

KNIHA TŘETÍ.

---

DŮCHODY VÝROBNÍ.

## §. 9. DOMANIUM FINANČNÍ.

*Přehled: Rekapitulace. Rozhled po finančním domaniu toho času v rukách státův a obcí se nalézajícím. Budžetní význam domaniových (výrobních) příjmů označen číslicemi v jednotlivých státech evropských.*

Shora již, v §§. 4. a 6., jest řečeno, v čem záleží domanium finanční, kterak liší se důchody domaniové neboli výrobní od berních, a ve které hlavní skupiny roztrídí se všecko výrobní domanium. O historickém pak významu domaniového důchodu ve financích státních, o prvotném převládání a pozdějším úpadku, o symptomatickém významu, jež má rozsah důchodu toho pro politickou a ekonomickou skladbu společnosti, podán výklad také už v části I. a to ve knize II., §. 8. I to konečně už také bylo naznačeno (§. 8.), že v nejnovější době nastala tu silnější, tam slabší reakce proti liberálnímu názoru odmítajícímu všecko vměšování se obcí a především státu do výroby; nový proud naopak povolává obce za podmínek v §. 1. povšechně vytčených k působnosti výrobní; odtud pochází, že zmírňováno tempo, kterým tu onde liberalismus zcizoval domanium finanční a že i naopak nových domaniových ústavů nabýváno (především drah železných).

Mezi výrobními závody domaniovými, na kterých příjmy domaniové se zakládají, bývalo dříve jako hlavní pramen příjmů finančních v popředí

domanium rolnické, jež ostatně podnes v obecné mluvě par excellence nazýváno domaniem (doménou, Domäne, domaine agricole). Dnešního dne domanium rolnické jen v málokterých státech (na Rusi a v Prusku) má pro finance značnější význam, nepřestalo však místním obcím býti výdatným pramenem finančním. Dolům a lesům náleží ve finančním hospodářství moderních států posud místo; lesy zajisté — jak obecné přesvědčení ukazuje — i na dále zachovány zůstanou v majetku veřejném. Domania průmyslového, nakolik není základem příjmů berních, (srv. §. 6. kategorie 4., str. 84.) vzdávají a vzdalují se státové, nikoliv místní obce; za to však ve mnohých státech (Německo, Rakousko a Uhry, Italie, Belgie, nyní i Rusko) rozmnožilo a rozmnožuje se dopravní domanium státní (železnice vedle pošty a telegrafu) a všady finančním významem svým počíná vynikati nad domanium někdy rolnické, zjednávajíc státům příjmy, kterým podle příjmů berních náleží místo nikterak nepatrné. Závody pojišťovací a bankovní v rukou státův a užších obcí tolikéž nepozbývají finanční platnosti, nýbrž naopak jí přibývá (poštovní spořitelny, pojišťování proti požáru, krupobití, moru dobytčímu). Za to mincovny a komunikace pozemní a vodní, jakož i přístavy — alespoň na kolik jde o stát — čím dále více kloní se k tomu, aby pozbyly pozitivního významu finančního přecházejíce do kategorie domania veřejného.

Pestřejší než domanium státní jest domanium užších, obzvláště místních obcí, jimž z různých příčin, ponejvíce pro menší rozsah jejich perso-

nálný a teritoriální, spíše svědčí držení a užívání mnohých statků domaniových (rolnické statky, domy nájemné, vodárny, plynárny, léčebné závody, veřejná skladiště, váhy a j.)

Následující čísla ilustrují význam příjmů výrobních v rozpočtech větších států na pevnině evropské:

Podle rozpočtů na r. 1890 (resp. 1890/91) vynášely hrubě a přibližně<sup>1)</sup>

ve státech	statky rolnické, lesy, doly, průmyslové závody státní	pošta a telegraf	železnice	loterie	celkem	všeho příjmu asi $\frac{1}{10}$	summa všeho příjmu
Rakousko (Cislajtánie)	mil. zl. 13	29	50,5	21,5	114	20	548
Prusko	> m. 218	náleží říši německé	858	8,2	1074,2	70 <sup>2)</sup>	1544
Rusko	> rub. 150	81	51,5	—	292,5	25,5	900
Francie	> fr. 42	184	89	—	265	8	8140
Italie	> lir. 27	62	74	76	289	18	1850

Do kategorie důchodu výrobního náleží kromě toho důchod z mincovny (v Rakousku roku 1891 0,3 mil. zl.), z mýt (2,4 mil. zl.), z cejchování (0,3 mil. zl.), z puncování (0,2 mil. zl.), z poštovních spořitelů (1,6 mil. zl.).

<sup>1)</sup> Čísla čerpána z Gothaisches Geneal. Taschenbuch 1891.

<sup>2)</sup> Toto percento v Prusku jest i proto tak nápadně veliké, že příjmy nejvýnosnějších daní (spotřebních) nejsou v rozpočtu pruském a tudíž jeho summa je vedle jiných států dosti malá.

## §. 10.

# PŘÍJMY Z VÝROBY HMOTNÝCH STATKŮ SMĚNNÝCH, Z BANKOVNÍCH A POJIŠŤOVACÍCH ZÁVODŮ.

*Přehled: Statky rolnické a lesnické, závody průmyslové. Povolení a schopnost státu k takovým výrobám. Zcizování nebo propachtování statků rolnických. — Statky lesní; postavení státu a obcí; skutečný státní majetek lesní v jednotlivých zemích. — Tiskařské a novinářské závody. — Bankovní závody a j.*

Úkolem finanční vědy, hledíc k závodům domaniovým, jež jsou pramenem příjmů právě označených, jest konstatovati vývoj a stav jejich jakož i nabýti vědomí o nynějším významu a pojímání jejich.

Statky (domanium) rolnické bývaly někdy hlavním pramenem příjmů královských a tudíž — dokud přísné rozlišování osobnosti panovníkovy od osobnosti státu neproniklo — také příjmů finančních; ony byly, jak na dříve uvedených místech vyloženo, majetkovou podstatou, z níž čerpal král prostředky pro udržování sebe i dvoru svého, pro udržování úředníků a j. Soukromohospodářský ráz největší části důchodu finančního odpovídal nevyspělosti a slabosti politických i hospodářských úvazků společenských. Dnešního dne udržely se až na nečetné výjimky malé toliko zbytky velikého někdy domania

rolnického v rukách států; místní obce v daleko větších rozměrech je zachovaly a uhrazují podnes veliké části potřeb svých důchodem z domania toho.

Nabytí závodů hornických skrze moc královskou souvisí s regálem horním (právo královo k vyhrazeným nerostům) a z části s regálem mincovním (výhradné právo královo k ražení mincí). V dobách, kdy velikého kapitálu, jehož hornictví vyžaduje, byl nedostatek a kde technické znalosti byly vzácnými, byl výkon hornictví skrze komoru královskou vehikulem ekonomicko-technického pokroku — alespoň po výsledku, byť snad ne po vědomém úmyslu, jenž nesl se v prvé řadě směrem finančním.

Tolikéž lze říci o průmyslových závodech, jež králové někdy, proniknutí, jako zejména v XVII. a XVIII. věku, zásadami merkantilismu, z úmyslu zakládali jakožto semenišťe průmyslového pokroku v zemích svých (vzorné továrny; vábení technicky vzdělaných pracovníků z ciziny a pod.; továrny na porcelán založené ve Francii, v Prusku, na Rusi; proslavená továrna na koberce, gobeliny v Paříži).

Tyto právě řečené cíle správní jsou v naší době z největší části zbytečné, protože soukromého kapitálu je dostatek a instituce jiného druhu než přímý počín státu, jako jsou výstavy, musea, školy, literatura, železnice, v hojně míře podávají neb umožňují nábaudu a poučení; na řídnoucí pak důchody z domanievé výroby prvotné tím více přestali státové býti odkázáni, jakmile bernictví hojně se bylo vyvinulo. Je pochopitelno, že nabývání důchodu domanievého bylo posuzováno výhradně se

stanoviště soukromohospodářské výhodnosti, jakmile nebylo více jiných zřetelů, které by na ono posuzování měly vliv. To je stanoviště, z něhož vycházel liberalismus ekonomický, jenž zabývá se vyšetřováním schopnosti státu k výkonu soukromohospodářských závodů výrobních, dospěl k výsledkům rozhodně odmítavým a domáhal se opuštění výroby té. Klassickými a často uváděnými slovy již Adam Smith (1776. W. of N. b. V. ch. II. p. I. na konci) tento názor označil, řka: „Dáchod, který v civilisovaném mocnářství koruna čerpá z korunních statků, jakkoli zdá se jakoby jednotlivce nestál nic, ve skutečnosti stojí společnost více, než snad kterýkoli stejný dáchod, jehož koruna požívá. Bylo by v každém případě s prospěchem pro společnost, nahraditi koruně tento dáchod jiným stejným dáchodem a rozdělití statky (pozemky) mezi lid . . . Veřejné kapitály tudy a veřejné statky . . . jsou nezpůsobilé a nedostatečné fondy pro úhradu nezbytných nákladů ve velikém a vzdělaném státu; nezbyvá než aby se náklad ten z větší části uhrazoval berněmi toho neb onoho způsobu.“ Byla tudy položena a v literatuře bez ustání přetřásána otázka: dovede-li stát — a po případě i nižší obce — právě tak jako soukromí vyrabitelé a konkurenti s plným ekonomickým a tudíž i finančním úspěchem těžiti z domaniových statků posud uvedených — a když nedovede, zda není lépe, aby stát vzdal se výrob těch, ponechávaje ekonomičtější a účinnější těžení hospodářům soukromým a užívaje kapitálu scizením nabytého jiným způsobem?

Je na biledni, že otázka tato daleko sáhá nad meze pouhých financí; vždyť celý theoretický i politický spor o ekonomické přednosti, tu individualistické tam socialistické úpravy společenské výroby v otázce té jest obsažen. Hledíce ke zkušenostem nabytým při výrobním hospodaření veřejném, dáváme odpověď tuto položenou, jež jak vysvitne, jest dosti vzdálena bezvýmínečného odmítání liberálního směru:

Není valná ekonomická způsobilost a povolnost státu k tak řečeným soukromohospodářským podnikům potud, pokud výrobní děj neskládá se z řady prostých, málo měnivých a stálé kontrole přístupných výkonů, jejichž kvality kolísavé vlnobití konjunktury stále se nedotýká, jejichž ráz, abychom příkladem objasnili, není takový, jako jest při dopravě poštovní, při telegrafii, těžení z domů nájemných, mnohých jednáních bankovních (přijímání deposit jako jednání passivním a kupování bezpečných efektů, nebo jednání lombardová a hypoteční jako jednání aktivné) a konečně i při dopravě železničné. Tam, kde třeba hbitě přizpůsobovati se pohyblivé konjunkturu vyvolávané změnami techniky, odbytu, módy, cen atd., kde podnikání mívá povahu odvážnou, kde jde o komplikované a merkantilně obtížné dobývání odbytu pro vyrobené statky, kde tudíž třeba energie a bystrozraku samointeressovaného a samozodpovědného čefa: tam posud málo pohyblivá a někdy přímo nemotorná správa státu dobude malých úspěchů hospodářských. Burekratický aparát, jak ve mnohých zemích se jeví, vzpírá se často pilným refor-



mám a nerad opouští pohodlné dráhy dávno oblíbené; složitý automatismus a nehybnost správy té, jež neobejde se napořád bez písemného jednání (korrespondence nahoru a dolů), bez kolikerých instancí a kontrol, zamezuje nejen provádění malých tu i tam úspor, nepřipouští náhlé přesunutí celého směru a soustavy výrobní činnosti a překáží vůbec hbitému využití příznivých okamžitých konjunktur, nehledíc k tomu, že není onoho mohutného hýbadla ekonomického, jež pochází z vlastního interessu osobitých a samozodpovědných podnikatelů. Nevyhnutelná šablonovitost a náchylnost k centralisaci nepřipouští zvláštní individualisující přizpůsobování se ku měnivým, čas od času a místo od místa různotvárným poměrům skutečnosti, bez něhož pak nesnadno těžiti tak, jakby se těžiti dalo a jak by asi osobitý podnikatel těžil.

Kromě toho padá na váhu, že stát v míře, která se složitostí poměrů společenských čím dále více roste (srov. §§. 1. a 2.), zaměstnán jest činnostmi, ku kterým buď výhradně, buď lépe než kdokoliv jiný povolán a způsobilým jest (obrana vnější, vnitřní bezpečnost a právní řád, komunikace, dopravnictví, zdravotnictví, vyučování a j.); takž třeba na nejvýše se rozpakovati, když jde o to, aby se jemu zachovaly neb dokonce znova zjednaly činnosti povahy výrobní, ku kterým on leda chatrnou má způsobilost. Konečně na tomto místě budiž jen naznačeno veliké zvyšování vlivu vlády ve společnosti, způsobené soustředěním tolikeré činnosti v jejích rukách, zvyšování to zhusta zadržované žárlivostí parlamentů.

Z toho ze všeho učiněna a provedena pro závody průmyslové důslednost jediná: plné zcizení; pro závody rolnické alternativa: plné zcizení nebo propachtování — a jsou důvody, které i pro tu i pro onu eventualitu uvéstí lze.

