

bylo francouzskorumunskou leteckou společností v Praze od 15. února do 15. listopadu dopraveno 672 platících osob, 3121 kg listovní pošty, 6018 kg novin a 50.075 kg zboží, dosaženo 1191 letů a prolétnuto 628.900 km za 4195 hodin. Čsl. poštovní správa hledíc vybudovati Prahu v středisko aviatické služby středoevropské, jedná i o další letecká spojení mezinárodní akciovými společnostmi za vydatné finanční účasti státu. Bezpečný letecký provoz poštovní správa snaží se umožniti přiměřeným vypravením stanic radio-telegrafních, organisováním meteorologické služby atd.

Žádoucí jednotnosti jest na překážku neupravenost a roztržitost kompetence mezi ministerstva národní obrany, pošt a veřejných prací. V rozpočtu na rok 1924 je na čsl. letectví věnováno ze státních prostředků úhrnem 208.88 mil. Kč (včetně subvencí leteckým společnostem a účasti státu na leteckých podnicích soukromých i včetně programu investičního).

Pošta, telegraf, telefon.

§ 46. Vývoj pošty.

I. Pošta v dnešním smyslu jest ústav pro pravidelnou, organicky sečlánkovanou a každému za určitý poplatek přístupnou dopravu zpráv, peněz, balíčků a osob.

Původně a až dlouho do středověku byla pošta pouze dopravou zpráv nejruznějšího druhu, dílem dobře organisovanou, ne však pravidelnou, a obyčejně jen příležitostnými podněty vyvolávanou. Doprava zpráv (dopisů, lístků, časopisů) zůstala však i po přibrání jiných úkolů dopravních charakteristickým znakem pošty vůbec.*)

Původně bylo zasilání písemných zpráv obstaráváno od případu k případu zvláštními posly (proslulí byli v starém věku běžcí řečtí i perští, japonští a čínští), námořníci používali k prostředkování zpráv holubů a vlaštovek (Indové, Syřané, Egyptané a j. národové u moře středozemního). Trvalých a spolehlivých zařízení k dopravě dopisů potřebuje v historickém vývoji především vojenská a občanská správa ve státech velikých a centralisovaných. Rozsáhlé říše a nespokojení ujařmení národové na jejich periferii

*) Slovo »pošta« pochází z lat. *posita* (*statio*), stanice předem zřízená, kde pro posly či pocestné byly v pohotovosti drženy prostředky dopravní (povozy, koně, po příp. i lodí), jako dnes ještě na Sibiři a j.

nutili k zařízení rychlého a spolehlivého zpravodajství mezi ústředím a končinami pomezními. Celkem velmi dokonalá zařízení poštovní (jízdna pošta s pohotovými jezdci a koňmi na určitých stanicích) byla již v říši perské, ještě více v Římě za dob císařův («cursus publicus» Augustem zavedený), zařízení ta sloužila však jen potřebám státním, politickovojevským a policejním, a byla soukromníkům zpravidla nepřístupna.

Pádem říše západořímské upadla i stará zařízení poštovní. Teprve v druhé polovici středověku znovu počíná značnější potřeba prostředkování zpráv, již se však nyní vyhovuje nejen shora, státem, nýbrž i zdola, z obyvatelstva: při politické rozdrobenosti zařizovali si zvláštní poselské ústavy králové a velmoži, jednotná a tuhá církevní organizace vyžadovala rozsáhlé korespondence mezi hlavou a údy, kterou prostředkovali potulní mniši a laičtí bratři a kterou organizovali biskupové a řády duchovní, poselské ústavy zřizovaly si též university, do nichž se scházeli posluchači ze zemí nejrozmanitějších (univ. pařížské byla pošta bohatým zdrojem příjmů), jednotlivá města (Kolín n. R., Augšpurk, Praha a m. j.), obchodnické gildy větších středisk obchodních pro styk svých faktorů a filiálek v cizině s domy mateřskými, i větší řemeslnické cechy (zvl. řezníci). Také vynález knihtisku oživil ruch poštovní. Když na počátku nového věku vznikaly větší státy teritoriální, organizovány byly znenáhla i pošty státní.

První státní poštovní ústav zařídil Ludvík XI. r. 1464 ve Francii, výsady poselů universitních zrušeny však po ostré soutěži s poštami státními teprv r. 1643 a užívání pošty státní k účelům soukromým bez výslovného povolení bylo zprvu trestáno smrtí. Richelieu zařídil prý první poštovní úřady a zavedl pevné taxy. V Anglii sahají zprávy o státní poště až do vlády Eduarda I. (1272—1307). Jindřich VIII. (1509—1547) dosadil v Anglii »Master of the Posts«, Alžběta zrušila pošty cizozemských gild kupeckých a r. 1637 pošta vůbec postátněna. Na Rusi byly již záhy k dopravě osob v přiměřených vzdálenostech stanice s pohotovými vozidly a koňmi. Již do 13. stol. sahají zařízení poštovní («correos») ve Španělsku. V Čechách došlo již v říjnu 1526 k založení prvních stanic poštovních, které byly zřizovány výhradně k potřebě dvora a překládány na různé tratě dle toho, kde se zdržoval dvůr panovnický. Na Moravě došlo k založení pošty teprv r. 1611, ve Slezsku r. 1625, na Slovensku byla první pošta mezi Vídní, Bratislavou a Budínem zřízena v r. 1528. Na

dopravu listů soukromých byla působnost dvorské pošty rozšířena za Maxmiliána II., za Rudolfa II. začala dopravovati i osoby. Správu měl nejvyšší dvorský poštministr, podřízený nejv. dvorskému kancléři.

V říši německé a později v celé střední Evropě i v Čechách byl po staletí vývoj poštovníctví spojen s rodem (později hrabat a knížat) Thurn-Taxisů, ke sklonku 15. stol. z Itálie do Německa povoláním. Taxisská pošta udržovala spojení mezi Německem, Francií, Španělskem, Itálií, Holandskem, Taxisové byli generálními poštministry v Nizozemí a Burgundsku, ve Španělsku, také v Čechách svěřena správa státní pošty, Ferdinandem I. založené, jaksi dědičně rodině Thurn-Taxisův. V zemích německých, kde mandátem Rudolfovým z r. 1597 byla říšská pošta prohlášena za císařský regál, udělen jim r. 1615 úřad říšského generálního poštministra v dědičné léno. Některé státy (Prusko, Sasko a j.) měly však již záhy vlastní pošty. V dědičných zemích rakouských byla nejvyššími dvorními a dědičnými poštministry od r. 1623 rodina hrabat Paarů, od kterých teprve r. 1722 poštovníctví, prohlášené za rezervátní právo zeměpánovo, bylo přejato za náhradu ve správu státní. V Německu doznalo privilegium Taxisův valného obmezení převraty za válek francouzských, v celku však Taxisské poštovníctví přešlo na severoněmecký bund teprv 1866, v Rakousku teprv r. 1813 zřekl se kníže Paar zbylého osobního práva obsazovati určitá místa služební. Také v jiných státech zápas mezi poštami státními a soukromými skončil tím, že stát poštu monopolisoval a později i sám provozovati počal.

