japonsko	1.015	15
14.	ČSR	185	12,7

PŘEHLED O ROZŠÍŘENÍ RADIOPŘIJÍMAČŮ V R. 1936:

Pořadí	Země	Počet přijímačů v tisících	Na 1000 obyv. apor.
1.	USA	25.352	202
2.	Dánsko	952	174
3.	Švédsko	3.914	189
4.	Švýcarsko	944	151
5.	Australie	887	131
6.	Kanada	1.380	126
7.	Německo	8.168	123
8.	Holandsko	989	118
9.	Švýcarsko	464	112
10.	Belgie	890	108
11.	Rakousko	593	88
12.	Francie	3.218	77
13.	ČSR	928*)	41

*) Koncem r. 1937 přesáhl počet přijímačů 1 milion.



BUDUJME VÝZKUMNICTVÍ!

Nikdo, s kým jsem až dosud hovořil o svých plánech technické výstavby republiky, neměl zásadních námitek proti jejich účelnosti a nutnosti. Jsou nutné. Jsou potřebné. Zvýší naši sílu, naši produktivitu a veřejný blahobyt. Namítalo se však: Jak opatříte peníze? A když je i opatříte, nebude vám ve státě, technicky takto vybudovaném, vyrůstat nezaměstnanost?

Kde vzít peníze a jak čelit nezaměstnanosti do budoucna? To jsou dvě hlavní otázky, na něž je pouze jediná odpověď! *Vybudujeme výzkumnictví!*

Prakticky fungující výzkumnictví získává peníze ze vzduchu (na př. výroba ledku), ze špíny a kalů (výroba lihu z odpadových sulfocelulózových louhů při výrobě papíru z dřeva, které se jinak vypouštějí do řek a otravují ryby), z odpadků všeho druhu. Kromě toho také z vody a vodního spádu a nejvíce ovšem z nerostného bohatství našeho státu. Nad námi, okolo nás a pod námi je tolik peněz a tolik práce, kolik si jí budeme přát. Jde jen o to, do jaké míry toto své přání vyjádříme organizací výzkumnictví.

Pravidelné a rozsáhlé výzkumnictví je výrazem a potřebou naší doby. Dnešní doba a většina pokroků dnešního lidstva jsou v pravém slova smyslu dětmi vědeckého výzkumnictví. Vědecké výzkumy, uplatněné v průmyslu, zemědělství a dopravě, ztrojnásobily od počátku XIX. století počet obyvatel a po prvé v historii lidstva zahly nebezpečí hladových katastrof.

Ve světě, který vzešel z tohoto vědeckého výzkumnictví, vyrostlo a stále ještě vyrůstá mnoho problémů. Jejich řešení nelze ponechat náhodě, nechceme-li

*Výzkumnictví získává peníze ze vzduchu,
z odpadků i z řek.*





*Obrovská bohatství přírodní energie čekají
na své využití.*

upadnouti do hospodářské katastrofy nebo do závislosti na těch, kdož tyto problémy výzkumnicky vyřeší.

Výzkumnictví je pro průmysl, zemědělství, dopravu, obchod, řemesla, finance a školství, krátce pro všechny obory lidské činnosti tím, čím jsou přední hlídky pro operující armádu. Není ani jediného armádního velitelství na světě, jež by ponechalo operující armádu bez předních hlídek. Je však ještě, bohužel, veliké množství států — a my patříme k nim — kde pracují miliony lidí v obrovských pracovních oborech den co den, bez předních hlídek, které by se speciálně staraly o budoucnost. Je ovšem přirozené, že takové státy jsou ohrožovány velkou nezaměstnaností a že jsou zatlačovány do pozadí. Předstihují je ti, u nichž přední hlídky fungují.

Jsou státy, jimž výzkumnictví opatřilo obrovský náskok a z jejichž výzkumnické aktivity čerpá celý svět. Jsou mezi nimi právě tak státy demokratické jako autoritativní. Mají výzkumnictví organizováno buď na převážně soukromém základě jako v Anglii nebo na základě polostátním. Jinde je výzkumnictví úplně státně, jako v Rusku, v Německu, v Itálii. Pokud se dá soudit z dosavadních výsledků, je pro praktickou výrobu nejproduktivnější výzkumnictví států demokratických, Anglie a Ameriky. To se také jeví v počtu vynálezů a patentů. Výzkumnictví států autoritativních pracuje naproti tomu v širších koncepcích, jak dosvědčují na př. úkoly, jež si dala na začátku roku 1937 ruská akademie věd pro třetí pětiletku:

1. Vypracovati po stránce geologické, geochemické a geofyzikální prospektorské metody užitkových nerostů, zvláště cínu, vzácných kovů a nafty. — 2. Rozřešiti otázku energie tím, že se sjednotí a vystavějí nové elektrárny, aby se po

celém SSSR. mohla rozvádět elektřina sítě o vysokém napětí. — 3. Rozšíření zdroje zemního plynu, racionelně z nich těžiti a lépe zužitkovati vedlejší plynné zplodiny, vznikající při průmyslové výrobě. — 4. Najítí nový druh paliva pro spalovací motory. — 5. Zjednodušiti technologické pochody chemické a metalurgické. — 6. Zvýšiti úrodu obilí. — 7. Umožniti rozvoj zemědělství a rybářství na podkladě nových zemědělských výzkumů. — 8. Přispěti novými objevy v teoretické fyzice k rozšíření automatické výroby v průmyslu. — 9. Zavedení rovnováhy hospodářského života v SSSR. v plánech budoucí pětiletky. — Desátým bodem programu je studium národů SSSR.

V naší republice — kromě zemědělského výzkumnictví, poměrně velmi skrovně dotovaného, a kromě některých soukromých ústavů — důkladného výzkumnictví nemáme. Rozhodně však nemáme takové výzkumnictví, jakého potřebujeme.

Příčina je v tom, že jsme si životní důležitost výzkumnictví dosud neuvědomili. Mnohdy dokonce přímo znemožňujeme jeho vznik a vývoj.

Kdybyste na příklad darovali některému vědeckému ústavu stroje a prostředky pro výzkumnickou práci, shledáte, že tento dar bude vysoko zdaněn. Kdybyste si chtěli na základě vědeckých výzkumů opatřiti nové, účelnější výrobní zařízení a dáti při jeho výrobě novým lidem zaměstnání, a tím státu pramen k novým daňovým příjmům, shledáte, že se vám to nevyplatí pro dlouhou amortizační lhůtu, již vám fiskus předepsal na staré zařízení. Kdybyste přece nějak uplatnili výzkumnické objevy v provozu svého podniku, shledáte, že se proti vám podnikne celé tažení, které si nejpochybnějším druhem agitací vymůže proti vám nejrozmanitější výjimečná opa-



*Sozstaroví vyhadovani výzkumných odědných
práci otvře nám zaklad pohledy.*





*Je významnější vyždělati barvy
a léky a uhlí, nežli posádku
nezpracované uhlí.*

tření. Tím se sváží ruce vědeckým pracovníkům právě tak jako těm, kdož podle jejich výzkumů mají v úmyslu pracovat. A tak vám nezbyvá, než pozorovat, jak jiné národy výzkumnictví nejen dovolují, nýbrž podporují, a tak vám přebírají trh. A k tomu musíte poslouchat výklady o tom, že v Československu nezaměstnanost přejde sama. Zavinila prý ji technika a proto čím více přiškrtíme technický a organizační pokrok, tím více zvýšíme zaměstnanost.

Průmyslu, zemědělství a řemeslům, pracujícím bez pravidelného výzkumnictví, hrozí stále osud nakladatele, jemuž se kdysi podařilo vydat úspěšnou knihu a který se domnívá, že ji může vydávat stále. Je přirozeno, že takové uvažování vede jen k nadvýrobě věci, již nikdo nechce. Tak vzniká nezaměstnanost a bankrot. A zaslouženě.

Naše republika potřebuje výzkumnictví dvojího druhu. Předně velkorysé, jehož cílem je prozkoumání země i podzemí a využití přírodních sil. A pak detailní, jehož cílem je stále sloužit každému oboru podnikání podle příkladu výzkumnictví anglického. V prvním má převahu vliv státu, ve druhém vliv soukromých zájemců. Prvé objevuje a hromadí materiál, druhé objevuje způsoby, jak jej co nejvíce zušlechtit, jak z něho co nejvíce vytěžit a jak za něj co nejvíce stržít. Za uhlí, proměnné v léčiva a barvy, se strží víc, než za uhlí spálené pod kotly anebo prodané. Jediný způsob, jak zvyšovati v našem průmyslu a obchodu zaměstnanost, je zušlechťovat co nejvíce suroviny.

Výzkumnictví, jež mám na mysli, nemá ovšem za cíl plané blouznění, nebo vynalézání perpetua mobile. Toto výzkumnictví má určité cíle, které technicky řeší právě ty problémy, jež některý obor nejvíce tíží. Každý technik v takovém výzkumném ústavě řeší určitý problém a má určitý cíl. Tento cíl je

vyjádřen v přesné smlouvě, která mu jasně a velkoryse zajišťuje, co dostane za rozřešení problému. Nejde ovšem o řešení ideální na papíře, nýbrž o praktické použití v továrnách a živnostech. Toto výzkumnictví dá technikům příležitost k vyděláním statistických a milionových příjmů. Veřejnost na něm vydělá miliardy. Je to jediná cesta, již si náš národ, který začal střídati kapitál pozdě, může opatřit tolik kapitálu, kolik ho potřebujeme k vybudování kulturního státu.

Toto detailní výzkumnictví je také jedinou cestou, již lze úspěšně řešiti existenční problém řemesel a malých živností. Vynález elektromotoru opatřil pro rozvoj řemesel stejný technický základ, jaký opatřil parní stroj pro průmysl.

Bez intenzivní a velkorysé činnosti výzkumnické nikdy nebudou vynalezeny metody, jak využiti v řemeslech a v živnostech nových vynálezů. Zejména však je třeba objeviti, jak zkonstruovat nové řemeslné nástroje, jež přenášejí dřinu na elektromotor, požadující od lidské ruky pouze dovednost.

Bezútečná situace všech živností v republice není zaviněna ani rostoucím průmyslem, ani krizí. Je zaviněna tím, že místo budování výzkumných ústavů pro využití technického a obchodního pokroku v řemeslech, jsou zájem a pozornost statistiků živnostníků odváděny od techniky. Jediný kurs, který vyvíčí několik řemeslníků v užívání nového nástroje, nového materiálu a nových metod pro obsluhování zákazníků — znamená pro budoucnost řemesla více nežli tisíc agitačních řečí. Každý obor živnostenský a obchodní potřebuje svůj speciální technický výzkumný ústav. Musí ovšem pracovati technicky, a ne jako centrála stranicko-politické agitace, jež vyžene každého technika a plodí pouze mluvky a agitatory.

Jediné soustavnými vynálezy ve všech oborech se rozdělí potrok do celého státu.



Anglické soukromé výzkumnictví je ze tří pětín dotováno zájemci, zbytek uhrazují dary a státní příspěvek. Členství je dobrovolné; každý člen má nárok na informaci o všech výzkumech a jejich použití. Takto pracuje pro nejrozličnější obory přes padesát výzkumných ústavů sdružených v „Department of Scientific and Industrial Research“. Náklad na jejich celkový provoz převyšuje ročně 100,000.000 Kč. Za tento obnos se získává převaha anglického zboží hlavně v kvalitě a tak se chrání podniky i veřejnost před zbytečnými ztrátami.

Právě proto, že nejsme tak bohatí jako Anglie, musíme vybudovat naše výzkumnictví co nejrychleji. K tomu je zapotřebí:

1. Udělení daňových výhod pro všechny podniky, jež se stanou členy výzkumných ústavů, nebo které vybudují rovnocenné ústavy vlastní.
2. Zkrácení amortizační doby u strojů a zařízení.



BUDOUCNOST ČESKOSLOVENSKÉHO ZEMĚDĚLSTVÍ.

Československé zemědělství docílilo za posledních dvacet let velikého pokroku a je stále na vzestupu. Nejpronikavějším dokladem tohoto rozvoje je, že roční přírůstky sklizně v republice jsou více nežli čtyřikrát vyšší nežli přírůstky obyvatelstva. Při tomto vzestupu hektarových výnosů u všech plodin není daleká doba, kdy československé zemědělství vyrobí veškeré nezbytné potraviny, jaké obyvatelstvo státu potřebuje.

Ale přes tyto viditelné a pozoruhodné úspěchy nelze považovat budoucnost československého zemědělství za zajištěnou a jeho hlavní problémy za rozřešené. Těmito hlavními problémy jsou: zvýšení hektarových výnosů ve východních zemích státu, výroba průmyslových surovin, zlepšení dopravy a dopravních tarifů a zvýšení celkové výnosnosti hospodářství. A jediná cesta k úspěšnému řešení těchto problémů je nejužší spolupráce s průmyslem.

Abychom mohli spolehlivě uvažovati o těchto hlavních zemědělských problémech, je zapotřebí uvědomit si některá čísla. (Jako pramene použito díla dipl. agr. Ing. Dr. Edvarda Reicha „Základy organizace zemědělství Československé republiky“.)

POČET ZEMĚDĚLSKÝCH PODNIKŮ 1930 PODLE VELIKOSTNÍCH SKUPIN. (V procentech.)

Země	do 1 ha	1-5 ha	5-10 ha	10-30 ha	30-100 ha	přes 100 ha
Čechy	280	41.6	14.6	13.3	2.1	0.4
Morava a Slezsko	372	40.0	11.7	9.7	1.1	0.3
Slovensko	209	44.3	20.9	11.5	1.4	1.0
Podkarpatská Rus	219	53.1	16.4	7.1	0.8	0.7
ČSR	281	42.7	15.7	11.4	1.5	0.6



Budoucnost zemědělství a jeho rentabilita závisí na průmyslovém a kulturním stavu zemědělských výrobců.





*Práce v poli. U zemědělce je nejvíce
výrobních podniků drobného hospodářství.*



Protože samostatných podnikatelů zemědělských je okrouhle 880 tisíc a přes 70% jich má hospodářství do 5 hektarů (dvacetpět měřic), vidíme, že nejvýznačnějším zjevem našeho zemědělství je drobné vlastnictví.

ROZVRSTVENÍ ZEMĚDĚLSKÉ PŮDY PODLE VÝROBNÍCH OBLASTÍ V L. 1921-1930.

Výrobní oblasti a země	Rok	Zeměděl. půda ha	Z toho připadá zemědělské půdy na jednotlivé skupiny návodů						
			do 1 ha %	1—5 %	5—10 %	10—30 %	30—100 %	přes 100 %	úděl %
ČSR: špaň	1921	1,827.127	4-2	22-0	16-7	23-3	9-4	24-4	100
	1930	1,855.582	3-3	24-6	20-4	25-6	10-8	15-9	100
obilná	1921	3,187.963	2-8	19-6	16-9	31-1	9-8	19-8	100
	1930	3,288.043	2-3	19-9	19-4	30-0	10-6	14-8	100
obilno-bramborá	1921	1,395.735	2-0	20-2	16-8	34-9	11-7	14-4	100
	1930	1,441.316	1-6	20-5	18-3	34-9	11-8	12-9	100
pšeniná	1921	1,758.832	2-2	19-3	21-0	33-1	9-7	14-7	100
	1930	1,890.769	1-9	19-1	21-4	31-1	8-6	17-9	100
Čechy	1921	3,251.419	3-0	20-8	15-8	35-9	12-2	12-3	100
	1930	3,290.331	2-3	21-1	16-2	36-9	13-5	8-0	100
Morava a Slezsko	1921	1,699.390	4-5	23-6	17-7	35-0	9-3	9-9	100
	1930	1,733.093	3-9	24-6	19-4	35-6	9-5	7-0	100
Krovensko	1921	2,744.988	1-9	16-6	19-8	22-5	8-2	31-0	100
	1930	2,862.109	1-3	17-7	22-0	24-7	8-2	25-9	100
Podkarp. Rus	1921	473.860	1-9	24-4	19-3	21-1	8-1	25-2	100
	1930	600.177	1-9	24-1	20-1	17-9	5-9	30-1	100
ČSR	1921	8,169.657	2-9	20-1	17-7	30-4	10-0	18-9	100
	1930	8,475.710	2-3	20-8	19-9	31-1	10-4	15-5	100

Rozdělení a hustota zemědělských podniků podle velikostních skupin v přirozených krajínách CSR. v r. 1930.

