

15.000 mil. (t. j. asi 150 na hlavu), v Německu přes 7000 mil. (105 na hlavu), ve Velké Británii s Irskem téměř 6000 mil. (přes 125 na obyv.), ve Francii přes 4000 mil. (100 na obyv.), v Rakousku skoro 2000 mil. (téměř 70 na obyv.), v Japonsku 1700 mil. (přes 30 na obyv.), v Rusku 1700 mil. (10 na jednoho obyvatele), v Itálii 1700 mil. (47 na jednoho obyv.), pak jde Argentina přes 1000 mil. (140 na jednoho obyv.), Východní britská Indie jen 980 mil. (asi 3 na obyv.), Belgie 870 mil. (115 na obyv.), Uhry skoro se 740 mil. (35 na obyv.), Nizozemí přes 600 mil. (99 na obyv.), Švýcarsko 500 mil. (133 na obyv.).

Nejvíce telegramů (depeší) v Evropě bylo podáno ve Velké Británii (celkem téměř 100 mil. t. j. 210 na 100 obyv.), pak ve Francii (přes 65 mil., skoro 170 na 100 obyv.), v Německu (přes 60 mil., asi 90 na 100 obyv.), v Rusku 42 mil. (30 na 100 obyv.), v Rakousku 23 mil. (80 na 100 obyv.), v Itálii 21 mil. (59 na 100 obyv.), v Uhrách 13 mil. (62 na 100 obyv.) atd.

Nejvíce telefonních rozhovorů na 1 obyvatele bylo před světovou válkou v nordických zemích (60—70 na obyvatele), pak v Německu (téměř 30), v Nizozemí (22), ve Velké Británii (20), ve Francii (20), v Belgii (17), v Rakousku (12), v Uhrách (9) atd.

60. Mezinárodnost (světovost) dopravy a její světová úprava. Světový spolek poštovní a telegrafní. Mezinárodní plavba po řekách. Mezinárodní ujednání o železniční dopravě zboží.

Doprava, která — jak už povědomo — pravidlem začínala výbojem a kořistěním z cizích zemí a která byla nejmocnější podporou podmanitelům k udržování jejich panství, ponenáhlu přestává býti pouze nástrojem k násilnému vnikání cizích uchvatitelů a stává se jednotící silou mezi různými národy a plemeny lidskými. Dřívější odvážné dobrodruhy slídící jen pro kořisti vystřídali všude moderní pokojný dopravce, který slouží nejlépe podle svých sil a schopností všem těm, mezi nimiž obchodní směny a jiné hospodářské i kulturní styky navazuje a zprostředkuje. Sama doprava se při tom všestranně zesocialisovala a její sociální působení neomezuje se již toliko na jednotlivé úzké okresy, nýbrž vztahovalo se na stále širší území i na rozsáhlejší společnosti lidské, až dospělo se k úplné světovosti.

Na moři *prvně* se mohla tato jednotící moc dopravy projevit, jako ovšem zase moře původně bylo nejsilnějším pokušením k odvážným a násilným pokusům proti pokojnému obyvatelstvu cizích končin. Původně námořníci používali volnosti moře k přepadání a ke kořistěním, což neustávalo nikterak ani s vyšší kulturou a se zdokonalováním plavby. Naopak námořní kořistní výpravy slabých jednotlivců byly pak vystřídány vojensky vedenými a vypravenými výbojnými loďstvy silných koloniálních mocí. Kolonisující státy přepadaly chatrněji organisovaná a nepřipravená plemena lidská a hleděly z nich buď kořistiti nebo si je přímo trvale podmaňovaly a jejich bohatství i jejich práci si osvojovaly. Taková byla politika námořních plavců všech dob i plemen až do časů nejnovějších.

