

Základy tarifní politiky.

§ 38. Pojem a druhy tarifů.

I. Železničním tarifem rozumíme soustavné, veřejně vyhlášené sestavení cen (úplat) od železnice za dopravní výkony požadovaných. Cena za jednotlivý dopravní výkon slove tarifní sazba, při osobní dopravě jízdnicí cenou, při nákladní dopravě dovozným.

Poplatky za výkony, nepatřící bezprostředně k dopravě, jako za vážení a uschovávání zásilek, doručení adresátovi a pod., zovou se poplatky vedlejší.

T. zv. poplatek manipulační (za nakládání a skládání zboží) bývá obyčejně sloučen s poplatkem za výkon transportní.

Ceny za dopravní výkony železnic nepodléhají zákonu nabídky a poptávky, nýbrž jsou jednostranně určovány správou dráhy, která buď dle vlastního uvážení (dráhy státní) nebo (u drah soukromých) za souhlasu státu (nebo alespoň v mezích tarifního maxima v zákoně nebo v koncesní listině určeného) ceny za používání železnice ustanovuje a veřejně závazně vyhlašuje.

Každému tarifu slouží za podklad tarifní systém, t. j. souhrn zásad, jež byly směrodatny pro tvoření tarifních sazeb. Formální rámec pro vnější rozdělení a zařízení tarifu slove tarifní schema čili barème. Sazba pro jednotku váhy a vzdálenosti (za q a km, podobně za osobu a km), slove sazba jednotkovou. Ustanovení o užívání tarifu slovou předpisy tarifní.

II. Dle rozmanitých hledisek dělí se tarify:

dle předmětu v tarify osobní, nákladní, zavazadlové, dobytčí;

dle rychlosti dopravy v tarify pro rychlozboží a zboží nákladní, pro vlaky osobní, expresní a pod.;

dle hospodářského účelu v tarify vývozní (na podporu vývozu tuzemských výrobků), dovozní (pro usnadněné zásobování tuzemské produkce surovinami a pomocnými látkami z ciziny), transiitní (jimiž se transporty mezi dvěma cizími hospodářskými obvody svádějí v soutěži s jinými komunikacemi na dráhy tuzemské, na př. transporty ruského obilí přes Rakousko či Německo do Švýcar), směrové (vázané na určité

stanice podací na př. uhelné doly nebo ložiska rašeliny a pod. — nebo na určité stanice dodací, na podporu zásobení určitými surovinami nebo pomocnými látkami, j. pro dříví do šachet důlních, pro rudu do hutí, pro cukr k vývozu do zámoří), tarify nové (pro potraviny, pícniny a pod. v dobách neúrody);

dle časového rázu v tarify trvalé a dočasné (sezonní);

dle dopravních obvodů v tarify lokální (místní), platné toliko pro dopravu mezi stanicemi jedné a téže dráhy, a tarify přechodné, platí-li tarif pro transport po tratích rozličných železnic.

Pro dopravní spojení železnic s jiným dopravním prostředkem, zejména s loďmi, jsou tarify překladištní (na př. pro labská překladiště v Loubí a Ústí n. L., pro dunajská atd.).

Konkurenční jsou tarify, byl-li při jich sestavení směrodatným zřetel, aby dráha zachovala dopravní soutěživost s jinou drahou železnou nebo vodní či s dopravou silniční.

O diferencních tarifech se mluví, když se za dopravu téhož statku dle dočasné vzdálenosti platí různé sazby (na př. tarif stupňový nebo směrový).

Platí-li se za transport stejného množství téhož zboží na větší vzdálenost menší dovozně než za transport jeho na vzdálenost kratší, mluvíme o tarifní anomálii (disparitě).

§ 39. Základy pro tvoření tarifů.

Základem pro tvoření tarifu může býti buď vlastní výrobní náklad dopravních výkonů dráhy nebo hodnota těchto výkonů pro dopravovatele (použivatele dráhy).

1. Vlastními dopravními náklady dráhy (někdy u nás i tzv. »svěstočné« náklady dráhy) rozumějí se však buď jen výdaje provozovací, t. j. všeliké výdaje osobní, daňové, pojišťovací, spotřeba a opotřebování materiálu a pod., při čemž dráha sama pokládá se za danou, nebo také úročení a umorování kapitálu zařizovacího, nebo naopak při jednotlivém požadovaném výkonu dopravním jen ony zvýšené výdaje, které by tímto výkonem přistoupily k dosažitému souhrnu výdajů provozovacích.

Avšak vyměření přesně, jaký obnos výdajů dráhy (jaký zlomek platů úřednických a dělnických, stavebních a udržovacích

výdajů atd.) připadá na jednotlivý dopravní výkon, jest při ohromném počtu dopravních výkonů, pro nejrůznější dopravovatele, náklady a místa s tímž aparátem osobním a věcným prováděných, vždy naprosto a zřejmě nemožno. Výdaje zařizovací a asi polovina výdajů provozovacích zůstávají beze změny, nechať je doprava řídicí či hustší, dokud jen není překročeno dosavadní maximum intenzity dopravní (dokud požadované nové akty dopravní nepředpokládají nových investic, jako položení druhé koleje, rozmnožení voziva a pod.). Počítá se, že na zúročení a umoření kapitálu zařizovacího připadá 50% výdajů železničních a na stále výdaje provozovací dalších asi 25% celkového nákladu, takže tři čtvrtiny výdajů železničních nezávisí (v rámci intenzitního maxima) na množství předmětů skutečně dopravovaných.

Vedle těchto nákladů zařizovacích a všeobecných provozovacích (správních), které na množství provedených transportů jsou nezávisly, brává se při tvoření sazeb dopravních zřetel i k dopravním nákladům proměnlivým, t. j. k oně části vlastních výdajů dopravních, které s počtem a kvalitou dopravních aktů rovněž se mění, stoupají či klesají. Na výši těchto výdajů účinkují zejména rychlost dopravy (která žádá výkonnější lokomotivy, menší počet vozů, silnější stavbu svrchní i spodní při vlcích rychle jezdících, což vše způsobuje větší výdaje), dále nároky na bezpečnost dopravy a poměr »čistého« (»užitného«) břemene k mrtvému, t. j. poměr váhy skutečně dopravovaných předmětů k váze lokomotiv, tendrů a vagonů k dopravě té použitých (u železnic poměrně velmi nepříznivý — na př. u vagonů osobních činí užitná váha při plném obsazení jen 29.3% celkové váhy, u nákladních v průměru 46%, i u plně naložených 73.7%).

Jsou-li tedy, jak řečeno, $\frac{3}{4}$ — $\frac{1}{4}$ vlastních dopravních výdajů — veškeré výdaje zúrokovací a umořovací a asi $\frac{1}{2}$ výdajů provozovacích — nezávisly na množství a druhu výkonů dopravních, plyne z toho, že tou měrou, jakou stoupá doprava, klesá kvóta výdajů na jednotku dopravního výkonu vypadajících, protože vždy větší počet dopravních jednotek dělí se o týž obnos výdajů dopravních, se vzrůstem dopravy klesá tedy poměrně její režie. Avšak také zbývajících 25% dopravních výdajů, t. j. proměnlivé výdaje provozovací (uhlí a pod.) nestoupají rovněž souměrně se vzrůstem dopravy.

