

6. dle právního postavení obchodníka tržba na vlastní účet (vrub), t. j. s vlastním zbožím ve vlastním jménu, a komisionářská, která pod vlastním jménem prodává zboží jiného vlastníka na jeho účet za provizi z každého prodaného kvanta (komisionář má zboží ne ve vlastnictví, nýbrž jen v držbě ke súčtování a zastupuje třeba i několik firem). Prostředkovateli menšího řádu mezi kupci a prodavači jsou agenti a dohodci; dohodci pro určité trhy (bursovní sensálové) bývají úředně ustanoveni a v přísahu vzati.

7. Dle velikosti a složitosti kapitálu i podnikatelské práce lze i v tržbě rozeznávat formy extensivní a intenzivní.

Extensivní formy vyznačuje velická rozmanitost zboží, avšak neveliké celkové zásoby, někdy i kočovné provozování po trzích nebo obcích; sem patří stará tržba směnná, podomnictví, kramářství (fierancie, t. j. živnostenské navštěvování trhů), vetešnictví (obchod s věcmi opotřebovanými), hokynářství (prodej nejobyčejnějších potravin, ovoce a zeleniny po nejmenších kvantitách v nejmenších krámcích), prodej ve stáncích uličních nebo průjezdnicích.

Formy intenzivní opět vyznačuje obmezení se na určité druhy nebo skupiny zboží nebo naopak při rozmanitosti druhů veliké zásoby umožňující výběr kvalitní, zvýšené požadavky na odborný výcvik a činnost podnikatelskou (bedlivé stopování výroby, odbytu a cen, vkusu a potřeb, nákupních pramenů a odbytišť, celních a železničních sazeb atd.), odlučování vlastní činnosti obchodnické od pomocných výkonů (od transportu, spedice, magacináže, agentury, komisionářství, pokladniční správy) a též uvnitř vlastního podniku provedená dělba práce (pisárna, sklady, prodejny).

#### § 4. Historický vývoj tržby.

I. Na vývoj a ráz tržby v jednotlivých obdobích hospodářského vývoje působily vzrůst obyvatelstva a stoupání jeho potřeb co do kvantity a kvality, znenáhle přecházení od uzavřeného hospodářství domácnostního k formám hospodářství obchodového, rozmáhající se dělba práce i rozšiřování a zdokonalování se prostředků dopravních.

Všeobecně lze vytknouti tyto znaky historického vývoje tržby:

Poněvadž uvnitř téhož kmene či národa výroba i spotřeba v primitivních poměrech kulturních je příliš stejnotvárná, aby mohla vzniknouti i jen častější směna a tím méně tedy ziskulačná tržba, je tržba mezinárodní (zahraniční) starší nežli domácí (vnitrozemská); pokročilejší cizinci vyhledávají primitivnější národy, aby lákavým zbožím (ozdoby, zbraně, nápoje, jemné látky) je pohnuli nabídnouti ku směně svérázné nebo cizinci vzácné produkty vlastní (kožešiny, slonovou kost, drahokamy, perly, zlato, koření), i ženy a otroky.

Poněvadž při tomto trhování má tendenci bezohledně uplatnit se pud ziskový, přelstění cizince pokládá se přímo za ctnost a zisk jednoho za možný jenom na útraty druhého (Merkur = bůh poselstev, kupců a zlodějů), panuje nedůvěra ke kupcům cizozemským, kteří jsou nuceni vystupovati v cizině jako jednotný svaz, vykupovati si ochranu a právo k trhování dávkami a dary panovníkům nebo zařizovati si v cizině pevná stanoviště (Fondaco dei Tedeschi v Benátkách, Lombard-Street v Londýně), z nichž potom méně vyspělé národy vykořisťují hospodářsky a ovládají nebo přímo znásilňují politicky. Proto bývaly i ještě veliké obchodní společnosti století 16. a 17. pro obchod s přírodními národy vyzbrojeny značným aparátem vojenským, mohutné tvrze chránily evropské faktorie v zámoří a výpravy obchodní bývaly zároveň válečnými a dobytelskými. Odtud také opovrhování obchodem u starých filosofů a jeho odsuzování jako něčeho hříšného v křesťanském středověku.

Tržba domácí jakožto samostatné povolání výtěžkové vzniká hlavně teprve s vývojem měst, nabývá však ovšem později vždy větší převahy nad tržbou zahraničnou (kromě u národů obchodních).

Starší je tržba potulná (kočovná), která kupujícího vyhledává v bydlíšti jeho (podomní obchod) nebo na trzích (fierancie), než u sedlá, která v pevném stanovišti na kupujícího čeká. Původně kupec sám zboží na trh dopravoval a doprovázel nebo s ním prostě chodil (»obchodník«), teprve pokrokem dělby práce osamostatnělo dopravnictví, které provádí výhradně mechanický převod zboží s místa na místo, kdežto tržbě zbylo hospodářské jeho určování a vedení.

Pro obtíže a nebezpečí transportu starší je tržba s předměty zbytnými, zvl. přepychovými a vůbec drahocennými (sůl, koření, drahokamy, perly, jantar, slonová kost,

pštroší péra, nápoje, otroci) než se statky sice nezbytnými, avšak v poměru k objemu a váze málo hodnotnými a tedy obmezeně dopravitelnými; teprve opět šířením a zdokonalováním se techniky dopravní a též konservační rozšířila se tržba s předmětu přepychu nebo statků sice nezbytných, avšak pro obmezenost nabídky rovněž vzácných (sůl, v městech potraviny) na levné předměty obecné potřeby (obilí, dříví a j. plodiny, vejce, maso, zemáky, průmyslové suroviny).

Starší je drobná tržba nežli velkotržba, která předpokládá již četné vyvinuté podniky malotržební.

Konečně starší je tržba námořní, zvl. pobřežní, než vnitrozemská, které dlouho vadil nedostatek komunikací a osobní bezpečnosti i četné překážky právní (monopoly místních výrobců a tržebníků, nesčetná mýta a cla).

