

v Argentině	32	(44 ⁰ / ₀)
v Portugalsku	30	(2 ⁰ / ₀)
v Číně	29	(16 ⁰ / ₀)
v Chile	28	(7 ⁰ / ₀)
v Kanadě	27	(70 ⁰ / ₀)
ve Švédsku	26	(49 ⁰ / ₀)
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 Singapuru (transitní)	16	
v Ceylonu (po většině transitní)	15	(64 ⁰ / ₀)
v Alžiru	12	(43 ⁰ / ₀)
v Australském spol.	12	(73 ⁰ / ₀)
v Jižní Africe	11	(79 ⁰ / ₀)
v Nizozemské Východ. Indii	11	(39 ⁰ / ₀)
v Norsku	11	(52 ⁰ / ₀)
v Rakousku (bez Uher)	10	(64 ⁰ / ₀)
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

v každém směru zvítězily nad přírodními výhodami lodí plachetních a stlačily je na nejvyšší na vedlejší výpomocnou dopravu při pobřeží a vůbec hlavně na plavbu omezenou na kratší cesty.

Jinak je soutěž v samé námořní paroplavbě značně stížena, jelikož pro veliká dopravní množství musí býti prostředky dopravní zcentralisovány ve velikých provozních podnicích, v paroplavebních velikých společnostech. Namnoze je v téže zemi jen tak málo různých námořních podniků paroplavebních, že se snadno dohromady shodnou o dopravní ceny i o rozdělení dopravy mezi sebou. Také jinak dopravní námořní podniky omezují soutěž rozdělením dopravy podle určitých pásem nebo podle rozdělených cest dopravních. Nakonec se po většině skutečná soutěž při námořní dopravě vyskytovala už jen skoro mezi jednotlivými různými zeměmi (a jejich podniky). Ano v nejnovější době nebyly ani nijak řídké dohody mezi různými dopravními podniky námořními z různých zemí, které z valné části nebo úplně vylučovaly vzájemné zápasy o dopravu. Byly mezinárodní trusty oceánové, které se o zámořskou dopravu navzájem dělily, a které se vyhýbaly také cenovému zápasení úmluvami o společných dopravních sazbách neb aspoň se smluvily o sazbách vzájemnou dohodou stejně upravovaných.

Je viděti, že ani při dopravě námořní nebylo lze udržeti zásadu plné volnosti cen na základě vzájemného soupeření podniků o dopravu. To tím méně bylo možno v zemích s námořní dopravou méně vyvinutou, kde se musily paroplavebním podnikům dávat veřejné podpory, aby mohly obstáti s cizozemskou konkurencí. Takové podporované podniky musily se pak podrobovati veřejným cenám předepsaným od státní moci a také musily konati plavby nařízené, kterým by se byly jinak jistě za příčinou nevýhodné nebo nemožné soutěže vyhnuly. [Podporované podniky hleděly pak plavbu zmonopolisovati.]

Při všech těchto omezeních jistá konkurence v námořní dopravě se přece stále udržuje a je zvláště podporována svobodou námořní plavby vůbec.

Každý jednotlivec, má-li k tomu dostatečné prostředky, může na své vlastní lodi buď sám sobě nebo i jiným lidem zboží dopravovati kamkoli mu libo. Moře je všude mezinárodně volné a svobodné a nikde ani na blízku pobřeží nebývá plavba po něm mezinárodně omezoována leda jen předpisy bezpečnostními, zdravotními a obchodně politickými (obchodními a celními smlouvami). Bývají sice také někde ukládány poplatky za upotřebení nákladných zařízení v přístavech nebo ve výkladištích zboží, ale poplatky ty nepřesahují pravidelně skutečných nákladů zařizovacích a udržovacích a bývají nyní stejně pro každého dopravovatele aťsi je cizího nebo domácího původu. Pro usnadnění dopravy bývají ve mnohých přístavech i volná místa a skladiště, kde zboží určené k další dopravě, nebo které se nedostane do tuzemského oběhu, nepodléhá celnímu řízení (svobodná přístaviště nebo přístavy) ani jiným omezením průvozní země.

Třebas i v jednotlivých zemích jistě námořní plavební podniky nabyly skutečného monopolu, nebývá monopol ten naprostý a soutěž utajená proti němu vždy působí. Konkurence by se hned projevila, kdyby monopolický podnik nemírně chtěl kořistiti ze svého výlučného

postavení. Pravidelně ani námořní kartely a trusty nedržely se dlouho, jelikož mezinárodní konkurence a možnost svobodné plavby takové dopravní svazky dosti záhy uvolňovala. Proti velkým paroplavebním společnostem stále se ještě dovedly udržovati konkurenční soukromé podniky jednotlivců (rejdařské soukromé podniky).

Bezúplatnost mořských cest ovšem se rozumí jen pro mořské cesty přirozené. Kde bylo nutno také mezi moři pro zkrácení cest podnikati umělé stavby, jako se to stalo prokopáváním šíjí mezimorských, tam se mohou stanoviti i skutečně se vybírají značné poplatky lodní počítané dle množství nákladů nebo dle počtu vezených osob [Tak tomu je v průplavech Suezském, Korinthském, Panamském, Kielském atd.] Poplatky ty mohou dávatí značné čisté výtěžky stavebním podnikům průplavovým (na př. akcie Suezského průplavu vynášejí vysoké dividendy, většina těch akcií jest arci ve vlastnictví britské říše, která z nich má značné finanční důchody).