Pošta stala se finančním regálem státu, t. j. stát vyhradil si výlučné právo zřizovati a vydržovati pošty, jisté druhy zásilek směly za jistých podmínek býti dopravovány výhradně poštou a byla při nich vyloučena veškerá jiná příležitost dopravní (poštovní monopol, vázanost poštovní). — K listovním zásilkám přistoupily později peněžní a nákladní (balíčky), někde i osobní doprava.

II. Od počátku 19. století pošta dosáhla rozvoje přímo obrovského. Přispělo k tomu kromě všeobecného vývoje života hospodářského a společenského hlavně

zdokonalení technických prostředků poštovní dopravy, zejm. užití železnic a parolodí a později též motorových kol i automobilů (nejnověji i letadel) pro služby poštovní,

zjednodušení a zlevnění dopravních sazeb a mezinárodní ujednocení dopravy poštovní.

Odvěké prostředky a pomůcky dopravy zpráv dosud sice nevytizely. Spěšní poslové stále ještě dopravují poštovní zásilky v Číně, britské Indii, v střední a jižní Americe i v Africe, a v samé Evropě je statisíce pěších posílů poštovních zaměstnáno v dopravě uvnitř poštovních míst (listonoši, vybírači poštovních schránek) nebo k nádražím a j. Podobně i v zemích řídce zalidněných dosud jízdní kurýři (v Brasílii, Argentíně, austrálských osadách, v britské Indii, známé »tatarské« pošty v Turecku).

K nejdůležitějšímu a staletému dopravnímu prostředku pošty, v o z u poštovnímu, přistoupily však od 19. stol. ž e l e z n i c e, nejprve tak, že poštovní vozy silniční naloženy prostě i s obsahem na železniční vagon, později pak že zařizovány zvláštní poštovní vagony, uvnitř účelně zařízené a i klimatickým poměrům přizpůsobené, pro nepřetržitou poštovní službu během jízdy ve vlacích (přijímání a vydávání zásilek v stanicích železničních, instradování jich za jízdy atd.). Od války, kde letecká pošta konala cenné služby vojenské, učiněny pokusy o pravidelná poštovní spojení letecká (mezi Vídní a Budapeští, Vídní, Lvovem a Kijevem, od naší republiky mezi Prahou a Bratislavou a j.).

Ž e l e z n i c e jsou povinny konati poštám tyto úkony buď zdarma nebo za úplatu nedostatečnou (drobným drahám, tertiárním, může býti tento závazek prominut).

V zemích s rozsáhlými vodními drahami (jezery, veletoky) a v krajinách přímořských bývají pravidelné p o š t y l o d n í (v americké Unii, v jižní Americe, v Číně, v Rusku, na severu Evropy vůbec, v Grónsku, mezi pobřežními místy a ve styku s ostrovy), pro zámořská spojení s východní Asií, Amerikou, Afrikou byly založeny pravidelné jízdy poštovními parníky, za něž stavěny a vybírány lodě nejrychlejší a nejbezpečnější.

Od let 1890. užívá se k doručování spěšných dopisů a telegramů, k vyprazdňování schránek, k dopravě listonošů do vzdálenějších obvodů městských nebo na venkov m o t o c y k l ů, k dopravě zásilek k nádraží a od nádraží nebo mezi úřady poštovními, k dopravě osob atd. od poč. 20. stol. rostoucí měrou i a u t o m o b i l ů. Ve velkoměstech p o š t a r o u r o v á (pneumatická) dopravuje stlačeným resp. vyssávaným vzduchem sbalitelné dopisy v podzemních kovových rourách rychlostí 1 km za minutu (Londýn od r. 1853, Berlín od r. 1865, Paříž 1867, Vídeň od r. 1873;

také Praha od r. 1899, Karl. Vary, Hamburk, Brémy, v Americe N. York, Brooklyn, Boston, Chicago, St. Louis).

III. Sazby poštovní bývaly zprvu vyměřovány s hlediska vlastních výrobních nákladů poštovní dopravy individuálně pro každou zásilku dle objemu, váhy, vzdálenosti a obtíží terénu (zvláštní sazby pro horské silnice), dokonce i dle období letního a zimního, i dle hodnoty (prémie risiková). Později upuštěno od tohoto obtížného, složitého a zdlouhavého vyměřování individuálního a stanoveny určité stupně vzdálenosti (pásma teritoriální) i stupně váhy nebo hodnoty zásilky s jednotnými obecně vyhlášenými sazbami (sazby pásmové), až konečně poznání, že vzdálenost má na vlastní výdaje transportní vliv nepatrný a že největší díl výdajů připadá na sbírání a roznášení dopisů, způsobilo, že zavedeno alespoň pro dopisy jednotné porto pro celé státy bez rozlišování vzdálenosti a ponechány jen nečetné stupně dle váhy, zavedena předchozí výplata (frankování) zásilek, známky frankovácia schránky poštovní, odstraněny poplatky dodací (u nás do 1. ledna 1900 jen u pošterárních), zjednodušena korespondence zavedením korespondenčních lístků (po prvé r. 1869 v Rakousku k podnětu Em. Herrmanna), zalepek a pod., zavedeny poštovní dobírky, zásilky tiskopisů, vzorků atd.

Ujednacení poštovního porta pro celý obvod státu a zároveň veliké jeho zlevnění provedla nejprve Anglie (působením Rowlanda Hilla) r. 1840, načež následovaly r. 1842 Rakousko, Amerika, r. 1844 Prusko, r. 1848 Francie.

Pro dopravu cenných zásilek platí arci porto nikoliv jednotné, nýbrž stupňové sazby dle váhy, objemu, hodnoty a vzdálenosti.

Finančně způsobilo jednotné porto nejprve silné úbytky příjmů poštovních. V samé Anglii trvalo 17 let, než bylo po Hillově reformě opět dosaženo staré úrovně z r. 1838; podobné zkušenosti učiněny ve Francii se snižováním porta r. 1906 s 15 na 10 cent. i v americké Unii ve styku s Anglií a Německem. Předpoklad, jako by všeliké zlevnění porta vyvolávalo ihned značný přírůst dopravy, se nesplnil, přírůst tento závisí také na čilosti obchodního ruchu, na všeobecném stavu kulturním, na politických poměrech atd.

