

Také náležitým využitím dopravy bylo by naopak možno zase decentralisovati velkoměstský život a zvláště jeho obydlí zlepšiti; lidé zaměstnaní ve velkoměstských dílnách nebo v dolech mohli by bydleti na zdravém venkově v patrnější vzdálenosti od svého působiště nebo v zahradních městech a vilových osadách (tak tomu již jest částečně kolem Londýna).

Pochopí se okamžitě a snadno také ráz veškeré moderní kultury evropské i jakými silnými oporami utkvěla tato vzdělanost v dopravních prostředcích. To však v nynějších dobách cestovního sportu při všeobecném rozšíření pošty, telegrafů, telefonů i jiných sdílných příležitostí, na př. v periodickém i neperiodickém tisku, jakož i různými návěstími, reklamními zařízeními, uměleckým mezinárodním společenstvím, nejrůznějšími poučnými zobrazeními, fotografiemi, světlotisky, pohlednicemi vytvořilo již nesčíslné množství rozmanitých ideových i hmotných *světových* styků. Mezi obyvatelstvem moderním na nejbudálenějších místech zeměkoule dnes jistě je větší společenství kulturní nežli jaké bylo dříve ve vzájemném obcování samého blízkého obyvatelstva někdejších jen nepřilíš velikých měst s jejich okolím venkovským. Právě všeobecná duševní sdílnost moderním rozšiřováním zpráv a jejich nejrychlejší dopravou svedla lidstvo celého světa v jediné společenstvo kulturní.

Hmotné toto lidské společenství dopravními prostředky způsobené bylo ke konci 19. a počátkem 20. století již tak mocné, že jednotlivé národy a státy cítily se jim až ohroženy ve své hospodářské samostatnosti. Bylo tedy působeno proti těmto sjednocujícím vlivům i proti hospodářské hegemonii pokročilých zemí uzavíráním vlastních hranic i ztěžováním cizozemské soutěže různými právními a hospodářskými výhodami poskytovanými jen pro domácí podnikání. Proti dopravní mezinárodní jednotě byla vytyčena zase jistá hospodářská uzavřenost území státních jako ochrana pro domácí podnikání. Byla v tom zajisté nápadná nedůslednost, když nijakým nákladem se nešetřilo, aby přestaly přirozené dopravní překážky bránící vzájemnému styku sousedních zemí a po jejich překonání obapólným opatřením hleděl se zase co možná ztížití různými zákony přechod zboží přes hranice. Byly vydány ohromné sumy peněz a vynaložena nejmúsilovnější práce na př. na prokopání velehor, aby nejmúlejšími tunely mohly spojití se co nejrychleji železné dráhy dvou sousedních zemí a po prokopání tom postavili se na obou koncích tunelu celní strážníci, kteří zdržují ano někdy i zabráňují převážení zboží mezi oběma zeměmi.

## 57. Finanční dopravní politika.

Všechny novodobé dopravní prostředky, a sice zrovna tak málo intenzivní cesty silniční jako nejmúsilovnější železniční doprava nebo vnitrozemská i námořní paroplavba vyžadují velikých kapitálů základních, které v podnikcích těch pak již stále utkvívají a nemohou později nikterak býti z nich vybaveny a užitečně snad v jiném podnikání vynaloženy, kdyby cesta totiž zanikla nebo její důležitost pominula.

Stavba pevných cest ať bezkolejných (silnic, průplavů) nebo drah kolejných (železnic lokomotivních, pouličních drah atd.) stojí velmi mnoho lidské práce i ohromného vynaložení různých přírodních energií a jiných statků všelikých, kterých, jakmile se na cestu věnovaly, pouze k dopravě se užití dá a které jinak jsou již nepotřebné. Pakli by dopravního svého úkolu dosti vhodně nesplnily (kdyby na př. cesta byla zbytečná neb aspoň zbytečně nákladná), nemohlo by se kapitálů na ně jednou vydaných nejen použití již k jiným potřebným účelům, nýbrž by spíše bylo jejich vynaložení k dopravě těmto jiným potřebám později na dosti podstatnou překážku. Kdyby bylo na př. nutno zbytečnou silnici opustiti, nehodily by se jistě její pozemky bez nákladné nové úpravy zase snad k dřívějšímu obdělávání zemědělskému, kterému stavba silnice půdu byla odňala. Podobně by nemělo valné hodnoty stavivo, materiál nebo nákladná práce (na tunely, mosty, viadukty atd.) opuštěné nebo zrušené železnice nebo hmotné zařízení nenavštěvovaného přístavu, zbytečný maják, nebo nepoužívaný průplav ke plavbě i jiné kapitály, jichž se užilo marně na kterékoli pochybené komunikace.

Kromě toho kapitály, které v dopravních zařízeních a podnicích utkvěly, vyžadují vedle svého počátečního vynaložení a spotřebování stálého ještě obnovování, doplňování a udržování, a to také tehdy, provozuje-li se po nich jenom skrovná nebo nedostatečná doprava. Přírodní vlivy poškozují a ničí stále jak cesty samy, tak i stavby na nich, aťsi se jich k dopravě málo či mnoho potřebuje. Působením slunečního světla a tepla, vlhkostí, vodními přívaly, zvětráváním, zarůstáním různou vegetací a jiným přirozeným chátráním všechny kapitály ražených cest a staveb podléhají neustálým přirozeným rozkladům a poruchám. Nutny jsou k nim tedy ustavičné přítoky kapitálů nových, aby dopravy udrženy byly ve stavu sjízdném a dobře upotřebitelném.\*)

Tyto kapitály základní a jich úrokování, jakož i uchovávaní jejich v dobrém stavu a doplňování jejich jsou při jednotlivých dopravách tak *poměrně* veliké, že by nemohly býti ani udržovány ani obnovovány z vlastního provozu samých podniků dopravních (totiž z příspěvků dopravujících stran), kdyby je bylo nutno z toho plně hraditi. Tomu tak bývá zejména při veškeré dopravě po cestách silničních. Ale také u mnohých vodních cest umělých ze samé dopravy nelze hraditi náklady investovaných kapitálů; rovněž četné vedlejší železnice s málo intensivní dopravou nedovedly dosud kryti ani všech svých *provozních* nákladů, neřku-li aby zbylo co na úhradu velkých investovaných kapitálů. Kdyby se měly ony kapitálové náklady, totiž jejich opotřebování, umořování a úrokování plně hraditi snad cenami dopravními, musila by podobná doprava vůbec přestati, jelikož by na to nestačily rozdíly cen zboží přepravovaného. Proto se pravidelně na těchto méně dokonalých, ale nezbytných cestách nežádalo úplné úhrady *generálních* nákladů dopravních (neodvislých od samého

\*) Dokladem pro zcela marně vynaložené kapitály a utracenou práci lidskou nejvýstražnějším byly podniky francouzské společnosti k prokopání panamské šije. Americký průplav panamský musil voliti zcela jiný směr a nemohl nijak použití ohromně nákladných vykopávek původní úplně opuštěné trasy Lessepsovy.

výkonu dopravního) a bylo nutno spokojiti se aspoň takovým vý-  
těžkem, kterým se po případě jen část oněch generálních nákladů  
dala ukrýti.\*)

Dříve všeobecně byly obvyklé na silnicích a jiných suchozem-  
ských cestách, jakož i na vodních drahách aspoň poplatky zvané  
*mýtem* (mýta silniční, mýta vodní), kterýžto způsob částečné úhrady  
nákladů dopravních se však pro nové doby již rozhodně neosvědčil.  
Mýta byla nevýhodna jednak z finančně technických příčin, jelikož  
velká část jejich hrubého výnosu byla pohlcena neobyčejně značným  
nákladem výběřím, jednak byla pocíťována jako obtížné a nenávidené  
ztěžování a zdržování dopravy.\*\*\*) Kromě toho nemohla býti ani mýta  
ukládána zcela rovnoměrně podle toho, jak silně kdo použil cesty.  
Zejména však pro svůj nepatrný finanční čistý výnos byla konečně  
mýta úplně zrušena (v Rakousku okresní mýta koncem 19. století,  
státní počátkem 20tého) a ony nižší komunikace jako silnice nebo  
nutné vodní cesty (ale nikoli nevýnosné místní dráhy) byly pak sta-  
veny a udržovány nákladem veřejným a byly předávány všeobecné  
dopravě tak, že všichni soukromí dopravatelé mohli používat cest  
těchto úplně zadarmo, když měli svá vozidla a svou vlastní moto-  
rickou (tažnou) sílu.

