

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

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

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

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

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

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

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

sity: na železniční, po lodích na vnitrozemských vodních drahách, na silnicích po nápravě nebo automobilem atd.

Kombinování různých podniků dopravních při dopravě velmi již složitě v novém věku způsobuje však, že není vždy možný jasný přehled i vzájemný styk mezi obchodem a vůbec mezi všemi těmi, kdo dopravy potřebují, a mezi samými různými dopravními podniky. Přímý tento styk mezi dopravním podnikem a dopravujícím obecnstvem není již nikterak všem lehko přístupný a snadný a vždy více se potřebovalo k němu odborného zprostředkování. Toto zprostředkování mezi různými podnikatelskými dopravami a mezi dopravujícím obecnstvem je zvláštním druhem podnikatelské činnosti, která se zove *spedicí*. Zvláštního zprostředkování je potřebí také pro složitost dopravních cen na železnicích i na vodních cestách, pro převody zboží z drah na silnice nebo na vodní cesty a naopak, pro přivozy na dráhy i pro nutné opatrování zboží po různých cestách (pro balení, vyclení, překládání, uložení do skladů). Pro tyto obstarávací práce bylo nutno celé řízení a provedení dopravy ponechat odbornému podnikateli, *spediteuru*. Takové odborné spedice je tím více potřebí, čím různější je doprava a čím spletitější jsou styky mezi dopravními podniky samými.

Arci jednotlivé veliké podniky dopravní namnoze také samy obstarávají spedici, jako tomu je při drahách, které nejen dopravují zboží po svých kolejných cestách, nýbrž průběhem vzdálenější cesty je také všelijak jinak opatrují [přebalují je podle potřeby, starají se o výživu a dobrý stav dopravovaných zvířat, na hranicích zboží vyclívají, nebo po případě uvnitř země zdaňují, obstarávají jeho zdravotní a veterinární prohlídky, dodávají je svými lidmi i vozidly z dráhy až do domu příjemceva atd.]. Ale sebe větší péče taková velikými dopravami projevovaná nepostačila k náležitému vyřízení *složitější* dopravy. Proto vznikly všelike *dopravní a cestovní kanceláře*, jakož i velmi různé spediciční podniky, které buď mají pouhé zprostředkování dopravy na starosti, nebo zároveň spedici spojují s vlastní dopravou, na př. s povoznictvím nižšího druhu, kterého je potřebí na vedlejších cestách, nežli se předá zboží větším dopravním podnikům. Na př. spediteuri přejímají také zboží k dopravě na silnicích po nápravě, aby se dostalo na vzdálenou železnici. [Také u některých bank se podobná dopravní péče pěstovala a spojovala se s úvěrním jednáním a s platebním zprostředkováním při přepravě zboží, jelikož při dopravě často je potřebí značného úvěru a také nutno prostředkovati mezi dopravními podniky zemí s různou měnou i s různými platebními zvyklostmi. — Tyto spediciční služby hodí se jednotlivým bankám tím spíše, jelikož banky bývají často s různými podnikateli potřebujícími dopravy v úvěrním spojení a velmi často i jich platy prostředkují pomocí běžných účtů.]

Spediteuri jako *sběratele* dopravy mohou také využítovati *výhod dopravy skoncetrované a hromadné*. Dále mohou vyšetřiti svým vzájemným stykem a spojením s ostatními spediteury v různých místech, kde by nejvýhodněji doprava mohla přejíti z jednoho podniku dopravního na druhý. (Na př. po kterých tratích železničních by se mělo zboží ubíratí nebo kde by se mohlo překládati z řek na železnici

nebo naopak, nebo ze železnic a z jiných vnitrozemských cest na lodi námořní.) Rozhodují také, kde je nutno o zboží určitým způsobem a řízením se postarati (při opravách balení a přebalování, při úředních řízeních všelikých) i jak by se podobné manipulace co nejvýhodněji a nejlaciněji daly provést. Spediteurům bylo možno na př. použití tarifů pro sběrný náklad (Samelladung)*) nebo jim je dána lepší možnost a vyplácí se také vyšetřovati, zdali tarifů bylo správně použito. Spediteuři mohou tedy také míti kanceláře, na správné vypočítávání dovozného a mohou všeliké přeplatky jeho nejlépe vymáhati atd. — [Ovšem mnohé tyto velmi důležité a cenné služby spediteurské jsou často vlastně jen proto nutné nebo výhodné, že dopravní podniky neodstranily dosud své různé vady a nedokonalosti. Také různost a neujednotněnost dopravních zařízení v jednotlivých zemích pomáhala k rozšíření spediteurských funkcí.]