Odvážní Feničané a jejich nástupci (v západním Středomoří), Karthagiňané, osazovali objevená pobřeží vojenskou silou nebo lákali lstí kořist od pobřežních obyvatel, dříve než si je po případě moci trvale podrobili. Nebyla jiná ani politika kolonistů řeckých ani Římanů, kteří ponenáhlu ovládli celým Středozezemním mořem. Ve středověku norští plavci používali každé vhodné příležitosti k výbojům a dostali se na svých kořistních výpravách až do Středozezemního moře, jehož pobřeží také odjinud byla vydána přímo v plen nejružnějším mořským loupežníkům, nebo byla podmaňována společensky organisovanými námořními výpravami. Násilné uchvacování jak na moři (lodí kopeckých i jiných), tak na přímořských pevninách prodloužilo se tam až hluboko do 19. století. [Bylať námořním loupežným výpravám, ze severní Afr. ky podporovaným, učiněna konečně přítrž teprve osazením Alžírsko od Francie r. 1830] — Objevitelé španělští i portugalští (a po nich později také z jiných přioceánských zemí evropských) hledali svými mořskými výpravami jen bohatou kořist v zámořských zemích a neštíteli se nijakého krutého útisku proti podmaněným původním obyvatelům. Ba, když původní obyvatelé (v Americe) nemohli splniti všech tvrdých požadavků a hynuli útlakem podmanitelů, moci přiváženi byli odjinud ze zámoří silnější kmeny, aby z nich vynucována byla přetěžká otrocká práce na uloupené půdě. Byla celá otrokářská loďstva, která na ubohé lidské soumary pořádala pravé hony (v Africe) jako na zvěř, aby je dodávala k otrockým pracím do tropické Ameriky. Teprve po rozsáhlé námořní válce (kolem r. 1835) podařilo se Angličanům potříti všechna otrokářská loďstva a vymýtiti hnusný otrokářský obchod s černochy africkými, prodávanými do Ameriky.

Ani v nejnovější době nevymizel zúplna násilný a podmanitelský ráz z dopravy námořní. Válečné kořistní právo, potápění lodí i neutrálních za války a ničící hrozná moc ponorek, které se nelekaly útočiti na bezbranné cestující, jsou smutnými zbytky a přežitky dřívějších barbarských dob.

Ale přece dosti záhy přidružuje se k této výbojné plavbě mořské stále mohutnější pokojná námořní doprava spojující a jednotící celé lidstvo na povrchu zeměkoule. Vedle výbojných podmanitelů a dobrodružných slídčů po kořisti vyskytují se výpravy přičinlivých pracovníků, kteří vystěhovali se do zemí dosud buď pustých nebo málo zalidněných a hledají v nich nových domovů a přičinliví ti vystěhovalci v nevzdělaných zemích vytvářejí kultury daleko vyspělejší nežli byly civilisace starší, z nichž vyšli. Rovně i obchodníci bez úmyslné podmanitelských — třeba za ziskem — vypravují se na svých lodích, aby v míru a přátelství vyměňovali přebytky různých zámořských zemí navzájem. A k nim družila se i loďstva objevná a výzkumná, vypravená nákladem společenským nebo obětavostí súčasněných jednotlivců, která hleděla jen sloužiti vědeckým, kulturním nebo jiným sociálním potřebám celého lidstva.

Tyto účely plavby námořní, které usilují o hmotné a kulturní společenství pokolení lidských, nabyly již znatelné převahy v moderní době proti pokusům znásilňovacím. Ani zlé zkušenosti z poslední světové války nebudou moci na delší dobu potlačiti neodolatelného

puzení mezinárodní dopravy námořní k úplnějšímu semknutí všech států i národů v jediné veliké společenství mravní, jež na konec jistě zvítězí nad zhoubnou rozervaností a atavistickými násilnostmi přejatými z minulých surovějších dob.

Námožní plavba je již ode dávna rázu mezinárodního a stala se úplně volnou všem státům i obyvatelům přímořských krajin. Je zajištěna proti všem násilnostem od těch dob, co vymizelo z moří námožní lupičství. Kromě pobřežních států podle mírové smlouvy versailleské i dle jiných dřívějších ujednání mohou míti na mořské dopravě účast také státy, které nemají vlastního mořského pobřeží.*)

