

Jako vůbec nejméně pozoru věnujeme tomu, s čím nepozorovaně jsme srostli, v čem žijeme a se pohybujeme, tak i při zmínce o světovém hospodářství vynoří se v mysli naší ihned představy obrovské mezinárodní dopravy, světových projektů železničních a průplavních, kolísání tržební bilance a směnečných kursů, francouzských půjček Orientu atd. — ale zřídka uvědomíme si, že svědkové a stopy těch nesčetných hospodářských styků a úvazků celého člověčenstva, onoho rozšíření hospodářské činnosti lidí přes hranice státu po celé zeměkouli provázejí i nás samy den co den v celém životě, v bytě, na ulici, v místnostech veřejných, zkrátka všude.

Chléb, jež požíváme, pochází z pšenice uherské, balkánské nebo americké; piješ ruský čaj nebo ceylonskou kávu v číškách z berlínské porcelánu u stolků, jejichž mramorová deska pochází z Itálie a mahagónové části z Hondurasu; koberec před námi se prostírající je výrobkem Levanty, stříbrná soška na stolu našem je dílem uměleckého průmyslu německého. Bavlna, z níž zhotoveny jsou naše oděvní látky, rostla snad u břehů Mississippi a byla spřádána v Anglii; vlnu dodala nám Australie, kožešiny Rus nebo Sibiř.

Avšak my nejenom od ciziny přijímáme, nýbrž i dáváme: naším cukrem sladí Anglie, Švýcarsy, Turecko a Východní Indie a nejnověji i Žaponsko, v Praze vyrábějí se bonbony pro dámy harémů orientálských, z našeho sladu vaří se pivo v Německu a ve Švýcarsku, z českého papíru byla donedávna tisknuta nemalá část novin anglických, prostějovskou konfekcí a východočeskou obuví šatí se Balkán a Egypt, pražské rukavice vyvážejí se do Anglie, Ameriky i Austrálie, sušické sirky jdou až do Číny, z našich dřevěných dýmek kouří se v Americe jižní i severní — zkrátka všichni jsme závislí na všech, celý kulturní svět celým světem je zásobován.

A jediné tato vzájemná závislost je s to, aby opatřila nám ukojení přerozmanitých potřeb, jsoucích příznakem života kulturního. Chtít stačiti hospodářsky sobě sám znamenalo by obmezení potřeb, snížení míry životní, návrat k polobarbarství — naopak hospodářská souvislost a závislost, import a export, toť pokrok a kultura!

Nebývalo vždycky tak — nynější všeobecná výměna produktů mezi všemi národy je plodem teprve doby nedávné a bylo potřebí velikého nakupení lidstva i kapitálů na malých prostorách, velikolepých pokroků technických a dlouhého působení moci zákonodárné a správní, než lidstvo dospělo od hospodářské osamocnosti jednotlivých rodů a rodin přes uzavřené hospodářství městské a hospodářství států národních k nynější pospolitosti mezinárodní.

V zemích středoevropských od počátků kultury až asi do konce prvního tisíciletí po Kr. není téměř hospodářských styků mezi jednotlivými domácnostmi. Rodina, rod tvoří uzavřený celek, uzavřený dům, uvnitř jehož odehrává se celý život hospodářský.

Výroba děje se pro dům, spotřeba uhrazuje se v domě, práce je technicky namáhavá, nic se nekupuje a nic se neprodává. Panuje nechuť k směňování, není peněz, které by mohly prostředkovati výměnu výrobků, je období t. zv. hospodářství naturálního. Potřebné práce konají dílem členové rodiny (rodu), dílem osoby nesvobodné (otroci, nevolníci), není skoro svobodných pracovníků, najímaných leda jen zřídka a za mzdu naturální. Dělná práce provádí se jen uvnitř domácnosti, malý tento organismus stačí sobě sám; je-li třeba, sousedé si vypomohou, těžší, obecně prospěšné výkony provádějí se prací společnou.

Válkami, povinností vojenskou, desátky a jinými platy oslabuje se hospodářství svobodných maloročníků, kteří upadají v poddanství, a selský stav stává se massou nevolníků, kteří pánovi osobou nebo majetkem ke službám jsou zavázáni. Vznikají veliké dvory panské s množstvím čeledi a s vlastními řemeslníky, kteří pro potřeby dvora pracují (mlynáři, pekaři, sládcí, kováři, bednáři), a s velkým počtem úřednictva.

Časem však povstává v těchto velikých hospodářstvích potřeba zužitkovati přebytek výroby, větší bohatství budí touhu po předmětech jiných, než které poskytuje vlastní dům, třebaš velice rozvětvený. Vznikají tudíž vzájemné styky obchodní, objevuje se po-

treba peněz jako měřítka pro hodnotu předmětů, dávky placené v naturálních měnách se v peněžní. Řemeslníci dvorští nabývají práva pracovat i pro jiné zákazníky, vrchnosti a panovníci usilovně zakládají tržiště a města, jimž udělují cenné výsady a jež jim opět mají zjednatí výhodný odbyt přebytečných produktů vlastního panského hospodářství i hojné peněžní dávky a platy a usnadnit nákup zboží jinde vyráběného. V tržištích a městech podporuje se usazování se řemeslníků a tvoření se samostatného obchodu, čímž nastává znenáhlé odlišování se tří základních druhů lidského povolání: zemědělství, průmyslu a obchodu. Zatím co rolnictvo zůstává v osobní závislosti na vrchnostech, obrací se hospodářský vývoj od venkova k městům. Města dobývají si namnoze i politické moci a vznikají městské státy (republiky italské, svobodná říšská města v Německu a j.). Zobecňují peníze jako obecné měnidlo a vzrůstá se placená, námezdná práce tovaryšstva osobně svobodného, jsoucím přechodem k samostatnému povolání řemeslnickému. Pevné řády cechovní upravují všechen živnostenský a obchodní život v městech, která pečlivě uzavírají se všeliké konkurenci, toliko na trzích ji připouštějíce.

Ale v celku pořád ještě převládají zásady naturálního hospodářství, nesnadnost dopravy a steré právní překážky (zákazy a obmezování, cla a mýta) vadí i uvnitř země čilejšímu rozvinutí obchodu.

Teprv když počátkem nového věku tvoří se větší státy, působí snahy zeměpánů po ujednání celého území státního a společném jeho podřízení ústřední

moci zeměpanské, že odstraňují se závory mezi městy a boří se městská monopolní politika hospodářská. Heslem zeměpanské politiky jest jednota uvnitř a uzavření na venek. Co dřív město — to nyní stát; na místo městských řádů tržních, cechovních, výrobních a obchodních nastupuje znenáhla pro celou zemi jednotná úprava průmyslu a obchodu mocí zeměpanskou.

Vzniká národní (státní) hospodářská politika, stát dává celou moc svoji ve služby hospodářských zájmů národa, usiluje pod zářivým vzorem zlatem oplývajících zemí španělských a portugalských a obchodem zbohatlých městských republik italských o zvelebení průmyslu a povznesení vývozního obchodu, o dobré silnice, přístavy a průplavy, o rozmnožení obyvatelstva a co největší množství drahokovů v zemi. Odbytištěm stává se z bývalého uzavřeného města nyní veškero území státní, proti zahraniční konkurenci zakazy dovozu a vysokými cly chráněné, vzniká velkoprůmysl a s ním zvláštní stav dělnický, nemající naděje nabýti hospodářské samostatnosti. Výroba děje se ne na určitou zakázku, nýbrž také na sklad, pro obchod, na nejistý odbyt a z výrobku stává se zboží, o jehož dobrou jakost, zejména vzhledem k žádoucímu vývozu do ciziny, pečují samy vlády zevrubnými předpisy výrobními a obchodními.

Znenáhla odrůstá průmysl ochranným berlím, jichž potřeboval ve svých počátcích, nové vynálezy předstihují staré řády výrobní, zmohutnělý obchod vyhledává co největší volnosti a zdokonalené i nákladné komunikace vyžadují co největšího pohybu, počet obyvatel-

stva roste a občanské sebevědomí jeho se vzmáhá — hodina státního poručíkování odbíjí. Nastává doba, kdy lámají se stará pouta uvnitř států i na venek: uvnitř zrušuje se nevolnictví a obmezení vlastnického práva k pozemkům, odstraňují se cechy a zavádí se svoboda živnostenská, volnost stěhování a rovnost práv občanských — na venek odstraňují se staleté prohibice, ujednocují se míry a váhy a právo obchodní a směnečné, konají se mincovní konvence a kongresy i smlouvy železniční, poštovní a telegrafní.