Nejdůležitějšími *spedičními podniky* jsou ústavy ke zprostředkování dopravy všelikých zpráv a sdělení. Jsou to nyní zvláště *pošta, telegraf a telefon*, které pravidelně jsou společně spravovány. Při těchto podnicích nejedná se ani tolik o vlastní dopravu samu, již provádějí na příkaz pošty všeliké různé podniky dopravní, — [pošta listovní a povozní dopravuje se všemi možnými příležitostmi dopravními: povozy po silnicích, železnicemi, paroplavbou, jakož i v nejnovější době vzducholodmi, automobily, nebo též motocykly a velocipedy atd., i posílkou pěší] — jako spíše hlavně *zorganizování a obstarávání* dopravy. Při telegrafu a telefonu se doprava provádí pravidelně samým technickým zpravodajským podnikem. Ale i tu obstaravatelská (spediční) činnost je hlavní, podstatnou i nezbytnou částí, zvláště jedná-li se o telegramy zahraniční nebo o telegrafování kombinované po zemi s kabely podmořskými. Totéž platí o telefonu.

Telegraf i telefon nabyly však vedle spedice zpráv také nepopíratelného *významu samostatného* při provozu kterékoli intenzivní dopravy moderní. Nemůžeme si dnes mysliti dráhu, která by dovedla ovládati svou dopravu bez nejúčelněji zařízené vlastní telegrafní a telefonní služby. Zajisté nyní již ani provoz námořní paroplavby neobejde se bez vlnové telegrafie a telefonie (telegrafie bezdrátové), kterými se teprve náležitě dá tak zdokonaliti a zabezpečiti námořní plavba; je možno se vyhnouti různým dopravním nebezpečím a disponovati dopravou i na širých oceánech.

Pošta sama je arci velmi starého původu. Vznikla před tisícelletími proti nedávno vynalezenému modernímu telegrafu a telefonu. Ale kdežto telegraf a telefon velmi záhy po svém vynalezení byly všeobecně přístupny a brzy jich bylo využito káráno především k národohospodářským a jiným sociálním potřebám**) při nejrozmanitějším podnikání nebo jako nutných doplňků intenzivní dopravy jiné (při

*) *Sběrný náklad* zavedly bývalé státní rakouské dráhy pro drobné zboží, když se ho u spediteurů sešlo na celý železniční vůz. Sazby pro sběrný náklad byly mírnější nežli pro zboží drobné.

**) Telegrafování elektrickým proudem zprostředkované bylo nutným pro železniční dopravu. Všeobecně ho již u železnic bylo používáno od konce 4. desetiletí minulého věku (1840). Zároveň i stát se ho zmocnil pro své účely zpravodajské. Záhy však i obecnstvu byly telegrafy přístupnými, v Anglii již od roku 1848 v německých státech a v Rakousku kolem r. 1850; i v Rusku 1856 již.

železničním provozu), pošta proti tomu po celé věky nebyla naprosto zařízením národohospodářským, nýbrž byla ústavem veřejným (jak už k tomu bylo několikráte poukazováno). Naopak úkolů národohospodářských starší pošty nedbaly nebo přímo proti nim po dlouhé věky hřešily. Pošta byla těžkým hospodářským břemenem a útliskem krajin, kudy sprostředkovala spojení pro vládnoucí státní moc, jelikož byli obyvatelé přidržováni, aby jí poskytovali příprěže buď zadarmo nebo nedostatečně placené, po případě musili často celou dopravu její naprosto zdarma obstarávat. Při tom tato státní pošta byla nástrojem vládnoucích proti porobeným, kteří jí musili udržovati.

Nejstarší historické doklady o poště jsou známy z říše perské, kde západní provincie oné veleříše (satrapie) v Malé Asii, Syrii a v Egyptě byly udržovány v živém spojení s dalekým sídlem perských králů na Iranu (Persepoli). Toto poštovní zařízení výlučně pro účely státní správy zavedli si také Římané a po znamenitých silnicích mohla římská pošta dopravovati až i celé legie vojenské, jako toho máme stvrzený doklad při tažení *Tiberiově* proti povstalým kmenům v Panonii a v Illyrii.