Pro mezinárodní námožní obchod však dlouho nebylo úplné svobody a volnosti. Jako jedním směrem námožní moci hleděly osaditi cizí území a zakládaly osady vojensky vyzbrojené na ochranu svého obchodu v cizích státech, tak zase přímořské země dosud v plavbě méně pokročilé bránily se vnikání cizího obchodu a vším možným způsobem (i násilným) podporovaly domácí plavbu proti cizím námožním lodím. [Na jedné straně vidíme na př. jak „Hansa“ osazuje přístavy v cizích zemích a hájí je násilnými válečnými způsoby proti domácímu obchodu i proti ostatnímu obyvatelstvu. Na druhé straně je později pro námožní moci vzorem Cromwellova „Act of navigation“ zakazující přístup cizím lodím, které by chtěly přivážeti zboží nikoli své domácí, nýbrž cizozemské, a dávají značné výhody domácímu loďstvu proti cizímu. Merkantilismus neuznává ještě plné svobody plavby námožní.]

Ale všecka omezení mezinárodní námožní plavby pominula již v 18. století a volnost námožní dopravy jest nyní naprostá i mezi státní bezúplatnost její. Není dovoleno, aby kdokoli mohl mořské plavbě ukládati poplatky kromě všeobecně stejné pro všecky přítavné povinných platů za nákladná zařízení přístavní nebo průplavní. Plavba po moři je opravdu úplně a dokonale svobodná a není vázána na nijaké výsadní právo nebo na dovolení kterékoli veřejné moci. Pouze dovoleno je vzhledem k mezinárodní soutěži poskytovat veřejné podpory pro domácí plavbu na určité cesty a na jistá pravidelná spojení obchodní. Právě tato svoboda nejvíce přispěla k námožnímu spojení všech končin světa a jest v dobách nejnovějších za míru podporována úplnou bezpečností jak právní vůči přehmatům kteréhokoli přímořského státu, tak i proti přepadání, jež bylo dříve velmi časté, pokud ještě mohli se na moři ukrývati mořští loupežníci (piráti). [Piráťství vymizelo vůči mohutným válečným loďstvům moderním, jakož i je skoro nemožné proti velikým obchodním parolodím.

*) Za světové války bylo neutrálnímu Švýcarsku vyhrazeno právo námožní plavby a byl mu přiřknut i vlastní přístav (francouzský *Cette* na moři Středomoří). Německé a rakousko-uherské válečné loďstvo vytýčilo i cestu bezpečnou proti ponorkovým útokům k tomuto přístavu.

Československé republice jsou podle versailleské mírové smlouvy (čl. 363 a 364) vyhrazena přístavní území v Hamburku i ve Štětíně. Rovně italská vláda poskytla v Terstu volný přístav Československé republice. Také Rumuni nabízejí přístavy pro námožní plavbu československou na Černém moři. — Ovšem států, které by neměly svého vlastního volného přístupu po suché zemi až k moři, je pouze nepatrný počet. Polsku na př. k tomu cíli vyhrazen a přiřčen byl koridor podél dolního toku Visly až k moři Baltickému.

Za dřívějších dob hojně po moři roztroušené ostrovy nebo jiná pustá pobřeží byla útočištěm pro četné a silně vyzbrojené loupežné lodi, které mohly snadno znásilniti menší plachetní lodě a byly poměrně bezpečny i proti málo četným lodím válečným, jimž unikaly svou poměrně velikou rychlostí. Ještě v prvé polovici 19. století bylo námořní lupičství silně rozšířeno].

Pro usnadnění mezinárodní plavby námořní byly zřízeny také t. zv. „svobodné přístavy“ nebo „svobodná přístavní území“, kde lodi mohou zboží vykládati a nakládati bez jakéhokoli celního řízení a bez celních a jiných podobných (na př. statistických) poplatků. Ovšem podmínkou jest, že zboží to není určeno nebo nedostane se do celního území cizího státu, nýbrž se pouze převáží nebo se z jakékoli příčiny ukládá (pod dozorem) do skladiště, aby bylo později zase vezeño dále. Svobodné přístavy bývají stejně přístupny všem lodím kterékoli země. — Dříve bylo zřizování svobodných přístavů nebo celých svobodných oblastí přímořských častější nežli nyní. Svobodné přístavy velkých států jsou totiž v nevýhodě, protože se vůči vlastní zemi musí uzavíratí celní čarou a považují se za celní cizinu. To zajiště nebývá nikterak výhodou pro obyvatelstvo svobodných přístavů samých, které celým svým živobytím i jinými styky je odkázáno na své vlastní nejbližší sousedství a není proň výhodou, aby se tak od něho uměle odlučovalo.