Poštovní známky vyskytovaly se již za Ludvíka XIV. ve Francii ke frankování zásilek městskou poštou pařížskou do-

pravovaných (billet de port payé), a v 19. stol. v Sardinsku, odkud přešla myšlenka tato do Anglie a kolem let 1850. i do států ostatních.

IV. O zásilkách mezinárodních uzavírány byly smlouvy nejprve mezi jednotlivými státy (na př. mezi Rakouskem a Pruskem ze 6. dubna 1850). Hlavními problémy vyjednávání byly vždy otázky *transitu* (propouštění cizích pošt) a *dělení porta* (každý stát hleděl si zajistiti co největší podíl na poplatcích obecenstvem placených). Po mnohých starších jednáních uzavřena 9. října 1874 na pošt. kongresu v Bernu smlouva o založení »Všeobecného poštovního spolku« mezi státy evropskými, Egyptem a Sev. Amerikou, který byl na poštovním kongresu v Paříži v r. 1878 nahrazen »Světovým spolkem poštovním«. Další kongresy poštovní (1885 Lisabon, 1891 Vídeň, 1897 Washington, 1906 Řím) prvotní úmluvu v dalších směrech vybuďovaly (co do časopisecké dopravy, náhrady za transit pozemní a námořní, mezinárodní dopravy balíků atd.). Jednání nebývala snadna vzhledem k různé geografické poloze a dopravní povaze jednotlivých zemí (transitními zeměmi jsou především Belgie, pak Francie, Švýcarsko a Itálie, jedny země udržují daleká námořní spojení poštovní, jiné jsou opět co do zámořské korespondence odkázány zcela na cizí sprostředkování a pod.).

Hlavní ustanovení mezinárodní (světové) úmluvy poštovní jsou:

1. volnost transitu a jednotné určení transitních poplatků;
2. jednotná úprava dopravních poplatků v celém území světového spolku;
3. každý stát podrží poplatky, jež vybral, ale stát podávací nese poplatky transitní.

Kromě toho jednotlivé státy uzavírají ještě vzájemné smlouvy speciální.

§ 47. Význam a úkoly pošty.

I. Při dnešní samostatné povaze podniků dopravních není pošta sama ani tak prostředkem dopravním, jako spíše organizací k pravidelné, každému za pevnou sazbu přístupné dopravě zpráv, balíků, peněz a osob. Vlastní dopravu provádí pošta skoro jen výpomocně (vozová pošta) a obmezuje se na místní sbírání a roznášení zpráv, ale jak

ukázáno shora, jinak užívá k provedení dopravy jiných, samostatných prostředků dopravních, státních i soukromých, nejmmodernějších i nejstarších (poslů pěších, někde i jízdých, velocipedistů, vozů, podzemních rour, železnic, poštovních parníků; při válečné poště i poštovních holubů, aeroplanů a balonů).

V ý z n a m p o š t y spočívá v první řadě v tom, že zlepšuje dopravu zpráva tím umožňuje v národním i mezinárodním styku hospodářském pravidelnou výměnu myšlenek, jaká je při dnešním místním odloučení výroby, obchodu a spotřeby nezbytna pro vyhledávání nákupních pramenů i odbytišť, kalkulování cen i uzavírání obchodů mezi vzdáleným výrobcem a obchodníkem či spotřebitelem. I pro život kulturní a politický je rychlá doprava zpráv dnes nepostradatelnou.

P o š t a b a l í č k o v á slouží přepravě malých kvant zboží, kterou připojením k dopravě listovní provádí pošta s levností, rychlostí a přesností jinak vůbec nedosažitelnou. Je nezbytnou pomůckou zásobování obyvatelstva, jež emancipuje namnoze od místního maloobchodu a řemesla.

P o š t a p e n ě ž n í, zejm. v podobě řízení poukázkového, usnadňuje zasílání peněz (oproti dopisům peněžním, jichž se užívá nyní zpravidla již pouze pro zasílání větších obnosů ve styku s peněžními ústavy a j. většími účastníky). Nové podoby a důležitosti nabyla peněžní pošta v zemích, kde k ní připojena zařízení spořitelní a šeková.

P o š t a o s o b n í, rozšířená hlavně v stol. 18., vytačena nyní dopravou železniční a parníkovou a udržuje se většinou jen jako doplněk sítě železniční v dopravě od stanic železničních a k nim, značněji zvl. na venkově při řídké síti železniční (doprava autobusová) a v horách.

II. Za války prostředkuje poštovní dopravu mezi vojskem v poli a domovem polní pošta. Jestliže pošta původně vůbec a již v dávných dobách byla zařízením politickovojenským, vývoj pošty v pravidelné a nepostradatelné zařízení společenské, dlouhá doba trvání válek, vzdálenost vojsk od domova i šíření znalostí čtení a psaní mezi vojáky i obyvatelstvem vůbec zjednávaly vždy větší oprávněnosti snaze, aby také za polního tažení bylo vojsko v duševním spojení s krajem domácím. V R a k o u s k u zřídil již Ferdinand I. zvláštní »polní poštovní úřad«, polní pošty rakouské užíváno zvlášť hojně za války třicetileté a válek francouzských, v P r u s k u zřízena úřadovna polní pošty pro vojáky již počát-

kem 18. stol., dokonalejšího vybudování dostalo se pak polní poště za války sedmileté a zvláště za válek napoleonských, až konečně železnicí a telegrafem nastal úplný převrat i v poštovníctví polním.

Polní pošta bývá již v míru do nejmenších podrobností pracována, všemi technickými i manipulačními pokroky opatřena a instalací v manévrech vyzkoušena. Přídělení zřízcenců je službou válečnou, podléhají vojenským soudům i trestům disciplinárním. Polní vojenské úřady a ústavy jsou označeny vždy pouze čísly a nemají pevného stanoviště, nýbrž následují vždy ona vojenská velitelství (armády), jimž jsou k opatřování poštovní služby přiděleny. Polní poštovní doprava trpí ovšem oproti mírové občanské nepravidelností, opožďováním, opětovaným vylučováním a zákazem podávání zásilek poštovních nebo někdy dočasným úplným zastavením poštovního provozu v jednotlivých oddílech šiku bitevního. K dopravě užívá se předem normálních transportních prostředků (železnic, parníků a j. pravidelných kursů poštovních), dle potřeby zařizují se i zvláštní polní běhy poštovní. Listovní zásilky, určené pro válečné zajatce nebo od nich odesílané jsou dle ustanovení světového poštovního kongresu v Římě osvobozeny ode všech poplatků poštovních, jak v zemích podání a určení, tak v zemích transitu. Bez porta posílají se také polní poštou dopisnice polní pošty i soukromé dopisy do určité váhy, poštovné platí se za cenné zásilky, tiskopisy, vzorky zboží a obchodní papíry.

