

PROBLÉM NAŠEHO MOTORISMU.

Pisatel těchto řádků pokládá za účelné předeslati několik slov, která se dotýkají jeho osoby, resp. jeho poměru k automobilovému průmyslu. Třebaže naprosto není tak domýšlivý, aby se domníval, že jeho příspěvky, jimiž glosoval náš hospodářský život po dobu více než desíti let, zůstaly pevně vryty v pamět současníků, není na druhé straně tak neslušný, aby měl za to, že pověstně laskavý čtenář už zapomněl, co psal na adresu našeho automobilového průmyslu, dokud se naň díval jako outsider okem především konsumentským. Bylo toho dosti a vůdčí myslénkou všech těchto úvah bylo, že výroba automobilů není u nás dosti ekonomická a že by za určitých okolností bylo lze vyráběti auta levněji. Mohl by sice citovali svůj požadavek, tlumočený v roce 1926, aby levný lidový automobil nestál více než Kč 25.000, na důkaz toho, že se automobilový průmysl přizpůsobil, protože dnes stojí levný lidový automobil ještě podstatně méně. Ale autor těchto řádek je opětne natolik poctivý, aby s tímto příliš levným důkazem neoperoval a půjde raději na kloub věci. Má totiž vzácnou příležitost konfrontovat veškeré svoje názory a závěry, které si učinil dívaje se na automobilový průmysl zvenčí, nyní, kdy má možnost dívat se naň také zevnitř a sledovati s jakými potížemi výroba automobilů u nás zápolí. Tento úvod má býti také podtržením autorovy objektivity. Píše-li dnes o automobilovém průmyslu člověk, který je zčasti za výrobu automobilů spolu odpověden, bylo by velmi lehce možno namítnout, že úsudek tohoto člověka bude jednostranně zkreslen. Tomuto názoru třeba čelit. Domnívá se snad někdo, že by poctivý chlap pustil z ruky tak vzácnou příležitost dokázati prakticky, že jeho teorie byla správná a provésti sám to, po čem řadu let volal?

Nestálo by za to, aby se o něco takového pokusil a napjal všechny síly ke zdaru tohoto podniku? Není-li daleko nepříjemnější, musí-li nyní doznati, že toto úsilí by bylo marné, protože nejsou dány podmínky pro jeho zdar? Není-liž to vlastně blamáž, ke které se zde otevřeně přiznává? Ale konec konců je to přiznání aspoň poctivé, a autor může na svoji omluvu a zároveň na omluvu těch, kdo dnes o automobilovém průmyslu píší, uvésti to, že bohužel neměl dříve možnost do výroby automobilů se podívat tak podrobně, jak může dnes. Automobilový průmysl nelze ušetřit výtky, že až do nedávné doby velmi málo veřejnost informoval a tím se nepřímo přičinil o to, že se o výrobě automobilů vytvořily představy, které naprosto neodpovídají skutečnosti. Z toho důvodu je následujících pár řádek určeno jednak naši nejširší veřejnosti, ale především také bývalým kolegům pisatele, kterým by chtěl dát trochu konkretního materiálu o tom, za jakých podmínek se u nás automobily vyrábějí.

Není třeba diviti se, že je automobilismus a vše, co s ním souvisí, stále středem veřejného zájmu. Malý český člověk je zcela pochopitelně ochoten zatrudit automobilový průmysl a proklítí veškeré

čsl. podnikatelství, je-li postříkán autem právě v okamžiku, kdy čte ve svém žurnálu, jak každý dělník v Americe má svoji Fordku. Není jasnějšího důkazu, že to neumíme a že by bylo na čase, aby to někdo vzal lépe do ruky. Pro převážnou část obyvatelstva je v Československu auto nedosažitelným přepychem. Řekněme však objektivně hned při této příležitosti, že nejen pro cenu (docela slušné ojeté auto lze dnes koupit za Kč 8.000 i levněji), nýbrž také — snad především — pro výlohy, spojené s provozem a udržováním. Ve srovnání s evropským západem, ale zejména ve srovnání se Spojenými státy dopadne automobilismus v Československu prabídně. Ale ovšem zde už se dopouštíme jedné křivdy, neboť vyloučujeme ze srovnání ekonomický koeficient. Zapomínáme, že Československo je státem nikoli severoamerickým, nýbrž evropským a že v Evropě opět zaujímá celým svým charakterem, svojí hospodářskou strukturou i vývojem postavení ve střední Evropě. To znamená, že jeho západ se neliší mnoho od charakteru okolních zemí německých, Saska, Bavorska nebo Rakouska, naproti tomu však jeho východ nemůžeme příliš odlišovat od sousedního Rumunska, Maďarska a Polska. Srovnáme-li však statistiky — a to se netýká jen automobilů — vidíme, že Československo zaujímalo do nedávna právě ono postavení, které mu přísluší, že je na tom sice hůře než evropské kulturní země na západ od Prahy, ale opětně lépe, než státy na východ a na jih. Nezapomínejme konečně také na to, že se Československo skládá ze dvou dílů, které se nevyvídely jednotně, a že kdyby statistika se týkala především historických zemí, vypadalo by srovnání s ostatní Evropou podstatně lépe. To neznamená, že bychom se neměli snažit posunout svůj stát poněkud více na západ. Někde se nám to podařilo. Naše obyvatelstvo je lépe obuto než obyvatelstvo většiny evropských států. Někde jsme však více na východ, než bychom měli být, a obávám se, že politika, kterou jsme dělali v motorisaci v době hospodářské krize, hrozí nás odsunouti na místo, které nám nepatří.