II. Jistý směnný styk, tržbě předcházející, vyvinul se již velmi záhy. Rozdílnost přírodních darů a technického i kulturního vývoje způsobily, že již v nejdávnějších dobách u jedněch kmenů a národů byly vyráběny lepší nástroje, šperky, zbraně a pod., které jinými výměnou za vlastní produkty byly požadovány. Původně kmen a jedinec mocnější násilím — válkou, přepadnutím, loupeží — zmocňoval se majetku kmenů a jedinců slabších. Arabové, Foiničané, Řekové, Normani, Vendové a j. počali námořním lupičstvím, pirátstvím, jež, obecně byvši váženo, bylo po věky doprovodem námořního obchodu starověkého i středověkého i objevitelských plaveb portugalských i počátků námořního světového panství anglického a bylo vyplněno teprve v stol. 19. Podobně přepadávány až hluboko do středověku karavany kupecké ve vnitrozemí.

V původní podobě obchodník je ponejvíce dobrodruh, lupič; dějiny obchodu a jeho součástí, kolonisace, jsou plny válečných výprav, ukrutností, pustošení a vydírání. Teprv když ten, po jehož statcích se toužilo, byl příliš silným, aby se mu žádané statky mohly odnítí násilím, vystupuje v hospodářském vývoji smírná výměna statku za statek, z počátku zhusta v podobě »němého obchodu«, že totiž nabízeči na společných hranicích nebo na pobřeží moře či řek položí výrobky k výměně určené a pak se vzdálí, aby kupující mohli k produktům takto nabídnutým přiložití svoji protidávku, kterou si pak opět prodavači, jsou-li s výměnou spokojeni, odnesou. Jsou to zejm. pohlaváři a králové, vůbec šlechta, kteří obchod mezi různými kmeny co možná mo-

nopolisují (v Tyru, Sidoně, Israeli). Uvnitř téhož kmene překáží dlouho stejnorodost přírodních darů i osobních potřeb rozvoji směny.

Menší národové se skrovným a neúrodným územím při mořském pobřeží nebo u splavných řek nebo na jiných místech komunikačně příhodných stávají se druhdy z nutnosti národy obchodními, t. j. obchod stává se u nich převážným odvětvím hospodářské činnosti (Foiničané, Řekové, Benátčané, Holanďané). U většiny jiných kmenů, zvl. u indogermánských, po staletí trvá nechuť k obchodu i dopouštějí raději cizím obchodníkům obchodovati s vlastními jejich produkty. Tak ještě dodnes jsou v četných zemích některá odvětví obchodu v rukou cizinců (v Londýně obchod s obilím v rukou Řeků a Němců, v Paříži bankovní obchod založen hlavně ženevskými kupci a německými židy a pod.).

Staří obchodníci jsou zároveň dopravovateli, kteří zboží po soumarech, vozích a lodích vozí od místa k místu, od kmene ke kmeni, od pobřeží k pobřeží (Schmoller). Skrovná bezpečnost právní a neschůdnost cest nutí k cestování v celých karavanách a s ozbrojeným průvodem, v čele bývají osoby vyznačující se nadáním vojenským a diplomatickým stejně jako talentem obchodnickým, organisace obchodu spočívá v rukou knížat, k docílení úspěchu používá se úplatků pohlavárů, hrozeb i násilí, v místech noclehu vykazováno bývá kupeckým karavanám zvláštní místo za přístřeší pro kupce, jejich čeleď a zbrojnoše, potahy i povozy i za skladiště zboží, a tak vznikají obchodní stanice a z nich časem města, v kulturnějších zemích cizí kupci usazují se ve zvláštních ulicích a čtvrtích, někdy i ohrazených, panovnickými výsadami nadaných a značné samosprávy požívajících.

III. Učitelé obchodu pro celou Evropu byli Foiničané, Arabové, Syrové a židé. Také egyptští králové provozovali s Asií a Evropou již po tisíciletí před Kr. čilý zahraniční obchod, pro nějž vyráběny již po továrnicku produkty, Řekům povolena již v 6. stol. př. Kr. překladiště, pro Středozevní a Červené moře budována válečná loďstva, počat průplav mezi Nilem a Červeným mořem, jež potom perský Dareios dokončil, otevřev své zemi též nové obchodní cesty na východ a severovýchod, zejména do Indie.

Mezi syrskými kmeny vynikli zejm. Foiničané. Odkázání na úzký pobřežní pruh a politicky spojení jen v malé státy

městské, podnikali záhy obchodní cesty a plavby pobřežní až do Anglie a snad i do moře Baltického, dílem pro loupež majetku, žen a dětí cizích kmenů, dílem jako prostředkovatelé, dílem pro vývoz svých nádob a barevných látek i libanonských cedrů za měď z Cypru, zlato z ostrova Thasu a j. Zřizovali v obvodu celého moře Středozevního pro obchod (nebo v agrárních krajích pro lichvu) faktorie, z nichž mnohé sloužily později za vojenské opěrné body Karthagincům.

Od 9. stol. a zvláště po babylonském zajetí od 5. stol. př. Kr. i židé, dlouho národ ryze agrární, účastnili se jako žáci Foiničanů obchodu a lichvy tím čileji a úspěšněji, čím rozptýleněji již od doby helenismu žili mezi jinými národy v provinciích říše perské, v Egyptě, Řecku, od 1. stol. př. Kr. i v Itálii. Hlavního významu jako kupci mabyli však teprv po pádu říše západorímské.

Jako prostředkovatelé mezi východem a mořem Středozevním měli veliký význam Arabové, o jejichž cesty pouštěmi zápasili Assyřané i Babyloňané a perští králové, a kteří i ve výrobě kadidla, mynhy a j. vzácných věcí byli nedostižni.

Z přední Asie vyšlo tehdy peněžní hospodářství a rozšířilo se, zprvu jako cizí útvar, z východu na západ, do Řecka, Říma atd.