Kdežto na moři příroda sama poskytla dopravovatelům zadarmo cestu, po suché zemi jsou všude (kromě řídkých, přirodně daných a lidské úpravy nepotřebujících splavných toků) cesty tím nákladnější, čím doprava jest intensivnější. Nejnákladnější pozemní cesty jsou železnice, při nichž výlohy kapitálu na dráhu — a co s ní pevně souvisí (na svrchní stavby staničních budov, skladišť atd.) — věnovaného jsou nejhlavnější ano převažující součástí všech nákladů dopravních.

Vůči těmto nákladům na zbudování pevných cest jest možná dvojí cenová politika. Buď se hledí náklady ty uhraditi cenami dopravními za každou soukromou dopravu nebo se přejímají na veřejný účet. Všude tam, kde cesta sama není příliš nákladná a je možno její používání učiniti přístupným co nejširší veřejnosti a kde by zároveň úhrada cestních nákladů dopravovatelem vůbec dopravu zneemožnila nebo ji podstatně ochromovala, byly veřejné cesty dány k dopravě skoro tak zadarmo sociálním rozhodnutím, jako je zadarmo poskytována námořní cesta přírodou samou. Kdekoli však byla cesta pro intensivní dopravu poměrně velikými náklady zřízena a slouží jen převážně jistým soukromým zájmům, které náklady ty hraditi mohou, považují se kapitály na věnované za podobné kapitálům uloženým v ostatních výdělečných podnicích. Z té příčiny ti, kdo používají dopravy po takových cestách, pravidelně musí hraditi také náklady kapitálů v nich investovaných, musí je zúrokovati, po případě umořovati, pokud se dopravou nebo jinak opotřebují.

Nižší suchozemské cesty jako silnice a uliční bezkolejné dráhy v městech byly již dávno převzaty na veřejný náklad a poskytují se k dopravě bezúplatně zrovna tak jako námořní cesty nebo přirozeně splavné řeky. Ale i většina umělých vodních cest (průplavů, splavných nebo regulovaných řek), ačkoli jsou územně dosti nestejně rozděleny, byla stejným způsobem jako silnice předána bezúplatně soukromým dopravovatelům. Bývalá vodní mýta po řekách i po průplavech po většině zmizela stejně jako silniční mýta. Tím ovšem vlebená láce vodních cest jest často pouze zdánlivá, jelikož náklady dopravní z velké části převzalo veřejné hospodářství (stát nebo říše).*

*) Ve Velké Británii a částečně i ve Spojených Státech, kde plavba po průplavech dávno zmohutněla rozvojem průmyslu a obchodu již před známostí loko-

Kde takto ze *sociálního rozhodnutí* stala se cesta bezúplatnou zrovna jako cesty přírodou zadarmo poskytované (moře, přirozeně splavné řeky), tam se podobně ponechala volnost dopravě soukromé. Po silnicích nebo po umělých vodních cestách soukromý dopravovatel si sám opatří vozidlo i hnací energii a nabízí své dopravní služby ve volné soutěži s ostatními dopravovateli. Povožníci nebo majitelé lodí po vnitrozemských vodách jsou živnostní po většině volnými a ceny dopravní se určují vzájemnou jejich soutěží. Ovšem i v tom směru bývají četné výjimky, na př. drožkáři (omnibusy, dostavníky, veřejní nosiči atd.) v městech jsou koncesovanými podniky a mají ceny (tarify) úředně stanovené (neb aspoň úředně schvalované). Po způsobu paroplavebních podniků námořních nabyly monopolu také říční a průplavní paroplavební společnosti a často bývají také ještě z veřejných prostředků podporovány. Kde jsou veliké toky prohlášeny za mezinárodní, tam vyskytla se i soutěž mezinárodní jakož i její rub, veřejné podpory domácím plavebním podnikům. [Tak měly státní subvence rak. Dunajská paroplavební společnost zrovna jako uherská.]

Ze všech těchto skutečností je zřejmo, že také tam, kde doprava má své přirozené nebo sociální výhody, kde může zadarmo používati jinak nejnákladnějšího zařízení přepravního, kde totiž dopravovatele sama cesta nic nestojí, všude přece se jeví sklon k dopravnímu monopolu. Ceny dopravní neurčují se vždy volnou soutěží, jako tomu bývá na volném trhu se zbožím, nýbrž stanoví se buď rozhodnutím podniku, který má jistý monopol, nebo z moci veřejné, která poskytla dopravnímu podniku podstatnou podporu nebo přímo možnost výlučné dopravy. Takové ceny veřejně stanovené zovou se *tarify* a pro podniky dopravní napořád jsou běžné tarify různých dopravních odborů (tarify železniční, poštovní, telegrafní, tarify pro drožkáře, pro veřejné dopravní zřízence atd.).

