

## A. O DRAHÁCH ŽELEZNÝCH ZVLÁŠŤ.

### § 1. TECHNICKÁ POVAHA A NÁRODOHOSPODÁŘSKÁ CHARAKTERISTIKA.

Dráha železná jest silnice, na které povozy ne libovolně po všech místech šířky její, nýbrž v určitých vytknutých stopách (kolejích) se pohybují.

Dráha, povoz a motor jsou vesměs zvláštním přiměřeným způsobem pro sebe navzájem uzpůsobeny, takže se technicky k sobě hodí. V přičině motoru vystupuje při drahách parovozných a elektrických provozování pomocí strojů v oboru transportu pozemního.

Předchůdci nynějších drah železných byly dráhy zřízené již v osmnáctém století na některých místech (k místní neb interlokální dopravě vůbec) a sice prvotně jen s kolejnicemi dřevěnými, jež později železem se pobíjely a konečně povýšeným kolejnicím z litiny, kujného železa neb ocele ustoupily, podobně jako prvotně užívaná hybná síla zvírat ustoupila při vlastních drahách železných strojné síle (od r. 1829, kdy lokomotiva Stephensonova následkem vypsaného konkursu zvítězila).

Železnice jsou intensivnější formou transportu pozemního, vstoupí nejpozději v soustavu jeho, stávají se však nejdůležitější částí její i předpokládají již velmi intensivní stupeň rozvoje hospodářského života.

Zřízení je bude jen tehdy hospodářským, když buď již jest dosti podmínek pro hromadnou dopravu velikých množství osob a nákladů (zcela podobně jako výroba strojová předpokládá veliký odbyť), nebo kde si ji aspoň vyvolatí dovedou.

Všecky výše udané účinky dokonalejšího dopravního prostředku naproti nedokonalému vystupují u drah železných vynikající měrou naproti všem ostatním prostředkům pozemní dopravy. — V popředí u drah železných vůbec stojí levná doprava hromadná (Massentransport), k čemuž řadí se i pravidelnost a více méně značnější rychlost.

# I. ZAKLÁDÁNÍ DRAH ŽELEZNÝCH.

## § 2. SUBJEKT ZŘIZUJÍCÍ.

Otázka, sluší-li, aby stát sám zřizoval a spravoval dráhy železné, neb aby se to přenechalo podnikům soukromým, považována druhdy za otázku zásadní, která jen ve prospěch toho neb onoho systému může se rozhodnouti. Avšak omyl spočíval právě v tom, že chtěla se řešiti otázka ta absolutně. Spíše sluší říci, že obojí, t. j. dráhy státní i soukromé (recte akciové), jsou nejen faktické, ale za určitých podmínek i stejně oprávněné formy podnikání, jen když se (i soukromé) spravují dle pravidel veřejného podniku. Přimární tedy jest zásada podniku veřejného, v mezích její otázka státních či soukromých drah řeší se jako otázka prospěchová.

Dráha soukromá znamená tolik jako „dráha akciová“ a při této formě podnikání objevuje se též způsob správy (t. j. pomocí spletitého ústrojí zřízeneckého více méně burokraticky organizovaného) jako při drahách samým státem pomocí úřednictva jeho spravovaných. S této stránky tedy žádné všeobecné pravidlo v neprospěch drah státních vysloviti nelze. K tomu přistupuje pak zřetel ještě závažnější, že vůbec zásadně naprosto připustiti nelze, aby dráhy železné spravovány byly dle výhradných zřetelů soukromopodnikatelských a že jediné oprávněna jest správa dle principu podniku veřejného. To vyplývá jednak z obecného národohospodářského, politického a kulturního významu drah železných, jednak z jejich technické a hospodářské povahy. Technická zvláštnost jejich zračí se v tom, že na rozdíl od obyčejné dopravy po silnicích zde povoz a motor nemůže se jako právě na obyčejné silnici libovolně na celé šíři dráhy pohybovati, takže soutěž na dráze samé jest vyloučena. K hospodářské stránce jejich povahy náleží pak nákladnost zřízení, takže zřízení konkurenční linie zcela paralelní již pro tuto nákladnost jest nesnadné a nebylo by ani hospodářské, protože by se na účel, jemuž jistá dráha dostačí, zbytečně obětovaly nové značné kapitály. Však z obého vyvinuje se jisté, výše již vzpomenuté monopolní postavení každé dráhy železné, kteréž by bez podstatného obmezujícího vlivu moci veřejné v každém soukromém podnikateli probouzelo snahu využit-

kovati monopolu měrou obecnému prospěchu nesvědčící. Z toho všeho vyplývá, že dráhy železné musí se zřizovati a spravovati dle zásad veřejnopodnikatelských. Buď pak stát zřizuje a spravuje dráhy železné sám, nebo to podnikatelstvům soukromým přenechává, avšak i v příčině směru a zařízení i v příčině správy (zejména tarifů, opatření bezpečnostních atd.) vykonává přiměřenou regulující a kontrolující působnost.

