

A. O dopravě a dopravních prostředcích vůbec.

§ 1. Pojem dopravy.

Dopravou rozumíme místní převody osob, statků (ve smyslu národohospodářském) a zpráv. Věcná zařízení, jimiž se překonávají místní vzdálenosti za účelem místního převodu osob, statků (nákladů) a zpráv, slovou prostředky dopravní nebo transportní a komunikační.

Takovýchto věcných zařízení je potřebí, mají-li vůbec ve vzájemný styk přijítí hospodářství od sebe vzdálená.

U dopravních prostředků rozeznáváme dráhu (cestu), vozidlo a motor (energii, hybnou sílu). Všechny tyto součástky mohou býti buď poskytnuty přírodou — na př. moře, splavné řeky, jízdní kůň či soumar (vozidlo i motor), proud řeky, vítr —, nebo musí býti opatřeny obětmi práce a kapitálu.

Kde jest pro celý určitý okruh dopravy zřízen společný nástroj (prostředek), mluvíme o dopravních ústavách (na př. omnibusy, uliční dráhy, železnice, pošta) oproti dopravním prostředkům individuálním (fiakr, veloped). Jen ústavy dopravní jsou dle obchodního zákona obchodníky.

Veřejnou jest doprava, je-li za určitých, předem obecně stanovených podmínek každému k použití přístupna.

§ 2. Úkoly dopravy.

V hospodářském a společenském životě mají dopravní prostředky dvojí úkol:

1. Doprava slouží k co nejdokonalejšímu opatření statků, jimiž ukojujeme své potřeby. Ona technicky prostředkuje oběh statků, jest podkladem rozsáhlé výměny statků a tedy podmínkou i důsledkem místní dělby práce. Nejen doprava nákladů, přechasto i doprava osob a zpráv slouží výrobě, oběhu a spotřebě statků (na př. písemné či telefonické uzavírání obchodů, rozesílání ceníků poštou, vysílání obchodních cestujících, nákoupě venkovanů v městech).

2. Doprava slouží k dosažení jiných přerozmanitých účelů života lidského i bez všeho zřetele k cílům ekonomickým (jízdy

za účely zdravotními, vzdělávacími, zábavními, doprava časopisů, komunikace jakožto nástroje státní správy). Nepřímo slouží i zde prostředky dopravní výrobě a oběhu statků (účinek turistiky a cizineckého ruchu na hospodářské poměry a platební bilanci Švýcar, Itálie a Francie, vliv dopravy osob a zpráv na oživení výroby a obchodu šířením vědomostí a ideí — zvl. šíření technického pokroku komunikacemi — vliv dopisnic na průmysl a obchod).

Již z toho vidětí, že účinky dopravních prostředků jednotlivých i jejich celku nelze posuzovati jen dle jejich soukromopodnikatelské výnosnosti, nýbrž i dle prospěchů národohospodářských, kulturních, politických a j.

§ 3. Druhy dopravy.

Dle předmětů a prostředků rozeznáváme:

a) dopravu zpráv, jíž slouží pošta, telegraf, telefon, a dopravu osob a nákladů, jež jest opět dle cest a prostředků buď:

- b) dopravou pozemní (silnice, železnice) nebo
- c) dopravou vodní (vnitrozemskou a námořní) nebo
- d) dopravou vzduchovou.

§ 4. Vývoj dopravy.

I. Rozvoj dopravy souvisí s rozvojem celého národního hospodářství. Čím širě a intenzivněji se rozvíjí národní hospodářství, tím čilejší a rozsáhlejší je doprava, a naopak pokrok dopravy přispívá opět k rozvoji hospodářství národního.

Tento rozvoj dopravy pak děje se:

1. **teritoriálním rozšiřováním** (kvantitní moment),

2. **technickým zdokonalováním** (kvalitní moment), kteréž má opět účinky ekonomické, a sice:

- a) **zvýšení kvality dopravních výkonů** co do jejich rychlosti, bezpečnosti a přesnosti (pravidelnosti),
- b) **zlevnění výdajů dopravních.**

Dle toho, jakou měrou dopravní prostředek vyhovuje těmto základním požadavkům hospodářské levnosti a technické rychlosti, pravidelnosti a bezpečnosti dopravy, posuzuje se jeho dokonalost.

II. Také ve vývoji dopravních cest a prostředků spatřujeme přechod znenáhly od forem extensivních k intenzivním a od převládavší nejprve přírody ke vždy pronikavějšímu uplatňování se práce a kapitálu, zprvu převahou oběžného, později kapitálu převahou pevného.

