

Pošta historicky a národohospodářsky.

I.

Potřeba zasílati zprávy na místa vzdálená jest prastará a bylo jí hned v nejstarších dobách vyhovováno odesláním posílů, kteří přenášeli zprávy ústní nebo i, neměl-li obsah zprávy posílům býti znám, ve smluvených znameních nebo v uzavřených dopisech. Ve velkoříších starověku vedla potřeba pravidelného styku mezi panovníkem a správci vzdálených provincií k pravidelným zařízením pro dopravu královských poselství a zpráv místodržitelských. Tak užívali již Egypťané pravidelného zasílání listů sloužících státním účelům, v říši perské zřídil Cyrus v VI. stol. př. Kr. pravidelnou službu jízdních kurýrů s určitými stanicemi pro výměnu koní na všech hlavních silnicích říše, v Řecku zavedl Alexandr Veliký poštovní posly, zvláštní rychlostí v běhu se vyznamenávající.

Ještě důrazněji ohlašovala se potřeba stálého zařízení k dopravě zpráv pro účely státní v říši římské, jakmile císařové jali se v obrovském území jimi ovládaném zaváděti centralisovanou správu. Již Augustus zřídil skutečnou poštu státní, pro kterou byly na hlavních silnicích říše zařízeny v určitých vzdálenostech stanice — často o 20 až 40 koních poštovních — dílem k výměně koní, dílem k přenocování a pohostění cestujících. Povolení k užívání poštovních stanic, obmezené v zásadě toliko na účely a pro určité úřady státní, bylo druhdy udíleno i jiným osobám, cestujícím úředníkům a vojenským osobám, zejména vysloužilým vojákům, později též církevním osobám, z čehož vyvinuly se časem rozsáhlé nešvary a zneužívání. Náklady zařízení poštovních lpěly na obyvatelích provincií, jimž staly se s postupem zneužívání poštovnictví a úpadku moci

panovnické břemenem vždy tísnivějším a druhdy tak krutým, že bývalo obtížno obyvatelstvo k přípřežím povinné v okolí stanic udržeti před vystěhováním. Ani za římské doby nebyl však vůbec učiněn pokus učiniti poštu obecně přístupným prostředkem dopravním — přes svůj název »cursus publicus« byla pošta římská vždy jen zařízením výhradně k politickopolicejním účelům sloužícím. V tomto obmezeném okruhu působnosti byly však výkony římské státní pošty velmi znamenité a rozsáhlá, po celém prostranství světové říše se rozkládající síť výtečných silnic, právní řád a bezpečnost i živé komunikační potřeby římské správy civilní a vojenské přispívaly k neobyčejně čilé dopravě osob a zpráv, od Britanie ke Kavkazu, od ústí Rýna k Lybické poušti v poměrně krátké době se provádějící.

Vedle státní pošty měli ovšem i Římané také soukromá zařízení pro dopravu osob, statků a zpráv, soukromé pošty, soukromé podnikatele k pronajímání vozů a tahounů atd. *)

S pádem říše římské upadly též římské silnice i pošty a po celý středověk dále se při politické rozdrobenosti zasílání listů a menších předmětů prostřednictvím posílů, jež si vydržovaly panovnické dvory, města, obchodnické a řemeslnické korporace a zejména duchovní řády a university. Poměrně nejrozsáhlejší byla dopravní potřeba církve, která měla přísně zcentralisovanou organizaci a byla po dlouhou dobu hlavní nositelkou duševního života. Mezi hlavou a údy katolické hierarchie byla hned v prvních dobách středověku čilá a rozmanitá korespondence; mezi četnými sídly duchovních řádů byly pravidelné poselské styky prostředkovány potulnými a žebravými mnichy, kteří i jinaké korespondence prostředkovali, ano řád německých rytířů měl jízdné poštovní posly s vlastním stejnokrojem a se zvláštními úředníky k odesílání a přijímání dopisů a k dozoru nad stájem a postiliony.