Plné scizení obhajováno tím, že stát přivede výrobní kapitál (statky rolnické) do rukou povolnějších, kteří lépe dovedou hospodařiti a těžiti; užije-li se ceny stržené za tyto statky, ke splacení dluhu, ušetří se pomocí zmenšeného úroku dluhového více, než obnášívají co rok čisté výnosy statků státem spravovaných; ukazuje-li se na větší zabezpečení důchodů pozemkových, sluší konečně uvážiti, že v moderním spořádaném státě důchod daňový není méně bezpečný než důchod pozemkový; v dobách válečného zabrání státního území jsou statky státem spravované podle zásad práva mezinárodního nepřátelské okupaci ihned v šanc vydány; renta pozemková konečně, jestliže stoupla, jest státu zdaněním přístupna. Proti těmto ryze hospodářskofinančním důvodům uváděno se strany odpůrců plného scizení toto: V rolnických státech má stát pro doby veliké tísně povždy dobrou zástavu, na kterou lze sobě vypůjčovati; finanční důchod domániový ušetří občany tíživějšího bezprostředného obložení daňového: renta pozemková se svojí stoupavou tendencí neujde státu, podrží-li statky rolnické; latifundie v rukách soukromých držitelů, jak hojná zkušenost ukazuje, výnosností svou sotva překonávají státní latifundie; tak jako při soukromé držbě lze i výnosy státních velkostatků zvýšiti propachtováním.

K těmto ryze ekonomickým důvodům řadí se argumenty, ospravedlňující státní držení rolnických statků tím, že ono držení je státu účinným prostředkem k dosahování cílů, jež jsou mimo obor ekonomie finanční; tak, že stát nedbaje největšího přímého zisku pomocí svých statků může býti strůjcem, propagátorem, vzorem meliorací a všeho jiného pokroku technickoekonomického v oboru výroby agrární; že stát zůstane v přímém spojení s výrobou agrární a podrží vliv na poměry dělnické a j.; že stát statků svých v dané chvíli k tomu užití může, aby četným bezzemkům, jichž počet moderní tendence k velevýrobě rozmnožuje, opět pomohl k půdě a to nikoli prodejem, nýbrž propachtováním, aby tak pracoval k umenšení bezzemného proletariátu; nejvhodnější k tomu cestou jeví se býti propachtování půdy po menších údělech a to co možná pachtem dědičným, jenž zamezuje draní půdy a neodjímá hospodáři interessu a chuti k melioracím.

Tak asi vyhlíží spor, který vede se v příčině rolnických statků domaniových a který ostatně praktického významu má jen tam, kde stát si jich ještě zachoval; otázka, jak viděti, jest ryze praktická, hospodářskopolitická, a bude rozdílně řešena podle toho, ku kterému kdo směru náleží a který směr, zda liberální nebo sociálnopolitický má převahu; my neváhali bychom prohlásiti se pro zachování rolnického domania a dlouhodobé pachtu.

Při místních obcích s větším prospěchem zachovává se domanium rolnické, jehož lze jednak

společně užívati (obecní pastviny), jednak upotřebiti pro chudinské úkoly místních obcí.

Jinak než s domaniovými statky posud uvedenými má se věc s obecním a obzvláště státním majetkem lesním (domanium lesní, Forstdomänen, domaine forestier). I zřetel správní, totiž dalekosáhlý význam lesů pro vodstvo a klima krajín (les ochranný), jakož také — byť i dnes velmi umenšený — význam jeho jako zásobárny materiálu stavebního a topiva na jedné straně, i na druhé straně technicko-ekonomická povaha hospodářství lesního činí obce a obzvláště stát povoláním hospodářem lesním. Tato zvláštní ekonomickotechnická povaha hospodářství lesního v tom hlavně se ukazuje, že ono vyžaduje, ač má-li s trvalým úspěchem býti vedeno, veliké rozlohy (velevýroby), že potřebuje vedení znaleckého, jež asi jenom velevýroba uhraditi dovede, že jest třeba na dlouhé doby sříkati se všeho výnosu, když jde o zakládání nebo rozšiřování lesův a že konečně v té výrobě nehybné, schematické a snadné kontrole přístupné vliv přírody daleko více než přičiňování lidské rozhoduje. Jest proto dnes také obecnou snahou, aby lesní domanium nezkrácené bylo zachováno, zejména aby půdy, jež jsou absolutně lesními, t. j. jež jiného těžení než lesnického nejsou schopny, zůstaly v majetku státním. Řečeným zřetelům správním naproti lesům soukromým zjednávají platnost moderní přísné zákony a o ně se opírající státní policie lesní, ukládající soukromníkům šetření a racionální hospodaření lesní. Místní obce, jak samo-

zřejmo, mají méně nebo vůbec nemají způsobilosti a smyslu pro uchování domania lesního a správné hospodaření.

Z veškeré lesní plochy náleží státu: v Rakousku 6,6<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, v Uhrách 16,1<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, v Prusku 33,2<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, v Bavorsku 33,0<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, v Sasku 42,7<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, ve Francii 11,8<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, v Itálii 3,4<sup>0</sup>/<sub>0</sub><sup>a)</sup>.

Nescizitelnými jsou průmyslové závody, jež zřizují se ve trestnicích státních k tomu konci, aby trestanci užitečným způsobem zaměstnání byli. Stát buď ve vlastní režii vyrábí statky, jichž potřebuje v různých oborech své správy anebo zadává (pronajímá) pracovní sílu trestanců soukromým podnikatelům (podobně v káznicích nebo robotárnách zemských eventuálně okresních). Zejména v tomto případě slyšeny jsou pak často stesky, protože práce zadávána raději nečetným velikým podnikatelům, kteří pak laciněji než konkurenti jejich mají pracovní síly k dispozici.

Státové pro účely administrace potřebují tiskáren, (zákonniky, věstníky, úřední tiskopisy, plakáty atd.); ze závodů těch činěny bývají mnohdy, a to dosti nahodile a libovolně také prameny příjmů soukromohospodářských, nejen tím, že se v nich přijímají zakázky soukromých osob, než i tím, že rozmanité tiskopisy (učebnice) monopolicky v nich se vyrábějí a tak soukromému podnikání veliké obory výroby a odbytu se odejímají; stesky z této strany jsou ovšem tím pochopitelnější pokud celá otázka takovéhoho postátění

<sup>a)</sup> Čísla ta podává Scheel, Schönbergův Handbuch III. str. 66. vyd. 3.

nebo monopolisování dle pevných zásad zákonem není upravena.

Při novinářských podnicích vládních nikoli zřetel finanční, nýbrž správní jest v popředí: publicistické hájení politiky vládní a dirigování veřejného mínění ve směru gouvernementálním; leč i tu vyskytuje se nerovná, duchu moderních zákonů ústavních se přičící konkurrence tam, kde listy vládní sprostěny jsou podmínek a obtíží (na př. kolku novinářského), jež ostatním toho druhu podnikům zákonem obecně se ukládají.

Finanční zřetel tolikéž není v popředí, nakoľik jde o příjmy z rolnických statků školských a zkušných (stát i nižší obce — školy rolnické), z plemenných hřebcův a býkův (stát, místní obce) a j.

K výkonu jednání bankovních, jež nejsou povahy spekuláční, nenedostává se, jak ze shora uvedených všeobecných výkladů dovoditi lze, státu a ostatním obcím způsobilosti; obzvláště stát, jenž tak zhusta má potřebu uložití (úvěrem na úrok dáti) dočasné přebytky pokladní a tolikéž úvěrem uhrazovati schodky, musí buď sám utkali pevné spojení s velikými závody bankovními, nebo sám svůj ústav bankovní sobě založiti. Při poštovních spořitelnách (státních) v posledních dvou desetiletích po Evropě zaváděných (r. 1861. v Anglii) nestojí snaha finanční (výdělková) v první řadě, nýbrž jde o to, aby spořitelní ústavy byly občanům co nejhojněji po ruce a tak spořivost a péče o budoucnost, podnícená možností, ukládati úspory na úrok i po nejmenších částech, rozšířila se do nejširších vrstev. Tolikéž převládá zřetel správní (ná-

rodohospodářská politika) nad finanční při státních a zemských bankách hypotečních a melioračních, aby totiž za nejvýhodnějších podmínek zjednal se majitelům nemovitostí potřebného úvěru; totéž platí o zastavárnách — už středověké církevní montes pietatis (monts de piété, zastavárny) měly účelem, čeliti lichvě. Místní obce (i okresy) nabývají pomocí bankovních závodů (spořitelen) značných příjmů finančních; totéž platí o zastavárnách státních a mimostátních (místnoobecních).

V některých zemích jsou i pojišťovací ústavy (škody živelní) z části v rukou obcí (státu, zemí, okresů, místních obcí; některé země v Rakousku, některé státy v Německu); snaha finanční nebývá na prvním místě, naopak jde o to, aby laciněji (bez zisku ústavu) a bezpečněji než soukromou spekulací pojištění se provedlo.

Z hotových peněz (vlastních nebo svěřených) těží obce úvěrem půjčovním (kupování úročných efektů nebo půjčováním na hypotéky); tak i z nájemných domů.

## §. 11. DOMANIUM KOMMUNIKAČNÍ.

*Přehled: Povaha komunikací. Historické postavení obcí ke komunikacím. Nynější finanční význam jejich. Mýta.*

Nazýváme komunikacemi dráhy všeho způsobu, na nichž děje se změna stanoviště osob nebo statkův a zpráv.

Ke komunikacím náleží tudíž pozemní cesty

všeho druhu (ulice, silnice, železné dráhy, mosty), pak vodní dráhy přirozené i umělé (řeky, kanály, jezera, moře a přístavy) a konečně drátovody telegrafické a telefonické.

Technicky nejdokonalejší komunikace pozemní předpokládají nejtěsnější, ano výlučnou přízpůsobenost vozidla a eventuálně i hybné síly, takže pak dráhy lze užiti jen k určitému druhu a ke zvláště upravené dopravě; proto o komunikacích toho způsobu jednáme níže zároveň s výklady o dopravě (železnice a telegraf). Obecné komunikace (cesty, řeky a j.) připouštějí rozdílného, všestrannějšího užívání; tak děje se doprava na cestách pozemních pomocí nejrozmanitějších vozidel i hybných sil (trakaře, kolečka, káry, vozy všech rozměrů, kočáry, velocipédy — lidská, zvířecí síla, silniční parní stroje tažné), ale ovšem výkony dopravní na těchto starých drahách komunikačních jsou technicky i také ekonomicky méně dokonalé než ony výkony, jichž technické pokroky XIX. věku nám uštedřily.

Neobsáhle velikou důležitost komunikací pro pospolité vztahy mezi lidmi a tím pro veškeru kulturu, obzvláště i politickou a hospodářskou, netřeba zevrubně doličovati. Od starodávna svrchované obce politické (státy) tak jako pečovaly o soudy, policii, mincovnictví a jiné nepominutelné podmínky existence a pokroku společnosti, ujímaly se i zřizování a udržování komunikací; z války a politiky dobývatelské i v tom oboru pochází nejmocnější iniciativa, protože jim dobré komunikace jsou před důležitým nástrojem. Silnice od dobývatelů římských



ských budované byly na sta ba tisíciletí nejen vzorem, nýbrž i stálou komunikací národům sídlícím na území Římany někdy zabraném. Ve středověku politická roztríštěnost a nevypělost větších středisků politické moci obráží se i v cestovnictví; bylo zůstaveno užším a nejužším svazkům a vyvíjelo se velmi chatrně jsouc považováno spíše za pramen finančního zisku než za instituci obecně prospěšnou ale finančně nákladnou. Teprve na počátcích nového věku obrací politika států evropských opět rozhodněji pozornost svou ke stavbě cest a dostupuje největší intenzity v dobách, když merkantilism plně ovládal hospodářskou politiku centralisujících králův absolutistických, baže po hospodářském ujednocení území státního a hojných tržebních stycích s cizinou; stavba silnic a průplavů a usnadňování dopravy po nich (obmezování cel a mýt) bylo tu pomůckou velmi výdatnou (viz Francii už v XVI., pak zejména v XVII. a XVIII. věku; země rakouské v XVIII. a v počátcích XIX. věku). Že ve zřizování a zachovávání komunikací kromě státu ode dávna účastenství mají také užší obce různého rozsahu, plyne z povahy věci (cesty významu širšího a užšího; mezinárodní, státní, zemské, okresní, obecní linie) a tomu přirozeně odpovídající dělby administrativné práce. Od zmohutnění sítě železničných pozbyly silnice onoho velikého nacionálního i internacionálního významu, který dříve měly a tím odpadla i příčina pro centralisovanější správu cestovnictví.

Finanční význam platů (mýt), jež státové, obce a zhusta i jednotlivci (vrchnosti) na cestách, mo-

stech a řekách vybírali, výdatný solva kdy býval, třeba od jednotlivého pocestného vymáhalo se velmi mnoho, neboť v dobách, kdy hospodářský obchod začal se mohutněji rozvíjeti, právě ony hojné a vysoké platy byly umenšovány a odstraňovány a tím odklizena jedna z překážek obchodu, který pak teprv stával se čilejším; viz na příklad nařízení pro království české z roku 1735, pro markr. moravské z r. 1747, pak z r. 1755 a j.; mýta, — jak přikazováno — měla se vybíratí jen po míře nákladu, jehož vyžadovalo zřízení a udržování cest.