Neprovedl se vývoj tento ve všech státech stejnou dobou a stejnou měrou, nepřestala ve všem hospodářská uzavřenost států, které chtějí pojistiti svému zemědělství a průmyslu volný rozvoj sil uvnitř pečlivou ochranou proti mocnější soutěži cizozemské — ale přes tyto překážky a přes hranice států rozvětvují se vždy mohutněji a spleťtější hospodářské styky mezinárodní, mobilisují se lidé, výrobky i kapitály, aby vyhledali pro sebe co nejvýhodnější odbyt a zúrokování, úkoj potřeb a zužitkování sil. Stát jeden kryje svou potřebu přebytky státu druhého, změny v hospodářských poměrech, doby rozkvětu i krisí jednoho dotýkají se i druhého, vlny hospodářského života přelévají se přes všechny státy, ve vzájemném obchodním spojení jsoucí.

\* \* \*

Pokusíme se o to, naznačiti a, pokud lze, i číselně vystihnouti mezinárodní hospodářské vztahy a souvislosti, pro jejichž vývoj a podobu rozhodny byly a

jsou jak přirozené rozdíly krajin i národů, tak pokroky dopravnictví a vnitřní i vnější hospodářská politika státu.

Promluvíme nejprve o obchodu se zbožím.

Nejdůležitější a nejlépe organisovanou částí světové tržby je obchod s obilím, nejpotřebnějším to statkem člověčenstva. Před 100 lety odhadoval Turgot veškeren mezinárodní obchod s obilím sotva na 11 milionů *hl*, nyní páčí se na 569 milionů *hl*, v roce 1887 dosahovaly massy obilní v mezinárodním obchodě hodnoty přes 5·8 miliard korun, t. j. činily jednu třináctinu všeho obchodu světového a jednu pětinu úhrnné střední úrody obilín celého světa, jejíž hodnota páčí se na 25—26 miliard korun. Jenom pšenice urodilo se v roce 1899 přes 936 (roku 1898 přes 1036, roku 1897 jen 823) milionů *hl*, kdežto roční spotřeba její odhaduje se na 900 milionů *hl*.

Na obilním obchodě súčasněny jsou přímo dva největší obchodní státy světa, Anglie a Amerika.

Anglie, jejíž vlastní úroda obilní obnáší jen asi 18 milionů *hl*, odebírá obilí a mouku z celého světa v celkovém množství asi 90 milionů m. centů, platíc ročně 50 až 60 milionů £, aby zásobila chlebem své obyvatelstvo.

Mimo Rusko a Balkán jsou však i všechny ostatní evropské státy pasivními co do produkce obilní.

I naše monarchie, jejíž předlitavská část dávno již nestačila svou obilní produkcí k výživě hustého obyvatelstva svého, je i jako celek od r. 1897 aktivní již jen v ječmeně, ovsu a kukuřici — Předlitavsku nedostačuje již druhy ani pšenice a mouka uherská a nutno do-

vážeti ještě z Ruska i Ameriky. Vyváželi se od nás pšenice a mouka, musíme tím více chlebovin dovézt. Německo opět, které ještě v letech 1860. zásobovalo hojně obilím Anglii, je ve své spotřebě potravin závislo na cizině již od let 1875—9, a naddovoz cizozemské potrawy stoupl již na miliardu marek; 5—7 milionů, t. j. asi devítina německého obyvatelstva, je živa z dovezené potrawy. Francie udržuje svůj vývoz mouky bezcelným dovozem obilí cizozemského, Itálie má veliký přívoz z Indie, Švýcary dovážejí pšenici a mouku od Černého moře, z Rakousko-Uherska a Ameriky. Pasivní je konečně i celá Západní Indie, většina jižní Ameriky (do Brasilie i my mouku vyvážíme) a jižní Afrika.

Aktivními v obilním obchodě, obilními spižírny světa, jsou Rusko, Severoamerická Unie, Kanada, britská Indie, Argentina, Chile, Uruguay a do jisté míry i Rumunsko. Od konce let sedmdesátých Unie, kde od polou 19. stol. obrovské lány nevzdělané dosud půdy získány byly kultuře, předstihla dosud největšího dodavatele obilního, Rusko, a vrhala pomocí levných sazeb dopravy železniční a vodní vždy větší a větší massy obilí na trh evropský. Od let 1880 vystoupila s velkými dodávkami též britská Indie, o desetiletí později Argentina, a otevření transasijské dráhy odkryje světu novou pšeničnou komoru v Sibiři. V zaopatřování Anglie pšenicí Evropa dnes ustoupila docela v pozadí a převládla Amerika i Australie. Na bursách amerických (N. York, Chicago) soustřeďuje se poptávka a nabídka obilní a ovšem i pověstný obchod blankotermínový, a pod vlivem těchto burs stoupají a klesají ceny obilní



i na bursách v Liverpoolu, Londýně, Paříži, Vídni a Budapešti. A žel, že tato organisovanost obilního obchodu nedovedla ještě ani zabrániti periodickému hladu a moru v zemích patřících k neaktivnějším, v Indii a v Rusku!

Nesnadnou otázkou je i zásobování masem. Obyvatelstva přibývá, spotřební síla jeho roste, avšak chov dobytka zvedá se měrou relativně nedostatečnou. Tu vypomáhají zindustrialisované Evropě širé prerie Jižní Ameriky, Austrálie, Kanady a Unie čerstvým masem ve zvláštních chladicích lodích dováženým. I živého dobytka hovězího přiváží se do Anglie ročně (dle dat z roku 1898) 1·2 milionu kusů v ceně 230 milionů K, téhož roku dovezlo se do Anglie poraženého dobytka 8·78 milionu m. centů v ceně 780 milionů K a mezinárodní obraty v dobytku a mase činily již v r. 1889 nejméně 2480 milionů, při čemž pasivum Evropy obnášelo na 670 milionů K.

Také cukr třtinový a řepový je důležitým předmětem obchodu mezinárodního. Produkce třtinového cukru, jsoucího plodem Západní Indie (zejména »perly Antil«, Kuby), Unie, Brasílie, Jávy, Egypta a j., v kampani 1898—9 páčí se na 29·6 mil. m. centů, produkce řepového na 47·6 mil. m. centů a hlavní jeho výrobě jsou Německo, Čechy a Morava, Uhry a Rusko, dále severní Francie, Belgie a Nizozemí. Ale cukrovarství vzrůstá se i v jiných státech a naše strojírný vyzbrojují nové cukrovary italské, španělské, ruskopolské, dánské a švédské. Jedině z Rakousko-Uherska vyvezeno bylo řepového cukru r. 1893 za 94 mil. zl., r. 1898

za 67 a loni za  $86\frac{1}{2}$  mil zl. Kdežto však roční spotřeba cukru na 1 obyvatele činí v Rakousko-Uhersku jen  $6\cdot5$  kg, obnáší tato spotřeba v Dánsku  $8\frac{1}{2}$  kg, v Německu 10, ve Švýcarsku 14, v Unii 29 a ve Velké Británii, která dovezla cukru loni za plných 432 milionů K, dokonce  $33\frac{1}{2}$  kg, kdežto menší konsum než naše monarchie mají vůbec jen Rusko (4) a Itálie (2 kg).

Pominouce kávu, již ročně do světového obchodu přichází 9—10 mil. m. centů — více, než svět spotřebuje — a jejímiž hlavními trhy jsou po Londýně i Hamburk, Hávre a Terst (Praha bývalého významu pro kávový obchod již pozbyla), obrátme se k surovinám průmyslovým.

Přímo revolucionářsky působila tu v hospodářský život kulturních národů bavlna, jež, známá už za starověku, nedosáhla po tisíciletí vážnosti, až teprv koncem 18. stol. stala se surovinou nejpřednějšího obleku lidového. Výhody její první seznala Anglie a počala ji brzy po odkrytí nového světa spracovávat. Ale skutečného rozvoje dosáhl průmysl bavlnický teprv vynálezy mechanického stavu a parostroje, jichž obou nejprve v bavlněné výrobě bylo použito. K tomu přistoupilo zavedení volného dovozu bavlny do Angie. Pět šestin produkce bavlny připadá na Unii, kde bylo její pěstění teprv v druhé polovici 18. století zavedeno, kdežto starobylá její vlast, Přední Indie, má ve světovém obchodě význam teprv od severoamerické války otročí. Po nich následuje Egypt, Levanta, v novější době, ale jen pro ruskou potřebu, Zakavkazí a střední Asie.