K církevním zařízením pojily se poselské ústavy universit, vyvolané potřebami studentstva ze všech zemí do sídel universitních se hrnoucího a dle krajů rozčleněného i organisovaného. Vedle posílů kvetoucích universit v Bologni, Salerně, Neapoli a j. po dlouhý čas veliké vážnosti požívali poslové university pařížské, kteří byli sloučeni ve zvláštní bratrstvo. **)

*) Handwörterbuch díl VI., 2. vyd., str. 118—119.

**) Handwörterbuch VI. str. 119—120, Svátek str. 164 (Přehled liter. viz na konci.)

Vedle těchto zařízení duchovního původu vyvinuly se rozmanité dopravní ústavy světských vrchností a korporací. Z řemeslnických cechů tehdy kvetoucích byli zvláště řezníci, kteří s koňmi a vozy podnikali daleké a pravidelné cesty, vítanými prostředkovateli dopravy zpráv, v místech s vyvinutější vodní dopravou též plavci. S vývojem městských svobod nabývají od XII. a zejména od XIV. stol. velikého významu v dopravních zařízeních středověku města se svými ústavy poselskými, které zvláštními řády byly upraveny a sdružováním se i obchodními styky měst mezinárodní téměř rozsáhlosti nabyly. Tak byla pravidelná městská spojení z Kolína nad R. a Mohuče přes Frankfurt do Norimberka, města hanseatská udržovala velice přesné poselské běhy z Hamburku do Brém, Amsterodámu a Antverp a východně přes Štětín, Gdansko a Královec až do Rigy, v jižním Německu ústav augšpurský udržoval spojení s Itálií, dostihuje Benátek za 8 dní přes průsmyk brennerský.*)

V Čechách měl za starodávna panovnický dvůr stále posly k udržování styků zemské vlády s hrady župními v zemi, jakož i se sousedními zeměmi a hlavně s císaři římskoněmeckými, pak se dvorem papežským v Římě. O zasílání listův ode dvora knížecího v Praze k pánům a vladykům na venkově nalézáme první zmínku u Kosmy před r. 1055, k čemuž byli při dvoře knížecím zřízeni zvláštní komorní poslové, kdežto listy k cizím panovníkům nebo papežům svěřovány jen šlechticům nebo duchovním. Posly k dodávání obsílek měl také každý úřad soudní v Čechách i každý župan, i byl každý takový posel pod přísahu vzat.

S papežem a metropolitním sídlem v Mohuči i mezi sebou vespolek udržovali dále pravidelné spojení úřadové a řádové církevní prostřednictvím žebravých mnichů, kteří chodíce s listy od kláštera ke klášteru donášeli na těchto cestách také listy soukromníkův za nějaký dar nebo zaopatření na cestě.

Neméně měla stále posly města česká a v Praze připomínají se mezi obecními služebníky poslové, kteří mimo mzdu dostávali od obce též šaty nebo peněžní příspěvek na šaty, již z počátku XIII. století.**)

Také kupci domácí i cizí, v Praze četně usedlí a zámožní, vydržovali si obchodní posly, z počátku na vlastní útraty, později na útraty bratrstva kupeckého, rovněž přicházeli do Prahy v určité

*) Handwörterbuch str. 120.

**) Svátek str. 165—167.

dni poslové obchodníků z cizích měst s listy a zásilkami kupeckými (z Řezna a Norimberka vždy jednou za týden), odnášejíce s sebou zase listy Pražské. Totéž pravidelné občasné spojení bylo s Vídní, Lincem, Vratislaví a Krakovem.

Za Jana Lucemburského vysílání již komorní poslové z kanceláře královské každou středu a sobotu s rozkazy a nařízeními královskými k úřadům krajským v Čechách i k úřadům zemským v zemích přivtělených, při čemž bylo dovoleno připojovati i listy soukromé; naopak musili v ostatních dnech téhodne dle potřeby zase poslové obchodních domů s sebou bráti a dodávati listy úřední. *)

Zvláštní posly měli i v Čechách též jednotliví cechové řemeslníci k roznášení listů i zakázek obchodních do měst českých a zejména řezníci brávali sami na své cesty za obchodem s dobyt看em i psaní jiných osob, což jim časem hojně vynášelo, tak že se později tohoto poštovního práva ani vzdáti nechtěli, i musil proti nim ještě Rudolf II. r. 1597 zakročiti. **)