Za našich časů mýta cestovní ve financích státních hrají malou roli; hlavní cesty veřejné více a více stávají se institucemi správními, jejichž náklad uhrazován jest daněmi a jinými důchody veřejnými; i ve státním rozpočtu Rakouska, které v tomto správním pojímání silnic posud — vedle jiných států evropských — dost málo pokročilo, činí důchod z mýt na rok 1891 jen asi 50% nákladu stavebního, totiž 5,001.690 zl. proti 2,406,000 zlatých a klesne již r. 1892 opět bez mála o půl milionu. Mýto vybírá se nikoliv ode všech, kteří cesty užívají, nýbrž jen od těch, kteří tak činí způsobem, jímž cesta značněji se opotřebuje. Tarifování mýta ne podle velikosti a váhy vozů, nýbrž podle obsahu a hodnoty nákladu, jež dříve zhusta se vyskytovalo, přestalo nadobro. Místo obecných mýt doporučuje se vybíratí zvláštní platy od těch (továren, dolů, velikých statků), kteří nad průměr užívají a ničí cesty. Užším svazkům obecním (okresům, obcím) jsou cesty a mosty,

jež ony svým nákladem zřizují, posud pramenem příjmů, který často i více podává, než pouhé umorění a zúrokování všeho investovaného kapitálu základního i udržovacího; neposlední toho příčinou jsou obmezené finanční prostředky obcí těch, vyžadující větší úhrady.

Zřizování a udržování cest bývalo dříve příčinou těžkých a nespravedlivých útisků; v římské říši hřímě to uvalováno na nejbližší sousedy; ve středověké Evropě na robotné poddané (viz shora zmínku o robotách zemských) a ještě v XVIII. věku snad více, než kde jinde obecný lid ve Francii sklíčen byl robotou silničnou<sup>4)</sup>.

## §. 12. DOMANIUM DOPRAVNÍ.

*Přehled: Rozdílné závody dopravní; pokroky moderní techniky dopravní. Postavení státu naproti velikým podnikům dopravním; zřetele finanční.*

Dopravou nazýván každý výkon, kterým způsobuje se změna stanoviště statků, zvěstí a tolikéž

<sup>4)</sup> Viz o celé otázce spis *Saxillo*: Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirthschaft, Wien 1878 sv. I. str. 87—210, tam i literatura hojně uvedena jest. Sax stanoví všeobecnou, ale bez dokonalé daně důchodové málo praktickou direktivu politickou tu, že mýta mají přestatí, jakmile hustota obchodu po cestách stoupla tak, že lze za to míti, že každý cesty užívá v míře, která odpovídá jeho majetkovým poměrům a tím as i závazku bernímu. Viz také stručné a dobré poučení o věci ve spisu: *Reitzenstein*, Das deutsche Wege-recht, 1890.

i osob, na kolik ony jsou passivním objektem činnosti té.

Dopravnictví jako samostatná oddělená činnost produktivná objevuje se ve dvou způsobách, jež asi odpovídají rozdílné ekonomické úpravě a povaze, již vidíme tu při drobném řemesle, tam při podnikatelské velevýrobě. Jsoutě zajisté poslové, posluhové, drožkáři a fiakrové, vozičkáři a vozkové po ruce jednotlivcům, kteří dopravního výkonu potřebují a jej sobě zvlášť od nich vykonati dají. Avšak vedle těchto, drobnému obchodu místnímu bez odporu nemálo důležitých ano nepominutelných „producentů dopravních“ jsou veliké závody, které mezi určitými místy zavádějí a udržují pravidelnou službu (service) dopravní a výkony svoje nabízejí obecnstvu nevyčkávanice předchozí zakázky; závody toho druhu vyrábějí tedy jako praví podnikatelé pro trh, na neurčitý odbyt; je zjevno, že k nim náležejí: omnibusy a dostavníky, tramwaye, železné dráhy, trajekty i lodní kursy. Pomocí jich vykonává se daleko větší část výkonů dopravních, jichž dnešní společnost v tak ohromné míře potřebuje.

Jiné od počátku bylo a jest postavení státu a ostatních obcí naproti dopravě, pokud výhradně šlo a pokud podnes jde o dopravu prostou a jiné pokud jde o regulovanou. Jestli přirozená povaha věcí odkazuje zřizování a udržování obecných komunikací do působnosti obcí, tož výkon prosté dopravy na těchto komunikačních drahách od počátku zůstáván soukromému počínu a úpravě, ať už běželo o dopravní akty, které jednotlivec sám pro vlastní

potřebu sobě vykonával, neb o takové, které postupem dělby práce dopravníci živnostenští jiným konali. Tak i prvotně státní a jiné obce a korporace sami sobě opatřovali dopravu zařizující vlastní svoje instituce posilací a dopravní, jichž správa politická a vojenská tím více a více měla zapotřebí, čím více rozsah území jejich se rozšiřoval a čím více správa centralisována byla; z těchto institucí vyvinula se postupem času naše pošta, tím že ony uvazovaly se v dopravu zvěstí a statků i také na účet a ve prospěch soukromých občanů. Interes a působnost obcí v dopravnictví se ovšem rozšířily a i změnily, jakmile v našem věku velikolepé pokroky technické (užívání páry a elektřiny jako hybných sil) způsobily ono mohutné zdokonalení a vzrůst jeho, který dnes před sebou vidíme. Láce a rychlost jakož i pravidelnost a bezpečnost dopravy jsou základním kamenem, na němž spočívá moderní nacionální a internacionální dělba práce a všechna ostatní mimohospodářská pospolitost lidská (idee, mravy, politické svazky a souvislosti, osobní styky). Trvání a rozvětvení takto zdokonalené dopravy přestalo dávno míti pouze administrativní a vojenský význam; stalo se nezbytným vehikulem hmotné i nehmotné kultury společnosti, jehož trvání a pokrok státní nechtěli a nemohli zůstaviti více nahodilému rozmyslu a ziskuchtivé iniciativě soukromých podnikatelů; každý jest si toho vědom, že dnes zdar a pokrok celých krajů a zemí visí na tom, zdali vůbec a jakým způsobem nacházejí se ve spojení s velikými proudy dopravy. K tomu přistupuje okolnost z tech-

nické povahy moderního dopravnictví pocházející, že instituce dopravní vyžadují obrovského kapitálu a jsou proto zakládány a vedeny nikterak jako osobité, nýbrž jako společné (akciové) podniky vylučují takorůzka konkurenci a tak co nejsnáze nabývají ohromné moci hospodářské i politické ve společnosti. To vše vedlo moderní státy k tomu, že přestaly spatřovati v závodech těch obyčejné svobodné soukromé podniky výdělkové, zůstavené volnému nakládání majitelův i co do založení i co do způsobu výkonu i druhdy co do stanovení cen. Státové více a více vyhrazovali sobě dalekosáhlého dozoru a přímého vlivu; podniky dopravní staveny na roveň živnostem koncessovaným; proto jak známo, mluví se pak „o podnicích veřejných“, správněji o „podnicích regulovaných“, kterýmižto slovy má označena býti ona nezbytná dalekosáhlější reglementace správní, reglementace, již ostatně i při jiných ne dopravních podnicích (na př. bankách cedulových i při některých koncessních živnostech) ve větší nebo menší míře nalézáme; zkušenost učí, že reglementace ta často dost málo dotýká se finanční stránky takových podniků t. j. stanovení cen za výkony dopravní (viz, co o tom řečeno v I. části na str. 104. a násl.) Od regulace státní, na právě vyložených příčinách spočívající, není příliš daleko k bezprostřednému zařizování výkonů a podniků těch skrze stát; myšlénce té upravovala cestu okolnost, že právě do srovnání se státem a jeho složitou a těžkou správou nemohla býti postavena pohyblivá a samointeressovaná správa osobitého podnikatele, nýbrž správa velikých kompanií, jen

podobně asi kvalifikovaná jako stát; avšak jiné, zejména politické zřetele i bez toho vedly k tomu, že některé státy záhy chopily se zejména ústavů železničných, spatřujíce v té veliké hospodářské moci a v tom ovládnutí tak velikého korpusu zřízencův mocný prostředek k sjednocení národnímu, jako na příklad Italie, nebo k sesílení moci státní ve společnosti jako Prusko.

Finanční pojmání moderních podniků dopravních, poštu v to počítajíc, se strany státův (obcí) jest podstatně jiné, než finanční pojmání domania komunikačního. Přese všechnu dalekosáhlou důležitost, kterou — jakož naznačeno — mají velepodniky dopravní pro hospodářský obchod i mimo hospodářské soudružení, slouží ony in concreto v prvé řadě přece jen speciálním prospěchům určitých osob. Finanční důsledností toho pak jest, že na rozdíl od komunikací — ode všech, kteří oněch obecních ústavů dopravních užívají, požaduje se při nejmenším plat, který by uhradil všecek náklad výrobní. Bylo by zajisté — a dnes tak obecně se za to pokládá — hospodářsky neodůvodněným, přímým nebo nepřímým zkracováním těch, kteří neužívají, na prospěch těch, kteří užívají řečených ústavů, kdyby od uživatelů nebrala se žádná nebo neplná náhrada, a úhrada pak brala se z obecných příspěvků berních. Do jaké míry stanovení platův od výkonů dopravních vypne se nad pouhou úhradu nákladů, viseti bude jednak na mocenském postavení, které obec má (tu má právní nebo faktický monopol, tam snad stojí v kon-

kurrenci se soukromými podnikateli) a na hodnotě, kterou má výkon pro zákazníka, jednak na moli-vech, pro které obce ústavy ty drží a spravují (zda převládají fiskální nad ekonomickopolitické a sociálnopolitické zřetele). Avšak pokaždé při sta-novení těch platů to na váhu padá, že ujednocení všech nebo kolikerych co do výnosnosti různých linií dopravních v jedné ruce, zjednává vykonavatelí možnost, stanovili cenu (úplatu) za výkony dopravní podle jakéhosi průměru, jenž předstihuje náklad vy-padající na jednotku výkonu při aktivných velmi frekventovných a jenž nedostihuje ho na passivných čarách neboli částech ústavů. Z té stránky opět kvalifikace státu (resp. jiných obcí) ke zřizování a výkonu takových podniků dopravních velmi platně vyniká, protože on — daleko více než kterýkoli sebe energičtěji regulovaný podnik sou-kromý — bude ochoten takovouto kompensací prováděti, aby výhody řádné dopravy učinil všem částem hospodařící společnosti stejnoměrně pří-stupnými (národohospodářský prospěch). Soukromá podnikatelstva byla by povždy náchylna vyloviti spíše nejfrekventovanější a výnosné linie dopravní, vyhýbajíce se čarám máloslibným, které pak mu-sily by zůstati prázdnými řádné dopravy, nebo musily by na konec — aby příliš nepoměrnému zakrnění těch kterých krajin v národohospodářském, finančním a politickém interessu zabráněno bylo — býti převzaty státem a to ne bez veliké a neroz-umné škody.

Domanium dopravní, jakož v našich dobách



v rukou státu a z části i užších obcí se nachází, zavírá v sobě tyto ústavy pro regulovanou dopravu:

1. poštu, 2. telegrafii a telefonii, 3. dráhy železné. Finanční význam těchto domaniových závodů v budgetech četných států jest velmi značný.

### §. 13. POŠTA.

*Přehled. Historický vývoj zařízení posilacích. Moderní pošta. Povolání státu. Finanční uvažování a význam pošty. Základy tarifování poštovního.*

Čím větší a centralisovanější je stát, tím důtklivěji vojenská i občanská správa jeho potřebuje trvalých a spolehlivých zařízení posilacích. Veliká říše perská již měla nemálo dokonale upravenou poštu; stopy poštovní terminologie perské nejeví se toliko ve státě římském, nýbrž i do středověku se dostaly (angarie: tažná robota dopravní). Stát římský měl od Augusta počínaje poštu (cursus publicus) výborně zařízenou a široko rozvětvenou, avšak zpravidla soukromým osobám nepřístupnou; trvalo to více než tisíc let, než se kde v Evropě poštovníctví na podobnou výši povzneslo. Také chánové tatarští obepjali — jak nám ruští spisovatelé vypravují<sup>5)</sup> — říši svou poštovními stanicemi, jež nazývány jamy a v nichž usídlení byli lidé (jamščíci) povinni voziti chánské honce; později tato povinnost jamščická — jako někdy v Římě — uva-

<sup>5)</sup> Lebeděv Финансовое право, I. str. 296., Janžul ош. нач. фин. наук. 152.

lena na obce při cestách ležící. Ve středověku politická rozdrobenost nedala vzniknouti větším státním zřízením poštovním; ale za to vyskytují se zvláštní, snad lze říci autonomné ústavy toho způsobu, jež si vydržovaly tu university, tu řády, cechové, města; obzvláště pozoruhodna jest pošta university pařížské, řádu německého, kupců, řezníků. Na rozhraní středního a nového věku soustředitelé moci státní jsou i organizátory pošt; tak Ludvík XI. ve Francii (1464), Jindřich VIII. v Anglii, Ferdinand I. v říši české<sup>6)</sup>, Petr Veliký na Rusi. V německé říši Maximilian I. zařídil skrze Francesca de Tassis poštovní kurs mezi Vídní a Brusselem; Karel V. jmenoval jiného Taxisa generálním poštmistrem říše a 1615 císařský regál poštovní udělen lénem Taxisovcům, kteří ovšem výnosný úřad svůj proti větším vládcům teritoriálním (rakouské, bramborské a j. zemí) k platnosti přivésti nedovedli. V XVI. i XVII. věku veden ve státech zápas o monopol (regalisaci) mezi státními poštami a jinými ústavy posilacími, jež se byly udržely nebo založily; zápas ten všude skončil se monopolisací. Už od XVI. věku pošty přijímaly také soukromé dopisy. Z monopolu svého státové po dlouhou dobu sotva byli způsobilí bezprostředně sami těžiti i ponechávali jej soukromým podnikatelům buď pronájemem, buď lénem; teprve v XVIII. věku chopili se sami výkonu. Rusko i tu činí výjimku, neboť od r. 1649 zůstala pošta až na malý intervall v ruce státu.