Z ostatní dopravy zvláště spedice zpráv velmi záhy nabyla rázu mezinárodního a také dosti časně byly sjednány mezinárodní úmluvy a spolky poštovní a telegrafní. „Světový spolek poštovní“ byl uzavřen již r. 1867 v Paříži (za Napoleona III.) mezi největší částí států na zeměkouli. Nyní „Union postale universelle“ objímá veškero kulturní lidstvo a nebylo společenství to přerušeno ani za kruté a nelitostné světové války. [Spojení poštovní — arci velice omezené — mezi válčícími zeměmi samými udržoval za války „Červený kříž“ v Ženevě respektovaný jako mezinárodní svaz i za války ode všech válčících.]

Světový poštovní spolek váže všechny zúčastněné země, aby poštovní zásilky v kterémkoli místě odevzdané byly dopraveny za poplatek odvedený pouze v zemi odesílací (za porto ve známkách té země, jejíž pošta je přijímá) a to všemi zeměmi, kudy doprava se děje. To vztahuje se arci i na poštu námořní po parolodích poštovních i na poštovní připojení v zemích zámořských. Tedy kromě země odesílací všechny ostatní země dopravují (vůči obecnstvu) poštovní zásilky zadarmo. [Ovšem vzájemné vyúčtování za poštovní dopravu mezi jednotlivými státními poštami se přece dosud provádí.] Tímto způsobem bývá odesílatelům zapravení dopravného do kterékoli země světa velmi usnadněno; zákonný poplatek každý snadno zapraví pouhým přilepením předepsané známky své vlastní země. (Nesmí se použití známky země, do které zásilka je adresována!)

K poštovnímu světovému spolku záhy se připojil také „Světový spolek telegrafní“, který však dosud nevztahuje se tak všeobecně na všechny země světa jako spolek poštovní a také úhrady zpráv telegrafických v mezinárodní dopravě nejsou tak jednoduše vyměřovány jako pro poštovní zásilky. Světové smlouvě telefonní vadilo.

ovšem to, že spojení telefonem nelze tak snadno po celém rozsahu zeměkoule provést jako se to stalo poštou a telegrafem.

Na kontinentě z politických důvodů dosti záhy vznikla mezistátní ujednání pro plavbu po středoevropských splavných řekách (po Rýně, Labi, Odře a Dunaji). Plavba po těchto dopravních liniích byla dříve na větší vzdálenosti téměř nemožna, protože řeky ty protékaly četnými státy a panskými územími, kde byly ukládány velmi různé a četné poplatky (vodní mýta) a také jiné překážky (jako jezy, slapy, stavidla a jiné) plavbě vadily.

Proto již kongres vídeňský r. 1815 pro usnadnění plavby v Německu a v Rakousku (i dále po Dunaji v balkánských státech) prohlásil Rýn, Labe, Odru a Dunaj za řeky mezinárodní a stanovil, že pobřežní státy jsou povinny udržovati toky ty v dobrém stavu splavném, aniž za to smějí plavbu obtěžovati jakýmikoli vodními mýty. Dosavadní vodní mýta byla na tocích těch zrušena a plavba po těchto řekách stala se tak volnou jako plavba námořní. Později pro dolní Dunaj (od ústí až k Turn-Severinu) byla zřízena *mezinárodní komise*, které svěřena byla péče o řádnou plavbu po tomto veletoku.