Úplně monopolické povahy jest doprava železniční ať osobní ať pro zboží. Železnice svým poměrně velikým zcela v podniku utkvělým kapitálem nepřipouštějí několik podstatně jen konkurenčních linií souběžných. I kde taková soutěž byla by možná pro některá význačná místa, omezuje se přece pouze na jednotlivé uzly železniční a ani tam nelze ji bezpodmínečně připustiti; nebyla by ani konkurujícím podnikům samým na prospěch a proto se snadno železnice dohodly o vyloučení také této velmi omezené soutěže. Soutěž tu pro železniční uzly nelze ostatně ani ze sociálních příčin schvalovati, jelikož by poskytovala neoprávněné výhody menšině celkem nepatrné na úkor veškerého obecenstva ostatního. Ovšem se taková soutěž vyskytuje dosud a byla dříve velmi rozšířena, dokud se nepochopilo, že železnice v žádném směru se nehodí ke konkurenci. [Opravdivá konkurence železnic může býti pouze s jinorodou dopravou, na př. se silnicemi

motivních drah, byly umělé vodní cesty soukromými a dříve velmi výnosnými podniky. Teprve dokonalená doprava železniční učinila také v těch zemích umělé vodní cesty po většině nevýnosnými a akciový kapitál průplavních podniků se povětšinou zcela znehodnotil konkurencí železničních společností. Velmi často železnice mohly náramně lacino získati vodní dráhy s nimi soutěžící, a uvolnily tak své vlastní přetížené dopravě po kolejích. Ovšem, že ani levností dopravy nedovedla pak většina průplavních podniků soutěžit se železniční dopravou.

na kratší vzdálenosti, zvláště s automobilovou dopravou po nich, s vodními cestami vnitrozemskými a s pobřežní plavbou námořní. Ale často ani s těmito dopravami není pouze konkurence, která pravidelně bývá pro železnice vítěznou. Často se pouze tyto různé dopravy doplňují a na vzájem podporují.]

Monopolní ráz podniku železničního přinutil veřejnou správu k nutným opatřením také tam, kde dráhy zůstaly soukromými. Nelze přece připustiti naprostou svobodu pro soukromý monopol dopravní tak, aby železnice mohla stanoviti pro jednotlivé dopravovatele ceny podle své libovůle a mohla tím někomu prokazovati zvláštní přízeň na úkor druhého. Tím by mohly býti hospodářsky poškozovány i celé krajiny a města na úkor jiných nebo jednotlivcům by se dávaly velmi nebezpečné výsady. [Dráha by mohla jistému místu, na kterém jí záleží, v kterém má své vlastní podniky, poskytnouti takové výhodné sazby dopravní, že by jiná okolní místa nemohla konkurenci s privilegovaným soupeřem vydržeti. Takovým způsobem by také mohla železnice jistého podnikatele vyzvednouti na úkor jeho konkurentů, kdyby jim dávala nepoměrně nepříznivější dopravní podmínky. Železničními nestejnými a nepříznivými sazbami bylo by možné nepohodlného konkurenta až i zničiti.]

Bylo tedy logickým důsledkem — (a již dříve to bylo vytčeno) — že tarify železniční pro svůj monopolický ráz jsou veřejné povahy a musely býti pro všechny účastníky, stejně stanoveny a býti stejně přístupny všemu obecnstvu bez jakýchkoli výhrad a bez zvláštních jednotlivých výhod pro kohokoli. Ano, známo je už, že tato veřejnost a všeobecně stejná přístupnost stala se až *požadavkem mezinárodním*. Není dovoleno poskytovatí jakékoli tajné přednosti komukoli na železnicích; rovněž nemohou býti pro železniční dopravu vnitřní nebo mezinárodní stanoveny podmínky, které by nebyly přístupny stejně komukoli, ať si jest příslušníkem kterékoli země. Je tedy stanovena naprostá publicita a stejná dostupnost (veřejnost) železničních tarifů, které jsou určeny pro každého stejnou měrou, splní-li jen všeobecné podmínky pro dopravu předepsané. To platí zrovna tak pro veřejné železnice jako pro dráhy soukromé a z té příčiny *podléhají také tarify soukromých drah veřejnému schválení a potvrzení*. Železniční tarify neřídí se také podle nákladů jednotlivých dopravních výkonů, protože ani nelze udati, jaké ty náklady pro jednotlivý dopravní akt (na př. pro jednotlivý vlak nebo pro jednotlivý vůz jsou) tím méně jaké jsou pro jednotlivou zvláštní zásilku. Kalkulace dopravní ceny za jednotlivý kus zboží nebo za jednotlivý železniční vůz je nemožná a měla by v sobě vždy mnoho libovolného, kdyby se účtovala podle kterýchkoli rozpočítacích zásad. Je množství dopravovaného zboží tolik různé povahy a tolik četné a složité, že nijak nelze všechny rozmanité náklady podle jednotlivých kusů nebo podle jednotek zboží rozvrhovati.