Dokud připoušíme, aby se požadovalo od uživatelů dráhy železné za její používání úhrnem více než třeba k pouhé úhradě nákladů (zúročení a amortisaci kapitálu zřizovacího a nákladů provozovacích), dokud tedy připoušíme podnikatelský zisk, byť i dle zřetelů výše udaných obmezený, tedy s povšechného hospodářskopolitického hlediska není také dostatečné zásadní opory pro vylučování soukromých podnikatelů (zřizovatelů nebo provozovatelů). Kdo by tudíž přes to, že by podnikatelské hledisko v těch mezích připouštěl, přece chtěl zastávati výhradně zřizování a provozování státem, činil by to nepochybně nikoliv z povšechných hospodářskopolitických, nýbrž z finančně hospodářských příčin, aby totiž státu podnikatelské zisky z železnic vůbec připadly, by takto snáze z přebytků drah lepších uhraditi mohl dočasné deficity drah méně výnosných. S tohoto hlediska stala se chyba všude, kde stát nechal soukromým podnikům zříditi výnosné linie a těžiti z jejich přebytků, kdežto pozdější nevýnosné musil buď sám zřizovat nebo vykoupiti jich zřízení soukromopodnikatelské obětmi subvenčními. Leč finančně politické stanovisko sluší přece od národohospodářskopolitického lišiti, kteréžto lišení se stává zvláště důležitým, když už se výše dotčená počátečná finanční chyba jednou byla stala.

S pouhého hlediska hospodářskopolitického lze tedy říci, že obě formy, i dráhy státní i dráhy soukromé (sc. akciové), jsou přípustny. Které z nich by přednost náležela hledíc k celému systému drah železných ve státě nebo vzhledem k dráze jednotlivé, nelze vysloviti absolutně, nýbrž řídit se bude dle konkrétních poměrů místa a času. Také ze zkušenosti samé žádných rozhodných důvodů pro jednu nebo druhou formu uvésti nelze. Ani důvod uváděný často proti drahám soukromým, že správa jejich byla jednostranně zisková, není ještě veskrze rozhodným, neboť ukazuje pouze, že stát, o nějž jde, neměl dosti osvíceného názoru

nebo sly v té věci, aby náležitými zařízeními tomu včas byl zabránil. Ani parlamentární zřízení není všude zárukou racionální správy státních drah, protože činívá se nepřiměřený nátlak na levnost dopravy přes meze národohospodářsky přípustné. Vyskytly se i případy, že dráhy postátněné zase se musily předati do správy soukromé. (Itálie.)

Staví-li stát, opatřuje si zpravidla potřebný kapitál půjčkami, které právě v tomto případě bývají dobře odůvodněny (splácejí se z nenáhla vylosováním).

Forma podnikání drah soukromých jest forma akciová, při čemž nehradívá se zhusťá všecek náklad akciemi, nýbrž část jeho pomocí půjček t. zv. prioritních (obligace prioritní), jimž ve příčině zúročení z výtěžku podniku vyhrazena jest přednost před akciemi. Po případě dělí se i akcie na kmenové a prioritní (tyto mají zase před oněmi nárok na výtěžek).

Nestaví-li stát sám železnic, chopily by se soukromé podniky jen linií, jejichž dostatečná přímá výnosnost jest z předu již nepochybna. Aby povstaly také dráhy takové, které jsou žádoucími i z ohledů národohospodářských, však pro první čas neslibují dosti vydatné výnosnosti a proto by od soukromníků vystavěny nebyly, užívá stát, pokud nechce sám stavěti, t. zv. subvencí, jakožto prostředku, aby přiměl soukromé podniky ke stavbě.

Subvencemi železničními ve vlastním smyslu vyrozumívají se hmotná věnování státu nebo těles samosprávných ve prospěch podniků železničních jim samým nepřináležejících, kterážto věnování mají za účel zabezpečiti zřízení dotčené železnice, nebo výhodné opatření kapitálu pro ni, nebo příznivé výsledky výnosové.