Je tedy v zájmu samé dráhy, aby snížením tarifů stupňovala kvantum dopravy. Toto stupňování jest ovšem podmíněno kromě zlevněním dopravného i jinými momenty, přírodními a hospodářskými (v. shora o účincích levností dovozného na ceny a výrobu statků), s druhé strany pak je pro dráhu nezbytným předpokladem též, aby přírůstek dopravy zůstal v mezích intenzivnosti, dosavadním zařízením technickým, osobním atd. daných.

Ostatně nejsou ani svěstočné náklady dopravní vždycky nejnižší hranicí tvoření tarifů, a to ani u drah soukromých (nízké tarify nouzové, někdy i potravinové, uhelné, exportní, vojenské a zejm. režíjní a pod. klesají někdy i pod tuto hranici).

2. Druhým hlediskem pro vyměření sazeb dopravních je hodnota, kterouž má dopravní výkon pro dopravovatele a jejímž měřítkem opět jest hodnota dopravovaného statku samého, takže za týž dopravní výkon pro stejné množství zboží požadují se dle hodnoty zboží různé sazby.

Odstupňováním sazeb dle hodnoty zboží lze tu získati dopravě i zboží méně hodnotné nebo velmi těžce dopravitelné a tím rozšířiti jeho odbyt (na př. zemědělských produktů), plné užití tohoto principu železnicemi bývá však znesnadněno soutěží jiných komunikací, zvláště vodních, nebo zřetelem na platební schopnost spotřebitelstva.

Tvoří-li vlastní přepravní výdaje dolní hranici, pod kterou dopravní sazby normálně klesnouti nemohou, má-li vůbec přeprava býti s hlediska dráhy ekonomicky provozována, jest s druhé strany hodnota dopravního výkonu pro podatele zboží horní hranicí, kterou tarif nesmí překročiti, má-li dopravce (podatel) vůbec míti zájem na provedení dopravy. Mezi těmito hranicemi oscilluje pak sazba konkrétně vyměřená; dopravci snaží se přiměti dráhu k sestupu až po svěstočné výlohy samé dopravy, železniční podniky hledí sazby zvýšiti až k užitné hodnotě dopravního výkonu pro podatele.

Dle těchto zásad rozlišují se různé soustavy tarifní.

§ 40. Soustavy tarifní.

I. Rozeznáváme tyto pravidelné soustavy tarifní:

1. systémem klasifikačním či hodnotným, t. j. klasifikování (rozřídění) zboží dle hodnoty jeho a odstupňování sazeb

dle této hodnoty. Vyvinul se v praxi železniční dle analogie dovozného po silnicích a vodních cestách, bez jakéhokoliv podkladu theoretického. Hospodářsky stejnohodnotné druhy zboží se vřadí do určitého počtu (3 až 12) tříd tak, že zboží vyšší hodnoty zařadí se do vyšších tříd tarifních a zboží méně hodnotné do nižších tříd, při čemž se rozlišuje zejména mezi surovinami, polotovary a celotovary (na př. je-li na vzdálenost 100 km za 1 vagon řepy dovozně 37 K, činí toto u surového cukru 92 K a rafinády 120 K; u sladu 74 K a piva 92 K, u hnědého uhlí 52 K atd.). Tato soustava přizpůsobuje dovozně přepravní hodnotě zboží, svádí však k převysokým sazbám, národohospodářsky škodlivým.

Pokud byl tento systém do moderních tarifů přijat (v Anglii, Francii, Itálii, Rusku), proveden hlavně při zásilkách vagonových, protože při zásilkách kusových a polovagonových, které tvoří poměrně malou část celkové dopravy, by jeho uplatnění nerozhodovalo. Tento systém jednostranně ignoruje váhu zásilky i využitkování prostoru vozového.

2. Tarifní systém prostorový, čili t. zv. přirozený systém, který zná toliko zřetel k využitkování vozového prostoru, k objemnosti a váze nákladu a k rychlosti dopravy, tedy k vlastním dopravním výdajům dráhy, rozlišuje tudíž především jen zboží rychlé (spěšné), nákladní, objemné (neskladné, které má velice malou specifickou váhu při velkém rozměru prostorovém, j. vata, sláma, stromky a j., naopak typicky skladné zboží je písek, zeminy, obilí a j.), zboží kusové a vagonové, ve vozech krytých a nekrytých.

U této soustavy chváli se jednoduchost, přehlednost, stálost a stejnoměrné posuzování všeho zboží se zřetelem k vlastním výdajům výkonu železničního. Tarif prostorový bývá proto druhy zván přirozeným. Byl zaveden r. 1867 v Nasavsku a za války 1870—71 v Alsasko-Lotrinsku po okupaci německým vojskem.

Systém prostorový však ohrožuje, zvláště při větší síti, rentabilitu podniku, je-li základní sazba příliš nízká, nebo vylučuje z dopravy méně hodnotné statky, užije-li se i na ně základní sazby vyšší, a je při své formální rovnosti nespravedlivý, protože zatěžuje suroviny více než tovary z nich vyrobené. Nedošel proto nikde výhradně platnosti.

3. U všech železnic v Evropě i v severní Americe dospělo se tudíž ke sloučení obojího zřetele, jednak k hodnotě statků,

jednak k provozním výdajům železnic, při čemž se nedostatky tohoto t. zv. smíšeného systému, zejména jeho převeliká diferencovanost a složitost, alespoň částečně odstraňují zjednodušováním klasifikace.

Smíšený systém byl zaveden po prvé v Bavorsku a Virtembersku, na něm spočívá i »reformní tarif« r. 1877 zavedený a s nepatrnými změnami až do války platný (materiální tarifní jednoty, t. j. číselné shody dovozného, dosaženo v Německu teprv v roce 1890).