III. Veliký hospodářský i kulturní, státní i společenský význam pošty činí nejpovolanějším podnikatelem poštovním stát, který také nejlépe dovede zjednat i zaručiti onu rychlost, pravidelnost, spolehlivost, levnost a snadnou přístupnost pošty po všem území státním, jichž dnešní hospodářství na poště vyžaduje.

Co do finančních principů při správě pošty rozhodvalo zprvu stanovisko fiskálního těžení z pošty jako z vydatného zdroje příjmového, zvl. v Anglii, které činilo z poštovního porta přímo jakousi daň z korespondence a vyvolalo silný rozkvět listovního podloudnictví. Později obecně uznávána alespoň správnost principu přebytkového, dokud při skrovnější síti poštovní a poměrné nákladnosti výkonů se prospěchy pošty znatelněji obmezovaly na určité a právě zámožnější vrstvy společenské. Nověji s rozšířením poštovní sítě a používání pošty

i s přeceňováním kulturního významu jejího státu přešly k systému plné úhrady nákladů (s o u s t a v a p o p l a t k o v á) alespoň pro dopravu dopisů a tiskopisů, kdežto při dopravě peněz, balíčků a osob připouštějí zásadně i malé přebytky. Přejítí k úplné bezplatnosti nebo k cenám, které by ani vlastních nákladů poštovní dopravy nekryly, nedoporučuje se zatím, poněvadž užívání pošty je stále ještě u jednotlivých osob, tříd a vrstev společností příliš nerovnoměrné (městský velkoobchodník — venkovský rolník) a uhrazování výdajů poštovních daněmi znamenalo by částečně, ale značné přesunutí břemene s vydržováním pošty spojeného s těch, kteří jí mnoho užívají, na ty, kdož jí používají daleko méně. Skutečnou rentabilitu pošty je však těžko posouditi; jednak používá pošta bezplatně železnic (a druhdy i parolodí), jednak zase předebírá pošta četné výkony pro jiné obory správní bezplatně (osvobození úředních dopisů od porta, výkony pro poštovní spořitelnu, pro sociální pojištění, výplata kuponů státních dluhopisů a j.).

Jako při dopravě železniční, tak i při poštovní lze t a r i f y vyměřovati — nehledíc k celostátnímu (veřejnému) významu pošty — s dvojího hlediska: v ý r o b n í c h n á k l a d ů d o p r a v y samé a u ž i t n é h o d n o t y dopravního výkonu pro uživatele — tohoto zejm. při poště povozné (dopravě cenných zásilek). Všeobecně se pokládá pro poštu za nepříhodnější p r i n c i p p o p l a t k o v ý, při dopravě balíčkové a peněžní i s jistými přebytky.

Ve většině států poskytovala poštovní doprava při zásadním provádění poplatkového principu alespoň v dopravě listovní v jednotlivých státech poměrně značné čisté výnosy (před světovou válkou ve Velké Británii asi 120 mil. fr., ve Francii asi 140 mil. fr., v Německu asi 200 mil. fr.).

§ 48. Novější vývoj poštovníctví v Rakousku a vývoj v čsl. republice.

V Rakousku bylo poštovníctví postaveno na modernější základ poštovním zákonem z 5. listopadu 1837, dodnes platným, jímž přesně vymezen monopol pošty l i s t o v n í a zrušen monopol pošty povozné co do dopravy n á k l a d n í (zavedený r. 1750), zák. z r. 1865 zrušena také vzhledem k vývoji železnic s jistým obmezením i státní výhrada periodické d o p r a v y o s o b. R.

1845 upraveno použití železnic k dopravě poštovní a od 1. srpna 1850 zařízení na drahách jízdné poštovní úřady, dnem 1. června 1850 zavedeno používání poštovních známek k zaplacení poštovních poplatků, téhož roku zavedeny poštovní poukázky, dnem 1. října 1869 zavedeny k návrhu Em. Herrmanna listky korespondenční, kterýžto podnět došel následování i ve státech ostatních, r. 1882 zřízena zák. z 28. května poštovní spořitelna, k níž brzy připojeno i řízení šekové a clearingové, téhož roku následovalo zavedení poštovních příkazů a r. 1886 zálepek, r. 1868 zavedeny přespolní pošty a r. 1900 poštovny. R. 1849 zrušena nejvyšší dvorská poštovní správa a správu poštovnictví převzalo ministerstvo obchodu, od 1. listopadu 1851 a po rozluce v l. 1856—1883 znovu v r. 1884 sloučena se správou pošt i správa telegrafu a později i telefonu.

Po převratu převzala čsl. republika spolu se všemi téměř ostatními právními předpisy bývalého Rakousko-Uherska i jakožto provisorium poštovní zákon z 5. listopadu 1837 č. 240 ř. z. i s ním většinou obsahově shodný poštovní zákon uherský, patentem z 26. prosince 1850 vyhlášený i konečně poštovní zákon rakouský z r. 1916, který však základů staršího práva poštovního se nedotkl. Již v listopadu 1918 byla však zák. č. 40 sb. z. ze 13. listopadu správa pošt, telegrafů a telefonů vyloučena z působnosti ministerstva obchodu a svěřena nově utvořenému ministerstvu pošt a telegrafů, jemuž jsou podřízena poštovní ředitelství v Praze, Pardubicích, Brně, Opavě, v Bratislavě a v Košicích (pro Podkarpatskou Rus je poštovní inspektorát v Beregsásu). Zástupcem ministra jest generální ředitel pošt a telegrafů. Již 20. listopadu 1918 byla uvedena v život samostatná čsl. poštovní spořitelna, obmezená prozatím na poštovní řízení šekové a zák. z 11. března 1919 přezvána v poštovní úřad šekový, který je přímo podřízen ministru pošt a telegrafů a jehož sběrnami jsou stále veškeré poštovní úřady republiky. V působnost ministerstva pošt a telegrafů od r. 1919 definitivně přiřknut veřejný provoz automobilový.

V květnu 1920 stala se po splnění mezinárodně předepsaných formalit čsl. poštovní správa svéprávním členem světového s polků poštovního, přistoupila ke všem světovým smlouvám a úmlouvám poštovním a účastnila se všech mezinárodních konferencí dotýkajících se poštovnictví. Zákonem z 10. dubna 1919 č. 203 sb. z. a n. převzatí veškerí nestátní úředníci poštovního

a telegrafního ústavu do stavu státních úředníků a zák. z 11. července 1919 č. 390 sb. z. zpragmatisování také plně zaměstnaní zřízení venkovských úřadů poštovních, takže u těchto se jako smluvních zřízců užívá již jen sil neplně zaměstnaných (poštovních poslů). Tím skončen dvoustoletý historický vývoj postupného postátňování zaměstnanectva poštovního. Plně zaměstnaných úředníků a zřízců bylo v oboru ministerstva pošt a telegrafů dne 1. října 1923 úhrnem 38.430.