V širším také někdy užívaném smyslu zahrnují se pod pojem ten i osvobození od daní a poplatků (negativní subvence), jehož mohou ale býti účastny i samy vlastní dráhy státu.

Podle jiného rozdělení (Sax) různí se „subvence“ od „garancí [výnosových dle toho, je-li hmotná oběť již napřed číselně určena, či činí-li se skutečná budoucí výše její teprve závislou na výsledcích provozování.

V literatuře národohospodářské vždy mluví se o subvencích jako věnováních státu dopravním podnikům soukromým. Pro rakouské poměry jest tato definice příliš úzká. Zákony říšské sice samy také užívají názvu „subvence“ jen vzhledem ku věno-

váním státu, kteréž však není vyloučeno ani vzhledem ke drahám zemským, jakéž podle zákonů zemských o drahách podružných (českého, štyrského) jsou možny. Avšak hledě ke zvláštnímu ústavnímu postavení „království a zemí“, jejichž zastupitelstva (sněmy) spolupůsobí i při vykonávání zákonodárné moci, není dobře možno připustiti kvalitativního rozdílu mezi „subvencemi“ státními a tak řečenými „příspěvky zemskými“, kteréž posléz řečené jsou možny i vzhledem ke drahám státem budovaným (na př. na dráhu transverzální, říš. zák. ze dne 25. listopadu 1883).

Povahou svou právní jsou subvence železniční bud:

a) s účastněním na zřizovacím kapitálu podnikovém (převzetí jisté části akcií);

b) zápujčky, a to zejména:

α) za účelem opatření kapitálu zřizovacího (převzetí určité sumy t. zv. prioritních obligací);

β) ku doplnění nedostatečného výnosu (garancie výnosová);

c) dary („nesplatné subvence“) poskytnuté v podobě určité sumy peněžní, nebo darováním pozemků (soustátí severoamerické), nebo převzetím jisté části stavby samé státem (na př. dříve ve Francii t. zv. stavby spodní, začez arci dotčené dráhy ve kratší době připadnutí měly státu).

V Rakousku a mnohých jiných státech pevniny nejdůležitějším způsobem subvencí byly t. zv. garancie výnosové. Ony záležejí v tom, že se stát (po případě země) naproti podniku (nikoliv naproti akcionářům) zaváže doplniti z vlastního to, čeho se bude nedostávat do určitého minimálního zúročení kapitálu zřizovacího (a kvoty amortisační), ovšem s nárokem na splacení zase z toho, oč příští roční výnosy po případě toto roční minimum překročí. Naproti tomu nevyplývá z garancie takové, že dostane akcionář určité zúročení. Nestáč-li výnos dráhy ani k úhradě provozovacích a udržovacích nákladů, hradí se provozovací deficit z příjmu garancijného a zbytek připadne nejprv na zúročení prioritního dluhu; teprv eventuální ostatek akcionářům.

Dřívější státní garancie drah hlavních v Rakousku vztahovaly se vůbec na sumu potřebnou k určité míře zúročení celého zřizovacího kapitálu, opatřeného pomocí prioritních obligací i akcií; v novější době zavedena při t. zv. drahách místních obmezená garancie (státní nebo zemská), která se vztahuje jenom na určité

zúročení prioritních obligací a prioritních akcií, nikoliv však t. zv. akcií kmenových, takže se tedy garancie nevyměřuje dle celého kapitálu zřizovacího.

Zásadní oprávněnost garancí výnosových jest sice nepochybná, neboť neschází z pravidla kapitálu soukromým podnikatelům, nýbrž jen odvaha pustiti se v podnik s málo bezpečnou výnosností, čemuž právě garancie úroková odpomáhá.

Praktické provádění této formy subvenční bylo však namnoze velmi nedokonalé, takže uvalilo veliká břemena na státní finance buď tím, že garancie povolovány příliš neracionelně bez dostatečné kontroly nákladu zřizovacího (jenž často nepoctivými machinacemi při zakládání nebo při provádění stavby nepřiměřeně vzrostl), nebo bez náležité kontroly solidního zřízení (pak pohltí režie tím více), aneb konečně, že správa dráhy byla nenáležitá.

(Veliký vzrůst platů na subvence v Rakousku, jenž byl mezi pohnutkami k velké sestátnovací akci let osmdesátých.)

Kdežto Anglie a Lucembursko mají výhradně soukromé dráhy, nalézá se v ostatních státech evropských obecně jisté smísení obou soustav, kteréž ostatně se během doby měnilo a mění.