4. Při všech dosavadních soustavách dopravní sazby stoupaly se vzdáleností, t. j. s délkou transportu, základní sazba na jednotku dopravní (q a km, osobu a km) násobila se počtem metr. centů (nebo kusů) a kilometrů, aby se zjistila určitá konkrétní sazba (t. zv. tarif kilometrický). Zkušenost však, že vlastní výdaje dopravní nerostou souměrně s délkou transportu, která pro přčetné jejich složky (kvota zúrokovací a umořovací, všeobecné výdaje provozovací i některé zvláštní, jako nakládání zboží a j.) jest úplně lhostejna, vedla k pokusům, vzdálenost jakožto činitele dopravních výdajů buď vylučovati vůbec a požadovati pak jednotný tarif (»jednotné porto« jako u pošty listovní) nebo obmezovati moment vzdáleností jen na několik málo pásem, t. j. větších vzdáleností (na př. pásma po 200 km s jednotnou sazbou nad 600 km), uvnitř kterých se statky a osoby dopravují za tytéž ceny bez ohledu ke skutečně projeté vzdálenosti (tarif pásmový, Zonentarif), nebo alespoň odstupňovati sazby tak, že se za větší vzdálenost vybírá (souměrně se snižováním vlastních dopravních výdajů dráhy) menší základní sazba za vzdálenostní jednotku (1 km) nežli při dopravě na vzdálenosti kratší (tarif stupňový s klesající sazební jednotkou, Staffeltarif). Zde pak se cena dopravní tvoří buď tak, že se různé sazby vzdálenostní sečtou, nebo že se snižená sazba posledního stupně propočítá pro celou projetou vzdálenost (na př. při základní sazbě 5 h za 1.—100. km a 4 h za 101.—150tý km činí dopravné za 150 km v prvném případě 5krát 100 a 4krát 50 h, tedy 700 h, v druhém případě 150krát 4, tedy 600 h), při čemž však (v druhém případě) sazba za větší vzdálenost nesmí činiti méně nežli za distanci kratší o vyšší sazbě základní (jinak by na př. při 100 km činilo dovozné 500 h, při vzdálenosti 120 km jen 480 h).

Podněty k zavedení tarifu (»porta«) je dno t n é h o (v Anglii a v Německu) byly zásadně odmítnuty jako neúčelné a nežádoucí; tarify pásmové zavedeny, zhusta jen dočasně, v Rakousku, Uhrách, Itálii, Rusku, Švédsku, Belgii a j.

Tarif s t u p ň o v ý má tendenci účinky vzdálenosti co možná vyrovnávat i a dopravitelnost statků, zvl. zemědělských produktů, na větší vzdálenosti prodlužovat. Vyvinul se od r. 1860 v Belgii, byl zaveden na čas i v Německu (1877—1881) a později zvláště intenzivně u státních drah uherských a rakouských, kdežto státní dráhy v říši německé v celku držely se ještě tarifu kilometrického.

II. Pro soukromohospodářský prospěch dráhy nebo pro národohospodářské povznesení určitých míst nebo odvětví výrobních poskytují se jistým druhům zboží buď obecně buď v dopravě do určitých stanic nebo z nich všeobecně stanovené slevy tím, že se buď zboží zařadí do nižší třídy sazbové, než by dle obecné klasifikace příslušelo (d e k l a s i f i k a c e), buď že se sazba na základě obecné klasifikace nebo deklasifikace pro dotčené zboží sníží. Tyto t. zv. s p e c i á l n í a v ý j i m e č n é tarify platí obyčejně pro zásilky v plných vagonech.

Jiné výhody poskytují se t. zv. t a r i f y s b ě r a c í m i (sběrnými, speditérskými), sezonními (pro souměrné časové rozdělení transportů a úlevu v dobách sezony dopravní), z p á t e č n í m i, aby dráha mohla využítkovat i vozy zpět se vracějící a pod.

Poskytují-li se dopravovatelům srážky (slevy) s normální dopravní ceny ihned při podání zboží (im Kartierungswege) nebo dodatečnou restitucí (im Rückvergütungswege), mluvíme o r e f a k c í c h, jichž podmínky (na př. podání určitého minimálního kvanta k dopravě za určitou dobu, nebo doprava v určitých měsících zejména mimo sezonu) jsou buď obecně vyhlášeny a každému přístupny, buď jsou určeny pouze ve smlouvách jednotlivých dopravovatelů se správami železničními. Tyto tajné refakce bývají zakazovány, jelikož poskytující podnikatelům jedněm zvláštních výhod zkracují jiné podnikatele o konkurenční rovnost a jsou zdrojem i podporou nešvarů.

Territoriální rozšíření železničních transportů na tratě několika společností nebo správ železničních v témže či dokonce v rozličných státech mělo v zápětí, že utvořily se t a r i f n í s v a z y, t. j. sdružení drah k usnadnění společné dopravy přímými cenami dopravními, přímou expedicí zboží na základě jediného nákladního listu a co možná v témž (»přímém«) voze z místa podání až na

konečnou dodací stanicí, a j. úlevami. Tyto přímé dopravní ceny sestavují se ve zvláštní t. zv. přímé tarify, které jsou buď opět tarify sousední či vzájemné pro železnice přímo sousedící, tarify svazové smluvené svazy železničními, tarify mezinárodní, jsou-li při tarifu přímém zúčastněny též správy železnic cizozemských.

Materielní tvorba svazových sazeb dopravních děje se buď tak, že se lokální tarify jednotlivých drah prostě k sobě připočítávají (přirážejí), buď že se pro přímou dopravu stanoví sazby jiné, obvykle nižší (podobně jako při tarifech stupňových), než jaké by plynuly ze součtů lokálních tarifů jednotlivých zúčastněných drah.

Soutěž v určitých relacích vylučují dráhy mezi sebou tarifními kartely, buď že si rozdělí dopravu dle teritoriálních obvodů (kartel rayonováci), nebo že se doprava v určitých relacích v určitém poměru rozdělí mezi soutěžící dráhy (kartel kontingentováci).

III. V osobní dopravě železniční platily jako u pošt původně i u železnic všude tarify vzdálenostní, t. j. stanovena základní sazba pro osobu a míli (později km) a jízdné bylo prostě násobkem této sazby a počtu km, a ceny jízdní odstupňovány dle rychlostí vlaků a dle tříd, v čemž došel výrazu moment zvýšení vlastních dopravních výdajů dráhy (menší počet sedadel a nepříznivější průměrné obsazení u vyšších tříd vagonových).

Původně bylo předpokládáno, že pro výnosnost železných drah směrodatnou bude doprava osobní, zkušenost však ukázala, že osobní doprava poskytuje menších příjmů, způsobuje však značně větší výdaje než doprava nákladní (na př. u rakouských železnic činily r. 1912 příjmy z osobní dopravy 270.3 mil. K a z nákladní 793.1 mil. K, v r. 1917 rozpočten finanční výsledek zdražení dopravy zavazadlové na 40 mil. a dopravy nákladní na 260 mil. K).

Okolnost, že užívání železnic k dopravě osobní je poměrně stejnoměrnější než při dopravě nákladní a že placené jízdní ceny dotýkají se uživatelů daleko bezprostředněji než u nákladní dopravy, vzbudila podněty k reformě osobních tarifů železničních v dvojím směru: aby byly sníženy základní sazby, a aby byly odstupňovány dle vzoru tarifu stupňového nebo pásmového; dokonce pak požadováno od polou let 1860. v Anglii, Německu a j. zavedení t. zv. osobního porta v železniční dopravě dle

vzoru porta listovního, aby totiž tarif obsahoval jen několik málo sazeb, za které by se doprava děla bez ohledu na vzdálenost a co nejlaciněji.*) Snaha po této radikální reformě a neřídké hlasy po úplné bezplatnosti železnic, jakmile tyto byly postátněny, byly nicméně alespoň v některých zemích podnětem ku zjednodušení a snížení osobních tarifů a k modifikaci dosavadního tarifu vzdálenostního. Pásmový tarif, dnem 1. srpna 1889 v Uhrách zavedený, přiměl i Rakousko k následování (od 16. června 1890, zákonem z 25. května 1890), ovšem s daleko úzkostlivějším vymečováním pásem a bez onoho finančního i dopravního úspěchu, jakého dosáhly Uhry.