Nechtěl bych při této příležitosti rekriminovat, ale nelze se vyhnout poznámkám o věcech, které jsou snad už obecně známy. Na účet motorisace se řešila řada svízelů jiných výrobních a hospodářských odvětví, při čemž se velký význam automobilismu pro národní hospodářství snad nevědomky, snad úmyslně přezíral. Motorismus doplatil zavedením a zdražením pohonné směsi na úpravu poměrů zemědělských lihovarů; přispěl krvavým dílem na řešení železniční krise (která naprostoto nebyla vyvolána soutěží motorové dopravy, jak ukazuje srovnání s řadou západoevropských států); přinesl svůj příspěvek strádajícím státním financím ve formě vyššího zdanění na budování silnic; a v nejposlednější době umožnil velkou obětí, jejíž dosah bude teprve v příštích letech patrný, rozšíření vývozu textilií, skla a porculánu do Spojených států severoamerických. Tyto oběti nepřinášel automobilový průmysl dobrovolně. Naopak bránil se proti nim, ale byl příliš slabý a neubránil se. Jeho argumenty nebyly váženy, nýbrž pouze scítány.

Nepomohlo upozorňování, že zdražení pohonné směsi, striktní předpis o zřizování garáží, které znemožňují výstavbu levných garáží ve městě, úprava nedělní práce, takže normálně fungující servis je v neděle a svátky vyloučen, v y-

soké zdanění a drahé pojistení, budou mít za následek takové zdražení provozu, že se i při dostupné ceně stane automobil přepychem. Vidíme to nejmarkantněji u nákladních vozů:

Kompletní dvoutunový vůz se sedmi pneumatikami stojí Kč 52.800.—

Ujede-li se na tomto voze pouze 45.000 km ročně činí:

1. výlohy stálé:

daň z motorových vozidel	Kč 1.495.—
pojištění	Kč 2.400.—
garáž	Kč 2.400.—
mzda řidiče	Kč 15.000.—
úmor 15% (bez ceny pneumatik) . .	Kč 7.450.—
zúročení 5% z ceny pneu	Kč 2.640.—
	Kč 31.385.—

2. výlohy proměnlivé:

udržování a opravy mimo pneu . . .	Kč 12.000.—
upotřebení pneu (Kč 3.140 na 20.000 km)	Kč 7.065.—
spotřeba pohonné látky (25 l/100 km à Kč 3.30	Kč 37.125.—
spotřeba maziva (0.3 kg/100 km à 7)	Kč 945.—
	Kč 57.135.—

1. Výlohy stálé	Kč 31.385.—
2. Výlohy proměnlivé	Kč 57.135.—

Celkem Kč 83.520.—

Ujetý počet 45.000 km je pro nákladní vůz velmi málo. Je to pouze 150 km denně při 300 pracovních dnů, při čemž 150 km znamená denní pracovní výkon pouze 4 hod., takže není vozu ani šoféra a závozníka plně využito.

Nepomohlo ani upozorňování, že vymezení rayonů nákladní dopravě v obvodech 50 km bude mít velmi nepříznivé důsledky s hlediska vojenského, protože v případě potřeby nebude mít naše armáda dostatek šoferů znalých silnic a zvyklých na dlouhé jízdy. Při maximální paděsátikilometrové vzdálenosti znají šoféři nákladních vozů pouze velmi krátké úseky svého rayonu a nejsou zvyklí sedět dlouho za volantem, resp. jsou zvyklí po projetí maximálně 50 km vysazovat.

Tak se stalo, že místo abychom rostli, začali jsme couvat s posice, na kterou jsme se dostali v roce 1931. Sledujeme-li statistiku přírůstku motorových vozidel v Československu, vidíme, že přírůst nových vozů nestačí v posledních letech ani udržeti stav, takže žijeme z podstaty.

I když jsme velmi skromní a počítáme životní dobu motorového vozidla na sedm let (a to je velmi, velmi dlouho, uvážíme-li, že ve Spojených státech se děje obnova za dva, nejvýše tři roky, při čemž jsou silnice znamenité a pohonná látka nenicí pohybové ústrojí vozu), potřebovali bychom k udržení stavu více, než kolik nových vozů bylo u nás dáno v posledních letech do provozu.

