

H. O dopravě.

[54. Dopravní prostředky; jich národohospodářské a jiné sociální úkoly. — 55. Vývoj dopravy a její moderní stav. — 56. Národohospodářské požadavky vůči různým dopravním prostředkům. — Vzájemný poměr jednotlivých doprav. — 57. Finanční dopravní politika. — 58. Utváření dopravních cen. — Tarif, železniční. — 59. Spedice. — Doprava zpráv písemných i ústních (pošta, telegraf a telefon). — 60. Mezinárodnost dopravy a její světová úprava. Světový spolek poštovní a telegrafní. — Mezinárodní plavba po řekách. — Mezinárodní ujednání o železniční dopravě zboží.]

54. Dopravní prostředky; jich národohospodářské a jiné sociální úkoly.

Hmotné všelidské společenství (sorganisované moderní podnikatelskou soustavou) neobejde se bez ustavičného pohybu (stěhování) lidí, bez ohromných směn zboží ani bez nejčilejší výměny všelikých zpráv (písemných korespondencí; sdělení na dálku písmem, znameními i zvuky) všemi směry po celé zeměkouli.

Tento stálý pohyb lidí a nejrozmanitější přemístování všech druhů zboží i výměny nejrůznějších sdělení rozšířily se již na všechny strany mezi všemi zeměmi a jsou stále pevnějším mezinárodním poutem, které také potřebuje trvalého mezinárodního (mezistátního) dohodování, ano světové úpravy. K výměnám těm upctřebuje se stále více hmotných prostředků a energií; ve všech lidských společenstvích rychle roste procento lidí, kteří výhradně se věnují tomuto hmotnému pohybu obyvatelstva, zboží i zpráv. Směnami těmi však nepodporuje se toliko lepší hmotné ukojování potřeb — nemají tedy pouze význam národohospodářský, nýbrž navzájem se jimi stále utvrzuje všechna lidská kultura a sesilují se duševní i mravní styky člověčenstva. Výměny tyto dotýkají se mocně *veškerého sociálního* soužití lidského.

Technická a správní opatření ke zprostředkování tohoto všestranného pohybu lidí, zboží a zpráv zoveme **dopravními prostředky** (také *komunikacemi*). Na ně vynaloženo bylo nejen nesmírně mnoho kapitálu, nýbrž o ně jest pečováno také nejvyšším intelektuálním úsilím všeho kulturního lidstva. S podivuhodným úspěchem pokoušelo se o dopravu lidské vědění a umění i nejbystřejší vynalezavost, jakmile se vidělo, že doprava jest nezbytnou potřebou pro všechna pokolení lidská. Moderní dopravní technika dovedla překonávati téměř

hravě všechny překážky a překrady mezi různými lidskými společnostmi (národy, kmeny a státy). Zároveň povolání dopravní připoutávají k sobě stále větší podíl výsledků činnosti obyvatelstva.*)

Dopravní prostředky sice *především* směřují k usnadnění výměny různých hospodářských hodnot mezi jednotlivými státy a národy; podporují zvláště výběr hmotné lidské práce na jakékoli vzdálenosti. Než vedle těchto výměn všelikých hmotných úkojů, hodnot, výkonů a služeb lidských mezi různými krajinami prospívají, jak bylo již řečeno, znamenitě také mnohým jiným důležitým potřebám společenským. Tak podporují všeliké účely kulturní, vyhovují lidské touze zvidacní a badající — ponoukají k cestám i výpravám objevným a výzkumným — s'ouží zábavě i sportu, ale zvláště jich bývá užíváno společenskou (státní) mocí k nejvydatnější podpoře politické správy, k vojenské obraně a po případě také k válečnému útoku.

Vedle jednotliých sil, které již již slibovaly spojení celé lidstvo v ohromný svépomocný hmotný i intelektuální celek pro společné zájmy hmotné i duševní, projevovaly se od jakživa v dopravních zařízeních také síly po výtce útočné, výbojné a rozlučující. Dopravní prostředky od dávných již dob byly dobře zorganizovaným společenským skupinám lidského pokolení — totiž mohutným, vojensky dobře utvrzeným říším — znamenitým nástrojem k ovládnutí a k vykořisťování jiných slabších zemí a národů. Ano dokonalejší doprava odvozuje přímo svůj vznik a rozvoj nejprve od scentralisované státní moci ve velikých državách, která jí využítkovávala k tomu, aby utvrzovala scudržnost jednotlivých svých částí, i aby vojenským svým sborům usnadnila rychlé a mocné zasahování jak k udržení pořádku uvnitř státu, tak i k projevení náležitého mocenského vlivu na venek. Velkolepé silnice a znamenité poštovní spojení zařízené skoro výhradně jen pro účely státní správy a vojenské moci shledáváme již jak ve staré veleříši *Persanů*, tak i v mocných državách helenistických, tak konečně i ve světovládném Římě. Také v civilizacích střední a jižní Ameriky u Azteků a zvláště u Inků byla doprava mocným pojítkem politickým a nejúčinněji podporovala vojenskou moc oněch říší.