V rozhodné převaze je soustava drah státem zřízených a spravovaných v Norsku, Rumunsku, Německu, Dánsku, Belgii, naopak rozhodnější převaha soukromých ve Francii a Rusku.

### § 3. PLÁN ZŘIZOVACÍ. INDIVIDUALISOVÁNÍ.

Při podnicích takové důležitosti veřejné, jakými jsou dráhy železné, neslušelo by se uvažovati směr a způsob založení jednotlivé dráhy bez souvislosti s celou sítí železniční a bez ohledu na celek.

Racionálně postupovalo by se jen tehdy, opírá-li se veškerá činnost státu v tomto směru o určitý plán celého systému železničního, a to o:

a) plán geografický či liniový, jenž obsahuje rozvržení celé sítě železniční co do důležitosti různých linií a směrů dle potřeb strategických, politických a hospodářských;

b) plán časový, jenž by obsahoval ustanovení, v jakém postupu tyto jednotlivé linie mají se upravit.

Postup časový stanoviti dlužno dle důležitosti té které dráhy tak, aby stavba důležitějších linií předcházela. Avšak zároveň tyto rozdílly co do důležitosti budou jeviti své účinky i na technickou konstrukci dráhy i na způsob správy její.

Ačkoli totiž dráhy železné jakožto prostředky ke strojovému provozování pozemní dopravy jsou nejintenzivnější formou transportu pozemního, přece u nich samých opět jsou možny rozličné stupně intenzivnosti. Nesmí se všechny železnice stavěti na jedno brdo, nýbrž musí se každá co do úpravy dráhy samé i co do způsobu správy zařídit tak, jak jest to přiměřeno účelu, pro který se zřizuje, i hospodářským poměrům místa a krajin, jimiž jde, a velikosti transportův, pro které buď již nyní nalézá podmínek, anebo si je nepochybně probudí. Tato úprava drah, aby byly přiměřeny individuálním účelům a poměrům, pro které se zřizují, nazývá se individualisováním jich.

V této příčině vešlo ve zvyk rozdělovati dráhy železné rozmanitým způsobem.

Tak na př. dělí se dráhy ve hlavní (primární), naproti kterým staví se podružné. Samy pak dráhy hlavní dělí se po případě na dráhy hlavní prvního nebo druhého řádu; podružné nyní zase na sekundární a terciární.

Ke drahám hlavním prvního řádu čítati se budou takové, které buď slouží jako hlavní linie obchodu mezinárodního (světové dráhy) nebo jako hlavní cesty obchodní velikých říší. Protože tudíž mají zpravidla dosti podmínek pro vydatné transporty, a že

dále při nich i moment rychlosti státi bude poměrně v popředí, tedy bude se doporučovati pro ně směr co možná přímý (krátká linie bez oklik) a dle možnosti vodorovný (bez přílišného stoupaní a klesání), takže překážky terrainu raději se přemohou, nežli by se jim vyhýbalo (tunely, mosty, náspy, průkopy); po případě dvojí kolej, solidně provedený systém signálů, trvalé konstrukce z kamene, železa, hojný materiál povozný, četné vlaky dle rozmanitých účelů rozřídné.

Co do času zřízení náleží jim přednost přede všemi ostatními.

Ke drahám hlavním druhého řádu počítají se ony, jež připojují se ke hlavním drahám prvního řádu sprostředkují spojení těchto s ostatními hospodářsky důležitými místy a krajinami. U nich méně již záleží na přímém spojení, jako spíše na tom, aby se v trať pojala důležitá místa podél směru dráhy ležící; protože moment rychlosti není tak závažným jako u prve jmenovaných, tedy se překážkám terrainu vyhnou (vrchy se obejdou, nebo zátočemi překročí na místě nákladných tunelů atd.), dráha více se odchyluje od horizontály, stoupajíc a klesajíc atd., jedny koleje, méně četný park vozů a lokomotiv, menší rozmanitost vlaků, levnější konstrukce atd.

Dráhy sekundární nejpozději přistupují, aby pomocí jich se doplnila síť železniční; účel jejich jest spojovati více míst sousedních mezi sebou a s drahami hlavními na místě méně dokonalého spojení silničního. Malý náklad zřizovací a levná správa jsou u nich nezbytny; i hledí se přizpůsobiti terrainu, jakož i užiti po případě silnic již trvajících (železnice silničné). Rychlost jest moment podřízený, materiál vozový po případě od sousedních drah se najímá, řídké vlaky (smíšené), jednoduchá kontrola atd. Při zakládání jich právem působnosti autonomních částí státu (zemí, okresů a pod.) větší místo přísluší.