Války husitské, které vymýtily živel německý — hlavního to representanta obchodu českého — jak v Praze tak v ostatních městech českých, učinily náhlý konec též dosavadní organizaci spojení poštovního v Čechách, obchodní spojení s cizinou na dlouhou dobu úplně přerušeno, čímž přestalo též pravidelné odesílání a přicházení listů z cizích zemí, stálých poslů poštovních nebývalo ještě za Jiřího za válečných běhů tehdejších ani u dvora královského ani ve městech a pravidelné spojení poštovní zavádělo se teprve za Vladislava Jagellonce aspoň u úřadův královských a krajských, kdežto města i soukromníci užívali k doručování zpráv schválných poslů vlastních. ***)

Úplný převrat nastal teprve spojením zemí českých s uherskými a rakouskými, jakož vůbec počátky moderního poštovníctví spadají v jedno s počínajícím sesílením moci státní. Ve Francii Ludvík XI. zařídil ediktem z 19. června 1464 kurýrní službu výhradně pro vlastní účely a k posílení moci vládní, zakázav však královským kurýrům pod trestem smrti, propůjčovati dopravní prostředky ústavu poštovního komukoliv bez výslovného povolení krále. V patentu jeho nástupce Karla VIII. označena tato služba

*) Svátek str. 168.

**) Svátek str. 168—169.

***) Svátek str. 168—171.

dopravní dobře organisovaná a přes všechny královské statky se prostírající poprvé »poštou« a od té doby označení stanic jakožto »pošt« (prý od posita statio) zobecnělo ve Francii, Německu a Italii, jméno pošta přeneseno brzy na celý ústav a zejména užíváno ho pro dopravní ústavy státní (nebo pod státní výsostí zřízené), které vedle státní služby kurýrní zabývaly se též dopravováním soukromých dopisů a cestujících. *)

První pošty v tomto smyslu, na rozsáhlém mezinárodním podkladě zařízené, byly zřízeny od rodiny Taxisů, která pocházela z Bergama, ke spojení zemí habsburských. Ke konci XV. století založil vrchní lovčí Roger Thurn-Taxis, císař Bedřichem III. r. 1450 na rytířství pasovaný, první pravidelnou poštu z Vídně přes Tyrolsko do Italie se stanicemi k výměně koní, když pak sňatkem Maxmiliána I. s Marií Burgundskou připadlo Nizozemsko k državě habsburské, spojil František Taxis, který již roku 1560 nazývá se capitaine el maistre des postes v Nizozemí a Burgundsku, Vídeň s Brusselem a zavázal se zaříditi a udržovati poštovní spojení mezi Nizozemskem a dvorem císaře německého a králů francouzského a španělského. Smlouvou Jana Kř. Taxisa, vlastního zakladatele taxisské poštovní dynastie, s Karlem V. byly poštovní kursy [ke spojení s habsburskou državou v Italii rozšířeny do Říma a Neapole.**)

Karel V. jmenoval r. 1545 Jana Taxise generálním poštmistrem ve svých státech, neurčiv zvláště jeho obvod kompetenční, z čehož Janův syn Leonhard odvozoval oprávnění k výhradnímu zřizování pošt v říši německé a byl také později (r. 1595) od Rudolfa II. generálním vrchním poštmistrem v říši německé jmenován. R. 1615 byl poštovní regál dán v léno rodině Taxisů a to od r. 1621 i ženskému potomstvu.***)

Pro své země dědičné vyhradili si však císařové z rodu habsburského své vlastní pošty (které však rovněž Taxisům byly svěřovány), pečující velice o jich zdokonalení. Tak Ferdinand I. hned před svým zvolením za krále českého zavedl pravidelné poštovní spojení s Prahou†) (stejně zřídil pravidelnou poštu z Frisink do

*) Handwörterbuch str. 120—121.