Mezi novověkými státy evropskými v minulých stoletích především Francie k válce vždy nejlépe připravená měla již v sedmnáctém a osmnáctém století silně rozvětvenou síť náramně nákladných i všestranně dokonalých silnic.***) Veliké bylo na př. před velkou revolucí překvapení anglického cestovatele a spisovatele *L. Sterne-a*, jenž z domova zvykl viděti v silnicích a cestách zařízení po výtce na prospěch obchodního a průmyslového ruchu, když ve Francii nacházel silnice nepoměrně sice lépe stavěné i udržované nežli ve své vlasti, ale když zároveň pozoroval, jak po výtečných cestách těch málo kdo cestoval a ještě méně zboží se po nich dopravovalo. Bylyť právě

*) Odkazuje se tu k datům uvedeným v II. dílu str. 63 o zaměstnaných v poštovní a železniční dopravě v Německu. Před světovou válkou bylo při dopravě železniční a na poště v Německu zaměstnáno 1¼ mil. lidí čili téměř 4%, ze všech výdělečně činných. Zároveň je z dat oněch viděti, jak zaměstnaných osob v dopravě rychle přibývalo.

**) Francie právě následkem tohoto dědictví, jež stále rozšiřuje, má nejhustší silniční síť na světě vůbec.

francouzské silnice ve stoletích 17. a 18. především budovány veřejnými robotami pro vojenské potřeby i zároveň byly určeny k lepšímu politickému ovládnutí poddaných krále francouzského. Také stavění a udržování silnic porušovalo se za jedno z nejtěžších a nejnenáviděnějších břemen bývalých královských francouzských vlád před velkou revolucí.

[Ostatně ani volná a volnosti přející Velká Británie neodolávala pokušením, kterými ji sváděla dokonalá její námořní doprava. Pod zámkou hájení svého obchodu a své dopravy světovládná britská říše zmocňovala se kde kterého ostrovu i kde kterého dopravně důležitého místa zároveň k utvrzení své politické moci. K zabezpečení své dopravy usilovala o ražení nejen důležitých světových cest, nýbrž hleděla si je pojistiti zároveň vojenským nebo politickým ovládnutím sousedních území. Tak Suezský průplav hájila si držení Egypta, Adenu i nově jej upevňuje protektorátem nad Hedžasem, Palestinou a Mesopotamií nebo dříve cestu kolem jižní Afriky pojistila si ovládnutím bývalých nizozemských osad a ostrovů kolem jižní Afriky atd.]

V moderní době na rozhraní 19. a 20. století zdálo se, že tyto mocenské účely dopravních prostředků velmi silně a skoro úplně ustoupily národohospodářským i kulturním potřebám veškerého lidstva; zájmy politické a vojenské zdánlivě se odstavovaly. Také veškerá technika dopravní snažila se především přizpůsobiti se těmto potřebám klidného a skoro ideálního hmotného společenství všelidského. Byly odstraňovány všechny překážky dělící různá pokolení lidská, aby co nejintenzivněji mohla se na vzájem poznávat, stýkati a v součinnost vejíti. Vznikaly nejnákladnější cesty k usnadnění jak hospodářských tak ideových svazků mezinárodních. Na př. největším nákladem proraženy velikolepé tunely pohraničními pohořími (tunel ceniský, simpleonský, svatogothardský, průkopy velehorami And atd.), prokopaly se veliké meziocéánské průplavy (Suezský, Panamský); byly na nescetných pohraničních místech připojovány k sobě neustálou ohromnou dopravou obtíženě dráhy železné nepřetržitě probíhající územím několika říší; byly pořizovány kabely nejrůznějšími směry ve všech oceánech atd.

Kromě toho k usnadnění dopravy zboží, osob i zpráv vznikalo poněkud jednotli-í mezinárodní dopravní právo (především mezinárodní ujednání železniční t. zv. bernská konvence pro dopravu zboží po železnicích evropského kontinentu, světový spolek poštovní a telegrafní a jiná mezinárodní ujednání dopravní). Vytvořily se i mezinárodní trusty upravující co nejrychlejší a nejlacnější přepravování osob z Evropy do Ameriky; vznikaly všude cestovní společnosti pro osobní dopravu po celém světě atd.

Přese všechny tyto smírné a lidstvo tisícerymi svazky sjednocující síly, které původ svůj měly v moderní dopravě, ukázalo se však v nedávné světové válce, jakou dosud hroznou a nad jiné vynikající zbraní nejen k obraně, nýbrž i k útoku jsou nejrozmanitější dopravní prostředky. Zvláště zrovna nejmodernější (vedle veškery starší) doprava nejvíce vynikla při válečném útoku i při obraně. Železnice, paroplavba i nejnovější doprava motorových vozidel po suché zemi (automobily, motocykly, velocipedy a j.), po vodě (různé válečné lodě) i ve vzduchu

(aeroplany, vzducholodi) účastnily se válečného zápasu nejvyšším vzejtím všech sil a prostředků. Z dopravy byly vytvořeny téměř nejničivější válečné nástroje a zbraně: pancéřové vlaky počínající útok, obrněné automobily (tanky různých soustav), automobilové houfnice, válečná létadla (aeroplany i vzducholodi) vrhající spousty výbušných látek, otravných plynů a jiných hrozných smrtících prostředků; na mořích válečné obrněné lodi se všemi možnými zbraněmi, proti nimž velmi účinný boj vedly jejich ničitelé (ponorné a torpedové čluny, torpedoborci atd).

[Podobnou úpravu dopravních prostředků znaly však už dřívější věky také. U Peršanů bylo užíváno válečných vozů (také kosami a jinými smrtícími nástroji opatřených). Zvláště se proslavily husitské vozové hradby, o které rozbíjely se útoky nejlépe vyzbrojených obrněnců jízdných a které v útoku rozrážely husté řady nepřátel.]

Rovně i ke zpravodajské a výzvědné službě ve válce jsou vedle všech již uvedených doprav zvláště významné pošta, telegraf, telefon se všemi svými sdělovacími zařízeními.