Náklady železničního provozu (jako všude jinde) jsou buď generální (všeobecné) bez určitého zjistitelného vztahu k jednotlivému dopravnímu výkonu nebo jsou speciální (zvláštní) podmíněné určitým provozním činem. Rozdíl však proti ostatním provozům je v tom, že železniční dopravní náklady generální naprosto převažují proti speci-

álním. Tvrdí se, že ze všech provozních nákladů železničních nejméně 70—80% jsou náklady obecné a nejvýše jen 20—30% že lze přičísti vlastním speciálním nákladům provozním. — Především mezi generální náklady sluší čítati zúročení a umořování velikého základního i provozovacího kapitálu, potom značné jeho opotřebování i bez vozby (přirozenými vlivy), konečně ústřední správu a provozní službu, pokud se nedá rozečísti na jednotlivé výkony dopravní. Tyto všechny obecné náklady převažují úplně proti vlastním provozním tím více, čím je provoz na dráze slabší. Při nedostatečném využití dopravních prostředků (vozů naložených nebo zaměstnaného personálu) rostou náklady nepoměrně, protože se musí pohybovati při jistém nejmenším pravidelném provozu mnoho neužitečné (t. zv. mrtvé) váhy. Je to váha lokomotivy a vozů, která proti vezenému zboží (nebo dopravovaných lidí) bývá při slabém využitkování prostoru příliš velká; to se ještě stupňuje tím, že minimální nutný počet zřízenců nemůže býti dostatečně zaměstnán.

Z toho je zřejmo, že dráha musí pečovati o to, aby doprava byla co nejintensivnější, aby se její dopravní prostředky plně využily. Čím lépe se dopravních vozidel i dopravních sil využije, tím menší bude náklad na dopravovanou jednotku. Čím tedy je menší poměrně „mrtvá“ váha, tím mohou býti sazby levnější. A navzájem, čím jsou sazby levnější, tím více se dá přilákat dopravaného množství, a tím klesají i provozní náklady na dopravovanou jednotku, jelikož se plněji využije prostoru i personál se lépe zaměstná. Z toho je přirozený důsledek, že dráhy se musí namáhati, aby dostaly co možná veliké množství zboží třeba při levnějších sazbách, že tedy pro zboží hromadné méně cenné musí povolovati dopravné podstatně nižší, aby je od dopravy neodpuzovaly. [O ceně zboží po drahách a vnitrozemských vodách dopravovaného bylo již dříve promluveno.]

Tím se vysvětluje, proč po železnicích (a zrovna tak po vodních cestách) převažuje naporád zboží všední, málo hodnotné a proč také pro zboží to jsou stanoveny dopravní ceny nepoměrně nižší nežli pro zboží cennější. Zboží laciné nesneslo by delší dopravy, kdyby naň byly uloženy stejné sazby jako na zboží dražší. Železnice právě vynikly dopravou zboží laciného ve velikém množství a zrovna veliké množství vozeného zboží i při menším přebytku sazby nad vlastními provozními náklady dává veliký celkový výnos k ukrytí obecných (generálních) nákladů. Zboží cennější snese pak vyšší dopravné a toto vyšší dopravné může naň býti tím spíše uvaleno, protože je takového zboží poměrně málo a pouze vyššími sazbami lze z něho docílití patrnějšího výtěžku pro dráhu.

Nutno tedy zboží i osoby dopravované tříditi dle jejich schopnosti dopravní t. j. sazby dopravní upravovati *dle hodnoty*. To se uplatňuje při dopravě osobní podle vozových tříd (I., II., III.), při dopravě zboží podle ceny jeho (*tarif hodnotný*). Ovšem při zboží zároveň s tím souběžně jde i využitkování prostoru dopravního, jelikož právě zboží méně hodnotné může býti snáze odevzdáváno dráze *najednou ve větším množství*. Nevyniká tedy zcela určitě zásada tarifu hodnotného, nýbrž je spojena zároveň i s podmínkou *hromadnosti*, aby dráze *najednou* odevzdáno bylo k dopravě co možná veliké množství (pravi-

delně množství zaujímající celý vůz neb aspoň jeho polovici, tedy 10.000 *kg* nebo aspoň 5.000 *kg*). To je t. zv. *tarif prostorový*, který nutno na drahách vhodně kombinovati s *tarifem hodnotným*. [Při tom některé zboží působící dráze zvláštní obtíže při využitkování prostoru bývá ovšem výše tarifováno. Je to zboží *neskladné* („sperriges Gut“) jako na př. montované stroje, hotový nábytek, rostliny a stromy čerstvé (v květináčích nebo vsazené v nádobách s prstí) atd.]*

Dopravní náklady rostou také se *vzdáleností* dopravní, ale nikoli úměrně. Jisté náklady jsou vůbec od vzdálenosti neodvislé, tak při naložení a vyložení zboží a vůbec celá staniční služba. Proto se platívá ze všeho zboží — bez rozdílu na jakou vzdálenost se veze — jistý poplatek t. zv. *manipulační*. Při vzdálenější dopravě jistě nejsou provozní náklady dráhy prostě úměrny projeté cestě, nýbrž čím dále zboží se veze, tím lépe vyžitkují se dopravní prostředky dráhy a tím poměrně více dráha získává z dopravného pro všeobecné náklady provozní. K tomu přistupuje ta okolnost, že hromadné méně cenné zboží by vzdálenější dopravě vůbec nesneslo, kdyby dopravné rostlo úměrně s projetou vzdáleností a tím by z dopravy železniční prostě ubylo. Často se dá zboží zužitkovati jen v určité větší vzdálenosti od svého původního místa a proto jen vzdálenější doprava dává zisk dráze. Ty všechny důvody vedly k tomu, že nebývá po železnicích používáno jednoduchého *tarifu kilometrového*, nýbrž že se železniční sazby zmírňují se vzdáleností po stupních, že klesají, na čím větší vzdálenost se doprava děje. Je to tak řečený *tarif stupňový* nebo *stupňovitý*.