Záhy také u Řeků, které shledáváme v druhé polovici druhého tisíciletí př. Kristem v celém okruhu Egejského moře na pobřežích a ostrovech, vyvinul se ze vzájemných darů i loupeží mezi kmeny vnější obchod, jehož důsledkem byl časem vznik průmyslové výroby exportní, přirost populace, potřeba dovozu potravin a soustavná záměrná kolonisace na pokrajích moře Středozevního a Černého. Milet, »klenot Jonska« dle Herodota, osídlil od 8. do 6. st. kraje u Propontidy a Černého moře, které staly se dodavatelem obilí, ryb a otroků, záhy vyhledán zlatonosný Thasos a osazena Chalkidika a Thracie, založena Byzanc a četná města na úrodném Krimu. Ještě důležitější než na východě byly řecké kolonie v západní Evropě. Založena v jižní Francii Massalia, která se sama opět stala matkou nových měst na východním břehu Španělska a jižním břehu Francie a od které vzhůru proti toku Rhony jako hlavní cesty obchodní a jejich splavných přítoků řadily se nepřetržitě řecké osady, tvrze a faktorie. Kupci marseillští vnikali ve větších skupinách na ochranu proti domorodcům Seinou a Loirou až k Atlantickému oceánu

a do Anglie, učenec massalský Pytheas podnikl za Alexandra Velikého objevitelskou cestu do nordických moří až na severní břehy Anglie a Německa. V jižním moři Středozemním založeny řecké osady na Sicílii (Sybaris, Syrakusy) a v dolní Itálii (Tarent) i na břehu africkém (Cyrene), až Velké Řecko takto vzniklé narazilo na jihu a západě na území karthaginské a na východě na perské.

V mateřských státech řeckých rostoucí potřeba importu obilí, zejm. z Afriky a Sicílie, vedla k rozmnožování loďstva a k pěstování exportního průmyslu, pro nějž hospodářští politikové athénští hleděli jako novověcí merkantilisté přivábíti do tuzemska pracovité a finančně silné cizince. Hospodářským střediskem světa, kam ze všech končin zboží se dováželo a odkud všemi směry se rozváželo, staly se pro staletí bohaté a pokročilé Athény, státy uzavíraly smlouvy o vzájemném zacházení se svými poddanými, zavedeni byli již jacísi konsulové, navrhováno též stavěti bazary, skladiště, nákladní lodí, hotely pro příchozí kupce na útraty státní. Později rozšířením helénského panství za Alexandra Velikého a jeho nástupců zvedl se znovu obchod Syrie, Mesopotamie a Egypta. Antiochie měla v rukou obchod se střední Asií a Mesopotamií, Alexandrie s několika sty tisíc obyvatelů, asi jako na západě Syrakusy, soustřeďovala obchod s Arabií a Indií, stavši se tržištěm všech národů.

V Ř í m ě, pro nějž je charakteristickým zvláštní spětí zájmů zemědělských a komerčních, již ve 4. stol. př. Kr. vstupují obchodní zájmy silně v popředí; uzavírány s Karthaginou obchodní smlouvy i spojenectví v boji s řeckými městy dolnoitalskými, jichž loďstva pak rozmnožovala nečetné vlastní obchodní loďstvo římské. Záhy došlo však k soutěži, řevnivosti a nakonec ke stoletému zápasu s Karthaginou, která nechtěla v svém západním obvodu trpěti cizího obchodu vůbec nebo jen za smluvených předpokladů. Jako starodávní kupci vůbec byli doma pohlaváry, aristokraty, kněžími, v Římě velkostatkáři, tak punský kupec byl plántážníkem a Karthago bohatým obchodním městem s vládnoucí vrstvou vznešených rodů, obchodem a peněžnictvím se zabývajících, jehož panství obsáhlo celé pobřeží severozápadní Afriky, poloostrov pyrenejský, Baleary, Korsiku, Sardinii a západní část Sicílie. Přemožení Karthaginy zjednalo Římu převahu v západní části moře Středozemního. Politická expanse Říma prospěla více jeho obchodu než průmyslu, bohatými naturálními a peněžními dáv-

kami provincií státu i soukromníkům platil Řím své importy a vyrovnával svoji pasivní bilanci tržební.

Vznešení Římané často pomocí nastrčených osob provozovali v provinciích obchody a lichvu, soustavné vydírání kolonií úřednictvem a obchodnictvem římským, jež na sklonku republiky dosáhlo vrcholu, bylo teprv v době císařské zmírněno. Obchod byl soustředěn především v Římě a v městech jihoitalských, římszí kupci vnikali i za Arabii až na západní břehy Indie a ojedinele až do Číny a na západě do Španěl, Gallie a Germanie i Britannie, za kupcem pak přicházely kohorty vojenské. Velikolepá síť dobrých silnic spojovala Řím s ostatními kraji tehdy známého světa, od Syrie, Egypta a severního břehu Afriky přes Španělsko a Francii až do V. Britannie, k Rýnu a Dunaji. Antické světové hospodářství a světová kultura dosáhly v Římě vrcholu.

Obchod pokládán za nečisté zaměstnání, jen byl-li provozován v malém (si tenuis est, Cicero); velký obchod však, který množství věcí ze všech stran přiváží, je-li s mírným ziskem spokojen, zasluhuje chvály. Mnozí želeli však, jako latifundií, i přepychu pocházejícího z přívozu produktů (koření, barviv, drahých látek, kovového zboží, otroků) z Indie, Číny, Arabie i ze Syrie, jež stojíce říši ročně 100 mil. sestercii (20 mil. fr.) jsou mocnou příčinou jejího schudnutí (Plinius starší).

V dědictví Říma nastoupila po pádu říše západořímské a bouřích stěhování národů Byzancie na staletí jakožto kulturní a hospodářská vládkyně světa. Nové národy, země a moře vtaženy v obvod obchodní, země skandinávské a slovanské, moře Baltické a Severní, staré cesty pirátské staly se cestami obchodními. Kromě staré foinickořecké námořní cesty do Itálie, Španěl a Francií údolím Rhony až k Rýnu a frýskému pobřeží a britským ostrovům, kde vznikala Londýn, známý již za dob Tacitových, vnikali nyní obchodníci a plavci od moře Azovského a Černého po Donu a Dněpru na sever až k národům skandinávským, odkud byly hojné styky opět na západ k Anglii. Předmětem obchodu byly jako dnes ještě nordické kožešiny, sušené ryby baltické, vosk, kožené zboží, Anglie byla jako od pradávna jediným pramenem cínu pro stolní náčiní i výrobu bronzu a zvonyvíny tak po celý středověk dodavatelem výborné vlny zpracovávané pokročilým soukenictvím ve Flandrech, Frýsku i Florencii.