<sup>6)</sup> O vývoji pošty v Čechách viz studii *Swátkovu*: K dějinám poštovníctví v Čechách (v *Obrazech z kulturních dějin českých*, 1891, díl I. str. 161—190).

Prvým a hlavním úkolem pošty bylo a jest, způsobovati dopravu zvěstí (listů). Pošta dnes, hledíc k vyvinutosti a samostatnému rázu dopravních podniků jest v daleko větší míře pouze spe-  
ditorem t. j. organisátorem a prostředkovatelem, nežli vlastním strůjcem dopravy, Ona jest formálně a z veliké části i věcně oddělena od vlastních ústavů dopravních; užívá státních i soukromých prostředků dopravních (železnic, lodí, dostavníků) a toho času toliko jaksi subsidiárně sama osnuje a prováděti dává dopravu (pošta vozová). Za to veskrz sama vykonává místní sbírání zvěstí k dopravě a místní dodávání (roznášení) dopravených zvěstí. — V druhé řadě i rozsahem i důležitostí stojí poštovní doprava peněz, zboží i osob. Doprava listů jest vyhrazena státu, kdežto doprava osob a zboží zůstavena z největší části soukromým podnikatelům; doprava peněz jest dnes užíváním úvěru velmi zúžena a tomu ve mnohých státech velice napomáhají ústavy, jichž správu pošta sama vede (poštovní spořitelny).

To, čeho dnes hospodářský obchod na poště žádá a co jest podmínkou jejího zdárného působení, totiž rychlost, spolehlivost, lacinost a snadná přístupnost po všech končinách území státního, dovedou zjednatí toliko veliké, monopolem nadané podniky a k těm — více než kde jinde — mají státní znamenitou schopnost a povolání; stačí snad odkázati k tomu, co úvodem v §. předešlém všeobecně řečeno jest. Dodáme po *Saxovi*<sup>7)</sup> jenom slova, kterými Angličan *James Anderson* (1872)

<sup>7)</sup> Die Verkehrsmittel I. 231. a 232.

přimlouval se za postátění telegrafie a která při poště dávno i v Anglii byvše ve skutek uvedena — i pro poštu mají platnosť: „Soukromý podnik nemá především žádného popudu zakládati neproduktivné linie, které možná snad teprve v budoucnosti se budou vypláceti, neboť kdyby tak učinil, je vždy v šanc vydán tomu, že na výnosných liniích bude mu dělati konkurenci nový podnik, jenž na tyto výnosné čáry se obmezí, s menším kapitálem pracuje, užívá zlepšených . . . zatím zařízení a tak citlivě zkrátí výtěžek prvního podniku, jenž právě pro tyto vedlejší linie vezme za své. — Totéž nebezpečí zdržuje také soukromé podniky, aby nepřinášely obecnstvu oběť nízkých tarifů v očekávání, že jim stoupnutí dopravy v pozdějších dobách podá náhradu; neboť konkurence nově příšlá může toto očekávání zmařiti. — Nastala-li skutečně konkurence o některé směry dopravní, musí na konec zvýšení taxy zjednati náhradu za větší zbytečně naložený kapitál a po zápasu konkurenčním dochází ke splnutí podniků, před nímž předchází zpravidla zničení jednoho ze soupeřů. Soukromé podniky dále nejsou vůbec s to vydržeti nevýnosné linie a nevýnosné tarify, protože pocitují jenom soukromohospodářskou, přímou rentabilitu a momentu nepřímé produktivity jako u státu, u nich není. Konečně naproti roztržštěnému soukromému výkonu lze jednotnou správou monopolickou docíliti zmenšení svéstojných nákladů.“

Jest nyní otázka, jaký význam pro finance státu mívá pošta; bývají tyto veliké domaniové

závody aktivné a přinášejí mnoho zisku, snad tolik jako finanční monopoly nebo jsou passivné, takže náklad výrobní není uhrazen a jest potřeba doplatků z jiných zdrojů finančních? Snaha výdělková může zajisté při správě pošt trojí rozdílné místo zaujímati:

1. správa jest vedena duchem fiskálním a pracuje k tomu, aby daný monopol byl finančně co nejvíce využit, jako se děje při monopolech finančních;

2. hledí se sice k tomu, aby docíleno bylo plné úhrady nákladu výrobního a i jakéhosi přebytku (zisku), ale tarify nestanoví a nenapínají se tak, jakby monopolista mohl, protože prospěch obecný spatřován v poměrné láci a dokonalosti výkonů;

3. konečně lze pokládati poštu zpola za domanium veřejné, jehož užitky asi jako při silnicích státních, občanům náležejí když ne beze vsí speciální úplaty, tož alespoň za úplaty minimální, jež neuhrazují ani nákladu výrobního.

Byly doby, kdy stanoviště fiskální bývalo prvním a rozhodujícím (případ první); když za nerozvinutosti hospodářského obchodu zasilání na poněkud větší vzdálenosti bylo věci vzácnou a luxusovou, stanoviště toto nebylo tak protimyslné jako se nám nyní zdá. Není tomu ostatně dávno, co ve Francii a Anglii zisk obnášel 500 až 700% nákladu výrobního a ještě do roku 1878. byl ve Francii kolem 150%<sup>8)</sup> tu ovšem již platy poštovní

<sup>8)</sup> Leroy-Beaulieu, I. str. 525.

(poštovné) představovaly přílišnou a tíživou daň z korespondence, kteráž ostatně záhy způsobuje reakci ve formě podloudného dopravování listů skrze soukromé osoby na jedné a na druhé straně ve formě ochabnutí frekvence zasilací; toho nejnovější snad doklad v účincích až směšně velikých port (poštovného), jež zavedla prvá republika francouzská. Od tohoto fiskálního stanovítě jest i v theorii i v praxi nyní upuštěno a jakkoliv tu i onde praxe (Anglie 1840.) zaběhla na čas do druhého extrému (případ třetí), převládá toho času maxima, že poštovné ve hrubém průměru má uhraditi veškeren náklad výrobní, ba snad i přinášeti nepřilíšný zisk (viz shora uvedený případ druhý). Korespondence jest zajisté velice důležitým vehikulem i hospodářského (obzvláště tržebního a industriálního) i rozumového vývoje a pokroku společnosti lidské a slouží nemálo k udržování osobních (přátelských, příbuzenských) stykův a citů (mravní význam); Grant, někdy praesident Sp. S. S. A. pravil, že po svobodné škole největším vzdělavatelem je pošta. Při uvažování finančního prospěchu pošty toho nesluší zapomínati, že správa veřejná velikou výhodu má v tom, že orgánové její bez úplaty spolu užívají pošty; v-tom tkví bez odporu veliký equivalent prospěchový za náklady, jichž pošta vyžaduje.

Zajíti tak daleko, aby se poštovné buď vůbec zrušilo, buď pod nákladem výrobním se stanovilo, není podnes odůvodněno a to proto, že přece jenom jde o kvantitativně příliš rozdílné užívání pošty se strany jednotlivých osob i jednotlivých

tríd a vrstev ve společnosti; znamenala by pak bezplatná t. j. toliko daněmi vydržovaná pošta velmi nerovné obtížení jedněch (těch, kteří pošty málo nebo nijak neužívají) na prospěch druhých (těch, kteří pošty užívají a více užívají: zámožnější a vzdělanější vrstvy, kupci); „dokud daní stíženy jsou předměty nezbytné spotřeby, jako sůl, pivo a j. dotud alespoň — zdá se — není proč by výkony dopravní skytány byly za cenu svéstojného nákladu.“<sup>9)</sup>

Podle rozpočtu na rok 1891. stojí v Rakousku pošta i s telegrafií 27·2 mil. zl. a vynáší 30·8 mil. zlatých.

Základem vyměřování a stanovení sazeb býval a jest náklad výrobní (svéstojný), jenž zavírá v sobě trojí část:

1. náklad přijímání a expedování,
2. náklad dopravy samé,
3. náklad dodávání.

Prvotně snaženo se stanoviti každé porto s nejpřesnějším zřetelem k tomuto nákladu výrobnímu, takže i k váze i ku zvláštní péči, které vyžadovala ta neb ona zásilka (hodnota zásilky a risiko pošty), i k distanci bylo hleděno; dokonce pro letní a zimní čas rozdílné tarify bývaly stanoveny. Leč obtížnosť a komplikovanost a tím i zdoluhavost a nákladnosť této manipulace, jakož i nesnadnosť vypočtení porta skrze obecnstvo vedla nenáhlým vývojem ke zjednodušování, jež

<sup>9)</sup> Scheel, die Erwerbseinkünfte des Staats, Schönbergs Handbuch III, str. 81.

pak záleželo ze stanovení stupňů vzdálenosti (pásem teritoriálních) a stupňů váhy, pro které platila jednotná, obecně známá sazba. Konečně provedena reforma ve smyslu největšího zjednodušení předně tím, že stanovena jednotná sazba pro všechny vzdálenosti v tuzemsku a ponechány jenom stupně váhy (prosté listy až do 15 gr.; pak od 15—250 gr., resp. postupně od 15—15 gr. atd.) a za druhé tím, že zavedeno předchozí frankování (vyplacení) listu se strany samého obecenstva pomocí známek. Reformu tu způsobil v Anglii r. 1840. *Rowland Hill* (Róland Hill), načež záhy následovala Francie, později pak ostatní státové. R. 1869. zavedlo Rakousko otevřené poštovní (korrespondenční) listky, jež rychle zevšeobecněly. Myšlenka, na které zakládá se právě označená reforma Hillova, totiž přilákati nízkou a jednotnou sazbou velikou frekvencí zasílací, na konec se osvědčila<sup>10)</sup>, takže nyní jednotná nízká

<sup>10)</sup> V Anglii bylo snížení r. 1840. náhlé a veliké: s průměrné sazby 7—7½ pence = 35—40 kr. na 1 penny = 5 kr., takže čistý výnos poštovní, jenž před reformou (r. 1839.) obnášel 1,633.764 lib. ster, teprve po r. 1861. dostihl zase této výše, jakkoliv v téže době byl počet zaslaných listů stoupl ze 76 milionů (1839.) na 648 milionů (1861.). Tu ostatně se ukázalo, kterak snížení porta nezabezpečuje o sobě finančně uspokojivých výsledků; stoupenutí frekvence dopravní má v dané době jednak své meze, jednak nepoměrně vzroste najednou náklad svéstojný, jakmile maximální intensita daných zřízení (viz níže §. 15.) není s to zmocí vzrostlé množství zásilek, takže třeba je rozšířiti a předělati. Reformační ideje Hillovy nebyly původní; jednotná sazba vniterní byla v Rakousku již na sklonku XVII. věku, známek frankovacích užíváno ve Francii po nějakou dobu již v XVII. věku, kdež r. 1653. uděleno na to Velayerovi privilegium pro Paříž.



porta vyhovují požadavkům i finančním i národohospodářským.

Na kolik jde o zásilky zahraničné, jsou státové toho času vázání úmluvami mezinárodními (platná světová smlouva poštovní ze dne 1. července 1878.).

## §. 14. TELEGRAF.

*Přehled: Vývoj telegrafie. Tarifování. Telefon.*

Počínaje rokem 1840, ujal se telegraf elektrický jako prostředek k dopravě zvěstí, jsa z počátku především ve službách železničných; r. 1844. zřízeny prvě telegrafické drátovody obecnstvu přístupné v Sev. Americe a toho času jest telegrafická doprava zpráv skoro všude (ještě ne v Sev. Amer. Unii), tak jako doprava zpráv písemných, výhradním právem států, vyjímajíc telegrafy, jež slouží výkonu železničnému.

Technická povaha telegrafie činí rovněž stát úplně způsobilým k výkonu jejímu a činnosti státní svědčí tytéž důvody, jež uvedeny byly vzhledem k poště.