Zásady tarifu stupňovitého znázornil by nám tento schematický příklad: Pro dopravu 100 *kg* určitého zboží platilo by se: a) při vzdálenostech od 1—100 *km* za každý *km* 3 *h*, b) při vzdálenostech od 101—300 *km* 2 *h*, c) při vzdálenostech od 301—600 *km* 1½ *h* a d) při vzdálenostech přes 600 *km* 1 *h*. Tu by ze 100 *kg* vezených na př. do vzdálenosti 850 *km*, platilo se dopravného

v 1. stupni 3 <i>h</i> za každý <i>km</i> (za 100 <i>km</i>)	3.— K
v 2. „ 2 <i>h</i> „ „ „ (za 200 <i>km</i>)	4.— K
v 3. „ 1½ <i>h</i> „ „ „ (za 300 <i>km</i>)	4·50 K
v 4. „ 1 <i>h</i> „ „ „ (za 250 <i>km</i>)	2·50 K
celkem tedy za 850 <i>km</i>	14.— K

T. j. za projetou dráhu 850 *km* v celku by se ze 100 *kg* platilo sotva 1·65 *h* za 1 *km*, kdežto v prvém stupni by bylo dopravné 3 *h* za 1 *km* (dvojnásobné poměrně, když se ještě hledí k manipulačním poplat-

*) Tarif hodnotný má jistě své oprávnění také při osobní dopravě, ale prakticky nelze tyto zásady s úspěchem provésti, jelikož i zámožnější cestující vyhnou se třídě vyšší, když se pro ni stanoví dopravné příliš vysoké. Podle tarifu československých drah platí se v II. třídě dopravné dvojnásobné a v I. čtyřnásobné nežli obyčejně v třídě III. Výsledek toho ustanovení však bývá ten, že v I. třídě jezdívá velmi málo cestujících, kteří by platili plné dopravné — čtyřnásob vyšší než v třídě III. Pravidelně používají pak I. třídy cestující privilegovani, kteří mají buď značné slevy nebo kteří jezdí po případě v první třídě zadarmo. Proto se jistým právem říká, že prvou třídou se jezdí pravidelně zadarmo. V dopravě osobní je též zásada hromadnosti, když se jedná o vlaky pro celé společnosti cestovní nebo když se vy-
dávají předplatné nebo saisonní lístky na časté jízdy.

kům), v druhém stupni (kdyby celý byl projet), bylo by dopravné $2\frac{1}{3}$ h za 100 kg a 1 km atd.

Pravidelně skoro všechny dráhy počítají takto dopravné stupňovitě a jen zřídka kdy užívají tarifu kilometrového.

[Československé státní dráhy počítají nyní (od července 1920) v dopravě osobní s jistým zaokrouhlováním za 1 km v třetí třídě osobního vlaku 16 h a to až do vzdálenosti 250 km, takže za projetych 250 km se platí 40 K zrovna jako za 25 km úměrně stejné 4 K. Na to od 251 km až 350 km se platí již jen 12 h za 1 km a od 351 km výše 6 h za 1 km; při větších vzdálenostech se ovšem počet kilometrů zaokrouhluje vždy nejméně na vyšší číslo dělitelné 50 km.]

Značně i podstatně se mění náklady železniční dopravy s rychlostí. Má se pravidelně za to, že s rychlostí rostou náklady nejméně čtverecně (ačkoli přesně se nedá tento poměr zjistiti). Dráhy upravily tedy své sazby také podle rychlosti dopravy, ale nikoli důsledně. Bylo to již viděti při dopravě osobní na železnicích, kde často zdoluhavější doprava (na drahách vedlejších a místních) bývá dražší než doprava rychlejší (po drahách hlavních). Třídí se sice také dopravné pro osobní rychlíkovou jízdu dráze nežli dopravné v osobních vlacích (pomalejších), ale nikoli ani poměrně dle rychlosti; poměrně jsou rychlíkové jízdy značně lacinější než ve vlacích osobních, rozhodně nerostou nikdy se čtvercem rychlosti.*)

Doprava osobní však namnoze jde na účet dopravy zboží. Doprava osob uložena jest drahám spíše za povinnost společenskou kulturovýmáhanou a její pravidelné menší úspěchy hmotné kryjí se výtěžkem z dopravy zboží. Proto také nežádá se přesné a poměrné uhrazení nákladů dopravy osobní ani podle rychlosti dopravy.