1. Jednotlivé výskyty v kruhu mají podíl pěti velikostních skupin.
2. Velikost kruhu označuje hustotu zemědělských podniků přepočtených na 1000 ha zemědělské půdy.



PRŮMĚRNÉ VÝNOSY PO 1 ha v q v ČSR.

Období	Pšenice	Žito	Ječmen	Oves	Brambory	Cukrovka
1871—1880	11.0	10.2	10.7	8.4	84.5	180.6
1881—1890	12.4	10.9	12.9	10.1	97.8	199.5
1891—1900	12.5	10.8	11.9	9.8	76.3	224.6
1901—1910	16.3	14.4	16.3	12.6	103.6	262.1
1911—1920	12.7	11.7	12.5	12.1	83.9	263.1
1921—1930	16.6	17.3	17.1	15.5	115.0	265.7
1931—1933	17.5	18.3	18.9	18.3	126.3	255.2

OBYVATELSTVO V ZEMĚDĚLSTVÍ, LESNICTVÍ A RYBÁŘSTVÍ.

Skupina, úřední povolání	Číslo a povolení přihlášených	V povolení činní					Pomá- hající členové rodiny	Rodinní přiletníci bez vládnutí povolání	Celkové občerství
		Celkem	Samoz- práci a mládež	Člověk	Zvíře	Účinní, mládež a mláde- ž			
Zemědělství, lesnictví a rybářství	5,101.614	1,072.864	886.997	12.846	23.134	74.9887	1,001.769	2,411.417	15.564
Z toho: Zemědělství . . .	4,859.227	1,380.016	886.890	6.456	10.006	68.6864	1,001.683	2,255.326	12.002

Československo potřebuje silného zemědělství z mnoha důvodů. Zemědělství při velkém rozdrobení pozemkového vlastnictví představuje veliký kádr všestranně vycvičených osobností, čerpajících základní existenční potřeby z vlastních prostředků, z půdy, a znamenajících proto značnou záruku sociální stability. Silné a výkonné zemědělství ve vnitrozemském státě, vzdáleném od moře, znamená velikého spotřebitele pro výrobky průmyslové a živnostenské a je základnou, z níž vychází každé další hospodářské a kulturní



rozpětí. „Má-li sedlák — mají všichni“, toto staré přísloví platí stále. Je proto hlavní otázkou řídit vývoj věcí tak, aby měl.

Právě proto, že tato otázka je základní, je třeba se u ní pozdržeti co nejdéle, neboť z různého jejího pojetí vznikají největší nesnáze a nedorozumění. V hospodářském smyslu „má-li sedlák“, znamená: vyrábí-li zemědělec tolik hodnot, *aby stoupajícím množstvím a kvalitou obohacoval rok co rok sebe i ostatní*. V hospodářství národa a státu není pokroku (to znamená, že blahobyt a pracovní příležitosti v něm nestoupají), když v jednom oboru zvedneme ceny a ponecháme starý výkon. Toto opatření lze přijati jen jako přechodné, když jde o přechodnou pomoc oboru, o kterém víme, že si později pomůže sám k vyšší výkonnosti.

Mezi oběma největšími pracovními obory republiky — zemědělstvím a průmyslem — nebylo za celých dvacet let trvání státu jasného sčítování na této jednoduché a s hlediška oboustranného rozvoje jediné možné základně. Nej poučejším dokladem o tom je srovnání cen výrobků průmyslových a zemědělských, jak je zachycuje statistika.

Čísla této statistiky ukazují, že mezi cenami výrobků průmyslových a zemědělských se provozuje něco podobného jako závody. Jsou doby, kdy ceny průmyslových výrobků stoupnou (ať už kartelovými dohodami, světovým zdražením surovin nebo vyšším zdaněním průmyslu, což jsou tři hlavní příčiny). Za tímto stoupnutím cen průmyslových následují požadavky zvýšení cen



Cenová hromada mezi průmyslem a zemědělstvím a tak zvonícím řízením hospodářstvím, kde jeden se snaží vyhrát na druhého, končí v zafarbovaném kruhu a ve dnu pokroku celého národa. Je to beznadějné, jako když pes běhá za svým ocasem.



zemědělských. Ale vyšší ceny zemědělské trvají zase jenom chvíli a jsou znovu doháněny cenami průmyslovými. Tyto závody jsou provázeny neuvěřitelnými výdaji energie a rozdělují stát na dva vzájemně se podezřívající a vzájemně se podceňující tábory. Nejhorší na věci ovšem je, že při nich uniká i velmi vážným a zkušeným lidem na obou stranách *hlavní otázka zemědělství i průmyslu — otázka výkonnosti*. Statistice, ba miliony lidí jsou vychovávány v názoru, že hlavní problém jejich vlastní práce je problém cen. Ve skutečnosti mnohem důležitější nežli tento je problém výkonnosti a pokroku.

Nikdo nemůže podceňovati význam rentabilních cen — vyráběti se ztrátou nelze. Hospodářsky i sociálně je zdravá taková cera, která umožňuje široký konsum, dává slušný výdělek umožňující existenci a pokrok rodiny a nejenom udržuje podstatu podniku, ale zlepšuje jej, dělá jej výkonnějším. Je přirozené, že mnohé tyto složky si vzájemně odporují. Avšak znásilníme-li kteroukoliv z nich, neznamená to, že jsme zvítězili nad následky. Vysoká cena omezuje spotřebu na trhu domácím, na trzích zahraničních vede k ztrátám exportu. Následkem toho je třeba omeziti výrobu, což znamená ovšem ztrátu výkonnosti podniku a nezaměstnanost.

Ony tak zvané a nyní už pověstné cenové nůžky používané k agitaci pro zvyšování cen nevysvětlují z nejvážnějších problémů zemědělsko-průmyslových ničeho. *Zejména ovšem neukazují žádné řešení — naopak hrozí, že výroba zemědělská i průmyslová uváznou v bludném kruhu, stále se zužujícím.*

Trvalé šroubování cen do výše je nezdravé, jako je nezdravé

*Motorizace zemědělství je otázkou nákladů
poškozovatelů i provozních.*



spekulační podbízení. Co pomůže sedlákovi, dostane-li o zlomek vyšší cenu za obilí a žepu, když mu stoupne cena cementu, železa, umělých hnojiv, strojů a stavebnin? Zemědělec se dostane trvale na vyšší úroveň, až bude moci více investovat, ale hra na horšnou v cenách k tomuto cíli nevede. K tomuto cíli vede jen poctivá, mužná celostátní spolupráce všech průmyslových a zemědělských oborů, vycházející z vůle budovati stát. Ze se při tom nesmí vydělávat dvě stě procent, je samozřejmé.

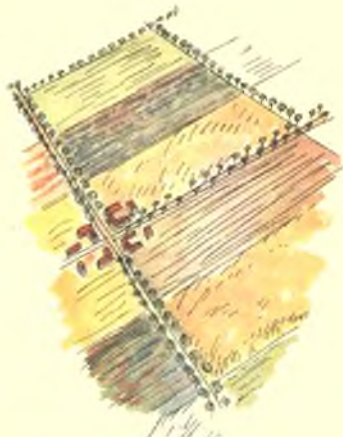
Zemědělské potřeby.

Jediný pohled na zdrcující většinu našich vesnic ukáže nám potřeby čs. zemědělství na každém kroku.

Je to především potřeba racionálního pořádku s půdou a hospodaření s časem. Selská dílna — pole — jsou u čs. zemědělce tak roztahána od sebe, že většinu svého času poztrácí chozením a ježděním, které stojí mnoho, ale za něž se neplatí. Toto zlo je zhoršeno ještě špatně trasovanými a vesměs špatně udržovanými polními cestami. Náprava obou těchto zel (scllováním pozemků a plánovitou výstavbou polních cest s hlediska hospodárnosti) je výhradně v rukou zemědělců. Její provedení znamená pro stát miliardové roční hodnoty.

Druhá vážná potřeba vyžaduje již velkorysý a záměrný spolupráce s průmyslem, hlavně stavebním. Je to výstavba vesnic a venkovských obydlí, chlévů, stodol, hnojišť a nádvozí.

Hlavním problémem našeho zemědělství je, jak pozvednout životní



Technický problém čs. zemědělství: Usadit zemědělce na jeho půdu, která jsou jeho dílem, a vyložit tak svého času a produktivní sílu lidí i dobytka.



*Vnitřní zemědělský problém: násobit každý stálý základní, ale ovšem taku ještě i uslechti-
lou vocerovinou (hruškov, vejci, ovocem) a na
základě silného domácího konjunktury uslech-
tičských potravin budovat jejich export.*

úroveň a výkonnost sedláka do 20—50 měřic (do 10 ha). Na řešení tohoto problému měly by se soustředit nejlepší síly státu. Jak má vypadat obydlí, chlév, hnojiště, záchod, dvůr, stodola takového zemědělce — to je otázka, jejíž rozřešení rozhodne budoucnost více než čtyř milionů lidí, 85% lidí při zemědělství žijících. Nemám na mysli řešení ideální, jaké je vidat na výstavách, velkolepě zařízený selský statek, na který tito lidé nemají půdy a prostředků. Mám na mysli řešení uskutečnitelné hromadnou akcí za ceny dosažené hromadnou výrobou. Je přece přirozené, že bude nepoměrně lacinější, postaví-li se půl milionu hnojišť, nežli když se staví osamoceně. Ti, kdož rozřeší tuto hlavní otázku čs. zemědělství, vytvoří v republice konjunkturu, proti níž zbrojní konjunktura není ničím.

Všechny ostatní vážné otázky čs. zemědělství jsou již řešeny, nebo zárodky pro jejich řešení již existují. Je to jeho veliký pokrok a v tomto směru zemědělství namnoze předstihlo v péči o svoji budoucnost mnohé jiné obory.

Je to zemědělské školství a odborné kursy, jejichž návštěva se přímo odráží v hektarových výnosech. Zdvojnásobení návštěvy těchto škol a kursů na Slovensku a Podkarpatské Rusi muselo by zvýšit hektarový výnos dvojnásobně, jak to ukazují statistiky z Čech a země Moravskoslezské. Je to zemědělské výzkumnictví, nejlépe organizované výzkumnictví v celém našem státě. Jsou to velké organizace pěstitelské, mezi jejichž členstvem lze probouzet a udržovat ducha závodivosti a pokroku.

Trvale vyšší výnosy čs. zemědělství a jeho bezpečná lepší budoucnost leží však tam, kde zemědělství přechází v průmysl, kde pracuje pro průmysl,

jenž zušlechťuje jeho suroviny. Jde o spolupráci, jež se může rozvíjeti jediné na základně vědecky technické a obchodně technické.

S technického hlediska musíme zkoumat každý zemědělský výrobek jako surovinu a hledat možnosti jeho průmyslového využití doma i v exportu. S hlediska obchodně hospodářského musíme u každé takové suroviny a průmyslového výrobku naléztí takový výrobní způsob, abychom byli schopni světové soutěže.

Bylo by zbytečné, ba škodlivé zapíratí si, že s výjimkou piva nemáme ani jediné zemědělské suroviny, u které bychom tento zemědělsko-průmyslový problém mohli považovati za rozřešený. Způsob, jakým byl rozřešen u cukrovky a cukru, je nutno považovat za odstrašující. Výroz cukru hluboko pod výrobní cenou je mrháním, protože cukr je surovina, ne konečný produkt. Je to surovina tak vzácná, že na ní lze vybudovati celé průmyslové obory výrobků zušlechťených a vyvážeti tyto. A jediné proto, že problém cukru není u nás s tohoto hlediska dořešen až do konce, zmítá se naše zemědělství ve stálé nejistotě a otrásá touto nejistotou celý průmysl. Nikdy nedořeší tento jediný problém pouhé zemědělství nebo průmysl, nikdy nebude dořešen pouze politicky nebo vědecky. Všechny složky našeho života se budou musit spojit, aby jej dořešily až po výstavbu a provoz nových továren, v jejichž výrobcích, dnes většinou neznámých, budeme vyvážeti řepný cukr dnes téměř vyhazovaný.

V celé naší veřejnosti, ale zejména v zemědělství, musí proniknouti vědomí, že blahobyt a rozvoj našeho lidu (a jeho plná zaměstnanost) závisí na rozsahu našeho exportu a porozumění pro export. Z tohoto porozumění vychází poznání, že v exportu žádný hospodářský diktát neplatí. V exportu



Cel. hospodářský problém: Jaké nové výrobky dělat z řepy a cukru?

První podmínka zhodnocení zemědělských výrobků: vědecký přístup a tvrdí uchladnutí.





Trochá rentabilita zemědělství je možná jen v největší spolupráci s průmyslem v průmyslovém rustičtství zemědělských masovin.



nelze nikoho „doběhnout“, přinutit k odběru nebo k vyšší ceně. Export znamená nejvyšší druh obchodu, protože v něm má zákazník nejvíce svobodné volby při nákupu a rozhoduje se jen podle míry služby, ceny a jakosti. To ale znamená, že národ, který výrobně vyspěje až k exportu, je hospodářsky nejbezpečnější a nejlépe zaměstnán.

Z těchto nejvyšších věcných zájmů zemědělsko-průmyslových vyplývají také naprosto společné zájmy celostátní na prvním místě, doprava a výkonná, jednoduchá a nedrahá státní správa.

U většiny zemědělských oborů je cena dopravy a dopravní příležitost ještě více rozhodující nežli u průmyslu, neboť jde o suroviny nebo o výrobky podléhající zkáze. S hlediska zemědělských potřeb je naše dnešní doprava vypravena nejhůře.

Zemědělství má životní zájem na udržování soutěže v dopravě; tuto skutečnost výslovně uvedl ve svém stěžejním díle „Základy organizace zemědělství Československé republiky“ sekční šéf Ing. Dr. E. Reich. Soutěž v dopravě znamená však vybudování a rozmnožování dopravních příležitostí, které je nyní úplně podvázáno. Znamená rozvoj automobilismu, stavbu silnic a kanálů a tarifní reformu. Zemědělské obce, pole a lesy jsou ve zdrucující většině položeny daleko od dráhy a proto každé podvázáni silniční dopravy těžce ohrožuje životní úroveň venkova a rentabilitu a výkonnost zemědělství.

Dopravní zájmy zemědělství a průmyslu jsou naprosto souběžné a prospěšné pro celý stát. Průmysl potřebuje silný motorismus jako výrobce, zemědělství potřebuje silný motorismus jako dopravní službu a konsumenta pohonných hmot. Podobně je tomu s kanály, přehradami, železnicemi

a pod. Tyto skutečné potřeby zemědělství a průmyslu se musí řešit a dořešit s hlediska nejvyšší státní nutnosti, neboť bez nich je rozvoj obou nemyslitelný. Pokud se nerozřeší, potud budou lidé utíkat z venkova do měst — a v městech tvořit statisícové houfy nezaměstnaných, protože nezaměstnatelných.

*S sblízkujícími potřebami lze dojetí vošťa, k tomu
je zapotřebí rychlá a levná doprava.*



VYUŽIJME PŘÍRODNÍHO BOHATSTVÍ NAŠÍ REPUBLIKY!

ČESKOSLOVENSKO MŮŽE UŽIVITI 40 MILIONU LIDÍ.