Vývoj motorisace u nás:

	31. 12. 1933	31. 12. 1934	31. 12. 1935	31. 12. 1936
Stav vozů osobních . . .	74.945	83.620	91.797	84.844
Při 7leté obnově měl by činíti přírůstek	10.706	11.945	13.114	12.121
Ve skutečnosti činil	8.902	8.436	10.059	11.141
Nedostává se	1.804	3.509	3.055	980
Stav vozů nákladních	28.689	29.176	29.616	27.311
Při 7leté obnově měl by činíti přírůstek	4.098	4.168	4.259	3.901
Ve skutečnosti činil	707	726	1.003	1.645
Nedostává se	3.391	3.442	3.256	2.256
Stav autobusů	3.797	3.856	3.943	3.095
Při 7leté obnově měl by činíti přírůstek	542	551	563	442
Ve skutečnosti činil	95	107	64	181
Nedostává se	447	444	499	261

K této tabulce je třeba podat několik slov vysvětlení. Obsahuje pro rok 1933 až 1935 data, jež byla uveřejněna ve Statistické ročence 1937, str. 116, pro rok 1936 data ze Statistického Zpravodaje č. 4, str. 138. Čísla se vzájemně nekryjí proto, poněvadž pro rok 1936 je změněna výpočtová základna. Ve starších statistikách jsou uvedena i motorová vozidla, která nejsou vskutku v provozu, nýbrž pouze na skladě, naproti tomu v čísle za rok 1936 jsou pouze ona vozidla, která mají policejní čísla a která tudíž vskutku jezdí. Konečně je třeba podotknouti, že statistika je sdělána na podkladě výpočtů podle zjištěného měsíčního přírůstku motorových vozidel.

Leč ani toto srovnání nám neříká vše a skutečnost je ještě daleko horší. Největší část ročního přírůstku motorových vozidel se týká z celamalých osobních vozů. Úplně poklesl přírůstek vozů nákladních, kterých máme naprostý nedostatek. To nebylo způsobeno hospodářskou krisí, nýbrž především restriktivními opatřeními zákona proti živnostenské dopravě a proti závodové dopravě zboží nákladními automobily. V Německu vypočetli, že pro válečné účely jedné divise je třeba okrouhle 1.200 nákladních vozů o nosnosti více než 2 t. Z civilního parku nákladních vozů připadá také v Německu vskutku o něco více než 1.200 vozů o této nosnosti na jednu divisi. V Československu jsme sotva na čtvrtině tohoto množství, při čemž cituji ze Statistického Zpravodaje (č. 4/1938), že „pokud jde o stáří nákladních vozidel, bylo z úhrnného počtu vozidel starších sedmi let (t. j. přesněji takových, která byla dána do provozu v roce 1929 a v letech předchozích) 12.764, t. j. 46.7% všech vozidel. Vozidel, která byla dána do provozu v roce 1926 a předtím, bylo 4.019, t. j. 14.7%.“ To znamená prakticky, že máme

v provozu 46.7% vozidel, která patří do starého materiálu a nejméně 14.7% vozidel, která na silnicích ohrožuje bezpečnost.

Ještě hůře je tomu s automobilem. Jejich výroba nehraje dnes u našich automobilek téměř pražádnou roli. Kromě ministerstva železnic a některých velkých městských korporací, které provozují autobusovou dopravu ve městech, není u nás pro autobusy zákazníků. Každému, kdo byl v posledních letech v Německu, ve Francii a v Anglii, musel napadnouti markantní rozdíl mezi motorisací u nás a v těchto zemích. Potkali na našich silnicích těžký automobil s přívěsem, je událostí, která se přihodí jednou nebo dvakrát za den. V Německu, zejména v západních zemích, v Porýní, ve Würtembersku, v Badensku, jsou naproti tomu automobilové vlaky o dvou až třech přívěsech takovou pravidelností, že se jízda na užších silnicích stavá dokonce nepříjemnou. Také úžasné množství autobusů, které provozují dopravu jednak na autostradách rovnoběžně se železniciemi, jednak na místních silnicích jako doplněk dálkové dopravy železniční, překvapí především v městech, která jsou turisticky vděčná a přece bilance Deutsche Reichsbahn neukazuje, že by tato velká a státem záměrně podporovaná motorová doprava znamenala pro železnice nebezpečnou soutěž. Německo podporuje auta daňově, buďuje nejen dálkové Reichsautobahnen, nýbrž zdokonaluje také ostatní silniční síť, čímž nepřímo zlevňuje výrobu automobilů. Kdo měl možnost zkoušet většinu říšskoněmeckých vozů na našich silnicích, přizná, že bychom jich nemohli dlouho používat. Naše vozy musí být daleko robustněji konstruovány než většina vozů západoevropských nebo amerických, protože naše okresní silnice a naše městské dlažby kladou na perování, uložení motoru a karoserie, na brzdy a konečně na výkon motoru (velmi ostré zatačky a náhlá prudká stoupání) daleko větší nároky.

Ale to vše u nás kdekdo ví a na to se nám namítne, abychom vyráběli levnější auta a tím že se rázem dostaneme do oné situace, ve které je dnes Německo a Francie. A zde jsme u zásadní otázky, kterou se chceme zabývat podrobněji.