V celku však osobní tarify u srovnání s nákladními doznaly během času poměrně nevalného snížení, vývoj směřuje v poslední době naopak k jejich zvyšování. Většinou platí dosud tarify vzdálenostní — cena jízdní roste souměrně se vzdáleností — někde (v Anglii a u státních drah některých) jsou tarify stupňové nebo i pásmové, všude však s četnými výjimkami (slevy pro vojsko a státní úřednictvo, pro dělnictvo a žactvo, lístky zpáteční, sezonní, předplatní a pod.), různé zásady platí pro dopravu v blízkosti velkoměst (lístky předměstské, okružní, školské, týdenní, sváteční), aby se zlepšily bytové poměry velkoměst, a jiné opět zásady pro dopravu vzdálenou.

IV. V Rakousku činily jízdní ceny za osobu a míli u Ferdinandské dráhy dle prvního osobního tarifu za osobu a míli 18 kr. v I. třídě (uzavřené vozy s okny), 12 kr. v II. třídě (kryté vozy, vpředu a vzadu uzavřené) a 9 kr. v III. třídě (otevřené vozy, jen shora pokryté).

První maximální osobní tarify obsahovaly koncesní listiny společnosti státní dráhy (1855) a jižní dráhy (1859). Pozdější pestrost sazeb u různých společností železničních měl odstraniti

*) Naproti přepjatým očekáváním o možném budoucím vzrůstu osobní dopravy při osobním portu bylo právem namítáno: K cestování patří čas a účel jízdy, jízdné není jediným výdajem cestovním, veliká většina obyvatelstva jest prací a povoláním po největší část roku vázána na určité místo (nehledíc k dením jízdam dělnictva a úřednictva z okolí velkoměst a průmyslových míst) a tedy zřídka cestuje, cestovní doby se nerozdělují souměrně ani na celý rok, ani na jednotlivé dni v týdnu, ani konečně na jednotlivé hodiny denní, takže by se tedy ani při jždě úplně bezplatné nedosáhlo stejnoměrného obsazení míst, naopak by vozová zařízení, která musejí dostačovat i nejsilnější dopravě v době nejsilnější sezony, zůstala po největší část roku ještě méně využítkována nežli dosud.

a jízdní ceny snížití zákon z 15. června 1877 ř. z. č. 64, jímž stanoveno jednotný maximální tarif pro osobní transporty všech železnic předlitavských, a sice 5, 3-6 a 2-4 kr. stř. za osobu a km v I., II. resp. III. tř. s 20%ní přírůžkou pro rychlovlaky. I tento tarif ukázal se vysokým, provedly tudíž státní dráhy r. 1882 další snížení (4, 3, 2 kr. s přírůžkou pro rychlíky a slevou pro smíšené vlaky) a činily později dráhy státní i soukromé i jiné pokusy o snížení cen jízdních. K nové změně přiměla rakouské státní dráhy tarifní reforma uherská.

Uherský tarif pásmový z r. 1889 měl dvě pásma pro blízkou dopravu (1—2 stanice) a 14 pásem pro vzdálenou dopravu, pásmo čtrnácté zahrnovalo všechny stanice nad 225 km bez rozdílu; lístky přes Budapešť se nevydávaly. Základní sazby byly asi u osobních vlaků I. pásma III. tř. 1-25 kr., II. tř. 2-0, I. tř. 2-5, nejvyšší jízdní cena (XIV. pásmo) III. tř. 4 zl., II. tř. 5-80 zl., I. tř. 8 zl., u rychlovlaků III. tř. 4-80 zl., II. tř. 7 zl., I. tř. 9-60 zl.; sleva činila proti dřívějšímu až 80%.

Výsledek	dopraveno osob	příjem v zl.
r. 1888	9,056.500	14,112.000
r. 1892	23,623.700	19,684.900
	vzrůst + 216%	+ skoro 40%

Tarif později změněn a ceny zvýšeny (maximálně 10, 16 a 24 K), od 1. července 1912 pak vystřídán pásmový tarif stupňovým s měnivými sazbami jednotkovými.

Rakouský pásmový tarif z roku 1890 čítal za osobu a km osobních vlaků v třídě I., II. a III. 3, 2 a 1 kr., u rychlovlaků 4-5, 3 a 1-5 kr.; počítání dělo se dle pásem do 50 km po 10 km, od 50 do 80 km po 15 km, od 80 do 100 km po 20 km, od 100 do 200 km po 25 km, nad 200 km po 50 km. Později (1895) byl krejcarový tarif pásmový poněkud zvýšen přírůžkou, která se stoupající vzdáleností se snižovala. Opětné zvýšení u všech železných drah způsobeno bylo daní z jízdních lístků, zák. z 19. července 1902 ř. z. č. 152 zavedenou. Materiální jednotnost byla u rak. drah jen v příčině tarifu vojenského; civilní tarify osobní byly u jednotlivých drah dosti různé. Tarify byly obecně buď stupňové nebo přímo pásmové, ceny rychlíkové vyměřovány přírůžkami k ceně osobních vlaků, ceny smíšených vlaků byly toliko u některých drah nižší než u vlaků osobních. Tarifování jednotlivých tříd bylo k sobě dříve v poměru asi

1 : 2 : 3, později však zkomplikováno, čtvrtá třída byla pouze u železnic dalmatských.

Výjimečné osobní tarify zavedeny pro děti, dělníky a osoby práci hledající, pro trestance, poutníky, nemocné, zábavní jízdy, vojáky a úředníky atd. Zvláštní výkony, jako zvláštní vlaky, vyhrazené vozy nebo vozové oddíly a pod. musily býti zvláště honoremovány. Vlastních t. zv. vedlejších poplatků při osobní dopravě není. Za války od 1. února 1917 zvýšeny též osobní tarify i daň z jízdních lístků a změněna poněkud i dosavadní soustava, rychlíková přírážka, vyměřená před tím pevnou sazbou 1-12 h na 1 km, upravena na 25% jízdní ceny osobního vlaku, jízdní ceny II. a I. třídy upraveny na $1\frac{1}{2}$ a $2\frac{1}{2}$ jízdného třetí třídy a j., od 1. prosince 1917 zvýšeny osobní tarify znovu o 50%.