SROVNÁNÍ: Belgie rozloha 30.500 km ²	Hustota na 1 km ² 273 obyvatel =	8,331.000 lidí
ČSR rozloha 140.400 km ²	Při téže hustotě 273 osob by bylo =	38,329.000 obyvatel
Lepšími podmínkami zvýší se hustota obyvatel oproti Belgii nejméně o	1,671.000 obyvatel =	40,000.000 lidí

MOŽEME UŽIVITI:

				(rodina 4 lidí)	
Těžbou a zpracováním nerostných surovin	2,100.000 rodin	8,400.000 lidí	Zintensivnění zemědělství a lesní výroby dá výtisk pro	500.000 rodin	2,000.000 lidí
Zachycené vodní síly mohou zaměstnat	500.000 „	2,000.000 „	Součet	4,580.000 rodin	18,320.000 lidí
Využití dobrých míst, způsobilých pro zahrad- nictví a pěstování ušlechtilých druhů zeměděl- ské výroby, opětně o zemědělský průmysl, užívá	700.000 „	2,800.000 „	Ke zvýšení počtu obyvatelstva, takto získaného, je třeba na každé tři rodiny průměrně jednu rodinu řemeslnickou a obchodnickou.	7,000.000 „	
Silnice, dokonale vybudované, zaměstnají svou stavbou udržováním a provozem	200.000 „ 300.000 „	2,000.000 „	Celkem nové obyvatelstvo	25,000.000 „	
Dráhy, zlepšené a zatížené na dopravní službu i mezinárodní: stavbou	60.000 „		Dnešní stav	15,000.000 „	
a provozem	20.000 „	320.000 „	V ČSR může se tedy užít	40,000.000 lidí	
Francie má 4000 km kanálů a splavných řek, které zajišťují živobytí 40.000 rodinám. My můžeme mít asi 2000 km vodních cest	200.000 „	800.000 „	Zachycením vodních sil, zlepšením zemědělství, silnic, drah, kanálů, vy- užitím lesů a zvýšením počtu rodin řemeslnických i obchodnických, které z toho vy- plyní, se počet obyvatelstva, jež může Československo užít, skoro ztrojnásobí. K to- mu přispívají zmatební těžby a zpracování nerostných surovin. Je možno očeká- vat, že budou nalezena nová ložiska a nové výrobní metody a že bude možno pro- nikat i do dolování do větších hloubek, takže i zde se zaměstná více obyvatelstva. Ve vysvětlujícím textu map je vyznačeno, kde je třeba dalším prozkumem hledat nová ložiska, po případě kde je nutno přezkoušet rentabilitu poměry ložisek už známých, ale nevytěžených.		

NEROSTNÉ SUROVINY ČESKOSLOVENSKÉ REPUBLIKY.

Čím větší je nerostné bohatství státu, tím větší jsou možnosti obživy obyvatelstva. Nerostné suroviny na území Československé republiky, kromě rud, se začaly intenzivněji dobývat teprve v minulém století.

Rudná ložiska — používána už ve středověku — jsou dnes většinou opuštěna, poněvadž nejsou tak vydatná a pozbyla významu objevy vydatných ložisek mimo území našeho státu.

Přesto máme na území naší republiky takové bohatství nerostů, že by jejich dokonalým využitím bylo možno zmírniti došlou tísnivou nezaměstnanost.

NEROSTNÝCH SUROVIN JE MOŽNO DOKONALEJI VYUŽÍTÍ:

1. Prozkoumáním geologických poměrů pod povrchem, vrtním do hloubky. Při tom bude možno nalézt pravděpodobně nová ložiska ropy, zemních plynů, arťákové vody, kamenné a hnědé uhlí.
2. Hledáním nových výrobních metod, kterými by se ze zhotovili donad prakticky nepoužitá nerosty a horniny.
3. Po prozkumu zavést moderní třídní a úpravní metody na starých dolech.

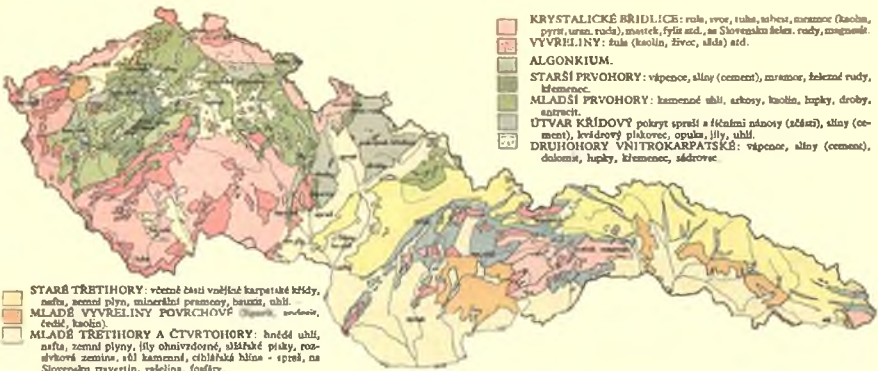
KOLIK LIDÍ UŽIVÍ ZVYŠENÁ TRŽBA NEROSTNÝCH SUROVIN. (Srovná s připojenými mapami.)

NEROSTY: 1. Antracit, kamenné uhlí, hnědé uhlí, rašelina,	
železné rudy	užíví 284.000 rodin
Chemický průmysl	„ 158.000 „
Koksárny, bríkářny, plynárny, elektrárny	„ 58.000 „
Kovoprůmysl	„ 782.000 „
2. Nafta lehká, rafta těžká, zemní plyny	„ 6.000 „
3. Rudy niklové, kobaltové, chromové, wolframové, měděné, kyz železný, smolínec	„ 3.000 „
4. Rudy olověné, zinkové, stříbrné, manganové, rtuťnaté, zlatonosné, cínové, korund	„ 3.000 „
5. Tuha, síra, arsenové rudy, antimonové rudy, vismutové rudy	„ 2.000 „
6. Vápence, alab, mramory, travertin, dolomit	„ 75.000 „

NEROSTY: 7. Keolin, jíly a lupky, hlíny, alunit	
užíví 330.000 rodin	
8. Pískovce, arkozy, droby	„ 60.000 „
9. Kamenná sůl, sádrovec, magnetit, baryt, fosfáty, slidy	„ 4.000 „
10. Křemen, opál, živce, akátické plsky, sklářství, rozsovkové zemina, křemenec, asbest	„ 208.000 „
11. Žula, diorit, diabasy, íparity a andesity, čedič, některé krystalické břidlice	„ 116.000 „

MINERÁLNÍ:

12. Teplé prameny, kyselky, kyselky s alkalickými zemínami, kyselky s alkalickými st.	„ 11.000 „
Celkem se tedy zaměstná	2.100.000 rodin



CESKOSLOVENSKÁ REPUBLIKA JE TVOŘENA:

- a) Krytalickými břidlicemi a hlubinnými vyvřelinami. V krytalických břidlicích: mramor, ruha, asbest. Zvláště na Slovensku masek, magnetit, ocelk. Uranové ruda. Ve vyvřelinách hlubinných: živec, slída, kaolin.
- b) Na nich spočívá v českém masivu algonkijum a starší prvohory, potom prvohory mladší. Ve starších prvohorách vápence, sliny, mramor, železná ruda, křemenec. V mladších prvohorách kamenné uhlí, kaolin, lupky, droby, antracit.
- c) Nad nimi je uložen útvar křídový, třetihory a čtvrtohory. Jímí prostupují mladé vyvřeliny povrchové (bedle). V křídovém útvaru jsou sliny, kvádový pískovec, opuka, jíly, uhlí, bauxity. Je pokryt spráta a štěrkami námořní. V třetihorách je hnědé uhlí, ohnivadorné jíly, silně pískové, rozsvětlová zemina.
- d) V Karpatech spočívají nad krytalickými břidlicemi mladší prvohory.
- e) Nad nimi jsou uloženy druhohory. V nich jsou vápence, sliny, dolomit, lupky, křemenec, sádrovec.
- f) Starší třetihory tvoří hlavně vnější Karpaty. V nich je nafta, zemní plyn, minerální prameny, bauxity, uhlí.
- g) Mladé třetihory a čtvrtohory zabírají úvaly na kraji Karpat. Jímí prostupují úvalní Karpat mladé vyvřeliny povrchové (lapit, proměnlivý mlasy v kaolin, andesit). V mladších třetihorách je hnědé uhlí, nafta, zemní plyn, jíly ohnivadorné, silně pískové, rozsvětlová zemina, kamenná sůl. Ve čtvrtohorách je chlápká hlína, spráta, travertin, fosfáty.

ANTRACIT, UHLÍ, RAŠELINA, ZELEZNÉ RUDY.



-  **ANTRACIT:** jako výborné palivo.
-  **KAMENNÉ UHLÍ:** jako palivo, k výrobě koksu, svítoplynu a dehtu kamenouhelného.
-  **HNĚDÉ UHLÍ:** jako palivo, též k výrobě syntetických benzínů a olejů, barvivo.
-  **RAŠELINA:** jako levné palivo, k výrobě aktivního uhlí a syntetických benzínů.
-  **ZELEZNÉ RUDY:** k výrobě technického železa.

NYNĚJŠÍ STAV TĚŽBY:

NALEZIŠTĚ:	těžba v t:	uživí rodin:
ANTRACIT: Lhotice u Č. Budějovic	30.000	200
KAMENNÉ UHLÍ: Nýřany, Kladno, Rakovník, Zdice, ostravsko-karvinský revír, roucko-oslavanský revír	12.353.000	42.490
HNĚDÉ UHLÍ: Pánev moravsko-chomutovská, falckopavská, Handlová, jižní Čechy, Čáslavice, M. Těboř	16.070.000	28.967
LIGNIT: Radčkovice, Dubňany, Kyjov, j. Čechy	1.099.000	4.612
ZELEZNÉ RUDY: 7 dolů v Čechách, 12 na Slovensku	100.000	141
ZELEZNÝ OKR: Popluz, Budyň		
RAŠELINA: Jižní Čechy		
Chemický průmysl	36.188	
Koksovny, briquetárny, plynárny, elektrárny	14.900	
Kovoprůmysl	266.450	
Celkem zaměstnáno	393.548 lidí	1,574.192 rodin

DOSAŽITELNO:

	těžba v t:	uživí rodin:
ANTRACIT: Udržováním dolů	30.000	200
KAMENNÉ UHLÍ: Průzkumem kamenouhelné pánve pod křídovým útvarem v Čechách a j. M. Ostřevy	40.000.000	157.000
HNĚDÉ UHLÍ: Rozšířením dolů. Výzkumem Slovenska a Podkarp. Rusi	60.000.000	118.000
RAŠELINA: Průzkumem rašelinišť (viz mapa)	500.000	800
ZELEZNÉ RUDY: Otevřením nových dolů i průzkumem starých vyznačených na mapě, jz. Těmova	10.000.000	8.000
Chemický průmysl vzrůstem uhlénné těžby		158.000
Koksovny, briquetárny, plynárny, elektrárny		58.000
Kovoprůmysl: Rozšířením těžby rud, zvláště železné		782.000
Celkem se zaměstná		1,282.000 lidí
		5,128.000 rodin

NAFTA, ASFALT, OZOKERIT, ZEMNÍ PLYNY.



NYNEJŠÍ STAV TĚŽBY:

NALEZIŠTĚ:	těžba:	užívá rodin:
NAFTA LEHKÁ: Bobuslavice, Turzovka, Mikov, Radvaň, Luhy, Jasňa, Staňkov, Strád		
NAFTA TĚŽKÁ: Hodonín, Gbely, Těchovice . . .	259.720 q	500
ASFALT: Střečno nad Váhem (doložitelné obsahuje 6% asfaltu)		
OZOKERIT: V uhlí dole Josef-Jen v Fik u Karl. Varů		
ŽIVICE: v cypřišových břídicích v Podkrutěnoho		
ZEMNÍ PLYNY: Vácenovice na Kyjovsku	1,218.593 m³	200
Celkem zaměstnáno		700 rodin 2.800 lidí

DOSAŽITELNO:

	těžba:	užívá rodin:
NAFTA LEHKÁ: Soustavným vrtebním výzkumem (viz mapu)	1,000.000 q	2.000
NAFTA TĚŽKÁ: Soustavným vrtebním výzkumem (viz mapu)		
Chemický výzkum těžkého uhlí, zvláště severočeského (vostk)	1,000.000 q	2.000
ZEMNÍ PLYNY: Otevřením nových polí	10,000.000 m³	2.000
Celkem se zaměstná		6.000 rodin 24.000 lidí

NAFTOVÁ LOŽISKA V KARPATECH.



NEJVĚTŠÍ NAFTOVÁ LOŽISKA V KARPATECH JSOU:

V Rumunsku v mladých třetiborších,
v Polsku ve starších třetiborších, jednak krytých mladšími třetiborami (vých. Halib), jednak beztoho krytu (záp. Halib).

Velká ložiska zemního plynu jsou v sedmihradské pánvi.
Tato ložiska patří k typu pontó-kaspického.

Naše ložiska v Dolnomoravském úvalu a rakouská u Zisterdorfu patří k typu středomořského.

RUDY NIKLOVÉ, KOBALTOVÉ, CHROMOVÉ, WOLFRAMOVÉ, MEDNATĚ, KYZ ZELEZNÝ, SMOLINEC.



NYNĚJŠÍ STAV TĚŽBY:

NALEZIŠTĚ:

těžba v q: užití rodin:

RUDY NIKLOVÉ: Netěží se.		
RUDY KOBALTOVÉ: Netěží se.		
RUDY CHROMOVÉ: Nacházejí se v nepatrném množství.		
RUDY WOLFRAMOVÉ: Netěží se.		
RUDY MEDĚNÉ: Krompeřská závody (Dědičná železa, N. Slovinky, Dorothea, V. Slovinky, Gelnická železa, Ferdinand, Špania Dolina).		
KYZ ZELEZNÝ (Pyrit): Smolánek, Koprší u Pohorelé, Ochotná, Patřkov.	190 840	222
SMOLINEC: Jáchymov (Dol Werner, Svornost, železa českých křesťanů).	1.860	253

Celkem zaměstnáno 475 rodin
1.900 lidí

DOSAŽITELNO:

těžba v q: užití rodin:

RUDY NIKLOVÉ: Průzkum rudných žil u Jáchymova, Sládkova, Dobšinské	500.000	500
RUDY KOBALTOVÉ: Průzkum rudných žil u Jáchymova, Dobšinské, Lubětovské		
RUDY CHROMOVÉ: Průzkum chromitových ložisek při badcích, zvláště v krystaliniku českého masivu	500.000	500
RUDY WOLFRAMOVÉ: Průzkum cínovcových žil v sz. Čechách (Cínovád)	100.000	100
RUDY MEDĚNÉ: Průzkum rudných výskytů v Krkonoších (u Varnéřovic)	500.000	500
KYZ ZELEZNÝ: Průzkum pyritového výskytu u Lučavice, Pernéka	720.000	900
SMOLINEC: Rozšířením dolů, výzkumem okolí Krušnohoří	2.500	500
Celkem se zaměstná		3.000 rodin 12.000 lidí

RUDY OLOVĚNÉ, ZINKOVÉ, STRIBRNÉ, MANGANOVÉ, RTUŤNATÉ, ZLATO, CÍNOVEC, KORUND.



NYNĚJŠÍ STAV TĚŽBY:

NALEZIŠTĚ:

	střeba v q:	uživi rodin:
RUDY OLOVĚNÉ, ZINKOVÉ, STRIBRNÉ: V provozu Příbram (Anna, Vojtěch), Bohutín, Štěpěrov a Litvínov, Boží Dar, Banská Štavnice (Přemysla, Záp. munda), Hrabůvka (Antonín) Ardo	1,588.620	1,035
RUDY MANGANOVÉ: V provozu Chvalovice, Švábovce, Kylovec. Mimo provoz: N. Slaná, Mikulovice	930.360	210
RUDY RTUŤNATÉ: V provozu: Měrník, Kotebchovy (rudoosnosný střešední v impregnaci v ocelu)	83.450	110
RUDA ZLATONOSNÁ: V provozu Kremsice, Přibram, mimo provoz Roudná	372.070	900
CÍNOVEC: Netěží se.		
KORUND: Netěží se.		