Po světové válce byly tyto zásady potvrzeny, ano ještě více rozšířeny mírovými smlouvami (ve Versailles, v St. Germain a v Trianonu), jimiž kromě vzpomenutých již řek prohlášeny byly za mezinárodní také *Němen* (a pravděpodobně bude i *Visla*) i přítoky těchto splavných řek (Vltava od ústí až ku Praze, Morava od ústí až ke stoku s Dyjí, Tisa pokud je splavná a podobně i přítok její Maroš atd.), hlavně pokud probíhají územím několika států. Také průplavy již hotové nebo teprve později zřízené mezi Rýnem a Dunajem (jež vystavěti je Německo povinno) budou mezinárodní. Tato mírová ustanovení vyjímají toky ty z vlastnictví států, kudy protékají a zřizují pro ně spoluvlastnictví provozované mezinárodní komisí, zvláště zřízenou pro každý tok. [Tak na př. mezinárodní komise pro Labe má 4 zástupce států německých, 2 zástupce Československé republiky, 1 zástupce Velké Británie, 1 Francie, 1 Itálie a 1 Belgie. — Dunajská mezinárodní komise sestává bude ze 2 zástupců německých států (Vrtemberska a Bavorska) a po jednom zástupci Rakouska, Československé republiky, Jugoslavie, Rumunska, Bulbarska, Recka, Velké Británie, Francie a Itálie.]

Komise mezinárodní pro takový mezinárodní tok kontroluje plavbu říční i po průplavech připojených, aby byla úplně volnou a přístupnou nejen pobřežním zemím, nýbrž všeobecně. Pečuje o náležité udržování splavnosti toků a rozvrhuje náklady této plavby mezi jednotlivé pobřežní státy; práce k tomu cíli nutné musí podniknouti každý stát ve svém území. Podobně jest jí svěřena i starost o bezpečnost plavby. [Za zvláště nákladná díla jednotlivému státu může býti dovoleno vybírat poplatky — ovšem stejné pro všechny účastníky. — Tak již dříve si mohly Uhry vybírat poplatky za proplutí „Železnými vraty“ na Dunaji. Také v přístavech za nákladná zařízení přístavní mohou býti ukládány přiměřené platy rovné pro všechny, nebo může býti vybíráno skladné ve skladištích.]

Po železnicích již od počátku mohly býti přepravovány osoby i zboží různými zeměmi. Ano z příčin mezinárodní konkurence byl

průvoz zboží všemožně usnadňován, také cestování mezinárodnímu nebyly kladeny nijaké zvláštní překážky (kromě nutné kontroly cizinců z různých politických důvodů. Za války i po válce ovšem mezinárodní styk byl podstatně ochromen). Dohody mezistátní o železniční dopravě zboží byly velmi časté a netýkaly se pouze států samých, nýbrž i jednotlivé železniční společnosti z různých zemí uzavíraly mezi sebou dopravní úmluvy. Tyto úmluvy vztahovaly se i na vzájemné dopravní ceny, které našly svůj výraz ve známých svazových tarifech, jejichž platnost neomezovala se na území jediného státu. Ovšem takové svazové tarify podléhaly schválení každého státu, jehož se týkaly.

Veliký vliv železničních tarifů na obchodní styky a obchodní i celní politiku jednotlivých zemí přiměl státy k tomu, že při sjednávání obchodních a celních smluv bylo dbáno především také na úmluvy o vzájemné železniční dopravě a o železničních tarifech. Ale železniční povoznická smlouva kromě toho zavádá podnět k tolika právním jednáním, po případě i k různým sporům mezi účastněnými železničními podniky i mezi obecněstvem jich služeb používajícím, že brzy z toho byly nutny také úmluvy mezi jednotlivými účastněnými zeměmi, podle nichž se různosti a neshody zájmů dopravou železniční dotčených vyrovnávaly. Také v tom směru bylo buď smlouvami obchodními nebo samostatnými úmluvami železničními usilováno o klidné a právně uspokojující řešení vzájemných sporů a vyrovnávání různých dopravních nesnází, vzniklých nejednotností právních nebo technických ustanovení a zařízení.

Konečně ohromná čílost mezinárodní železniční dopravy ukázala, že všechny příležitostně úmluvy mezi jednotlivými státy nevyhovují nikterak potřebám nerušeného mezinárodního styku, jaký na drahách evropských byl nutný a skutečně také nastal. Různá železniční právní ustanovení dopravujících zemí byla však velmi tíživou překážkou této nerušené mezinárodní dopravy. To přimělo čelné evropské státy k pokusům ujednatí jednotné železniční mezinárodní právo pro dopravu zboží po železnicích. Pokusy ty ke sklonku 19. století se zdařily a byla přijata *bernská železniční konvence*, dojednaná r. 1890, kterou stvořeno bylo *jediné mezinárodní právo o železniční smlouvě povoznické*.