V příčině zřetelů finančních při výkonu státní telegrafie platí v zásadě totéž, co v příčině pošty řečeno bylo, jenže jest ještě méně důvodů pro snižování sazeb pod náklad svéstojný — naopak finančnímu zřeteli lze přáti větší platnosti než při poště. I krátký vývoj politiky tarifní při telegrafii

podobá se pošlovnímu potud, že od původní snahy, přizpůsobiti jednotlivý plat konkrétnému nákladu výrobnímu přešlo se ke stanovení stupňů (podle počtu slov a vzdálenosti); leč od průměrného stanovení platů upuštěno zase tím, že nyní vybírá se pevný základný plat, jakožto úhrada všeobecného nákladu a za každé slovo zvlášť pevná sazba, kterou jaksi uhrazen náklad, jež způsobuje každé slovo (delší expedice na prvé i na konečné stanici, delší užívání apparátův a dratovodu). Mezinárodní úmluvy o telegrafii existují rovněž jako o poštovníctví.

Do rukou státu v nejnovější době hojněji a hojněji dostává se telefonie, jež s telegrafií i na větší vzdálenosti čím dále účinněji konkurruje; nejprve stalo se tak v Německé říši r. 1881; regálnost telefonu téhož roku byla i v Rakousku zřejmě vyslovena (výnosem ministerstva tržby ze dne 3. června 1881 číslo 15091).<sup>11)</sup>

---

<sup>11)</sup> O vývoji t. zv. regálu telegrafního a telefonního viz zevrubný referát poslance *Russa* ze dne 4. června 1891 podaný jménem budgetního výboru poslanecké sněmovny rakouské o rozpočtu na rok 1891. Srovnej dále o telefonu monografie: *G Vidal*, *Le téléphone au point de vue juridique*, Toulouse 1886; *F. Meili*, *Das Telephonrecht*, Leipzig 1885; pak článek: *Viti de Marco*, *L'industria dei telefoni e l'essercizio dello stato* (*Giornale degli economisti*, settembre 1890, str. 280).

## §. 15. ŽELEZNICE.

*Přehled: Historický vývoj postavení, jež stát k podnikání a výkonu drah železných zaujal v jednotlivých zemích.*

*Rakousko; prvotní vývoj až do r. 1841; státní dráhy až do roku 1858; výhradně soukromé dráhy od r. 1858—1874; subvence dávány drahám soukromým, zejména garancie výnosové. Obrat, jenž nastal r. 1873 a dvoji jeho příčiny. Postáťovací stavba státních drah, státní výkon.*

*Uhry; vývoj od r. 1867—1880; obrat ve směru k soustavě státních drah.*

*Prusko; prvotně postavení státu; rozhodná akce postáťovací od r. 1874.*

*Rusko; finanční obtížení státu skrze soukromé dráhy; obrat k postáťování od r. 1880.*

*Francie; převaha soukromých drah.*

*Italie; převaha politických zřetelů při vývoji železnicí; postáťování všech drah r. 1885 — ale soukromý výkon.*

*Anglie a Spojené Státy Severoamerické.*

*Otázka, má-li nebo nemá-li stát ujmouti se dopravy železničné. Správné formulování otázky; výhody a újmy tu státní, tam soukromé správy.*

*Základy tarifování železničného. Monopolické postavení podniků železničného. Rozdílné zásady a snahy správní. — Minimum cen (sazeb) dopravních; náklady výrobní (světlojně výlohy); rozdílné elementy jejich. Maximum sazeb.*

*Literatura.*

V úvodních výkladech o dopravě (§. 12.) již označili jsme příčiny, které vedou státy k dalekosáhlé reglementaci velikých podniků dopravních,

mezi nimiž dráhy železné tak závažné místo zaujímají; při nich jako další příčinu uvéstí sluší pilný zřetel k bezpečnosti osob a statků, tak snadno ohrožené nedostatečnou důkladností a bedlivostí při stavbě i nedosti napjatou dbalostí při dopravě samé. Přímý vliv správy státní na stanovení cen dopravy (tarifů) jest posud reglementacemi těmi zabezpečen v míře daleko menší, než bylo by možno, ano prospěšno; jeví se všeobecně v závazku podnikatelstva, všem transportantům za stejných podmínek, tudíž i cen dopravu prováděti; tím ovšem slevy (refakce) pro určité na př. druhy a kvantity zboží (jenom ne ad personam) udělené, avšak ani jakési podloudné poskytování obzvláštěních výhod není vyloučeno. Ve směru tom ostatně vliv států na soukromá podnikatelstva železničná nepřímou roste tím více, čím větší procento veškeré síti železniční nalézají se v rukách státních, čím větší tudy tlak konkurenční státní správa může působiti svými tarify. Jen tu onde vyskytají se maximální tarify nebo dokonce neobmezené stanovení tarifů se strany správy státní na drahách soukromých.

Bylo i to již všeobecně vyloženo, proč státové nepřestávají ani na sebe důraznější reglementaci, nýbrž se chápou aktivně iniciativy; při železnicích děje se tak buď tím, že finančně přímo podporují soukromá podnikatelstva, aby zařizovala dráhy železné a na nich dopravu vykonávala, buď že sami staví a sami dopravu vedou. Vývoj této důraznější ingerence a tím i vznik a vzrůst železničného, toho

*času snad nejrozsáhlejšího a nejdůležitějšího domania státův*, budiž luto stručně nastíněn.

Prvá v Čechách i *Rakousku*<sup>12)</sup> dráha železná šla z Budějovic ke hranici hornorakouské; byla to koňská dráha; první parní železnice r. 1837. jela mezi Florisdorfem a Ogrunem na dráze severní. Až do r. 1841. zůstaveny železnice soukromému podnikání (r. 1836. koncessována Severní dráha, r. 1838. dráha do Uher a pak z Nového Města za Vídní přes Alpy do Štýrska.). R. 1841. nastal obrat: linie Vídeň-Štýrský Hradec-Terst, pak Vídeň-Brno-Praha-Podmokly prohlášeny za státní a chopeno se stavby; koncem r. 1854. bylo v Císlajtánii 1355 km. drah a z těch 924 byly státní. Leč finanční příčiny (deficity budgetní a snaha po nápravě valuty) vedly k tomu, že stát r. 1854. „společnosti státních drah“ prodal linie Vídeň-Brno-Praha-Podmokly a Vídeň-Uhry, roku 1856. prodal lombardsko-benátské a r. 1858. všechny ostatní dráhy, hlavně ty, které dnes činí linie t. zv. jižní dráhy (Vídeň-Terst); na tržní ceně ztratí stát polovici nákladu stavebního. Od r. 1858.—1874l neměl stát majetku železničního, leda dva úseky hraničné (Podmokly-Sasko, a Kufstein-Bavory), celkem 13,8 km.

Avšak přes to stát nebyl bez účastenství v železničním podnikání; pokládánoť za nezbytno, podněcovati stavební činnost soukromou tím, že

<sup>12)</sup> Vývoj v zemích rakouských zevrubněji vypsali jsme v níže uvedené studii o postátnění drah železných, na kterou tufo odkazujeme.

slibovány podpory a zejména zaručovány určité minimální výnosy; byloť se domníváno, že jakmile dráha se vžije a dopravy přibude, těch subvenčních chůd nebude třeba; nejvíce dávána podpora ve formě garancie výnosové (úrokové), stipulované buď absolutnou sumou, buď procentem základního kapitálu; čeho na čistém výnosu se nedostávalo, doplácel stát záručitelnou zápůjčkou, kterou podnik povinen byl spláceti, jakmile výnosy začaly přesahovati garantované minimum (obyčejné 5, i  $5\frac{1}{2}\%$ ). Z příčin rozmanitých neosvědčovala se původní supposice a subvenční platy státu rostly rok co rok, zejména když rok 1873. přinesl veliké otřesení a pak stagnaci všeho hospodářského života; tak se stalo, že v budgetu r. 1876. požadováno na subvencích pro soukromé železnice 23 mil. zl., t. j. plná  $\frac{1}{20}$  veškerých výdajů státních; u některých větších drah poměry byly opravdu takové, že bylo lze říci, že soukromí podnikatelé hospodaří s penězi státu. Obrat, který tyto do krajnosti zvrácené poměry byly by způsobily, urychlen byl příčinou druhou, která také v katastrofě r. 1873. má svůj původ; hospodářská tíseň tehdy se zrodivší zarazila všechnu stavební činnost soukromou — a právě tenkrát bylo jí potřebí, jednak aby některé dráhy, na nichž státu záleželo, byly zbudovány, jednak aby lidu bez díla zjednána byla výživa; tím stalo se, že stát chopil se r. 1874. sám zase stavby 4 menších linií (ister-ské a dalmatské, pak tarnovsko-lelučovské a rakovnicko-protivinské dráhy). Stát tedy zase aktivně zasáhl do železniectví. Finanční utrpení, jež mu

garanění závazky způsobovaly, vedlo konečně roku 1877. k dalšímu počínu; vydánť zákon (t. zv. sekvestrační) ze dne 14. pros. 1877., kterým vláda zmocněna, aby sama na účet soukromých podnikatelů chopila se výkonu těch drah, které tak málo vynášely, že v míře, kterou zákon určitě vytknul, užívaly státních subvencí. Tak byly upraveny dráhy jinému směru železničné politiky, jenž však energičtěji nevystoupil, dokud starý regime holdující ekonomickému liberalismu byl u vesla; dokladem toho, že v srpnu r. 1879., kdy kabinet Taaffův byl povolán k vládě, z 11300 km. císlajtánských tehdy drah náleželo státu jen 876 km., a z těch jen na 608 měl výkon ve vlastní správě. Teprv od roku 1880. do 1884. směr postáťovací čilým krokem postupoval; stát nejen že zabíral (sekvestroval) dráhy těžící příliš ze zaručených podpor, nýbrž i kupoval soukromé dráhy (jako Eliščinu západní dráhu, Rudolfovu, dráhu císař. Františka Josefa, Plzeňsko-Březencko-Eisenštejnskou a j.), a i sám novými drahami ve vlastní regii stavěnými doplňoval síť železničnou (arlberská dráha, haličská transversálka, českomoravská transversálka a j. menší). Služebnostmi pak (péage), které státu dávaly právo jezdit vlastními vlaky, ovšem za úplatu, po mezilehlých drahách soukromých, rozšířil stát síť svoji a souvislost její (Wörgl-Innmosti, Lokadivača a j.). Tak do r. 1885. rozšířil se výkon státní na 5100 km., t. j. na 39% všech toho času v Císlajtánii byvších drah (13100 km.). Od těch dob politika postáťovací na čas se zastavila, ba šla přímo na zad, a to tím že r. 1885. stát ob-

novením privileje vzdal se velmi výnosné „severní dráhy císaře Ferdinanda“, jež mu uplynutím doby koncessní takřka ve klín padala, a jež byla by velikou sítí západní (českou a alpskou) se značnou sítí haličskou spojila. R. 1888. náleželo tudý státu 5777 km. z úhrnných as 14000 km. V nejnovější době zrychlilo se tempo tak, že r. 1891. má stát výkon na 7044 km. a prodlením r. 1892. nabude ho na 7988 km. z úhrnných asi 15.550 km. Toto postavení státu v řadě podnikatelů železničních zjednává mu moci takové, že jest s to nejen sám na svých drahách tarify upraviti, jak toho jeho ekonomické a politické cíle vyžadují, než i soukromé dráhy přiměti k akkomodaci.

*Uhry* po nabyté samostatnosti přidržely se soustavy, která ve sjednoceném Rakousku byla úplně opanovala pole, totiž čiré abstinence státu ve věcech železničních, ale vydatného placení garančních subvencí. Snad ještě lehkovážněji hospodařeno v Uhrách; za jediný rok 1868. vzal na sebe stát subvenčních platů za 8,2 mil. zl.; od r. 1867. do 1873. vzrostla uherská síť železniční z 2283 km. na 6219, ale zároveň vzrostly roční příspěvky státu na 15 milionů. Od r. 1873. do 1880. následkem nevídané krise utuchla stavební činnost takřka docela; tísně podniků železničních byly veliké a stát chtěj nechtěj musil odhodlávati se k novým obětem. Leč vystřízlivěl a sesílil svoje postavení naproti soukromým podnikatelstvům; už v té době nezbytí bylo vedlo k důležitým výkupům drah soukromých (1876. uherská východní,



1880. tiská dráha) a k sanacím (košicko-bohumínská), jež vliv státu zvýšily. Tlak německé politiky celní, jež od r. 1879. vysokými cly na rolnické výrobky jala se ztěžovali nepominutelný export uherský, a finanční tísně domácí vedly k tomu, že politika železničná s jasným vědomím bažila po dokonalém ovládnání železničného podnikání; praktickým důsledkem toho byl předně zákon sekvestrační z r. 1883., jemuž ostatně zbylo dosti malé působíště, protože za druhé již r. 1884. obráceno se k plnému postáťování (ne pouze sekvestrování) drah soukromých, jehož formulí býval výkup, za podmínek skoro vždycky velmi příznivých pro soukromá podnikatelstva; tak linie Alföld-Réka, Dunajsko-Drávská, První Sedmihradská a Budapešť-Pětikosteli koupeny roku 1884., r. 1889. pak uh. západní a uhersko-haličská; zbyly pak jen 4 garantované podniky soukromé, jež však finančně i tarifně přestaly býti nebezpečnými. Od r. 1868—1888 způsobily železnice ovšem finančního nákladu na 190 mil. zl., ale věci stojí r. 1891 tak, že z 11.600 km. uherských drah v ruce státu jest asi 9.500 km., třeba ovšem nenáležely vesměs státu jako vlastnictví — takže všechny hlavní linie (od Rumunské hranice do Bohumína, z Budapešti do Vídně, do Štyrského Hradce, do Réky a do Haliče) jsou pod přímým vlivem státu, jenž na nich provozuje velmi energickou ba snad až hazardní tarifní politiku, na kterou v naší polovici říše od několika let časté slyšeti jest stesky.