Množství, které přichází do světového obchodu, páčí se skoro na 6 miliard angl. liber v ceně 27—28 miliard korun. Z toho spotřebuje přes třetinu Anglie, ostatní Evropa rovněž asi třetinu, Unie čtvrtinu. Pro své bavlněné výrobky hledá Anglie již od 18. stol. odbyt po celé zeměkouli, jich vývoz činil r. 1895 54<sup>1</sup>/<sub>2</sub> mil £ (z celkového angl. vývozu 286 mil. liber), tedy skoro čtyři pětiny toho, co činil v témž roce vývoz naší monarchie vůbec. Nyní vstupuje i Unie na kolbiště, vydatnými konkurenty jsou i Německo a Rusko.

Také vlna vykazuje čísllice úctyhodné: světová produkce činí úhrnem 1240 milionů *kg* v ceně (dle loňského průměru) 3856 mil korun s hlavním producentem Argentinou.

Nejdůležitější materialie pro průmysl jsou však uhlí a železo. Produkce uhlí v Evropě obnášela v roce 1890 úhrnem 3560 milionů mctů., z čehož přes polovici (1820 milionů) připadalo na jedinou Anglii. Severoamerická Unie v témž roce vytěžila 1430 milionů, ostatní země světa 150 milionů; úhrnné těžení světa činilo tudíž 5140 milionů mctů. v hodnotě (na místě těžby) přes 3500 milionů korun. Roku loňského dosáhla úhrnná těžba uhlí dokonce 6628 milionů mctů. (v každý ze 300 pracovních dnů tedy 22 milionů mctů.), z čehož 30<sup>1</sup>/<sub>2</sub>% vypadalo na Velkou Britanii, 30% na Unii a 20% na Německo. Tyto tři státy tedy samojediné dodávají plně čtyři pětiny uhelné produkce světa; daleko menšími číslicemi následují pak Rakousko-Uhersko (5·3%), Francie (4·8%), Belgie (3·3%) a Rusko (2%), a konečně ostatní země s produkcí, rovnající se

dohromady asi uhelné těžbě rakousko-uherské. Anglie přes obrovskou spotřebu svých továren, železnic a loďstva uhlí dokonce ještě vyváží (r. 1899 úhrnem 431 mil. mctů. za 554 mil. korun) po moři do Francie, do Německa, Italie, Skandinavie, Ruska, ano i na Balkán a do Rakouska, kdežto my v naší monarchii vyvezli jsme sice v r. 1899 uhlí zejm. hnědého za 87·5 mil. korun, ale dovezli jsme za to zejm. kamenného uhlí a koksu za 84 mil. korun.

Jaký úkol připadá uhlí v dnešním hospodářství světovém, ukazuje fakt, že dle vyšetření Englova již před dvěma desetiletími bylo na celé zemi v činnosti na 200.000 parostrojů, většinou uhlím vytápěných, o síle 46 milionů koní, které nahrazovaly práci asi 100 milionů lidských sil a representovaly hodnotu přes 94 milionů korun, a že při těžení uhlí na celém světě zaměstnáno je přes milion lidí.

Obrovských rozměrů dosáhla také světová těžba a obchod se železem. Roku 1890 udává ji Kollmann na 270 milionů mctů., pro rok 1898 odhadují ji na 358 7 milionů mctů. I zde jest hlavním producentem Anglie a Severní Amerika; Francie a Belgie mají v železe naddovoz, Rakousko a Německo naopak přebytek vývozu. Anglie vyvezla železa a oceli v roce 1899 za 555 mil. korun.

Pro hospodářství světové nanejvýš důležitou je produkce drahokovů, zvláště zlata. Od objevení Ameriky, zabrání nahromaděných pokladů zlata a stříbra v Mexiku a Peru chtivými Evropany a odkrytí stříbrných ložisek u Potosi nezaznamenává historie těžby

drahokovů většího převratu až v letech 50. našeho století. Objevem zlatodolů kalifornských a australských stouplo těžení zlata tak, že za 25 let bylo ho získáno více než v celých 250 letech předchozích. Kdežto v průměru let 1801—10 vytěžilo se zlata v celém světě ročně jen 17.778 *kg*, a v desetiletí 1841—1850 ročně 54.759 *kg*, stouplo jeho těžení v pětiletí 1851—1855 již na 199.388 *kg*. Nastává sice v následujícím období znenáhlé klesání produkce zlata, které vzbudilo obavy o budoucnost jeho těžby, ale od polou let osmdesátých spatřujeme, jak zprvu povlovně a od roku 1891 netušeně rychlou měrou roste dobývání zlata rok co rok, dosáhnuvši roku 1891 dle zpráv amerického mincovního ředitele 196.000 *kg*, roku 1893 již 236.000 *kg*, roku 1895 299.879 *kg*, v roce 1897 vykazuje se již produkce zlata číslicí 359.333 *kg* a v roce 1898 432.483 *kg*. Roční produkce zlata obnáší tudíž nyní více než dvakrát tolik co za dob horečky kalifornské a jest skoro osmkrát větší než těžba let čtyřicátých. Od roku 1870 vytěžilo se asi o 1,230.000 *kg* zlata více než za celých prvních 70 let našeho století.

V popředí zlaté produkce stojí od r. 1894 Transvaal, který dodává světu přes  $\frac{1}{4}$  zlata, po něm Unie (Aljaška) a Austrálie — těmto zemím děkujeme dohromady tři čtvrtiny celkové produkce. Asi sedminu dodávají nám Rusko a Kanada, Mexiko, Indie a Čína dalších 8% — na ostatní země světa připadá jen asi 5% celkové výroby zlata. I přes válku transvaalskou odhaduje se produkce zlata za loňský rok asi na 315 milionů dolarů a budou-li transvaalské doly v roce 1901 opět v plné činnosti, lze očekávatí dle odhadu

amerického mincovního ředitele na přesrok produkci 400 mil. dolarů a v nedlouhé době potom i dokonce 500 mil. dolarů ročně

Také produkce stříbra vzrostla do té míry, že o její výši nerozhoduje již náhoda, vzácnost, nýbrž jen podnikavost a kapitál. Stříbro pozbylo hodnoty zvláštnostní, přestalo takorůžka býti drahokovem. Kdežto v pětiletí 1851—55 bylo ho vytěženo průměrem ročně 886.115 *kg*, obnášela produkce jeho v letech 1881—85 průměrem 2,686.600 *kg*, na to v rychlém postupu v roce 1891 již 4,267.380 *kg* a v roce 1895 dokonce 5,204.340 *kg*; roku 1898 pak 5,142.336 *kg*. Hlavními dodavateli jsou Unie, Mexiko a jižní Amerika, jež úhrnem produkují 75% celkové těžby, pak Austrálie se 7% úhrnné produkce, v Evropě pak pyrenejský poloostrov a Německo. Obrovský vzrůst produkce, k němuž přidružilo se vypuzování stříbra z funkce měnného kovu a obmezování jeho na drobnou minci, měl v zápětí znehodnocení stříbra, jevící se nejzřetelněji v relaci (poměru) jeho ke zlatu. Kdežto po věky udržoval se mezi oběma kovy poměr 1 *kg* zlata = 15½ *kg* stříbra a byl časem stříbru ještě příznivější, posunuje se od let 1870 vzájemný poměr vždy více na prospěch zlata. V roce 1886 byla relace 1:20·78 a po přechodném zotavení se v roce 1890 následkem mincovního zákona amerického na 1:19·75 shledáváme již v roce 1891 opět poměr 1:20·92, v následujících třech letech pak postupně 1:23·72, 1:26·49, 1:32·59 a teprv následující léta přinesla částečné zotavení.

Mincovní zásobu světa odhadují na 40 miliard korun, z čehož připadá asi 19·2 miliard na zlato a

20·8 miliard na stříbro — zřejmě, že stříbro, třebas jeho nové ražení jest obmezeno, dosud tvoří přes polovici měnných zásob světa, které klesnutím jeho ceny ne sice co do nominální hodnoty, ale aspoň co do vnitřní hodnoty rovněž se znehodnocují.

Mimo k ražení mincí užívá se drahokovů i v průmyslu (šperky, náčiní, pozlacování a pod.). Světová průmyslová spotřeba zlata i stříbra různě se odhaduje; spotřeba zlata ročně na 88—110.000 *kg* v ceně 290 až 360 mil. korun, spotřeba stříbra na 1 milion *kg* v ceně asi 96 mil. korun.