Tedy v provozních nákladech silniční a také po většině vodní  
vnitrozemské dopravy jsou nyní jenom obsaženy výlohy na moto-  
rickou sílu (na animální tažní nebo na mechanickou motorovou), na  
vozidla a na jejich udržování v dobrém stavu i na opatrování zboží  
po cestě, jakož i náklady naložení a vyložení zboží. Namnoze pouhé  
tyto soukromé provozní náklady vlastního výkonu dopravního v sil-  
niční dopravě jsou již tak značné, že se doprava po silnicích na větší  
vzdálenosti vůbec nevyplácí a nemůže nijak konkurovati s dopravami  
po kolejných cestách nebo po vodě. Silnice právě pro tyto své vy-  
soké dopravní náklady klesly na dopravu pouze výpomocnou. Na  
dlouhé vzdálenosti jsou možny jen železnice nebo lodní doprava.  
Pokud bude možná pro určité druhy dopravy soutěž motorových  
vozů po silnicích, o tom rozhodnou technické i jiné — také sociální —  
pokroky.

O pořízení dopravy pro místní potřeby stará se veřejná správa  
místních společenských (veřejných) hospodářství. Případla tedy péče  
o silnice (o jejich stavbu a udržování) širším neb užším okresům  
(v Anglii hrabstvím, ve Francii departementům a arrondissementům  
nebo cantonům) a obcím (zůstane v Anglii farnostem) nebo zvláštním  
silničním veřejným svazkům — t. zv. konkurenčním. Jelikož pro celek  
obyvatelstva se přibližně výhody ze silniční dopravy považovaly za  
úměrné daňové poplatnosti příslušníků místních kolektivit, uhražují se

\*) Jakmile silnice a jiné veřejné cesty staly se nezbytnou kolektivní potřebou,  
musilo se ustati od požadavku, aby všechny náklady na ně se hradily na útraty  
soukromé dopravy po nich. Proto jsou tyto nyní všeobecně rozšířené dopravy bu-  
dovány i udržovány veřejným nákladem, který arci se všelijak může dělití mezi  
různá veřejná hospodářství.

\*\*) Z podobných příčin jsou neoblíbeny potravní daně na čáře (*octrois*), jelikož  
poplatníkům jsou na obtíž a velmi omezují jejich volnost pohybu při celkovém  
skrovném čistém finančním výsledku.

náklady na silnice a jiné místní cesty místními (lokálními) veřejnými daněmi.\*) Při tom se předpokládalo, že asi v téže míře, v jaké příslušníci cizích okresů používají domácích cest, také domácí příslušníci potřebují zase cest cizích. Tím je tedy odůvodňována vzájemná všeobecná bezúplatnost používaných silničních cest v určitém svazku státním nebo říšském a hrazení jejich dosti značných nákladů z veřejných prostředků *místních*. Pokud však tyto cesty jsou nutné také k účelům širší veřejnosti, jako k potřebám politickým a vojenským, jsou odůvodněny zrovna tak příspěvky širších veřejných hospodářství (zemí, států, říše jak na jejich stavbu, tak i na udržování); po případě je nutno zřizovati *samostatné silnice zemské, státní a říšské.*\*\*)

Předpokladu, jakoby všichni poplatníci užívali přibližně silnic úměrně k odváděným místním berním, nebylo lze se držeti, když jednotliví podnikatelé cest těch neobyčejnou měrou dokazatelně více potřebují a když berně jejich z valné části nebo většinou po případě jsou placeny jinam. Mnohé silnice mohou velmi význačně prospívatí především určitým poplatníkům, na př. majitelům velkostatků a lesů, provozovatelům dolů, velkým továrnám, spediteurům atd., kteří snad většinou své daně platí jiným veřejným hospodářstvím nežli která cestu udržovati jsou povinna. Tu pak je spravedlivé, aby i k základnímu kapitálu (k vystavení) i k udržování cesty takoví podnikatelé přispívali značněji podle větší míry svého používání. Někdy určitá cesta je hlavně jen k prospěchu velkých soukromých hospodářství. [To může stejně platit však i o vyšších komunikacích, jako o splavných vodách nebo o železnicích (zvláště o drahách lokálních).]

Z těch důvodů jistí poplatnější podnikatelé užívající prokazatelně zvýšenou měrou dopravy veřejné nebo z veřejných prostředků podporované mohou býti právem přidržováni, aby nejen značněji (na jedinou) přispěli k vystavení těchto cest (k základnímu kapitálu), nýbrž aby také na jejich stálé udržování v dobrém a sjízdném stavu připláceli trvalými ročními (nebo v jiných lhůtách placenými) *příspěvků* („*Beiträge*“ to zove *Adolf Wagner* ve své „*Finanzwissenschaft*“.<sup>\*\*\*)</sup>)

Jak zvláště spravedlivými byly by příspěvky dopravy automobilové, která svým intenzivním užíváním dopravy silně opotřebuje cesty (k tomu bylo již dříve poukázáno). K tomu nehodí se jistě

\*) Ovšem pro chudší okresy jest nutna výpomoc (subvence nebo stálé příspěvky) vyšších svazků veřejných a státní podpora.

\*\*) Za bývalého Rakouska bylo vystaveno mnoho t. zv. strategických silnic, které udržoval sám stát. Ale stát rakouský stavěl a vydržoval své silnice také k místním potřebám a k hospodářskému povznesení jen těch krajín, kudy cesty ony probíhaly. Jen že to byly po většině nebo vylučně země německé, v kterých stát bral na sebe velikou část nákladů dopravy silniční.

Náklad na státní silnice ve státním rozpočtu rakouském byl velmi značný, ale z největší části byl věnován německým alpským krajínám, kdežto v Čechách bylo státních silnic jen málo a na Moravě scházely skoro vůbec až na velmi řídké silnice strategické.

\*\*\*) Prakticky se to také uplatňuje tím, že na př. velkostatky, vlastníci dolů, veliké průmyslové podniky nebo jiní velcí dopravovatelé k vystavení místní dráhy upíší jistou část základního kapitálu *kmenového*. Kapitál ten má nároky na své zúrokování a splacení teprve až jsou plně uhrazeny náklady provozní a ostatní kapitály úvěrem propůjčené. Po případě, není-li výtěžků z dopravy, musí býti příspěvky ty věnovány bezúplatně.

forma přímých poplatků na silnicích (snad automobilové mýto), nýbrž spíše všeobecná automobilová státní daň. Daň tu nejvhodněji by svým jménem vybíral stát, aby se o její výnos dělil se všemi vydržovateli cest.

[Automobilovou daň není potřeba ani radno považovati snad za daň přepychovou (luxusní), ani se nesmí tak odůvodňovati, nýbrž daň ta jest jen nutnou úhradou cestních provozních nákladů. Luxus pouze co do výše a upravení stupnice daňové by padal na váhu, pokud nejedná se o potřeby všeobecné dopravy rovnoměrněji rozdělené, nýbrž o potřeby zvláštní komunikace, obmezené na úzké kruhy lidí privilegovaných. (Z těch důvodů bylo by tedy nutné vybíratí vyšší daň z luxusní osobní dopravy a poměrně nižší sazbou daň z automobilové dopravy nákladní nebo z autobusů pro všeobecnou potřebu.) Obojí tato daň (ať z osobní, ať z nákladové dopravy zboží) jeví se jen jako spravedlivá úhrada velmi značného opotřebování cest.]

Cesty nižší (silnice a jiné bezkolejné cesty) právě pro své poměrně veliké generální náklady staly se věcí veřejnou, jakýmsi zařízením veřejné sociální péče. Náklady zařizovací i udržovací hradí se veřejnými užšími územními svazky; po případě se právě k těm komunikacím přímo určité svazky zřídily. Kde doprava silniční je intenzivnější, je často nutný tak veliký náklad na stavbu i udržování cest, že menší okresy by ho ani neuhradily samy. Tu buď vyšší svazky územní jsou nuceny přispívati (po případě sám stát), nebo více sousedních okresů může se spojití ke společnému zjednání potřebných zařízení, které by na jeden okres byly příliš nákladné a jichž by ani náležitě sám nevyužítkoval. [Na př. parní válec k válcování silnic stačí pro několik okresů a bylo by plýtváním, aby z několika okresů, které ho potřebují, každý měl svůj.]