Po finanční stránce vykazovala poštovní správa rakouská od r. 1890 do války skoro každoročně malé přebytky; ještě rok 1913 končil přebytkem přes 6½ mil. K, ač byly z běžných příjmů provozovacích hrazeny i výdaje investiční. Válka a poměry poválečné vnesly též do poštovní dopravy poruchy normálního vývoje, hlavně účinkem krise valutní a převratů politickosociálních. Zvýšením nákladů věcných (materialí, dovozného atd.) i osobních, zejm. nadbytkem sil a nepřiměřeným jich placením za podřadné práce výkonné (zejm. propočítáním let služebních) stouply výdaje poštovní správy, což spolu s poklesem valuty mělo v zápětí zvyšování sazeb a jiné zdražování dopravy. V dopravě listovní zaveden r. 1922 opět rozdíl mezi dopravou místní a mezimístní, silně zvýšeny a dle států rozličně odstupňovány listovní tarify mezinárodní, v dopravě balíkové zavedeno již za Rakouska r. 1916 odstupňování dle stupňů váhy (od 5 k 5 kg) a r. 1920 přistoupilo k tomu rozdělení tarifů na pásmo bližší a vzdálenější, kdežto před r. 1916 bylo možno poslati balík z Prahy za jednotný poplatek do Černovic nebo do Dubrovníka. Rovněž zdraženy silně i všeliké tiskopisy a blankety poštovní. Od r. 1916 zaváděny pak a za republiky zvyšovány přerůzné poplatky za jednotlivé zvláštní výkony, které dříve nebyvaly podrobeny poplatkům, takže až do r. 1922 každý nový tarif poštovní poskytoval obraz převelíké pestrosti poplatků za každíčkový výkon k poštovní dopravě náležející. Úpravou sazeb z 1. ledna 1922, kde sazby zvýšeny o 50—100%, dostoupilo všeobecné zvyšování vrcholu, téhož roku zmírněny některé sazby účinkem ujednání mezinárodních. Teprv však od 1. května 1923 sníženy sazby alespoň u pošty balíkové (nikoliv listovní).

Při tom čl. poštovní a telegrafní ústav nedovědl v l. 1919 až 1921 hradití své výdaje vlastními příjmy (přes to, že v rozpočtech bylo vykazováno mírné aktivum, jelikož nebyly zde vykazovány drahotní přídavky úřednické), s choděk poštovního (a

telegrafního) ústavu činil bez investic r. 1919 111·35 mil. a roku 1920 142·35 mil. K, v roce 1921 stoupl již na 190·42 mil. K a k tomu investiční výdaje 97·11 mil. K, teprv za rok 1922 vykázal přebytek okrouhle 12·43 mil. K, nehledíc k rozpočtu investičnímu a patrně ani k požitkům pensijním. Aktivnosti pošty docíleno arci za cenu převysokých sazeb poštovních, telegrafních a telefonních, jež teprv od května 1923 znenáhla jsou snižovány. Náklady, spojené s rychlým vybudováním poštovních, telegrafních a telefonních zařízení převzatých od Rakouska a Uherska (úhrnem do října 1923 429·46 mil. K) byly hrazeny hlavně z výtěžku státní investiční půjčky dopravní dle zák. z 18. března 1921 č. 126 sb. z., na niž jen zájemníci telefonní upsali 322·73 mil. K. K příjmům poštovní správy příplývají nyní (po dosaženém dotování rezervního fondu) i přebytky poštovního šekového úřadu (po prvé v roce 1922 59·85 mil. K).

§ 49. Telegraf a telefon.

I. Již starší doba znala, primitivní ovšem, prostředky k rychlému předávání zpráv (ohně na návrších, optické telegrafy tyčové s pohyblivými rameny, holubí pošty). Vynalezení proti všem předchozím dobám přerýchlého dopravního prostředku k dopravě osob a nákladů, jakým jsou lokomotivní železnice, nutilo již z bezpečnostních ohledů k vynalezení ještě rychlejšího prostředku k dopravě zpráv. Elektrický telegraf jako takovýto přerýchlý prostředek k dopravě zpráv ujal se r. 1840, s počátku (jako listovní pošta) hlavně ve službě státní (vojenské) a železniční, teprv později také pro potřebu soukromou. Od Marcóniho vynálezu v r. 1897 telegraf došel neobyčejného zdokonalení šířící se bezdrátovou (jiskrovou) telegrafií zejména za poslední války v dopravě námořní (Anglie, Holandsko pro spojení se svými osadami, Amer. Unie pro spojení s Evropou severní, západní a jižní, Švédsko pro spojení s Amerikou a j.).

Prvá telegrafní vedení obecnstvu přístupná byla zřízena r. 1843 ve Spojených Státech Amerických. V Rakousku počato bylo se stavbou prvního telegraf. vedení v říjnu 1846 podél Ferdinandské dráhy z Vídně do Brna a s užíváním elektromagnetického telegrafu v březnu 1847, a to zprvu jen k účelům státním, pro soukromou korespondenci byl telegraf otevřen teprv 15. února 1850, prozatím s obmezením na malý počet stanic. Od r. 1851 zřizovány

telegrafy podmořské, první kabel zřízen r. 1851 mezi Calais a Doverem, později spojeno Skotsko s Irskem, Anglie s Holandskem, Švédsko s Dánskem, od r. 1854 předebírány pokusy o podmořské spojení Evropy s Amerikou, ale po neskonalých překážkách položen teprv r. 1866 první kabel transatlantický, r. 1869 až 1872 kabel z Anglie přes Gibraltar a Maltu do Indie. Dlouho měla Anglie kabelový monopol a do samé války světové převládající postavení (r. 1913 z 16 spojek mezi Evropou a sev. Amerikou 12 patřilo Anglii).

II. Pochopitelně čím rychlejší je komunikační prostředek, tím širší je teritoriální obvod, jež hledí zasáhnouti svojí působností, a tím žádoucnější je tedy jednotnost jeho provozu v celém rozsáhlém obvodě. To se projevuje hlavně v dvojím směru.

Především je telegraf spojovacím prostředkem, u něhož je nezbytné nebo aspoň žádoucí provozování monopolické, jemuž svědčí kromě zmíněné jednotnosti provozu potřeba co možná husté sítě, přirozené spojení telegrafu s poštou a tím úspora zvláštních budov a úřednického aparátu telegrafního, zaručení telegrafního tajemství. Mimo Americkou Unii a Kanadu je telegrafní doprava (kromě telegrafů železničních) všude výhradním právem státu.

Toliko podmořské telegrafy (kabely) byly zařizovány a provozovány původně vesměs společnostmi soukromými, zvl. anglickými, přecházely však znenáhla v majetek státu, především z příčin politických (pro spojení s osadami zámořskými).