Dráhy terciární jsou takové, které jen určitým lokálním účelům slouží, jako tramwaye v městech, rozličné druhy horských drah atp.

Ostatně mají i poměry a názory každého státu účinek na celý ráz systému železničního. Příklady: centralismus francouzský přičinou pečlivě provedené sítě železniční ve směru radiálním (střed Paříž) a koncentrickém, v severní Americe zvláštnosti způsobené rozsahem drah vedených krajinami řídko obydlenými způsobily samostatný vývoj techniky železniční atd.



## II. SPRÁVA DRAH ŽELEZNÝCH.

### § 4. TARIFY.

Správa drah železných (státních i soukromých) podrobuje se určitým státním provozovacím regulativům (v Rakousku t. zv. řády provozovací, Betriebsreglemente), jež obsahují předpisy o publikaci sazeb a jízdnicích plánů, o povinnosti dráhy k dopravě osob i nákladů i výjimkách příslušných, o bezpečnostních opatřeních atd.

S monopolní povahou souvisí vliv státu na sazby dopravní i u drah soukromých. Nejstarší, avšak dle zkušeností nedostatečná forma toho vlivu byla ta, že stát předepsal každé dráze jisté nepřekročitelné sazby (t. zv. maximální tarify) pro jednotlivé hlavní kategorie doprav osobních i nákladových a vyhradil si právo změnit je za jistých podmínek (na př. dosáhne-li výtěžek určité výše).

Nedostatečnost tohoto způsobu ukázala se nejen potud, že maximální sazby zpravidla jsou příliš veliké, takže pro ustanovení podrobných sazeb v jejich mezích jest mnoho libovůle, nýbrž zjevila se i v tom, že nezamezily se tím třeba i velmi značné odchylky v soustavách tarifů od jednotlivých drah použitých.

Z evropských států nejprve Německo provedlo pro všechny dráhy po celé říši jednotný systém tarifový.

Východištěm pro všeliké stanovení sazeb dopravních zůstane i při železných drahách vždy t. zv. vlastní náklad dopravní, t. j. náklady, jež dráze samé vznikají dopravou a příslušnými manipulacemi.

Kromě zřizovacího nákladu, který má býti tím menší, čím méně hojně transporty se dají očekávat, a kromě všeobecných nákladů správních, rozhodujícím jest, jak již výše bylo řečeno, pro vlastní náklad i zvláštní náklad spojený s dovozem každého jednotlivého předmětu transportního (osoby, věci). — V této poslední příčině hlavně na váhu padá poměr čistého neboli užitečného břemene (Nettolast), t. j. váhy vezených předmětů, k mrtvému břemeni, t. j. ku váze povozů a motorů ku dopravě té použitých. I když předpokládáme, že vozy jsou naplněny, není poměr mrtvého břemene ku čistému stejný podle povahy dopravovaných předmětů (objemné, však lehké — neobjemné, však těžké zboží,

na př. peří — železo; počet osob v I. a ve III. (IV.) třídě). Dokud tedy platí přesné stanovisko nákladové, bude sazba tím vyšší, čím menší měrou ceteris paribus sám způsob dopravy nebo povaha dopravního předmětu dopouští snížení mrtvého břemene.

Jiným momentem na váhu padajícím jest, běží-li o vlaky, jež se musí v určitý čas vypraviti, ať jest pro ně dostatečného využitkování čili nic (osobní vlaky), anebo možno-li v jistých časových mezích zaříditi počet vypravených vlaků dle dostatku zboží k dopravě připraveného (zboží nákladní); tu má tedy na sazby vliv průměrný počet čistého břemene k mrtvému. Dá se ostatně na využitkování místa a tedy na poměrné zmenšení mrtvého břemene působiti úpravou tarifů samých tím, že se stanoví určité poměrně nižší sazby na celé náklady vagonové (Wagenraumtarife), jejichž protivou jsou t. zv. sazby kusové (německy Stückguttarife). Dále bez ohledu na naplnění celých vozů odůvodněny jsou ze stejné příčiny jisté výhodnější sazby pro zásilky značných množství najednou.