**) Taxisští kurýrové měli uraziti cestu z Bruselu do Paříže v létě za 36 a v zimě za 40 hodin, do Lyonu za 3½ a 4 dni, do Burgosu za 7 a 8, do Inšpruku za 5 a 6, do Říma za 10½ a 12 dní. Handwörterbuch str. 121.

***) Staatswörterbuch II. str. 819.

†) Trať vedla dosti přímou čarou přes Bystřici, Tábor, Veselí, Třeboň, Schwarzbach a Cmunt.

Prahy druhý nápadník trůnu českého Vilém Bavorský), povolal hned po korunovaci své (v únoru 1527) svého dvorního poštmistra Antonína z Thurn-Taxisů, jež jmenoval vrchním poštmistrem pro Čechy, do Prahy, aby také zde zřídil úřad zvláštního poštmistra, a jmenoval prvním poštmistrem pražským strýce Antonínova Ambrože z Thurn-Taxisů, který zavedl hned prvního roku též pravidelné poštovní spojení Prahy s krajskými městy českými, které potom rozšířeno i na jiná města česká. R. 1527 nařídil panovník vrchnímu poštmistrovi inšpruckému Gabrielu Taxisovi zrušiti poštu z Inšpruku do Vídně a zříditi spojení z Inšpruku přes Augšpurk do Prahy, pokud by král dlel v Praze. R. 1540 nařídil Ferdinand stálé poštovní spojení Prahy s Vratislaví a dle potřeby vydržovány též do jednotlivých měst pošty mimořádné. Poštovní poslové, vesměs jízdní, dostávali mimo oblek a ostatní potřeby měsíční mzdu, ovšem velmi nepravidelně, a v archivu dvorském zachovaly se přechytné prosby, v nichž poslové domáhali se vyplacení zadrženého služného, vyhrožující dokonce, že by od služby utéci musili. Velmi často dostávali pro nedostatek hotových peněz kusy sukna, aby z jich prodeje aspoň píce pro koně poštovní mohli zaplatiti. Dopravovati po těchto státních poštách listy a zásilky soukromé bylo připuštěno teprve za Maxmiliána II. a Rudolfa II. *)

Listina ze dne 26. srpna 1535 v českém archivu místodržitelském představuje první poštovní řád netoliko pro Čechy, nýbrž pro celé Rakousko, k němuž pojila se ještě zvláštní instrukce pro dvorního poštmistra o 20 člancích, nařizující na př., že poslové byli-li ve dne i v noci zaměstnáni, musili uraziti průměrně v létě 14 a v zimě 12 mil (jinak jen polovici), musili býti oděni v barvách země, na lístku poštovním musily se zaznamenati všechny dopisy expedované s udáním dne a hodiny, kdy byly vypraveny a komu měly býti dodány atd. S důležitými dopisy vysílání byli sami poštmistři.**) Roku 1537 bylo nařízeno, aby silnice u poštovních stanic byly obnoveny a v řádném stavu udržovány. Za války šmalkaldské nabylo důležitosti spojení se severními Čechami i zavedeno spojení Prahy s Chebem a s Jáchymovem (pro kteréž místo za plat původně nabízený nebylo lze nalézti poštmistra), avšak přes Plzeň, aby snad listy úřední nepadly v moc odbojných stavův. Válečné

*) Svátek str. 172—175, Baumeister II. a III.

**) Baumeister III.

doby a časté změny pobytu panovníkova vedly k četným poštám dočasným nebo i polním do táborů vojenských. *)

Pravidelná pošta z Prahy do Vídně šla dvakrát týdně a kromě toho vypravování dle potřeby zvláštní rychlí poslové. **)

Po Ambrožovi nastoupil 1547 jako pošt mistr pražský Křištof z Taxisu, který však 1560 pro špatnou správu úřadu byl sesazen a vystřídán Martinem z Taxisu a po jeho smrti r. 1571 Ferdinandem z Taxisu. Současně rozšířena působnost pošty i na dopravu zásilek soukromých, aby z toho vycházel eráru důchod, správa této obecné pošty svěřena však Křištofu z Habenschattenu. ***)