První nákladní tarif (severní Ferdinandské dráhy) v Rakousku znal jen jedinou všeobecnou třídu pro všeliké komerční zboží a »výjimečné třídy« pro obilí, uhlí, sůl a zboží zvláště vyjmenované, byl však již záhy vystřídán tarifem čtyřtřídním na hodnotné klasifikaci spočívajícím. Později zavedeno u nás i rozlišování mezi dopravou zboží rychlého a nákladního a dány zvláštní tarify pro zásilky polo- a celovagonové a pro zboží sběrné. Po prodeji státních drah a roztržštěnost správy pocitovány silně v tarifnictví nesrovnalostí a nejednotností, takže dráhy samy — zmařivše pokus vlády r. 1868 o reformu zákonnou — shodly se r. 1870 většinou o jednotném schématě tarifním a r. 1876 došlo k »reformnímu tarifu«, přijatému ode všech drah rakousko-uherských (od dráhy jižní teprv r. 1893). Od té doby panovala v tarifnictví rakouských drah formální jednotnost tarifní, t. j. všechny dráhy přijaly stejný počet a stejné označení tarifních tříd, do nichž bylo veškero zboží zásadně stejně v t. zv. klasifikaci zboží zařazeno. Zvláštní tarifní komitét správ železničních pečoval, aby tato jednotnost dodatečnými změnami nebyla porušena.

Schema rakouského tarifu nákladního bylo toto: Rozesnávalo se zboží dopravy rychlé a dopravy obyčejné. Rychlozboží se opět rozpadalo ve 3 třídy: v rychlozboží sazby obyčejné, sazby snížené (pro potraviny a j. statky rychlé zkáze podléhající) a rychlozboží sazby zvláště snížené (zpět jdoucí obaly). Sazby platily tu bez rozdílu váhy, jak pro zásilky drobné, tak pro vagonové; levnějších sazeb třídních, jež by platily jen pro vagonové zásilky rychlozboží, naše rychlá doprava neměla. Zboží dopravy obyčejné rozděleno jednak podle hodnoty, jednak

podle poměru váhy k objemu i podle množství k dopravě s jedním nákladním listem podaného ve dvě třídy (I. a II.) pro zboží kusové a tři snížené třídy (A, B, C) pro zásilky vagonové. K tomu přistupovaly pak tři speciální tarify (č. 1, 2, 3) se sazbami vždy levnějšími. Počínajíc tedy sazbou relativně nejmenší, následovaly třídy za sebou takto:

spec. tarif 3. (mrva, strojená hnojiva, rudy a nejlevnější suroviny),

vozová třída C (levné vedlejší produkty a suroviny),

spec. tarif 2. (středoevropské dříví, melasa, sudové obruče, košťata a j. méně hodnotné výrobky průmyslové),

třída B (polotovary a cennější produkty vedlejší),

spec. tarif 1. (obilí, luštěniny, mlýnské výrobky, slad, rýže, olejná semena a jejich odpadky, škrob a j. důležité, třeba ne vysoce hodnotné statky),

třída A (půlvagonové zásilky — 5000 kg — zboží předeslých tříd a spec. tarifů a hodnotnější zboží vagonové),

třída II. (hodnotnější tovary i v zásilkách vagonových a drobné zásilky zboží předcházejícího),

třída I. normální (zboží v tarifu nevypočtené bez rozdílu váhy nebo množství).

U zboží objemného (neskladného) se váha jeho o 50% zvyšovala a pro takto zvýšenou váhu se počítala třída I. Pro jednotlivé náklady počítalo se dovozně dle t. zv. normální váhy (na př. mrtvoly po 4000 kg, koně a mezci po 1400 kg a při více kusech po 700 kg a pod.), u živých zvířat za početní jednotku platil 1 m² nákladní plochy vozu, u transportních objektů vyžadujících zvláštní péče nebo věcných opatření — topené či chlazené vozy, polštářové vozy pro koně a pod. — vybírány zvláštní přírážky nebo se pro dovozně váha zvyšovala. Sazba spec. tarifu 2. rovnala se zhusta sazbě třídy C, sazba spec. tarifu 1. někde sazbě třídy B.

Zařazení zboží do jednotlivých tříd, velmi obtížné, předebíraly všechny rak. a uherské dráhy společně s příbráním znalců.

Z důvodů národohospodářských stanoveny pro jednotlivé druhy zboží (dříví, uhlí, stavební hmoty, živá zvířata, vývozní zboží a j.) v určitých relacích dopravních tarify výjimečné, z nichž některé základními sazbami klesaly až k výdajům režijním. Takových výjimečných tarifů měly rak. státní dráhy ve

svém lokálním tarifu (pro západní trati) 9, severní dráha Ferdinandská 24, jižní dráha 13.

Materielní jednotnosti, t. j. co do číslic dovozného, v dopravnictví rakouském nebylo, každá dráha měla zásadně pro každou třídu jiné sazební jednotky (základní sazby), dráhy soukromé skoro naveskrz vyšší nežli dráhy státní. Nesrovnalost sazeb a konkurence některých linií způsobovala druhdy, že pro konečné konkurované body poskytovány sazby nižší než pro místa uprostřed tratí ležící (tarifní disparity a anomálie).

Výsledkem reformních snah vlády od r. 1878 bylo, že dráhy přijaly pro snížené dopravní třídy tarifování stupňové, ovšem že často s jiným stupňovým rozdělením. R. 1891 spojily státní dráhy tarifování stupňové se systémem pásmovým, t. j. cena dopravní se čítala za pásma po 10 km, sazba vypadající dle kilometrického výpočtu pro střed pásma platila pro pásmo celé.

Za poslední války bylo u nás jako v jiných státech (nejen válčících, nýbrž i neutrálních, Holandsku, Švédsku a Norsku) provedeno zvýšení nákladních tarifů železničních. V Rakousku po posledním předválečném všeobecném zvýšení tarifů osobních i nákladních z r. 1910 zrušeny od 1. ledna 1917 rozsáhlou měrou snížené výjimečné tarify, dnem 1. února 1917 zvýšeny všechny normální tarify prostě o 30%, od 1. ledna 1918 zdražena nákladní doprava trojím směrem; jednak nadklasifikací zboží, t. j. že zásadně všechno zboží, až na některé výjimky, zařazeno do nejbližší vyšší a tedy dražší třídy tarifu a u nejvyšších tříd zavedena přírážka 50%, jednak že zavedena zvláštní přírážka k výdajům provozovacím (zvl. ve službě staniční), jednak že vydatně zvýšeny vedlejší poplatky (vážné, složné, náložné, jeřábné, překladné atd.).

§ 41. O politice tarifní.

Tarifní politikou rozumíme soubor přímého i nepřímého vsahování státu v tarifnictví železnic (Kaizl).

Souhrn práv, státu jakožto strážci obecnohospodářských zájmů vůči železnicím co do tarifnictví příslušejících, bývá nazýván tarifní výsostí státu, za jejíž účinky a důsledky se pak prohlašuje

právo státu ukládati železnicím transportní povinnost a stejnoměrné užívání tarifů s vyloučením speciálních výhod jednotlivým dopravovatelům;

právo státu určití normy pro zavádění, provádění a zrušování tarifů a vykonávatí kontrolu tarifní, t. j. schvalovati či zamezovati vydání tarifů;

specielní působení na tarify v mezích zákona nebo koncesí železničních.