Může mít Československo levnější automobily než má dnes?

Nebo dosáhlo už oné úrovně, přes kterou dále nelze jít? Podívejme se především na ceny, za které se prodávaly v Československu automobily na počátku krize, t. j. v letech 1929 až 1931, a srovnejme je s cenami dnešními. Porovnejme si tato čísla také s cenovými indexy a nezapomeňme konečně na věc velké důležitosti: Je skoro nemozné srovnávat technicky automobil z roku 1929 s automobilem z roku 1938. Za posledních devět let stoupl při téměř neklesající váze vozu výkon motoru velmi značně, aniž při tom však stoupla spotřeba pohonného látek. Vůz Piccolo — standardní lidový vůz předkrisové doby — měl nejvyšší rychlosť 70 km. V roce 1938 dosahuje vůz téhož obsahu válců rychlosti přes 100 km za hodinu, tedy výkon o více než 30% vyšší. V roce 1929 se počítalo s průměrnou rychlostí 40 až 45 km/hod., dnešní hodinový průměr je nejméně 65 km. Dnešní vůz je opatřen naprostě jinou výzbrojí a výbavou, než tomu bylo před krisí. Poloaerodynamická karoserie je dnes samozřejmostí. Z ohledu na větší výkon motoru má

vůz větší akceleraci a pohyblivost, motor je tichý, řízení snazší. Standardně se ukládá dnes motor na gumě, proti pevným osám máme dnes — zejména u malých vozů — výkyvné poloosy, synchronní rychlostní skříň, ústřední mazání, elektrický stírač okna, netřístitelné sklo v karoserii, clonu proti slunci, elektrický ukazovatel směru, ukazovatel tlaku oleje a výhodnější výměnu kol. Toho všeho před krisí nebylo.

Uvažme však, co každá tato maličkost stojí. Tak na př. výroba návěstní desky stála u předkrisového vozu 12 Kč, dnes stojí 100 Kč. Výkyvné poloosy znamenají proti pevným osám zdražení o více než 1.000 Kč. Všimněme si markantního příkladu blatníku. U předkrisového vozu byl hladký polooblouk krátkého blatníku vylisován na jednou, podélně rozříznut a připevněn po obou stranách vozu. Ruční práce byla zde minimální. Z jednoho výlisku byly získány tedy dva blatníky. Naproti tomu u moderního vozu přizpůsobuje se blatník celkovému tvaru, nemůže být lisován v jednom kuse, je zpravidla několikrát navářován a musí být ručně opracován a jeho upevnění na chassis předpokládá řadu ručních operací, které jsou velmi drahé. Málko do si jistě uvědomí, že na nejmenším lidovém voze je přes šestisíc různých operací.

A přes to podívejme se, jak se vyvíjely ceny automobilů:

Osobní vozy:		Počet válců	Obsah válců v litrech	Výkon v ks	Váha vozu v kg	Cena v Kč	Cena v Kč za 1 ks	Rozdíl v %
Značka	Rok							
Praga Piccolo	1929	4	0.99	18	930	47.000	2.610	60.5
Praga Piccolo	1938	4	1.13	28	845	28.800	1.030	—
Praga Alfa	1929	6	1.79	25	1.230	64.000	2.550	55.—
Praga Lady	1938	4	1.66	35	1.170	40.800	1.140	—
Praga Mignon	1929	6	2.63	45	1.850	99.000	2.200	48.6
Praga Golden	1938	6	3.9	80	1.950	91.000	1.130	—
Tatra 12	1929	2	1.2	12	855	41.000	3.410	59.—
Tatra 57	1938	4	1.16	20	850	27.700	1.380	—
Tatra 30	1929	4	1.7	30	1.180	60.000	2.000	38.5
Tatra 75	1938	4	1.69	32	1.100	39.000	1.210	—
Tatra 17/31	1929	6	2.5	40	1.740	118.000	2.950	69.—
Tatra 87	1938	8	3.—	75	1.380	68.000	906	—
Škoda 422	1929	4	1.2	22	1.062	45.000	2.045	57.5
Škoda Popular	1938	4	1.—	23	800	20.600	896	57.5
Škoda 430	1929	4	1.66	30	1.306	55.000	1.833	48.2
Škoda Rapid	1938	4	1.38	32	970	30.900	965	48.2
Škoda 645	1929	6	2.45	45	1.660	85.000	1.889	45.7
Škoda Superb	1938	6	6.—	68	1.760	69.400	1.020	45.7

Nákladní vozy:		Nosnost v t	Počet válců	Nejvyšší rychlosť v km	Cena valníku v Kč	Rozdíl v ceně %
Značka	Rok					
Praga „AN“	1929	.	1.5	4	58.000	24.1
Praga „AN“	1938	.	1.5	4	44.000	—
Praga „L“	1929	.	3.—	4	102.000	36.—
Praga „RN“	1938	.	2.5	6	65.200	—
Škoda 306	1929	.	3.—	6	117.000	21.3
Škoda 206	1938	.	3.—	6	92.100	21.3