Po smrti Maxmiliána II., který se snažil zlepšiti finance státní úsporou výdajů a obmezoval též náklady spojení poštovních — dle zprávy české komory r. 1569 bylo tehdy mezi Prahou a Vídní 12 poštovních stanic o 2 koních, v Praze pak pošt mistrovský úřad s 3 koňmi — nastala poštovníctví českému doba rozkvětu za Rudolfa II. který učinil z Prahy sídelní město říše německé. Poněvadž při dvoře císařském bylo ustavičně hojně cizozemských vyslanců a diplomatických jednatelův, kteří musili udržovati stálé spojení se svými vládami, dojížděly pravidelné pošty z Prahy do měst říšských i do Benátek, Říma, Paříže, Bruselu, Londýna a j. †)

Důležitější listy posílány však z opatrnosti před »černým kabinetem« vládním nikoli po státní poště, nýbrž po zvláštních poslech, a sice nejen se strany cizích vyslanců, nýbrž i obcí a soukromníkův. Tak měla zvláštní posly, kteří dávali se druhdy dopra-

*) Baumeister IV., Svátek str. 174.

**) Roku 1558 dvorní pošt mistr Matiaš Taxis dopravil zprávu o narození syna české královny (dne 12. října) již dne následujícího do Prahy. Baumeister IV.

***) Svátek 175—176.

†) »Sídlo poštovního úřadu Pražského za doby Rudolfovy nalézalo se na Malostranském náměstí v domě zvaném »U kříže« (kde za našich dob až do roku 1860 byla spořitelna česká, načež byl v držení zemského výboru... Odtud vyjížděla týdenní pošta Italská přes Benátky a Mantovu do Říma, říšská přes Drážďany a Lipsko do Hamburku a přes Plzeň do Augšpurku, do Frankfurtu a do Falcka (odtud pak do Nizozemska), dále pošty Vídeňská, Vratislavská a od roku 1605 také Brněnská, která byla schválně k tomu účelu zřízena, aby byly vždy jisté a rychlé zprávy o vojsku na Moravu proti vpádům Turků vyslaném. Na každého koně poštovního dostával pošt mistr, pokud koně stáli, denně 12 krejcarů, a když byli na cestě, 15 krejcarů, mimo měsíční příplatek tří zlatých na ostatní vydržování každého jednotlivého koně, s kterým musilo se uraziti v létě 14 a v zimě 12 mil denně.« Svátek, K dějinám poštovníctví str. 178—179.

vovati ve vozích státní pošty, města Pražská (obecní poslové pražští směli s sebou na venek bráti i soukromá psaní za poplatek 3 kr. za míli), veliké obchodní domy Fuggerův, Welserův, Imhofův, které v Praze měly své stálé jednatele, a j. Doprava soukromých listů a zásilek poštou státní počínala co rok přinášeti státní pokladně větší užitky a aby zamezena byla újma eráru poštovnímu, zakázáno řezníkům při jízdách za obchodem cizí psaní a zásilky s sebou bráti, tím méně pak k tomu cíli zvláštní posly vypravovati.*)

Povstáním českých stavů a sesazením Ferdinanda II. zničeno arcit i poštovníctví, spočívající na spojení Čech s ostatní državou Habsburkův, a pravidelné poštovní spojení udržovali stavové pouze s Norimberkem k vůli stykům se svými spojenci v Německu. Brzy po potlačení stavovského povstání přikročil však místodržící Karel kníže Liechtenstein ke znovuzřízení poštovníctví, hlavně k naléhání nového nejv. dvorního poštmistra barona Paara, jemuž byl jeho předchůdce hr. Jan Jakub Magni**) tento úřad za 15.000 zl. a 6 kočárových koní prodal a kterému pak Ferdinand II. svěřil vrchní správu pošt v Čechách i Uhrách, v obojích Rakousích a ve Slezsku. Opětne zřízeny pošty z Prahy nejprve r. 1622 do Lince přes Milčín, Tábor, Budějovice a Kaplici a do Amberku v Bavořích (přes Plzeň a Stody), roku následujícího do Karl. Varů a z Plzně do Chebu — téhož roku zavedeno znovu dopravování osob jízdní poštou — r. 1632 pošta mezi Budějovicemi a Jindřichovým Hradcem, za rok i pošta z Prahy do Litoměřic a Ústí ke spojení s Drážďany a r. 1638 pěší pošta mezi Prahou a Vratislaví, r. 1651 mezi Vídní a Krakovem***) a i uvnitř Čech stále nové pošty zřizovány.