Na těchto základech spočívá již při dopravě zboží jistá rozmanitost sazeb, takže se různí normální tarify — totiž pro rychlé zboží, pro obyčejné nákladní, a tu zase sazby kusové, sazby pro zboží neskladné (rozložitě, t. j. pro objemnost a tvar svůj k dopravě nepohodlné, „sperrige Güter“) a po případě sazby vozové — a speciální čili výjimečné tarify, jimž pro zvláštní případy snížené dopravné z určitých příčin se povoluje (na př. na německých, rakouských a uherských drahách pro zásilky činící najednou nejmeně 10.000 kg.).

V mezích těchto kategorií liší se zase sazby lokální (pro dopravu končící na témže podniku železničním, který ji převzal), kdežto pro dopravu zboží, které musí jíti po dvou nebo více drahách, různým vlastníkům náležejících, tvoří se tarify svazové (Verbandstarife), vyměřené přímo pro celou vzdálenost po různých železných drahách proběhnutou, což předpokládá pak klíč, dle něhož zaplacené dopravné se rozdělí mezi dráhy účastněné a zařízené ke vzájemnému sčítování mezi nimi.

Nehledíc k těmto rozdílům nabyt však v oboru tvoření tarifů, a to i s hlediska vlastních nákladů dopravních, zvláštní váhy ještě jiný moment, totiž vzdálenost. Zde totiž zjednává si váhu zákon

ovládající všecek transport, že s rostoucí hojností doprav někteří činitelé vlastního nákladu a z nich zejména vzdálenost pozbývají významu tou měrou, že jednak menší rozdíly vzdálenostní nedají se více přesně vyjádřiti určitými jednotkami sazbovými, jednak že zejména nerostou vlastní náklady dopravní stejnou měrou se vzdáleností, nýbrž měrou menší.

S prvního hlediska vyvinuly se t. zv. pásmové sazby (Zonentarife), při kterých stanoví se dopravné nikoliv dle mil, nýbrž dle celých tříd vzdáleností či pásem — (na př. od 50 do 50 km.) a pro každé pásmo ustanoví se určitá stejná sazba.

S druhého hlediska vyrostly rozmanité formy sazeb, jejichž charakteristickým znakem jest, že pro zásilku na větší vzdálenosti má platnost menší jednotka sazební, nežli pro kratší (zovou se nyní často „sazby stupňové“ neboli „schodové“, „Staffeltarife“), což zase může se státi způsobem dvojím, vezmeme-li na př. dva stupně, totiž od 1—100 km., pak 100—200 km., tedy jest možno při zboží jdoucím na př. 150 km. pro celou vzdálenost 150 km. užiti snížené jednotky, nebo do 100 km. vyšší, od 100 dále nižší. V prvním případě může se již státi, že na př. zboží jdoucí na 110 km. bude i absolutně levněji dopraveno, nežli zboží jdoucí jen příkladně na 95 km., avšak i kde toho není, alespoň se doprava mezi dvěma vzdálenějšími body stává poměrně levnější, nežli mezi dvěma bližšími, t. j. na 1 cent a kilometr vypadne při delší dopravě menší jednotka sazby, než na 1 cent a kilometr při dopravě kratší. Zásadně odůvodněna jest okolnost tato výše vzpomnutým zákonem transportních nákladů. V tarifových zjevech posléz dotčeného způsobu potkáváme se již s t. zv. tarifováním diferenčním, t. j. vyměřujícím při různých vzdálenostech neb vzdálenostních třídách sazbu nestejně. Tento princip byl záhy prováděn při tarifech diferenčních dříve specificky takto nazývaných (nyní se užívá pro ně raději názvu „přímých“ tarifů). Jsou to sazby pro přímou dopravu mezi určitými místy (zejména mezi uzly dopravy, mezi nimiž soutěž různých drah jest možna), kteréžto přímé sazby jsou nižší, než činí součet sazeb ve zvláštní dopravě téhož předmětu od jednoho z konečných bodů těch k nějakému bodu uprostřed a zase od tohoto zvlášt ke druhému konečnému. Každé diferenční tarifování způsobuje jisté vyrovnání konkurenčních překážek a podmínek odbytových mezi velikými

vzdálenostmi a menšími a přispívá tedy potud k rozmnožení obchodu a odbytu — ale ovšem znesnadňuje zároveň často dosti citelně soutěž vyrabitelům trhu bližším a prostředkovatelské tržbě. Stupňují se pak tyto neshody zejména tam, kde bývají ohledy konkurenční příčinou, že se vyměřují sazby diferenciální sumami nejen poměrně, nýbrž i absolutně nižšími, a to druhdy i značně nižšími, než zavedeny jsou pro menší vzdálenosti. Pomocí jich snaží se dráhy dopravu jistou na sebe strhnouti, konkurrují-li v příčině její s nějakým podnikem jiným (na př. jinými drahami domácimi nebo cizími). Toto protežování vzdálenějších zavdalo hojně příčiny k stížnostem, jež porůznu vedly i k zákonným omezením takových výstředních „přímých tarifů“.