Na rozdíl od bývalých doprav po výtce určených ke společenským *mocenským* účelům (k politické správě a na prospěch vojenství) *moderní* technika k dokonalé dopravě byla přece způsobilá a náležitě umožněna teprve *mírovým společenstvím hmotného a kulturního soužití mezinárodního*. Technika moderních dopravních prostředků i její národohospodářský předpoklad obrovského vynaložení jak kapitálů tak i lidské práce nebyly by možny bez všeobecné a velikolepé podnikatelské moderní organisace, kterou lidstvo současně bylo spíato téměř již v jediné hmotné světové společenství ke všestrannému ukojování různých svých potřeb.

Ale navzájem by také neobstálo toto mezinárodní úkojné podnikatelské společenství bez nejšířší a přímo obrovské i technicky výtečně zařízené dopravy. Ani sebe větší politická a vojenská moc nemohla by vytvořiti a udržovati onu nynější mohutnou a nepřehlednou již světovou síť silnic, železnic, kanalisovaných splavných řek, průplavů, ani by nestačila zbudovati spousty obrovských parolodí a jiných moderních vozidel všeho druhu, ani by nedovedla navázati tak rozvětvených spojení poštovních, telegrafních a telefonních bez světových národohospodářských a kulturních styků celého lidstva, kdyby nebylo dosti čeho dopravovati také a především v mírových dobách, kdyby nebylo vzájemné toliké výměny zboží, lidí i k tomu se pojících písemných zpráv. Tuto všeobecně rozvětvenou a zmohtnělou dopravu vyvolala a stále rozširuje a množí nynější podnikatelská organisace, když stará se o ukojení všech možných lidských potřeb pro celý obor naší zeměkoule. Bez této národohospodářské síly a vyspělosti nebyla by se mohla ani sebe silnější vojenská soustava opíratí o toliké hrozné moderní zbraně válečné dopravy.

Navzájem by nebylo ani myslitelné společenství všeobecného mezinárodního ukojování potřeb mezi nejdlehlějšími zeměmi, kdyby nebyla vznikla a nebyla se všude rozšířila technicky nanejvýš dokonalá zařízení dopravní, která vyvrcholila rychloběžnými lokomotivami na ocelových kolejních cestách (také dokonalými motory jinými) nebo ohromnými paroloděmi nesoucími takřka celá plovoucí města

s obrovskými náklady všeho různého zboží i s celými lidskými koloniemi, které nyní brázdí oceány (i splavné vnitrozemské toky*) všemi směry. K tomu se připojily techniky vzduchoplavby a motorových vozidel výbušných i velikolepé soustavy telegrafie a telefonu obsluhované po celém lidském světě miliony zřízenců.

Bez obrovské výměny zboží, lidí a zpráv nebylo by možno také věnovati nespočetné kapitály na nákladné a umělé stavby drah, na velikolepé viadukty, na tunely prorážející velehory, na průplavy a jiné pozemní umělé cesty. Ani by se nebyly sešly prostředky potřebné k propokání šíjí mezi oceány u Panamy a u Suez, ani by nebylo lze stavěti parolodě, z nichž některé unesou až přes 50.000 tun netto (s nákladem až přes 5.000 vagonů železničních, čili skoro stovky nákladních vlaků).

Na dráhy v evropských zemích a ve Spojených Státech bylo do světové války vynaloženo kapitálů celkem přes 250.000 mil. frs. ve zlatě, z kterých by roční vydání pouze na úrocích činilo přes 10.000 mil. frs. ve zlatě (při 4% ni sazbě.***) A k tomu nutno přičísti obrovské náklady provozní, udržovací a ty, jimiž nutno hraditi a doplniti opotřebené základní kapitály dopravní. Tyto potřebné ohromné náklady všeho druhu dovede uhraditi pouze obrovská směna nejrozmanitějších hodnot mezinárodních. Po případě se takové hodnoty nově dopravou stále vytvořovaly tím, že vznikaly a šířily se ustavičně nové rozmanité potřeby a bylo nutno je ukojovati. Potřeb těch bez dopravních prostředků buď by ani vůbec nebylo nebo by se nikdy v takové míře nedovedly rozšířiti ani by nezobecněly.

Že bylo možné nakupení tak hustého obyvatelstva v průmyslových obvodech a v četných milionových městech***) i v jiných ústředích

*) Ve Spojených Státech Chicago a jiné velké přístavy na Kanadských jezerech jsou zároveň námořními přístavy, neboť lodě mořské mohou po veletocích sv. Vavřince a Mississippi i průplavech se spojujících dojížděti jak z Atlantického oceánu tak i ze zálivu mexického do všech přístavů na oněch jezerech. — Ta é Londýn, Antverpy a Hamburk, největší evropské přístavy jsou uvnitř země na splavných tocích.

**) Nyní by ty náklady velice ještě vzrostly zdražením práce lidské i všech surovin. Před vypuknutím světové války byly roční hrubé příjmy drah ve Spojených Státech, ve Velké Británii, v Německu, v Rusku, ve Francii a v Rakousko-Uhersku asi 30.000 mil. frs. ve zlatě!