Rozkvět Byzance byl nesmírně podněcován tím, že jejím pozadím byla kvetoucí říše saracénská, která po bouřích prvního

vystoupení zjednala blízkému orientu vzorné pěstění orby a vynikající průmysl, zejm. též umělecký — skvostné látky hedvábné (slova atlas, brokát, baldachýn, damašek, teppich pocházejí z arabštiny), práce zlatnické a klenotnické, a vedle toho drahé koření, léčiva, voňavky a p. — i nové silnice, mosty a průplavy, nádherné památky stavitelské v jižní Itálii a Španělsku a čilý obchod, který pronikal na východě až do Indie a Číny a na sever až do střední a severní Evropy. Mohamed, sám pocházející z kupcecké rodiny a sám podniknuv četné cesty obchodní, posvětil obchod, povinné poutí do Mekky staly se karavanami obchodními.

Teprv války křížácké sesadily Byzancii s křesla vládařky světového obchodu a přesunuly těžiško jeho do Itálie a především na jaderský její břeh, do Benátek.

IV. V zemích západní a střední Evropy musel se po pádu říše západořímské a zániku antické kultury i po stěhování národů obchod vyvíjeti znovu z nejprimitivnějších počátků na zcela novém podkladě. Nastala dlouhá doba uzavřeného hospodářství domácnostního, při kterém spotřeba obmezovala se co možná na produkty vlastní výroby a produkce děla se skoro výhradně jen pro vlastní potřebu. Skrovnost přírodních podmínek (na př. u nás nedostatek soli) a přepychové choutky knížat a velmožů nutily arci odjakživa k směnnému a obchodnímu styku s cizinou. Kupci kulturně pokročilejších zemí přicházeli a často trvale usazovali se v sídlech knížat, aby za přírodniny, kožešiny a vůbec suroviny a otroky dodávali vzácnější výrobky západní (Čechy měly již za Marobuda živé styky s podunajskými středisky římského obchodu, Samo přišel do Čech jako obchodník za obchodem ve společnosti s jinými kupci a se silným zbrojním oddílem. Praha byla již v 10. stol. proslulé shromaždiště obchodníků až z Polska a Ruska, přišel i ne jeden arabský obchodník ze Španěl; obchod český byl arci v rukou cizích, zejm. židovských).

Uzavřené hospodářství domácnostní pozbývalo však časem vůbec vždy více své hospodářské soběstačnosti, vždy více musilo doplňováno býti vytvářením se obchodu tržního. Tento tržní obchod děl se především v tržištích, okolním obyvatelstvem a cizími kupci zprvu jen v určité tržové dni navštěvovaných, s nečetným vlastním obyvatelstvem pro ubytování a stravování kupců, správkou vozidel a pod., pak i v sídlech náboženského kultu, potom v městech tu a tam z tržišť vznikajících.



Na místo vesnic a osamělých dvorů panských a selských se 20 až 200 obyvateli vznikaly přirozeným vývojem nebo umělým zakládáním, zejm. od 11. a 12. stol., osady s 1000 až 5000 duší, které se staly hospodářskými středisky svého okolí a dalšího území a byly netoliko sídly biskupů a knížat nebo opevněnými útočišti okolního obyvatelstva, nýbrž i tržištěm pro přebytky domácích hospodářství selských a sídly průmyslu, provozovaného tehdy ovšem toliko ve formě řemesla, i obchodu. Takových měst bylo v obvodě zemí německých a českých koncem středověku asi 3000, a sice pravidelně od sebe jenom tak vzdálených, aby sedlák týž den do nejbližšího města se svými plodinami dojetí a z něho s potřebnými jemu výrobky průmyslovými opět domů se vrátiti mohl. Kromě vlastních pozemků městských, jejichž obvod byl ovšem značně větší, než u obcí vesnických, neměla města původně žádného vlastního území. Zámožnější města skupovala později ovšem znenáhla vesnice, menší městečka nebo celá panství, snažice se vyrůstí ve vrchnosti teritoriální, ve značnějším rozsahu arci toliko u velikých měst italských, do kterých dostalo se také většího přístupu šlechtě, kdežto ve Francii a Anglii bylo to znemožněno rychlým vývojem silné ústřední moci královské a v Německu mocí šlechty na venkově a menších knížat teritoriálních. Dlouhým bojem se šlechtou dovedla sice města dobýti a uhájiti i své samostatnosti politické, avšak toliko výjimkou přivtělití k svému území též sedláky svého okolí.

Avšak pro rozkvět měst byla i zde nezbytnou podmínkou alespoň hospodářská nadvláda měst nad územím je obklopujícím, a města dosáhla jí pravidelně dílem již svými privileji, svým právem městským, dílem zvláštními úmluvami o obchodě a odbytu se sousedními vrchnostmi. Bývalo totiž městům na př. často zaručováno, že v okruhu určitého počtu mil nesmí býti založeno žádné jiné město, že města nesmějí býti tržními cestami obcházena, že obyvatelstvo venkovské nesmí se svými produkty jinam na trh choditi nebo průmyslové výrobky jinde než v městě kupovati.

Měla sice města, zvláště menší, zpočátku a ještě po dlouhou dobu později většinou ráz agrární, jejich obyvatelé žili rovněž jako sedláci venkovští většinou z výtěžku své půdy a mohli jen málo co kupovati nebo prodávati.

Od válek křížáckých však se vzrůstem obyvatelstva pozemky nevládnoucího ve městech zavládal vždy více obchod a průmysl.