Celkem zaměstnáno 2,455 rodin
9,820 lidí

DOSAŽITELNO:

	střeba v q:	uživi rodin:
RUDY OLOVĚNÉ, ZINKOVÉ, STRIBRNÉ: Průzkumem rud olověno-zinkových v západních Čechách u H. Benešova, ve Spíř. gem. Krušnohoří	1,600.000	2,000
RUDY MANGANOVÉ: Udržováním dolů	1,000.000	200
RUDY RTUŤNATÉ: Udržováním dolů	85.000	100
RUDA ZLATONOSNÁ: Udržováním dolů. Průzkum rud zlatonosných zvláště u Mělnova	380.000	500
CÍNOVEC: Otevřením dolů (viz mapu)	100.000	100
KORUND: Otevřením lomů (viz mapu)	100.000	100

Celkem se zaměstná 3,000 rodin
12,000 lidí

TUHA, SÍRA, RUDY ARSENOVÉ, VIZMUTOVÉ, ANTIMONOVÉ.



-  **TUHA:** použití na tašky, ohnivzdorné kámeny, v elektrotechnice a j.
-  **SÍRA:** k výrobě kyseliny sírové, v gumárenském průmyslu a j.
-  **ARSENOVÉ RUDY:** výroba arsenu a arsenových sloučenin.
-  **VIZMUTOVÉ RUDY:** výroby vizmutu a vizmutových sloučenin.
-  **ANTIMONOVÉ RUDY:** výroba antimonu, použití na slitiny.

NYNĚJŠÍ STAV TĚŽBY:

NALEZIŠTĚ:

TUHA: Příbram, Chvalovice, Chrastava, Č. Kumbrovy, Hůrka, Mokrá, Černá, St. Město, Předměstí, Vel. Třešně, Louky, Sychotín, Řepov, Čáslav, Svazov, Brázdov .

SÍRA: Těžba se pokusně na dvou nalezištích.

ARSEN: Tajov, Malá Lupa, Smolotely, Ochotín, Netěšice.

VIZMUT: Jáchymov, Netěšice.

ANTIMON: Čučma, Spálená Baňa, Malá Polomka, Proseč, Vajsková, Perník, Milešov. V provozu 2 doly .

FLUORIT: Mutěnice, Ledce.

těžba v q: užívá rodin:

35.000 140

361.190 410

Celkem zaměřeno 550 rodin
2.200 lidí

DOSAŽITELNO:

těžba v q: užívá rodin:

TUHA: Průzkumem způsobu těžby v jižních Čechách a u Koštic. Racionalizaci těžby

120.000 500

SÍRA: Otevřením dolů (viz mapu)

100.000 100

ARSEN: Otevřením dolů (viz mapu)

100.000 100

VIZMUT: Otevřením dolů (viz mapu)

100.000 100

ANTIMON: Průzkumem antimonových rud v nízkotatranské oblasti a u Hynčic p. Sukinou

600.000 1.200

Celkem se zaměřilo 2.000 rodin
8.000 lidí

SLÍNY, VÁPENCE, MRAMORY, TRAVERTIN, DOLOMIT, VÁPENKY, CEMENTÁRNY.



-  **SLÍNY:** použití na cementy, zboží stavební a j.
-  **VÁPENCE:** výroba plátného vápna, použití ve stavebnictví na cementy, v průmyslu keramickém a sklářském.
-  **MRAMORY:** použití ve stavebnictví a na ozdobné předměty.
-  **TRAVERTIN:** ve stavebnictví jako obkladový materiál.
-  **DOLOMIT:** surovina pro metalurgii, Sorelov cement, k výrobě speciálních malt a vápnů.

 **VÁPENKY:**

 **CEMENTÁRNY:**

NYNĚJŠÍ STAV TĚŽBY:

NALEZIŠTE:	těžba v t:	užití ročně:
SLÍNY: V severních Čechách a v okolí výskyt vápenců	1,000,000	515
VÁPENEC: Jihozápadní od Prahy, Mor. Kras, Stramberk, Pavlovské kopce, Píseň, Olomouc, Kurovice, Bradlové písko u Hor. Smlé, Půchov, Jaderská pohorí slovenská	7,000,000	5,018
MRAMOR: Vrchlabí, Sliveneč, Kosoň, Skoupý, Rábí, Ostružná, Vícov, Janotkov, Chýnov, Č. Krumlov, Ledč, Frýdberk, V. Kunčice, Supikovice, Kolářka, H. Lipová, Morava, Kunčice, Peralštejn, Nedvědice, Květnice, Cetešovice, Jeřk. N. Ves, Křiš, Borzová, Tuhá, Mýdla, Ludany, Nová Ves, Jeřk.	500,000	374
TRAVERTIN: Spil. a Lipt. Podhradie, Dreveník, Lúčky, Bečkov, Rulbachy, Bříž, Poutk, Sliv.	250,000	300
DOLOMIT: Slovensko	500,000	400
LUČNÍ KRIDA: Chochoňská		
V lomech zaměstnáno	6,568	
V kamenictví, sochařství a výrobě cementu	12,450	
Celkem zaměstnáno	19,018 roční	76,090 lidí

DOSAŽITELNO:

	těžba v t:	užití ročně:
SLÍNY: Průzkumem oblastí vápenců a sliv. na Slovensku a Podkarp. Rusi	4,000,000	2,000
VÁPENEC: Průzkumem oblastí vápenců na Slovensku a Podkarp. Rusi. Technologický průzkum vápenců krystalických v českém masivu	28,000,000	20,000
MRAMOR: Rozšířením lomů a založením nových v jejich okolí	2,000,000	1,200
TRAVERTIN: Rozšířením lomů a založením nových v jejich okolí	1,000,000	800
DOLOMIT: Průzkum oblastí dolomitů na Slovensku a Podkarp. Rusi	2,000,000	1,500
V lomech se zaměstná	25,500	
V kamenictví, sochařství a cementářství	49,500	
Celkem se zaměstná	75,000 roční	300,000 lidí

KAOLIN, JÍLY, HLÍNY, ALUNIT.



KAOLIN: upotřebení v průmyslu keramickém, papírnickém, v tužkách, sklárnách, na emaily.

JÍLY: talíře, kachle, cihly, cementy, stavební zboží, kaštiny.

HLÍNY: cihly, hlíněné zboží, průmysl keramický, cementy, některé druhy jako zemité barvy (výroba hlíny).

ALUNIT: k výrobě hlíny?

NYNĚJŠÍ STAV TĚŽBY:

NALRŽIŠTĚ:

KAOLIN: Karlovy Vary, Falkov, Moč, Břez, Přimda, Ležbky, Vidava, Křemnicko-Štavenické Křemboří, Kolice, Berehovo

těžba v t.: užívá rodin:

500.000 3.756

JÍLY A LUPKY: Rakovník, Vildčice, Olomučany, Radice, Kunštát, Moč, Třebor, Počerná, Hodonin

300.000 1.964

HLÍNY (cihelný): Střední Čechy, jižní Morava a nížiny slovenské a podkarpatské

40.000.000 46.211

ALUNIT: Výskyt u Berehova.

SELADONIT (Kadaň, zeleň)

Dobýváním zaměstnáno 51.931

Zpracováním kaolínu, jíly a lupky 30.000

Celkem zaměstnáno 81.931 rodin

327.724 lidí

DOSAŽITELNO:

těžba v t.: užívá rodin:

KAOLIN: Průzkumem kaolinových výskytů v krystalizaci (včetně v dosahu třetihorních usazení) a v permafrostu 800.000 6.000

JÍLY A LUPKY: Průzkumem jíly dravů křídového a třetihorního, lopků dravů karbonátového a permafrostu v českém masivu; třetihorní, juratského, křídového a třetihorního na Slovensku 1.200.000 6.000

HLÍNY (cihelný): Rozšířením hlínků a založením nových v jejich okolí 160.000.000 200.000

ALUNIT: Otevřením výskytu u Berehova 150.000 100

BAUXIT: Otevřením bauxitových ložisek typu Moja (u Trenčína) a Rychov n. Kn. (v. Čechy) 20.000 100

Dobýváním by se zaměstnálo 212.200

Zpracováním kaolínu, jíly a lupky 117.900

Celkem se zaměstná 330.100 lidí

1.320.400 lidí

HORNINY USAZENÉ, ŮLOMKOVITÉ, STMELENÉ.



 **PÍSKOVCE:** použiti jako stavební kámen a na štrk.

 **ARKOSY:** jako stavební kámen a na pomníky.

 **DROBY:** dlažební kostky a štrk.

NYNĚJŠÍ STAV TĚŽBY:

NALEZIŠTĚ:	těžba v t.:	uživí rodin:
PÍSKOVEC: Severovýchodní Čechy v okolí Holic, Broumova, Dětina, Kutná Hora, Bužalov, Brandýs n. Od., Záměchy, Loupy, Kunkát, Střílky, Místek, Ladce . . .	5,000,000	4,000
SLEPTINEC: Brno.		
ARKOSY: Přílepy, Zehrovice, Bodkovická brázda . . .	1,000,000	1,000
DROBY: Lučiv, Lipník, Dražonka, záp. Čechy, . . .	5,000,000	4,000
BRIDLICE: Zel. Brod, Manětín, Nizký Jeseník, Ryžanov, Mariáň . . .	1,000,000	839
NESTMELENÉ ŮLOMKOVITÉ USAZENINY: štrk pýropový, Meruzice, písek: slevačský, Blanský, Brno, na vípenatopískové cibly: Lidčovice.		
V lomech zaměstnáno	9,839	
V kamenictví a sochařství	5,000	
Celkem zaměstnáno	14,839 rodin	
	59,356 lidí	

DOSAŽITELNO:

	těžba v t.:	uživí rodin:
PÍSKOVEC: Rozšířením lomů a založením nových v jejich okolí. Využitím pevných usazenin na Slovensku a Poltavské Kosti	20,000,000	16,000
ARKOSY: Rozšířením lomů a založením nových v jejich okolí	4,000,000	4,000
DROBY: Rozšířením lomů a založením nových v jejich okolí	20,000,000	16,000
BRIDLICE: Rozšířením lomů a založením nových v jejich okolí	4,000,000	4,000
V lomech se zaměstná		40,000
V kamenictví a sochařství		20,000
Celkem se zaměstná		60,000 rodin
		240,000 lidí

KAMENNÁ SŮL, SÁDROVEC, MAGNESIT, LEPIDOLIT A CINVALDIT, BARYT, FOSFÁTY, SLÍDY.



KAMENNÁ SŮL: součást potravy, upotřeben v četných odvětvích chemického průmyslu.

SÁDROVEC: k výrobě pálené slávy, používá se stavebními a sochařství.

MAGNESIT: vylučení železných pecí, cementářství, průmysl keramický, výroba pálené magnezie, výroba CO_2 a j.

LEPIDOLIT A CINVALDIT: k výrobě léčivých preparátů farmaceutických.

BARYT: pláště v papírních, gumárních, do umělých pryží, keramika, glazury, emaily a j.

FOSFÁTY: výroba umělých hnojiv (superfosfáty).

SLÍDY: okénka do pecí, cylindry, v malířství a elektro-technice.

NYNĚJŠÍ STAV TĚŽBY:

NALEZIŠTĚ:

těžba v q: užití rodní

KAMENNÁ SŮL: Prešov, Slatinské Doly (František, Ludvík, Kunhuta)	1,794.960	1.090
SÁDROVEC: Spilská N. Ves, Velké Zábavce	50.000	33
MAGNESIT: Krystalický, Těží se: Divín, Hořáta, Ratková, Jeřábka, Dubrava, Mníškany, Ochotná, Lovinobuzá, Růžná	1,000.000	634
LEPIDOLIT A CINVALDIT: Rožná u Bystrice n. Pern, Cinvaldit (netěží se).		
BARYT: Netěží se.		
FOSFÁTY: Jako guano se těží v jeskyních Mor. Krasu (netěží se).		
SLÍDY A CHLORITY: Romšperk, Mohelno u Náměště (těžba nepatrná).		

Celkem naleziště 1.799 rodní
7.036 lidí

DOSAŽITELNO:

těžba v q: užití rodní

KAMENNÁ SŮL: Výzkumem solných ložisek východního Slovenska a Podkarp. Rusi. Průzkumem triasového útvaru (keupe, rhett) na Slovensku	3,000.000	1.800
SÁDROVEC: Sp. dolina	100.000	50
MAGNESIT: Rozšířením ložisek	3,000.000	1.850
BARYT: Průzkumem barytových žil na Československé výsočině	100.000	100
FOSFÁTY: Průzkumem jeskyní na fosfáty	100.000	100
SLÍDY: Průzkumem pegmatitových žil v Krystalické	100.000	100

Celkem se zaměstná 4.000 rodní
16.000 lidí

KYSLIČNÍK KREMICITÝ, KREMICITANY HOŘEČNATÉ, ŽIVCE (KREMEN, OPÁL, ŽIVCE, SKLÁRSKÉ PÍSKY, ROZSIVKOVÁ ZEMINA, KREMENEC, MASTEK, ASBEST).



NYNĚJŠÍ STAV TĚŽBY:

NALEZIŠTĚ:	těžba v q:	uživí rodní:
KREMEN: Západní Čechy, Otev, Kynčperk, Morava:		
N. Ves u Sumpertka	—	—
PAZOUŘEK: Česká Lípa	—	—
OPÁL: Dubník na Slovensku	—	—
ŽIVCE: Kynčperk, Horaždovice, Písek, Dol. Bory	5,000,000	1,000
SKLÁRSKÉ PÍSKY: Adršpach, Turnovsko, Čes. Středobří, Dubňany	750,000	500
ROZSIVKOVÁ ZEMINA: Borečany, Čes. Budějovice, Chomutov, Cheb, u Zvolení, Kučlín	300,000	200
KREMENEC: Chomutov, Mos, zřep. Karpasy, stf. Čechy	150,000	100
MASTEK: Spil. gem. Krušnohoří, Klenovec	—	—
ASBEST: Dobřín na Slovensku	10,000	200
BULIŽNÍK: z Čechy	—	—
V lomech zaměstnáno	2,000	
Sklářství zaměstnáno	60,000	
<i>Celkem zaměstnáno:</i>	<i>62,000 rodní</i>	
	248,000 lidí	

DOSAŽITELNO:

	těžba v q:	uživí rodní:
KREMEN: Průzkumem křemenových výskytů ve středních Čechách (dřív), na Slovensku (vřás)	150,000	100
OPÁL: Otevřením těžby u Červenice	75,000	50
ŽIVCE: Průzkum pegmatitových žil na Českomoravské vysočině	20,000,000	4,500
SKLÁRSKÉ PÍSKY: Průzkumem třetihorních písků	3,000,000	2,150
ROZSIVKOVÁ ZEMINA: Rozšířením odkrytých	600,000	400
KREMENEC: Rozšířením odkrytých	600,000	400
MASTEK: Průzkum mastku při ložiskách magnetitových	—	—
ASBEST: Průzkumem asbestů v hadcích	20,000	400
V lomech zaměstnáno	8,000	
Sklářství (vzrůstem lomů křemenec a sklář. písků)	200,000	
<i>Celkem se zaměstná:</i>	<i>208,000 rodní</i>	
	832,000 lidí	

HORNINY VYVŘELE.