***) Bezprostředně před válkou bylo v Evropě, v Americe a v Japonsku již 15 veleměst s obyvatelstvem více než 1 milionu duší, totiž: Londýn, Nový York, Berlín, Paříž, Chicago, Tokio, Vídeň, Petrohrad, Filadelfie, Moskva, Buenos Aires, Osaka, Hamburg, Río de Janeiro, Cařihrad. [Kromě toho bylo ještě snad několik milionových měst v Číně, o jichž počtu obyvatel však nebylo spolehlivých zpráv, a Kalkuta ve Východní Indii. — Dostí měst v Evropě i v Americe blížilo se již počtem svého obyvatelstva milionu.] Z oněch milionových měst měl Londýn přes 7 mil., Nový York přes 5 mil., Berlín 4 mil. a Paříž přes 3 mil., — (kolem Paříže sluší počítati ještě departement *Seine*. Departement *Seine* měl při celkové ploše 480 km² v r. 1911 415 mil. obyvatel, jichž počet se po válce jistě značně ještě rozmnožil. Dep. *Seine* má jen asi dvojnásobnou plochu města Vídně a trojnásobnou sotva proti Velké Praze; jest mnohem menší nežli plocha Chicago.) — Další čtyři města: Chicago, Tokio, Vídeň a Petrohrad měly před světovou válkou každé přes 2 miliony lidí. — (Vidni a zvláště Petrohradu ubylo po válce obyvatel a nejsou tedy již městy dvoumilionovými, Petrohrad přestal býti milionovým městem.) — Samo vnitřní živobytí moderních velkoměst nelze si ani představití kromě toho bez nejvyspělejší vnitroměstské komunikace ani bez koncentrické veliké dopravy z nejvzdálenějších krajů. Vnitřní doprava pouliční úi drahami nebo podzemní cestou elektrickými vlaky, dále motorovými vozy i animální energií teprve umožnila ohromná lidská mravenišťe sjednotiti v dobře organisovaná sídla lidské součinnosti a vzájemné svěpomoci.

společenského ruchu jakož i že mohly se všeliké výroby a dolování do takové míry rozmnožiti, jak to vidíme v zemích evropské kultury a civilisace, to navzájem bylo zase podmíněno rychlou, bezpečnou, ohromnou, pravidelnou i lacinou dopravou všeho druhu. Dopravou bylo postaráno o nerušenou směnu i náležitý odbyt a spotřebu všech nejrozmanitějších přebytků z celého světa.

Národohospodářské (i jiné sociální) účinky dokonalých dopravních prostředků projevují se hlavně tím směrem, že se jak hmotné úkoje tak lidé mohou z kteréhokoli místa svého původu nebo z kterýchkoli sídel dostat tam, kde je pro ně sociálně nejvýhodnější i hospodářsky nejúčelnější použití. Energie přírodní i lidské mohou se dopravou zužitkovati tak, že jejich působení nebývá ani omezo-
váno místními nedostatky ani není znehodnocováno krajinnými pře-
bytky, nýbrž že jich lze, přemístěním použití všude tam, kde jsou
nejžádoucnější i nejplatnější. Doprava dosahuje toho svým nejpronika-
vavějším účinkováním především na ceny jak veškerého zboží po
celém světě tak i na stejnoměrnější odměňování lidských výkonů a
funkcí (na důchody prostřednictvím cen za lidské služby). Ovšem
i opačně různost cen vyvolává a povzbuzuje na vzájem dopravu. Je
tedy působení cen a dopravy ve vzájemných příčinných a funkcion-
álních vztazích.

Rozmanitosti přírodních bohatství na jednotlivých prostorách zemských i různými okolnostmi podmíněná všeliká seskupení lidského pokolení a jeho různých vlastností a schopností měly za následek, že nikde na naší zeměkouli nyní již nejsou všechny úkojné prostředky k místní spotřebě obyvatelstva v téže krajině úplně postačitelné, nýbrž velmi značná množství se jich musí odjinud teprve dopravovati. Všude nejrozmanitější a často i nejnezbytnější lidské potřeby bývají rostoucí měrou odkázány na četné úkoje z nejdolehlejších míst zeměkoule. *)

Poptávka po těch úkojích, kterých se nedostávalo na blízku, zvyšovala jejich ceny ve vzdálených krajích, jakmile výměna byla zprostředkována jakoukoli dopravou. — Úsnadněním dovozu z míst, kde úkojných prostředků byla zároveň poměrná hojnost, ceny v místech spotřebních se zmirňovaly. Úkoje však, jichž někde bylo do té doby nazbyt a proto ani nebyly ceněny, teprve odbytem do vzdálenějších končin nabyly ceny vůbec nebo ceny vyšší. [Takových zcela nevzácných úkojů vyskytá se hojně na nejrůznějších místech zeměkoule, na př. dříví v pralesích, kámen, horniny, staviva v různých lomech, paliva v dolech atd.] Tyto věci teprve odbytem na velké vzdálenosti nabývají patrnější ceny. To zvláště platí také o zboží podléhajícím rychlé zkáze, které rychlou dopravou lze výhodně odbyti v lidnatých krajích nebo ve velkých městech za dobré ceny a které by zašlo bez toho odbytu.

Dopravní prostředky tím, že sbližují krajiny oplývající nadbytkem s místy nedostatku, vyrovnávají nestejně ceny navzájem. Tam, kde se úkojů některých nedostává a ceny jsou vysoké, dopravou těch úkojů z míst přebytků bývají ceny zmirňovány, kdežto od-
livem a poptávkou po úkojích, jichž dosud někde bylo přebytečné

*) To, jak bylo již četnými doklady často prokázáno, vztahuje se již na nejvšednější prostředky k ukojování nejnautnější výživy, k osázení, k obydlí a k jiné jakékoli denní spotřebě.

množství, ceny vůbec teprve vznikají nebo zdokonalenou dopravou stoupají. Dopravou tedy po případě věci dříve bezcenné mohou vysokých cen nabýti, když se dají vyvážeti do krajín jich postrádajících a po nich se poptávajících. Doprava zdokonalená snižuje silným přílivem odjinud ceny v místech nedostatku a zdražuje zboží v místech přebytku. Dopravou tedy vyrovnávají se přebytky s nedostatky různých krajín a hladiny cenové dříve velmi rozdílné na různých místech se vzájemně hledí vyrovnati.