Také jinak by se ušetřilo hlavně správních nákladů, kdyby několik okresů se spojilo ve větší svazek pro místní komunikace. Síť mohla by býti účelněji vybudována než když každý okres sám pro sebe o ní rozhoduje. Vůbec tříštění sil pro dopravní prostředky, třeba i nižšího řádu, není výhodou. [V Československu po zaměnění zemských hospodářství v župní budou důležitější silnice přiděleny jistě asi župním svazkům a jen podružné a místní cesty silniční mohly by zůstatí na starosti obcím nebo svazkům několika obcí.]

[Na vystavení místních silnic požaduje se často, aby obec sama náklad nesla; okres pak po vystavení přejímá náklad vydržovací, čili obecní silnice již hotové stávají se okresními. Okresy, jichž poplatnost by byla náklady silničními příliš přepjata proti okresům bohatším, mají nárok na podporu širších svazků územních nebo státu samého. Rovněž tak, když je potřeba zvláště nákladných staveb, na př. mostů přes větší řeky nebo viaduktů nebo po zvláštních přívalech a jiných přírodních pohromách.]

Železnice, ačkoli vyžadovaly poměrně největších kapitolů základních a také mají nejvíce nákladů generálních, neodvislých od vlastního provozu, nebyly nepopíratelně a vždy uznávány za věc veřejného zájmu, o kterou by pečovati měla veřejná hospodářství. Po většině byly s počátku a hlavně v zemích západní Evropy a v koloniálních

zemích kultury evropské napařád zůstaly jen soukromými i výdělečnými podniky. Ale jejich nepopíratelný sociální ráz pronikl přece aspoň v tom směru, že vůči obecenstvu podnikatelé a provozovatelé železniční dopravy nesmějí podle své vlastní libovůle dopravní podmínky stanoviti každému jinak, jak by se jim kdo osobně zalíbil.

Ceny i jiná dopravní ujednání na železnicích musí býti stanoveny pro všechny stejným způsobem, tak aby nebylo žádných výsad nebo tajných výhod pro některé jednotlivce nebo pro jejich skupiny, nebo pro jednotlivá místa a kraje. Proto je předepsána všeobecná publicita (veřejnost) a stejná přístupnost pro každého, kdo železničních zařízení dopravních použití chce, kdykoli se splní stejné podmínky určené všem dopravovatelům bez jakéhokoli nadřování snad určitým privilegiovaným jednotlivcům. Železniční právo dopravní stalo se součástí všeobecného práva veřejného (železniční provozní řád).

[Zákonodárná úprava tohoto veřejného dopravního práva v nejnovější době neomezila se pak již ani jen na hranice jediného státu, nýbrž byl (ke konci 19. století) položen základ již ke zcela pozitivní mezinárodní úpravě povoznického práva železničního (bernská mezinárodní konvence z r. 1890 o dopravě zboží po železnicích).] K jiné přímo světové úpravě dopravy dospělo se již dříve při poštách, telegrafech a telefonech. Je jisté, že v tom směru železniční (i jiná intenzivní) doprava bude stále více nabývatí rázu světového (všelidského) a nebude se omezovati hranicemi jednotlivých zemí.

Železnice celým svým zařízením a pro nákladnost kapitálů základních nemohly se státi vůbec podniky zcela neomezeně volně navzájem soutěžícími. Na počátku jejich vzniku v první polovici 19. století se arci o jakési volné konkurenci jejich snilo. Mluvilo se o konkurenci ještě také později, když monopolická povaha železniční dopravy byla všeobecně již pochopena, aspoň pro uzly drah nebo pro určitá střediska národohospodářského a obchodního ruchu. Také konkurence železnic s jinorodou dopravou možná je dosud na př. s cestami vodními ve vnitrozemí\*) a s námořní plavbou na pobřežích (mohla by se vyvinouti snad i s dopravou automobilovou, aspoň v jistých směrech).

Ale kromě těchto výjimečných případů jsou dráhy napařád ve svých dopravních obvodech bez konkurence; nabyly tedy úplného dopravního monopolu. Z toho vznikalo i veliké soustředění podniků železničních, jako toho jsou dokladem veliké železniční akciové společnosti francouzské,\*\*) anglické i ohromné železniční trusty severoamerické.

\*) Pravidelně však vodní cesty vnitrozemské ani tolik nesoutěží s dopravou železniční jako spíše se o dopravu se železnicemi dělí. Na vodních cestách dopravuje se laciné zboží, které snese delší dobu býti bez úhony na cestě. Kdekoli jde o dopravu rychlejší, tam vítězí železnice. Jinak bývá doprava vodní současně s vzbou po železnicích velmi čilá, kdekoli pódnikání se rozšířilo. Na př. podle Rýna a Labe, které jsou mohutnými liniemi dopravními, vidíme po obou březích nejživější trať železniční.

\*\*) Hlavní linie železniční sítě francouzské patřily dříve pouze šesti akciovým společnostem — (francouzský stát později stavěl a ve svém provozu podržel jen doplňkovou síť) — 1. Chemin de fer de l'ouest, 2. Ch. d. f. de l'est, 3. Ch. d. f. du sud, 4. Ch. d. f. du nord, 5. Ch. d. f. Paris-Orléans, 6. Ch. d. f. Paris-Lyon-Méditerranée. Z těchto šesti velikých soukromých akciových drah byly sestátněny v 20. století pouze linie „Chemins de fer de l'ouest“.

Toto monopolické utváření železniční dopravy vedlo na kontinentu evropském kromě Francie, Španělska a Turecka také důsledně k tomu, že přešla většina železných drah do vlastnictví státního. [Na kontinentu evropském zůstaly dráhy španělské a turecké soukromými, protože byly zřizovány skoro výhradně cizozemským kapitálem, jehož vyvlastnění nebylo možné. Z ostatních států kontinentálních jen Francie podržela většinou dráhy soukromé.]

Monopolická povaha železničního podniku projevuje se také stanovením dopravních cen nikoli snad volnými úmluvami (na dopravním trhu) mezi dopravním podnikem a dopravovatelem, nýbrž jednostranným prohlášením *železničních tarifů* dle volného rozhodnutí podniku železničního. Rozhodnutí toto podléhá arci při soukromých drahách veřejnému schválení i státnímu doзору. Tento veřejný zájem dovedl se uplatnit také při dopravě mezinárodní, na př. v ustanovení, že nesmějí býti povolovány *tajné refakcie*, t. j. takové stanovení cen, které by jednostranně a neveřejně povolováno bylo jen některým dopravovatelům a nebylo stejně přístupno všem ostatním podle veřejně prohlášeného ceníku (tarifu). Ovšem tím nebyly vyloučeny výhody pro určité skupiny dopravovatelů, když jsou *stejně* přístupny podle *veřejně* prohlášených podmínek (na př. pro ty, kteří dovedli větší dopravní kvanta v určité době dopravit):

Monopolické postavení železnic důsledně vedlo, jak už to bylo vytčeno, až ke konečnému převzetí drah do veřejného (státního) vlastnictví. Již při samém zakládání drah soukromými společnostmi hájen byl všude zájem veřejný tím, že byla udělována ke stavbě koncese, pokud sám stát stavbu neprováděl na svůj účet (jako se to dělo na př. s počátku v bývalém Rakousku). Stát zvláště svou svrchovanost dopravní uplatňoval schvalováním, po případě vytýčením hlavních železničních směrů. Tak při původně naprostém systému soukromých drah (akciových) ve Francii byla přece síť železniční stanovena státem skoro úplně dopodrobna a soukromí podnikatelé si jen směli vybíratí provedení jednotlivých tratí ze sítě napřed státem vymezené. Při tom koncese neomezovala se pouze na určité směry cest, nýbrž i na způsob jich stavby a na jejich provedení, ano i na provoz vozby. Zejména veřejné zájmy správní a vojenské při tom rozhodují. Soukromé vlastnictví tratí trvá jen s výhradou, že v zájmu vojenském může ve válce každá železnice a její provozování přejíti na stát nebo aspoň provoz drah podléhá úplně vojenskému velení a rozhodování.\*)

Veřejné zájmy vyžadující co možná souměrného vypravení dopravy pro všechny části státního území nebyly však dostatečně opatřeny stanovením celkové železniční sítě a povolováním (koncesí) tratí jen podle vytýčených směrů. Stávalo se, že pravidelně si koncesionáři vybírali z celé železniční sítě části pouze výnosné neb aspoň směry

\*) Ovšem soukromé vlastnictví na všech věcech v dobách války vůbec musí a musilo ustupovati zájmům veřejným také v jiných oborech, kde socialisace jinak naprosto za míru neměla místa. (Na př. při zemědělském pěstování stát mohl rekvírovati výtěžky, zrovna tak i při průmyslovém těžení, kde stát převzal celou výrobu nebo dal jí pod vojenský dozor.) To projevilo se i v tak liberalistických zemích jako za občanské války v severoamerické Unii a za světové války také ve Velké Británii.

výhodnější a opomíjeli nebo nedostatečně vypravovali spojení málo slibná a nikdy se neodvážili na dráhy takové, při nichž snad ani provozních nákladů nebylo lze uhraditi. V podobných případech pro jisté směry nebo pro kombinace směrů výnosných s nevýnosnými dali se soukromí podnikatelé získati jen se zárukou veřejnou, když se jim zajistil jistý minimální čistý výtěžek z investovaných kapitálů, po případě že zároveň různá veřejná hospodářství převzala na svůj účet opatření části základního kapitálu (buď ve formě kmenových akcí nebo železničních půjček, jichž úrokování převzalo veřejné hospodářství a úhradou byly výtěžky až po splnění závazků ostatních). Tak byly koncesovány *garantované dráhy*, jimž byla zaručována určitá značnější výnosnost jejich kapitálů a všechny nezdary provozu připadaly na obtíž buď státu nebo zemi neb i okresům nebo několika veřejným hospodářstvím společně, které se za určitý čistý výtěžek zaručily.