Neobmezený vliv státu na tarifnictví znaly zákony jen v nečetných státech (v Rusku, Nizozemí, některých státech Unie).

Původně určoval stát v koncesních listinách sazby maximální, které byly však tak vysoké, že i samy dráhy z konkurenčních ohledů šly pod tarifní maxima. Proto nověji státy se rozhodly pro stálou kontrolu tarifní, vyhrazující si nejen schvalování nových tarifů, nýbrž i občasnou revisi dosavadních a právo při určitém čistém výnosu (15% v Rakousku, 10% v Prusku) požadovati snížení tarifů. Vláda používala (někdy dost nesprávně) svého jinakého správního vlivu (při povolování emise nových akcií nebo priorit), aby v nedostatku vlivu zákonného či koncesního na určité železniční společnosti tarifní slevy vynutila. Přesného vytčení státních práv v příčině železničního tarifnictví u nás dosud není.*)

§ 42. Tarifní politika jakožto součást hospodářské a finanční politiky státu.

I. Neobyčejný vliv, jež mají železnice na veškeré poměry výrobní a obchodní ve státě, může býti vydatně stupňován účelným systémem tarifním. Proto soustava tarifní bývá přizpůsobována obecným cílům státní politiky hospodářské.

Zvláště v moderní politice obchodní staly se železniční tarify mohutnou zbraní výboje i obrany. Kdežto normální hodnotná klasifikace, stupňové a přímé tarify i deklasifikace (pokud platí obecně pro určitý druh zboží na všech tratích dráhy bez

*) V Rakousku měl stát dle koncesního zákona z r. 1854 právo působiti na snížení tarifů, převyšují-li výtěžky dráhy 15% vkladů (výtěžkové maximum toto bylo v četných koncesích sníženo), stanovené tarify pro dopravu osobní i nákladní i pro vedlejší poplatky měly se od 3 ku 3 letům podrobovati revisi a předložiti ke schválení ministerstvu. U většiny soukromých drah si vláda vyhradila závazek, snížití při drahotě poštovním dopravní ceny za ně na polovici maximálních sazeb. Zákonem z 15. července 1877 byl předeepsán maximální tarif pro dopravu osobní za osobu a km v jednotlivých třídách (podobný zákon o tarifech nákladních ztroskotál se o odpor panské sněmovny).

rozdílu směru), jsouce přístupny zboží cizímu jako tuzemskému, druhdy přímo podporují dovoz cizích výrobků (stupňové tarify naše podporovaly přívoz uherské mouky do Předlitavska), jsou vydatnou tarifněpolitickou ochranou tarify platné jen pro určité stanice nebo směry nebo krajiny nebo výslovně jen pro zboží domácího původu (j. bylo v Itálii, Rumunsku, Bulharsku, Rusku, Belgii). Pro zboží určené k vývozu a jdoucí s přímým nákladním listem do ciziny dávány bývají zvlášť nízké tarify exportní, tarify vázané druhdy na určité stanice nebo na průkaz, že zboží bylo vyrobeno doma a z domácích surovin a pod. Jiné tarify umožňují opět tuzemskému průmyslu a zemědělství levné zásobování surovinami a pomocnými látkami, pokud není na úkor tuzemské produkci plodin a surovin.

Vždy více slouží tedy železniční tarify k tomu, aby podporovaly domácí politiku celní a co možná paralysovaly nepříznivé účinky celních opatření ciziny. Celní války jsou vystřídávány nebo provázeny válkami tarifními a ve smlouvách obchodních začínají vedle vázaných sazeb (položek) celních vždy větší úlohu zaujímatí též úmluvy a vázanosti tarifní.

II. Snížení tarifů a jinaké výhody dopravovatelům z ohledů národohospodářských a zejména tržebněpolitických poskytované dějí se zhusta na úkor finanční výnosnosti železnic.

Nelze-li takovouto vědomou a úmyslnou pasivnost beze všeho ukládati drahám soukromým, je sporno, zdaž alespoň státní dráhy mají požadavku rentability se vzdáti na prospěch zájmů národohospodářských. Že mohou jednotlivé tratě státních drah býti pasívními, t. j. nevynášeti ani výdajů na zúročení a umoření zařizovacího kapitálu nebo dokonce ani výdajů provozovacích, je zřejmo, jde však o výnosnost či vědomou finanční nevýnosnost státní sítě železniční jakožto celku.

Tu padají na váhu tyto momenty:

1. Síť železniční je rozvětvena po státě velmi nesouměrně. Je velmi řídkší než u silnic, pošt a telegrafů, jednotlivé tratě se velice různí co do významu a výkonnosti (dráhy hlavní, pobočné, místní). Atrakční obvod železnic zůstává vždy obmezen na určitý pruh — měnlivý dle počtu a jakosti cest přívozních, avšak vždy poměrně úzký; kraje vzdálenější ztrácejí pak nejen negativně — nejsouce účastny prospěchu z železnic (*lucrum ces-*

sans) a opožďující se co do pokroku, blahobytu a kultury naproti krajům výkonnými tratěmi protkaným, nýbrž ztrácejí i pozitivně (damnum emergens) ztrátou posic hospodářských dříve nabytých.

2. Ještě rozdílnější nežli teritoriální rozšíření je s k u t e č n é u ž í v á n í železnic. Hlavními frekventanty jsou velkopřumysl s hornictvím a obchod. Daleko největší část nákladní dopravy železniční tvoří zásilky vagonové, t. j. zboží dopravované za levnější sazby právě s podmínkou, že podá se k dopravě v určitém minimálním množství (10.000 kg), jaké zpravidla podati nebo přijmouti může jen velkovýrobce nebo velkoobchodník (zejména hromadné vozové transporty uhlí, dříví, rud, kovů, obilí a j. hospodářských a hornických produktů). Tato nesouměrnost užívání železnic roste, čím více soustřeďují se kapitály a pracovní síly ve velkopodnicích průmyslových, báňských a obchodních, a s druhé strany právě moderní k o m u n i k a c e (železnice, výkonné průplavy) tuto k o n c e n t r a c í k a p i t á l o v o u umožňují a podporují technicky (vlastní vléčné koleje, vozy, celá seřazovací zařízení, přístavy) i hospodářsky (neobyčejně levné tarify hromadných zásilek proti kusovým).

3. Také při osobní dopravě železniční, ač celkem stejnoměrnější, převažují cesty podnikané za účely obchodními a výrobními, tedy výdělkovými, nad cestami za účely rodinnými, vzdělávacími, zdravotními, zábavními a pod., příjmy z osobní dopravy tvoří pak vůbec nyní průměrem jen asi $\frac{1}{4}$ — $\frac{1}{5}$ veškerých příjmů z provozu železničního.