V těchto směrech tedy již jeví se úkazy obdobné tomu, co i v ryzím oboru soukromohospodářském často bývá označováno jako cenová politika a při hospodářstvích soukromých záleží v tom, že upravují své ceny podle toho, při jaké výši jim buď okamžitě nebo trvale větší prospěch slibují. Jednou to mohou být vyšší ceny při menším odbytu, jindy nižší při velkém, jež tento výsledek přivedou. Také v oboru veřejných podniků mohou z rozmanitých příčin míti místa více méně obsáhlé odchylky od pravidel plynoucích z hledišť nákladového. Ráz výdělečný mají ty odchylky, když jest jejich úkolem jisté transporty a z nich plynoucí příjem na sebe strhnouti (na příklad nízkou přímou sazbou mezi dvěma uzly, výminečnými sníženími pro určité dopravy), ale mohou vyplynouti i z úvah ryze hospodářskopolitických (aby jistá odvětví exportní byla podporována, aby se paralysovaly nepříznivé vlivy zahraničné dopravní neb celní politiky), nebo z úvah sociálně politických (levné transporty dělnické v okolí velkých měst a průmyslových středů). Ani výdělečný ráz nemusí býtí zavržitelný, směřuje-li na př. k tomu, aby jisté dopravy, jež by jinak na zahraničné směry se obrátily, byly domácím ústavům dopravním zachovány.

Rovněž jest odchylkou od zásady nákladové, když se předměty různé hodnoty netarifují pouze dle váhy, nýbrž přihlíží-li se zároveň k hodnotě (na př. cent mouky dopravuje se draže než cent obilí a t. p.) Takovéto upravování sazeb je dokonce velmi obyčejné a v něm se „cenová politika“ velmi charakteristicky zračí; ono namnoze rozhoduje o míře dopravitelnosti jistých statků a

rozsahu doprav i zároveň o konkurenční možnosti jistých závodů, oborů výrobních celých krajin.

Ze všeho jest viděti, že výhradné uspořádání soustavy tarifové dle jednoho důsledného hledišťe nebude ani možné. Výdělečný zájem arci smí vůbec býti připuštěn jen v mezích, ve kterých to dovoluje povaha podniku veřejného. Ani jisté slevy na dopravném (v podobě refakcií a t. p.) nebudou se srovnávati s povahou veřejného podniku, jsou-li jednostranné a tajné. Proto požadavek veřejnosti nesnáší výminky.

## § 5. PŘEHLED DĚJIN ŽELEZNIČNÍ POLITIKY RAKOUSKÉ.

1. Až do státoprávního narovnání s Uhrami (r. 1867). První železná dráha rakouská byla „dřevěná a železná“ dráha („Holz- und Eisenbahn“), spojující Budějovice s Dunajem, zřízená dle plánů Frant. Gerstnera v letech 1825—1832; podobny byly dráhy z Prahy do Lán (privil. z r. 1827, základ pozdější lokomotivné „dráhy Buštěhradské“) a z Lince do Gmundenu (privil. z r. 1829—1832). První parostrojnou železnicí byla dráha Ferdinandova (priv. z r. 1836), jejíž část z Vídně do Brna postavena v letech 1837—1839. Zřizování opíralo se o speciální privilegia, poskytovaná na 50 let, nekladoucí jinak soukromopodnikatelské snaze podstatné překážky. Teprve „direktivami pro koncessní řízení“ při zakládání drah železných z roku 1837 ustanoveny první všeobecné normy. Ježto však sporé soukromé dráhy zatím zřízené zápasily s nesnáze, odhodlal se stát sám ke stavbě drah (zejména z Brna do Olomouce a přes Prahu na hranice saské; z Krakova do Trzebinie, z Vídně do Lublaně, dráhy v Lombardsku a částečně v Uhrách).