Touto zaručovací soustavou nedocílilo se nikterak ani ekonomického zakládání drah ani hospodárného jejich provozu. Pravidelně se kapitálem plýtvalo, když o jeho hospodářsky nejvýnosnější použití nebylo potřeba se starati. Když stát zaručoval na př 5<sup>0</sup>/<sub>100</sub>ní nebo někdy i vyšší zúrokování vynaložených soukromých kapitálů, bylo to jistým pokušením, ano přímou výzvou, aby se vůbec kapitálem nešetřilo. Zrovna tak ručení veřejných hospodářství za určitý nejmenší čistý výtěžek nemohlo pobádati k ekonomickému provozování.\*)

[V *Rakousku* původně kolem poloviny 19. století stavěla se většina drah na účet státu, ale státní železnice byly státem velmi chatrně a nevyhodně provozovány. V ohromné finanční tísní r. 1854 rakouské státní dráhy byly prodány cizozemským společnostem sotva za poloviční cenu, co stát na ně vydal. Po tomto očividném nezdaru státního podnikání bylo vzato útočiště k soustavě drah soukromých, po případě se zaručením státním (státní garancí), ale zase s takovým neúspěchem, že ke konci osmého desetiletí minulého století musil rakouský stát soukromým železničním společnostem dopláceti až 70 mil. K ročně, aby jim hradil jednak provozovací schodky, jednak aby vyplácel zaručené veliké důchody akcionářům.

Proti tomu neehospodářství musil se stát konečně brániti a vydal r. 1877 t. zv. „*sekvestrační zákon*“, kterým se vláda splnomocňovala převzítí do státního vlastnictví ony dráhy, které buď ani nekryjí provozovacích nákladů nebo jimž se musila po pět let vypláceti více než polovina zaručeného čistého výnosu. Tím způsobem dostal rakouský stát do svého vlastnictví napřed jen skoro samé pasivní dráhy a teprve ke konci 19. a počátkem 20. století nabyly také (podle koncesních podmínek) drah trochu výnosnějších. Přes to byl vývoj státního železničního provozování rakouského takový, že by se byly na konec jistě vyplácely, kdyby nebyla nastala světová válka. Za války

\*) Jak se při stavbě soukromých drah v bývalém Rakousku plýtvalo hned při opatřování úvěrních kapitálů, pro to zrovna výstražný příklad podala dráha „*rak.-uh. Jižní Společnosti*“. Společnost ta vydala 3% prioritních obligací daleko přes 2 miliardy frs nom., ale skutečně stržila za ně sotva 800 mil. frs. Úrokovala tedy vypůjčený kapitál asi 8% ročně a zavázala se jej spláceti sumou téměř trojnásobnou. Ze za takovýchto podmínek nemohl býti podnik výnosným, jest samozřejmé.



byly státní dráhy (rakouské i uherské) zvláště na území československé republiky tolik vykořistěny, že po válce československé státní dráhy ani nestačily kryti své vlastní provozní náklady.

Ze všech československých drah bylo po převratu 11.527 km ve státním provozování, kdežto zbytek asi 1800 km byl provozován společnostmi soukromými. Tedy ve státním provozování bylo přes 86% linií; v r. 1920 byla ještě do státního provozování převzata Košicko-Bohumínská dráha s délkou téměř 700 km, takže je ve státním provozu přes 90% československých drah.

Opačným principem proti státním garancím je, když stát si vymínuje účastenství na zisku při zvláště výnosných soukromých tratích. Nad určitou procentuální výšku čistý výnos se dělí na polovici mezi stát a soukromou společnost. Jsou to podobné úmluvy jako pro rozdělení zisku cedulových bank. Státní podíl na zisku bralo Rakousko od dráhy Ústecko-Teplické a Buštěhradské, které vyplácely dříve vysoké dividendy. Po světové válce ovšem toho účastenství pro stát československý nemohlo býti, protože výnosnost všech drah i soukromých velice klesla, po případě objevil se značný deficit (při dráze Buštěhradské.)

K otázce, zdali pro provoz železniční je národohospodářsky výhodnější vlastnictví veřejné či soukromé, nutno uvážiti, že se jedná vlastně jen rozhodnouti se mezi společností akciovou a mezi vlastnictvím státním. Větších železničních podniků kromě akciových nebo veřejných vůbec není.

Proti podnikání veřejnému vůbec bývaly uváděny námitky, že k výtěžnému provozování není tak dobře schopné jako soukromé, že je těžkopádné, byrokraticky strnulé a že nedovede využití výhod obchodních. To je správné ovšem jen potud, pokud proti velikému a složitému státnímu úřednímu aparátu o podniku rozhoduje jednotlivec, který podnikem sám vládnouti dovede a který může zvláště vyzískati rychlým rozhodováním jak o provozu tak i o odbytu podnikovém. Ale mezi akciovou společností velkého rozsahu a mezi správou veřejnou není při provozu velikých rozdílů. Zvláště při železnicích nepozorovati toho rozdílu, kde soukromé rozhodování neděje se jinak než jako ve veřejném hospodaření, totiž kde všechna činnost musí býti svěřena odbornému zřízení a úřednictvu. Na správě a na samém provozu železniční vozby nelze vůbec ani rozeznati, je-li dráha ve vlastnictví veřejném či soukromém. Veliké soukromé železniční akciové společnosti zrovna jsou takovými sociálními útvary jako veřejná hospodářství, provoz na soukromých drahách nelze zaříditi ani jinak nežli pomocí úřednictva a zřízců, které lze kontrolovati zrovna jen tím způsobem, jakým se to také děje ve veřejné správě.

Ani co do podnikatelské iniciativy nemusí býti podstatného rozdílu mezi veřejně zřízeným vrchním úřadem a mezi správní radou volenou od valné hromady akciové společnosti. Vládní nejvyšší úřad provozovací je stejným způsobem zodpověden zákonodárným zastupitelským sborům, jako správní rada akciové dráhy valné hromadě akcionářů. Ano valná hromada akcionářů je celkem pro provozování železniční velmi bezvýznamným sborem, který se podle náhodné účasti akcionářů může jen zřídka kdy rozhodně vysloviti o ústředním

řízení podniku, ale nemá naprosto žádného vlivu na provozování. Pravidelně bývá valná hromada velmi povolným sborem bez vlastní určité individuální vůle poslušným pokynů dočasné správní rady. [I kdyby někdy byla — což je velmi řídké — proti správní radě, mívá to nejvýše jen důsledky pro složení příští správní rady, která pak zrovna skoro stejně suverenně rozhoduje a rozhodovati musí jako dřívější správní rady bez ptaní akcionářů.]

Naopak veřejné provozování mívá určité výhody proti soukromému: a) je možno správu důkladněji zcentralisovati nebo dle potřeby zase decentralisovati. Vůbec dá se veřejná doprava na rozsáhlém území státním upravovati dle jednoduššího a mnohem účelnějšího plánu, nežli když vlastnictví se roztržilo často jen dle náhodných příčin nebo dle nahodilých akciových společností a jejich soukromých zájmů. b) Také generální náklady lze při zcentralisovaném státním vlastnictví zmenšiti, náklady vrchního řízení a správy\*) se nenásobí, jako když je několik akciových společností, z nichž každá je úplně neodvislá a samostatná. c) Kromě toho padá na váhu jednotnost tarifů a jich snadné přizpůsobování různým potřebám veřejným. d) Úřednictvo státních nebo vůbec veřejných podniků může se pro četné jiné společenské výhody spokojiti menšími platy a také bylo by lze při účelném zařízení provozu počtu jeho ušetřiti. e) Výtěžky z provozu neobohacují soukromníky.