Srovnejme si nyní s těmito cenami automobilů a s jejich poklesem, který — jak už svrchu bylo řečeno — je ještě daleko markantnější, protože v něm není vyjádřeno technické zdokonalení vozů, s c e n o v ý m i i n d e x y. Velkoobchodní index, který v roce 1929 činil 913, klesl na počátku roku 1938 na 730, t. j. snížil se o 20%. Index průmyslových látek klesl s 977 na 768, t. j. o 21.4%. Index životních nákladů úřednické rodiny nejen že neklesl, nýbrž stoupal ze 727 na 741. A naproti tomu vidíme, že ceny automobilů se snížily o 50 i více procent. Při tom uvažme, že velká řada surovin a polotovarů, jichž potřebuje automobilový průmysl k výrobě, zůstala na cenové úrovni z roku 1929.

Jak je tedy možno vytýkat i automobilkám, že se nepřizpůsobily cenovému vývoji, když přece pokles cen automobilů je u nás markantnější než průměrný pokles cenové hladiny? Jeho důvod není v momentech čistě hospodářských. Právě v automobilovém průmyslu došlo v Československu k nejostřejší soutěži mezi vedoucími firmami, k nimž časem přistoupili ještě jiní výrobci, kteří hledali v době nedostatku zaměstnání náhradní výrobu pro svoje továrny. Zejména v tak zvaném lidovém voze, to je v nejmenší typě, vyvinula se u nás v letech krize tak ostrá soutěž, že bychom ztěží hledali obdobu v některém jiném státě. Tato soutěž, z níž získal smějící se třetí — konsumen — nezůstala bez pronikavého vlivu na celkové hospodářství automobilek. Jestliže utrpěly velké ztráty, které jsou veřejnosti, jež sleduje bilance těchto společností (pokud jsou publikovány), známy, pak je těžko nalézti logiku v tvrzení, že automobilky vydělávají a mohly by ještě zlevnit. Charakteristickou zůstává konečně i skutečnost, že dvě továrny, které vyráběly jako vedlejší produkt také auta a měly velmi slušný odbytek, zastavily jejich výrobu v okamžiku, kdy se mohly plně chropit své původní výroby.

Ceny automobilů v cizině a u nás.

Leč obvyklou odpověď na tvrzení, že naše automobily nejsou drahé, je poukaz na ceny vozů v Americe, v Německu a ve Francii. Nepoukazujme na Ameriku! Vylučme ji z počtu, protože srovnávat naši výrobu zhruba 14.000 vozů s americkými téměř 5 mil. vozů ročně je protismyslné, neboť americká čísla znamenají větší denní výrobu, než kolik se u nás vyrobí za celý rok. Pak vypadá přirozeně jinak výrobní kalkulace. Kdyby Československo mělo za sebou vlastní vnitřní trh se 130 miliony obyvatel, možná, že by vyrábělo auta ještě levněji, než je vyrábí Ford. že seriová výroba není žádným zázrakem, bylo u nás prokázáno na řadě artiklů, které mají dostatečný konsum. Ale podívejme se na jiné země, jichž výroba je sice podstatně větší než v Československu, ale umožňuje přece jen jakési srovnání.

Všimněme si na prvním místě Německa, kde v roce 1937 bylo vyrobeno 328.267 vozů. Je jistě pozoruhodné, že celkový podíl dovozu na vlastní německé výrobě činil v roce 1936 pouze 2.22%, zatím co v Československu 8.95%. V Německu ovšem převládají dvě automobilky, které mají za sebou americký kapitál, je to Opel, který patří koncernu General Motors, a je to Ford v Kolíně

nad Rýnem. Na výrobky těchto dvou firem připadá více než 50% odbytu německých automobilů a sama továrna Opelova dala v jediném roce do provozu více než 100.000 vozů. I to je číslo, které umožňuje docela jinou kalkulaci než celá čs. výroba 14.000 vozů ročně. A přece ani tato obrovská výroba nestačí, aby se ceny německých vozů, vyráběných americkými firmami, dostaly na úroveň vozů vyroběných v Americe. Fordův osmiválec, obsah válců 3.62 l, čtyřdvěrový, stojí ve Spojených státech \$ 620, tentýž vůz, vyrobený Fordovými závody v Německu, stojí RM 5.485, což je (přepočteno při kursu \$ = RM 2.49) \$ 2.200. Je tedy tentýž vůz, vyrobený v Německu, čtyřikrát tak drahý jako v Americe. Chevrolet (Master de Luxe), šestiválec, obsah 3.54 l, stojí ve Spojených státech \$ 650. Opel-Admiral, vyrobený týmž koncernem General Motors v Německu, rovněž šestiválec, obsah 3.62 l, stojí RM 6.500, t. j. \$ 2.600, čili je opět čtyřikrát tak drahý.