Mezinárodní platy za zboží, za dovozní po lodích, na úroky a zisky i splátky kapitálové z peněz v cizozemských podnicích a státních papírech uložených atd. nevyrovnávají se ovšem jen nebo především drahokovem, nýbrž směnkami (devisami) v cizině splatnými. Poněvadž následkem mezinárodního styku obchodního, dopravního, finančního atd. jsou mezi jednotlivými státy ustavičně vzájemné pohledávky a závazky, je v každé zemi poptávka i nabídka směnek v cizině splatných. Rovná-li se asi suma pohledávek sumě závazků, jsou směnky *al pari*; máme-li za cizozemskem více pohledávek než platití, kurs směnek klesá (jsou *pod pari*), mají-li naopak převahu naše závazky do ciziny nad pohledávkami našimi v cizině, převyšuje poptávka po cizích směnkách jejich nabídku a kurs jejich stoupá. Vysoké kursy cizích směnek označují se tudíž jako nepříznivé, nízké jakožto příznivé. Jsou-li cizí směnky následkem značně větších závazků a tudíž veliké po nich poptávky tak vysoko nad *pari*, že by

bylo výhodnější zaslání peněz hotových, nekupují se směnky, nýbrž — a teprve tehdy — zasílají se peníze hotově. Vysoké kursy cizích smenek, znamenající naše zadlužení cizině, podněcují k vývozu zboží, nízké kursy usnadňují přívoz zboží z ciziny. Země do ciziny silně zadlužené hledí závazky své vyrovnati co možná exportem zboží. Z válečné náhrady francouzské v letech 1871—1873 zapláceno bylo Německu jen 617 mil. fr. hotově kovem, 135 mil. fr. v bankovkách a 4248 mil. fr. ve směnkách za zboží. V roce 1893 páčeny byly zahraničné směnky evropské i americké úhrnem na  $10\frac{1}{4}$  miliard marek.

Také uvnitř státu kovové mince nahrazovány jsou náhražky papírovými. Jen papírových peněz (bankovek, státovek a pod.) kovem nekrytých páčí se nominální hodnota na třetinu peněz kovových, takže celkový peněžní oběh světa odhaduje se na 44 miliard marek, t. j. asi 26 miliard zlatých. A k tomu přistupují ještě cheky, kupecké poukázky, žírové obchody (převody v knihách bankovních) a súčtovací zařízení (clearing) k dennímu vzájemnému súčtování pohledávek a závazků sdružených podniků obchodních, při čemž se přebytky pohledávek a závazků připisují opět v knihách banky a hotové placení se na minimum obmezuje. V Londýně obnášel clearingový obrat r. 1899 přes 219.600 mil. korun, v Novém Yorku r. 1893 299.872 mil. korun, u 10 německých domů odúčtovacích loni 35.547 mil. kor., u saldovacího spolku pražského v témž roce 522 mil. korun.

V nejposlednější době přetrásá se i vydávání mezinárodních bankovek. Nejpřednější cedulové banky světa



(banka anglická, banka francouzská a říšská banka německá) uzavřely by konvenci, na jejímž základě by každá z nich mohla za podmínku, jimiž je vázána při vydávání bankovek domácích, vydávati bankovky mezinárodní, sloužící jednak především na místo nákladného transportu hotových peněz (kovu) k vyrovnávání platů mezinárodních, jednak však i ve vnitřním obchodě každé země vedle dosavadních bankovek domácích (národních).

Shrneme-li pak v jedno veškeré obchodní obraty světa, shledáme, že světový dovoz i vývoz obnášel

|      |    |      |    |      |    |      |      |
|------|----|------|----|------|----|------|------|
| 1860 | 36 | 1868 | 53 | 1883 | 82 | 1894 | 80·8 |
| 1865 | 42 | 1879 | 70 | 1891 | 87 | 1897 | 90·5 |

a roku 1898 plných 95 miliard korun. Stoupání toto nedělo se ovšem nerušeně; jen od let šedesátých spatřujeme tři veliké vlny, jež dosahovaly vrcholu v letech 1873, 1883 a 1891 a jejichž nejnižšími hlubinami byla léta 1877, 1886 a 1894. A jak úžasně přímo rostl světový průmysl a obchod v letech nejposlednějších, o tom rozhovořovaly se letos veškeré časopisecké úvahy novoroční.

Číslice hořejší nabývají tím větší váhy, jelikož cena zboží až do posledních dvou let skoro vesměs neustále klesala a tudíž množství zboží, ve světovém obchodě zprostředkovaného, vzrostlo daleko větším procentem nežli jeho cena.

Avšak i co do ceny se obchod světový v letech 1860--97 více než zdvojnásobil. Pokud jde pak o jednotlivé díly světa, měla v roce 1898 v miliardách korun

|           | dovoz | vývoz | úhrnem tržbu |
|-----------|-------|-------|--------------|
| Evropa    | 36·04 | 26·15 | 62·19        |
| Asie      | 4·52  | 4·86  | 9·38         |
| Afrika    | 1·85  | 1·62  | 3·47         |
| Amerika   | 6·60  | 10·26 | 16·86        |
| Australie | 1·55  | 1·46  | 3·01.        |

Z jednotlivých států kulturních měly r. 1899

|                                     | dovoz    | vývoz   | úhrnem   |      |    |
|-------------------------------------|----------|---------|----------|------|----|
| Anglie                              | 11650·53 | 6356·60 | 18007·13 | mil. | K. |
| Německo                             | 6459·92  | 4879·91 | 11339·83 | »    | »  |
| Sev.-amer. Unie                     | 3948·16  | 6292·38 | 10240·54 | »    | »  |
| Francie                             | 4015·85  | 3713·02 | 7728·87  | »    | »  |
| Holand (1898)                       | 3496·70  | 2989·90 | 6486·60  | »    | »  |
| Belgie                              | 2007·32  | 1867·06 | 3874·38  | »    | »  |
| Rakousko-Uher.                      | 1608·90  | 1861·60 | 3470·50  | »    | »  |
| Rusko (přes evrop.<br>hranici 1898) | 1438·82  | 1802·78 | 3241·60  | »    | »  |
| Italie (1898)                       | 1345·71  | 1146·09 | 2491·80  | »    | »  |
| Švýcarsko (1898)                    | 1004·74  | 688·94  | 1693·68  | »    | »  |

Srovnáváme-li jednotlivé země dle podílu, který z úhrnného jejich zahraničního obchodu, z dovozu i vývozu, připadá na hlavu obyvatelstva, obdržíme následující tabulku:

Z úhrnného obchodu připadá na 1 obyvatele

|              | franků |            | franků |
|--------------|--------|------------|--------|
| v Nizozemí   | 1350   | ve Francii | 198    |
| ve Švýcarsku | 569    | v Německu  | 173    |

|            | franků |                | franků |
|------------|--------|----------------|--------|
| v Belgii   | 528    | ve Sp. Státech | 127    |
| v Anglii   | 434    | ve Španělsku   | 94     |
| v Dánsku   | 376    | v Rak.-Uhersku | 83     |
| v Norsku   | 290    | v Řecku        | 81     |
| ve Švédsku | 216    | v Rusku        | 47     |

Ovšem nelze z této tabulky činiti přesný závěr na tržebně-politický význam jednotlivých zemí; na př. co v Nizozemsku onu číslici tak neobyčejně zvyšuje, je obchod transitní, nikoliv dovozní nebo vývozní, veliké státy, které ve svém obvodě zahrnují jak kraje s rozmanitým a vysoce vyvinutým průmyslem, tak krajiny s pokročilým zemědělstvím, budou míti poměrně menší vnější tržbu než státy menší a pod. Vůbec pak vzájemné srovnávání tržebních výkazů jednotlivých států ztěžováno jest rozdílnými způsoby, jakými se zjišťuje cena zboží dováženého nebo vyváženého, různostmi v rozřídování zboží, ve zjišťování původu a určení zboží atd. Anglie připisuje na př. zboží importované zemi, odkud je přímo do Anglie dopraveno resp. dopraveno: Švýcarsko se tedy v anglické tržební statistice ani nevyskytuje, mnoho zboží rakouského a německého připisuje se Belgii a Holandu a pod. Celkem lze však vzíti za pravdu, že poměrná výše vnější tržby jde souběžně s celkovým blahobytem národa a zejm. se spotřební působností širokých mass obyvatelstva. Nenít možno za pravidelných poměrů jednostranné povznesení exportu, nezvýší-li se zároveň spotřební působnost a životní nároky obyvatelstva uvnitř státu a tudíž i možnost dovozu z ciziny.