Z celoročního trhu, na kterém cizí podomníci a městští řemeslníci a kramáři prodávali, stal se trh týdenní, na kterém sedlák z okolí prodával obilí, drůbež, vejce a pod. a kupoval za to sukno, nástroje, pivo a pod. Tak vzniklo hospodářství městské, při kterém město se svým, od něho ne sice politicky, ale hospodářsky ovládaným okolím tvoří jednotný hospodářský organism, který právě tak, jako dříve uzavřená domácnost, svým potřebám vzájemným vlastní výrobou a směnou hledí dostačovatí.

Hospodářským střediskem města byl trh, původně skrovnické prostranství, k občasnému shromažďování kupců a prodavačů určené. Oprávnění tržní propůjčoval panovník, trh sám i všichni jeho návštěvníci požívali ochrany královské.

Přes to, že v městech středověkých vládla zásada přímé výměny, máme však i zde již záhy jakýsi obchod. Zpravidla je to z počátku jen usedlý maloobchod, kramářství, prodávající drobné životní potřeby, pak sukno a p. Velkoobchod, t. j. prodej zboží výhradně opět obchodníkům, nikoli přímo spotřebitelům, byl výhradně obchodem kočovným a tržním a omezoval se toliko na drahé a vzácné věci, zejména přepychové, jež nemohly býti všude vyráběny, na př. jemná sukna, kožešiny, jantar, sůl, koření a p. Velkoobchodník, původně to zpravidla cizinec, směl v zájmu domácího detailního obchodu toto zboží prodávati konsumentům přímo toliko o trzích výročních, zhusta býval pak v zájmu městských výrobců nebo konsumentů vývoz nebo přívoz toho či onoho druhu zboží zakázán nebo všelijak omezován.

Velká města mají většinou právo skladní, t. j. transporty zboží, které procházejí městem, smějí býti z města dále vezeny teprv, když byly na trhu nebo v určitých tržnicích (v Praze Ungeld), po jistou dobu veřejně k prodeji vyloženy.

Kde byly příhodné vodní cesty, docházely i hromadné produkty, jako zejm. obilí a j. potraviny, obchodem rozsáhlejšího rozšíření.

K většímu rozvoji kultury městské došlo v Itálii, Francii, Belgii a Anglii následkem zbytků antické kultury a následkem příznivého geografického položení četných míst již v XI. a na počátku XII. stol., podobně v Porýnsku a na Dunaji. V ostatních zemích německých a českých spadá těžisko městského rozvoje teprve v konec XII. a ve XIII. stol.

V. V naturálněhospodářské soustavě první polovice středověku způsobují obrat v álky křížácké. Vedly k proměnám

ve válečnictví, uvedly chudší šlechtu v závislost na vysoké šlechtě, která se potom stala knížaty teritoriálními, vzbudily velikou potřebu movitého majetku, peněz, razily nové dráhy obchodu a posunovaly těžiško jeho z východu na západ, do Itálie, vystřídáné arci později zeměmi ještě západnějšími.

V městech hornoitalských udržela se i přes bouře stěhování národů vrstva vzdělaného, majetného měšťanstva s čilým smyslem obchodním. Nejdříve a nejmohutněji příznivou svojí polohou povznesly se Benátky, které již od 9. stol. vymohly si za námořní svoji podporu od Byzancie nové a nové výsady svému obchodu. Dokonce pak výpravy křižácké od konce 11. stol. do počátku stol. 14. zjednaly jim rozšíření obchodního panství v celé východní oblasti moře Středozemního a na staletí monopol pro všechny skoro obchodní styk Levanty s Evropou i téměř po tisíciletí skvělou moc politickou a kulturní. V době husitských válek posílaly Benátky, dbající žárlivě o vyloučení všeho přímého styku mezi kupci evropskými a arabskými, ročně zboží v hodnotě 10 mil. dukátů do všech končin světa, obchod s látkami, kořením a otroky do Lombardska přinášel městu ročně 2.8 mil. dukátů a námořní moc benátská čítala 36.000 mužstva, jehož hlavními doavateli byly odvážné pirátské kmeny rozeklaných břehů dalmatských. Také v průmyslu (textilním, sklářském, uměleckém) Benátky vynikaly.

Vedle »královny Adrie« druhým největším obchodním městem byl Janov — také pro svůj průmysl vlnářský a hedvábnický — a třetím Florencie, která kromě proslulého soukenictví z přivážené vlny anglické a francouzské svůj kupecký ráz přijímala zvláště peněžnictvím; její bankéři byli peněžníky papežů a králů anglických a francouzských a moderní zařízení peněžního obchodu (cenné papíry, směnky, i akciové a j. obchodní společnosti) mají většinou původ ve Florencii.

K námořnímu obchodu italských měst mezi západem a východem pojił se vždy živější obchod pozemní přes Alpy na sever do Německa (Augšpurka, Norimberka, Štrasburka) — zvláště co se válkami křižáckými vytvořily vojenské silnice Německem do orientu — dále podél Rýna do Francie a Flanderska a přes Merseburk a Magdeburk do měst hansovních a na slovanský severovýchod.

Až do 16. století stála takto v popředí mezinárodního obchodu Itálie, z níž Benátčané, Janované, Florenčané a Pisané zří-

zovali veliké obchodní sklady v Malé Asii, shromažďovali tam vzácnosti Indie (barviva, bavlnu, hedvábí, koberce, velbloudí vlnu, umělecké nádoby, skleněné zboží, zejména však indické koření) a vyváželi tyto výrobky, jakož i jižní plodiny (citrony, pomoranče, mandle, fíky, olej, víno, třtinu cukrovou, která se až do r. 1600 kupovala draho na loty) do Evropy západní, která dodávala naopak východu hrubé látky na oděv, zejména sukno, pak zbraně, obilí, zlato a stříbro. Také účinkem tohoto obchodu bylo obohacení jeho provozovatelů: města dobývají samosprávy, na venkově jsou feudální vrchnosti nahrazovány krok za krokem úřednictvem, k tomu náležitě vzdělaným, zároveň vstupuje opět v platnost římské právo vyvinutějšímu obchodu hověcí, roste vzdělanost, kvetou vědy a umění, Itálie jest hlavní zemí vědeckých cestovatelů a objevitelů (Marco Polo, Kolumbus, Vespucci, Cabot). Opřena jsouc o převahu moci církve a podporována rozkvětem hospodářským, stává se Itálie střediskem evropských států, jest zemí bohatou a proto i mocnou a váženou, politicky a kulturně převládající, vzorem pro země ostatní.