Při prohlídce pošt šlo se do nejmenších podrobností, tak že na př. bylo i přesně určeno, kdo smí posílati psaní bez poplatku, zadarmo (především úředníci dvorní, komorní a pak všickni ti, kdož stáli ve službách výběřcích nápojové daně a obchodu solního), jimž

*) Svátek, str. 177—178, Baumeister V.

**) Na rodinu Magni přenesen úřad nejvyššího dvorního poštmistra ve Vídni, když se ho počátkem XVII. stol. Lamoral Taxis vzdal.

***) Baumeister V., Svátek str. 180—182. Při vratislavské poště jeden posel měl běžeti z Prahy do Nymburka, druhý z Nymburka do Nového Bydžova, třetí odtud do Náchoda, čtvrtý do Kladska, pátý do Frankenheimu a šestý do Vratislavi; v každé stanici byla jim doba příchodu zaznamenána na archu, jež posel při odchodu z Prahy obdržel. Poslové měli 8 zl. měsíční mzdy. Svátek, strana 181.

dáno k tomu zvláštní svolení s výhradou, aby nepřidávali k zásilkám svých dopisů také listy cizí.*)

Veliký nepořádek zavládl v poštovníctví jednak následkem častých vpádů nepřátelských, jednak a nejvíce však proto, že pošt-mistři (zvaní Postbeförderer) nedostávali platu, tak že jen v Čechách byla jim komora dlužna přes 20 tisíc zlatých. Když stesky pošt-mistrů vzrůstaly a prosby o zaplacení se opakovaly, vydal císař nařízení (r. 1651), aby komora česká podala návrhy, jak by bylo lze pošt-mistrům nejsnáze dluh zaplatiti, ale nařízení to pro bídné finance zemské dlouho zůstalo neprovedeno.

(Dokončení.)

Pošta historicky a národohospodářsky.

(Pokračování.)

»Ke konci XVII. století Praha již měla pravidelné poštovní spojení se všemi hlavními městy evropskými, neboť v určité dny přijížděly sem pošty po hlavních čarách poštovních a rovněž v určité dny odjížděly odtud zase nazpět, berouce s sebou listy i ostatní zásilky jak úřední tak soukromé. Doba k odevzdání těchto listů byla rozkazem místodržících ode dne 25. září 1692 ustanovena od 7. do 8. hodiny večerní,« pro venkov pak, kde se veškeré průmyslové závody nalézaly, zaveden patentem ode dne 21. července roku 1698 poštovní řád jízdní, a postupem času zřízeny úřady poštovní nejen ve všech krajských, ale též v četných jiných městech, aby

průmyslníkům a obchodníkům poštovní spojení s ostatními zeměmi co nejvíce ulehčeno bylo. *)

V druhé polovici XVII. věku pošta Pražská vzrůstala se vždy více, takže jí už nestačoval dům »u kříže« na náměstí Malostranském, v němž dvorní a potom i veřejný úřad poštovní byl umístěn skoro po celé století; i zakoupen rozsáhlejší dům na druhém Maltézském náměstí na Malé Straně, který se podnes nazývá »u staré pošty«. **)

Ze »staré pošty« přesídlil Pražský poštovní úřad r. 1723 do nárožního domu (č. p. 482) proti kostelu Maltézskému a r. 1742 do Lichtenštejnského paláce na Vlaském place (nyn. budovy zem.