4. Bývá ovšem tvrzeno, že se prospěch ze zlevnění dopravy rozděluje ve skutečnosti v hospodářském koloběhu na veškerost a že vniká nepřímou i do nejchudší chatrče, že se projevuje v konečném cíli vši hospodářské a sociální politiky, v usnadněném živobytí jednotlivcův, že se tedy p ř e s o u v á z velkovýrobce a velkoobchodníka na drobného výrobce a překupníka až na konec ke spotřebiteli. Avšak toto přesunování neděje se vždycky a zvláště ne, zůstává-li následkem nerovnoměrného rozdělení železnic (a vodních drah) tarifní výhoda (zlevněná doprava) obmezena na jednotlivé kraje nebo i jen jednotlivé dopravovatele, a tedy jen na část zboží dotčeného a čím méně dopravní výhoda, v svém celku pro velkopodnikatele značná, může dojít výrazu ve znatelnějším zlevnění cen v drobném prodeji pro konsumenta (viz shora o hospodářských účincích zdokonalené dopravy).

Předem a bezprostředně prospívají tedy přelevné tarify jen určitým interesentům, veškerosti a zejména spotřebitelstvu jen přesunutím, které je velmi zdlouhavé, nesnadné a nejisté, protože silní a organizovaní výrobci snaží se a dovedou zpravidla udržeti výhody z levné dopravy ve svých rukou proti slabým a neorganizovaným spotřebitelům.

Nevynášejí-li tudíž státní dráhy ani svých vlastních výdajů — čítajíc v ně zúročení i umořování zařizovacího kapitálu — a musí-li tedy schodky jejich býti uhrazovány z všeobecných příjmů hospodářství státního, tedy především z daní, znamená to, že poplatníci, kteří z výhod levné dopravy prospěchu přímo nemají a ani nepřímou míti nemusí, jsou nuceni nésti zvýšené břemeno daňové na prospěch těm, kteří z železnice mají výhody.

III. Z á s a d n ě dlužno tudíž požadovati, aby i státní železné (a vodní) dráhy svým výtěžkem plně uhrazovaly své výdaje, aby tedy nezanedbávaly svých zájmů soukromohospodářských. Tím více dlužno toho žádati tam, kde v soustavě státních příjmů převážnou úlohu hrají daně a dávky nepřímé, massy obyvatelstva zatěžující, a tam, kde vedle drah státních jsou jiné velké tratě v rukou podnikatelů soukromých. V prvním případě platí sociálně a hospodářsky slabí jednotlivci zvýšené daně ve prospěch velkých podnikatelů, v druhém příplácejí obyvatelé jednoho kraje nebo země na schodky státních železnic v zemích a krajích sousedních, kdežto sami platí v svém obvodu vysoké dopravní ceny železným drahám soukromým. Nechybí dokonce hlasů v literatuře finančně vědecké, které vzhledem k ustavičnému a úžasnému stoupání úkolů a výdajů státních a vždy nesnadnějšímu shledávání dosti velikých a pružných zdrojů příjmových pro tyto výdaje pokládají soukromohospodářské podniky (a v nich i železnice) státní za vhodné prostředky k přímému finančnímu těžení státnímu (p r i n c i p daňové výnosnosti drah státních, G. Cohn, Kaizl).

Ve skutečnosti toliko v Prusku poskytovaly státní dráhy před válkou po odpočtení výdajů provozovacích, zúročovacích i amortizačních ročně stamilionové přebytky k úhradě obecných výdajů státních. V ostatních zemích státní dráhy skoro vesměs sotva uhrazovaly zúročení kapitálu skutečně upotřebeného, kdežto naopak Anglie a Francie (a do nedávna i nejprůmyslovější kraje naše) protkány byly železnicemi soukromými, poměrně výnosnými.

Celkem lze říci, že pasivní státní prostředky dopravní jsou příznakem méně vyspělých poměrů hospodářských, pasivní tarify jsou jednou z forem, jimiž se na útraty státního celku poskytují hmotné výhody a podpory jistým třídám a odvětvím výrobním a obchodním. Jako ochranné clo zvyšuje ceny výrobků k prospěchu tuzemských výrobců na účet tuzemského konsumu, tak snižuje jim levný pasivní tarif výrobní náklady, zejména pro odbyt zahraniční, i za cenu příplatků občanstva na schodky státních podniků dopravních. Obojí způsob vystupuje druhdy současně v historii hospodářské politiky. Výroba dvojnásob získává, poplatnictvo-spotřebitelstvo dvojnásob jest obtíženo. Obojí — ochranné clo a pasivní tarify — mají býti principiálně jen opatřením dočasným, jehož vyspělý život hospodářský nemá míti potřeby.

IV. Skutečné výsledky drah státních jako soukromých závisí předem na výši stavebního nákladu, který je dle terénních a drahotních poměrů velmi různý (činil na 1 km před válkou průměrem v Evropě asi 328.000 M, v ostatních dílech světa okrouhle 18.400 M, pod evropským průměrem stavělo dráhy Norsko, Švédsko a Dánsko, Bulharsko a Srbsko, Holandsko, Španělsko a Švýcarsko i Německo — 313.425 M, Rakousko — 315.532 M a Itálie, dráze pak Francie, Belgie a zvl. Anglie) a nyní po válce ovšem několikeronásobně zvýšený. Provozní výtěžky drah závisí dále na »provozním koeficientu«, t. j. jak vysoké procento dopravních příjmů jest pohlceno dopravními výdaji (činil na př. v Německu r. 1911 průměrem 65·2% a stoupl po válce v mnoha zemích nad 100%, t. j. dopravní příjmy byly převýšeny výdaji dopravními). Závisí konečně na tarifní soustavě a výšce tarifů a zvl. na hojnosti dopravy, která jest opět výsledkem rozvoje hospodářského, zejm. průmyslového a hornického. Následkem různosti všech těchto poměrů vyžadovaly státní dráhy rakouské v l. 1908—1912 pořadem příplatků 81,127,95·4,57·9 a 45·4 mil. K (r. 1910 zvýšeny tarify) a vynášely v nejpříznivějších letech nanejvýš 3½% zařizovacího kapitálu, kdežto pruské státní dráhy vynášely před válkou přes 7%. (O poválečných výsledcích železničního provozu viz shora).

Kde jsou přebytky, užívá se jich předem pro shlazení železničního dluhu, pak k investicím železničním, k utvoření rezervního fondu pro vyrovnávání zmenšených výtěžků nepřívznivých let ve státním rozpočtu, jaký byl zřízen zák. z 3.

května 1903 v Prusku (r. 1913 dosáhl 317·4 mil. M), i posléze k úhradě obecných výdajů státních.

§ 43. Tarifní politika čsl. republiky.