Při volné výměně zboží rozdíly cen se podstatně obmezují na dopravní a zprostředkovací náklady, které zdokonalená technika směnná a dopravní stále zmírňuje. U zboží, jehož ceny jsou samy o sobě vysoké, že proti nim dopravní náklady lze skoro zanedbati, nastává přibližně skoro stejná úroveň (hladina) cen na různých místech od sebe nejvzdálenějších. Zdá se pak, jakoby ceny takových věcí od dopravy a od místních vzdáleností byly skorem neodvislé; ale právě doprava a její snadnost i zdokonalení způsobily teprve toto srovnávání a znivelování cen. Nejpatrněji to vyniká při drahých kovech i jiných vzácnostech, při kterých v moderní době místní rozdíly cenové skoro zmizely, jelikož náklady zdokonalené moderní dopravy bývají proti celkové ceně vzácného zboží nepatrné. [Za dob mírových nerůznily se ceny zlata v mezinárodním obchodu ani o 1% na vzájem v nejrůznějších krajích zeměkoule.]

Kde ovšem dopravní náklady jsou vůči cenám dopravovaných úkojů dosti značné, bývají rozdíly cenové podle míst mnohem větší a patrnější; ale zároveň také účinek zdokonalených dopravních prostředků na ceny (takových úkojů) bývá nepoměrně zřetelnější jak v místě nabídky, tak i v místech poptávky.

Účinek dopravy na ceny může býti tedy jistě takový, **že dopravou se opravdu až i nové hodnoty stvořují**. Pokud totiž jisté zboží nemohlo z míst svého zvláštního přebytku býti silněji vyváženo jinam, nemohlo vůbec ani nabýti hodnoty (dříví v pralese, kámen a jiné hojné horniny u svých nalezišť, nadbytečné potraviny, kdyby jich nebylo lze v krajínách plodících strávití, suroviny, které nebylo lze přemýšlově v nalezištích zpracovati atd.). Takové statky byly bezcennými nejen tam, kde jich bylo nazbyt, nýbrž také tam, kde jich vůbec nebylo a kam se dříve pro nedokonalou dopravu ani nedostaly, kde tedy byly snad neznámými nebo nedostupnými požitky. Teprve doprava takových věcí dříve bezcenných v místech původních zjednala jim známost jinde a důsledek toho byl dostatečný odbyt, kterým vznikají ceny i na územích původního nadbytku. V místech, kde dříve statků těch nebylo, poptávka dopravou vzbuzená a udržovaná jim tedy dodala hodnoty i ceny a pak následkem dostatečného odlivu z míst původních nabývaly tyto úkoje v krajích dřívějšího přebytku také zřetelnější hodnoty a ceny, protože jich přestalo býti nazbyt. Lze tedy směle tvrditi, že dopravou se přímo hodnoty stvořují.*)

*) Španělsko mělo nadbytek železných rud, které nemohlo samo doma zpracovati pro nedostatek paliva. Navzájem ve Velké Británii velmi vyvinutému železářskému průmyslu nedostávalo se rud. Lacinou námořní dopravou dostaly se výtečné španělské rudy do Velké Británie, kde byly dobře placeny. Španělsko získalo veliký vývoz rud a Velká Británie jich zpracování.

Tak zejména mohutně se projevil účinek uvolněné dopravy námořní ve Středozemním moři po válkách křížových, za kterých středomořští Evropané seznámili se s nezvyklými do té doby požitky, které pro ně neměly dříve hodnoty, kdežto země vývozní získaly při odbytu svého zboží mnoho nových hodnot, které dříve zůstávaly bez povšimnutí a použití při místním nadbytku. [Podobně důležitými hodnotami staly se všude po Evropě tabák, brambory, kukuřice a jiné požitky po objevení Ameriky, ale zároveň americké země získaly při tom ohromných hodnot, když tabák, kukuřice a jiné plodiny teplého pásma hromadně počaly se z Ameriky vyvážeti a umožnilo se tam výnosné plantážnické hospodaření.] V novější době vůbec každé zdokonalení dopravy má v zapětí značné rozhojnění všemožných hodnot (hmotných i ideových) jak v zemích dovážejících tak i v krajinách vývozních a všestrannost velmi rozmanitých požitků rozhojněných dopravou několikrát znásobila všeliké lidské hodnoty a ovšem násobila jejich ceny.*)

Naopak doprava dostává mocnou vzpruhu i silný popud právě z různého oceňování v jednotlivých krajinách. Kdyby těch rozdílů cenových nebylo, nemohla by doprava z příčin národohospodářských za podnikatelské organizace ani vzniknouti, ani by se nemohla udržovati a rozvíjeti. Místní rozdíly cenové pro jednotlivé běžné úkoje jsou hlavním podnětem k zavedení i k živení dopravy. Jistou, ba největší část těchto cenových rozdílů z míst převažující poptávky do míst s rozhodnou nabídkou vyzískávají převozem dopravní podniky. Ty