Pádem římské říše stala se státní římská pošta zbytečnou, ano nemožnou. Zanikla, jelikož těžko se mohla udržet při chatrných středověkých dopravních prostředcích a při úplné uzavřenosti jednotlivých sociálních celků a krajin navzájem. Ale jako v říši římské pošta se stala státní nezbytností pro udržení panství a nutných styků hlavního města Říma se všemi i nejdlejšími provinciemi, tak i jiná mohutně se rozmáhající mezinárodní moc ve středověku přispěla ke vzniku podobných sdílných institucí. Byla to katolická církev, která své světové panství potřebovala podepřít a upevnit organisováním zpravodajství. Církevní středověké různé mezinárodní ústavy samy si brzy vytvořily svou vlastní zpravodajskou službu dopravní pro nejrůznější vzájemné písemní i ústní dorozumívání. Zvláště kláštery téhož řádu (řehole) nebo university (jakožto ústavy s počátku zcela pod mocí a ochranou církve), udržovaly mezi svými příslušníky stále styky písemné. Tyto pošty klášterní a zejména pošta university pařížské obstarávaly při svém vlastním vnitřním zpravodajství zároveň i jiné soukromé zprávy a tím daly podnět ke vzniku pošt (státních) moderních jakožto spedičních podniků určených ke všeobecnému používání. Pošty tyto nebyly již pouze k určitým veřejným účelům správním, nýbrž vůbec se uzpůsobily ke vzájemnému snažšímu uvědomování a sdílení kterýchkoli kulturních i hmotných lidských potřeb. Církevními a universitními poštami dány byly základy k poště moderní, která především národohospodářsky i kulturně byla využitkována.

Pařížská universita měla své členy usazené po celé střední a západní Evropě, kteří se k ní hlásili nikoli vždy jen za účelem svého vzdělávání, nýbrž hlavně také pro velmi vzácná privilegia universitě propůjčovaná, pro velikou její samosprávu i pro velmi cennou ochranu mezistátní, kterou jí dávala mocná autorita papežská i celá církev katolická. Členy university nebyli jen profesori, mistři a studenti, nýbrž také obchodníci, kteří chtěli požívatí universitních výsad a universitní ochrany. Tím tato universitní pošta stala se všeobecným ústavem pro spedici zpráv. Poštovní služba university pařížské se

tak znamenitě osvědčila i takové hmotné výhody samé universitě přinesla, že králové francouzští příkladu toho následovali a zařídili podobnou poštu státní hlavně již ke službám všeobecným (ovšem vedle toho také pro správní a politické účely státní). Francouzská státní pošta v druhé polovici 15. století (Ludvíkem XI.) zavedená zabývala se již především expedicí zpráv písemných také pro soukromé potřeby.

Podle francouzského vzoru vznikly státní pošty také v jiných větších státech. Ale v Německu, pokud bylo rozdrobeno na četná dosti skrovná a všelijak se proplétající státní území, byla jednotná státní pošta těžko možná i vytvořily se tam pošty soukromé (Thurn-Taxisova, Paarova pro rakouské země) s koncesí říšskou, které pominuly teprve v 19. století při skoncentrování jednotlivých státních území. [Thurn-Taxisova pošta přestala úplně teprve po válce v r. 1866, kdy přešla na Severoněmecký spolek.]*).

Zkušenosti s poštami soukromými nijak nepovzbuzovaly pro soukromý provoz. Také pošta napořád všude se stala ústavem státním, po případě říšským (v Německu a ve Spojených Státech, ve Švýcarsku atd.). Poněvadž sama doprava poštovní se děje jako doprava všelikého jiného zboží (rychlého), jednati se může toliko o expedici, která jest jediné hospodářsky i jinak sociálně účelnou, když se naprosto soustředí; roztráštěná expedice byla by mnohem nedokonalejší a její náklady by se násobily. Pouze při státní poště lze dopravu pro všechny různé kraje i pro všechno občanstvo upravit úplně stejnoměrně (i co do úplaty) po celém území státním; nevýnosná spojení hradí se při tom z linek výnosnějších. Ostatně všeobecněním a soustředěním poštovní dopravy stala se často výnosnými také taková spojení, která jinak nikdy by se byla sama o sobě nemohla vypláceti.