Namítá-li se proti státnímu provozu, že se jím moc státní správy nebezpečně stupňuje, lze proti tomu důvodně tvrditi, že jest mnohem nebezpečnější, když soukromníci veřejnosti nezodpovědní obrovské hospodářské převahy a vlivu dopravy železniční mohou i proti zájmům veřejným zneužiti. Ovšem při státním vlastnictví mohou býti na pováženou politické vlivy stran, ale ani soukromé vlastnictví nechrání proti podobně škodlivým neb i škodlivějším politickým působením a vlivům. Není bezvýznamným důvodem pro veřejný provoz, že značné výtěžky železniční dopravy připadají všeobecnosti a nezesilují tak přemoc soukromých kapitalistů, kteří právě pomocí drah mohli by se zmocniti velikých důchodů na úkor všeobecného prospěchu.

Zkušenosti historické se státním provozem nemluví skoro nikde proti veřejnému provozu a ani proti veřejnému vlastnictví železnic. Znamenitých úspěchů se dodělaly (zejména v minulém století) státní pruské dráhy (vynášely občas až 7 i 9% čistého zisku z investovaných kapitálů kromě jiných prospěchů nepřímých, které stát si jimi pojišťoval). [Také ostatní státy německé mohly se vykázati velmi příznivými výsledky státního provozu, ač ne již tak skvělými, jako v Prusku.] Podobně dobrých výtěžků docílilo se státním provozem železničním v Belgii, v Itálii, v Rusku a v Nizozemí. [Italie a Nizozemí jsou při tom velmi dobrým příkladem, aby se provoz státních drah dál skutečně ve vlastní režii a nikoli aby nebyl pronajímán soukromým společností, jako tomu tam skutečně dříve po nějakou

\*) Rakouské státní dráhy nevynikaly příliš úsporným řízením, ale přece vydání na ústřední správu jevila se na př. roku 1896 takto: U státních drah jen 0·6%, u Ferdinandovy severní 1·9%, u Buštěhradské 1·8%, u severozápadní 2·1%, u státní společnosti 2·5%, u jižní společnosti 2·8%, u ústeckoteplické 3·9% atd. z celkového rozpočtu.

dobu bylo. Výtěžky pachtovní byly pro stát mnohem skrovnější, při čemž doprava byla zanedbávána, jelikož společnosti pachtovní si hleděly především svého zisku a málo dbaly zájmů veřejných a nepečovaly ani o dobrý stav dopravních prostředků samých].

Méně úspěšný byl provoz státních drah rakouských. Ale ani tyto málo příznivé výsledky rak. státního provozu nemohou být svědectvím proti sestátnňování drah. Jednak specifické poměry dopravní železniční politiky rakouské padaly na váhu,<sup>\*)</sup> jednak organizace těchto drah stále byla neurovnána a v ustavičném přerodu pro postupné postátnňování, i z národních příčin,<sup>\*\*)</sup> jednak dostaly se do státního provozu především dráhy silně pasivní a zatížené emisním kapitálem základním, zbytečně vysokým, který se musí silně zvýšenou sumou zúrokovat a amortisovat, ačkoli ve skutečnosti vydaný kapitál byl daleko menší a ještě se jím za stavby a jinak při státní garanci všelijak plýtvalo. To jsou následky dávné nehospodárnosti, ještě před dobou přejímání soukromých drah ve vlastnictví státní, a mluví spíše příliš zřetelně proti vlastnictví soukromému a nikoli proti státnímu. [Neblahé dědictví té nehospodárnosti se základním kapitálem a pozdějšího vydrancování drah za války musila ovšem převzít také Československá republika].

Velmi důležitá je, jak upravit finanční politiku státních drah. To ovšem nelze rozhodnouti jen podle čistě národohospodářských potřeb, nýbrž je to zároveň úkolem finanční vědy, zdali se smí drah finančně využít, či zdali je nutno snad naopak přinašeti na státní dráhy finanční oběti. Dopravní sazby zajisté pravidelně musí býti tak upraveny, aby provoz nebyl pasivním a výnos státní sítě železniční musí stačiti pravidelně také na zúrokování kapitálu základního a na jeho umořování (pokud jím arci nebylo nějak nesmyslně plýtváno). Prospěchy z příliš levných sazeb dopravních totiž připadají hlavně velikým podnikům, které již vůbec jinak svou silou kapitálovou mají převahu proti podnikům menším i proti spotřebitelům.

[Kdyby se byla snížila na př. v Německu před válkou dopravní cena, dejme tomu, za 1 km t o 1  $\frac{1}{2}$ , činilo by to při zboží hromadného rázu, jehož se za rok dopravovalo (v čas míru před vypuknutím světové války) po německých drahách asi 60 tisíc mil. km t ohromnou slevu celkovou 600,000.000 M ve zlatě. Ale za průměrné dopravy na př. na vzdálenost 100 km připadalo by z toho snížení pro 1 tunu pouze 1 M ve zlatě a pro 1 q jen 10  $\frac{1}{2}$ , kterážto sleva pro drobný prodej nemůže ani přijíti k platnosti a zůstala by pouze v rukou zprostředkovatelského obchodu, po případě připadla by výrobnímu podnikateli, a to zase nikoli hlavně snad podnikům menším, nýbrž především podnikům velikým. Neboť ještě při celém vozovém nákladě (10 t) na vzdálenost 100 km činila by sleva ta pouze 10 M

<sup>\*)</sup> Bylo na př. mnohem více pečováno z politických příčin o méně výnosné dráhy alpské a haličské nežli o výnosnější trati v zemích českých. Rovněž i příliš mnoho zbytečného kapitálu vyplýtváno na strategické dráhy a na opatření, která vymáhala vojenská správa.

<sup>\*\*)</sup> Z národních příčin zůstaly velké bývalé akciové společnosti: Státní dráhy, Severozápadní dráhy a sev. dr. Ferdinandovy ve zvláštní oddělené správě od ostatních státních linií, protože se lépe tak dal udržeti jejich německý ráz.

a přišla by tedy k patrnější platnosti až při nákladech mnoha set nebo tisíc vozů, které dopravovati mohou toliko největší podnikatelé.]

Zvláště sluší se opíratí státním deficitům provozním (bez náležitého súročení a bez amortisace kapitálu), které především arcí odstraňovati dlužno hospodárnosti a účelnými zařízeními při provozu samém; ale když jinak se jim vyhnouti nelze, je nezbytno zvyšovati tarify. Ovšem zvyšování nesmí se díti prostě mechanickým násobením dopravních cen, nýbrž je potřebí tarify přizpůsobiti jak povaze zboží, tak dopravy, aby se podstatně neublížilo všeobecným hospodárským zájmům, nebo aby se nepoškodil sám provoz nebo aby nebyla zne-možněna soutěž s cizinou. Jak již bylo dříve vyloženo, mírné zvýšení dopravních sazeb neobtěží valně spotřebu v drobném zrovna jako mírné snížení tarifů příliš nebo vůbec nic spotřebě neuleví. Výnos železniční dopravy, pokud sazby se mnoho najednou nezvyšují, jde tudíž hlavně na účet zisku velikých podniků těžebních, které využívají silně a velikými kvanty dopravy železniční. Tyto podniky zvláště menším zmírněním sazeb, z kterých by státnímu provozu povstaly značné schodky, skoro výhradně jen samy by těžily a pravidelně by spotřebě snad jen nepatrný zlomek úspor, které by z levnější dopravy měly, povolily. A k tomu zisku z příliš nedostatečného dopravného by se při provozních deficitech ze státních drah přispívati musilo snad těžkými daněmi nejpotřebnějších poplatníků. Jsou totiž stále ještě ve všech skoro zemích velmi nerovnoměrně rozdělena všeliká břemena daňových systémů, které hlavní těžiště kladou v daně spotřební, protože jsou nejvýnosnější. Takto by nezámožní poplatníci byli nuceni po případě připláceti na větší zisky velikých podniků.\*)

Velmi důležitá jest otázka dopravních cen po vodních cestách vnitrozemských. Již bylo vzpomenuto volné plavby po Rýnu, Labi a Dunaji a podobně je tomu také při splavných řekách úplně národního rázu (jako jsou Vesera, Emže, Seina, Loira, Garonna, Temže, nebo řeky ruské). Pravidelně bývá plavba ta prosta jakýchkoli poplatků asi z podobných příčin, jako po silnicích přestala se vybíratí silniční mýta. Ale u dopravy vodní by podobné poplatky pro značnou velikost vodních nádob se mohly vybíratí přece lehčeji, než na silnicích. [Průměrná nosnost lodí v něm. dopravě vnitrozem. 1912 byla přes 250 t.\*\*) Také by se plující lodě snadněji kontrolovaly na př. v přístavech nebo v propustích u zdýmadel. Mírné poplatky po řekách, kde regulace a udržování jejich vyžadovaly značnějšího nákladu veřejného, byly by

\*) Po válce bylo nutno železniční sazby zvyšovati hlavně také, protože se kupní síla papírových peněz hrozně znehodnotila. Při zvyšování cen dopravních však nesmí se počínati tak, aby všechny úplně stejným procentem vzrostly. Je nutné individualisovati sazby podle povahy zboží. Je potřebí dbáti stejných zásad jako při původním stanovení různých tarifů pro jednotlivá zboží, také pro různé vzdálenosti a směry dopravní.