NYNEIŠI STAV TĚŽBY:

NALEZIŠTR:

பேர்தலைவர்:

www.elsevier.com/locate/jbiotec

ZULA, SYENIT, PORFÝR: Šuknov, Teplíce, Liberec, Dol Šázava, Sedlánský, Orlik, Karl Vary, Mar. Lázně, Kolínec, Písek, Hlinsko, Skuteč, Lázeň, Jihlava, Mladá, Třebíč	20,000.000	15,000
DIORIT: Otava, Praha, Písek,	1,000.000	1,000
DIABAS, MELAFÝR, GABBRÓ, PIKRIT, TEŠÍN, HORNBLENDIT: Střední Broumov, Kozhok, Kamenice, Malý Broumov, Dobruška, okolí Nov. Jičína, Železnice	1,000.000	1,000
LIPARIT a ANDESIT: Nezdružice, Bojovice, Březov, Hlinsko	1,000.000	1,000
ČEDIČ: Ústí n. L., Děčín, Bruntál, Lučavec	1,000.000	1,000
Některé krystalické břidlice	750.000	400
V ložiskách zaměstnáno		19,800
V kamenictví a sochařství		9,400
Celkem zaměstnáno		28,800
		rodin
		115,200 lidí

DOSAŽITELNO:

॥३॥ ॥३॥

uživí rodin:

ZULA: Průzkumem zhabitých vyvřelin ve slovenských jaderných pohořích	80,000,000	60,000
DIORIT: Rozšířením ložst a založením nových v jejich okoli	4,000,000	4,000
DIABAS: Rozšířením ložst a založením nových v jejich okoli	4,000,000	4,000
LIPARIT a ANDESIT: Rozšířením ložst a založením nových v jejich okoli, Průzkumem vyvřelin na Slo- vensku a Podk. Rusi	4,000,000	4,000
ČEDÍC: Rozšířením ložst a založením nových v jejich okoli	4,000,000	4,000
Některé kryvné štěpky	4,000,000	3,000
V ložst se zaměstná		79,000
V kamenictví a sochařství		37,000
Celkem se zaměstná		116,000 roční 464,000 lidí

MINERALNÍ PRAMENY.



NYNĚJŠÍ STAV TĚŽBY:

NALEZIŠTĚ:	těžba v hl:	užíví rodn:
KYSELKY S ALKALICKÝMI ZEMINAMI	9,000,000	1,000
KYSELKY	9,000,000	1,000
KYSELKY S ALKALIIEMI	9,000,000	400
SÍRANOVÉ PRAMENY	6,000,000	400
LÁZNĚ SLATINNÉ	15,000,000	1,000
VODY RADIOAKTIVNÍ	9,000,000	600
SÍRNÉ PRAMENY	6,000,000	400
ŽELEZITÉ PRAMENY	3,000,000	200
SLANÉ PRAMENY	6,000,000	400
OSTATNÍ PRAMENY (viz mapu)	6,000,000	400
Celkem zaměstnáno	6,000 rodn	24,000 lidí

DOSAŽITELNO:

	těžba v hl:	užíví rodn:
KYSELKY S ALKALICKÝMI ZEMINAMI	36,000,000	1,200
KYSELKY	36,000,000	1,200
KYSELKY S ALKALIIEMI	36,000,000	1,200
SÍRANOVÉ PRAMENY	24,000,000	800
LÁZNĚ SLATINNÉ: Otevřením a lepším zachycením pramenů	60,000,000	2,200
VODY RADIOAKTIVNÍ: Průzkumem v oblastech hlubinných vyvětin a krystalických bídlic	36,000,000	1,200
SÍRNÉ PRAMENY	24,000,000	800
ŽELEZITÉ PRAMENY	12,000,000	400
SLANÉ PRAMENY	24,000,000	1,200
OSTATNÍ PRAMENY: Otevřením a lepším zachycením pramenů a objevením nových. Chemickým výzkumem minerálních vod	24,000,000	800
Celkem se zaměstná	11,000 rodn	44,000 lidí

VYBUDOVÁNÍ STÁTU PO STRÁŇCE SPRÁVNÍ.

DAŇOVÁ A FINANČNÍ POLITIKA.

Ceskoslovenská republika se dostala v posledních letech mezi země, jež mají největší daňové zatížení na světě. Zejména tíživost daní zaviňuje naši vysokou a trvalou nezaměstnanost. Ona zmenšuje počet podnikatelů, neboť pod daňovým tlakem nemohou podnikat, a ona zdražuje výrobní náklady a znemožňuje rozvoj našeho exportu.

Proč se u nás daňové břemeno stupňuje tak, že se nedá unést? Proto, že:

1. *Náklady na veřejnou správu stoupají.*
2. *Výnosy státních podniků klesají. Nehledíme-li k výnosu tabákového monopolu, jsou vlastně všechny nevýnosné.*
3. *Roste počet zákonů, přenášejících na stát nové úkoly a podniky.*
4. *Každý nový státní podnik a úkol znamená novou ztrátu.*
5. *Každá nová ztráta znamená nové státní výdaje a nové daně, vymáhané na podnikatelích a na obyvatelstvu.*
6. *Každé nové daně zhoršují podmínky pro výrobu, prodej, export i mzdy. Výroba se zdražuje, ceny se zvyšují, podnikatelský výnos mizí. Mzdy jsou vystaveny tlaku a klesají. Export má drahé ceny.*
7. *Proto u nás soukromá podnikavost klesá a počet lidí, hledajících námezdní práci, se stále zvyšuje. čím méně vynášá soukromé podnikání, tím je stát více zdražuje, aby si udržel původní daňový výnos. čím je více uchazečů o práci, tím těžší ji nacházejí a tím více se stlačují mzdy; tím méně vydělávají ročně a tím vyšší procento daně důchodové a příspěvků se na důchodce uvaluje.*



Každá nová daňová zátěž znamená zhoršení podmínek pro výrobu, export a zaměstnanost.



Podle odborných odhadů klesl národní dluh od začátku 40. let na 40 miliard ročně. Při 15 miliardách veřejných výdajů to znamená, že každému občanovi z každé koruny zůstal na celou dvě tetasy.

Tyto skutečnosti poznáte snadno z těchto čísel:

ROZPOČET VLASTNÍ STÁTNÍ SPRÁVY OD ROKU 1931 (v mil. Kč).

Rok	Projekt			Skutečnost			Poznámka
	Příjem	Výdaje	Přetrvání	Příjem podle	Výdaje skutečné	Schodek	
1931	8.844	9.838	5-3	9.133	12.360	3.127-5	Po devěti let 1934
1932	9.323	9.319	4-7	8.367	10.208	1.800-6	
1933	8.634	8.632	1-6	7.379	9.508	2.209-2	
1934	7.452	7.611	1-2	7.493	8.860	1.368-3	
1935	7.985	7.883	2-0	7.094	10.098	3.044-1	
1936	8.033	8.032	1-3	7.554	12.433	4.879-0	
1937	8.456	8.455	1-5				
1938	10.120	10.117	3-0				
Schodek od r. 1931 do r. 1936 činil 15 miliard 448 mil. Kč.							

Z ČEHO SE ČERPÁJÍ STÁTNÍ PŘÍJMY A JAK SE VYVÍJELY V POSLEDNÍCH LETECH?
(v mil. Kč)

Roku	Celkem	Příjem daní	Spotřeb. daní	Dat. z úhlí	Výnos cel	Výnos monop. polů	Výnos prospěšný	Obrát. daní
1927	11.135	2.545	1.562	220	1.400	1.454	1.873	2.102
Průměr rok 1928—30	11.098	1.975	1.674	229	1.591	1.377	2.114	2.348
Průměr rok 1931—33	10.510	1.898	1.927	176	954	1.587	1.958	2.250
1934	10.077	1.719	1.645	151	667	1.335	1.969	2.391
1935	9.835	1.736	1.640	144	673	1.265	1.853	2.315
1936	10.236	1.868	1.952	154	743	1.258	1.894	2.365

To, co bylo ve výdajích uvedeno, nejsou ovšem všechny výdaje státní. Vedle nich přispívá stát samosprávě a různým fondům částkou asi 2-8 miliardy a dále přispívá na státní dluh obnosem 1-1 miliardy, nezapočteným přímo do výdajů vlastní státní správy.

Celkem tedy obnášely státní výdaje ročně přibližně:

V průměru r. 1928—30	13.175,000.000
V průměru r. 1931—33	14.154,000.000
roku 1934	12.325,000.000
roku 1935	13.999,000.000
roku 1936	16.333,000.000

K těmto výdajům přistupují výdaje na samosprávu okresní a zemskou. Z dosavadních pramenů, bohužel, není možno zjistiti výši samosprávných dluhů.

Samospráva má v podstatě čtyři prameny příjmů:

1. Přírážky.
2. Dávky.
3. Výnos z majetku.
4. Výpůjčky.

Nejsilnější a nejsnáze kontrolovatelné jsou příjmy z přírážek.

Podle státní účetní uzavírký činily (v milionech Kč):

Roku	Obecní přírážky	Okresní přírážky
1911	644	247
1912	632	252
1913	658	275
1914	619	256
1915	652	278
1916	ca 667	308

Zemské finance jsou do veliké míry nesamostatné. To, co jednou rukou vezmou ze státní pokladny jako přiděly, vloží druhou rukou jako přiděly do pokladen okresních a obecních. To, čím zatěžují obyvatelstvo a podnikání, se projevuje v přímém placení přírážek, jež se pohybují okolo 450,000.000 Kč ročně.



Finanční situace:

Točím-li ve tvuď medolévající,
zůstaneš nám na spodu brzy jen ležící.
Karel Havlíček Borovský



Z každé koruny státních příjmů padne pátina na úročení a umořování státního dluhu.

V celku lze počítat, že veřejné vydání zatěžuje naše obyvatelstvo a zejména podnikání obrovskou sumou *15 miliard Kč ročně*.

Nebezpečí pro naši výkonnost a životní úroveň však netkví pouze v této sumě, nýbrž hlavně v tom, že tyto výdaje vesměs pohlcuje pouhá administrativa a podpory. Nejsou tedy věnovány na investice, které zvyšují výkonnost a sílu státu i hospodářství. Pokud jde o produktivní investice, mezi něž počítám i budování dopravy všeho druhu, podobali jsme se v posledních šesti letech chalupníku, který při orání ztupil pluh. V domněnku, že tím ušetří, nedal ho naostřit ke kováři, nýbrž namáhal se zupeným pluhem dostat z půdy větší výnos. Protože však kovářovi pomocníci zatím neměli co dělat, platil jim podporu v nezaměstnanosti.

Odkud jsme brali peníze na zvýšené státní výdaje?

Co nestačily uhraditi daně, cla, monopoly a poplatky, uhradilo se výpůjčkami, jak ukazuje vzestup státního dluhu:

VZESTUP STÁTNÍHO DLUHU ČESKOSLOVENSKÉHO (v miliardách Kč):

Roku	Vnitřní	Zahraniční	Státovkový	Celkem	Poznámka
1927	22.7	5.1	—	27.8	
1930	23.5	6.3	3.4	33.3	
1932	25.7	7.0	2.7	35.4	
1933	27.7	7.0	2.6	37.3	
1935	30.6	7.3	2.0	39.9	
1936	36.0	7.5	2.0	45.5	
1937	36.6	8.1	2.0	46.8	Rozpočet
1938	36.8	8.2	2.0	47.1	Rozpočet

Úrokování a umořování tohoto dluhu nás stojí ročně přibližně 2 miliardy Kč. Více než polovinu této sumy platíme v rozpočtu daněmi přímo. Asi osminu platíme prostřednictvím státních podniků. Zbytek uhrazujeme děláním nových dluhů. Uznávám snahu státní správy o snížení úroků ze státních dluhů, takže, ač nám narostlo za posledních sedm let veliké dluhové břemeno, nezvýšila se suma úroků, jež musíme platit.

Stát však nevystačí s děláním dluhů do nekonečna, zejména nesmí z dluhů hradit běžně výdaje. Každý půjčitel státu na rozumné investice, které pozvednou výkonnost a poplatnost obyvatelstva. Stát, který se zadluhuje a investicemi nepodporuje zvýšenou výkonnost podnikání, bude shánět úvěr za podmínek stále nesnadnějších a hlavně draho. Každý si lehce vypočítá, že oslabené soukromé podnikání státní dluhy nezaplatí, a státní podniky, jak statistika ukazuje, nevynášejí nic. Výnos tabákového monopolu nelze ani považovat za podnikatelský zisk, nýbrž za spotřební daň, placenou kuřáky v ceně kuřiva. U výsledků státních podniků je třeba uvážiti, že jejich rozpočet na př. na rok 1938 má na straně příjmů položku 9.222 mil. Kč, na straně vydání 7.869 mil. Kč. Podívejme se na číselné údaje v milionech Kč, ukazující:





Zmenšení možnosti občanského podnikání a trosek ztráty u nás rozličných státních podniků zvýšují mále veřejné zadlužení.

VÝSLEDKY STÁTNÍCH PODNIKŮ: ROZPOČTY A SKUTEČNOST OD ROKU 1929.

Rok	Prevozní výsk			Zůstatk ostatních podniků	Odvod státní pokladně			Schodek hranový státní pokladny
	celkem	tab. režie	ostatních podniků		celkem	tabulková režie	ostatních podniků	
1929	1.868	1.389	478 4	2-1	1.540	1.368	171-9	—
1930	1.446	1.326	120-4	206-7	1.124	1.303	—	179 0
1931	1.340	1.246	93 4	181-1	1.073	1.225	—	151.8
1932	1.443	1.376	67-0	1044-3	806	1.357	—	550 9
1933	1.349	1.294	55-0	889 9	767	1.285	—	517.5
1934	1.368	1.258	109-3	688-1	989	1.248	—	259.0
1935	1.281	1.190	91-6	591-8	863	1.183	—	299.2
1936	1.308	1.278	30-0	411-0	892	1.186	—	294.0

Při tom je třeba uvážit, že státní podniky neplatí přímých daní ani přírůžek a že mají dalekosáhlé výhody poštovní i jiné.

Rostoucí schodky státního hospodaření a schodky státních podniků nejsou však jediné, jež ohrožují rozvoj podnikání a tím udržují nezaměstnanost. Vedle nich jsou tu schodky samosprávy, jejíž zadlužení také ještě dále roste.

Jak vysoké je toto zadlužení?

Je příznačné, že to nikdo přesně neví. Jsou tu pouze výpočty přibližné, jež ukazují, že toto zadlužení činí 13—14 miliard. Celkem tedy na nás spočívá tíha 60 miliard veřejných dluhů, z nichž více než čtvrtinu jsme nadělali za posledních šest let. Z největší části jsme je nadělali ne na investice, kde by byly vytvořily majetek a zvýšily naši výkonnost, nýbrž na běžný provoz veřejných věcí. I člověk velmi prostý a nadaný pouze zdravým rozumem pochopí, že v tomto systému dále pokračovati nelze:

Hospodářský život ve státě, na němž má zájem soukromé podnikání, má však nejen stránku výrobní, nýbrž také spotřební. Stát a veřejná správa, jež odebraly soukromému podnikání celé pracovní obory, jsou největšími zaměstnavateli v republice. Číselné výsledky státních podniků ukazují, že práci statisíců svých zaměstnanců řídí bez hospodářského úspěchu.

Jak je tomu s jejich platy?

Podle posledních úředních údajů z roku 1930 bylo v republice 620.000 státních a veřejných zaměstnanců. Protože tehdy zde bylo 5,574.000 výdělečně činných osob, znamená to, že každý desátý člověk byl ve veřejné službě.

Samotný stát zaměstnával 428.000 osob, obce 92.000 osob, ostatní veřejné svazky asi 100.000 osob. Přímou ve státních podnicích, které, jak třeba zdůrazniti, nevydělávají podnikatelsky ani haléře a neplatí daní, pracovalo 294.000 lidí. Jako zaměstnavatel vyřešil stát za krise svůj poměr k zaměstnancům ve státních podnicích tak, že v roce 1935 jich měl už jenom 196.000. Těm novými zákony a nařízeními přidal práce a ubral platů. Výsledek se ukazuje stupňovanými schodky, jež musí hradit podnikání soukromé ve zvýšených daních, při čemž mu stát touto politikou ubral zákazníky i pracovní příležitost.

Kolik platí stát zaměstnancům v administrativě a ve státních podnicích.

Podle účetní uzavírky z roku 1936 připadá na státní zaměstnance a penisty z administrativy 4 miliardy 100 milionů, z čehož 959 milionů činí pense.

Na zaměstnance státních podniků připadalo v tomto roce 3 miliardy 728 mil. Kč a z toho 1 miliarda 150 mil. Kč na pense.



*Hospodářský život ve státě, jak má na nás
zájem soukromé podnikání, má nejen stránku
výrobní, ale i spotřební.*

Ve snaze zmenšit strávy státních podniků a státnímu je snemoženo soukromému podnikání vytvořit hodnotu rizikostnosti.