Nezávisle na trzích středomořských vyrostla od 12. stol. z nepatrných počátků severoněmecká h a n s a, která v neustálých svárech s nepřátelskými stáťečky zjednala německému kupci vrchní panství nad veškerým obchodem severoevropským, ve stol. 14. a 15. dosahuje vrcholu, od stol. 16. však spěje k úpadku a v 17. stol. se rozpadá. Náleželo k ní — arci v nadmíru volném spojení — po sobě a vedle sebe na 90 měst od Holandska až do Revalu a Narvy v Rusku a na jihu až do Gotink a Halle. Hansa, jejíž politiku, společné války i práce řídil slovanský původem Bukovec (Lübeck), měla na základě svých privilejí osady a ovládla více méně obchod severní Francie i Anglie. Němci po staletí monopolisovali vývozní i dovozní obchod anglický, jimé cizince i samy Angličany z něho vylučující, Anglie po celý středověk vyráběla skoro výhradně suroviny a za její vlnu, cín a kůže vyměňovaly hansovní lodě zboží soukenné a kovové, dříví, sůl a víno, hansa ovládala i obchod nordických států a pobaltického Ruska, její námořní plavby šly až ke Španělsku a Portugalsku. Pilíři jejího obchodu byly zvl. Londýn, Bergen, Brügge (koncem středověku středisko obchodu mezi Evropou jižní a severní) a později Antverpy, v Rusku Nižní Novgorod. Jak tyto státy, dotud hospodářsky vykořisťované a cizinou poručníkované, finančně a vojensky sílily, hansa klesala a mezi-

národní obchod i plavba přesunovaly se vždy více na evropský severozápad. —

U srovnání s dnešními poměry byl všecken obchod středověký arci pranepatrný. Všecken dopravní ruch průsmyku svatogothardského v středověku za celý rok mohl by dnes býti dopraven dvěma nákladními vlaky železničními. Také lodi středověké byly proti dnešním nepatrné. Kdežto dnešní čluny labské a rýnské naloží 1000—1200 tun zboží a námořní parníky deseti tisíce, měly největší kupecké lodi hansy nosnost nanejvýš 400 až 500 tun, i kapitálový majetek kupců byl proti dnešním zpravidla nepatrný, takže kupci středověcí nepřekračovali úroveň dnešního zámožnějšího řemeslníka. Přes obrovské zdražení všeho zboží obchodem bývaly zisky kupců následkem nákladnosti a nebezpečnosti dopravy pravidlem jen skrovné. Konečně sama středověká města, kromě pobřežních, i v historii nejproslulejší, počtem obyvatelstva nepředčila dnešních středních měst venkovských (v 15. stol. měl na př. Štrasburk a Norimberk jen asi 20.000 obyvatelů, Augšpurk 18.000, Frankfurt n. M. necelých 10.000, Lipsko 4.000 obyv.).

VI. Koncem středního a počátkem nového věku nastává obrat v hospodářských poměrech.

Menší teritoria splývají ve velké státy, jejichž panovníci snaží se o ujednocení státu vojensky, politicky i hospodářsky. Feudální zřízení a osobní služba lenní se odstraňuje a tvoří se absolutní monarchie s placeným úřednictvem a vojsky žoldnéřskými. Roste finanční potřeba státu a nutí pečovati o vytvoření vydatnějších zdrojů příjmových ve velkopřůmyslu a velkoobchodě.

Stoupající kultura vyvolává nové potřeby, touha po bohatství, které bylo zjevným zdrojem a podkladem moci politické, pudí k technickým pokrokům a vynálezům.

Přechod od lodí veslařských k plachetním a od slunce a hvězd ke kompasu a j. pokroky matematiky, astronomie a zeměpisu (mapy) a fyziky (dalekohled) byly podmínkami úspěchů objevitelských a dobytelských cest, od počátku stol. 15. podnikaných. Nalezena námořní cesta do Východní Indie, objeveny pevniny severo- a jihoamerická a koncem prvé čtvrtiny 16. stol. obeplul poprvé Magelhaens celou zeměkouli.

Nastává důležitý převrat v obchodě světovém.

Territoriální rozsah obchodu rozšiřuje se znenáhla na celý svět; roste přívoz zboží již dříve dováženého (koření, rýže,

hedvábí, bavlny) a přibývají nové předměty obchodu (čaj, káva, kakao, tabák, otroci). Zámořské osady stávají se zdrojem bohatých příjmů pro zemi mateřskou jednak svým přívozem plodin, surovin a drahokovů, jednak jakožto nad jiné výhodné a zabezpečené odbytíště pro tuzemské tovary. Vznikají velké společnosti a domy obchodní, v jejich rukou soustřeďuje se movitý kapitál. Kupectvo organizuje vznikání velkoprůmyslu ve formě kapitalistické manufaktury. Význam tržby pro blahobyt a moc národa se v opak středověku vždy více přeceňuje. Nahromaděné poklady a vydatná ložiska drahokovů, zvláště stříbra, v nově objevené Americe způsobují velký příval drahokovů do Evropy, který při skrovném tehdejší rozsahu světa kulturního a nepřilíš husté zalidněnosti tehdejší vyvolává nebývalé klesnutí hodnoty peněz a tím všeobecné zdražení všelikého zboží ve stol. 16. Hospodářství naturální ustupuje v západní Evropě hospodářství peněžnímu.

Itálii vzniká nyní nová soutěž v Evropě západní. Na poloostrově Pyrenejském spojují se Aragonsko a Kastilsko, dobytím Granady (1492) vypuzeni jsou Maurové, bohatství vykořisťovateleho Nizozemska umožňuje Karlu V. zlomití moc měst, tak jako dříve potlačena byla již feudální šlechta.