Národohospodářsky nabyly významu dříve vodní cesty než pozemní, protože voda činí menší odpor třecí, poskytuje druhy i hybnou sílu (proud řeky; vítr na moři) a nese snáze větší vozidla a břemena — a opět nabyly dříve významu splavné řeky než moře, protože na nich lze vystačiti s menšími plavidly, menšími zásobami potravin i s menší znalostí a risikem plavby. V údolích splavných veletoků jakožto nejsnadnějších komunikací na veliké vzdálenosti vznikla nejstarší kulturní střediska světa (údolí Jantsekiangu bylo kolébkou čínské říše, údolí Indu a jeho čtyř přítoků kolébkou říší arijských, podobně údolí Eufratu a Tigridu pro Asyrii a Babylon, Nil pro Egypt). Přejít od plavby říční k námořní prostředkovalo moře Středozevní, jehož národové později ovládali svět. Průplavy nabyly významu teprv od vynalezení plavebních komor.

Umělé cesty pozemní (silnice) vyvinuly se nejpozději a nejnedokonaleji. Prvními cestami po souši jsou vyšlapané pěšiny a první prací lidskou jest prosté označování cest kameny (nikoliv stavba), kopání studní a cisteren k pití nosičů a napájení soumarů, stavba skladišť a tábořišť pro putující karavany. Přes řeky byly přirozenými přechody brody, jimiž se řídily cesty ostatní a vedle nichž se vzrůstem kultury a dopravy vznikaly na živějších přechodech hospice pro pocestné, přivozy a konečně mosty, za něž sloužily nejprve spadlé kmeny, liany, provazy a pod., později prkna přes čluny položená (lodní mosty) a posléze pevné mosty ze dřeva, kamene, od 18. stol. ze železa a nejpozději z ocele a z betonu. Jako bývaly v pradávnu velikým řekám vzdávány pocty božské, tak příkládán i mostům význam náboženský a péče o mosty svěřována sdružením kněžským (tak již v Římě pontifices, v 12. stol. ve Francii zvláštní řád Frères pontifes). V střední Evropě byl prvním pevným mostem most přes Vltavu u Prahy pro pěši již z konce 8. stol., kdežto první most přes Labe u Drážďan je teprv z r. 1021, most přes Dunaj u Řezna z r. 1135. Kamenný most přes Vltavu měla Praha již od Karla IV., kdežto v Německu stavba kamenných mostů počala v 16. stol.

Mosty byly však vůbec starší než silnice, které stavěny nejprve jen v obvodu velkých měst a k jichž rozvětvení mimo města vedly předem jen účely vojenské a správní nebo náboženské a teprv mnohem později účely obchodní. Technika stavební, u Římanů velmi pokročilá, po pádu říše západořímské upadla nadobro a povznesla se teprv poč. 19. stol.

Úplného převratu doznalo dopravnictví pozemní vynalezením železnic, jimiž byly silnice z dopravy na větší vzdálenosti vytlačeny a omezeny na úkoly přívozní k stanicím železničním. Teprve v nejnovější době stoupl znovu význam silnic účinkem dopravy automobilové a rovněž mluví pro trvalou důležitost silnic i důvody strategické.

Mnohem méně než pozemní doprava byla použitím parního motoru povznesena doprava vodní, v které plachetní lodě pro láci dopravy stále se udržují vedle parolodí.

Intensivní provozování dopravy uplatňuje se vždy nejdříve u statků specificky nejhodnotnějších nebo nejrychleji zkáže podléhajících (na př. parníky předstihly plachetní lodě nejprve u dopravy osob a rychlozboží, také u železnic stála zprvu v popředí doprava osobní).

§ 5. Hospodářské, sociální a politické účinky zdokonalené dopravy.

I. Technické zlepšení dopravy má, jak již naznačeno, účinky hospodářské. Rychlost dopravy nákladní zkracuje dobu oběhu statků a rozmnožuje oběžnost kapitálů i rychlost jejich obrátů, zvyšuje dopravitelnost statků rychlé zkáže podléhajících, uspořuje chování velikých zásob zboží a přináší též úspory úroků. Ještě větší význam má rychlost, t. j. úspora času, v dopravě osobní, kde již dokonce »čas jsou peníze«; pro jisté druhy dopravy zpráva pak je rychlost požadavkem bezpodmínečným (telegraf, telefon).

Bezpečnost dopravy, t. j. všemožné zabezpečení osob před úrazy a statků i zpráv před ztrátou nebo poškozením, je rovněž činitelem nákladotvorným, právě tak jako na dnešním stupni kulturním ceníme i hospodářsky pravidelnost a přesnost docházení pošty, příjezdu a odjezdu vlaků atd.

Stupňování kvality dopravních výkonů může být ovšem spojeno se zvýšením výrobních nákladů dopravy

(na př. rychlíková doprava u železnic a parníků, podmořské kabely telegrafní a telefonní nebo podzemní dráhy velkoměst).