Zároveň se státní expedicí poštovní byl prohlášen i monopol dopravy poštovní, t. j. po živnostensku (podnikatelsky) nesmí nikdo jiný nežli stát písemné zprávy a jiné zásilky pošty *listovní* dopravovati, kdežto pošta povozní, dopravující různé zboží, není všeobecně státním monopolem. [Za zásilky pošty listové se považují a tedy výhradně jen poště přísluší:

1. listy uzavřené a jiné korespondence do váhy 250 g (po případě v mezinárodní dopravě až do 1 kg),
2. dopisnice a pohlednice otevřené,
3. tiskopisy všeliké bez jakéhokoli písemného sdělování rukopisného,
4. obchodní listiny,
5. knihy a časopisy,
6. vzorky a ukázky zboží bez udané ceny,
7. poukázky poštovní na vyplacení peněžitých sum v jiném místě.]

[Zásilky pod 3.—6. uvedené nesmějí při tom obsahovati kromě adresy žádných písemných sdělení, aby se tím nezkracovaly vyšší poplatky poštovní, které na písemné zprávy jsou uloženy.]

*) Větší státy jako Rakousko a Prusko si záhy zařídily svou vlastní státní poštu.

Ostatní zásilky poštovní týkající se zboží, peněžitých psaní, různých cenností, obstarávání platů a inkas, dobírek, nepodléhají již monopolu poštovnímu a mohou býti obstarávány také různými jinými spedicemi. Ale pro značné výhody a láci také podobné spedice po většině svěřily se poště t. zv. *povožní*. Poštou povozní, pokud se děje vlastními povozy po silnicích, mohou v některých zemích pravidelně býti dopravovány také cestující osoby, což bývá podstatnou částí dopravy poštovní, zvláště při automobilovém provozu nebo v turistických oblastech bez dokonalejší jiné dopravy (bez železnic). Ze zásilek zboží poštou povozní byly dříve nejdůležitějšími *balíčky poštovní (collis postaux)*, protože platy za ně byly stejné a mírné do kterékoli vzdálenosti uvnitř jednotného státního poštovního území a protože byly také všeobecně přípustné vedle zásilek pošty listové v mezinárodních spojeních ve světovém poštovním spolku. Po světové válce však balíčky poštovní se dopravují jen do několika zemí. [Tyto balíčky byly přípustny až do maximální váhy 5 *kg* a nesměly při tom přesahovati určitě vymezeného objemu (vyloučeno bylo tedy objemné zboží)].

Pošta si zjednodušila také znamenitě způsob úplaty za svou spedičí; placení provádí se samým obecenstvem bez jakékoli jiné součinnosti poštovních zřízenců nežli té, že se jen provádí nutná kontrola, zdali dopravné bylo řádně zaplaceno. Děje se to známkami, cennými to znaky zavedenými kolem r. 1840 R. Hillem (tehdejším vrchním správcem anglické pošty). Známky se buď nalepí na poštovní zásilku nebo jsou vtištěny na blanketech poštou k písemným sdělením dodávaných (na př. na zálepkách, na poštovních dopisnicích otevřených, na páskách a obalech poštou dodávaných). Kontrola o správné placeném *portu* (o poštovním) se provede vtisknutím razítka poštovního na známku, čím se zároveň učiní poštovní známka dále neupotřebitelnou (leda k účelům sběratelským, k filatelistickým lze jí ještě použít). Písemná sdělení i jiné zásilky pošty listové *nefrankované* nebo nedostatečně *frankované* se sice také vypravují (aspoň ve vnitřní dopravě, nikoli však v mezinárodním poštovním styku), ale porto i s poplatkem za vymáhání jeho musí hraditi adresát (co se děje přilepením t. zv. „trestných“ známek).*)

Ve státech s dokonale vyvinutou a rozšířenou poštovní dopravou bývají také důchody poštovní pro státní pokladnu dosti značné. Velmi těmto důchodům prospívá, že se k poštovní spedičí pojí zároveň doprava telegrafní a telefonní. Pouze Spojené Státy v tom směru se odchyly od jiných zemí, tam jsou telegrafy i telefony podniky soukromými, ovšem k veliké újmě jak poštovního výnosu tak i pro samo obecenstvo, které rozhodně není všeobecně tak dobře

*) Poplatky pošty listové jsou jednotné pro totéž množství dopravované na jakoukoli vzdálenost, jelikož pošta je především jen ústavem spedičním. Samu dopravu jí poskytují železnice zadarmo. To bylo nyní zavedeno i pro zásilky zboží poštou povozní, ačkoli výkony dopravní mohou býti dle vzdálenosti velmi nestejně.