\*\*) Nosnost ta stále rostla: Průměrná nosnost lodě byla:

roku 1887 . . . . .	105 t
roku 1897 . . . . .	154 t
roku 1902 . . . . .	204 t
roku 1907 . . . . .	226 t
roku 1912 . . . . .	250 t

Za čtvrt století vzrostla průměrná nosnost každé lodě o 138%.

rozhodně na místě, jelikož výhody vodní dopravy požívají přece jen výjimkou jednotlivé krajiny a národohospodářsky nelze odůvodnit nijak úplně převzetí těchto nákladů udržovacích a investičních státem nebo jinými veřejnými hospodářstvími. Tím více na úplatu vodních cest nutno naléhati, když jsou umělé a velikými náklady vybudovány.

Velikého dosahu je také rozhodování o tom, jak intenzivně mají býti investovány základní kapitály věnované do podniků dopravních. Jest třeba stavěti cesty co nejdůkladnější všude tam, kde lze očekávati silnou dopravu teprve ve vzdálenější budoucnosti, či jest se pro počátek rozhodnouti pro jednodušší základní zařízení přiměřené okamžitým skrovnějším potřebám a teprve později sesilovati základní kapitály, až zvětšená doprava k tomu nutí? Tuto otázku nelze rozhodnouti úplně stejně pro všechny různé poměry (a jistě také vzhledem k neznámému budoucímu vývoji). Kde jsou kapitály drahé (ať svou podstatou či vysokou mírou úrokovou) bude lépe stavěti na př. méně nákladné cesty a teprve je pomalu zdokonalovati se stoupající intenzitou dopravy. Proti tomu v zemích kapitálově bohatých, kde zároveň se dá čekati poměrně rychlejší vzestup dopravy, bude nesporně lépe založiti a upravití podnik dopravní hned pro vyšší nároky, nežli bylo by zapotřebí pro počáteční snad řidší dopravu. Neboť každé přeměňování na pozdější intenzivnější provozování je nepoměrně nákladnější, nežli když se hned z počátku zakládá podnik na intenzivnější provoz.

Na př. železnice upravená pro rychlíkovou dopravu — po případě dvoukolejná nebo vícekolejná — vyžaduje hned při počáteční stavbě mnohem méně kapitálu, nežli když se pak vedlejší železniční trať musí později přestavovati na trať hlavní. Na tratích vedlejších lze se přizpůsobovati více terénu, lze zakládati stavby lehčí, nebo se obtížnějším nákladům možno vyhnouti. Když však později se musí vedlejší trať přeměňovati a jako hlavní místy se musí vzpřímiti, když nutno zbudovati místo lehčích starších nákladné nové stavby (na př. mosty, viadukty, tunely, dělati nové průkopy a náspy, rozšiřovati stanice a skladiště atd.), bývají tyto doplňkové investice připočtené k počátečním mnohem nákladnější, nežli kdyby se hned původně byla stavěla trať jako hlavní. Který z obou způsobů jest voliti, o tom mimo jiné rozhoduje také doba, ve které lze doufati, že se vedlejší trať dá změnití ve trať hlavní a ovšem se to mění také podle velikosti a drahoty kapitálů v určité zemi (podle úrokové míry na př.). Podobné úvahy jsou nutné také při zakládání jiných cest, na př. při stavbách silnic nebo průplavů a při splavňování a regulaci vodních toků přirozených. Bylo by chybou nepočítati s daným stavem národohospodářským a rozhodovati na př. jen podle technických možností.

Při umělých vodních cestách jedná se zvláště o přiměřený ponor lodí a jejich nosnost. Umělá vodní cesta bývá poměrně tím dražší, čím větší jest nosnost plavidel a čím hlubší se požaduje jejich ponor. To tím silněji padá na váhu, že *hlubší* ponor jest nutno zřizovati pro celou dopravní délku vodní dráhy; kdyby jenom kdekoli na jediném místě doprava byla znemožněna menší hloubkou vodní dráhy, staly by se hlubší ponory na ostatních částech cesty zbytečnými a nepotřebnými. Proto každé prohloubení vodní cesty může vyžadovati

tolik nákladů pro veškeru trať, že se po případě snad vůbec nevyplácí.\*)

Železné dráhy podle svého významu dopravního i dle základního kapitálu v nich investovaného dlužno dělití tedy:

1. Na *dráhy hlavní*, s intensivní dopravou, spojující hlavní uzly dopravní nebo vedoucí k velmi důležitým zdrojům přírodních energií (jako k dolům, ke zřídům petrolejovým atd.). Tyto hlavní dráhy ovšem zase možno tříditi podle intensity dopravy na tratě dvoukolejné nebo vícekolejné a na tratě jednokolejné (také ještě se může dále jednati o tratě s dopravou rychlíkovou nebo bez ní, ačkoli tratě bez rychlíkové dopravy bývají velmi často drahami jen vedlejšími).

2. Na *dráhy vedlejší*, které mají sice důležitost všeobecnou, ale jichž účel je přece jen k doplnění a rozvětvení tratí hlavních, aby doprava se stala rovnoměrnější po celém území státním. Zajisté, že změnou národohospodářských nebo jiných sociálních poměrů mohou mnohé dráhy vedlejší státi se hlavními jako zase mnohé hlavní tratě poklesávají svým dopravním významem na vedlejší spojení. Není tedy rozdíl mezi drahami hlavními a vedlejšími nijak absolutní, nýbrž nutno je posuzovati podle skutečných dopravních potřeb a podle toho sluší často již při zakládání vedlejší dráhy pamatovati, že snad z ní jednou bude dráha hlavní.

3. Na *dráhy místního (lokálního) významu*, které jsou pouze potřebny pro některá méně národohospodářsky důležitá místa nebo pro krajiny odlehle bez většího podnikatelského ruchu. Tyto dráhy mohou se ovšem stavěti lehčeji jen s malými náklady investičními. [Někdy jsou to dráhy jen *úzkokolejné*, které však mají hlavní vadu a největší překážky v připojování k ostatním drahám o normálním rozchodu kolejí. Neboť lokomotivy a vozy úzkokolejných drah nemohou přecházeti na dráhy ostatní a musí býti zboží z nich znova překládáno, nutno-li je dopravovati dále. Proto úzkokolejné dráhy jsou dosti řídké (v českých zemích se skoro nestavěly), vhodné více jen pro osobní dopravu turistickou v pohorích nebo na silničních cestách, kde investovaný kapitál může býti co nejmenší a kde se dá použiti také hotových dopravních cest méně nákladných.]

4. K tomu lze připojiti *dráhy městské a pouliční* třeba s dopravou velmi intensivní, ale omezenou na úzký obvod určitých míst. Jsou to hlavně dopravy osob na menší vzdálenosti poháněné *elektromotory*. Doprava na nich může býti velmi intensivní a náklady

\*) Při projektovaném průplavu Dunajsko-Oderském v bývalém Rakousku počítalo se s nosností lodí 600 tun. Ale Odra v Prusku částečně není vůbec splavnou, částečně jest upravena pro nosnost lodí pouze do 300 tun. Proto byly náklady projektované na průplav velmi pochybené a zbytečně veliké, pokud nebylo jistoty, že pruská vláda vůbec nespavnou část Odry zkanalísuje a že všude prohloubí cestu na Odře, aby mohla nésti lodě o 600 tun. Ale té záruky naprosto nebylo, ano bylo skoro jisto, že Prusko neodhodlá se k náramně nákladným vodním stavbám takovým, aby po celé délce Odry mohla nésti plavidla 600 tunová. Tak lehkomyslně se dělaly i prováděly projekty vodocestné ve starém Rakousku, k nimž parlament povoloval ochotně potřebné úvěry, ale o nichž se již mohlo věděti napřed, že jsou neproveditelné a bez praktického dosahu. Ke stavbě Dunajsko-Oderského průplavu arci se nedospělo, bude se stavěti zajisté dle jiných projektů než dle bývalých rakouských.

stavební veliké. [Na př. při *podzemních* drahách velkoměstských nebo při vysokých drahách na viaduktech nad ulicemi a nad stavbami městskými.]