Hospodářské těžiško zdokonalení dopravních prostředků spočívá však v jejich levnosti. Levnější doprava má tyto dalekosáhlé účinky hospodářské:

Snižuje výrobní náklady všech statků, k jejich výrobě potřebí jest přivozu surovin, strojů a j. pomůcek v místo výroby nebo které se z místa výroby dopravují na místo konsumu, protože toto »dovozné« čítá si podnikatel do výrobních nákladů, které mu v ceně výrobku musí býti nahrazeny. Čím toto dovozné je menší, tím nižší jsou tedy celkové náklady výrobní a mohou tedy býti nižší i ceny zboží.

Snížený takto náklad výrobní působí i skutečné klesnutí cen hotového produktu, jestliže není u dotyčných produktů vyloučena volná soutěž buď jejich povahou (statky monopolní) nebo úmluvou nabízečů a dále, je-li snížení dovozného tak značné, aby se mohlo projevit i v cenách drobného prodeje na prospěch spotřebitelstva (jinak zvyšuje pouze zisky výrobců a překupníků). Snížení ceny nastává tedy zejména, zavede-li se na místo prostředku méně dokonalého dopravní prostředek dokonalejší (železnice na místo dopravy silniční, vodní dráha oproti železnici), méně již, sníží-li se pouze tarify u dopravních prostředků již působících.

Snížená cena rozšiřuje odbytost zboží do šířky (t. j. teritoriálně, na větší vzdálenosti) i do hloubky (t. j. sociálně, do méně majetných vrstev společenských), a jestliže snížením ceny skutečně nastalo kvantitativní zvětšení odbytu, vede i k rozmnožení výroby, které pak opět obživuje dopravu (Saxovo »dopravotvorné účinkování prostředků dopravních).

Toto zvětšení odbytosti statků došlo i matematické formule, že totiž odbytost statku roste zvýšenou jeho dopravností v stejném poměru, jako přibývá plošného obsahu kruhu prodloužením poloměru, neboli, že odbytost roste ve čtverečném poměru s dopravitelností statku.

Rozšířením odbytosti zboží stupňuje se extensivně i jeho nabídka a poptávka. O ceně jeho rozhodují nyní výrobní a spotřební poměry netoliko v samém místě výroby a v blízkém okolí, nýbrž uvnitř celého, nyní rozsáhlejšího odbytiště. Následkem toho se ceny téhož zboží na různých místech vyrovnávají

(niveleisace cen), rozcházejíce se druhdy jen o obnos dovozného.

Čím dokonalejší je dopravní prostředek, tím větší je niveli-
sační obvod, takže nakonec místo lokálních konjunktur rozhodují
o ceně výrobku konjunktury světové (od let 1870.
i v příčině obilí).

Dle Kniesovy formulace uvolňuje se železnicemi do-
prava dosud latentní, nezjevná.

Toto cenové vyrovnávání může arci též způsobiti, že ceny
zboží v místech, kde byl pro ně dosud jen odbyt lokální, po roz-
šíření odbytíště proti dřívějšku stoupnou (ceny dříví, vajec
a drůbeže na venkově dříve a teď, když zřízením dokonalé sítě
železniční transportní a tím i odbytový poloměr těchto statků
nesmírně se zvětšil). Rozšířením odbytíště produktů stoupne
konečně i hodnota dotyčných zdrojů výdělkových (na př.
odlehlých dosud lesů a lomů zřízením blízké vodní cesty nebo
železnice).

Poněvadž konečně telegraf a telefon, dopisy a časopisy do-
volují včasnou orientaci též o pravděpodobné budoucí nabídce
a poptávce, plyne z toho i větší časová stálost průměrných cen
zboží, ale ovšem živější fluktuační jednotlivých cen uvnitř užších
hranic maxima a minima. Poměry, na nichž tvoření cen závisí,
dají se nyní mnohem snáze přehlédnouti, kupecká spekulace
pozbyla dokonalejším transportem zboží a zpráv z valné míry
dřívějšího rázu náhodnosti a loterní odvážnosti.

Zvláštní druh obchodu, »arbitráže«, zabývá se tím, že
sleduje současně cenové rozdíly obecně tržního, zejména bursov-
ního, zboží na rozličných místech (bursách především) a hledí
vyzískati nákupem jeho tam, kde je levnější, a prodejem, kde
zboží má (»znamená«) ceny vyšší.

Rozšíření odbytíště umožňuje pokrok dělby práce,
zejména specialisace, s jejími prospěšnými účinky pro
výrobu.

Možnost přímého a rychlého spojení i vzdálených nabízečů
a poptavačů dopouští vylučování obchodnických prostředkovatelů
a činí postrádatelnými občasně trhy (výroční).