Dále spatřujeme v telegrafii téměř od samého počátku jejího úmluvy mezinárodní; již r. 1850 uzavřely Rakousko, Prusko a Bavorsko německorakouský spolek telegrafní, první mezinárodní konference telegrafní konala se již r. 1857 v Bruselu a již r. 1865 smluven v Paříži všeobecný telegrafní spolek všech zemí v Evropě a některých mimo Evropu s kanceláří v Bernu, další kongresy konány ve Vídni (1868), Římě (1871), Petrohradě (1875), kde přijata mezinárodní telegrafní smlouva dosud platná, pak v Londýně, Berlíně, Paříži, Budapešti, Londýně a (r. 1908) v Lisaboně.

III. S telegrafem nyní i na větší vzdálenosti počíná účinně soutěžit telefon. Vzniknul koncem let 1870. vynálezem Bellovým dostal se do Ameriky (první městská centrála r. 1878), do Evropy teprv od r. 1880 (Londýn a Paříž r. 1880, Berlín 1881 a Vídeň 1882). Byl zprvu provozován společnostmi soukromými

a teprv v letech 1880. postátněn. V Rakousku byl zaveden r. 1881, první soukromé vedení bylo uvedeno v činnost v květnu 1881 ve Vysočanech u Prahy, pro Prahu a okolí pak udělena koncese r. 1881 Dru Janu Palackému a spol., převedená však brzy na společnost anglickou. Po prvních podnicích soukromých také ve Vídni, Liberci, Terstu a j. prohlášen telefon v r. 1887 za příslušenství státního telegrafu a tedy za státní monopol, a koncem r. 1892 všechny dosavadní telefonní sítě převedeny ve státní majetek. Zařízení telefonů děje se k žádosti strany výlučně správou poštovní a telegrafní. Telefony takto zřízené jsou majetkem státu, přenechaným za určitý poplatek předplatitelům k užívání pro telefonickou korespondenci. Se státním telegrafním úřadem, který je pak telefonní centrálou, bývají spojeny také veřejné hovorny (telefonní stanice). Ze spojení místních rozšířil se telefon i na spojení meziměstská (v Rakousku zřízena první meziměstská trať telefonní r. 1889 z Vídně do Prahy), pro něž se druhdy zařizují vedení podzemní, i na spojení mezinárodní. V nejnovější době provedeny úspěšné pokusy s telefoní jiskrovou.

IV. Princip plné úhrady výdajů provozovacích i zařizovacích nebo i přiměřeného zisku podnikatelského jest u telegrafu i telefonu ještě spíše odůvodněn nežli u pošty, protože u nich zvláštní prospěchy určitých nečetných vrstev právě zámožnějšího obyvatelstva vystupují ještě značnější měrou v popředí (velkopřůmysl, velkoobchod, bursa, denní tisk).

Při tvorbě tarifů telegrafních přešlo se, rychleji než u pošty, od vysokého tarifu stupňového k pásmovému a od tohoto k jednotnému. Původně vyměřovány poplatky dle vzdálenosti a dle počtu slov, záhy však (nejprve r. 1852 ve Švýcarsku a Sasku, 1858 v Anglii, 1859 v Belgii, 1876 v Německu) pokročeno k jednotným tarifům beze zřetele na vzdálenost. Výrobní náklady telegramu zjistiti nelze, lze sice lišiti výdaje staniční (příjetí telegramu a poplatku, odevzdání k dopravě a odtelegrafování) a výdaje traťové (proud) a ovšem zúročení a umoření kapitálu zařizovacího. Jisto je, že čím delší nebo nesnadnější (šifrovaný a pod.) je telegram, tím více výloh způsobuje.

V ý š k a s a z e b řídí se tedy zpravidla dle doby, po kterou kdo užívá přístrojů, nebo dle toho, jde-li o telegramy v řeči smluvené nebo šifrované, u telegrafu tedy dle počtu slov — a sice

buď stanoví se určité třídy dle počtu slov (10, 20, 30 slov) nebo jednotná základní taxa pro všechny telegramy a pak zvláštní sazba za každé další slovo, nebo prostě určitá sazba za slovo. S hodnotného hlediska jsou vyšší sazby pro telegramy nutné. U p o d m o ř s k ý c h kabelů, z 95% obchodníky používaných, jest odůvodněn princip soukromopodnikatelský, tarify jsou ryze slovní (sazba za každé slovo nejvýš o 5 písmenech), různé do Ameriky či do Indie, východní Asie a Australie.

U t e l e f o n u bývá roční předplatné různé dle velikosti sítě nebo i dle počtu denních hovorů nebo pevná základní taxa a sazba za každý hovor, pro meziměstská spojení dle doby používání a dle vzdálenosti. V Rakousku platili původně (r. 1887) abonenti státního telefonu poplatek staniční, přeřadovací a stavební, r. 1906 zaveden jednotný poplatek abonentní dle velikosti sítě a dle stupně používání stanic, od r. 1910 vyměřováno meziměstské hovorné ne dle úhrnné délky meziměstských linií k hovoru potřebných, nýbrž dle vzdušné vzdálenosti dotyčných úřadů telefonních, nový řád telefonní a poplatkový od r. 1917 snížil poplatky pro nejmenší sítě.

V. V R a k o u s k u prohlášeno telegrafické sprostředkování zpráv hned od počátku za výhradné právo státní (kabinetní list ze 16. ledna 1847) a zprvu byly i železné dráhy odkázány pro svůj provoz na telegraf státní. Teprv pokračující rozvoj železnic a nezbytná potřeba bezpečnosti dopravy vynutila správám železničním právo zřizovati pro své provozní účely vlastní vedení telegrafní a vlastní orgány úřední k obsluze svých přístrojů telegrafických. Zákon, který by byl v důsledku zásadně normovaného regálu telegrafního upravil zevrubněji právo státu a zejm. zásahy jeho ve vlastnická práva soukromá pro účely zřizování telegrafů, nebyl v Rakousku vůbec vydán (předloha v r. 1896 podaná nebyla říšskou radou projednána), i došlo k němu teprv v r e p u b l i c e č s l.