S tím souvisí zjev, že nejčilejší tržební styky jsou nikoliv mezi vyvinutými státy průmyslovými s jedné a jejich zámořskými osadami s druhé strany, nýbrž právě mezi kulturními státy vespolek. Německo má pro Anglii obchodně skoro stejný význam jako Východní Indie, malá Belgie pro Anglii týž význam, jako jižní Afrika a Kanada. Skoro třetina anglického vývozu jde do Německa, Nizozemí, Belgie a Francie — nemát ani Anglie tak obrovského vývozu do svých kolonií, jak se obecně za to má.

Hodnota celého francouzského vývozu do kolonií francouzských činí ročně asi tolik, co stojí každoroční vydržování těchto kolonií, s německými osadami východo- a jihoafrickými obchoduje více Anglie, kdežto Německo samo vyváží 70% váhy svého exportu do nejbližšího sousedství: Rakousko-Uherska, Francie, Belgie a Holandska. Rakousko-Uhersko vyváží do Německa a přes Německo (zejm. Hamburk) bezmála čtyři pětiny veškerého svého exportu, kdežto do svého »přirozeného odbytiště« Balkánu jen asi jednu pětadvacetinu.

Zajímají nás tu však ještě dvě skutečnosti.

Jednak skutečnost, že samojediná Anglie reprezentuje plnou pětinu světového obchodu, Německo nyní asi osminu, kdežto na Rakousko-Uhersko připadá teprv asi jedna šestadvacetina. Podíl Anglie byl před lety poměrně ještě vyšší (ještě v roce 1876 23%), ale státy evropské pevniny hledají přímé prameny a přímá odbytiště, hledíce se obejít bez anglického prostředkování, a potom vznikají Anglii v zápase o hospodářský primát světa vážní konkurenti Německo a Sev. Ame-

rika. Přes to mluvilo se poněkud předčasně o úplné stagnaci anglického vývozu, jak právě se ukázalo v roce 1899, kdy export anglický stoupl proti roku předchozímu o plných 744 milionů korun.

Jiným faktem je tržební pasivnost nejobchodnějších a nejbohatších států evropských: Anglie doveze ročně zboží více o 5000 mil., Německo více o 1600 mil., Francie více o 300 mil. korun, než vyvezou, vyrovnávajíce tyto deficity své tržební bilance tím, že cizina platí jim opět ročně veliké sumy jako úroky a splátky půjček státních, jako dividendy kapitálů uložených v cizozemských podnicích atd.

Není tržba se zbožím jedinou formou mezinárodních styků hospodářských. Naopak vedle dovozu a vývozu zboží zaujímají poměrně vždy význačnější místo a působí na celkovou platební bilanci mezi jednotlivými státy i jiné převody majetkové, jako poskytování zápůjček a jinaké ukládání peněz do ciziny (kupování státních rent a dluhopisů, akcií podniků průmyslových, bankovních, železničních atd.), přijímání (a na druhé straně placení) úroků z těchto kapitálů a realizování zisku z výdělkových podniků v cizině (dividendy z bank, železnic, dolů, továren), platy za dovoz zboží (Anglie je námořním dopravovatelem světa, do jisté míry i Nizozemsko a Německo — českým námořním přístavem je Hamburk).

I cestovatelský ruch, v posledních desetiletích tolik vzrostlý, stal se činitelem mezinárodní bilance platební. Anglie, Amerika i Německo jsou zde pasivní, Itálie, Švýcarsko i rakouské země alpské jsou aktivní. Světové výstavy přivádějí do zemí a měst, v nichž se konají,

sta milionů cizozemského kapitálu. Pařížská výstava v roce 1889 byla navštívena 120.000 účastníky ze Spojených Států Severoamerických a američtí návštěvníci utratili toho roku v Evropě dle odhadu nejméně 93 milionů dolarů (asi 459 milionů korun). Letošní výstava Pařížská zvýší obvyklé každoroční výdaje amerických turistů v Evropě dle odhadů bankéřských o 40 mil. dolarů (asi 197 mil. korun).

Největší význam mají, vedle tržby, pro mezinárodní platební bilanci ovšem kapitálové investice v cizině. »Od dob, kdy Italové překročili Alpy, aby s ostatní Evropou sdělovali se o výhody své hospodářské kultury a svého bohatství kapitálového, usadivše se v Londýně, v jehož srdci dodnes Lombardská ulice zachovává jich památku — zůstalo zákonem obchodu mezinárodního, že národové kapitálem nasycení a přesycení dělí se o svůj pokrok s národy opozdilými« (Cohn). Tak přicházejí peněžní potřebě jiných států na pomoc od 16. a zejm. v 17. a 18. stol. Holanďané, v pol. 18. stol. zvedá se k emancipaci od Nizozemčanů Velká Britannie, aby koncem onoho století dospěla k přebytku, přetékajícímu k jiným státům, Prusku, Rakousku a Rusku, a ku konci našeho století je to zejm. Francie, Belgie a Německo, jejichž kapitál opouštěje nízký úrok domácích půjček a podniků hledá vyšší zúročení v cizině.

Tyto dni právě uveřejnil říšský námořní úřad německý, aby podporoval vládní předlohu o rozmnožení loďstva námořního, přehled německého kapitálu, uloženého v obchodech, bankách, železnicích, dolech, pobřežní plavbě a v podnikatelských úvěrech zemí zámoř-

ských, nehledíc však ke kapitálům ve státních půjčkách a pod. cenných papírech cizozemských uloženým, ani k vlastním koloniím německým a k zemím evropským mimo Turecko. Na př. v Turecku a jeho državách asijských a afrických má Německo uloženo kapitálu na 400 milionů marek, v ostatní Africe přes 970 milionů marek (jedině podíl německého kapitálu na zlatodolech a démantových polích transválských odhaduje se na 730 milionů, na transválských obchodech, bankách, továrnách a železnicích na 170 milionů marek), v Asii 650—700 milionů, na pevnině australské 500 milionů, ve Spojených Státech Severoamerických asi dvě miliardy, ve střední Americe 1000—1250 milionů, v jižní Americe 1500—1700 milionů (z toho v jediné Argentině 600 milionů) marek. Úhrnem obnášejí německé kapitálové investice v zemích zámořských asi 7000 mil. marek a na tolikéž odhaduje se německý kapitál uložený v cizozemských půjčkách a obchodech spekuláčních. Německé banky súčasněny jsou při drahách brasílských, zbudovaly dráhu anatolskou a vyměřují právě železnici k Bagdadu a zálivu perskému.

V 10 letech (1883—1892) bylo pry v Německu umístěno cizozemských papírů za 5000 mil. M., dle Schmolerova odhadu uspoří se pry v Německu ročně 2—2 $\frac{1}{2}$  miliardy marek, z nichž jedna miliarda ukládá se v cenných papírech.

Naopak jsou v Rakousku akcie společnosti státní dráhy a jižní dráhy z valné části v rukou kapitalistů francouzských, sama Pražská tramway byla do nedávna majetkem belgickým, rozmach elektrického průmyslu německého vyvolal u nás filiálky obrovských firem

Siemens a Halske, Schuckert a Co. právě tak, jako je plno říšskoněmeckého kapitálu v rakouských dolech uhelných a železných, textilním průmyslu atd. Úhrnem potřebuje Rakousko-Uhersko ročně na úhradu úroků a splátek do ciziny 130—160 milionů zlatých — číslice, k jejímuž zevrubnému zjištění právě letos vláda rakouská podnikla rozsáhlé šetření. Uhersko je opět dlužníkem Předlitavska, pařížské a vídeňské bankovní veličiny rozhodují o státním úvěru balkánském, stroskotány jsou finance řecké, bulharské, srbské, španělské, portugalské, jichž věřiteli jsou zejm. Německo a Anglie, peněžním zásobovatelem Ruska jsou Berlín a Paříž a průmyslové podniky ruské zakládány jsou velkými sty milionů kapitálu belgického a francouzského, k němuž se nyní druží i německý.