Účinek dopravních výdajů na ceny a odbyt zboží je tím
zjevnější, čím menší je směnná hodnota zboží v poměru k objemu

a váze a čím větší kvotu v této hodnotě činí tudíž dopravné (dovozné); účinky zlevnění dopravy jsou v obráceném poměru k cenám statků. Čím jsou tedy předměty objemnější a méně hodnotné, tím dokonalejšího a především levnějšího dopravního prostředku je třeba, aby jim byly »mobilisovány«. Proto s počátku jen nejdražší zboží bylo předmětem dopravy a obchodu, zboží méně hodnotné bylo odkázáno na odbyt místní. Zlevněním dopravy se poměr mezi dovozným a cenami zboží proti minulým dobám přesunul: dovozné činí poměrně vždy menší kvotu v celkové ceně produktů.

Nivelisující účinky zdokonalených komunikací podobně jako u cen projevují se i co do renty pozemkové, úroků a mzdy.

Dokonalé dopravnictví, uvolňující průmyslovou výrobu od stanoviska surovin a j. pomůcek výrobních (dříví, uhlí), přispívá ku soustředění každé výroby tam, kde jsou pro ni vůbec poměrně nejpříznivější podmínky (t. zv. národní a mezinárodní dělba práce), a zvyšující dopravitelnost a odbytност zboží, podporuje přechod od drobné výroby k velké v průmyslu a od hospodaření extenzivního k intenzivnímu v zemědělství.

Celkem je nynější zdokonalené dopravnictví vedle kapitálu, peněz a úvěru mohutným spoličinitelem přechodu od dřívějšího lokalizovaného k dnešnímu hospodářství světovému.

II. Pokud jde o účinkování zdokonalených komunikací na místní seskupování se jednotlivých odvětví výrobních dle stanovíšť hospodářsky pro ně nejvýhodnějších, liší se jest výrobu zemědělskou od průmyslu.

1. Podniky rolnictví, chovu dobytka a lesnictví jsou schopny dopravy jen měrou velmi rozličnou a celkem vůbec skrovnou, dílem, poněvadž mají i při stejných nákladech přepravních velmi různou hodnotu (na př. zelenina, máslo, drůbež oproti dříví), dílem pro svoji přirozenou rychlou porušitelnost. Podle stupně, do jakého jsou jednotlivé produkty zemědělské schopny dopravy a tudíž i odbytu, mohou tedy též býti pěstovány ve větší či menší vzdálenosti od místa spotřeby a s větší či menší intenzitou produkce (dle dokonalejších či méně dokonalých soustav výrobních). Tento vliv dopravních výdajů na možné výrobní soustavy v zemědělství vylíčil Jan Jindř. šl. Thünen v proslulém spise »Der iso-

lierte Staat« (1826), duchaplnou teorií, zkušenostmi v jádře naveskrz dotvrzenou. Čím vzdálenější je stanoviště produkce od místa spotřeby, tím nižší musí býti cena produktů v místě výrob-
ním a tím levnější (a tedy tím extensivnější) musí býti výroba.
 Zdokonalené komunikace tudíž přibližující zlevněním dopravních
 nákladů místo výroby místu konsumpce, prodlužují podél svých
 tratí pásma možných výrob intenzivnějších, intenzita zemědělské
 produkce nezávisí tedy ani na libovůli hospodářově ani na jeho
 inteligenci nebo jeho hmotných prostředcích, nýbrž závisí na
 vzdálenosti od odbytiště a na nákladech dopravních.

2. Pro usazování se průmyslu účinkovalo nejvíce, že transport
 objemných, těžkých a málohodnotných produktů, tedy hlavně su-
 rovin a pomocných látek (produktů výroby zemědělské a horní-
 cké), byl zdokonalením dopravy usnadněn poměrně mnohem znač-
 něji, než transport hodnotnějších tovarů. Levné komunikace
emancipovaly tedy průmyslovou výrobu především od stanoviště
surovin a pomocných látek, na něž byla dříve vázána (dnešní
 přívoz švédských rud železných k nám a španělských do hutí
 v Německu, přívoz zámořské bavlny do evropských přádelen
 a pod.), avšak též od sídel konsumpčních (export šunek, sýrů,
 piva atd.). Výběr stanovišť závodů průmyslových se tedy levnými
 a rychlými komunikacemi uvolnil a rozhodují o něm nyní kromě
 blízkosti surovin nebo odbytu i četné jiné momenty (viz Dr. Gru-
 ber, Průmyslová politika).