V *Prusku* stát od té chvíle, co počal z peněz veřejných podporovati soukromé železnice, vyhradil

sobě dalekosáhlé účastenství ve správě garantovaných drah a právo k sekvestraci, jakmile dráha jedenkrát toliko více než 1% základního kapitálu na subvencích potřebovala. Tak určeno již r. 1842. a setrváno při tom napořád; v Rakousku jak známo podobný, ale méně ostrý zákon sekvestrační teprve r. 1877., v Uhrách r. 1883. byl zaveden. Stát nikdy nezříkal se ani majetku, ani výkonu železničního; annexemi r. 1866. přibylo značně státní síti; r. 1879. stály věci tak, že z celkových 19.000 km. asi 50% bylo ve správě státní, 50% v soukromé. Ale r. 1879. zároveň s obratem v celní a v sociálně politice nastal obrat (viz jak reagováno v Rakousku i v Uhrách): úplná vytlačiti soukromé podnikání bylo cílem, jehož do r. 1886. dosaženo v té míře, že z 22.000 km. pruských železných drah 20.000 km. bylo v majetku i správě státní a na soukromé podnikání zbylo ne celých 1.900 km. Všecky náklady vykupování a stavby železnic uhrazeny byly půjčkou železničnou, (přes 4.000 mil. M.), která z výnosu drah úplna se zúrokuje i amortisuje. To charakterisuje železničnou politiku Pruska, že vlády jeho povždy měly na mysli veliký význam železnic pro národní i státní hospodářství, že úzkostlivě dbaly výsostních práv státu a peněz veřejných soukromým podnikům nedávaly leda za přísných podmínek a s výhradou velmi dalekosáhlého spolurozhodování, a že na konec od samého počátku toho dbaly, aby tu bylo úřednictva věci železničních důkladně znalého.

Že na Rusi zakládání železničné sítí setkalo

se s velikými obtížemi, je tak říkajíc přirozeno; veliká rozloha říše, malá ekonomická vyspělost (málo dělby práce, směn a obchodu hospodářského), špatný stav financí a dobovačná politika: to vše nebyly poměry lákající soukromou podnikavost. Proto stát, jemuž záleželo na provedení jakés takés síti, nemohl než k těžkým obětem se odhodlati; v míře jinde asi nevidané soukromé podniky, o sobě skoro veskrz passivné, živi se penězi veřejnými. Od roku 1880. nastává obrat v ten způsob, že stát zabírá některé insolventní dráhy a sám výkon běře do ruky a že (1889) rozhodování o tarifách i na drahách soukromých na sebe potahuje; státnímu výkonu asi i teď — jako bývalo v letech padesátých malá schopnost a veliká nespolehlivost úřednictva bude povážlivou překážkou.

Ve *Francii* subvencionování soukromých podniků takřka od počátku se objevilo a bylo, zdá se, vzorem jiným státům (i Rakousku); formy onoho napomáhání byly rozdílné za rozdílných soustav vládních; v malé míře také výkon státní se vyskytuje. R. 1877. schylovalo se k veliké akci postáťovací a zákonodárství z r. 1878. a 1879. schválilo veliké projekty Freycinetovy, vedle nichž stát co rok měl množství drah sám vystavěti a na konec i soukromé dráhy akvirovati. Leč už roku 1883. upuštěno od toho již již prováděného projektu; šesti největším společností železničním odevzdány státní linie k exploitaci (concesse až do r. 1950.) a také obmyšlené dostavění síti jim zůstaveno.

Tak r. 1886. ze 30.495 km. přes 28.000 bylo ve správě soukromé a jen 2.230 km. ve státní. Soustava drah soukromých na dlouho asi zabezpečena.

V *Italii* železné dráhy záhy staly se jedním z nejúčinnějších prostředků v ruce politiky národního ujednolení; nákladů nedbáno; výkonu státnímu však parlament žárlivý na přílišné zvýšení moci vládní nikdy nepřál. Po velikých finančních tísňích všeho italského podnikání železničního došlo r. 1885. k úpravě nynější: Stát veškeré železnice, kterých jest vlastníkem, ponechal na 60 let k exploitaci třem soukromým společnostem za nájemné, jež záleží v procentech hrubého výnosu; síť rozdělena na tři: adriatická, středozevní a sicilská — tarifárně však linie těch 3 společností dlužno pokládati za jednu.

*Anglie a Spojené Státy* severoamerické od počátku ponechaly podnikání železničné počínu soukromému a v míře jinde nevidané zůstavovaly podnikatelům volnost. Leč přehmaty a zneužívání vedou konečně i tam vlády nikoli k postáťování, ale k rozhodnější reglementaci, k důraznějšímu a důraznějšímu zasahování ve smyslu obrany obecného prospěchu naproti zisťnosti a zvlášť podnikatelstev.

Z přehledu tuto podaného tolik určitě vyplývá, že o postavení státu k železnicím rozhodovaly a rozhodují důvody ryze politické, ekonomickopolitické a finančnopolitické, a nikoli odpověď ryze ekonomická, která dává se k otázce, zda podnikání

železničné dovede býti výnosnějším v ruce státu nebo v ruce soukromníků, jinými slovy: je-li nebo není li stát ekonomicky lépe kvalifikován k železničnímu podniku.

\* \* \*

V literatuře finančno-vědecké (viz spisy níže uvedené) velmi obšírně diskutováno jest o otázce, má-li nebo nemá-li stát ujmouti se dopravy železničné, otázce to prakticko-politické, nikoli theoretické. Jestliže v obecném mínění větší váha důvodů, jež v úplné přehledy shrnuli *Wagner* a *Georgěvský*, kloní se za dnešního proudu politicko-sociálního na stranu postátění, děje se tak pro relativně větší hospodářsko-politické a sociálně-politické prospěchy státních drah a státního výkonu a nikoli proto, že by stát z drah svých dovedl eo ipso a za všech podmínek lépe a ekonomičtěji těžiti, menšího nákladu výrobního a lepších výkonů i větších výnosů docilovati, než soukromé podnikatelstvo; politická (správní), nikoli ekonomická stránka problému stojí v popředí. Obzvláště při železnicích sluší — jak *Wagner* dobře vytknul — na paměti míti, že alternativa nezní správně: stát nebo soukromý jednotlivec, nýbrž že správně jsouc formulována, zní: veliká asociace státní — nebo veliké svobodné asociace soukromé? Tím ovšem už co do osobní kvalifikace asi zjednána rovnováha mezi oběma členy řečené alternativy, které by, hledie k větší komplikovanosti podniků železničných, nebylo, kdyby proti státu staven býti mohl osobitý podnikatel soukromý. *Wagner* a po něm *Georgěv-*

ský nejúplněji tuto paralelu provádějí, dokazující, kterak stát v příčině ekonomiky železničné málo zadá akciovým podnikům i co do osnování sítí, i co do zjednáni potřebného kapitálu, co do provedení stavby samé a zachování dráhy a konečně co do samého výkonu dopravy. Na poli stanovení sazeb (politika tarifní) mohou se pak nalézati hlavní hospodářsko-politické (správní) přednosti činnosti státní, předpokládajíc, že stát spokojuje se s mírným ziskem (finanční zřetel tedy nikoli samovládny) a že při kalkulaci hledí ke všem svým drahám jako k celku, prováděje kompensaci mezi větším ziskem z výnosných (aktivných) a mezi schodky nevýnosných (passivných) čar. Stát, maje sám železnice v rukou (tedy nepronajimaje výkon drah svých soukromým podnikatelstvům), nejspíše ještě dovede přítrž učiniti dosavadním zmatkům tarifním, libovůli a protekčnictví, jež výrobě národohospodářské na mnohých stranách na újmu jsou, a dovede na obranu (někde ovšem i na výboj) proti cizině drah tarifně užiti tak, jak toho ohrožené prospěchy vlastního hospodářství vyžadují (viz motivy, pro které dle výkladů *Neményiho* chopeno se postáťování v Uhrách a vůbec tarifní politiku Uher); dovedouť domácí vysoké tarify importní účinkovati jako ochranná cla proti cizímu státu — a naopak nízké exportní sazby diferenční pro domácí zboží dovedou paralysovati cizí cla dovozná.<sup>13)</sup>

<sup>13)</sup> Viz co o tom napsal býv. něm. kancléř kníže *Bismarck* v listu ke spolkové radě německé ze dne 7. února 1879; u *Matlekovitse*, die Zoll-Politik der öst.-ung. Monarchie und des d. Reiches 1891. str. 176.

Co pak se dotýče sociálně politického zřetele, dokazováno, že suma hmotných interessův a tudíž ekonomická a sociální moc, kterou železnictví v sobě zavírá, jest příliš velikou, než aby občanská společnost tuto instituci ponechati mohla soukromým hospodářstvím. Proto před námi hned z předu jest dilemma: buď soukromé železnictví státem kontrolované a upravované, jemuž zbude v obecném prospěchu málo samostatnosti a, hledíc k cennému objektu vlastnickému, málo práv, buď státní železnictví, při kterém zmizí tyto konflikty mezi soukromým a veřejným interesem. Státní železnictví jest v oboru hmotné (hospodářské) výroby nejdůležitějším případem, kde stát s prospěchem dovede obmeziti (zúžiti) „soustavu soukromo-hospodářskou, beztoho zastupovanou jenom společnostmi akciovými.“ (*Wagner*). Když už — argumentuje se dále — monopol, třeba jen faktický, jest nevyhnutelným i při soukromém podnikání, jest zajisté lépe monopolu toho dopřáti státu a zisk z něho plynoucí obrátiti na prospěchy obecné (králové železniční, různosti majetkové ve společnosti stupňované tím, že velikému kapitálu, jemuž výhradně přístupnou jest výroba železničná, tato výroba se ponechá). Proti tomu ovšem čini se námitka, že stát maje v rukou železnice nabývá přílišné moci politické i ekonomické ve společnosti (zástupy úředníků, odměňování krajin vládě věrných skrze železnice a pod.); obava ta, jak se zdá, měla v Itálii veliký vliv na železničnou politiku parlamentu. „Naproti tomu uvádějí, že lépe jest, aby tato moc byla v rukách vlády, než soukromých

osob, a k tomu osob nečetných, jelikož pány nad železničnými závody bývají toliko největší kapitalisté, jako na příklad při všech francouzských železničných společnostech, jež mají své správní rady v Paříži, pánem bylo deset lidí, mezi nimi osm členů rodiny Rothschildovy. — Praví se dále, že politika vnikne do železničné správy a tím že úplně zvrátí se povaha železničných, v podstatnosti své kommerciálních podniků. Naproti tomu uvádějí, že nepochopitelně, kterak železničná správa měla by míti méně účastenství ve volbách, když soukromé společnosti a nikoli stát vládne drahami a proč povaha kommerciálních podniků nezvrátí se také v prvém případě následkem tohoto účastenství v politice.“ (*Georgěvskij*).

Leč mýlil by se, kdo by se domníval, že tyto a podobné, už v prvé polovici našeho věku činěné a nikoli tedy zcela nové úvahy o osobní kvalifikaci státu k výkonu železničnému po stránce ekonomické, o větší nebo menší výnosnosti drah státních naproti soukromým a p. určovaly platně vývoj politiky železničné (postáťování resp. nepostáťování), jehož výsledky již stručně jsme označili. Byly to daleko více příčiny jiné, které byly platnými a rozhodujícími. Tak v Rakousku v létech sedmdesátých stát chopil se železnic, protože předně už přílišným bylo se stalo břemeno finanční, které mu skrze garancie výnosové (úrokově) ukládaly dráhy, po právu a jménu sice soukromé, po skutku však státními penězi vydržované (v budgetu r. 1876. obnášela, jak řečeno, subvence pro soukromé dráhy 23 mil. zl.) a dále, protože po výbuchu krise roku



1873. musil stavěti některé linie, aby strádajícímu lidu opatřil zaměstnání a výživu (Notstandsbau). Prvá z příčin právě uvedených jest to, jež dnes hlavně vede Rusko ku postáťování. V Uhrách také zřetele zahraničné politiky hospodářské daly podnět k intensivnému postáťování. V Itálii označená už ryze politickónárodní snaha unifikacíni měla stát k tomu, aby železnice nabýval, protože v nich byl prostředek k hospodářskému, administrativnému i kulturnímu slučování sobě odcizených obyvatelů poloostrova; rozdělení pak síti na adriatickou a středozevní směrem kolným (nikoli vodorovným. t. j. rovnoběžně s poledníkem) stalo se z týchže příčin politických. Ve Francii finanční úpadek roku 1882. přetrhl rozběh k postáťení, a s ním účinkovala zjištnost a politická moc velikého kapitálu, nepřejícího samozřejmě tomuto směru politiky. V Prusku řečený politický zřetel (sesílení moc. státu ve společnosti) hrál opravdu vynikající roli.