Srovnáme-li však ceny běžných vozů v Československu s jinými vozy cizí provenience, nedostaneme obraz tak nepříznivý, jak se námnoze má za to. Uvedu zde několik čísel z obsáhlé studie, kterou vypracoval pro potřeby Autosekce při Sdružení kovodělného průmyslu československého v Praze konsulent T. H e r a i n. Z této studie vyčází najevo, že ve vozech přibližně stejných kategorií máme tyto ceny:

Do 1.2 l:

Typ	Počet válců	Obsah válců	Cena v \$
Praga Baby	800
Škoda Popular	670
Tatra 57	960
Steyr 50	815
DKW			
Reichsklasse	800
DKW			
Meisterklasse	980
ADLER			
Trumph	1.620
Junior			
Opel-Kadet	850
Ford-Eifel	1.000
Simca Fiat	780
La Licorne	980
Fiat-Ballila	675
Singer Bantam	650
Austin-Ten	780

Do 1.5—2 l:

Praga Lady	. . . . .	. . . . .	1.66	1.400
Tatra 75	. . . . .	. . . . .	1.69	1.400
Hanomag-Record	. . . . .	. . . . .	1.504	1.400
Mercedes-Benz				
170 W	. . . . .	. . . . .	1.697	1.550
Auto-Union				
W 24	. . . . .	. . . . .	1.767	1.600
Citroen 7	. . . . .	. . . . .	1.624	1.005
Peugeot 302	. . . . .	. . . . .	1.760	1.215
Singer-Twelve	. . . . .	. . . . .	1.525	1.300

(\$ je počítán: Kč 28.80, Sh 5.43, RM 2.48, Frs 22.38, Lir 19, £=4.899 \$.)

Ostatně ještě jedna skutečnost je přesvědčující. Tatra-57, která stojí čtyřdveřová v Československu Kč 39.000, se prodává dvoudveřová, vyrobená firmou Stoewer, která má licenci Tatry, v Německu za Kč 40.000. Při tom však si musí německý kupec vozu zakoupit ještě za Kč 2.700 různého náradí a součástek, které u nás dostává už s vozem za výše uvedenou cenu.

Tato všechna srovnání nedopadají jistě nikterak v neprospěch Československa. Chceme-li však posuzovat svrchu uvedená čísla objektivně, musíme si ještě uvědomit, jak velká je výroba automobilů v jednotlivých zemích. Podle posledních dat za rok 1937 vyrobili jednotliví hlavní producenti automobilů:

Země	Osobní vozy		Nákladní vozy		Celkem
	Počet	%	Počet	%	
USA	3,915.863	81.5	893.702	18.5	4,809.565
Velká Britanie	389.633	76.5	118.116	23.5	507.749
Německo	264.441	80.5	63.826	19.5	328.267
Francie	182.700	82.0	24.900	12.0	207.600
Kanada	152.631	73.7	54.369	26.3	207.000
SSSR	18.000		182.000		200.000
Italie	61.366	78.9	16.374	21.1	77.740
Československo	12.220	89.0	1.507	11.0	13.727

Je pravda, že v těchto zemích participuje na výrobě větší počet továren, než je tomu u nás, ale o vlastní trh se dělí přece jen několik vedoucích značek, zejména ve vozech lidových. V Anglii jsou to Singer, Morris a Austin, ve Francii Peugeot, Renault a Citroën, v Italii Fiat. Na tyto firmy připadá v každé z uvedených zemí daleko více než polovina výroby veškerých vozů. U nás mají klíčové postavení tři vedoucí automobilky.

Není nejmenší pochyby o tom, že by typová dohoda byla možná a že bychom mohli počet nabízených typů osobních i nákladních vozů podstatně zjednodušit. Nečiňme si však ilusí, že by se i nejradikálnějším zjednodušením výrobního programu našich automobilek mohly automobily proti dnešním cenám nějak zlevnit. Doufejme, že se naše automobilová výroba dostane jednou na cifru, která by odpovídala našemu stavu motorových vozidel, t. j. zaručovala by jeho údržbu a alespoň nepatrný roční přírůstek. To by znamenalo nějakých 20.000 vozů ročně.

Kdyby se naše automobilky naprostoto dohodly o rozdělení výroby jednotlivých typů, museli bychom přece jen vyráběti při nejmenším aspoň dva typy osobních vozů, t. j. jeden malý čtyřválcový čtyřsedadlový vůz a jeden velký šesti- nebo osmiválec šestisedadlový. U prvého vozu museli bychom však kromě limusiny vyráběti také sportovní otevřenou typu a kabriolet. V nákladních vozech není už vůbec možné takové zjednodušení (o jehož praktičnosti si dovoluji silně pochybovat, i pokud jde o vozy osobní), protože výroba nákladních vozů musí se přizpůsobit potřebám dopravy. Museli bychom tedy mít nezbytně aspoň vůz $1\frac{1}{2}$ t, $2\frac{1}{2}$ t, 4 t, 5 t nebo 6 t a po případě ještě jeden vůz větší.