Záhy však finanční tísně státu vyvolaly obrát. Koncessní zákon (ze dne 11. září 1854, č. 238 ř. z.), o sobě veliký pokrok proti direktivám z roku 1837, měl již zase na zřeteli dráhy soukromé; úřední plán železniční sítě téhož roku uveřejněný obsahoval nové linie, jež měly dle řečeného zákona býti koncessovány; stát sám pak dosavadní dráhy své (až na pranepatrné zbytky) s velikou ztrátou finanční prodal; zároveň zaveden oficiálně systém garancí výnosových. Po dvě desetiletí zůstala v celé říši soustava drah soukromých panujícím typem železničních podniků.

2. Po státoprávním narovnání s Uhrami dostalo se těmto plné nezávislosti v příčině zákonodárství a správy věcí železničních; opatření o drahách zájmu obou polovicí říše se dotýkajících měla se státi dle stejných, občasněmu dohodnutí zůsta-vených zásad.

Zatím nabyl rozvoj drah soukromých v této polovici říše značných rozměrů, ač nebyl veskrze zdravým, neboť za převládajících názorů hospodářsko-liberálních vláda neměla ani dost porozumění pro soustavný vývoj železnic, ani dosti pevné odhodlanosti naproti hojným zlořádům při zakládání, budování a správě; systém ga-

rancí výnosových ochotně, ale nesoustavně a bez náležitých opatření pěstovaný stal se zdrojem největších zlořádů. V posledních letech před r. 1873 převládlo vůbec v zákonodárství a správě vzhledem k železnicím pojmání soukromohospodářské. Krise z roku 1873 ale dotkla se železnic trvajících velmi nepříznivě, takže stát jednak musil své prostředky nastavit, aby nejedna již koncesovaná dráha mohla se dostavěti, zvyšovati garancie výnosové a na konci sám postaviti některé dráhy (v Dalmacii, Přímoří, Haliči a Čechách), které byly za obecně prospěšné uznány, ale pro něž se nenalezl podnikatel. Zatím se názory znenáhla obracely a zejména do ohromných sum ročních rostoucí břímě garancijných záloh (vzrostlo od r. 1868 do 1876 z 1.43 mill. zl. na 23.12 mill. zl. ročně) dalo podnět k obratu, kterýž nejprve se uskutečnil t. zv. zákonem sekvestračním z r. 1877 (14. prosince), na jehož základě stát převzal nejprve r. 1880 dráhu Rudolfovu do své správy, ale záhy vůbec na sebe převedl nejen tuto dráhu, nýbrž i některé jiné (Západní dráhu císařovny Alžběty, dráhu Františka Josefa, Vorarlberskou), ve kteréžto akci, původně podstoupené hlavně z finančních hledišť (veliké garancijné „zálohy“), později dále vedené i z národohospodářských (sloučení veliký komplex souvislých drah v ruce státu za příčinou tarifové politiky), bylo i dále pokračováno, takže koncem r. 1892 bylo z 15.720 km. veřejných drah v Rakousku 6374 ve vlastnictví a 1320 km. soukromých drah ve správě státu; v sestátnění pak ještě v následujících letech o něco dále postoupeno, načež nastala delší přestávka. Veliká postátnovací akce v letech 1906–8 vedla k převzetí státem tratí: severní dráhy císa. Ferdinanda, společnosti státní dráhy, severozápadní dráhy, české severní dráhy a jihoseveroněmecké spojovací dráhy; takže z ca 24.000 km. železnic v Rakousku jest nyní asi 19.000 km. ve správě státní.

Poslední fáse ve vývoji železniční politiky význačna jest i oživenými snahami o doplnění hlavních drah drahami podružnými, jejichž zřízení se podporuje státem i zeměmi na základě zvláštních zákonů říšských i zemských (t. zv. lex Mattuš v Čechách ze dne 17. prosince 1892, č. 8 z. z. ex 1893; starší ještě zákon ve Štyrsku, pozdější v Haliči).

V Uhrách soustava drah soukromých po r. 1867 vedla ke zlořádům namnoze ještě povážlivějším nežli v Předlitavsku, zejména

k ohromnému plýtvání garancemi výnosovými, což urychlilo process sestátňovací, jenž pokračoval rozhodněji než ve zdejší polovici říše, takže brzo již převážná část železných drah v Uhrách nalezala se v rukou státu, jenž provádí energickou politiku tarifovou v zájmu domácí výroby a hlavního města, zároveň pak od roku 1880 podněcuje zřizování drah podružných, kteréž tu namnoze nahradily dosavadní nedostatek silnic (nebyloť pro ně na širých rovinách uherských dosti materiálu).