Z á k o n o t e l e g r a f e c h ze dne 23. března 1923 čís. 60 sb. z. rozumí telegrafem elektrický telegraf nebo telefon, a to drátový i bezdrátový, i elektrická návěštní zařízení. Zřizovati, udržovati a provozovati telegrafy na území čsl. republiky prohlášeno za výhradné právo státu; stát může však výkon tohoto práva propůjčiti koncesí. Koncese potřebují též radiotelegrafy na lodích, jež nejsou majetkem čsl. státu a plují pod čsl. vlajkou nebo ve vodách území čsl. republiky, i radiotelegrafy na veške-

rych vzducholodích čsl. státní příslušnosti, jež nejsou majetkem čsl. státu, a na vzducholodích kterékoli státní příslušnosti uvnitř hranic čsl. Koncese nepotřebují drátové telegrafy uvnitř budov nebo na souvislých pozemcích téhož vlastníka, pokud jejich souvislost není přerušena cizím pozemkem, veřejnou vodou nebo cizí vodou soukromou, ani zatížena služebností vozové cesty. Telegrafy koncesované nebo domovní jsou soukromé, všechny ostatní jsou státní. Soukromé telegrafy nesmějí bez státního dovolení býti připojeny ani na státní nebo cizí soukromé telegrafy ani překročovati říšské hranice, a mohou býti podrobeny státnímu dozoru. Státní telegrafy se zřizují na účet státu a zůstávají jeho majetkem, i když zájemníci přispěli na jejich zřízení. Věci telegrafní spravuje ministerstvo pošt a telegrafů, avšak zřizovati, udržovati a technicky zabezpečovati telegrafy železniční, vykonávati dozor na ně a upravovati vnitřní telegrafní službu železniční náleží státní správě železniční. Vojenská správa může v míru zřizovati, udržovati a provozovati jen telegrafy potřebné pro výcvik vojska, a to podle dohody se správou poštovní. Zákon vylučuje zodpovědnost poštovní správy za dopravu telegramů nebo za škody, které vzniknou »náhodami a skutky« v telegrafní nebo telefonní službě, stanoví neporušitelnost telegrafního a telefonního tajemství (kromě, kde je zákonem stanovena všeobecná povinnost oznamovati určité trestné činy) atd.

Jiným zákonem z 27. ledna 1922 č. 33 sb. z. a vládním nařízením ze dne 1. února 1923 č. 21 sb. z. upraveno užití dopravních cest a nemovitostí pro telegrafy. Dopravními cestami rozumějí se ulice, náměstí, mosty, silnice, polní a lesní cesty, železnice, lanové a vodní dráhy i s pobřežím, ať jsou komunikace tyto ve vlastnictví, ve správě a v užívání státu, veřejných korporací neb osob soukromých. Telegrafy mohou i vybočovati z cest dopravních a probíhati po veřejných i soukromých pozemcích, i když jsou zastavěny, ohrazeny, kulturami osázeny nebo jinak upotřebeny, a lze k zavedení telegrafů užití i budov a jinakých zařízení na pozemku ležících. Telegrafy umísťují se arci takovým způsobem, aby zájmy soukromé byly co možno šetřeny. Zřízení telegrafní správy smějí při zřizování a udržování telegrafů vstupovati na cizí nemovitosti, ale do budov zpravidla jen ve dne, a vždy se musí napřed ohlásiti a úřední průkaz předložiti. Veřejných i soukromých nemovitostí užívá telegrafní správa k účelům telegrafním bez úplaty; za škodu,

kteřá by však vznikla vlastníkům nebo uživatelům, nájemníkům nebo pachtýřům, je však telegrafní správa povinna dáti náhradu. Telegrafní správa může žádati též za vyvlastnění pozemku nebo jeho části nebo služebnosti.

Protože dosavadní telegrafní vedení byla stavěna Rakouskem z pochopitelných důvodů politických a správních převážně od severu k jihu (směrem k Vídni a k Budapešti), musela po převratu čsl. republika jednak vybudovati četná nová vedení směrem od západu k východu, jednak zřídit a doplniti přímá telegrafní spojení čsl. středisk správních a hospodářských s důležitými městy ciziny. Koncem r. 1922 činila celková délka telegrafních tratí 20.796,9 km (v roce 1923 již 23.438 km), délka drátů 126.245 km, telegramů bylo podáno v roce 1921 celkem v čsl. republice 5.989 milionů, úbytek telegrafní korespondence v posledních létech byl způsoben jednak obnovením dřívější pravidelnosti a rychlosti v dopravě listovní, jednak intensivnějším používáním meziměstského telefonu. Telefonnímu styku mezinárodnímu slouží u nás na 53 hlavních přímých vedení a na 62 vedlejších. Celkový počet ústředěn činil r. 1923 v čsl. republice 1398, telefonních stanic 90.284, veřejných hovoren 1853.

§ 50. Bezdrátová telegrafie.

I. Radiotelefrafie, vzniklá teprve r. 1897 vynálezem Marconi o v ý m, a rychle zdokonalovaná, rozšířila se již kol r. 1900 nejprve na lodích námořních a brzo na to podařilo se i překonati oceán. Anglie první zabezpečila si zřízením anglické společnosti pro zužitkování tohoto vynálezu monopol pro bezdrátové zpravodajství mezi Evropou a Spojenými státy a záhy též kontrolu, se Západní Indií a přes tuto i se Střední Amerikou. Brzy také Německo zařídilo si samostatné spojení se svými osadami a Amerikou.

Za války učiněny v bezdrátové telegrafii i telefonii netušené technické pokroky, které byvše zprvu pečlivě tajeny, teprv po válce se ukazují v plném dosahu, takže záhy proveden již i bezdrátový telefonní styk mezi Evropou a Amerikou.

II. Radiotelefrafie trpí hlavně dvěma vadami:

1. Zřízení vysílacích stanic i výroba potřebné elektrické energie vyžaduje obrovského nákladu (za cenu dvou radiových stanic lze prý položit 1 kabel přes oceán).

2. Radiogramy mohou být čteny celým světem, což je výhodou na př. při lodích v tísni námořní, ale nevýhodou pro tajemství obchodní, politická a p. (kdežto kabelové zprávy jsou přístupny jen operatérům na obou koncích). Bezdrátová telegrafie a telefonie sotva tedy nahradí pozemní a podmořský drátový telegraf a telefon.

III. Vedle t. zv. universální metody Marconiovy, dle níž vyrábějí se pomocí mohutného elektrického zařízení elektromagnetické vlny a vysílají se se stejnou intenzitou ve všech směrech do prostoru v předem určené a jednotné délce, takže zprávy jimi signalisované mohou být zachyceny kterýmkoliv přijímacím aparátém na povrchu zeměkoule, je-li zladěn do týchž vibrací, vynalezl r. 1910 americký generál S q u i e r »bezdrátovou telegrafii s drátem«, t. j. elektromagnetické vlny délek užívaných v bezdrátové telegrafii jsou vysílány a probíhají étherem p o d é l drátu, který účinkuje jen jako vodič ve směru, kam mají být dovedeny. Výkonnost drátu se zmnohonásobnila, neboť použitím různých vlnových délek dle týchž zásad ladění, jakých se užívá v bezdrátové telegrafii, lze užití étheru drát obklopujícího k vysílání a přijímání několika zpráv v téže době, takže jeden telefonní drát umožňuje nikoliv jako dosud vždy pouze jeden rozhovor, nýbrž v témž okamžiku a se stejnou tajností pro všechny několik telefonních rozhovorů, čímž praktická použitelnost telegrafního drátu se zosmdesateronásobnila.