*) Dle řádu poštovního, který na budovách všech pošt byl vyvěšen a mimo to každoročně v tehdejších kalendářích uveřejňován, »přijížděla do Prahy říšská a slezská pošta vždy v neděli o 9. hodině ráno; Vídeňská a Drážďanská v úterý o 7. hodině večer; říšská a slezská opět ve čtvrtek o 9. hodině ráno; Vídeňská o 9. hodině a Drážďanská o 7. hodině v sobotu večer. Odjížděla pak z Prahy v neděli Drážďanská a slezská pošta o 9. hodině ráno, ve středu Vídeňská, říšská a Drážďanská o 9. hod. ráno, ve čtvrtek slezská o 10. hod. ráno a v sobotu Vídeňská a říšská o 6. hodině večer. Pošty Brněnská a Olomoucká mohly se zasílati poštou Vídeňskou neb slezskou. Říšská pošta se dělila v Plzni ve dva směry a sice v Chebský, jenž šel na Norimberk a na Frankfurt n. M., a v Řezenský, jenž šel přes Stody a Kleneč na Řezno.« Všecky tyto pošty Pražské přibíraly od pošt venkovských listy a zásilky tamních krajin a kde nebylo státní pošty, zařízeny sběrací skřínky poštovní, z nichž pak kolem jedoucí pošta listy vybírala. Odjinud zase donášeli soukromí poslové listy k poštovním úřadům, smějíce dle patentu z r. 1726 v místech, kde poštovní stanice nebylo, také jiné listy s sebou bráti. Porta platilo se za každý list do veškerých zemí rakouských 8 kr. (4 kr. v místě odeslání a 4 kr. v místě dodání), pro cizinu platily ovšem sazby cizozemské. Poněvadž tím doprava velice byla zdržena, užíval obchod a průmysl pro největší část své korespondence cizozemské svých vozů a povozníků. (Svátek, Dějiny Čech a Moravy díl IV. str. 360—361. Svátek, K dějinám poštovníctví str. 186—187.)

**) »Odtamtud vyjížděly vozy poštovní po ... celé půl století, zde měl též příbytek svůj vrchní poštovní, jenž požíval 2000 zl. služného a 780 zl. remunerační; kontrolor úřadu tohoto měl 1000 zl. služby, dva oficiálové po 500 zl. a dva po 350 zl. Na posílky poštovní, kteří došli psaní po městech Pražských roznášeli, bylo ročně ustanoveno jen 100 zl., z čehož se dá souditi, že jich asi mnoho nebylo.

Veškeren výdej na poštu Pražskou činil ke konci XVII. věku ročně 5580 zl., kdežto se za porto listovní přijalo 31.259 zl., za štafety a příplatky jízdní 1408 zl. 48 kr. a z ostatních filiálek poštovních 834 zl. 33 kr., dohromady tudíž 33.502 zl. 21 kr.; odečte-li se od toho výdej na úřednictvo 5580 zl., vynášela tehdejší pošta Pražská skoro 28.000 zl. ročně.

U zásilek poštovních stála doprava při každé libře 18 kr. za každou stanicí poštovní, čímž byl zejména dovoz knih z ciziny velmi zdražen « (Svátek, K dějinám poštovníctví, str. 187.)

vojenského velitelství). Po skončené válce sedmileté vzmohla se pošta v Praze tak, že r. 1771 personál její byl rozmnožen na 22 osob, v čemž byli 3 poslíčkové pro Staré město, Nové město a Malou Stranu a 2 sběratelé psaní v městě (v Dlouhé třídě a na Václavském náměstí »u Goliáše«) a 1 dohlížitel na listy v branách městských, který byl zřízen r. 1752, aby se zamezilo vysokou pokutou ohrožené dovážení soukromých listů do měst s erární poštou vozky obchodními a nájemnými, kteří z dovážení soukromých listů hojný výdělek měli. Dohlížitel měl v každé bráně ještě svého pomocníka. V židovském městě roznášel psaní zvláštní »židovský poslíček«.)

Od roku 1623, kdy úřad nejvyššího dvorního poštmistra ve Vídni přešel koupí se svolením císařským na dědičného zemského poštmistra štýrského Jana Křištofa svob. p. Paara, kterému byl roku následujícího úřad nejvyššího dvorního a generálního poštmistra dědičných zemí dán v léno, bylo poštovníctví vnitrorakouské v rukou potomních hrabat Paarův, kdežto v Tyrolsku a zemích předního Rakouska zůstala správa zemských pošt v rukou Taxisův.