III. Kromě hospodářských mají zdokonalené komuni-
 kace též účinky po stránce

1. kulturní, j. usnadnění vzdělávacích příležitostí (cesty,
 zprávy, tisk), šíření vědomostí, zejm. zeměpisných a technických,
 výchovu k přesnosti a dochvilnosti;

2. politické a vojenské, j. jsou usnadněná intenzivní
 správa státní (podávání zpráv, provádění rozkazů, kontrola a tím
 vším posílení centralisace), urychlení mobilisace a
 koncentrace vojsk i vlastních operací bitevních (poštní telegrafy,
 železnice, automobily), zlepšené zásobování vojsk potravinami
 i válečným materiálem a rychlejší odvoz raněných a zajatců. Jíž
 ve starověku byly dobré silnice stavěny především z důvodů
 vojenských a správních, před stoletím List prohlašoval železniční
 soustavu za nástroj obrany národní — v zaoceánských osadách
 sahá skutečně panství států evropských tak daleko, kam dospí-
 vají vodní dráhy a zvl. železnice (proto stavby »exotických« že-

lezníc v Africe, v střední Asii, Indii a na Sibiři, zápasy Evropanů o železniční koncese v Číně, o dráhy perské, dráhu bagdadskou atd.). Dokonalejší komunikace usnadňují mezinárodní styky, prolamují kmenovou a národní uzavřenost a způsobují mezinárodní úpravu četných poměrů života hospodářského nebo alespoň mezinárodní sblížení právních zásad (světový spolek poštovní, spolek telegrafní, okružní lístky jízdní atd.).

Protivou k zesílení ústřední moci státní zdokonalováním dopravy je naopak nepochybné, že vedle příčin ideologických (náznaky o rovnosti lidí) účinkovaly i dopravní převraty na uvolnění individu a po stránce hospodářské i politické (svoboda živnostenská, emancipace půdy, přechod od prohibice k obchodní svobodě nebo alespoň k protekcionismu, volnost pohybu uvnitř státu i volnost vystěhování oproti dřívějším předpisům pasovním a patentům vystěhovaleckým).

3. Po sociální stránce jsou nejvýznačnější účinky moderních komunikací zdemokratizování společností a zejm. nahromadování se obyvatelstva ve velkoměstech a v okresích baňských a průmyslových.

Hospodářské a zejm. i kulturní účinky zdokonalených komunikací se ovšem oslabují, jestliže se zhoršila kvalita jejich výkonů nebo zdražila jejich cena (účinky zdražení jízdného na turistiku, zdražení poštovního na korespondenci).

IV. Zdokonalené komunikace mají ovšem i stránky stíné.

Mobilisují obyvatelstvo, zejména též třídy pracující, usnadňují odchod obyvatelstva z venkova («Landflucht») a podporují dočasné i trvalé vystěhovalectví.

Usnadňují soutěž zahraniční produkce s tuzemskou a zejm. vydávají, není-li dostatečné ochrany celní, intenzivnější zemědělství domácí na pospas soutěží států s extenzivní obilní výrobou (Balkán, Rusko, Amerika).

Uvnitř hospodářství národního urychlují proces zatlačování drobné výroby průmyslové kapitalistickou velkovýrobou.

Posunují odbytové podmínky míst a krajin, prospívají blízkým a poškozují vzdálenější; nová komunikace působí často změnu celých směrů obchodních (Suez, Panama, pacifická dráha, sibiřská železnice, alpské dráhy a tunely).

Dokonalé dopravní cesty a prostředky vůbec zostřují soutěžný zápas mezi jednotlivci i národy, vnášejí pohyblivost, neklid i jakousi hazardnost ve veřejném životě hospodářský.

Obavy před skutečnými a ještě více před domnělými stinnými účinky dokonalejších prostředků dopravních způsobily, že jejich zavádění — podobně jako první zavádění nových pracovních strojů v průmyslu — nedělo se přechasto bez silného odporu živlů jimi ohrožených. Tak protestovala (na př. ve Francii, v Německu a j.) až do 18. stol. města i stavové proti zřizování pošt k dopravě osob a zavazadel, v Anglii musely železnice podstoupiti zpočátku těžký zápas s majiteli průplavů, u nás města peticemi a deputacemi hleděla od sebe odvrátiti nové tratě železniční nebo alespoň blízkost nádraží, v zájmu místních povozníků, zájezdních hostinců a j. živností, také proti telegrafům brojeno, ještě nejnověji automobily — zde ne vždy neprávem — jsou v nenávisti u venkovského obyvatelstva.

§ 6. Dopravní prostředky a stát (dopravní politika).