Pakliže si uvědomíme tyto okolnosti, je velmi snadno zodpověděti si otázku, jaký zisk by plynul z rozdělení typů. Nejběžnějším vozem by by jistě osobní lidový čtyřválec. Připusťme, že by naň při-

padala polovina veškeré výroby — ale pak je to stále jenom 10.000 vozů ročně (nezapomínejme, že ve třech alternativách) — čili serie, s jakou více méně dnešní výroba už kalkuluje, a která rozhodně není tak velká, aby přinesla nějaké pronikavé výrobní zlevnění. Neboť to by stále ještě nebyla ona serie, s jakými pracuje Opel, Renault, Singer, Peugeot. Československo je zkrátka malá země s malým vnitřním trhem, kterému musí svoji výrobu přizpůsobit.

Výrobní podmínky, za kterých československý automobilový průmysl pracuje, nejsou ani zdaleka tak příznivé, jako podmínky zemí, které leží u moře, mají snadný a levný dovoz surovin, po případě pracují s levnějšími polotovary. Nedávno prošly novinami zprávy o čs. lidovém voze za dvanáct nebo čtrnáct tisíc Kč. Neměly za následek nic jiného, než že jarní obchod, který je vždy rozhodující pro utváření se trhu v celém roce, byl poškozen, poněvadž kupci, zejména malých lidových vozů a motocyklů, jevili jistou zdrženlivost, očekávajíce, co je na zprávách, s mnoha fanfárami pouštěných do světa, pravdy.

Jak neodpovědné je bez jakéhokoli zkoumání skutečných výrobních nákladů hodit do veřejnosti nějakou ze vzdachu vzatou cifu, ukazuje docela prostá úvaha, kterou si může provést každý doma s tužkou v ruce. Vezmeme-li roční odpis automobilové továrny nejnižší možnou částkou, t. j. 10 mil. Kč, dostaneme se při výrobě 4000 vozů (což je maximální výrobní množství jedné automobilky) na Kč 2.500, kterými musíme zatížit každý vůz ještě dříve, než vůbec začneme vyrábět. Nejméně za Kč 2.000 kupuje dále každá automobilka na vůz výbavu, kterou sama nedělá, t. j. pneumatiky, elektriku atd. Materiál sám stojí na chassis a karoserii malého lidového vozu okrouhle Kč 10.000. Dostáváme se tedy k částce Kč 14.500, která představuje pouze náklad na odpis a materiál. Máme-li však něco vyráběti, musíme platit mzdy, musíme dále počítat s určitou režii, kterou každá výroba s sebou přináší. Vyroběné auto je třeba také prodat a k tomu je opět třeba reklamy, která není zadarmo, ať už jde o inserci v novinách, prospekty, nebo jiný způsob získávání pozornosti zákazníků, a konečně je třeba platit vlastní režii obchodní, t. j. zástupce s jejich kancelářemi a personálem. Zákazník si, bohužel, nejede pro vůz do továrny, nýbrž dá si jej předvést zástupcem nebo továrním úředníkem, projede se jím atd. To vše opět není zadarmo a musí se rovněž do prodejní ceny zakalikovat. Konečně je zde garancie, ke které se továrna zavazuje a jež se také musí projevit určitou položkou v ceně. Jak je za těchto okolností možno dostati se k prodejní ceně Kč 12.000 nebo Kč 14.000, to je mně tedy záhadou.

Jděme však na vlastní kořen problému. Otázka nezní, můžeme-li či nemůžeme zlevnit automobily, nýbrž docela jinak: máme-li či nemáme mít vlastní a u to průmysl.

Bude-li se proti výrobě automobilů postupovat ještě dále oním způsobem, kterým se postupovalo až dosud, pak se můžeme nadít toho, že dříve či později jedna automobilka po druhé bude zastavovat svoji výrobu. Už dnes ji udržují továrny především ze zisků,

které mají z jiných obchodů. A právě tyto obchody jsou to, které musíme posuzovat jako celek, položíme-li si otázku, zda chceme či nechceme míti vlastní autoprůmysl.

Ježto bylo řečeno — a doufám, že i prokázáno — že nemohou být dálé snížovány ceny vozů, možno se ptáti, zda by tedy nebylo výhodnější nemíti vůbec vlastní automobilový průmysl, tak jako ho nemá řada jiných států, dokonce i hospodářsky velmi vyspělých (Belgie, Holandsko), a dovážeti levné automobily z ciziny, především z Ameriky. Dělnictvo, které by ztratilo zaměstnání v automobilkách, by je nalezlo — tak se argumentuje — v opravnách, v servisu event. v drožkářské živnosti. V důsledku levných cen by pak počet automobilů v Československu rychle stoupal, stát by získal na clech (která by ovšem byla podstatně snížena, takže zisk by nebyl tak značný), na dani z pohonných látek, silniční dani atd. Zůstala by jen kapitálová ztráta investic, které do automobilového průmyslu byly už učiněny. Tuto ztrátu možno odhadnout nejvýše na 1000 až 1200 milionů Kč.