Povstává dvojí rozsáhlý obchod poloostrova pyrenejského, na západ s novými osadami americkými, na východ s ohnisky starověké kultury, Středozevní moře pustne a dějištěm života hospodářského jako politického stávají se břehy oceánu Atlantického, státům poloostrova pyrenejského připadá politická převaha, zvláště od té doby, co Turci dobytím Egypta r. 1517 úplně zatarasili pozemní cestu do Východní Indie. Zámořský obchod podporuje Španělsko energickými zákony plavebními: půl druhého století před proslulou navigační aktou Cromwellovou dovoluje r. 1500 Ferdinand dovoz nákladů ze Španělska toliko po lodích španělských, tuzemské lodě nesmějí býti prodávány cizozemcům, lodě o veliké nosnosti dostávají premie, zvláštní výsady propůjčují se lodím velké plavby, námořní lodě dosahují velikosti až do samého století 19, nepředčené. V 16. a 17. stol. zlato a stříbro americké a vyvinutý obchod zámořský staví Španělsko v popředí světa; má vše: válečnou slávu a bohatství i rozkvět literatury, věd a umění. Jeho kultura a jeho zařízení politická a vojenská stejně jako jeho etiketní zvyky nápodobeny jsou státy ostatními.

Avšak v století 17. nastává opětý obrat. N i z o z e m s k o dlouhým bojem (1566—1600) dobývá si samostatnosti, uznané arci teprve mírem vestfálským r. 1648. Stává se republikou, podržuje osady, jichž nabylo, strhuje na sebe valnou část obchodu hanseatického. Nabývá svobody obchodní se Španělskem a jinými státy, jeho obchodní loďstvo činí přes tři pětiny všech obchodních lodí Evropy. Jeho průmysl mohutně se rozvíjí a jeho zemědělství kladeno jest za vzor jiným státům. Tím opět Nizozemsko stává se zemí kapitálově nejbohatší a následkem toho opět stěhuje se k němu politická moc i život kulturní, duševní a umělecký.

Jako dříve Italie, tak nyní opět Španělsko klesá neodvratně, nedovedší plodně využítkovati svého bohatství.

Neuplyne však ani jedno století a Holandsku vzniká opět konkurent ve Francii, kde veliký ministr Ludvíka XIV., Colbert, nejčelnější representant merkantilismu, pozvedá francouzský průmysl i plavbu a zvětšuje finance státní. Nehospodárnost francouzských králů vytlačuje však znenáhla Francii z popředí evropského obchodu a na její místo vtiskuje se vždy mohutnější Anglie, kteráž již r. 1588 zničila pyšnou armádu Filipa II., r. 1654 potlačila plavbu Holandska a r. 1805 učinila konec loďstvu francouzskému u Trafalgaru.

V polovici století 17. vydal Cromwell n a v i g a č n í a k t u, aby posílil námořní obchod Anglie a založil nadvládu Anglie na moři. Pod silnou celní ochranou a velikými technickými vynálezy a pokroky vnitřními zmohutněl velkoprámysl anglický a předstihl svojí strojovou velkovýrobou pevninu evropskou o dvě pokolení, nemaje v četných oborech (průmysl bavlnářský, vlněný, hedvábný, krajkový a jutový, železářský a j.) soutěže v celé Evropě. Šťastné války rozmnožily anglickou državu koloniální, a třeba i osvobozením severoamerické Unie značná část těchto osad odpadla, nahradila si Anglie tuto ztrátu nabytím jiných území a opěrných bodů ve všech ostatních dílech světa, takže říše velko-britská před válkou zabírala se svými 30 mil. km<sup>2</sup> skoro pětinu veškeré souše světa. Zámořské opěry námořního obchodu anglického pak razily průmyslu anglickému dráhu do celého světa. A když Anglie na sklonku první polovice století 19. pro povznesení svého průmyslu odstranila obilní cla, zajistila dle týchž zásad liberální nauky národohospodářské svým výrobkům průmyslovým odbytiště v jiných státech, průmyslu dosud nemajících. Přijetí

liberálních smluv obchodních nejprve s Francií a potom s jinými státy evropskými, od let šedesátých bezcelný aneb jen mírnými cly stížený dovoz anglických tovarů do ostatních zemí přinesly Anglii nesmírné zisky, anglická celková tržba stoupla do roku 1913 na 28.6 miliard marek a jako zahraniční obchod tak i obchodní loďstvo anglické stojí v čele všech národů světa, činivši v r. 1914 asi 47 procent všeho obchodního loďstva světa a předstihující svými 12 mil. registr. tun obchodní loďstvo německé, anglické kabely spojovaly celý svět, anglický jazyk stal se světovým jazykem obchodním.

V poslední době předválečné ovšem vždy víc a více dosavadní zámořští dodavatelé surovin (Japan, Indie, Egypt a j.) snažili se je sami zpracovávatí a přívoz evropských tovarů zmenšovatí, pevninské státy evropské emancipovávaly se od britského prostředkovatelství a severomořské přístavy německé, holandské a belgické zařizovaly samostatné spojovací trati do všech končin. Hamburk i Brémy, Antverpy i Rotterdam vzrostly poměrně daleko víc než Londýn a Liverpool a ve stavbě námořních velkopenníků nechala se Anglie předstihnouti Německem. Na světovém trhu vznikli Anglii dva vážní soupeři, Spojené státy americké a Německo. Americká Unie stala se nejprve jen pro chleboviny, maso a tuky největší exportní zemí světa, na Unii připadají dvě třetiny světové produkce bavlny, i ve vývozu petroleje, mědi (pro průmysl elektrický, strojnický, stavbu lodí atd.), železa, zlata a stříbra, tabáku a dříví, kamenného uhlí a j. zaujala Unie místo ne-li vždy první, tedy jedno z nej přednějších. Chránivši však sama bezohledným ochranářstvím svůj vznikající průmysl proti dovozu tovarů (textilních a kovových z Anglie a Německa, hedvábných a přepychových z Francie, hraček, chemických produktů a j. z Německa) usilovala zároveň rozšířenou doktrínou Monroeovou o obchodní monopol v ostatní Americe, získáním Kuby, Portorika a havajských ostrovů o zabezpečená odbytíště průmyslová, zakoupením panamského průplavu o usnadnění hospodářského ovládnutí Tichého oceánu a nabytím Filipín o východisko k uchycení se ve východní Asii přes řevnivost Japonska.