I. Všeobecné zásady, jimiž se řídí stát, země a obce při svém vsahování v poměry komunikační a dopravní, zoveme dopravní politikou. Důvody rozsáhlého vsahování veřejné moci v obor dopravních a spojovacích prostředků byly a jsou podrobněji tyto:

Nejpřednější iniciativou bylo zde válečnictví a dobytelská politika, jimž dobré komunikace byly nástrojem téměř nejdůležitějším. Pro účely vojenské a správní pokládaly tudíž již velké centralisované státy starověku péči o zdokonalování komunikací a dopravování osob a zpráv za podmínku své existence a rozvoje (viz římské silnice, perská a římská poštovní zařízení) a ukládaly jednotlivcům a sdružením určitým i obcím leckteré v tom směru povinnosti (j. roboty na stavbě a udržování cest a mostů, poskytování přípráže, přístřeší a zaopatření pocestným, obstarávání poselství, nucené tatarské pošty v Turecku a pod.). Zejm. pohostinská zařízení pro pocestné byla předmětem péče církevní, obecní i druhdy státní (klášterní hospice v horách — v odlehlých alpských údolích ještě do nedávna nocovávalo se na farách —, královské výsady pro hostince: vznik hostinců souvisí jednak s dobročinností, jednak

s tlumočnictvím a dohazovačstvím, předpokládá arci již čilejší styky osobní). Podobně bylo zřizování komunikací nezbytnou podmínkou upevnění panství novodobých států evropských v zámořských koloniích (železnice anglické a dříve německé v Africe, sibiřská dráha, panamský průplav).

Někde veřejná moc chápala se takových obsáhlých úkolů dopravních, k nimž soukromé podnikání nedostačovalo (tak dříve již při silnicích, průplavech a mostech, osobní doprava státními poštami, i nyní ještě zámořská doprava poštovními parníky státními). V nové době arci vzrůstem kapitálu a vznikem příhodné formy podnikatelské (akciové společnosti) napak právě soukromé podnikání se stalo průkopníkem a původcem nejvelkolepějších výkonů v dopravnictví (Suez, Panama, světové dráhy, kabely transoceánské).

U mnohých dopravních prostředků je dále požadavkem hospodárnosti, aby byly monopolickými. Každý dokonalejší prostředek dopravní má totiž ve svém atrakčním obvodu faktický monopol naproti souběžnému podniku méně dokonalému. Zřizovatí pak vedle sebe několik stejně dokonalých konkurujících komunikací bylo by, dokud ani dosavadní komunikace není transporty plně využito, zbytečné a neekonomické. Veliký kapitál v tyto podniky vložený by se nevyplácel, vlastní výlohy jejich s dopravou by se musily hraditi z menšího počtu provedených transportů a ani jinak obvyklé prospěšné účinky konkurence by se nedostavily, jelikož by soutěžící podniky záhy a snadno se v jedno sloučily nebo alespoň skartelovaly. Činí tedy stát z onoho faktického monopolu udělením koncese monopol právní, pečuje pak ovšem dalekosáhlými obmezeními, aby tento monopol nebyl podnikateli jednostranně vykořisťován.

Soukromé podnikání posléze nedovede zaručiti soustavné, jednotné organizace sítě komunikační, nýbrž obracelo by se předem a převážně ke směrům a traťm nejvýnosnějším, které by po případě byly komunikacemi přesyceny, kdežto kraje méně slibné by byly zanedbávány. Kde tedy veřejný zájem vyžaduje stavěti dráhy soukromopodnikatelsky nedost výnosné, staví buď stát sám nebo přispívá soukromým podnikatelům subvencemi při jejich stavbě nebo úrokovými garancemi při jejich provozování. Kde ovšem celá síť komunikační je v rukou činitele veřejného, tu jednotnost sítě dovoluje vyšším

v ýnosem tratí hlavních uhrazovati schodky tratí vedlejších.

II. Z těchto důvodů veřejná moc i tam, kde se nechápe sama podnikání dopravního, podrobuje dopravnictví alespoň obsáhlé upravující, obmezující a kontrolující působnosti své při zakládání i provozu soukromých cest a prostředků dopravních jak ve speciálních koncesích, tak i ve všeobecných předpisech provozovacích a policejních. Toto vsahování veřejné moci se projevuje zejména v těchto směrech:

co do původního rozvržení jednotné sítě komunikační a co do určení časového postupu, v jakém jednotlivé tratí v rámci jednotné sítě mají býti zbudovány;

co do zabezpečení monopolu a jeho důsledků, jakými jsou státní právo k výkupu (postátnění) nebo k nápadu (odúmrtí) po určité době;

co do povinností podnikatelů ku provedení podniku v určité lhůtě a ke skutečnému jeho provozování, ku převzetí jistých výkonů pro stát bezplatně (na př. pro poštu) nebo za určitou menší náhradu (transporty vojenské);

co do stanovení sazeb za používání dopravních prostředků obecně (státní sazby poštovní, telegrafní, telefonní, okresní mýta silniční, státem určené maximální tarify u soukromých železnic);

co do právního zabezpečení všeobecného a stejnoměrného užívání pro všechny dopravovatele a pro všeliké transporty za stejných, všeobecně platných a známých podmínek, pokud nejsou určité transporty ze zvláštních, ve všeobecném dopravním řádě výslovně uvedených důvodů vyloučeny (veřejnost dopravních cest a dopravní závaznost, »Transportzwang«);

co do vytčení normálních pravidel pro technická zařízení (na př. stejný rozchod kolejí, stejné profily průplavů);

co do dopravní policie, t. j. souhrnu opatření, aby se zamezila nebezpečí s užíváním dopravních prostředků spojená (na př. předpisy o signálech, závorách, výhybkách, o maximální rychlosti a pod.).