Poplatky se tedy vyměřují jen podle množství (dle váhy) nebo podle nákladů spedičních, na př. při větších manipulačních pracích nebo při zvláštním ručení (pro doporučené zásilky nebo pro expresní, cenné atd.). — Dříve bývaly tarify poštovní velmi pestré asi jako tarify železniční, ano bylo i jiné porto v různých ročních počasech.

obslouženo jako při státním provozu. Jak neprávem se mysliło na soutěž při ponechání telegrafické dopravy podnikům soukromým, pro to dokladem je ta skutečnost, že přes 90% celé dopravní telegrafické sítě v Unii je soustředěno v provozu jediné akciové soukromé společnosti. Výnos čistý z pošt, telegrafů a telefonů před světovou válkou byl v Německu (v říši a ost. sam. pošt. úz.) asi 200 mil. *frs.*, ve Francii asi 140 mil. *frs.*, ve Velké Británii kolem 120 mil. *frs.* Ve Spojených Státech byl deficit arci nepatrný, protože výnosnější telegrafy a telefony, které jinde jsou se státní poštou spojeny, jsou soukromým podnikem vedle státní pošty.

K poštovní dopravě připojila se v některých státech dosti značná i významná činnost bankovní, hlavně prostředkováním platů a ušetřením zásilek hotových peněz. Všude poštami je obstaráváno poukazování peněz a platů na jiná místa (pošt. poukázkou). Zároveň s tím jsou po většině možné i zásilky na *dobírku*, jakož i inkasa splatných pohledávek a splatných cenných papírů nebo splácení jiných písemných dokumentů (účtů, faktur, upomínek atd.), což se děje t. zv. *poštovními příkazy (mandats de poste)*. Vedle toho poštovní úřady i sama centrální služba jsou přímo zařízeny na bankovní služby k platům i ke správě úspor, jichž může pak stát sám úvěrem použití. Je to známá poštovní spořitelna, která přijímá vklady na knížky k mírnému zúročení nebo vede vkladatelům běžný účet bankovní ke zprostředkování služby pokladní (kasovní). K účtům běžným pojí se pak inkasa pomocí zaslaných *složných listů* nebo výplaty pomocí *poštovních čeků* nebo *poukázkami poštovní spořitelny* nebo také konečně vzájemným súčtováním mezi účastníky poštovního řízení *clearingového*. [Clearing arci je pro tuto súčtovací službu názvem ne správným a mělo by se říkati raději *girové* zařízení poštovní.] Tato bankovní služba pošty kromě ušetřené dopravy peněz má značný úspěch plnějším zaměstnáním poštovního personálu, kde se u menších poštovních úřadů bankovní služby pojí velmi účelným způsobem k obstarávání zásilek a písemných zpráv. — Poštovní spořitelna jako samostatné odvětví může býti dosti výnosným podnikem pro státní pokladnu. *)

Pošta stala se ústavem velmi obsažným a všeobecné důležitosti, jak o tom svědčí také data o poštovních zaměstnancích.**) Také poštovních zásilek jsou nyní ohromné spousty; počítalo se jich bezprostředně před světovou válkou ročně: ve *Spojených Státech* asi

*) V Československé republice místo poštovní spořitelny je „*poštovní úřad šekový*“ který hlavně prostředkuje platy a na rok 1921 byl jeho rozpočet v rovnováze po příkázání 8½ mil. Kč. do rezervního fondu úřadu.

**) R. 1912 bylo zaměstnaných lidí u pošty v tisíčkách :

<i>ve Spojených Státech</i> (telegrafy a	<i>ve Vých. Indii</i>	93
telefony jsou soukromé)	<i>v Japonsku</i>	79
<i>ve Velké Británii</i> (s <i>Irskem</i>)	<i>v Rakousku</i>	74
<i>v Německu</i>	<i>v Itálii</i>	48
<i>ve Francii</i>	<i>v Uhrách</i>	41
<i>v Rusku</i>	atd.	
		101

Podle rozpočtu na rok 1921 v Československé republice i s Podkarparskou Rusí bylo zaměstnaných lidí u pošty skoro 38 tisíc.

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

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

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

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

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

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