Čsl. státní dráhy podržely za převratu nejprve osobní i nákladní tarify bývalých drah rakouských a uherských, a sice i co do propočítávání s ostatními státy nástupnickými. Záhy však i zde předsevzata úplná odluka od dřívějšího společenství hospodářského. S působností od 1. dubna 1919 zrušeno propočítávání, a tarify se sousedními státy nástupnickými ze stanic pohraničních a do nich počítány odděleně, což znamenalo podstatné zdražení mezistátní dopravy zboží. Ve styku se Slovenskem podržen převzatý režim tarifní, že byly totiž tarify počítány lomeně až do přestupní stanice mezi dřívějšími rakouskými drahami a státními uherskými a obojí sazby k sobě prostě připočítávány. Tarify bývalých drah rakouských byly již před převratem několikrát zvýšeny (zavedením dopravní daně, překlasifikováním zboží do vyšších tříd tarifních i procentním zvýšením). Také po převratu jako všude jinde i u nás ustavičné stoupání provozovacích výdajů vedlo ke zvyšování tarifů, protože pak spolupůsobení parlamentu při tarifních opatřeních, jaké bylo zavedeno v republice rakouské, u nás dle ústavy není, měla vláda v tarifní politice volnou ruku. Stejnou měrou jako státní dráhy zvýšily své tarify i dráhy soukromé.

Nákladní tarify zvýšeny v l. 1919 a 1920 dvakrát, dohromady na čtyřnásobek výměry v době převratu, proti předválečným sazbám tedy průměrně asi 14násobně, což spolu s valutními poměry způsobilo, že naše republika měla vyšší sazby dopravní než sousední státy. Nejdůležitějším úkolem čsl. tarifní politiky bylo arci usjednocení tarifů v celém obvodu státním a zlevnění dalekých transportů, jehož při protáhlé konfiguraci našeho území státního je nezbytně potřebí k lepšímu spojení průmyslového západu s agrárním východem. Tento cíl uskutečněn novým místním t a r i f e m n á k l a d n í m, 1. srpna 1921 zavedeným, který tarif na západních tratích platné rozšířil i na trať slovenské se současným propočítáváním tohoto jednotného barému mezi západem a východem a znamenal úplné osamostatnění našeho tarifnictví. V jednotnou tarifní síť hlavních drah byly nyní pojaty i místní d r á h y v majetku a provozu státním i dráha Košicko-bohumínská

(dosud soukromá), čímž přivozeno jednotné propočítávání a tedy zlevnění transportů. Kromě t. zv. normálních tarifních tříd každý tarif obsahuje i výjimečné tarify pro dovoz a vývoz. Za války byly v Rakousku četné výjimečné tarify a to zejm. všechny vývozní. Vláda čsl. zavedla sice r. 1919 opět řadu levných vývozních tarifů, tyto byly však znenáhla opět zrušeny jakožto zbytečné, protože klesající měna způsobovala již sama vývozní premii.

Závadou pro naši i veškerou středoevropskou dopravu jest, že následkem změněných státoprávních poměrů zanikly všechny dřívější přímé tarify svazové s cizinou. Překážkou jejich obnovení bylo arci kolísání měny, podařilo se však přece alespoň uvést v život přímý svazový tarif v dopravě s Terstem.

Současně s nákladními tarify byly na čsl. drahách zvýšeny i tarify osobní a zavazadlové. Se zvýšením v květnu 1920 provedeným byla spojena reforma a unifikace osobních tarifů státních drah. V celém obvodu republiky zaveden totiž pásmový tarif se třemi pásmy, aby se docílilo sblížení východu republiky se západem i v dopravě osobní.

Zároveň s tarifní reformou nabyt dnem 1. srpna 1921 působnosti nový dopravní řád pro železnice v čsl. rep. ze dne 13. května 1921, č. 203 sb. z. a n., kterým byly nahrazeny dosavadní dopravní řády, rakouský, uherský a německý (pro Hlučínsko) a který se nutně celkem kryje se starým dopravním řádem rakouským, protože i rakouský řád musel se v podstatných věcech shodovati s bernskou mezinárodní úmluvou o nákladní dopravě železniční.

Téhož roku sjednoceny zákonem o daních dopravních ze 30. června 1921, č. 328 sb. z., předpisy, které dosud platily o zdanění železniční přepravy v jednotlivých územích naší republiky, a zavedena jednotná 30%ní státní daň dopravní, která od 1. března 1923 byla snížena na 15% (účín tohoto snížení odhaduje se úbytkem 350 mil. Kč ročně).

Na čsl. státních drahách platí nyní pro přepravu tuzemskou 34 výjimečných (snížených) tarifů, hlavně pro méněhodnotné suroviny (uhlí, kámen, cihly, dříví, rudu, kuchyňskou sůl a pod.) a 19 vývozních tarifů pro přepravu do celní ciziny (pro hospodářské stroje, pivo, sklo, cukr, slad, zápalky, porculánové zboží atd., tedy hlavně pro konečné produkty, řidčeji pro suroviny, j. kmenové dříví, kaolín a j.).

T. zv. zušlechťovací řízení v tarifnictví, t. j. poskytování zvláštních slev pro suroviny, jsou-li dopravovány k dalšímu průmyslovému zpracování do tuzemských továren, máme u nás v dopravě surového cukru k výrobě exportní rafinády.

Od 1. března 1923 nabyly platnosti nové nákladní tarify čsl. drah; vedle snížení dopravní daně s 30 na 15% a vedle deklasifikace zboží (zařazení jednotlivých artiklů do nižších tříd tarifních), které sníží příjmy nákladní dopravy státní asi o 400 mil. Kč, po- jaty nyní i tarifně do jednotné sítě státních drah i nedávno postát- něné dráhy, buštěhradská a ústeckoteplická (propočítáním sazeb v přepravním styku s ostatní sítí státních drah, což způsobí úbytek příjmů o 217 mil. Kč ročně).

Letectví.

§ 44. Rozvoj a význam.

I. První pokusy létání člověka sahají do šedé dávnověkosti. Dle Lukiana egyptští kněží vypouštěli do vzduchu jakési létací přístroje s orakulem, řecké bájesloví vypravuje o neposlušném synu Daidalově Ikarovi, který chtěl se s umělými křídly vznésti k slunci, podle římských letopisů Simon Magus vznášel se ve vzdu- chu před Neronem. Pokusy létání byly tedy skutečně již od pra- dávna činěny s výsledky pravděpodobně ne zcela negativními. Koncem středověku Leonardo da Vinci, Borelli, Wilkins a j. zůstavili potomstvu řadu výkresů létacích strojů jimi projekto- vaných — Leonardo myslel na létadlo, pouze lidskou silou vpřed a vzhůru pohybované a vzduchových proudů využívající, přístroje napodobené křídly netopýrů s pružnými klouby. Po několika bezvýsledných pokusech na počátku nového věku zpravuje nás ústní podání o několika letech českého domkáře Víta Fučíka u Vodňan v l. 1760—1770 zvláštním přístrojem křídelným.

Prvenství v oboru leteckém příkládá si Francie, kde podle autentických zpráv, zápisů a výkresů podařilo se r. 1783 bratřím Štěpánu a Josefu Montgolfieri sestrojiti balon s vy- hřátým vzduchem, který byl nejprve bez posádky vypuštěn do vzduchu. Záhy pařížský fysik Charles použil dodnes obvy- klého vodíku, nešťastný pokus Rozierův však odvrátil od zabývání se vzduchoplavbou. Válka německo-francouzská v roce 1870/71, za které bylo z obležené Paříže vypuštěno 65 balonů