A tak vedle výrobků a surovin exportuje se i sám vynalézavý kapitál průmyslový, zakládaje v cizině podniky, aby uspořil cla, dopravní výlohy a obchodnický zisk za své výrobky, aby porážel cizozemského protivníka na jeho vlastní půdě, pod tímiž zákony, za týchž daní a sociálních i j. zařízení převahou svého kapitálu, své technické vyspělosti a konkurenční obratnosti. Porýnské textilní továrny německé zařizují v Americe, jejíž bezohledná celní politika přívoz cizozemského zboží vždy více znesnadňuje, pobočné tkalcovny na česanou přízi, na látky hedvábné a vlněné. V Berlíně zřizuje se továrna na výrobu amerických nástrojů, americká firma zakládá v Londýně akciovou společnost o kapitálu 36 milionů korun na výrobu elektrických strojů, pro jejíž velkolepou továrnu budou přesídlena sta cvičených dělníků z Ameriky, a současně přejímá francouzskou elektrickou



továrnu v Havru, již rozšiřuje na výrobu nejmodernějších lokomotiv. Do Anglie, Německa i Švýcarska přesídlila se americká výroba nákladních vagonů z oceli i jiného železničního materiálu, veškeré nové americko-evropské podniky mají býti opatřeny americkým strojním zařízením a vedeny americkými řediteli a pokud třeba i dělníky.

Avšak nejenom zboží, drahokovy a kapitály, i samo obyvatelstvo je zmobilisováno, přechází uvnitř státu i do ciziny se vystěhovává na čas nebo navždy, hledajíc lepšího zužitkování své pracovní síly, svého nadání, svého kapitálu.

Jen do Spojených Států Severoamerických přistěhovalo se v letech 1820—1890 úhrnem 15,700.000 osob (v roce lonském 386.866 osob); z Rakousko-Uherska vystěhovává se ročně na př. r. 1895 přes 66.000 lidí, většinou do Unie (v r. 1897 přes 33.000), jen malou částí do Brazílie, La Platy a Austrálie, na Slovensku dostavuje se k odvodu třetina branců — ostatní jsou v Americe. Z Velké Británie vystěhovává se tolik lidí, že přebytek vystěhovalců nad přistěhovalými od r. 1876 až do r. 1896 činil ročně nejméně 30.000 a druhdy (1883) dokonce 246.000 lidí. Vystěhovaleckého ruchu účastni jsou zvláště Italové, Němci, Irové, Angličané a Slované (zejm. Poláci, Slováci a Čechové) — nejméně účastni jsou Francouzi. Kde vystěhovalectví děje se do vlastních kolonií země mateřské (vystěhovalectví Rusů na Sibiř, Angličanů do Afriky a Indie, Kanady a Austrálie atd.), kde vystěhovávají se živly, které kapitálem a prací mohou zaujmouti v cizině vynikající po-

stavení v průmyslu nebo obchodu, znamená vystěhovalectví i pro mateřský stát výhodu (zvětšení exportu a vůbec obchodního spojení s kolonií a pod.). Hůře je, kde vystěhovalectví nemůže býti soustředěno ve vlastních koloniích a kde vystěhovalectví přináší jen vitanou, ale skrovně odměňovanou sílu pracovní.

A vedle trvalého vystěhování vycházejí ještě massy obyvatelstva dočasně na práci do zemí s lepší příležitostí k výdělku a vyššími mzdami: Italové do Francie, Německa i Rakouska, Slováci do Čech, Češi a Poláci do Německa, Dalmatinci za námořníky až do Ameriky a Austrálie, dříve Číňané a nyní Žaponci do Ameriky atd.

Z Haliče vyšlo v roce 1899 dočasně na práci, zvláště na polní, do Saska, Pruska a dílem i do Dánska dle úředních dat přes 26.000 lidí (ve skutečnosti daleko více) a letos počítá se s východem celého sta tisíc, kdežto zatím domácí rolnictvo haličské pro nedostatek pracovních sil nebývá ani s to úrodu obilí a zemčat v čas skliditi.

V uhelném obvodě ruhrském v Německu je čtvrtina dělnictva polské národnosti a mezi horníky bylo již v roce 1893 zastoupeno 36 národností — moderní Babylon, leč nezvedající se k nebesům, nýbrž sestupující v hlubiny země pro černý drahokam, bez něhož nebylo by naší kultury. Obrovským přistěhovalectvím pozbyly některé okresy ruhrské koliny německého rázu a leč které město činí se svými polskými a českými návštěvními obchodními dojem míst haličských nebo českých.

Mezinárodní soutěž velkopřůmyslu vyvolala však i mezinárodní její obmezení. Ony podnikatelské orga-

nisace, které — obyčejně clem chráněny — hledí odčinití pro velkopřůmysl nebezpečí a vady volné konkurence: nadvýrobu, klesání cen, odbytové krise a tím ovšem i klesání rentability tím, že dohodují se o vzájemném obmezení výroby, rozdělení odbytí a stanovení cen — rozšiřují se i přes hranice státní a ovládají druhdy v jistém odboru i celý světový trh nebo valnou jeho část (trust petrolejový). Známý jsou mezinárodní kartely pro železné kolejnice z let zakladatelského ruchu, kdy německé, anglické, francouzské, belgické a rakouské válcovny pojistily si vzájemně odbyt ve svých státech, kartel pro cink, který zahrnoval v letech 80. veškeré cinkové hutě, vyjma rakouské a polské, kartel na dynamit, na zrcadlové sklo atd., jejichž smlouvy o cenách a množství výroby ustanovovaly na případ porušení závazku konvenční pokuty do milionů marek.

Přirozeno jest, že jako podnikatelé udržují mezinárodní styky i dělníci. Konají se mezinárodní sjezdy, ve stávkách poskytuje se vzájemně podpora cizozemským soudruhům, organisované dělnictvo zbraňuje co možná přístup stávkokazů nebo provádění zakázek do ciziny, dokud cizozemští soudruzi jsou ve stávce.

Světový obchod, světové hospodářství ujednocuje a uvolňuje však i právní řády a zařízení státní. Na počátku XIX. století bylo v Německu na 1800 celních území, v jediném Prusku bylo na 60 různých soustav a tarifů celních, v Rakousku v téže době 7 vnitrozemských linií celních, v Itálii bylo sedm samostatných států, všude bylo plno celních závor, zákazů, dávek a j. opatření, přístup zboží ze země do země ztěžujících. Nyní Ně-

mecko, Itálie a Rakousko tvoří jednotná celní území, všechny státy středoevropské spjaty jsou obchodními smlouvami, naši Němci hlásají dokonce potřebu úplné celní jednoty Rakouska s Německem, i v Belgii, Holandsku a Švýcarsku ozvaly se hlasy po celním sloučení s říší německou. Naproti rostoucí průmyslové převaze severoamerické Unie doporučuje se společná celní ochrana všech států evropské pevniny, kolonie pevniny australské, tržebně dosud úplně oddělené a dle různých zásad tržební politiky spravované, sdružují se v jediný svazek celní, v Anglii politikové od několika let uvažují o »Větší Britanii«, o celním ujednocení Velké Britannie se všemi jejími koloniemi v jediné tržebně-politické území zabírající dnes pětinu zeměkoule, obsahující na 384 miliony obyvatelů a reprezentující tržební obrát ročních skoro 17 miliard korun. Také Rusko se svými 130 miliony obyvatelů na sedmině plochy zeměkoule usiluje o celní jednotnost, za Atlantským oceánem projektuje se všeamerická jednota se 115 miliony obyvatelů.

I v jiných směrech zjevna je snaha po mezinárodním dohodnutí a ujednocení. Ještě počátkem 19. stol. panovala převeliká místní rozmanitost měr a vah — dnes ve většině států evropských, středo- a jihoamerických atd. je zavedena jednotná soustava metrická. V mincovnictví vymizely aspoň uvnitř států místní rozdíly, ale myšlenka všeobecné jednoty mincovní a světových peněz nedošla dosud uskutečnění a toliko mincovní spolek latinský mezi Francií, Belgií, Švýcarskem, Itálií a Řeckem a mincovní unie skandinávská mezi Dánskem, Švédskem a Norskem reprezentují skrovný

dosud rozsah mezinárodního ujednovení mincovního. Nejdále pokročilo mezinárodní dohodování v oboru dopravnictví (světové spolky poštovní a telegrafní, bernská mezinárodní úmluva o nákladní dopravě železniční), jsou i mezinárodní úmluvy ke vzájemné ochraně vynálezů, známek a vzorků, k ochraně majetku literárního a uměleckého, přetřásá se alespoň částečné mezinárodní ujednovení práva obchodního a směnečného atd.

Veškerému tomuto ruchu a pohyblivosti statků, peněz i osob bylo a jest podnětem i podmínkou též zdokonalení dopravních prostředků, jaké nastalo vynálezem parních strojů, spojením parního pohonu s železnými kolejemi, elektrickým telegrafem a telefonem.