§ 7. Finanční principy prostředků dopravních.

I. Zásady, dle kterých se může provozovati správa dopravních a spojovacích prostředků rázu monopolního vzhledem k jejich výnosu finančnímu, čili jejich t. zv. finanční principy, jsou:

1. Princip obecného statku užitného (Sax), princip ryzího výdaje státního, princip pospolitého výdaje nebo princip daňový, když se totiž dopravní výkony nebo používání komunikací poskytuje uživatelům zcela bezplatně. Výdaje se zařízením a správou těchto cest a prostředků se pak uhrazují ze všeobecných příjmů hospodářství veřejného (státu, země a obce), tedy především z daní. Princip tento jest odůvodněn jen u silnic vzhledem k jejich obecnému a dosti stejnoměrnému rozšíření a užívání — a ještě ne vždy a všude. Kde jednotlivcům vznikají zvláště značné výhody z komunikačních zařízení, požaduje od nich stát nebo země a obce zvláštní příspěvky k jejich zřízení.

2. Princip poplatkový, když se od uživatelů požadují náhrady, které však ve svém souhrnu nepřevyšují úroveň skutečných nákladů dopravního podniku a mají tedy uhrazovati jen veškeré provozovací výdaje podniku i zúčtování a umoření výdajů zařizovacích, přebytků nad to však neposkytující. Tento princip předpokládá vysoký kulturní, národohospodářský nebo jinaký všeužitečný význam dotyčného dopravního prostředku (na př. pošty listovní), že stát nepokládá jej za správný zdroj výdělku (tak jako ne též na př. školství nebo soudnictví, kde za výkony svých orgánů nebo za používání svých zařízení vybírá právě »poplatky« ve smyslu finančně-vědeckém).

3. Princip veřejného podniku, když se připouští zásadně i jistý podnikatelský zisk, jdoucí nad pouhou úhradu vlastních výdajů; vylučuje se však snaha po nejvyšším snad dosažitelném zisku soukromopodnikatelském, pokud by tento zisk byl na úkor obecné prospěšnosti podniku.

Rozhodnutí mezi principem poplatkovým a veřejnopodnikovým závisí na tom, jakou měrou dotčený dopravní prostředek poskytuje vedle obecného prospěchu a významu svého ještě zvláštní prospěchy určitým krajům neb vrstvám společenským.

Čím stejnoměrněji jest tedy rozšířen dopravní prostředek po území státním, čím všeobecnější a souměrnější jest jeho používání jednotlivými vrstvami společenskými, tím důvodněji přechází se od principu veřejnopodnikového ku principu poplatkovému (princip veřejnopodnikový dosud tedy plně odůvodněn u železnic, průplavů, kabelových telegrafů i u telefonů).

4. Jako přechodní stádium buď k úplné bezplatnosti nebo naopak ke principu poplatkovému a veřejnopodnikovému na dobu, nežli se určitý dopravní prostředek vžije a potřebné ku své výnosnosti transporty si vyvolá, vyskytuje se i případ poplatků z povšechných příjmů hospodářství veřejného na schodky »pasivních podniků« dopravních (na př. státní dráhy v býv. Rakousku a nyní v naší republice). U podniků, které prospívají v první řadě jenom určitým třídám obyvatelstva, namnoze právě zámožnějším (na př. kruhům velkopřemyslovým nebo obchodním) nebo jež prospívají především pouze určitým krajinám, snad právě i jinak (polohou, nerostným bohatstvím) výhodami obdařeným, a které tudíž zásadně měly by hraditi alespoň svoje výlohy svéstojné, znamenají však příplatky z prostředků daňových na schodky podniků dopravních nebo jiné oběti z kapes poplatnictva (na př. subvence) tolik, že i ti poplatníci, kterým z oněch komunikací neplyne prospěch, nýbrž snad dokonce škoda, musí připláceti na levnou dopravu těm, kteří z nich jediný nebo nepoměrně větší prospěch mají.

Slouží-li pak ony dopravní podniky již svojí povahou právě především vrstvám majetným a plynou-li naopak daňové příjmy státní převážně ze spotřebních daní a jiných dávek nepřímých, jsou ony příplatky též tím křiklavějším bezprávím sociálním.