Cizí se přeměňuje

1. Z července 1937 byla zrušena daň z nákladní autodopravy
do 2.500 kg o 60%₁
do 5.000 „ o 100%₁
nad 5.000 „ o 200%₁

Srovnajte s tímto zvýšením akce pro budování těžké nákladní autodopravy v soukromí.

Z přijímání a propouštění zaměstnanců státních podniků bez ohledu na hospodářskou strukturu podniků se vyvinul jeden z nejvážnějších hospodářských a sociálních problémů: máme masy pensistů bez fondů, z nichž by byly zaručeny pense. Jsou státní podniky, kde se přijímá a propouští bez ohledu na hospodářskou potřebu a kde připadá téměř na každého pracujícího člověka jeden pensista. Státní dráhy měly podle sčítání dne 31. ledna 1937 všech zaměstnanců 117.542 a 106.000 pensistů. To znamená, že jsou v bídě oba, a že podnik, ačkoliv brzdí vývoj dopravy v celém státě, stále prodělává.

★

Hospodářská pasivita veřejných podniků, jakož i stoupající výdaje veřejné správy, mezi nimiž je oprávněný pouze vzestup výdajů na obranu státu, má však mnohem horší důsledky nežli rostoucí daňový tlak a zvyšovaná daňová břemena.

Veřejná správa — ve snaze zmenšiti schodky tohoto hospodaření, provádí čím dále tím více zásahy do podnikání soukromého, jež ve svých důsledcích podvazují v soukromém podnikání výkonnost. Aby snížila své ztráty na př. o stokorunu, znemožňuje v soukromém podnikání výdělek 1000 Kč. Příkladem tohoto procesu je situace československé automobilové dopravy a všeho, co na ní závisí.

Toto jsou nejzávažnější skutečné příčiny zmenšené konkurenční schopnosti československého průmyslu, živnosti a obchodu, jež se pak občas chce zlepšovat odhodnocením měny. Protože odhodnocení měny žádný z těchto problémů nerozřeší, znamená devalvace jen krátké a přechodné zvýhodnění a usnadnění vývozu domácích surovin a zboží z domácích surovin, ale

současné ztížení nejcennějšího našeho vývozu, při němž vyvážíme v zušlechťeném výrobku ze zahraničních surovin práci československých lidí. Tomuto vývozu devalvace pouze zdražuje suroviny, vnáší chaos do kalkulace výroby a prodeje, proměňuje podnikatele ve spekulanty a rozmnožuje obchodně-politické potíže za hranicemi. Vedle toho ovšem zastavuje tvorbu kapitálu ve státě a zmenšuje k němu důvěru.

Co je třeba učinit, abychom se vysvobodili z této situace, jež se stává nebezpečnou nejen pro blahobyt obyvatelstva, ale také pro odolnost státu?

1. Přestat s vydáváním zákonů a nařízení, zužujících občanskému podnikání pracovní pole.
2. Rozšiřovat toto pracovní pole postupným rušením překážek občanského podnikání.
3. Přenechat občanskému podnikání výrobu a vykonávací služby, jež dovede konat lépe než stát a s prospěchem pro stát (placením daní) i veřejnost (lepšími mzdami a výhodnějšími cenami).
4. Pronaját nevýnosné státní a veřejné podniky občanským podnikatelům při současné smlouvě záruce, že budou respektovati vůči státu a veřejné zájmy.
5. Chceme-li odstranit celý rozpočtový schodek a chceme-li snížit státní výdaje nejméně o 20 procent, nutno odbourat postupně:
 - a) Všechny krizové přírážky k daním příjmovým a k dani důchodové.
 - b) Veškeré krizové zvýšení daní obrátové.
 - c) Snížení daně ze zdrojů energie.



6. Při současném snížení daní zreformovati berní systém po stránce technické.

Potřebu obého ukazuje následující statistika, z níž je zřejmo, že průmyslové podnikání je v Československu nejtěžší zdaněno.

PŘEHLED DAŇOVÉHO ZATÍŽENÍ PODNIKÁNÍ.

Stát :	Daň z obrátu	Daně placené		Celková výše daní	% daní z obrátu	Pořadí co do tíhy
	Číslo	firmou	za majitele			
Československo	1.000	400	228	1.628	8-14	1
Německo	800	549	207	1.556	7-78	2
Francie	840	534	143	1.517	7-59	3
Rakousko	800	277	395	1.472	7-36	4
Polsko	380	568	99	1.047	5-23	5
Itálie	500	436	84	1.026	5-10	6
Japonsko	400	560	48	1.008	5-04	7
Holandsko	400	272	73	765	3-73	8
Belgie	140	265	333	738	3-69	9
Anglie	—	428	86	514	2-57	10
Luxemburg	140	265	—	405	2-03	11
Britská Indie	—	342	30	372	1-86	12
Švédsko	—	143	214	357	1-79	13
Dánsko	—	99	195	294	1-47	14
U. S. A.	20	156	82	258	1-29	15
Švýcarsko	—	94	117	211	1-06	16
Holand. Indie	—	200	—	200	1-—	17
Jihoafrická Unie	—	83	63	146	—73	18

Počítáno na podkladě: Obrát 20,000.000.—,
Zisk 1,000.000.—,
(Kapitál 10,000.000.—.)
Čísly daní uvedeny v 1.000.

Naše průmysloví a obchodní podnikatelé přetíženi daněmi a předchůdními formalitami a státní mizky dani nemohou proměnou na světový trh tak, abychom se trvale zbavili závislosti na něm.

Z tohoto pořadí, vypracovaného daňovými odborníky na podkladě studie v 18 zemích světa, je jasně vidět nebezpečnou výši našeho daňového

břemene. Je třeba berní reformy, jež by snížila daňový tlak na podnikání, uvolnila ruce podnikatelům a ze zvýšené aktivity podniků takto vyvolané vytěžila i při nižším zdanění vyšší konečný výnos daní.

Taková reforma vyžaduje:

1. *Technické reorganizace berních správ. Je zapotřebí vybavit je moderním strojním zařízením pro rychlé účtování a počítání. Účetní systém je třeba zjednodušiti.*
2. *Vyloučit z berního systému vše, co jej zatěžuje, zbytečně komplikuje a kazí daňovou morálku zejména tím, že nedává poplatníkům, plátcům přesně své povinnosti, jistotu, že jim dostali. V této souvislosti je třeba odstraniti devisové předpisy a přechočné druhy poplatků z tiskopisů, účtů a smluv, kde výnos zdaleka nehradí výlohy za práci, jež zde vzniká státu i poplatníkům.*
3. *Pohotovité vybírání daní spojené s podstatnými výhodami pro pláče dobré a s přitížením plátcům špatným.*
4. *Stanovení lhůty definitivního promlčení všech berních záležitostí starších 3 let, pokud nejsou trestné a pokud předepsané daně byly zaplacený. (Dnes se berní správa vrací k letům 1927, používajíc nedostatečné stylisace zákona.)*
5. *Je třeba spravedlnosti k poplatníkům a berní orgány musí mít povinnost nahradit občanu škodu, způsobenou svými přehmaty.*
6. *Odstranit poskytování politických daňových výhod, zejména nerovnoměrné zdanění podnikání soukromého a družstevního.*



Berní a daňová organizace vyžaduje zjednodušení, neboť v dnešní se vynoří pouze experti a povelání.

7. *Odstraňme vyšší zdanění moderní formy prodeje, na př. vyšší obrátové zdanění u prodejen.*
8. *Odstraňme daně, zatěžující polotovary, energii nebo suroviny, jako: dopravní daň, jež se vrací železnicím, daň z uhlí, vodní síly a podobně; nezapomínejme, že daně jsou součástí výrobní kalkulace, čím více rozhodující o konkurenční schopnosti a zaměstnanosti lidu, čím vzdálenější je náš stát od moře.*
9. *Je třeba zmenšiti dnešní počet 27 druhů různých daňí a 35 druhů poplatků a nahraditi je několika daněmi jednoduchými, vybranými pokud možno srážkou u pramene tím správním útvarem, který má k prameni nejbližší. Decentralizujme výběr daní mezi státem, zemí, okresem a obcí.*



Cory, J. et al. submit revision.



DYNAMICKOU OBCHODNÍ POLITIKU.

Každý stát potřebuje takovou obchodní politiku, jakou mu diktují zákony životního vývoje jeho obyvatelstva. Je možno těchto zákonů nedbat a postavit se proti nim. Není však možno pak uniknouti důsledkům: trvalé nezaměstnanosti, sociální bídě, nízkým mzdám, podvázanému konsumu, trvalé vnitřní slabosti a zmatkům.

Které životní zákony určují obchodní politiku Československé republiky? Poznáme je z čísel o vývoji povolání a zaměstnání našeho lidu za posledních 40 až 50 let.

*Jakými obory se živil obyvatelstvo našich zemí
a jaký je jejich vzájemný poměr*

Figury z levo do pravo:

první: zemědělství

druhý: průmysl a stromotná

třetí: obchod a finance

čtvrtý: doprava



V zemědělství



Mezi průmyslem a stromotnou



Obchodu a financím



Ve dopravě



Číslo na živobytí v posledních 30 letech.

Z každého sta obyvatel země Československé republiky se živilo:

V zemi	Roku	Zemědělstvím lesnictvím, rybářstvím	V průmyslu a živnostech	V obchodu a peněžnictví	V dopravě
České	1930	24.06	51.78	8.91	6.18
	1921	29.69	40.54	6.97	5.57
	1910	32.28	40.71	6.50	5.15
	1900	35.68	39.85	6.13	3.57
	1890	40.64	38.44	5.54	2.82
Moravskoslezské	1930	28.56	40.82	6.57	5.46
	1921	35.27	37.75	5.30	4.97
	1910	38.57	37.22	5.11	4.33
	1900	43.76	34.98	4.72	2.68
	1890	48.17	33.41	4.47	2.08
Slovenské	1930	56.82	19.01	5.44	4.73
	1921	60.63	17.42	4.14	3.23
	1910	62.57	18.35	4.78	3.21
	1900	66.27	15.78	4.51	3.35
Podkarpatoruské	1930	66.29	11.94	5.37	3.18
	1921	67.63	10.41	4.66	2.47
	1910	71.29	10.28	5.47	2.94
	1900	75.06	8.71	4.09	2.33
Českoslov. průměr	1930	34.64	34.94	7.43	5.33
	1921	39.56	33.44	5.78	4.84
	1910	42.01	33.74	5.74	4.44
	1900	45.97	32.13	5.35	3.03

V čem nacházely výživu přírůstky obyvatelstva na území Československé republiky za posledních 30 roků?

Za těchto posledních 30 let z našeho přírůstku 1,975.791 hlav našlo živobytí v průmyslu a živnostech 1,049.349 lidí, v obchodu a peněžnictví 412.066 lidí, v dopravě 427.690 lidí.

V této době ubylo v zemědělství 761.648 lidí; tento úbytek se zřejmě z největší části umístil v průmyslu, v živnostech, v obchodu a v dopravě.

Co znamenají tato čísla a co znamená především jejich vývoj? To, že *veškeré životní přírůstky obyvatelstva v republice hledají výživu v průmyslu, živnostech, obchodu a dopravě*. Tento vývoj je nejzřetelnější v Čechách a na Moravě, takže otázka správné obchodní politiky je otázkou života nebo úpadku těchto zemí.

Jaká má být obchodní politika státu, jehož obyvatelstvo je odkázáno do veliké míry již nyní na výživu v průmyslu a živnostech? Státu, pro jehož děti tyto obory znamenají jedinou možnost existence?

Taková, která směřuje k pronikavému *rozšíření výroby průmyslové i živnostenské a k rozšíření obchodu a dopravy* ve všech odvětvích. Má se očekávat, že každých 10 roků vznikne do našeho průmyslu, živností, obchodu a dopravy asi 1,000.000 nových lidí. Bylo by tedy sebevraždou, kdybychom pokračovali v dosavadní obchodní politice, která je statická, která jen rozděljuje to málo, co tu je, mezi ty, kdo tu nyní jsou, a která se neohlíží na generace budoucí a nemá plánu, co s nimi.

Statické pojetí naší obchodní politiky a celkové hospodářské politiky se projevuje:

V průmyslu tuhým kartelováním ve všech oborech. Úřady dokonce nutí různé obory do nucených kartelů a syndikátů.

V zemědělství se projevuje státnost monopolisací.

V živnostenském podnikání utužováním živnostenského řádu, který zne-



Dnešní obchodní politika je založena pouze na rozdělování toho, co tu je, bez ohledu k budoucím a bez plánu, co s nimi.



Obchodní politika racionálního státu musí uvolňovat produkční síly a rozvíjet produkci i spotřebu.

snadňuje přístup do nových živností i přestup z živností upadajících do živností vznikajících.

V obchodu a prodeji se uplatňuje staticčnost podvazováním výkoných způsobů distribuce výjimečnými vládními nařízeními, jako je tomu na příklad u vládního nařízení 162.

V zahraničním obchodu udržováním přemrštěných cel sazebníkem vyrostlým bez plánu, s nevyrovnanou výší cel v různých oborech, jakož i udržováním úzce zájmově vybudovaných dovozních kontingentů.

V peněžnictví ztrnulým bankovním zákonodárstvím, jež nadekretováním úrokové míry a vyloučením soutěže vyhnalo z peněžnictví pružnost a povýšilo sanaci špatných bank z veřejných prostředků na systém.

V dopravnictví násilným brzděním celých dopravních oborů.

Jediný pohled na vývojová čísla obyvatelstva naší republiky nás musí poučiti o tom, že *v dosavadní statické obchodní politice pokračovati nemůžeme.*

Pravidelný přírůstek více nežli milionu lidí za 10 let nás nutí k obchodně-politickému dynamismu, a to tím spíše, že musíme opatření pro tento milion lidí prostředky k výživě z pramenů dosud neotevřených.

Obchodní politika silného státu demokratického musí být dynamická, protože sám princip demokracie jest dynamický. Demokracie není poukázkou na pohodlnictví, lenošení a reakci, nýbrž základnou pro živé projevy hospodářských sil a systémem pro tyto síly. Jen tak odolá demokracie soutěži tota-

litních režimů, když proti dynamické vůli jednoho diktátora uvolní iniciativu a vůli statisiců svých občanů. Jak a čím?

Obchodně politickými prostředky, které má nyní po ruce:

Živnostenským řádem.

Daňovou a finanční politikou.

Obchodními smlouvami a úpravou celní a dovozní politiky.

Pružnou dopravní politikou.

Jediná cesta, jak udržet hospodářskou sílu a samostatnost republiky, jak zaměstnat a uživit přirůstky obyvatelstva, je zreformovat uvedené nástroje obchodní politiky v duchu demokratického dynamismu.

Reformujeme starý živnostenský řád.

Dosavadní živnostenský řád zná 130 živností řemeslných, 54 koncesovaných a připouští čtené živnosti svobodné.

V právě připravované novele tohoto řádu se navrhuje 140 živností řemeslných, 65 koncesovaných a živnosti svobodné se skoro úplně vylučují.

Vedle toho ztěžuje novela nastoupení živnosti zvýšením věku a ztěžuje v celé řadě oborů možnost projevu požadavkem nových průkazů způsobilosti, což odpovídá duchu statiky, z něhož vychází.

Jakých reforem potřebuje dnešní živnostenský řád, jehož základy jsou z roku 1859?

Nový živnostenský řád musí být takový, aby vyhovoval hlavním změnám v životě a práci dnešních lidí.

Dnešní stav.



Stav původních návrhů živnostenské novely.



Reformujeme realitní - na základě živnostenských oborů, zrušením a uvolnění živností.



Uvolnění přístupu k hospodářskému podnikání a umožnění přechodu z oboru do oboru je hlavním životním problémem mladých lidí.

Člověk z roku 1859, stejně jako člověk ze sklonku minulého století, mohl očekávat, že vyučil-li se určitému řemeslu, najde v něm zaměstnání až do smrti.

I tento živnostenský řád však předvídal technický vývoj a poskytoval člověku možnost poměrně snadného přechodu do jiné živnosti, kdyby se existenční poměry v jeho živnosti vývojem zhoršily.