Úhrnná poštovní doprava světa odhadována byla v roce 1873 na 3300 milionů kusů, v roce 1890 již na 17—18.000 milionů kusů, t. j. poštovních zásilek bylo v roce 1890 denně podáno průměrem 50 milionů kusů. Světový spolek poštovský, r. 1874 zřízený, zahrnuje dnes veškeré státy evropské, všechny evropské kolonie v jiných dílech světa, veškeré samostatné státy americké, v Africe Egypt, Transvaal, Oranžský stát, Kongo, v Asii Persii, Žaponsko, Koreu, Siam i Čínu (pokud jsou tam organisovány poštovní úřady) atd. Všechny tyto země tvoří pro vzájemnou výměnu korespondencí jediné poštovní území o 100 mil. *km*<sup>2</sup> s 1000 mil. obyv., řídí se jednotnými pravidly o sazbách a váze i o manipulaci s poštovními zásilkami, o náhradách transitzní dopravy a pod.

Také telegrafie nesmírně pokročila. I zde máme mezinárodní telegrafní spolek, elektrický drát spojuje Vladivostok s Petrohradem, sever Austrálie s jihem, do

dvou let bude prý hotovo telegrafní spojení Kapského Města s Kairem. První telegrafní kabel zaoceánský položen byl teprv v roce 1866 — nyní je jich na 1500 v délce 270.000 *km*, po nichž telegrafuje se ročně na 6 milionů telegramů dle mezinárodního slovníku v zkrácené řeči smluvené.

Velkolepěji ještě vyniká rozvoj dopravy železniční. Koncem roku 1897 činila úhrnná délka železnic světa 732.255 *km*, t. j. rovnala se  $18\frac{1}{2}$ násobné délce obvodu naší zeměkoule na rovníku a 1·9násobné vzdálenosti země od měsíce. Jediná severní a jižní Amerika má na 380.000 *km* železnic (více než ostatní 4 díly světa dohromady), Evropa 263.145 *km*, Asie 49.764 *km*, Afrika 15.948 *km*, Austrálie 23.014 *km*. Ze států má nejvíce železnic Severoamerická Unie (296.745 *km*, více než celá Evropa i Austrálie dohromady), potom Německo 48.116 *km*, Rusko (se Sibiří) 45.000 *km*, Francie 41.445 *km*, Velká Británie 34.445 *km*, Rakousko 33.668 a Itálie 15.643 *km*.

Kapitál v železnicích světa investovaný činí na 180.000 milionů franků a jeho 4% zúročení vyžaduje ročně 7200 mil. a denně asi 20 milionů franků. V roce 1892 bylo železnicemi dopraveno v světě úhrnem 3250 milionů cestujících a na 20.000 milionů mctů. nákladů, t. j. tedy denně průměrem asi 9 mil. osob a 55 mil. mctů. zboží.

Rovněž obrovsky roste doprava námořní. Moře, které bylo druhdy dělicí stěnou mezi národy, stalo se pokrokem plavby jejich největším slučovatelem. Obchod, který se dříve obmezoval na pobřeží a uzavřená moře, rozproštěl se nyní po všech oceánech světa. Lodní

společnosti udržují pravidelná spojení s končinami zámořskými, a státy podporují je subvencemi a premii, restitucemi poplatků průplavních a pod. Plachetní lodě mizejí a přibývá parníků, a to s nosností vždy větší a větší.

Loňského roku čítalo obchodní loďstvo:

|                 | lodí   | s registr. tunami |
|-----------------|--------|-------------------|
| Velké Britannie | 9044   | 12,588.000        |
| Britských osad  | 2099   | 1,077.000         |
| Spojen. Států   | 3150   | 2,449.000         |
| Německa         | 1604   | 2,114.000         |
| Norska          | 2663   | 1,643.000         |
| Francie         | 1151   | 1,179.000         |
| Italie          | 1162   | 855.000           |
| Španělska       | 712    | 621.000           |
| Ruska           | 1159   | 594.000           |
| Švédska         | 1373   | 553.000           |
| Nizozemska      | 383    | 444.000           |
| Dánska          | 760    | 323.000           |
| Rak.-Uherska    | 284    | 350.000           |
| Úhrnem          | 25.544 | 24,891.000        |

V posledních letech počet lodí u všech národů klesl, ale prostorový obsah skoro všude se zvětšil; malé lodě bývají vždy více vytlačovány velkými parníky nákladními.

Převaha námořní moci anglické je dosud obrovská; za ní největší pokroky dělají Unie a Německo, které od roku 1870 tonáží svého obchodního loďstva zpatnácteronásobnily. Poměrně veliký počet lodí, ale

plachetních s malým obsahem prostorovým, má Norsko, kdežto Německo má parníky patřící k největším a nejrychlejším lodím světa. Podobně vyniká francouzské loďstvo, ne sice počtem, ale velikostí nad italské.

A účinky těchto pokroků dopravních?

Především neobyčejné zrychlení dopravy. Počátkem našeho století potřebovalo se z Vídně do Terstu při rychlé dopravě 10 dní, při dopravě zboží 14 dní, do Hamburku 16 dní. Do severní Ameriky jelo se od nás počátkem 19. stol. ještě 60—70 dní a s čekáním v přístavě někdy až 12 neděl. Mezi cestujícími bývalo 10 až 12% úmrtí a ve smlouvách přeplavních bývalo určováno, že se jízdě vrací pozůstalým nebo že propadá podniku plavebnímu, dle toho, zemře-li cestující v první či druhé polovici jízdy. Dnes máme písemné zprávy z Ameriky v 8—9 dnech, t. j. Nový York je nyní pro náš obchod jen asi tak vzdálen, jako ještě v první polovici tohoto století Terst nebo Hamburk.

Dále veliké zlevnění dopravy, které spolupůsobilo i při zlevnění cen výrobků průmyslových (a od let 1870. i zlevnění plodin hospodářských), zvýšilo jejich odbytnost na větší vzdálenosti, umožnilo jejich nabytí i třídám majetkově níže postaveným, a přispělo k rozmnožení výroby. Levná a rychlá doprava přispěla k vyrovnávání cen zboží a tudíž k větší jejich stálosti, uvedla v pohyb jak massy zboží nehodnotného, které pro svou nedopravnost nenalézalo odbytu, leda v nejužším okruhu (hlína, cihly, dříví, obilí atd.), tak i massy obyvatelstva, jemuž umožňuje cestování k účelům výdělkovým, vzdělávacím, zdravotním, zábavním atd.



A neustále vynořují se nové a nové projekty technickému důvtipu a kapitálové síle i podnikavosti světa. Příklad průplavu suezského, který zkrátil na  $\frac{1}{3}$  cestu do Východní Indie a jehož akcie vynášely v roce 1895 20% dividendy a měly kurs 650%, svedl Lessepsa k podniku Panamskému, v němž pochována sta a sta milionů od drobných kapitalistů francouzských vylákaných, a povzbudil k projektu nového průplavu nicaraguského. Řecko prokopalo zbytečně šíji korintskou, Německo zbudovalo námořnímu loďstvu svému spojení z Baltu do moře severního a otevřelo právě nyní nový velký průplav od Labe k Lübecku u moře baltického, Manchester prodloužil moře od Liverpoolu až ku svým továrnám bavlněným. Francie snila o námořském »průplavu dvou moří«, středozemního a biskajského, Rusko projektuje spojení Černého moře s Baltem a jezerem kaspickým, v Rakousku přetřásají se od let projekty průplavů dunajsko-labského a dunajsko-oderského a nejnověji dokonce i projekty průplavního spojení Vídně s Terstem a Budapešti se Rjekou.

I železniční technika vítězí vždy rozhodněji nad překážkami přírodními. Po Mont Cenisu, Sv. Gotthardu a Arlbergu kope se nyní tunel simplonský, projektují se podmořské tunely Calais-Dover, Anglie-Irsko, Gibraltar-Afrika. V Asii dokonává se dráha sibiřská, Němci vyměřují železnici bagdadskou a Rusko dráhu od svých tratí zakaspických přes Tabris a Ispahan k zálivu perskému. Anglie zápasí o nerušené budoucí držení dráhy jihoseveroafričké a tím o panství nad východní částí trupu afrického, mluví se o pobřežní dráze severoafričké, o dráze transsaharské, též Amerika i Au-

stralie přikročují ke spojení svých nejkrajnějších bodů železnými kolejemi.