Neobyčejný byl také obchodní rozmach předválečného Německa. Jeho populační vzrůst předstihl poměrně všechny evropské velmoci, svým vědeckým snažením a školením stalo se Německo sídlem vynikající dovednosti (technické, ochranářskou celní politikou vypěstilo si mohutný velkoprámysl a obnovenou



plavební podnikavostí, organizací říšské služby diplomatické a konsulární i konečně získáním vlastních kolonií zvýšilo svůj zámořský obchod, na nějž připadaly asi dvě třetiny vší zahraniční tržby německé. Prospělo jemu též otevření francouzských, holandských a dánských kolonií zahraničnímu obchodu, liberální tržební politika anglická i věčná výhodnostní doložka míru frankfurtského. Jeho zahraniční tržba se v předválečném čtvrtstoletí ztrojnásobila a byla svými 22.5 miliardami marek v r. 1913 na druhém místě v celkové tržbě světa, jeho podíl v obchodním loďstvu světa stoupl v téže době z 5.2 procent na 10.8 procent, Brémy se staly prvním importním přístavem bavlny na kontinentě, také v obchodě s tabákem, kávou, rýží a indigem, oba jeho severomořské přístavy Hamburk a Brémy přímým spojením se zámořskými odbytími vytlačovaly vždy více anglické sprostředkovatelství, v námořně technických výkonech, v rychlosti a bezpečnosti plavby, velikosti a zařízení lodí atd. předčilo Německo i Anglii, německá expansivnost obchodní i politická ohrožovala Anglii i Francii v Africe i v Tichém oceáně i v bližších a důležitějších posicích, v Malé Asii, Syrii a Mesopotamii.

VII. Mezinárodní obchod v 19. století nesmírně se rozmohl. Vynalezením parního stroje a přechodem od ruční výroby ke strojové v průmyslu obrovsky stoupla produkce tovarů a tím i obchod s nimi a ještě obsáhlejší obchodní činnosti vyžadovalo opatřování všeho druhu surovin pro průmyslovou velkovýrobu i opatřování potravin a požívatín zvl. ze zámořských zemí pro obyvatelstvo, jehož počet v 19. století nevídaně vzrůstal. Stoupání produkce vyžadovalo rozmnožování a zlepšování prostředků dopravních, k silniční dopravě přistoupila nesmírně dokonalejší doprava železniční a na moři plachetní lodi vystřídány parníky; zejm. od polovice 19. stol. dopravní technika zaoceánská silně se zdokonalila a nejnovější doba buduje i obrovské lodi plachetní pro zvýšení jejich soutěživosti s parníky, u nichž strojové zařízení a uhelné zásoby užitný prostor lodí nadmíru zmenšují.

Obrovské rozmnožení obchodního loďstva světa bylo způsobeno tím, že před válkou asi čtyři pětiny světového obchodu připadaly na obchod zámořský. Territoriálně pak jde vlastně o dopravu zboží mezi Evropou a ostatními díly světa, jejichž vzájemné obchodní styky doposud byly jen nepatrné — teprv znenáhla Japan a Americká Unie uplatňují se samostatným stykem s jinými státy zámořskými — hlavním dějištěm námořní

plavby světové jest Atlantický oceán, největší díl světové tržby však soustřeďuje se v teritoriálně skrovné části zeměkoule, v severozápadě Evropy, v oblasti severního moře a úžin jemu blízkých i veletoků do něho plynoucích (přístavy Londýn a Liverpool, Hamburk a Brémy, Amsterdam a Rotterdam, Antverpy a Le Håvre).

Suezský průplav, zkrátiv plavbu z Anglie do Východní Indie oproti bouřlivému mysu Dobré naděje o plných 12.700 km, vrátil i moři Středozevnímu velkou část bývalého významu obchodního, předem arcit transitního — samostatný obchodní význam středozevních přístavů, necht Marseille či Janov nebo dokonce Terst a Benátky či Rjeka, je proti přístavům Severního moře vždy přece jen nepatrným.

Také v pozemních komunikacích přinesl konec 19. století obrovské podniky rázu transkontinentálního (po amerických drahách pacifických dráha sibiřská a transkavkazská, dokončovaná dráha bagdadská, transafrická trať Kap-Kairo, projekt dráhy saharské a j.).

Co do druhů zboží, zauímají ve světové tržbě nejcelnější místo obiliny — pšenice, kukuřice, rýže, pak žito, ječmen a oves a všeliké druhy produktů moučných a pak i zvířecích — exportními zeměmi jsou zde řídce osídlené kraje Evropy (Rusko, Balkán, podunajské země), severní Ameriky (nyní zejm. též Kanady, kdežto obilní exportní schopnost Unie klesá), veliký díl Ameriky jižní (především Argentina), konečně Austrálie — importními zeměmi jsou celá západní a střední i jihozápadní Evropa i Japan, jižní Afrika a Brasilie —, velikou položku světové tržby činí dále čaj, káva, kakao (v čele exportních států pro kávu je Brasilie, pro čaj Indie a Čína), všechny jižní (subtropické) plodiny, průmyslové suroviny bavlna (v níž převládá severní Amerika, teprv daleko za ní následují Egypt a Indie) a juta, vlna (Argentina, Austrálie), dříví (Rusko, Švédsko), uhlí (Anglie), víno (největší producent Francie, Portugalsko), ledek (Chile) atd.

### § 5. Tendence vývoje tržby v přítomnosti.

Již shora poukázáno, že od provozování vlastní tržby odloučila se řada zvláštních pomocných živností: dopravnictví, které provádí mechanický převod zboží z místa na místo, spe-