Při systému koncesí soukromých drah bývají dosti hojně uchazeči o linie hlavní, ale nedostává se jich pro dráhy vedlejší. Je to přirozené, jelikož vedlejší dráhy i při menších základních kapitálech svým slabším provozem nedávají záruk pro náležité zúrokování neb i jen amortisování investovaných kapitálů. A přece vedlejší dráhy bývají zrovna tak potřebné jako hlavní; kromě toho přivádějí vedlejší železnice hlavním směřům značné množství nové nebo zesílené dopravy. Z této zvětšené dopravy mají však největší zisk hlavní dráhy a měly by poměrně přispívati také na kapitál drah vedlejších (po případě i lokálních). Tomu se dalo někdy vyhověti tím, že koncesionářům velmi výnosných drah hlavních uložilo se vystavěti zároveň i doplňující síť méně výnosných nebo nevýnosných směřů vedlejších.

Ale s tím se pro stavbu největší části vedlejších spojení nevystačilo a právě na vedlejší železnice byla zároveň poskytována veřejná pomoc, hlavně *garantováním nejmenšího čistého výnosu* pro základní kapitál. O této garanční soustavě bylo již mluveno a zkušenosti s ní nebyly příliš vábivé. Přece však největší část vedlejších drah mohla býti vystavěna jenom se zárukou státní nebo jiných veřejných hospodářství, pokud tato veřejná hospodářství sama se neodhodlala cesty ty zříditi. Při důležitých vedlejších liniích musí břemena těch spojení přejímati hlavně stát, kdežto při méně důležitých nebo při drahách lokálních bývají zúčastněna vedle státu i ostatní veřejná hospodářství (země, kraje, okresy a obce), *ale i jednotlivé větší soukromé podniky* (doly, velkostatky, veliké průmyslové závody atd.).

Při soukromém provozování a vlastnictví drah nebylo ovšem možné, aby dopravní ceny na vedlejších a lokálních železnicích byly stejně výhodny jako na tratích hlavních. Tím ovšem krajiny odkázané jen na vedlejší spojení jsou v nevýhodě proti krajinám, kudy jdou železnice hlavní. Tyto nesrovnalosti lze zajisté navzájem vyrovnati, jakmile převládá soustava železnic státních. To je právě výhodou státních drah, že při jejich všeobecnosti a celkem při dosti rovnoměrném rozdělení po státním území lze zavésti jednotnou cenovou sazbu (jednotný tarif) pro jakékoli směry a že není pak potřebí dělati dvojí ceny: pro linie hlavní a vedlejší. Schodky provozování na drahách vedlejších lze uhrazovati vyššími výnosy na spojeních hlavních. To je do jisté míry i nápravou toho, že vedlejší dráhy svádějí dopravu na tratě hlavní a tím k jejich výnosnosti patrně a podstatně přispívají.

[Vedlejší a lokální dráhy pravidelně by si zdražovaly vlastní dopravu, kdyby ji měly samy ve svém provozování; mnohem výhodnější jest pro ně, když provoz po svých tratích předají některé dráze hlavní. To ostatně se rozumí samo sebou, když vůbec je provedena soustava státních drah.]

V bývalém Rakousko-Uhersku vedlejší a místní dráhy byly z valné části ponechávány buď soukromým společnostem, které dostávaly garancii od různých veřejných hospodářství, nebo je podnikala státu podřízená veřejná hospodářství sama, po případě s podporou a garancii

státní (zemské dráhy atd.). Provoz na těchto nesouvislých tratích přejímal pak pravidelně stát svými sousedními provozovacími ředitelstvími a skládal účty z toho provozování vlastníkům dráhy. Jednodušší jistě jest, když stát vůbec převezme vlastnictví i s provozováním a když garancie ostatních veřejných neb i soukromých hospodářství se sčítují mezi státem a interesovanými hospodářstvími. — V Československu stát sám z největší části provozuje vozbu po drahách a brzy kromě bezvýznamných místních drah nebo pouličních drah městských nebude vůbec jiného provozu nežli státního. Tím se veškerá železniční doprava zjednoduší i značně zlevní a její výhody se rozšíří rovnoměrněji po veškerém státním území. Je možná pak i dokonalejší centralisace, pokud jest jí potřeba, jakož i navzájem je možno zase účelněji provoz decentralisovati podle požadavků krajinných nebo místních. Také dopravní ceny nejsou podrobeny náhodnostem vlastnictví jednotlivých linií.]

\* \* \*

Paroplavba námořní má zcela jiný ráz nežli cesty vnitrozemské. Úprava námořní cesty pravidelně nevyžaduje žádných kapitálů (kromě prokopání šíjí nebo odstranění nebezpečných skalisk atd.). Jsou tedy cesty námořní podstatně zadarmo (kromě nemnohých průplavů mezi-mořských) a volná konkurence pro dopravovatele umožněna i usnadněna je také tím, že moře je přístupno všem národům při moři sídlícím.\*)

[Moře bylo od jakživa svobodné a národy námořní přímo ke svobodě vybízelo. Není zajisté náhodou, že národové pobřežní měli po většině ústavy republikánské, jako Feničané, Kartagiňané, Řekové, Řím, Benátky, Janov, města hanseatická, Nizozemí — nebo že jejich monarchie byly a jsou skoro podobné republikám, jako ve Velké Británii i s jejími samosprávnými osadami (dominiemi), nebo v novodobém Norsku atd.]

Ale přes tuto volnost námořních cest nelze ani při námořní paroplavbě o úplně volné konkurenci mezi dopravovateli mluvit, jelikož provozovací i základní kapitál lodí je veliký a jen ohromné společnosti akciové mohou v námořní dopravě navzájem konkurovati. Ani konkurence mezinárodní nevyučovala ujednání tarifních mezi jednotlivými velkými paroplavebními podniky v různých státech. Tak vznikly i v tom směru mezinárodní úmluvy o sazbách, které občas zastavily konkurenční boj i na mezinárodních cestách námořních (počátkem století 20. na nějakou dobu).

Do konkurence mezinárodní bývá zasahováno často samými veřejnými orgány na zvelebení plavby domácí a zhusta nebyly to především ani důvody obchodní nebo národohospodářské, které k takovému zasahování do mezinárodní konkurence podněcovaly.

\*) Mírová smlouva versailleská (1919) činí přístupným moře také pro státy čistě vnitrozemské. Mohou použiti k tomu cíli jistých cizích železničních tratí, které spojují jejich území s mořema a v přímořských přístavech si mohou najmouti potřebné území pro své námořní loďstvo obchodní. Tak je umožněna mořská plavba i Československé republice i Švýcarsku.



Rozhodují v tom směru také otázky námořní moci jednotlivých držav a proto k dopravní politice námořní velkých států měli za všech dob také mocní státníci.

Již mocné námořní republiky italské ve středověku na moři Středozezemním hleděly veřejnou péči ovládnouti plavbou a ve vzájemném soupeření nijak nešetřily veřejnými prostředky, jako toho jsou dokladem námořní obchodní soupeřství i války z toho propukající mezi Benátkami a Janovem v 13. a 14. století. Později v moři Středozezemním podpora plavby z veřejných prostředků byla nutna proti loupežníkům ochraňovaným a podněcovaným mohamedánskými státy na pobřeží asijském a africkém. Na oceánech hleděli ovládnouti Španělé a Portugalci monopolickým vykořisťováním své plavby a vysíláním velkolepých koloniálních loďstev na státní náklad nebo se státní podporou. Proti tomu ostatní evropští národové při oceánu sídlící dlouho byli slabí, ale nuceným spolčováním lodníků a privilegii udílenými obchodní a plavebním společností, jako se to dělo v 17. století v Nizozemí a ve Velké Británii pro obchod s Indií, podařilo se konečně zdolat nadobro španělský námořní monopol — (po obsazení Portugalska Filipem II. bylo Španělsko jediným pánem nad oceány a žárlivě tohoto svého panství střežlo). — V tom zápasu byly státní podpory západních evropských států pro domácí loďstvo přímo nezbytny, když ne jinak, tedy propůjčováním obchodních a osadních privilegií (faktických osadních monopolů). Je zajímavým dokladem, že ke spolčení a monopolisování námořní plavby byli soukromí námořní dopravatelé přímo přinucováni státní mocí (tak v Nizozemí nebo ve Velké Británii zřízením Společností východoindických).