Je tomu tak? Odpovídá tato argumentace pravdě? Především otázka dělnictva. V automobilkách pracuje dělnictvo vysoce kvalifikované, odborníci, jichž další použití, o kterém hned budeme mluvit, je z mnoha důvodů nesmírně důležité. V opravnách a servisu není z největší části těchto odborníků vůbec třeba a byli by tedy pro účely, ke kterým jich potřebuje naše národní hospodářství a jiné zájmy státu, ztraceni. Výroba automobilů není však u nás výrobou isolovanou. Právě proto, že máme příliš malý trh, musely se automobilky starat o to, aby vyráběly ještě něco jiného než automobily a tuto náhradní, resp. doplňkovou výrobu také nalezly. Jsou to na jedné straně letecteké motory, na druhé straně traktory a tanky. Československo by dnes nemělo tak vyspělý průmysl leteckých motorů a nestálo by v obraně státu tak nezávisle na cizině, nebýt automobilek s jejich zapracovaným a vysoce kvalitním kádrem konstruktérů a s kvalifikovaným dělnictvem. Také by dnes nemělo tanků a traktorů, které stojí na světové výši, o čemž nejlepším důkazem je jistě okolnost, že jsou proti německé, francouzské, anglické, italské a ruské konkurenci prodávány do Švýcar, Švédska (které má ostatně vlastní továrnu, jež rovněž vyrábí tanky), Litvy, Peru, Rumunska, Iranu a Turecka.

Československo je vojenskými odborníky považováno za stát, jehož armáda je vedle německé nejlépe motorisována. Nebylo by tomu tak, kdybychom si museli tuto motorisaci zaopatřovati v cizině, a kdyby potřebný kádr vojáků, kteří nejen budou s motory jezdit, ale kteří je budou opravovat a udržovat, nebyl už předem v našich automobilkách pro tento účel vychován.

Zkoumejme však dálé momenty čistě hospodářské. Nemít vlastních automobilek, neznamená jen ztrátu zaměstnání dělnictva v automobilových továrnách. Automobilky potřebují ročně velmi značného množství železa, oceli, dříví, koží, laku, skla, látek, gumy. Odpadne-li výroba automobilů, odpadne také odbyt a zaměstnanost dělnictva těchto oborů, neboť vše bude k nám dováženo z ciziny.

Je tedy nutné, abychom si uvědomili, že problém našeho motorismu není problémem jedinělým, že nejdé

o otázku automobilů, nýbrž o otázku, kterou lze položit docela obecně:

Chceme mít vlastní výrobu zboží, které vyrábíme dráže, než je vyrábí někdo za hranicemi, nebo chceme raději dovážet zboží z té země, kde je levněji můžeme nakoupit?

Není pochyby o tom, že — snad s několika málo výjimkami — každé zboží, které u nás doma vyrobíme, někde na světě můžeme koupit nevněji. Je nepochybně, že je na světě levnější železo, levnější ocel, levnější cukr, levnější látky, levnější pšenice, levnější maso, že jsou levnější stroje všeho druhu bez výjimky... Ale byl by to ráj, kdybychom to vše levně z ciziny kupovali? Zač bychom pak kupovali? Můžeme přece kupovat konec konců jen za produkt své výroby. Co bychom tedy vyráběli, co by bylo levnější než všude jinde ve světě, co by cizina od nás kupovala — za předpokladu, že by se nebránila vysokými cly, jako se na příklad brání vývozu naší opravdu levné obuvi?

Myslím, že nesmyslnost této argumentace je naprosto jasná a je také naprosto jasné každému, že to, čeho je nám třeba, nejsou nízké ceny, neboť blaho by tna roda nedělají ceny — ani nízké ani vysoké. To, čeho naše národní hospodářství potřebuje, je práce, je výroba a jsou mzdy, přirozeně že ve správném a vyváženém poměru k ostatním hospodářským čislům, k cenám a úrokovým sazbám.

O cenách automobilů možno pak s nejlepším svědomím tvrdit, že jsou naprosto úměrné jak výrobním nákladům, tak také cenám ostatních statků.

Jiří Hejda.

VEDLEJŠÍ INTERVENCE V OSNOVĚ NOVÉHO CIVILNÍHO ŘÁDU SOUDNÍHO.

I.

Vládní návrh nového civilního řádu soudního přijímá za základ úpravy civilně-procesuální instituce t. zv. vedlejší intervence předpisy dosavadního práva zemí historických (srovn. §§ 15 až 18 osnovy s §§ 17 až 20 rak. c. ř. s.) a tyto na dvou místech doplňuje ustanoveními z bývalého práva uherského: jednak v odst. 5. § 16 vylučuje opravný prostředek proti usnesení, jímž se připouští vedlejší intervence, jednak v odst. 2 § 17 nařizuje, aby rozhodnutí a podání, která se doručují straně, byla doručena i jejímu vedlejšímu interventovi.

Prvý doplněk přejímá právní stav, jak vyplývá z §§ 87 a 549 uherského civ. ř. s. Bývalé uherské právo totiž uděluje rekurs proti usnesením, vyneseným během řízení — a tím je usnesení, jež připouští vedlejší intervence —, jen v případech zákonem určených