IV. Poněvadž se při radiotelegrafii M a r c o n i h o vlny elektromagnetické šíří z vysílací stanice ve všech směrech přes jakékoliv hranice státní, jest radiotelegrafie víc než všechny ostatní komunikační prostředky povahy m e z i n á r o d n í, takže beze smluv mezinárodních nelze mysliti na její úplné využitkování.

Pokus Velké Britanie o monopolisaci radiotelegrafie vedl již r. 1903 k předběžným mezinárodním poradám v Berlíně. Na konferenci r. 1906 v Berlíně dne 3. listopadu pak přijata r a d i o t e l e g r a f i c k á k o n v e n c e, již jest účastno 26 států se všemi svými stanicemi na pevnině či na lodí zřízenými. Státy se zavázaly, že své stanice pevninské spojí zvláštním vedením se svojí sítí telegrafickou a že zařídí službu bezdrátovou tak, aby nerušila službu jiných stanic radiotelegrafických. Pobřežní stanice jiskrové jsou povinny vyměňovati bez rozdílu jiskrového systému, jehož užívají, radiogramy se stanicemi na lodích, dáti zejména absolutní přednost zavolání se strany lodí stížených

nehodou, odpovídati jim a zaříditi co je potřeba. Také o výměně telegramů mezi loďmi na širém moři se nalézajícími smluveny přesné předpisy.

Konvence tato, uzavřená na neurčito s jednoroční výpovědí, byla revidována 5. července 1912 v Londýně a obnovena článkem 284. mírové smlouvy. V Rakousku byla již r. 1913 vyhlášena pod č. 105 říš. zák. Čsl. republiky byl přístup uložen do 1 roku. Byla u nás ponechána v platnosti již § 36 našeho zákona vlajkového a vyhlášena pak formálně 28. prosince 1921 pod č. 502 sb. z. a n.

V. V bývalé monarchii bylo nové tehdy radiotelegrafie užíváno jen pro styk s loďmi a s pobřežím. Udílení odvolatelných státních koncesí ke zřízení a provozu lodních jiskrových stanic telegrafických bylo v Rakousku upraveno min. nař. ze dne 7. ledna 1916 č. 11 říš. zák. Stát zřizoval dle min. nař. z 1. března 1912 č. 43 ř. z. na rakouských loďích k žádosti jejich vlastníků státní telegrafní úřady a zřídil inspektorát jiskrové telegrafie v Terstu.

V čsl. republice má radiotelegrafie především doplniti naši drátovou telegrafní síť a zlepšiti ji tak, aby se doprava telegramů zrychlila a provoz aby se zlevnil. Dále má býti rezervou při jakýchkoli jejích poruchách (živelních a p.) i prostředkem k rychlému podávání okružních depeší a rozkazů při politických a protistátních nepokojích, kdy by drátová spojení mohla býti snadno poškozena. Jako hlavní centra radiotelegrafická v republice vypravují se vysílací stanice v Poděbradech, Kbelích, Karl. Varech, Brně a Vinohradech, přijímací stanice v Bratislavě a Košicích, Moravské Ostravě a Ústí n. L., a sice poděbradská stanice upravuje se pro hlavní styk se stanicemi Evropy západní (již dnes koresponduje s Francií, Anglií, Švýcarskem i také Rumunskem), košická pro Evropu východní. Další stanice zřídí se pro naše linky aviatické. Všecky radiostanice jsou opatřeny radiotelefonii.

Výroba, prodej a přechovávání radiotelegrafních a radiotelefonních zařízení i dovoz jejich z ciziny vázáno na zvláštní povolení ministerstva obchodu za spolupůsobení ministerstva pošt, i když nejde o činnost vykonávanou po živnostensku a i když jde o vykonávání vynálezu vynálezcem nebo jeho právním nástupcem. Toliko veřejné ústavy vyučovací mohou za urči-

tých podmínek k vyučovací účelům vyráběti a přechovávat i a ministerstva národní obrany, železnic a pošt dovážeti z ciziny zařízení radiotelegrafní a radiotelefonní. Ze zákona je zřejma snaha státu, zabránit zřizování tajných bezdrátových stanic, míti všechny radiostanice v patrnosti, zabrániti nedovolené výrobě a prodeji, zameziti podloudný dovoz radiotelegrafních zařízení z ciziny, chrániti telegrafní tajemství, zameziti rušení státního telegrafního provozu a pod. O koncesích na radiotelegrafní stanice chystá se prováděcí vládní nařízení.

Právní úprava bezdrátové telegrafie jest arci povahy prozatimní, teprv vědecký rozvoj a praktické upotřebování radiotelegrafie poskytne pevné základy k řešení definitivnímu.

Mezinárodní dopravní politika.

§ 51. Vývoj dopravních konvencí mezinárodních před válkou.

I. Dopravní prostředky a zejm. železnice patří k úvazkům, státu vespek nejúčinněji spojujícím. Má-li se doprava bez potíží, závad a třenic vyvíjeti na větším území, několik států zahrnujícím nebo vyspěti dokonce v dopravu světovou, musí býti mezi státními nebo i soukromými správami různých odvětví a prostředků dopravních (na př. mezi poštou, železnicí, paroplavební společností) neustále uzavírány a obnovovány nespočetné smlouvy (provozní, náhradní a pod.). V každém téměř okamžiku jest pošt, telegrafů, telefonů, lodí, letadel, železnic používáno tisícero-násobně bez zřetele na hranice států. Zejm. u železnic jsou skoro vždy přirozené konečné, »přípojně«, stanice nikoli na samých hranicích státu, nýbrž v jisté vzdálenosti od nich již na území sousedního státu, v němž pak cizí stát provádí provoz až do samé stanice přípojně nebo ještě i v ní a vykonává tím i jistá oprávnění, jinak jen domácímu státu příslušející, a vedle železničních úřadují na cizích územích státních dle vlastních domácích zákonů i úředníci poštovní, celní a finanční, druhdy stát jeden vůbec nebo jeho erár bývá podroben jurisdikci státu druhého. Podmínky mezistátního dopravního styku jsou pro doby míru upraveny pečlivě do nejmenších podrobností, pro případ války není však v nich vůbec dohody, aniž vůbec pomýšleno na možnost udržení byt sebe skrovnější dopravy v zápletkách válečných.

Při úmluvách s cizími státy jde mezi státy sousedícími zejm. o snadné připojení tuzemské vozby k zahraniční,