*) Nyní již i nezámožné třídy evropského obyvatelstva neobejdou se bez nejrůznějšího zámořského mimoevropského zboží, nehledě ani k nesčetným sušinám mezi evropskými zeměmi samými. Do Evropy přivážejí se spousty nyní již nezbytných potravin z ostatních dílů světa na př. obilí a rýže i různých tropických potravin hojně; kromě toho požívá se v Evropě mnoho tropických plodin dříve zcela neznámých a neužívaných jako čaje, kávy, kakaa, saga, opia, tropického ovoce i jiných mnohonásobných cizokrajných požitků. Na oděv a k jiným potřebám dodávají ostatní díly světa bavlnu, jutu a různé druhy konopí (manilského, sisalu, agave) i ostatní vlákna, kterých Evropa dávno již dosti nevypěstuje pro svou potřebu. Také průmysl evropský neobešel by se bez nespočetných surovin, kterých buď v Evropě vůbec nebo skoro není (na př. bez kaučuku, gutaperče, bez cinu, niklu, bez různých rostlinných tuků a jiných surovin) neb aspoň se jich nedostává.

Mnohé z těchto cizozemských potřebných věcí dříve u nás neznámých byly teprve v poměrně pozdních dobách dopraveny a pak u nás zdomácněly; pěstují se velice hojně a staly se tu všeobecnými velmi rozšířenými statky ve vhodných polích (brambory, tabák, kukuřice a jiné plodiny do Evropy přesazené). Ovšem že i v zemích, odkud se jisté zboží dříve málo všimáné vyváží, lidé mnoho vyzískávají odbytem, po případě výhodným a snadným těžením (plantážemi, dolováním, sbíráním atd.). Dopravou byly provedeny kolikrát revoluce v hospodářských i přírodních podmínkách různých zemí. Na př. nebylo ani v Americe ani v Australii domácího čtvernohého zvířectva; teprve Evropané dovezli tam koně, hovězí a vepřové dobytek, ovce a kozy. Nyní Jižní Amerika s Australií zásobí tímto dobyt看em a výtěžky z něho starou Evropu.

Doprava působila i na změnu výroby celých zemí. Ke konci století 18. a počátkem 19. bylo v Anglii nevyvinutější pěstování plodin obilních a jiné lidské rostlinné potravy. Ale snadný a laciný přívoz velmi málo ceněného obilí amerického způsobil úplný rozvrat v obilním pěstění anglickém. Angličtí zemědělcí byli přinuceni obilní pole proměnit v louky, a pastviny a věnovati se intensivnímu chovu dobytka. V Uhrách zase, kde dříve na úrodných pustách proháněl se jen dobytek, začala se pěstovati pšenice a kukuřice a jiné rolní plodiny, kterými lze zásobovati okolní země.

zisky byly dosti veliké, aby daly popud ke vzniku nesčetných moderních dokonalých podniků dopravních. [Za dřívějších dob nákladnější dopravu vydržovala skoro jen moc státní. Ale ta by byla sama o sobě ani nedovedla moderní rozvětvenou dopravu stvořiti ani by ji byla nedovedla udržeti bez čilých národohospodářských styků.]

Výtěžky dopravě neplynou arci především z nehojného zboží, které má vysoké ceny, nýbrž hlavně z provozu obrovské hromadné dopravy obyčejného zboží, kde stačí poměrně již dosti malé cenové rozpjetí, aby zboží svým velikým množstvím dodalo dopravě dostatečného výnosu. Moderní podniky dopravní jsou naporád určeny i schopny přemísťovati obrovské spousty nejrozmanitějších statků, osob i zpráv.

K tomuto dopravnímu rozvoji ovšem přispěla především znamenitě moderní dopravní technika, která použila nejvyšší měrou laciných motorických energií a která také jinak svým uměním se postarala o velkolepé stavby cest, vozidel i motorických strojů. Jak nyní v námořní plavbě jest zcela jinaké využitkování prostorů, energie hnací i času na velikých kolosech dopravních nádob, z nichž jednotlivé již dovedly unésti až přes půl milionu q a které pohybují se velmi lacinou tepelnou energií kamenného uhlí (nebo petroleje a nafty) a urazí za hodinu až 40 km , proti oněm třem chatrným karavelám ke sklonku 15. století, s nimiž Kolumbus po tříměsíční plavbě šťastně objevil Ameriku! Kolumbovy lodě pojaly jen několik stovek tun a mohly se pohybovati toliko příznivým větrem, kterému mohly pouze málo pomáhati nepatrné energie veslujících námořníků. Jediný moderní námořský parník má nosnost stonásobnou a dodávanou energii hnací jistě více než tisícronásobnou nežli celé objevné loďstvo Kolumbovo. [Ale ani ony chatrné Kolumbovy lodičky již nebyly nikterak primitivním dilem a vyžadovaly poměrně značného nákladu takže si je nemohl snadno zjednat smělý onen plavec — objevitel. Stálo ho to veliké námahy a úsilí mnoholetých, než mu je královský dvůr kastilský povolil.] Dnes staví se již na celém světě soukromým kapitálem každoročně nových obchodních lodí přes čtyři miliony tun nosnosti nepočítaje v to veliké prostory stále nově zhotovovaných lodí válečných.

Při dopravě pozemní byly pokroky ještě patrnější, když proti nepatrné nosnosti lidských beder nebo dopravujících velbloudů nebo jiných soumarů vzpomene obrovských výkonů lokomotivních drah železných. [Jak chatrnou a sociálně trapnou je osobní i nákladní doprava v nosítkách a ručních vozících v Japonsku a v Číně proti dopravě podzemními drahami londýnskými a pařížskými.]