\* \* \*

Chceme ještě vyložiti alespoň nejzákladnější *elementy železničného tarifnictví*, to jest zásady, na nichž spočívá tvorba ceny dopravních výkonů. Tarifem železničným slove seznam napřed určených cen aktů dopravních; cena jednotlivá slove sazbou (Tarifsatz). Ceny úkonů dopravních nejsou z těch, jež tvoří se pravidelně pod vlivem svobodné konkurrence mezi nabízeči, nýbrž nepravidelně a to pro monopol, když ne vždycky právní, tož alespoň faktický, jehož konec konců po vždy, byl i někdy po krátkých záchvatech konkurenčního podstí-

hování, požívají závody železničné, ať jsou ve správě veřejné nebo soukromé. Toto monopolické postavení dopouští, že cena podle libovolného určení monopolisty od niveau prostého nákladu výrobního může se vyšínouti nahoru až k nejvyšším mezím, které na konec položeny jsou nejvyšší užitkovou platností, jež mají poskytnuté úkony pro nejsolventnější a nejnaléhavější poptávku; pravíme „od niveau nákladu výrobního nahoru“, protože ve skutečnosti pod ono niveau se nejde, leda výjimečně, nýbrž na plné úhradě výrobního nákladu skrze cenu (dopravné) trvá se z pravidla i tehdy, když stát, máje správu železnic v rukou, nejde za největším ziskem. Tytéž zajisté důvody, které při poště a telegrafu vedou k zásadnímu požadavku, aby výnosy zúplna uhrazovaly náklad, platí podnes rovnou měrou i pro dráhy železné. V širém prostranství (latitudě), které mezi pouhou úhradou nákladu výrobního a nejvyšší platností užitkovou na straně poptávky dáno jest tvorbě ceny, budou pak ceny při jednotlivém podniku železničném stanoveny podle toho, za jakým cílem, největším-li ziskem soukromohospodářským anebo největším prospěchem obecným, jde správa podniku nebo jinými slovy, jakými finančními zásadami řídí se správa podniku. Podnikatelstvu může běžeti buď v prvé řadě o nejvyšší bezprostředný zisk soukromý (zásada soukromohospodářská), jenž — mimochodem řečeno — nevyplývá ani při tomto, ani při jiných monopolech povždy z cen nejvyšších<sup>14)</sup>,

<sup>14)</sup> Pracovati po největším zisku, neznamená samo sebou stanoviti nejvyšší ceny; pravíť správně tak zvaný Cournotův

buď v první řadě o největší prospěch obecný t. j. o upravení dopravy co možná laciné a ekonomickým i jiným potřebám obecnosti nejvíce vyhovující (zásada obecnohospodářská), buď o jakési kompromisní sloučení obou těch zřetelů, takže ani snaha výdělková ani zřetel k obecnému prospěchu výhradně nerozhodují (soustava smíšená). Je zřejmo, že i železnice, jsoucí ve správě státu nebo jiných obcí spravovati se mohou tou neb onou zásadou a my viděli už při domaniu poštovním i komunikačním historický vývoj procházející roz-

zákon odbytový: Dána-li kvantita statku, kterou monopolista chce odbytí, není cena, za kterou tak chce učiniti, libovolnou; dána-li naopak cena, není kvantita odbytá libovolnou; jinými slovy: cena je funkcí odbyté kvantity a odbytá kvantita je funkcí ceny. Vizme příklad:

za ceny: lze odbytí kvantitu: a tím dosíci hrubého výnosu:

1	100	100
2	90	180
3	80	240
4	70	280
5	60	300
6	50	300
7	40	280
8	30	240
9	20	180
10	10	100

Cena nízko stanovená činí statek (úkon dopravní) přístupný i méně intenzivně i méně mohovitě poptávce, rozšiřuje tudíž odbyt a zvyšuje nejen hrubý výnos, nýbrž i zisk potud, pokud zisk při jednotce statku docílený násobuje se tak, že součin předělá zisk docílený za vyšší ceny při menší odbyté kvantitě. — Viz shora finanční výsledky znenáhla docílené v Anglii i v jiných zemích a státech reformou porta poštovního. (R. Hill)

dílnými soustavami. Vývoj při domaniu železničném není potud obdobný, pokud pro novost věci onoho staršího krajného pojímání finančnomonopolického vůbec nebylo; za to však i při něm od zásady soukromohospodářské veřejná správa znenáhla upouští, přecházejíc k soustavě smíšené, aby snad na konec někdy v neblízké budoucnosti dospěla k ryzí soustavě obecnohospodářské. Že soukromé podniky přese všechny theorie o „veřejném podniku“ a přes kolikerou regulaci na konec přístupny zůstávají přece jen „finanční zásadě“ nejvyššího zisku, toho dokladem je skutečnost (viz polemiku proti *Saxovi* ve *Fořtově* níže uv. článku).

Náklad výrobní, jenž — jak řečeno — určuje nejnižší niveau cen dopravních, skládá se z veškerosti oněch rozmanitých hodnot (kapitálu), jichž třeba naložiti (vydati, spotřebiti, opotřebiti), aby úkon dopravní byl způsoben; jakož tedy podnik železničný vyžaduje kapitálu pevného i oběžného, jsou zajisté v nákladu výrobném částice, jež pohlcuje zúrokování, obnova a event. umoření kapitálu pevného a částice, jež připadají na restituci (reprodukcii) kapitálu oběžného (palivo, svitivo, mazadla a j.) — Kvantum a kvalita jednotlivého aktu dopravního dotýká se rozdílným způsobem rozličných částic nákladu výrobního: jedny mění se, klesají nebo stoupají v dosti přísném poměru se změnou dopravního kvantum a kvality, druhé vůči té změně zůstávají více méně stálými. Každý podnik železničný má v daném stavu technického i správního aparátu svého dánou nejvyšší míru pro kvantum a kvalitu svých úkonů dopravních a

ta míra nazývána „maximum dopravní intensity.“ Zásada hospodárnosti, jak samozřejmě, tlačí ku plnému vyčerpání tohoto maxima, avšak skutečnosti nejrozmanitějšího způsobu tomu brání z pravidla tak, že užitečný efekt opravdu docilovaný zůstává pod řečeným maximem. Tu pak právě objevuje se fakt a), že některé součásti výrobního nákladu zůstávají stejnými ať in concreto dané kvantum a kvalite dopravy zcela vyčerpává nebo nevyčerpává maximálnou intensitu, kdežto b) jiné části nákladu výrobního jsou proměnlivé, přizpůsobující se rozdílnému onomu vyčerpávání skrze konkrétnou kvalitu a kvantitu úkonů dopravních. Ke stálým (ad a) nákladům (výlohám) dopravním náleží bez odporu prvotný náklad podnikový, zúrokování eventuálně amortisace kapitálu stavebního, kapitálu investovaného ve strojích, vagonech a j.; pak ta část kvoty obnovovací, kterou vyžaduje neustálé ničící působení vlivů fyzikálných (zvětrávání staveb pozemních, svršku stavby traťové, tunelů, rezavění železa na kolejnicích a mostech, tlení dřeva atd.); rovněž sem náleží veliká část povšechné (centrální) správy, dopravní správy (služba staniční), technické (inženýrské) a strojnické správy (dozor na trať, udržování spodku i svršku stavby, výprava a pohyb vlaků, spotřeba materiálu, udržování vozidel); jestliž velmi značná část těch nákladů stejnou, ať v mezích maximálné intensity více nebo méně vlaků, více nebo méně obtěžkaných jezdí nebo nejezdí. Ku měnivým nákladům dopravy (ad b.) náleží druhá pod a) nezahrnutá část nákladů správy dopravní a technické (větší spotřeba

paliva, větší opotřebování vozidel i kolejnic, když stroje a vagony se pohybují, než když stojí v remisách, když rychleji jezdí, než když pomalu, když na delší distance jedou, než když na krátké; větší služné a tantiémy zřízencův atd.) Má se za to, že ve hrubém průměru stálý náklad jest ku měnivému v poměru 75: 25. Z této pak rozdílné citlivosti jednotlivých částic nákladu dopravního naproti rozdílnému vyčerpávání maximální intenzity dopravní neboli rozdílnému kvantu a kvalite úkonů dopravních jde, že výrobní náklad určitého úkonu dopravního jest rozdílným podle toho, jaké kvantum a kvalite jeho jest. Specifická váha (objem) dopravovaného zboží (1), zvláštní kvalita dopravy (2), zejména rychlost, kvalita nákladu (osoby na jedné straně: rozdílnost tříd osobních; zboží na druhé straně: potřeba většího zabezpečení a opatrování nákladu, třaskaviny, živý dobytek a j.), způsobují vzrůst měnivých výloh svéstojných (nákladu dopravního); z toho jde pak vyšší stanovení sazeb (tarifování) pro objemné zboží (sperrige Güter), pro rychlé zboží, pro třaskaviny, pro živý dobytek, pro osoby a zase pro různé třídy osobní dopravy. Naopak mnohost zboží (3) najednou k dopravě daného, jakož i delší distance (4), kterou náklad proběhne, připouští většího využití možné intenzity, čímž kvocient výloh na jednotku váhy a distance (tunový kilometr) připadající se umenšuje, třeba výlohy měnivé byly vzrostly (doprava stojí na příklad ne 100, nýbrž 100+25, ale místo na 1000 tun rozdělí se tento o 25 zvýšený náklad na 2000 tun, místo na 1000 km. rozdělí se na

2000 km.); z toho jde pak nižší určení dopravného pro zboží vozové (na celé vagóny), jakož i povolování zvláštních slev (refakcí) těm, kdož v určitých dobách jakési napřed určené vyšší kvantum zboží k dopravě dodají a konečně stanovení diferenčních<sup>15)</sup> sazeb t. j. zvláštních (nižších) sazeb pro další dopravu.

Momenty právě uvedené určují minimum, pod které ceny (sazby tarifní klesnouti nemohou, ač má-li náklad výrobní býti uhrazen. Není tím nijak

<sup>15)</sup> Diferenčním tarifem nazývá se ponejvíce stupňový tarif sestrojený tak, že sazba s rostoucí vzdáleností klesá (Staffeltarif mit fallender Scala); tak na př.: jeden vzorec (zvaný barême) c. k. státních drah rak. měl toto vzezření: za 100 kg. a 1 km. platí se,

když je vzdálenost	1—100 km:	0·36 kr.
	101—200 »	0·34 »
	201—300 »	0·32 »
	301—400 »	0·26 »
	401—výše	0·20 »

Na vzdálenost ku př.: 250 km. vypočte se pak sazba za 100 kg. takto:

100 km.	po	0·36 kr.	=	36 kr.
100 »	»	0·34 »	=	34 »
50 »	»	0·32 »	=	16 »

za 100 kg. na 250 km tedy: 86 kr.

Zvláštní odrádkou stupňového tarifu jest tarif pásmový; kdežto totiž při stupňovém t. počítá se sazba vždy přesně dle počtu uražených km., slučuje se při pásmovém tarifu vždy jakýsi počet stanic (kilometrů) v jediné pásmo, pro které platí jednotná sazba, nehledíc k rozdílným distancím uvnitř každého pásma (Zone). Při tarifu kilometrickém nehledí se k momentu vzdálenosti, jenž — jak shora řečeno — není bez vlivu na výlohy svěstočné; každá sazba je prostě násobkem jednotky (100 kg. à 1 km.) a počtu kilometrů a metr, centů.

řečeno, že by sazby až k onomu minimu jíti měly, i tehdy, když podnik není spravován dle zásady soukromohospodářské; naopak právě soustava veřejnohospodářská zpírá se na příklad refakcím, protože udilejí zvláštní, byť i ekonomikou dopravního závodu ospravedlněné výhody velevýrobě a veletřbě a zpírá se sazbám diferenčním, protože způsobem jaksí nepřirozeným, třeba zase ospravedlněným ekonomikou dopravní, stavi vzdálenější zasilatele do výhodnějšího postavení než bližší a tak ruší přirozené účinky geografické polohy. Proto pro veřejnohospodářskou správu železnic reklamováno jest zrušení neb aspoň omezení refakcí (zejména publicita a obecná za týchže podmínek přístupnost jejich) a zavedení sazby kilometrické, jež prostě určuje cenu jednotlivého aktu dopravního násobkem základní sazby od 1 km. nepřipouštějíc diferencí.

Monopolické postavení podniků železničných dovoluje však na druhé straně vyšinouti tarify daleko nahoru nad ono minimum ve směru ke hranici položené solventností poptávky. Tím vysvětluje se vyskytování se tak zvaného tarifování hodnotného (Werttarifirung), t. j. stanovení sazeb nižších a vyšších podle hodnoty zboží, třeba ono kvalitou a kvantitou dopravního aktu nijak neospravedlňovalo různost nějakou (viz §. 11., kde řečeno, že někdy i mýta takto bývala určována.) Věc má se, jak Leroy-Beaulieu pověděl, do jisté míry tak, jakoby pekař svoje zboží prodával bohatšímu za vyšší cenu než chudému. Obecnohospodářská soustava správy železnic zpravidla zpírá



se tarifu hodnotnému, přeje naopak tarifu prostorovému (Wagenraumtarif), jenž výhradně se zřetelem k výlohám svéstojným jest určen, a jen výjimkou připouští nižší tarifování zboží málo cenného.