A provedená díla nejsou jen divy techniky, nýbrž i pomníky lidské vytrvalosti a bída hmotné, která jako biče dohlížitelův ve starém Egyptě hnala lidstvo obětovati zdraví a životy nové dráze světové dopravy. Fyzické námahy a klimatické útrapy, jež bylo překonati pracovníkům při konžské dráze v Africe, byly prý nejhroznější, jaké bylo kdy vytrpěti při železničních stavbách, nevyjímaje ani dráhu sibiřskou. Při železnici přes šji panamskou každý pražec znamená prý náhrobek Čiřana, udolaného zimnicí a útrapami. Při telegrafu transaustralském působilo dopravování materiálu a opatřování vody nesnáze obrovské a ještě dnes mohou (nečetné ovšem) telegrafní stanice vnitrozemské zásobovány býti potravou jen jednou do roka karavanou buvolí nebo velbloudí.

\* \* \*

Viděli jsme, jak postupně rozevívá se místní obvod, v kterém se provádí koloběh života hospodářského: uzavřená domácnost, uzavřené město, uzavřený stát (národ v politickém smyslu slova), konečně rozpnutí hospodářské činnosti a hospodářských vztahů přes meze států po celé zeměkouli; viděli jsme, jak dřívější mnohem důkladnější uzavřenost, spočívající nejenom v nedokonalých komunikacích, ale i v překážkách právních, umělých (zápovědi vývozu a dovozu, vysoká cla, omezení volnosti stěhování), znenáhla mizí a jak přes dosavadní

celní šraňky pásmo vzájemných souvislostí a závislostí mezi národy na prospěch kultury vždy víc a více se utužuje.

I toto světlo má ovšem své stíny: nehledíc ani ke »žlutému nebezpečí«, t. j. soutěži národů obrovské síly číselné, velikého nadání a vytrvalosti a skromných požadavků životních (Číňanů, Japonců), má vývoj moderního hospodářství světového v zápětí krise celých stavů a tříd výrobních (zemědělství, maloživnostnictvo), zostření konkurenčního zápasu jednotlivců a národů, znesnadnění i hazardnost existence.

Veliká závislost nejprůmyslovějších států evropských, Anglie, Francie, Německa, na cizině co do zásobování potravinami budí obavy o budoucnost země při možných srážkách se státy, které by svojí námořskou mocí mohly zameziti nezbytný přívoz potravin. V Anglii prohlašuje se nyní za nejpřednější snad úkol po skončení války jihoafrické reforma zásobování potravinami a žádá se k povznesení domácího zemědělství zavedení vysokých cel ochranných na všechny produkty, které mohou býti v tuzemsku vyrobeny, nebo aspoň zákaz dovozu mouky, kterým by se prý vyvolalo v zemi na sta nových podniků mlýnských, zaopatřilo zaměstnání tisícům dělnictva, uspořilo sta milionů rozdílů mezi cenou mouky a cenou obilí a zaopatřilo rolnictvu za nové miliony levného krmiva.

V Německu v době nynějšího největšího rozmachu průmyslového a tržebního ukazují střízliví posuzovatelé k tomu, že již dnes 5—7 milionů německého obyvatelstva musí živiti se potravou z ciziny ročně za 1000 milionů marek dováženou, jak v tom všeobecném shonu

po průmyslu a exportu vždy větší počet konkurujících států dělí se o vždy menší odbytiště, jak soutěž mezi vývozními průmysly vždy se stává vražednější, jak i státy, které do nedávna byly průmyslově pasivními, nyní začínají samy vyvážeti, jak k tomu přispívá sám hladový kapitál bohatých zemí průmyslových, zaplavuje a zúrodňuje země opozdilé, vyvolává v nich továrny, železnice, banky atd., jimiž potom cizina s námi soutěží. A s kapitálem jdou do ciziny ke zvelebení jejího průmyslu nové stroje a způsoby výrobní, technické, dílovedoucí a dělníci. V letech čtyřicátých byl vývoz strojů z Anglie na pevninu zakázán pod trestem kázně a smrti — dnes je vývoz strojů snad nejskvělejším oborem průmyslovým, ač je vlastně hrotem exportního průmyslu vlastního.

A druhá věc: ze států obilí vyvážejících jeden po druhém vstupuje do vždy rostoucí řady států, odkázaných na dovoz obilí, přibývá obyvatelstva i jeho životních nároků, a zemědělství se zanedbává. Průměrná výroba obilí nepřevyšuje již nyní o mnoho průměrnou jeho potřebu, a nehledíc ani k trvalému téměř hladu v některých končinách Ruska a Východní Indie, způsobuje menší úroda 1—2 let již citelné dočasné zvýšení cen obilních.

Není ovšem prozatím příčiny k pesimistickým obavám o budoucí zásobování lidstva potravinami, ani o budoucnost průmyslu vývozního. Nelze mluvit o státech tovary výlučně exportujících s jedné a výlučně importujících s druhé strany — naopak, největší tržební styky jsou vespolek mezi národy kulturně a průmyslově nejpokročilejšími. Z vývodů nepřátel novověké industrialisace

lze však přece čerpati poučení aspoň v tom smyslu, jednak že nejbezpečnějším základem průmyslového odbytu jest vždy spotřební způsobilost obyvatelstva a zvláště širokých jeho mass, středního stavu i dělnictva, v domově, jednak že péče národa a státu musí obracet se nikoli výhradně k povznesení průmyslu či obchodu na účet zemědělství, nýbrž že musí směřovati k souměrnému zvelebování veškerých výrobních sil v národě.

Co z toho světo hospodářského vývoje plyne pro nás, pro naše české poměry? Především to, že nemůžeme a nesmíme vymykati se úkolům, jaké nám klade souvislost naše s hospodářstvím světovým: pokroku, příčinnivosti a mravnosti. Již v letech třicátých vystihl Purkyně přímo revoluční účinky, jaké budou míti nové tehdy »železnodráhy« na veškeré poměry společenské, Palacký ukazoval, jak »zázračnou mocí páry a elektřiny« dána poměrům světovým nová míra, jak staré hráze mezi zeměmi a národy vždy více mizejí, jak sblížila se k sobě všechna plemena pokolení lidského, i Havlíček žádal, aby každý našinec byl především člověkem příčinnivým, pracovitým, čestným a vzdělaným. A s neustálým pokrokem průmyslu, dopravy, obchodu atd. čím dále tím zřejměji se ukazuje, že v zostřeném boji konkurenčním a existenčním zvíťezí nebo aspoň udrží se jedině ten jednotlivec a ten národ, který bude silný fysicky, pokročilý vzděláním, neúnorný v příčinnivosti i dokonalý charakterem a mravností.

Hospodářství a zejména obchod jsou věci, v podstatě velikých mravních vlastností vyžadující. Jenom kra-

mářství obejde se s malicherným chytráctvím a úskoky, jimž nahrazuje u méně vzdělaných lidí pravé vlastnosti obchodnické: příčinnost, obezřelost v shledávání pramenů a nákupu, naprostou solidnost v plnění daného slova a vyřizování zakázek, úslužnost a vzdělání. Budeme-li v co největším počtu jednotlivců míti tyto vlastnosti fyzické, kulturní a mravní, budeme-li v zemědělství, průmyslu a obchodu postupovati v duchu časového pokroku a vzájemné solidarity hospodářské, tak jako jsme svoji k svým združení a organisování politicky a literárně, vše ostatní bude nám přidáno: zámožnost, vážnost i politická samostatnost.

A nelze ani zakončiti výzvu k hospodářské práci a hospodářskému vzdělávání, než slovy velikého Palackého, která nemohou ani dosti často býti opakována a která v málo slovech zahrnují celý program hospodářský:

»Čas jest, aby povzbudil se znova národ náš a orientoval se v duchu věku nového, aby povznesl zrak svůj nad ouzke meze své otčiny; a nepřestáváje býti vlastencem věrným, aby spolu stal se světaobčanem bedlivým a opatrným. Musímeť i my oučastniti se v obchodu světovém, a kořistiti pro sebe z pokroku všeobecného; musímeť opustiti ne starou víru a poctivost svou, ale starý a zarytý onen zvyk šlendriánský, onu dávnou ochabělost a zahálku, která jest příčinou chudoby a malomyslnosti naší; musíme nastoupiti cesty nové a zotaviti se průmyslem všichni, netoliko fabrikanti, kupci a řemeslníci, ale i selští hospodáři, učenci a ouředníci. Někdejší pohodlná láce vzala výhost od nás navždy spolu se surovostí a neznámostí potřeb i lahod

věku civilisovaného ; ani daní veřejných nemůže a nebude napotom ubývati, budiž vláda státu našeho jakákoliv. Nemáme-li zakrsati a octnouti se na mizině, musíme ztrojnásobiti přičinlivost svou a staviti se co nejvíce možná v roveň s jinými národy, kteří podnikavostí svou opanovali kraje světa.«