Před dobami moderního podnikání byla doprava jen velmi omezená jak svým množstvím tak i prostředky k tomu používanými. Směny mezi soběstačnými domácnostmi byly vůbec řídké a zůstávaly omezeny na nepatrná množství zvlášť vybraného zboží a také cesty dopravní (kromě sjízdnějších vodních drah) byly raženy a udržovány jen některými nečtenými směry. Za těch poměrů byla pozemní doprava více zájmem politické a vojenské správy k udržování a upevnování moci státní, nežli aby jí snad především bylo používáno k národohospodářským potřebám.

Ovšem ani novověké dopravní prostředky nevyvíjely se arci vždy jen každým směrem k sociálním prospěchům lidstva. Každý hmotný zisk a úspěch dopravních podniků nelze vždy toliko bez rozdílu velebiti, jakoby již nepochybně a nutně také za všech poměrů přispíval materiálnímu nebo ideálnímu dobru a rozvoji celého lidstva nebo jeho větších jednotlivých částí. Jako všech společenských zařízení dá se rovněž i doprava zneužití nebo nevhodně využitkovati. I tam, kde doprava je prospěšná a nezbytná, nebývá nakládáno s ní vždy nejúčelněji. Hned při zakládání dopravních podniků mohou se státi osudné přehmaty, na př. že se budují dopravy zbytečné nebo nepotřebně nákladné, i že se neužitečně plýtvá nastrádanými kapitály, když se vynakládají na zbytečná nebo málo prospěšná dopravní spojení. Jsou pro to mnohé doklady z moderní historie drah železných nebo zvláště při stavbě mnohých průplavů a při splavňování říčních toků, jako tomu občas bylo i při mezinárodní přílišné konkurenci plaveb námořních.

Podobně mohou zřetele politické a vojenské přílišně převažovati proti národohospodářským a kulturním potřebám při budování i při provozu dopravních prostředků. Jiné možné vady doprav bývají však zaviněny ostatními vadnými poměry sociálními i nelze jich počítati ke specifickým újmám samých dopravních podniků. Na příklad zbytečné cesty a dopravy dělnictva, které má vzdálené byty od svých provozoven, jsou hlavně zaviněny nouzí bytovou ve velkých městech nebo v oblastech průmyslových. Namnoze velmi značné výtěžky městských uličních drah nejsou žádným opravdovým společenským ziskem, jelikož bývá velkoměstské obyvatelstvo pro nedostatečné ubytování nuceno k cestám naprosto neužitečným a trapným, ztrácí zbytečně mnoho času a musí nad to vydávati značné peníze, které jsou dosti patrnými zlomky z jejich důchodů, na jízdy sobě naprosto neprospěšné ba i škodlivé. Tyto nevýhody nelze však připisovati na vrub pouze dopravním prostředkům, nýbrž hlavním jich zdrojem jest stísněnost sídlení městského a z toho vznikající nepřiměřeně vysoká městská renta pozemková a poplatnost městského lidu vlastníkům stavebních pozemků.

Zajisté také na druhé straně snadné dopravování moderní svádí často mnohé lidi ke zbytečnému i planému bloudění po cizích krajích („globetrotters“), z kterého nemají prospěchu ani cestující sami ani společnost kterákoli. Také dopravou velmi usnadněný přívoz všelikých dříve nepoznaných zbytečných věcí a požitků odevšad může silně povzbuzovati k přílišné a zbytečné požívačnosti a sváděti ke všelikému nehospodářskému přepychu zámožnějších tříd. Ale ani tím usnadněným vnikáním cizího luxusního zboží nejsou dopravní prostředky přímo samy vinny. Příčinou jich vlastní bývají zase jiné sociální nesrovnalosti a neshody, zejména špatné společenské rozdělení i tvoření důchodů, kterým dostává se po případě menšině prostředků ke všelikému ukojování nad míru přílišných, kdežto pro většinu ostatních může býti poměrný nedobstatek ano i nouze.

Vedle národohospodářských prospěchů jest i kulturní význam dopravních prostředků jistě všeobecně patrným a nepopíratelným. Ano jistými směry mohou kulturní zisky dopravy až převažovati proti

hmotnému působení národohospodářskému. Teprve náležitým vývojem dopravy poznává pozenáhlou lidstvo *prakticky* svou vzájemnost, která porůznu v theoretických naukách — arci bez velikého praktického úspěchu — dávno byla hlásána. Tak vyvinulo se všeobecné cestovatelství nejen za účely výdělečnými, které ve společném zaměstnání sblížilo navzájem různé národy i kmeny lidské, nýbrž i všeliké styky osvětňé, umělecké a mravní byly navazovány a udržovány jsou nynější velmi vyvinutou a dokonalou dopravou. Prostřednictvím dopravy v nejkrajší době stávají se všelidským majetkem jakékoli výzkumy a úspěchy civilisace hmotné i ideové kdekoli získané kterýmkoli jednotlivým národem. Tisk rychlou dopravou poštovní, telegrafickým a telefonickým zpravodajstvím atd. všude vnikající stal se prostředníkem tohoto nyní již všelidského vzájemného kulturního působení, ale stejně tomu napomáhá také doprava osob i všech různých výtvorů ducha a ruk lidských ode všech plemen a ze všech různých končin. Jakékoli objevy, pokroky i zdokonalení, aťsi původně se vyskytly jen u některého zlomku lidského pokolení, stávají se zrychlenou dopravou v nejkrajších dobách — takřka mžikem — majetkem celého světa, který jich může pravidelně brzy volně využiti.