Jinak při dopravě zboží bývají účtovány za dopravu rychlejší skutečně mnohem vyšší sazby a to již také z toho důvodu, že rychlé dopravování zboží je celkem výjimkou a k tomu pro takové statky, které vyšší dopravné lehko a dobře snesou. Podle rychlosti dělí se dopravované zboží na zboží rychlé a zboží nákladní. Zboží rychlého je nepatrný zlomek (asi od 1 až nejvýše 2%),**)

*) Na československých státních drahách je dopravné osobními vlaky v třetí třídě 1 km za 16 h (v prvním stupni až do vzdálenosti 250 km); pro rychlíky je bez rozdílu vzdálenosti přírážka až do 100 km 8 K a přes 100 km do vzdálenosti 250 km 12 K. Tedy při vzdálenosti 250 km projetych (přibližně asi vzdálenost z Prahy do Brna) jest sazba pro osobní vlak ve třetí třídě 40 K, a pro rychlík 52 K; poměr dopravného jest tu tedy $52:40 = 1:3$ krát vyšší pro rychlíky než pro osobní vlaky. Rychlost osobních vlaků na hlavní trati 254 km (z Brna do Prahy) byla při tom asi 30 km za hodinu, kdežto rychlost rychlovlaků asi 47 km. Poměr dopravného měl by tedy býti podle čtverců rychlosti skoro $2\frac{1}{3}$ vyšší v rychlicích než v osobních vlacích, kdežto ve skutečnosti nebylo rychlíkové dopravné ani o celou třetinu vyšší. I podle jednoduchého poměru rychlosti bylo by dopravné v rychlicích asi o 55% vyšší nežli v osobní dopravě. Je z toho zřetelno, jak dopravě rychlé se dávají výhody proti dopravě pomalejší, což se vysvětluje jako podpora moderní hybnosti hospodářské i společenské.

**) Dráha rak. uh. jižní spol. dopravila za r. 1912 11:822 mil. t zboží nákladního a jen 0:2 mil. t zboží rychlého. Tedy ze všeho zboží dopravovaného za ten rok činilo zboží rychlé 1 $\frac{2}{3}$ % pouze. Příjmy z dopravy rychlého zboží činily však 7% ze všeho zboží. Podobný poměr jest i na jiných drahách.

jest zřejmo, že není potřeba k němu bráti zvláštní zřetel ani že se nemusí jeho dopravě nijak nadržovati.

[Na dráze rak. uh. jižní společnosti byly dopravní sazby na rychlé zboží *průměrně* více než čtyřnásobné nežli na zboží nákladní.]

Na základě vyložených zásad jsou tedy upraveny skutečné sazby drah *podle určitých kombinací tarifu hodnotného s tarifem prostorovým* a k tomu se spojí rozdělení všeho zboží na velmi nestejně skupiny zboží rychlého a nákladního. Všechny tyto tarify pak jsou obyčejně upraveny stupňovitě, aby zvláště byla zboží lacinému a hromadnému usnadněna vzdálenější doprava i aby dráhy přilákaly co nejvíce laciného zboží k dopravě.

Zásady tarifů železničních nejlépe se pochopí ze skutečných sazeb bývalých rakouských drah státních (*kteřé v hlavních rysech jsou ještě dosud platny i v Československu*). Podle toho jsou zvláštní *tarify pro zboží rychlé a tarify pro zboží nákladní*. Tarify pro zboží rychlé mají tři třídy: *a)* pro zboží obyčejné, *b)* pro zboží snížené, *c)* pro zboží zvláště snížené. Rozdělení to děje se podle ceny, že zboží snížené a zvláště snížené je zboží laciné, které se musí rychle dopravovati a nesneslo by vysokých sazeb pro obyčejné zboží stanovených. Jsou to zvláště čerstvé potraviny a jiné laciné věci podléhající rychlé zkáze, které zejména pro zásobování měst a průmyslových oblastí z venkova dlužno co nejrychleji dopravovati, ale které by se za vysoké dopravné obyčejného rychlého zboží převážeti vůbec nedaly. [Ale ani rychlé zvláště snížené zboží neplatí přece nižšího dopravného nežli nejdražší třída zboží nákladního.]

Pro zboží nákladní jsou sestaveny třídy na základě *kombinací tarifu hodnotného s tarifem prostorovým*. Je celkem *pravidelných osm tříd* pro zboží nákladní, které se dělí *na zboží drobné a na zboží vozové* (vagonové) ale nikoli snad jen prostě dle množství najednou k dopravě odevzdaného, nýbrž zároveň dle hodnoty (ceny) zboží. Zboží drobné je ve třídách I. a II. podle své ceny řaděno, kde třída I. je značně dražší než II. Ale mnohé cenné zboží, kterého je najednou dráze odevzdáno třeba i na celé vagony (přes 100 *q*) přece zůstává tříděno ve dražších třídách I. a II. a nenabývá výhod zboží vozového.

Zboží *vozové* (vagonové) je zařaděno do tříd *A, B, C*, které jsou postupně levnější a jsou určeny také pro zboží postupně levnější. Třída *A* je pravidelně pro zboží polovozové (polovagonové) t. j. pro zboží odevzdané najednou nejméně ve množství 50 *q*, kdežto třídy *B* a *C* jsou pro zboží vozové (vagonové) t. j. pro zboží najednou odevzdané v nejmenším množství 100 *q* a sice *C* pro zboží nejlacnější. I tu platí, že některého cennějšího zboží může býti odevzdáno najednou přes 100 *q*, ale přece bývá vřazeno do třídy *A* (po případě i do vyšších tříd drobného zboží II. nebo I.).