Hospodářský a technický vývoj naší doby ukazuje, že nemá-li člověk býti ve svém životě hříčkou hospodářských a technických krísí a nemá-li se státi věčným břemenem pro státní pokladnu, musí ovládati několik druhů zaměstnání a musí zejména míti možnost přechodu z jednoho příbuzného zaměstnání do druhého.

Jestliže náš hospodářský život bude atomisován, rozdroben na množství nových příhrádek řemeslných a koncesovaných živností, jak se o tom na mnoha místech uvažuje, budou tu vytvořena jen četná nová ohniska bídy, nezaměstnanosti a sociálních krísí. Dnešní hospodářský život, v němž se výrobní poměry přibližně každých 10 let mění, vyžaduje pružného živnostenského řádu, který by pracovní možnosti nezmenšoval, nýbrž spíše zvětšoval.

Základní myšlenkou reformy musí býti rozdělení živností do příbuzných skupin. Získání výučního listu a živnostenského oprávnění v jedné živnosti musí opravňovati k přechodu do živností příbuzných. Vedle toho je třeba umožniti co nejsnadnější přístup k pracím prodavačským a prodejním, neboť zanedbaná prodejní část současného hospodářského života má nejvíce viny na trvání dnešní podvýroby a podspotřeby.

Po stránce obchodně-politické je tedy zejména zapotřebí:

1. Zrušiti postupně během tohoto roku činnost dovozní komise. Povolovací řízení pro dovoz strojů všeho druhu zrušme ihned, neboť zde překáží dovozní komise modernisování průmyslu a obchodu.

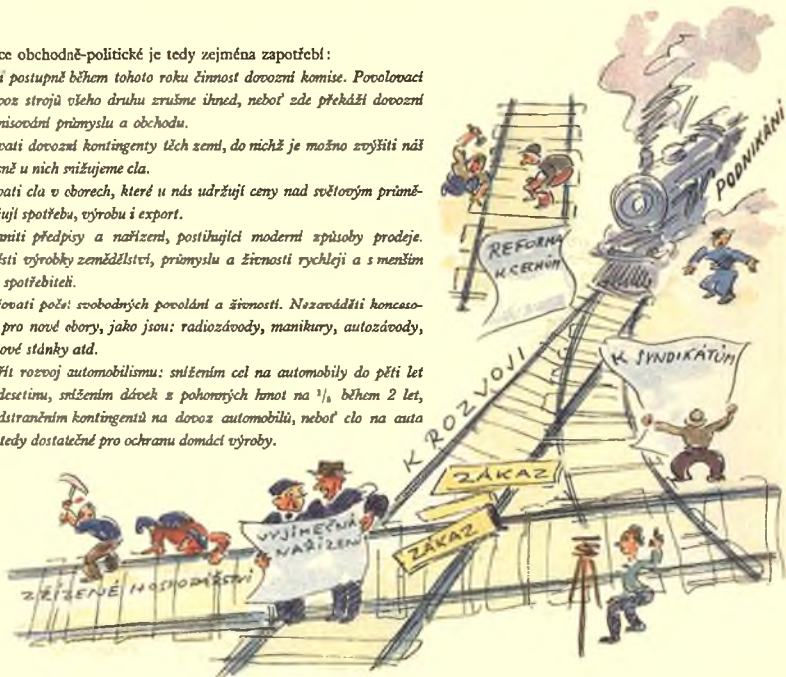
2. Zvyšovati dovozní kontingenty těch zemí, do nichž je možno zvýšiti náš vývoz. Současně u nich snižujeme cla.

3. Snižovati cla v oborech, které u nás udržují ceny nad světovým průměrem a tím snižují spotřebu, výrobu i export.

4. Odstraniti předpisy a nařízení, postihující moderní způsoby prodeje. Tím lze přivést výrobky zemědělství, průmyslu a živností rychleji a s menším zdražením ke spotřebitelům.

5. Rozšiřovati počty svobodných povolání a živností. Naznačíme koncesování živností pro nové obory, jako jsou: radiozáводы, manikury, autozáводы, buffety, novinové stánky atd.

6. Podepřít rozvoj automobilismu: snížením cel na automobily do pěti let postupně na desetinu, snížením dávek z pohonných hmot na $\frac{1}{10}$ během 2 let, okamžitým odstraněním kontingentů na dovoz automobilů, neboť clo na auta jest 300%, je tedy dostatečné pro ochranu domácí výroby.



VÝROBNÍ A OBCHODNÍ ŠKOLSTVÍ VÝVOZNÍHO STATU.

Největším bohatstvím státu jest jeho obyvatelstvo. O výši blahobytu ve státě rozhoduje vzdělání lidu, zejména takové, jež stupňuje jeho tvořivost a výkonnost.

Tuto skutečnost poznáme snadno na příkladech. Belgie, Dánsko, Holandsko, Švédsko a Švýcarsko patří počtem obyvatel k nejmenším na světě. Ale malá Belgie zaujímá v ocelářství a železářství páté místo na světě, Holandsko je deváté v lodní dopravě, Dánsko je nejschopnějším zemědělským exportérem, Švédsko je v poměru k počtu obyvatel největším vývozcem kovů a celulosy, Švýcarsko jsou poměrně největší spožitelnou světa. Obyvatelstvo všech těchto zemí představuje bohatstvím, připadajícím na jedince, veliké množství států desetkrát i padesátkrát větších. Odkud se bere to bohatství? Kdo je nastřádá? Jedině produktivní vzdělání lidu.

Naše i světové statistiky ukazují, že patříme k státům s nejmenším procentem analfabetů. Tato skutečnost probouzí u nás pýchu, jež je oprávněna, která však uspává další snažení a sebekontrolu. Přehlízíme, že znalost čtení a psaní není ještě vše, co potřebuje obyvatelstvo státu, který nemůže mít sílu ani blahobyt bez exportu. Udržet a stupňovat export předpokládá schopnost vydržet světovou konkurenci. Tato schopnost se sama netvoří. Musí být školená, a ne nahodile, nýbrž uvědoměle a soustavně.

Jaké vzdělání dáváme mládeži, hledíme-li na její budoucí existenci? Co o tom prozrazují statistiky o vývoji povolání našeho obyvatelstva?





Jedina záruka trvalého pokroku - spojování zkušenosti starých s učenlivostí mladých. —

Z přehledu o školství v republice, z vývoje povolání našeho lidu a z vývoje světového obchodu dospívám k názoru, že mezi školstvím a druhem převládajících povolání není uvědomělé souvislosti.

Pro celou vrstvu naší mládeže, pro mladé průmyslové dělnictvo nemáme školství, nemáme domyšleného systému, jak je vzdělávat mezi 14.—21. rokem, kdy je nejučenlivější. Tento stav postihuje nejvíce naše průmyslové země, Čechy a Moravu, a je hlavní příčinou, proč jsou úsněny nezaměstnanosti.

Zkušenost totiž ukázala, že nejsnáze ztrácejí práci v průmyslu lidé nekvalifikovaní a že ji také nejtíže nacházejí. Naproti tomu i v letech krise a nezaměstnanosti je nedostatek pracovníků kvalifikovaných. To je přirozené. Každá krise nutí ke změnám ve výrobě a každá změna vyžaduje pracovníky vzdělané, schopné učit se, vyžaduje dělníky kvalifikované. A této kvalifikace můžeme dosáhnout jen soustavnou výchovou průmyslového dělnictva.

Rok co rok začíná v republice asi 300.000 čtrnáctiletých lidí svoji životní dráhu. Z nich přes 100.000 je určeno k tomu, aby se živilo v továrnách a v řemeslnických dílnách. Sedm ročníků naší mládeže mezi 14. až 21. rokem představuje asi 2,100.000 lidí. Z nich 800.000 bude v příštích 10—15 letech rozhodovati o situaci našeho průmyslu a živností. Jak je školíme? Podle statistik takto:

V ročníku 1935/6 bylo na 1.917 živnostenských školách 124.120 žáků, na 276 průmyslových školách 51.640 žáků. Mezi těmito žáky průmyslových škol byli ovšem mnozí, kteří pouze navštěvují kursy. Celkem se počítá, že vychováme na průmyslových školách pro řízení průmyslové a živnostenské výroby asi 10.000 mladých lidí. Protože na 292 středních školách vychová-

váme průměrně v r. 1935/36 jen 133.050 mladých lidí a na 15 vysokých školách 29.327 posluchačů, z nichž je nejméně techniků — vidíme, že s hlediska průmyslové a exportní budoucnosti republiky naše školská výchova lidí ve věku 14 až 21 roku vyžaduje vážné reformy.

Jestliže se chceme stát opravdu silným průmyslovým státem, schopným uživit přírůstek obyvatelstva, udržet hospodářskou samostatnost a zvyšovat vnitřní blahobyt lidu, potřebujeme, aby z 800.000 mladých lidí mezi 14. a 21. rokem, kteří se věnují průmyslu a živnostem, bylo stále odborně vychováváno nejméně 600.000 osob. Nynější odborné průmyslové školství vychovává nám asi 150.000 lidí. Potřebujeme je rozšířit tak, aby nám odborně vychovalo 600.000 pracovníků.

Naše doba má dva rozsáhlé nevyřešené problémy: nekvalifikovanost mladých a obtíže, s nimiž se setkávají lidé starší. Tyto problémy přímo volají po jednotném řešení. Je třeba najít způsob, aby člověk starší, pracující v průmyslu 30—40 let, mohl předat své zkušenosti člověku 14— až 21letému.

Některé největší státy světa a některé nejvýkonnější podniky shledaly, že v průmyslu není možno svěřit hospodaření lidskými silami náhodě. Shledaly, že není možno brát lidi přímo z ulice, ponechat jejich výcvik náhodě a čekat, že se promění v kvalifikované, stále a účelivé lidi, kteří nepodlehnu světové konkurenci a udělají krok s technickým pokrokem.

V každém odvětví moderního průmyslu vzniklo sta nových pracovních oborů. Poskytnou zaměstnání lidem každého stáří, jestliže se pro ně vycvičí. *Lidé staršího věku jsou v moderním průmyslu právě tak potřební jako lidé mladí, jestliže využili svých let a příležitosti, aby se na svá povolání vzdělali a připravili.*



*Odborné školy a technicky zaměřující instituce
do průmyslového a zemědělského pokroku.*





Lidé starého věku jsou pro moderní průmysl neobytní jako učitelé a instruktoři. Na tento úkol je třeba se připravovat odas, v mládí a v mužných letech.

V dnešním školském systému však není příležitosti ke vzdělání mladých továrních dělníků, kteří pracují v továrnách celý den a mohou se učit pouze večer.

Budování tohoto *průmyslového školství pro lidi, pracující v průmyslových dílnách rukama*, nás postaví před mnohé, dosud neznámé problémy. Především to bude problém učitelů, protože toto školení si vyžaduje *učitelů znalých práce*. Tyto učitele si nejlépe vychováme z nejschopnějších starých továrních pracovníků, kteří tu získají vitanou příležitost k příjmu. Ti prokáží státu a svému oboru největší službu tím, že předají mladým své zkušenosti. K tomuto vybudování školství bude třeba spojití státní úřady, obce, podnikatele i zaměstnance i všechny ty, jimž záleží na silné zaměstnanosti v průmyslu a na budování exportu. Toto výrobní školství bude náš první krok k cíli pro všechny pracující lidi v průmyslu.

Abychom mohli poslat odborné průmyslové školství a organisovat povinné večerní kursy pro mládež, začínající v průmyslu, budeme potřebovat 10—12.000 odborných učitelů z nejlepších pracovníků každého oboru. Nepochybují o tom, že je máme. Neznáme je však. Bude zapotřebí vyhledat je a dát jim příležitost, aby se na tento úkol připravili.

Aby průmyslový stát měl výrobní sílu a mohl konkurovat, je třeba budovat důkladně a soustavně. Školství, jež nejen učí, ale i probouzí vůli k učení, je základem.

Dnešní hospodářská čísla nám ukazují, že na každých 10 výrobců zemědělských, průmyslových a řemeslných připadá 1 obchodník a 1 dopravce. Vývoj těchto čísel však ukazuje, že *potřebujeme více prodavačů a více dopravců, zejména exportních.*

Dnešní obchodní školství bude dobrou základnou k jejich výchově, když upraví své osnovy tak, aby připravovalo průmyslovou a exportní budoucnost našeho státu, čímž zajistí i existenci svých žáků.

Dnešní obchodní školství kupecké i odborné vychovává asi 42.000 mladých lidí. (Z toho připadá přes 9.000 na obchodní akademie.) Podle stavu naší výroby by toto školství mělo vychovávat asi 200.000 mladých mužů ve stáří od 14 do 21 roků, ovšem nejen ve školách celoročních, nýbrž hlavně v početných večerních kursech odborných. Mělo by tedy být pětkrát zdátnější.

Osnovy i praxe našeho dosavadního obchodního školství jsou příliš těsné, jsou zařazeny hlavně pro přípravu ke službě ve spořitelnictví a administrativě. Toho bylo zapotřebí při vývoji našeho národa v minulosti, kdy jsme byli národem drobných střádalů a administrativních úředníků.

Samostatný národ však potřebuje podnikatele, prodavače, exportéry, světové nákupy a dopravce, vzdělané prakticky i teoreticky. Aby je měl, musí pro jejich výchovu přebudovati a rozšířiti dosavadní obchodní školství, zejména s těchto hledisek:

1. Rozmnožit počet soukromých škol, jež se nejlépe osvědčují.
2. Požadovat předběžnou obchodní praxi před studiem. Jinak žák nesmí být do učiliště přijat.
3. Zvýšiti počet hodin pro učení jazykům.
4. Rozšířiti večerní školy a podporovat soukromá učiliště.
5. Organizovat přednášky praktických obchodníků ve školách. Správy škol jsou povinny postarat se, aby v každé třídě bylo 50 přednáškových hodin praktiku reálně.



V moderní hospodářské výchově je třeba u našich škol spojit výcvik rukou s výcvikem hlavy a . . .



6. Povinná praxe o prázdninách u studentů všech obchodních učilišť.
7. Mezinárodní dohoda o výměně obchodního dorostu na praxi.
8. Věnujme více péče budování obchodních škol středního typu, ze kterého nám vycházejí nejzdatnější obchodníci. Zejména pak škol večerních tak, aby učňové z nemajetných rodin mohli studovat během zaměstnání.
9. Požadujeme od profesorů, nastupujících učitelská místa na všech obchodních školách, úspěšnou předběžnou praxi v obchodních podnicích.
10. Vydejme vládní nařízení, že žádný absolvent obchodní školy se nesmí po 10 let ucházet o státní službu. Kdo z absolventů by státní službu přijal, je povinen nahradit státní pokladně školní výlohy ve výši 10.000 Kč za každý rok studia během 10 let státní služby.

PŘÁVNÍ JISTOTA.

Každé budování, zejména však budování státu, vyžaduje dlouhodobých cílů a stoprocentního úsilí v přítomnosti. Jediná půda, z níž mohou vyrůstat dlouhodobé cíle i stoprocentní přičinlivost občanů, je právní jistota. *Je to také půda, z níž se rodí občanský cit a obětavá vůle pracovat pro stát.*

Kdo má dřavou střechu, postaví si novou jediné tehdy, když má jistotu, že zůstane jeho střechou za rok, za dvacet let, stále. Kdyby v našem zemědělství byla taková chaotická nejistota, jaká byla vnesena po válce do průmyslu, rovnal by se hektarový výnos v Československu ruskému a místo nadbytku obilí bychom hladověli a měli ho nedostatek.

V průmyslu a živnostech bude u nás tak dlouho nezaměstnanost, pokud se podnikatelé nebudou cítit při své práci tak bezpečni jako sedlák na své půdě. Jediné, co může vytvořit tento stav, je právní jistota, která pramení z jistoty politické.

Právní jistota znamená více než dobře fungující soudnictví — znamená trvalost právního stavu. Tato jistota začíná u tvorby zákonů, v jejich zpracování, v jejich počtu a jejich trvalosti a obecnosti.