Nejtúčinněji moderní doprava se uplatnila především v mezinárodním obchodu se zbožím i ve všech jiných hmotných stycích, jak už to bylo dříve vyloženo. Doprava nejrozmanitějšího zboží všech končin světových učinila přístupnými ohromné většiny všeho kulturního lidstva a umožnila spolupráci hmotnou všech plemen a kmenů lidských. O toto dopravou provedené zobecnění všelikých úkojů z nejrůznějších zemí opírá se všestranná výměna všech hodnot, která dala podnět ke světové mezinárodní podnikatelské organizaci. Znásobila se všeobecným úsilným soutěžením mnohokrát bohatství lidská jistě do rozměrů dříve ani netušených.

Ovšem zároveň tímto zobecněním všech požitků světových vzrostly všude také netušeně sociální rozdíly bohatství a chudoby, přebytku a bídy. Ale celkem přece ukojování nejnmutnějších lidských potřeb stává se ponenáhlou stále rovnoměrnějším. Všeobecného blahobytu následkem mezinárodních dopravních styků jistě přibývá také mezi nečetnějšími sociálními vrstvami spodními a skoro ve všech zemích.

Dokonalou moderní dopravou odstraněn byl teprve namnoze úplně dřívější občasný hlad i těžké pohromy sociální, které z něho stále celým lidským společenstvem hrozily. Pokud se to dosud všude ještě nepodařilo žádoucí měrou, je to vadou nikoli, že by doprava a s ní spojené všeliké těžení lidské tomu nemohly postačiti. Jsou to ještě přežitky sociálních nedostatků jiných, které jednak doprava sama dosti rychle nedovedla odstraniti a které jinak svou setrvačností a zděděnými a společensky podporovanými nadprávími nebo vžilými nedorozuměními se stále ještě udržují. Neboť nejnmutnějších úkojů k náležitému zaopatření všech životů lidských jest po celém světě nejen nepochybný dostatek,*) nýbrž přímo by jich mohlo býti v nadbytku. Nepochybně nerovnoměrné místní jejich rozdělení by moderní doprava hravě dovedla překonati a dobře rozvrhnouti.

*) Viz k tomu I. díl odst. 8. str. 71—76 a odst. 10. str. 97—104.

Také ostatními směry (nejen pouhou lepší hmotnou úpravou lidské existence) doprava působila přímo k velmi pronikavému úspěšnému mezinárodnímu sblížení a sjednocování lidstva a zdálo se to býti již velmi slibným počátkem pro všeobecné smírné řešení nejrůznějších mezinárodních nesnází, sporů i bývalých kmenových a račových rozdílů, nedorozumění a nepřátelství. Všichni vzdělaní lidé z nejrůznějších krajin a národů spojují se již v duševní společenství zprostředkované vši různou dopravou.

Proti těmto sblízacím a sjednocovacím proudům dočasná nepřátelství kulturních států ukázala se ovšem ještě příliš mocnými a nemohla býti překonána. Namnoze touha po hegemonii ve vládnoucích vrstvách neb i snad ve hnutích celých národů (často také jen úmysly takové, předpokládané u odpůrců i obávané), způsobovaly dosud ještě nejkrutější krvavé zápasy, kterými nescíslné hodnoty bývají marně nesmyslným lidským běsněním a osudným vzájemným neporozuměním. Bohužel, že při tom zrovna jinak sjednocujících dopravních prostředků použito bylo zároveň za vynikající a znamenitou zbraň k účinnějšímu a dokonalejšímu potírání nepřitele a k nelidskému vedení válek. A sice doprava stala se zbraní tak působivou, že se jejím zneužitím mohly jen nepoměrně hrozněji vyčerpávati životní síly nezdátnějších národů.

Tyto těžké záchvaty vzájemného nepřátelství jsou zajisté neblahými zbytky atavistické dravčí povahy lidské, která právě po delší době mírové ve světové válce propukla netušenou prudkostí a zuřivostí a která uvádí v pochybnost veškeru kulturu i civilizaci člověčenstva. Snad úžasně ohromující záhuby životů i statků způsobené opojením válečným v posledním světovém zápase budou příštím pokolením výstrahou a snad budou po úplném vystrážlivění mocným popudem k dokonalejšímu sblížení lidských plemen i k odstranění násilných způsobů volených dosud k rozřešení lidských, zvláště mezinárodních sporů. *) Co stalo se dávno nepopíratelnou zásadou, že nižádné kterékoli nesrovnalosti a spory uvnitř sebe větších společenských celků nesmějí se rozhodovati násilně, to snad bude možno provésti také někdy v budoucnu pro celek lidstva. Ale aby přesvědčení to všeobecně proniklo, toho nezbytnou podmínkou jest uznání rovnocennosti každého člověka bez rozdílů račových, národních i třídních. Co se uskutečnilo pro čtvrtinu lidstva nejrůznějšího původu a vzdělání, na př. v britské imperii, proč by se někdy — v budoucnosti třeba ještě daleké — nedalo uskutečniti vůbec v lidstvu celém? — Hmotné i duševní sblížení pokolení lidského stále se zdokonalující dopravou bude proto nejlepší přípravou i podporou.

55. Vývoj dopravy a její moderní stav.

Za nepodnikatelských dob, kdy ukojování hmotných potřeb bylo napařád obstaráváno soběstačnými menšími společenskými skupinami

*) K tomu směřuje „Svaz národů“, jak jej navrhl president Wilson a jak jej přijala většina států zastoupených na pařížské mírové konferenci. Prozatím nutno ještě vyčkáti, jak se tato světová mírová organizace osvědčí. V samých Spoj. Státech myšlenka Wilsonova nebyla přijata.