Vedle toho jsou ještě třídy pro některé velmi často dopravované zboží výhodněji upraveny, které mají *zvláštní tarify* 1, 2, 3. [A sice je *zvláštní tarif 1* pro potraviny, *zvláštní tarif 2* pro dříví a řezivo z dříví, *zvláštní tarif 3* pro hnojiva a hnojivové odpadky.]

Je tedy *pravidelných* bývalých tříd rakouských (a rovněž dosud československých) celkem jedenáct:

Pro rychlé zboží			Pro nákladní zboží		
obyčejné	snížené	zvláště snížené	drobné I, II.	vozové A, B, C	speciální tarify 1, 2, 3

a třídění se děje společně v nich i podle ceny i podle množství (tedy jak podle zásad tarifu hodnotného, tak i prostorového). Sazby pak jsou napořád stupňovité, ovšem stupně nejsou stejné ve všech třídách, nýbrž různí se jich vzdáleností v kilometrech podle jednotlivých tříd. [Podrobnější výklad přesahuje úkoly národního hospodářství a patří do zvláštní nauky o tarifnictví.]

Kromě pravidelného třídění zboží bývá velmi časté třídění *výjmkové*. Je celá rada tarifů výjmkových, buď povolených pro jednotlivé druhy zboží nebo pro jednotlivá spojení železniční nebo pro jednotlivé účely na př. pro zahraniční vývoz, nebo pro dovoz velmi potřebného zboží, nebo pro krajiny nějakými pohromami postižené atd. Také bývají výjmkové tarify dělány z konkurence jiných dopravních prostředků (vodních cest, cizích drah a j.) nebo se povolují k podpoře jistých odvětví průmyslových. Důvodů pro výjmkové tarify je velice mnoho a proto také výjmkové tarify rozšířily se neobyčejně a proti pravidelným někdy i převažují.*)

Každý dopravní podnik železniční má své vlastní tarify neodvislé od ostatních podniků, ačkoli vzájemné působení a úpravy tarifů těch ve spolek čím dále tím více pronikají. Tyto samostatné tarify jednotlivých podniků zovou se *místními tarify (lokálními)*, takže kolik je různých samostatných podniků železničních, tolik bývá i místních různých tarifů. [Na př. v Československu je čtvero místních tarifů: státních drah, dráhy Buštěhradské, dráhy Ústecko-Teplické a Košicko-Bohumínské. Kde je větší roztržštěnost vlastnictví, tam ovšem jest

*) Bývalé rakouské tarify byly z těch důvodů velmi pestré a jich pestrost přejala podstatně i dráhy československé na úkor přehlednosti a větší žádoucí jednoty, třeba jsou i četné důvody pro podržení mnohých starších výjmkových tarifů.

Třídění na drahách německých je poněkud jednodušší. V Německu jsou tyto tarifní třídy:

Stückgut			Allgemeine Wagenladungs-Klasse		Wagenladungen			
Eilgut	Allgemeine Stückgut-Klasse	Spezialtarif für bestimmte Stückgüter	A ¹	B	Spezialtarife			
					A ²	I.	II.	III.

Tedy celkem jen devět pravidelných tříd proti rakouským jedenácti (označení se také odchyľuje).

Zboží rychlé dopravuje se proti zboží nákladnímu značně větší rychlostí: Lhůta výpravní jest jeden den (při zboží nákladním 2 dni); lhůty na dopravu za každých počatých 300 km 1 den (při zboží nákladním do 100 km 1 den a za každých dalších 200 km začatých 1 den). Tedy na vzdálenost 750 km čítá se na zboží rychlé dopravní doba 4 dni (1 den na výpravu a 3 dni na dopravu), kdežto pro zboží nákladní 7 dni (2 dni na výpravu a 5 dni na dopravu).

i větší počet místních tarifů.] Je-li však třeba dopravovati zboží po několika drahách různých majitelů (a zvláště různých zemí), jest nutné místní tarify zúčastněných drah sjednotiti, což se děje zvláštními *železničními svazy*, které mají na vzájem ujednané a platné *tarify svazové* (Verbandtarife). Jsou ovšem již i mezinárodní svazové tarify. [Takovým důležitým svazem železničním ve střední Evropě byl svaz „*Verband der deutschen Eisenbahnverwaltungen*“ objímající dráhy německé, rakousko-uherské, belgické, rumunské atd.]

Pováží-li se, že kromě pravidelných a výjimečných tarifů jsou nutny ještě tarify pro zboží *neskladné* a pro zboží, které se vůbec nezařazuje do tříd jako pro zboží vzácné nebo pro zboží nebezpečné pro dopravu atd. a že vedle místních tarifů jsou i četné svazové tarify, pochopí se snadno, že vypočítávání dopravného je věcí náramně složitou i nesnadnou pro samy odborníky. Proto jsou četná ustanovení pro vymáhání jak nedoplatekú dovozného se strany drah tak i přeplatekú se strany dopravovatelů proti drahám. Spletitost tarifů dala podnět také ke vzniku zvláštních živností, které se zabývají pouze vymáháním přeplatekú dopravného od drah a k tomu cíli dávají si postupovati nákladní listy zásilek od zasilatelů po případě od příjemců zboží. Že by takové dosti výnosné živnosti (kanceláře) byly zbytečny při větší jednoduchosti a přehlednosti železničních sazeb, o tom není pochybnosti. Ale při dosavadní složitosti železniční dopravy zboží a při nutnosti podle ní upravovati také dopravní ceny nelze dosud vystačiti s pronikavým zjednodušením železničních tarifů pro zboží. Jich pestrost jest dosud národohospodářskou nezbytností.