Jsou určitá přirozená pravidla, jež platí nad zákony, protože jsou založena na lidové povaze. Jedním z nich je zkušenost, že čím více zákonů, tím méně právního pořádku a jistoty. Čím větší rychlost ve výrobě zákonů, tím kratší jejich trvání a tím větší chaos. Nejosudnější mezi nimi jsou nouzové zákony a nařízení výjimečná.

Ačkoliv kapitolu o právní jistotě uvádím na místě posledním, protože



Zobrazil invenční kreslíř.



v rámci soukromých možností mám poslední vliv na dosažení tohoto stavu, je to přece jen základní složka v budování státu. Míra nezaměstnanosti ve státě je přímo úměrná míře právní jistoty nebo nejistoty. Nezaměstnanost, bída, bankroty jsou pokuty, jež moderní lidstvo platí za porušení této hlubší právní jistoty, jež znamená nejen řádné soudnictví, ale hlavně bezpečnost před politickou demagogií, konfiskacemi, sabotáží a podobně.

Právní nejistota vytváří ovzduší, v němž i nejpilnějším a nejvynalézavějším pracovníku klesnou ruce a řekne si: „Nač?“ „Proč?“ „Marnost nad marností!“

Absolutní právní jistotu potřebuje zejména každá činnost investiční, protože tato činnost znamená oběti v přítomnosti, přinášené v důvěře v budoucnost.

Nedomnívejme se, že právní jistota slouží pouze jedné vrstvě obyvatelstva a že na ní mají zájem jedině podnikatelé. *Právní jistota a trvalost právního stavu jest jedinou cestou, jak spolehlivě a trvale zvýšit příjmy milionů lidí, pracujících za mzdu.*

Podle statistik sociálního pojištění je roční průměr příjmů lidí pracujících u nás za mzdu asi 5.000 Kč neboli 100 Kč týdně.



„Začínám rozumět hospodářského útoku je právní jistota.“

Naším cílem by mělo být do 4 let zvýšit tento roční průměr na 10.000 Kč. Mám tím na mysli skutečné zvýšení životní úrovně, tedy zvýšení spotřeby a ne pouhé nominální zvýšení mezd, když finanční, celní a obchodní politikou byly ceny zboží napřed vyhnány do výše.

Takové zvýšení mezd nezáleží ani na dobrém srdci podnikatelů, ani na síle tlaku, jaký se na ně vykoná. Aby takové zvýšení mezd mohlo nastati, musí se vyrábět a vydělavat ustavičně. Rozhoduje o něm výkonnost dílen, obchodu a dopravy. A o těchto rozhoduje výše investic.

Jeden z nemnoha železných zákonů hospodářských, který platí za všech dob a ve všech sociálních politických řádech, ukazuje, že *v zemi, kde se investuje, stoupají mzdy, poptávka po pracovní síle, životní optimismus, důvěra v budoucnost a sociální klid*. V zemi, kde investice ustaly, se děje pravý opak. A jedinou silou, jež rozvíjí investice, je právní jistota.

Ke zvýšení mezd v republice, jak je uvádím, bylo by zapotřebí umožniti zvýšení investic v soukromých dílnách, obchodech a dopravě asi o 5—6 miliard Kč ročně. Z toho jest zřejmo, že otázka právní jistoty není pouze otázka teoretická nebo třídní, nýbrž že se týká všeho obyvatelstva, hlavně však vrstev nejslabších.

K postupnému zvyšování právní jistoty je zejména zapotřebí:

1. *Uvésti v život ústavní soud.*
2. *Nedělat zákoně se zpětnou platností.*
3. *Nevydávat zákony ve znění, jež připouští různé výklady.*
4. *Zamezit volný výklad zákonů a nařízení podle politického vstří.*



K zvýšení mezd a životní úrovně v republice je třeba zvýšiti soukromé investice v továrnách, živnostech a obchodech o 5-6 miliard Kč ročně oproti dosavadnímu stavu.

Teprve obrovití podnik řádku se stane oním mostem, který překlene hlubokou nejistotu, do níž zapadá čím dále tím více podnikavost a možnost rozvíjení práce



5. Urychlit rozhodování Nejvyššího správního soudu rozmnožením počtu senátů.
6. Zrušit výjimečná nařízení a prozatímní zákony znemožňující moderní formy prodeje, budované soukromým podnikáním.
7. Odstranit nerovnoprávnost podnikání soukromého oproti podnikání kolektivně-stranícký-politickému.
8. Vydati zákon o povinnosti úřadů rozhodnutí za určitou dobu v případech, kdy strana tvrdí, že uplatňuje subjektivní právo.
9. Vydati zákon o odpovědnosti státu za škody, způsobené nezákonným výrokem veřejné moci podle slibů § 92 ústavní listiny. Uspíšit sjednocení zákonů platných v historických zemích a na Slovensku.
10. Přijímat nové zákony teprve po zvalém odborném projednání a tvořit na jasné, srozumitelné stylisaci a úplnosti každého zákona.
11. Nezaváděti zákonem úplně proti duchu ústavy různé laické a ochotnické komise a syndikáty, obdařené rozsáhlými právy k zásahům do hospodářské činnosti.

Ke zvýšení mezd a životní úrovně v republice je třeba zvýšit soukromé investice v továrnách, v živnostech a v obchodech o 5—6 miliard Kč ročně na rozdíl od dnešního stavu.

Jediným motorem hospodářského oživení je právní jistota, možnost spo-lehnouti se na trvalost všech zákonů a na to, že právní řád nemůže podléhat časovým změnám podle různého politického nátlaku.

ZÁVĚR • Projížděje za svou práci světem poznal jsem téměř všechny státy a většinu kulturních národů.

Není to pouze láska k rodné zemi, nýbrž i zkušenost a přechetná srovnání, jež mne vedou k závěru, že Československo je od přírody jedním z nejbohatších a nejpriznivějších krajů na světě. Jeho obyvatelstvo patří k nejnadanějším a nejpracovitějším lidem světa.

Je pravda, máme své chyby. Hlavní spočívá v nedostatku iniciativy a ve strachu před ní. Obojí se projevuje strachem z podnikavosti a váhavostí při budování nutných podniků. Jsou to následky staletého postavení, kdy iniciativa byla v jiných rukou.

Ale tyto chyby lze velmi rychle a velmi snadno odstranit. Ovšem — pouze jediným prostředkem: prací a odvahou k iniciativě.

Tato kniha je podnětem k iniciativě v práci a budování.

Práce, jež nutno vykonat, nás poučí o mnohých chybách a nedostatcích. Těm bude třeba čelit, a lidé, kteří mají odvahu začít, se s nimi vypořádají.

Nemůžeme však stále jen rozvažovat, zda začít tak či onak. Musíme přihlížet i k tomu, že jsme měli v době světové

*konjunktury v zimě stále ještě půl milionu lidí bez práce.
Věřím v nejlepší budoucnost našeho národa! Je v něm dosti
síly, aby si ji vybudoval co nejkrásnější! Jediná cesta, jak ji
zajistit, je – budujme stát!*



PREHLED OBSAHU.

Část všeobecná.

I. ÚVOD	9
ČSR není dosud sociálním, hospodářským a dopravním celkem. Podobá se organismu, v němž jednotlivé cévy jsou podváhány. - V tomto stavu neobstojíme v soutěži Evropy.	
II. PREHLED ÚKOLŮ	14
Máme možnost být nejzdravějším a nejbohatším státem v Evropě. - Československo je schopno uhlívat 40 milionů lidí. - Je třeba jednotného plánu. - Máme dosti schopných lidí k jeho uskutečnění.	
III. PRVNÍ KROKY	20
Reformy technické a administrativní. - Náledky protáhle zeměpisné formy našeho státu se dají odstranit. Jejich uskutečnění odstraní nezaměstnanost. - Úkol k dvacátému výročí republiky.	

Technický základ vybudování státu.

IV. DOPRAVA JAKO ZÁKLAD	31
Nalezi státní síť spojit ze jinými vysočnými státy Evropy. - Dnešní silniční síť ČSR, doplněná magistrálou. - Stavba magistrály Cheb—Velký Bořkov. - Přirozená základna materiálu k stavbě autostrády. - Financování stavby. - Úhrada kapitálu a provozních nákladů. - Zlevnění motorové dopravy silniční magistrálou.	
V. VODNÍ HOSPODÁŘSTVÍ A VNITROZEMSKÁ PLAVBA	47
Jednotný plán pro využití vody. - Vodní cesty československé. - Zachycení vodní energie. Hydroelektrárny. - Doprava po vodě. - Proč může být vodní doprava levnější. - Zaujímáme klíčové postavení. - Porovnejme délky vodních spojů ze Severního moře do Černého. - Komu bude kanál sloužit. - Za nynější situace průplav Dunaj—Odra—Labe je nezbytným. - Kdy půjde průplav spojující Labe, Dunaj a Odru. - Kde budou vystavěny pobočné spoje. - Vybudujeme ihned makou plavbu. - Význam vodních cest pro Slovensko a Podkarpatsko. - Vnitrozemské vodní spojení západu s východem plavebním kanálem z Plzně do Slatinských Dólů, Úsek mezi Bratislavou a Slatinými Doly. - Podélný profil plavebního kanálu Bratislava—Slatina. Doly. - Popis trasy plavebního kanálu z Bratislavy do Slatinských Dólů. - Přibližný rozpočet na stavební práce. - Srovnání profilů kanálů československých a francouzských.	
VI. ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA A TARIFNÍ SBĚŽENÍ	77
Podstata železničních nesmí. - Co je prvním úkolem: železniční magistrála. - Hlavní mezinárodní železniční spoje. - Co znamená tarifní sblížení. - Grafický obraz čísel tarifního sblížení. - Grafické znázornění sázek na zboží pravidelných úseků za 100 kg. - Na jaké základně navrhujeme tarifní sblížení pro Československo. - Proč máme snížit vzdálenosti právě přes 300 km a proč v daném poměru. - Srovnání rozlohy jednotlivých států s největšími vzdálenostmi dopravními. - Tarifní sblížení lze provést po	

etapách. - Důvody pro tarifní sblížení. - Srovnání skutečných vzdáleností před tarif. sblížením a po něm. - Účinky tarifního sblížení. - Trati státních drah jsou provozně nevyužitkovány. - Provozní intenzita. - Některé příklady tarifů před tarifním sblížením a po něm (po poslední etapě).

VII. BUDUJME MOTORISMus 97

Projevy politiků v anketě o tom, jak pomoci československému motorismu. - Co první dr. Milan Hodla, ministr F. Machník, ministr dr. B. Franke, ministr A. Tučný, ministr J. V. Najman, ministr dr. K. Trápl, ministr Ing. J. Nečas, ministr Ing. J. Dostál, poslanec J. David, poslanec J. Dubický, poslanec A. Srba, senátor V. Klofát, předseda dr. J. Preis, předseda dr. J. Třebický. - Statistický přehled motorisace (k 1. lednu 1937). - Srovnání s vývojem motorismu v Německu. - Vývoj motorisace v Německu (bez Rakouska). - Vývoj motorisace v ČSR - Naše přirůstky motorových vozidel. - Přirůstky motorových vozidel v Německu. - Jak urychleně vybudujeme silný motorismus v republice.

VIII. BUDOVÁNÍ LETECKÉ DOPRAVY 111

Máme také své moře: vzduch. - Proč by československé letecké linky nemohly vésti do Japonska, do Jižní Afriky, do Ameriky? - Čeho je nám třeba k vybudování silného obchodního letectví? - Plán pro výstavbu obchodní letecké sítě.

IX. BUDUJME ZPRAVODAJSTVÍ 115

Jak modernizovat naši telefonní síť. - Využití rozhlasu. - Statistický přehled rozšíření telefonů. - Statistický přehled rozšíření radiopřijímáčů.

X. BUDUJME VÝZKUMNICTVÍ 119

Technický pokrok je možný jen na základě soustavných vědeckých výzkumů. - Co u nás překáží výzkumné činnosti. - Povinnosti i prospěch techniky. - Jak je tomu v Anglii. - Jak co nejrychleji vybudujeme výzkumnictví u nás.

Využijme přirodního bohatství ČSR.

XI. BUDOUCNOST ČESKOSLOVENSKÉHO ZEMĚDĚLSTVÍ 125

Počet zemědělských podniků 1930 podle velikostních skupin. - Rozsvícení zemědělské půdy podle výrobních oblastí v l. 1921-1930. - Rozdělení a hustota zemědělských podniků podle velikostních skupin v přirozených krajích ČSR v r. 1930. - Průměrné výnosy po 1 ha v q v ČSR. - Obyvatelstvo v zemědělství, lesnictví a rybářství - Zemědělské potřeby.

XII. VYTŘZENÍ NEROSTNÝCH SUROVIN 137

Československo může udoví 40 milionů lidí. - Nerostné suroviny Československé republiky. - Československo po stránce geologické. - Antracit, uhlí, mramor, železné rudy. - Nafta, asfalt, osovkerit, zemní plyn. - Naftová ložiska v Karpatech. - Rudy niklové, kobaltové, chromové, volfrámové, měďnaté, kyz železný, smaltinec. - Rudy olověné, zinkové, stříbrné, manganové, stříbrné, zlato, cínovec, kořend. - Tuha, síra, rudy arsenové, vismutové, antimonové. - Sliny, vápence, mramory, travertin,

dolomit, vápenky, cementy. – Kaolin, jíly, hlíny, sluní. – Horniny usazené, úlomkovité, stmelené. – Kamená sůl, nádrovec, magnesit, lepidolit, clevaldit, baryt, fosfáty, alúdy. – Kyličník křemičitý, křemičitany befebnaté, živce, maspek, asbest. – Horniny vyvřelé. – Minerální prameny. – Turistický a cizinecký ruch (Jaskyně atd.).

Vybudování státu po stránce správní.

XIII. DAŇOVÁ A FINANČNÍ POLITIKA	155
Rozpočet vlastní státní správy od roku 1931. – Z čeho se čerpají státní příjmy a jak se vyvíjely v posledních letech? – Vstup státního dluhu československého. – Výsledky státních podniků: rozpočty a skutečnost od roku 1929. – Kolik platí stát zaměstnancům v administrativě a ve státních podnicích. – Přehled daňového zatížení podnikání.	
XIV. DYNAMICKOU OBCHODNÍ POLITIKU	167
Statistický přehled povolání a zaměstnání obyvatelstva v ČSR. Přehled obyvatelstva hledají obživu v průmyslu, živnostech, obchodu a dopravě. – V čem se projevuje statičnost naší obchodní politiky. – Reformujeme starý živnostenský řád. – Jak má vypadat nová obchodní politika.	
XV. VÝROBNÍ A OBCHODNÍ ŠKOLSTVÍ VÝVOZNÍHO STÁTÚ	175
Potřebujeme odborného průmyslového školství čtyřletého vzdáního. – Využijeme zkušenosti starších pracovníků. – Jak přebudovati a rozšířiti dosavadní obchodní školství.	
XVI. PRÁVNÍ JISTOTA	181
Podnikatel musí mít důvěru v trvalost právního stavu. – V čem tkívá u nás právní nejistota. – Po kterých stránkách potřebujeme zdokonaliti náš právní řád.	
XVII. ZÁVĚR	185

DR. H. C. J. A. BATA • BUDUJME STÁT

II. ROZŠÍŘENÉ VYDÁNÍ.

Ilustrace a grafická úprava: Ing. B. Stefan. Spolupracovníci: prof. Dr. Karel Zapletal, Brno (geologická část), Ing. Stanislav Matuší, Zlín, Ing. J. Zekínka, Josef Sláma, Josef Hlavoňka, Fr. Kříž, Zlín. Vydalo nakladatelství „Tisk“, Zlín, za redakce A. Čekoty roku 1938. Tiskla Československá grafická Unie a. s. v Praze.

MAPA ŽELEZNICNI MAGISTRÁL

Doplňkem k silniční magistralé sblíží tato ústřední železniční síť hospodářsky západ a východ republiky. Úseky trati, které jsou v současnosti v provozu, jsou na mapě označeny barvou bílou.



Pro znázornění
užito metody