Bernská železniční konvence zrušila vlastně partikulární soukromá práva jednotlivých států vzhledem k dopravě železniční a stanovila jednotný mezinárodní zákoník o dopravní smlouvě uzavřené s kteroukoli drahou k převzetí zboží, aby bylo vezeno kamkoli na území smluvních států. Smlouva ta uzavírá se *nákladním listem mezinárodním* („*lettre de voiture internationale*“, „*internationaler Frachtbrief*“) a ustanovení o něm jsou platná vůbec stejně ve všech zemích, které k bernské železniční konvenci přistoupily. Síla mezinárodního práva projevila se v tom, že všechna železniční práva jednotlivých zemí se mu přizpůsobila a smějí obsahovati jen takové úchytky, které *mezinárodní právo výslovně uznává a povoluje*.

Původně k bernské konvenci se připojily a ji provedly na svém území (v r. 1893) Francie, Belgie, Lucembursko, Nizozemí, Německo, Švýcarsko, Itálie, Rakousko, Uhry a Rusko i se svými sibiřskými

drahami. Později připojovaly se i ostatní země evropské (Dánsko, Rumunsko, Švédsko atd.), takže konečně jen Velká Británie a pyrenejský poloostrov nebyly členy bernské konvence. — K usnadnění styků i ke zdokonalování mezinárodní dopravy železniční byl zřízen současně *mezinárodní železniční úřad* v Bernu, který je zároveň nejvyšším soudem ve sporech ze železniční mezinárodní povoznické smlouvy vznikajících, aťsi jsou povahy soukromé či veřejné, a zároveň obstarává vzájemné sčítování mezi drahami jednotlivých států.

[Konvence bernská byla uzavírána arci jen na čas (pravidelně na pět let) a bylo možno ji rozvázati jednorocní výpovědí před jejím projitím; ale osvědčila se tak znamenitě, že vůbec vypovídána nebyla. Kromě toho jejím trvalým účinkem bylo, že železniční povoznická smlouva vlivem mezinárodního uzákonění byla právně stejná ve všech sčastněných státech. Světovou válkou ovšem konvence bernská sice právně pomínula, ale mírové smlouvy ji zase v plném rozsahu obnovují.]

Mírové smlouvy upravují mezinárodní železniční dopravu ve střední Evropě tak, aby jednak železniční průvoz byl skoro tak volný jako plavba námořní, jednak aby státy měly volný přístup k mořím i když s nimi nemají přirozených hranic. [To platí zvláště o státech na území bývalého Rakousko-Uherska vzniklých, o Československu, Rakousku a Uhrách.] I pro dopravu poštovní a telegrafní jsou podobná usnadnění pro jednotlivé státy (pro Československo ke spojení s Terstem a Rékou). Rovně ustanoveny všeobecné zásady pro mezinárodní tarify železniční, které v podstatě určují stejnou přístupnost pro všechny účastníky a které také již přibližně platny byly podle bernské železniční konvence. Ovšem veliká pestrost železničních sazeb činí stále ještě potřebnými zvláštní (partikulární) úmluvy mezi jednotlivými zeměmi. To zdůrazňuje se ještě velikou spojitostí navzájem mezi tarify železničními a mezi obchodními i celními úmluvami, které dosud jsou vyhrazeny suverennímu rozhodování jednotlivých zemí (ovšem s omezením největších výhod poskytovaných navzájem).

Mezinárodnost veškeré intenzivní dopravy (také dopravy vzduchoplavecké i automobilové) spolu s mezinárodní úpravou jiných hmotných a kulturních styků (mezinárodní ochrana práva autorského a vynálezů, mezinárodní zdravotnictví, mezinárodní úprava hmotné lidské práce atd.) je mohutným popudem ke sblížení celého lidstva v kulturní a hmotné společenství, které sice je stále nesmyslně přerýváno i krvavými zápasy, ale které přece jednou překoná zděděnou mezinárodní pošetilost lidskou.