[Složitostí dopravních cen nejen na železnicích, nýbrž i u jiných dopravních prostředků podporuje se také prostředkovatelství všeliké dopravy, totiž spediteurství.]

Tarifní politika železniční má ohromně důležité důsledky národohospodářské. Její úpravou se dá napomáhati na př. konkurenci domácího podnikání proti cizozemskému. Je možno železničními tarify napomáhati vývozu do ciziny a obdobně i ztěžovati dovoz ze zahraničí. Zvláště soustavně a účelně se tak díti může, když celá nebo většina železniční sítě je ve vlastnictví státním, neb aspoň ve státním provozování. Železničními tarify dá se na př. velmi účinně působiti proti účinkům cizozemských cel a zrovna tak jest možno domácí celní sazby vůči cizině přístřovati nevýhodnými sazbami pro zboží cizozemské, nebo pokud by to nebylo přípustno různými železničními výhodami tarifními pro domácí podnikatele nebo pro určitou jejich část, která hlavně konkuruje s cizinou. Tímto způsobem dá se působiti proti celní politice a mohou se výhody obchodních smluv vymíňených pro cizinu zmenšovati nebo přímo mařiti.

Jest patrné, že zrovna takový zájem bude míti cizina na svých domácích tarifech železničních a že bude jejich sestavováním naopak zase působiti navzájem na podporu své vlastní soutěže domácí proti cizozemskému pronikání. Zároveň se vidí, že při sjednávání obchodních smluv jest nutno nejen hleděti k celním sazbám, nýbrž v souvislosti s tím také k železničním (i jiným) sazbám dopravním. Proto vedle celních sazeb umlouvají se při sdělování smluv obchodních současně i sazby železniční, aby se účinek jedněch nerušil druhými.

Z těch příčin tarify železniční nejsou již prostě věci úplně vnitrostátní, nýbrž podléhají úpravám a ujednáním mezinárodním. Nejlépe to bylo dokumentováno mírovými smlouvami po světové válce, kde na př. versailleským mírem jsou ustanoveny zásady mezinárodního práva dopravního vůbec ve zvláštní části (XII., „ports, voies d'eau et voies ferrées“) v čl. 321 až 386 sice jako podmínky mírové uložené Německu, které však budou základem také ostatním dopravním úmluvám mezinárodním v Evropě.

Všeobecně byla přijata zásada vzájemných výhod nejvyšších, že cokoli se povolí jedné smluvní zemi (při stanovení tarifů železničních), je zároveň povoleno i ostatním smluvním státům. Podobně přijata byla zásada všeobecné rovnosti a přístupnosti tarifů dopravních také v dopravě mezinárodní, ovšem splní-li se podmínky stanovené. Arci těmito různými podmínkami lze přece a přese všechna mezinárodní ustanovení a ujednání zachovati jisté přednosti dopravě domácí proti cizozemské na půdě každého státu; proto i ony podmínky jest nutno podrobovati kontrole mezinárodní a jest možno o nich rozhodovati také zasahováním smluvním mezi jednotlivými zeměmi.

Jest však zřetelno, že celý vývoj směřuje k tomu, aby dopravní prostředky nebyly jen výlučnou věcí týkající se pouze té země, v níž jsou, nýbrž že i národohospodářský i ostatní sociální proud spěje k tomu, aby doprava byla světovou a také světovému působení aby byla všude přístupna.

59. Spedice. Doprava zpráv písemných i ústních (pošta, telegraf a telefon). Vedlejší služby poštovní.

Obchod s dopravou býval v dřívějších dobách velmi úzce spojen (jak to i naznačuje německé rčení „Handel und Wandel“). Obchodník pravidelně si dopravoval sám své zboží vlastními dopravními prostředky na trhy, nebo dovážel je svým odběratelům v cizích krajích. Karavany dosud jsou sdruženími obchodníků, kteří vezou své vlastní zboží do dalekých krajin, z kterých si přivážejí výměnou zboží cizí; používají k tomu svých vlastních dopravních prostředků, vlastních svých lidí i soumarů (velbloudů, mezků, koní atd.). Zrovna tak dříve si kupci vyjížděli na svých vlastních lodích obtížených vlastním zbožím, které si vyměňovali za zboží cizozemské, aby je zase doma na svůj vlastní účet prodávali.

Postupně se však doprava osamostatňovala; dopravující povozník stal se samostatným podnikatelem, který své služby nabízel jak obchodníkům, tak i neobchodníkům. Obchod se poutal čím dále tím dokonaleji na určitá pevná sídla a obchodník kočovný poklesával, až načisto musil ustoupiti usazenému soupeři podporovanému samostatnou, stále intenzivnější dopravou. Doprava zase, čím více mohutněla, tím více se osamostatňovala a přestala se zabývati obchodem se zbožím, jež přepravovala.

Doprava rozlišila se na různé zvláštní obory: doprava po pevnině a námořní; pevninská doprava třídí se podle různé své inten-