II. Zřejmo, že dopravní podniky, které zásadně nemají vynáseti podnikatelského zisku (silnice, pošta, telegraf), již tím náležejí do vlastnictví a správy veřejných hospodářství, která mohou finanční jejich schodky hraditi ze svých příjmů daňových, kdežto dopravní prostředky, provozované dle principu veřejného podniku, mohou býti buď zřízeny a spravovány činiteli veřejnými nebo sice zůstaveny podnikání soukromému, avšak za účinného vlivu a dozoru státního na zřízení i provozování podniků.

Pro tuto obsáhlou ingerenci státní, jejímž korelátem bývají druhy veřejné finanční podpory soukromým podnikům dopravním, zovou se tyto podniky druhy »soukromé podniky veřejně regulované« (Wagner) nebo i »delegované podniky veřejné« (Sax).

§ 8. Dopravní náklady a sazby.

Poněvadž u dopravních prostředků monopolních jest vyloučena soutěž jako regulátor cen (sazeb) za výkony dopravní a vyloučen bývá druhy i všechen zisk podnikatelský, jsou jakožto základ pro tvoření sazeb dopravních rozhodny především vlastní výdaje dopravy (výrobní nebo-li t. zv. »svěstojně« náklady dopravní.) Jejich složky jsou

1. zúročení a umoření kapitálu zařizovacího (pozemky, stavba, budovy, stroje, vozy, lodí atd.);

2. všeobecné výdaje provozovací (vrchní řízení a vedení podniku);

3. zvláštní výdaje provozovací, t. j. ty, jež jsou spojeny bezprostředně s provedením určitých transportů s místa na místo.

Stoupá-li množství dopravovaných osob, statků nebo zpráv, klesá poměrný náklad dopravní, t. j. výdaj připadající na jednotku transportní (na osobu a km, na q a km a t. d.) se při vzrůstu dopravy zmenšuje. Na každou transportní jednotku — dokud právě dané technické zařízení dopravy vůbec stačí — případně totiž menší podíl na zúročení a umoření kapitálu zařizovacího i všeobecných výdajů provozovacích, a ani zvláštní výdaje provozovací nestoupají poměrně s kvantem dopravy, nýbrž jen povlovněji (vagony plné vyžadují jen o málo větších výdajů provozovacích než vagony zcela nebo zčásti prázdné).

Rostoucí kvantum transportů snižuje tedy svěstojně výlohy transportní a umožňuje tak snížení sazeb; naopak snížení sazeb může opět vzbuditi zvýšenou frekvenci transportů.

Rozumí se, že kromě vlastních (svěstojných) výdajů dopravního prostředku bývají pro vyměřování sazeb dopravních rozhodnými i jiné momenty, jako národohospodářské, finanční, kulturní a pod. (na př. bývají vyšší tarify na hodnotnější zboží nebo naopak levnější sazby na dopravu potravin, nebo výhodné tarify

exportní ke zvýšení soutěživosti tuzemských produktů na trhu cizozemském atd., viz dole o tarifní politice železniční).

B. O jednotlivých prostředcích dopravních.

I. Silnice.

§ 9. Pojem a historický vývoj silnic.

I. Silnice jsou uměle zřízené pozemní cesty určené k veřejné komunikaci chodců, jezdců a vozidel mezi rozličnými místy. Vylučujeme tedy z pojmu silnic veškeré cesty uměle nebudované a všechny cesty soukromé. Rozeznáváme silnice:

hlavní, které mají prostředkovatí spojení středisk hospodářského, politického a kulturního života v zemi navzájem a spojení tuzemska s cizinou;

vedlejší, jež spojují jednotlivé krajiny s hlavními silnicemi, železnicemi nebo vodními drahami;

místní, jež slouží komunikační potřebě uvnitř nejmenších místních obvodů společenských a hospodářských.

II. Jako každá hospodářská činnost předpokládá i opatření a užívání dopravních prostředků spolupůsobení přírody, práce a kapitálu, a jako ve všelikém lidském hospodaření spatřujeme i ve vývoji dopravních prostředků znenáhlé zatlačování relativního významu přírody na prospěch práce a pracovního činitele opět na prospěch kapitálu. To platí i o dopravě pozemní.

Na počátku vývoje dopravnictví a dodnes u přírodních národů jsou cestami vyšlapané úzké pěšiny, vyschlé potoky, brody řek, dopravovadlem (dopravním nástrojem) po nich jsou nosiči, soumaři a jízdná zvířata (ještě dnes karavany velbloudí a transporty nosičské v Africe, Persii, dopravování břemen na hlavách v Rusku, na Balkáně, v horských krajinách, v Rusku velké trhy většinou v zimě, jezdí se po sněhu a ledu, protože je silnic málo a špatné).

Péče o umělé cesty zemní byla vyvolávána nejprve potřebami bohoslužebnými (příchod poutníků a přívos darů — podobně vzešly výroční trhy původně ze slavností chrámových) i potřebami vojenskými (pochody vojsk) a správními — proto právě mocné ústřední správy velkých říší starověkých