Merkantilistická politika 17. a 18. století pokračovala úsilovně ve všemožné státní pomoci národním loďstvům. V tom směru jest velmi známý a historicky proslulý příklad v anglické Cromwellově „*Act of navigation*“. Tím zákonem se stanovilo, že do Velké Británie s Irskem smí býti dopravováno zboží buď jen na lodích britických po většině britickým mužstvem osazených — (které při tom požívaly zvláštních předností celních sazeb i jiných úlev poplatkových a obchodních výhod) — nebo na lodích země, z které zboží pochází. To bylo namířeno hlavně proti tehdy již velmi zmohutnělému zprostředkovatelskému námořnímu obchodu nizozemskému. Jak známo, Nizozemci také navigační akty dobrovolně neuznali a vedli proti ní dlouhé války s Velkou Británií, které však končily přece konečným vítězstvím a uznáním navigační akty. Později ovšem při sesíleném námořním obchodu anglickém nebylo už navigační akty potřeba. [Anglické obchodní loďstvo bylo ve svých počátcích velmi nepatrné; ještě ve století 17. (při nastoupení Cromwellově) soukromé loďstvo londýnské mělo sotva několik stovek tun nosnosti, viz o tom „*Plavbu Věgy*“ *Nordenskiöldovu*.]

Podpory námořním dopravám se strany státu staly se obvyklými a nezbytnými pro všechny země, které si chtěly vytvořiti vlastní námořní dopravu proti mocné konkurenci námořní plavbou vynikajících námořních mocí. Nebyly při tom jediné směrodatny zájmy soukromé obchodní dopravy a soukromé prospěchy podnikatelské, nýbrž zároveň

i zájmy politické a námořní moci válečné. V tom směru se hleděly jednotlivé státy osamostatnit nejen dopravou na vlastních lodích, nýbrž také hlavně vlastní stavbou lodí v zemi (v domácích loděnicích). Poskytovány tedy subvence dopravním společnostem po moři, ale i subvence stavebním podnikům lodním. Někdy udržovány jsou státní podporou určitá obchodní spojení a pravidelné cesty (kursy). Jak velice mnoho se na to věnovalo, vysvítá nejlépe ze subvencí státem rakouským věnovaných paroplavebním společnostem (především rak. „Lloyd“), které činily do roka (před světovou válkou) přes 25 mil. K ročně, kterážto podpora v předválečné hodnotě jistě byla neobyčejně značná a vysoká. Byly to jednak stálé pevné podpory pro stavbu lodí a pro jejich řádné udržování, jednak se platily premie za vykonané námořní cesty (milné — Meilengeld).

O těchto obětech na námořní domácí plavbu ovšem nelze mluvit pouze se stanoviska národohospodářského, jelikož to samo ani nebývá rozhodujícím, nýbrž se stanoviska politické a válečné státní moci; proto se to vymyká z úvah národohospodářské vědy. Nutno však podotknouti, že příliš veliké oběti na vybudování domácího loďstva z prostředků státních nebylo by lze nijak omluviti národohospodářsky, zvláště když oběti ty byly by trvalé a kdyby bez nich domácí námořní plavba po dlouhé nedohledné doby udržeti se a obstáti nemohla. Byl by to luxus placený zase z nutných důchodů nejnižších vrstev občanských (z daní a jiných důchodů státních), kterým by přece jen na konec živeny byly a to uměle důchody velikých podniků domácích. A k tomu zbytečně, jelikož by touž službu prokazovaly podniky cizí mnohem lépe a bez nucených příspěvků domácích poplatníků.

Historicky ovšem podpora domácího loďstva z prostředků státních znamenitě se osvědčila při zemích zcela námořních, jakými jest na př. Velká Británie nebo Itálie neb i Německo, ačkoli zrovna v těch státech poměrně velmi málo bylo oné státní péče potřebí. Není však na místě stále veliké a příliš umělé podporování plavby námořní u států po většině přece jen kontinentálních, jakými bylo Rakousko-Uhersko, Rusko a j.

Jak ohromná kvanta zboží v dopravě zámořské se směňovala, je viděti ze statistických přehledů o zámořské plavbě i jaké procento kde z toho připadalo na lodě domácí.

Zrovna před vypuknutím války (1914) byly celkové obraty zboží v zámořském obchodě v přístavech jednotlivých zemí v milionech tun. [Procenta v závorce udávají účast z toho na domácí vlnajku příslušející]:

ve Velké Británii . . . . .	145 (58 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> )
ve Spojených Státech . . . . .	104 (26 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> )
ve Francii . . . . .	64 (24 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> )
v Německu . . . . .	56 (53 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> )
v Japonsku . . . . .	45 (47 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> )
v Itálii . . . . .	39 (27 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> )
v Nizozemí . . . . .	37 (26 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> )
v Rusku s Finskem . . . . .	34 (22 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> )
v Belgii . . . . .	34 (12 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> )
ve Španělsku . . . . .	33 (39 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> )

v Argentíně . . . . .	32 (44 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> )	
v Portugalsku . . . . .	30 (2 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> )	
v Číně . . . . .	29 (16 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> )	
v Chile . . . . .	28 (7 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> )	
v Kanadě . . . . .	27 (70 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> )	
ve Švédsku . . . . .	26 (49 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> )	
v Turecku (Cařihrad, Smyrna) . . . . .		} asi po 19 mil. t (obchod trans- sitní nejvíce)
v Uruguayi (v samotném Montevideu) . . . . .		
v Brasilii . . . . .		
v Honkongu . . . . .		
ve Východní Indii . . . . .	18	
v Singapore (transitní) . . . . .	16	
v Ceylonu (po většině transitní) . . . . .	15 (64 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> )	
v Alžíru . . . . .	12 (43 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> )	
v Australském spol. . . . .	12 (73 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> )	
v Jižní Africe . . . . .	11 (79 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> )	
v Nizozemské Východ. Indii . . . . .	11 (39 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> )	
v Norsku . . . . .	11 (52 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> )	
v Rakousku (bez Uher) . . . . .	10 (64 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> )	
v Řecku, toliko sám Pireus . . . . .	9	

Nápadná jsou malá procenta domácího loďstva v Portugalsku, v Belgii, v Rusku s Finskem, ve Francii, v Itálii i zvláště ve Spojených Státech. Za to díky vysokým premiím námořní plavbě poskytovaným byly procenta domácí účasti na vlastní námořní plavbě vysoká (nejvyšší vůbec) v Rakousku, ovšem při celkové nepatrné plavbě námořní. Bylo přece Rakousko v řadě uvedených zemí až *na místě devětadvacátém*.

## 58. Utváření dopravních cen. Tarify železniční.

Za dopravní výkony nelze stanoviti nikterak ceny podobně jako pro jiné tržní zboží nebo úkoje. Především většina cen dopravních nemůže se určovati na trhu soutěžením, ani nelze pro ně užití zásady o krytí vlastních podnikových nákladů provozních, protože náklady ty pro *jednotlivé* dopravní výkony často se ani přibližně nedají zjistiti. Náklady ty bývají známy jen pro celkovou dopravu určitou.

Pouze při dopravě námořní, při které nejdůležitější složka provozních nákladů nutných při ostatní dopravě — totiž cesta — je poskytována přírodou zcela zadarmo, je možná skutečná soutěž o dopravní ceny. Tato soutěž je zvláště ještě podporována mezinárodností mořských cest a mořské plavby a snahou všech přímorských zemí na dopravě se účastniti. Proto při dopravě námořní jest udržována skutečná konkurence mezi jednotlivými podniky o dopravu. Ale soutěž ta přece se prakticky silně omezila (jak to již bylo doloženo), protože veliké dopravní nádoby parolodí svým značným kapitálem a pokročilou i nákladnou technikou skoro úplně vytlačily z plaveb zaoceánských lodě plachetní (ačkoli lodě plachetní používají kromě cesty i přírodní hnací síly zadarmo i jinak vynikají svou značnou levností). Převaha kapitálová a technická pokročilost paroplavební dopravy