Tarifní politika jest veškerost přímého i nepřímého působení státu na tarifnictví. Je zřejmo, že prvou podmínkou takového působení jest, aby správa státní buď sama výkon (Betrieb) železnic měla v ruce, anebo na základě obecně platných zákonů nebo na základě zvláštních smluv (koncessních listin) směla do tarifování soukromých podniků zasahovati. Směr pak politiky tarifní určován bude tím, jak pojmány dráhy železné: zdali jako soukromohospodářské podniky výdělkové, nebo spíše jako zařízení veřejnohospodářská. Že stát na konec povždy k tomu směřovati bude, aby politika tarifní byla ve shodě s ostatními cíly politiky národohospodářské, zejména i s politikou agrární, průmyslovou a tržební (celní), plyne z konsensu, o kterém dříve už mluveno.

Ve skutečnosti tarifnictví drah železných náleží k nejspletitějším a nejnesrovnalejším záležitostem hospodářským; vyvinulo se u každé dráhy tak říkajíc zvláštním způsobem a činí i soukromým hospodářům (orbě, průmyslu, tržbě) i snahám politiky dopravní veliké obtíže. Pokrok spatřován už v docílení formální jednotnosti (jednotné zásady), nerci-li materiální jednotnosti. Největší překážkou reformy jest povždy, že o jsoucí tarify opírají se mnohé existence zemědělské (orba, průmysl i želez. podniky samy), jež byly by ohroženy náhlou zá-

sadní reformou, která by jim náklad výrobní (dopravní) zvýšila, konkurenci na vzdálenějších trzích stížila, cizí konkurenci snad připustila a j.

### *Literatura.*

*J. Kaizl*: Über Verstaatlichung der Eisenbahnen, v časopise »Österr. Eisen-B.-Zeitung 1889.

Георгиевскій: Финансовія отношенія государства и частныхъ железнодорожныхъ обществъ въ Россіи и въ западноевропейскихъ государствахъ. С Петербурга, 1887.

*J. Kaizl*: Postátění železnic v Rakousku, v Athenaeu roč. II. (v něm. překl.: J. Kaizl, Verstaatlichung der Eis.-B. in Öst. Leipzig 1885.)

*A Neményi*: Verstaatlichung der Eis.-B. in Ungarn. Leipzig 1890.

*G. Gross*: Die Staatsubventionen für Privatbahnen 1882.

*J. Fořt*: O tarifnictví dráh železných, Athenaeum roč. VII. (1890).

*E. Sax*: Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft, 2. sv. 1879.

*Vládní předloha pruská* o postátování železnic (velmi obšírná a důkladná) podaná sněmu 1879/80 svazek I. příloh, spis č. 5. str. 34. a násl.

*Leroy-Beaulieu*: Sciences des finances, sv. I.

*Wagner*: Finanzwissenschaft I.

*Roscher*: Nationalökonomik des Handels und Gewerbeleisses 1881.

V posléze uvedených třech spisech jednáno i o předmětech, jimiž zabývají se §§. 12., 13. a 14.

## §. 16. MINCOVNA.

*Přehled: Nynějšť pojmání mincovních funkcí státních; mízení finančních důchodů mincovních. Ražebné. Mimořádné důchody, jež vznikají někdy při dvojité měně. Důchody z mince drobné. Puncování. Cejchování. Ověřování váhy statků.*

Ony veliké a nemálo nákladné průmyslové závody (mincovny), ve kterých správa státní kovy upravuje v mince, jsou dnešního dne jen v míře velmi obmezené pramenem důchodu finančního. Úkol státního mincování spatřován nyní obecně v pouhém ověřování drahého kovu pomocí značek (typů) obrazových a finanční těžení z mincovny, národohospodářsky tak zhoubné, jež na českém příkladu objasnili jsme shora v §. 8, jest naprosto odsouzeno a mijeno. Státové dávají hlavním (kurantním) mincím právě ten obsah kovový, na který jméno jejich v mincovním zákoně vyložené (1 zl. stř. r. m. =  $\frac{1}{45}$  libry ryzího stř., 1 marka =  $\frac{1}{1395}$  libry ryz. zlata atd.) ukazuje, a připouštějí při tom jenom ony minimální odchýlky (remedium, tolerance), jež technicky jsou nevyhnutelný. Když tudy správa státní razí mince na vlastní účet z hrubého kovu buď koupeného nebo ve vlastních dolech vytěženého, jest mincování zdrojem nákladu a nikoli důchodu. Když však mincovna státní razí mince soukromým osobám z kovu, jež ony samy jí dodají, tu ve mnohých státech brán od toho malý plat, jenž slove ražebné (Seigneurage, Schlagschatz); tak na příklad vybíráti lze v Rakousku 1% min-

covaných peněz, v Německé říši 3 m. z 1 libry ryz. zlata, ve Francii 6 fr. 10 c. z 1 kg. hrubého zlata; Anglie už od XVII. věku a rovněž Spojené Státy Severoamerické nevybírají žádného ražebného. Je pořád spor o to, zda národohospodářsky jest přiměřeno ražebné v těchto případech vybíratí a tím brániti volnému přeměňování se kovu v mince.

Zdrojem ztrát stává se mincování státům tím, že na ně uvalena bývá povinnost, za plné zaměňování mince, které užíváním a třením byly se zlehčily pod onu minimálnou váhu (Passiergewicht), pod kterou již soukromé osoby nejsou povinny přijímatí je za plat. Není pochyby, že bylo by nespravedlivo, tu ztrátu, kterou steré a tisíceré upotřebení mince způsobilo, uvaliti na toho, jenž náhodou poslední dostal ji do ruky.

Za mimořádných poměrů může mincovna přinášeti státům zisk, jenž nepochází ani z ražebného od soukromých osob braného, ani od úmyslného zlehčování mincí na účet státu vydávaných. Když totiž ve státě jest dvojitá měna kovová (zlatá a stříbrná) a když faktický poměr hodnoty obou kovů odchýlí se od zákonného, aniž soukromým osobám byla dána volnost, aby si v mincovnách ze znehodnocenného kovu dali raziti mince, může stát těžiti tím, že sám vydává mince ze znehodnocenného kovu, který si laciněji (t. j. za menší kvantum dražšího kovu) opatří, než zač jej ve formě mincí dle zákonné relace tarifovaných vydá. Státové latinské unie mincovní jsou v takovém postavení, ale ovšem varují se ho využití. V podobné situaci jest nyní říše rakousko-uherská po-

tud, pokud zlatý rakouské měny, stříbrný, a ovšem i papírový má naproti zlatu větší kupní sílu (hodnotu), než kvantum stříbra obsažené v rakouském stříbrném zlatníku. Aby z toho soukromé osoby netěžily, zamezeno bylo zákazem volného ražení stříbra vydaným už v měsíci březnu roku 1879; avšak stát sám byl i v míře neveliké neostýchá se způsobem tím těžiti.<sup>10)</sup>

Z ražení a vydávání drobné mince nemá stát přísně vzato příjmu důchodového nebo-li zisku, jenž by snad rovnal se difference mezi nominální a kovovou hodnotou; nikdo ze svého důchodu státu takového zisku nedává. Drobné mince jsou spíše dluhem státním, jakýmiś úvěrovými neúročnými poukázkami státními, které přijímají se v nominální hodnotě jsouce do jistých malých obnosů povinným platidlem, jež však stát povždy při pokladnách svých v jakýchkoli obnosech povinen jest za plné mince zaměňovati. Než hledě k tomu, že pro nezbytí drobného obchodu hospodářského veliké kvantum drobné mince povždy v oběhu se udržuje, lze řečenou difference pocházející z vydávání drobné mince pokládati za důchod mincovny. Ostatně zákonem bývá předpisováno maximum dovoleného výdaje drobné mince.

Výtěžku poskytovati mohou mincovny někdy tím, že soukromým lidem na zakázku razí medaile, památné peníze a pod.

Jako stát mincováním pověřuje váhu a ryzost kovu peněžítým službám věnovaného, tak ověřuje

<sup>10)</sup> Zevrubněji tento složitý a zajímavý úkaz vyložili jsme ve spisku o nápravě rakouské měny (1890).

co do ryzosti tovary z drahých kovů (puncování) a vybírá za tyto hospodářské služby (zkoušky kovu) úplaty (ústavy puncovní).

Příbuzný ráz mají příjmy z cejchování měr a vah a z ověřování kvality různých tovarů, dříve při místních obcích a ceších zhusta se naskytovavšího (sukna, plátna a j.). Tolikéž příjmů (platů) z ověřování váhy stávkův při městských vahách sluší tuto připamatovati.

## §. 17. LOTTERIE.

*Přehled: Dvoji způsob: lotto číselné a lotterie třídní. Obecné mínění o lotterii; zrušování její. Lotterie úroková.*

Mnozí státové pro nabývání důchodu finančního zřizovali sobě v novém věku ústavy k podnikání odvážných her, zvané lotto a lotterie, prohlašující podnikání to za výhradné právo svoje (t. zv. regál lotterní); také Rakousko od XVIII. věku vyskytuje se mezi státy těmi. Dva jsou různé způsoby tohoto hraní: číselné lotto janovské (lotto di Genova, Zahlenlotterie) a lotterie třídní (hollandská lotterie, Klassenlotterie). Při lotterii číselné slosuje se po každé a to třeba při kolikerých ústavech v témže státě pět čísel z devadesáti a těch pět čísel lze obsaditi buď veskrze (kvinterno) nebo z částí (kvaterno, terno atd.); výhra jest násobkem učiněného vkladu (sázky), avšak násobek jest nepoměrně menší než risiko prohry a v tom spočívá výnosnost lotterie pro podnikající stát

(v rakouském rozpočtu na r. 1891 rozpočten hrubý výnos lotterie na 20 mil. zl., kdežto náklad, veliký ovšem pro rozsáhlou režii, obnáší 12,<sub>5</sub> mil. zl.) Tím, že připuštěny jsou i nejnižší sázky, jest číslová lotterie přístupna nejširším kruhům „zákazníků“. — Lotterie třídní není daleko tak odvážna jako číslová; tu rozdělí se summa slosovací, získaná rozprodejem losů, na značný počet výher, o něž se několikrát (po třídách) losuje; několik výher obzvláště velikých lákají obecnost; podnikatel (stát) vyhradí sobě určité procento z výher a v tom má úhradu režie i zisk: (v Prusku vykazuje rozpočet státu na r. 1890 8,<sub>2</sub> mil. marek příjmu a stát asi 15% slosovací summy podrží.)

Že lotterii s hlediště mravního i hospodářského nelze nezatracovati, jest locus communis. Franklin již pravil k dělníkům, že travičem jest, kdokoli hlásá, že lze nabyti majetku jinak než prací a hospodárností; právě lotterie pili a šetrnost zatlačuje klamnou nadějí a „omamující mystikou číslovou“ (Roscher). „Přívab lotta nejmocněji působí na chudší třídy lidu, které tisíc svého postavení nejtrpčeji pocítují a pro nedostatek kapitálu nejméně mají prostředků, aby z ní vybredly“ (Hock). „Osvícené veřejné mínění“ proto stále volá po zrušení lotterie, především číslové a opravdu dnes už jenom Italie, pravlast moderních lotterií, a Rakousko ji zachovaly; nejen Anglie, Francie, Belgie a některé státy německé se jí vzdaly, ale Rusko se jí skoro docela ubránilo, až na jakousi třídní lotterii v království polském, jež do roka vynáší okolo 278.000 r. (Лебедевъ I. 308). Přes to

nezdá se, že by v zemích, kde hra tak hluboké kořeny má v mysli lidu, doporučovaly se náhlé nejradiálnější prostředky; mohlo by se ukázati, že odkrytý monopol státu jest ještě daleko lepším než skryté pokoutní podniky, kterým by hrací vášeň lidu zjednala zákazníků přese všecko pronásledování. Prosté zavedení třídní lotterie na místo číslové, která by se zrušila, bylo by skoro takovým náhlým radikálním opatřením, protože třídní lotterie zamezila by přístup k lottu drobnému lidu a o ten především běží; účinnějším přechodným opatřením byla by reforma číslové lotterie samé, povolné obmezování i ústavů i slosování a sběren, jakož i změna hracího plánu.

Není pochyby, že státové tak jako zakazující a trestající hazardní hry zrušili rozličné — i svoje vlastní — herny v lázních, na konec i zruší také lotterie, hledající náhradu počestnější a ekonomicky zdravější za příjmy lotterní; vždyť přece stát, jenž provozuje lotterii, obzvláště číslovou a zároveň zakazuje hazard, jest pravzorem onoho pobožného fabrikanta, jenž platí na missie, ale vyrábí modly.

Podstatně jinak má se věc s lotterií úrokovou (Zinsenlotterie), kde nehraje se o vklady, nýbrž o úroky vkladu; z úroků připadajících na celý kapitál, jež si byl dlužník (obec) vypůjčil, učiní se řada výher různě velikých a risiko negativné záleží jen v možné ztrátě úroků; někdy dokonce platí se ze vkladů slosovanych dlužných úpisů malý úrok a jen o ostatní část úroků se hraje (viz o tom Leroy-Beaulieu Sc. d. fin. II. 327).