Teprv r. 1722 bylo poštovní léno od rodiny Paarův za náhradu ročního důchodu 66.000 zl. vykoupeno a výkup Tyrol a zemí předrakouských proveden dokonce teprv r. 1769 za Marie Terezie. Vliv rodiny Paarův, obmezený později v podstatě toliko na obsazování míst služebních, zůstal však až do r. 1813, vykoupen byv od rodiny Paarův vedle náhrady peněžní ponecháním titulu a osvobození od porta poštovního. **)

V ohledu správním bylo poštovníctví v Čechách a na Moravě reskriptem ode dne 14. února 1749 scentralisováno ve Vídni pod generálním poštovním ředitelstvím. ***)

Při zakládání každé nové silnice poštovní čili erární musily obce, kudy silnice šla, spolupůsobiti a vrchnosti robotníky své na práci

*) Roku 1782 zavedl měšťan Garsie v Celetné ulici t. zv. »malou poštu«, kde se listy a menší zásilky pro hlavní poštu přijímaly a která byla r. 1792 přejata do správy státní, uchovavši se jako filiálka státní pošty do roku 1849.

Roku 1792 přesídlil poštovní úřad Pražský do nyn. kasáren četnických (někdy dominikánského kláštera), ale již r. 1810 přeložena výpravná vozů poštovních a po 40 letech celý poštovní úřad Pražský, r. 1850 jakožto »poštovní ředitelství pro Čechy« znovuzřízený, do celnice (býv. hibernsk. kláštera) na Josefském náměstí a r. 1869 opět do bývalé abaldy v Jindřišské ulici, kde na místě staré budovy v roce 1871—1874 zbudován nynější velkolepý palác. (Svátek, str. 188—190.)

**) Staatswörterbuch II, str. 819. Baumeister VI.

***) Rezek-Svátek, Dějiny Čech a Moravy nové doby, sv. VI. str. 215.

tuto posílali, čemuž se poddaní ovšem často vzpírali, odvolávajíce se na vlastní těžké roboty, leč obyčejně marně.

K ochraně poštovního regálu naproti soukromým poselským ústavům měst a stavů a vůbec k posílení pošty proti odporu vrchností a jiným překážkám vydány v Čechách a v Rakousku od roku 1621 do konce XVII. stol. četné reskripty a řády poštovní. Další řády poštovní, zaručující hlavně vhodnější upravení pošty, vydány při převzetí pošty rakouské do vlastní správy státní a později roku 1748. Poštovní vázanost rozšířena r. 1750 i na zásilky peněžní vůbec a na zásilky zboží do 20 liber (od r. 1785 do 10 liber) všude, kde jezdily »diligence«, nově zařízené pošty povozní. Co do transportu osob směli na silnicích poštovních vedle pošty jen oprávnění povozníci dopravovati osoby a jen s určitými výhradami.*)

Dovážení osob po rychlé poště, t. zv. diligenci, vzalo počátek svůj v Praze dne 21. března 1750, kdy byla první diligence z Prahy vypravena do Drážďan a do Lipska, kdežto podobná současně též z Vídně do Prahy docházeti počala. Z Brna byla první diligence vypravena roku 1749 do Opavy a roku 1752 do Prahy. Od r. 1750 jezdily do Vídně z Prahy i z Brna již každodenní pošty jízdní.**)

Za příkladem císařů osobovali si i větší stavové říší ve svých zemích právo zřizovati vlastní pošty zemské, pokládajíce pošty taxisské za vsahování do svých práv zeměpanských, z čehož vznikaly nesčetné spory. Zřizování pošt pro dopravu listů a osob prohlašováno od konce XVI. stol. vůbec za regál zeměpanský a soukromé ústavy poštovní, zejm. i městské a universitní, stíhány zákazy policejními. Během XVII. stol. přistoupila k tomu poštovní vázanost, t. j. zákaz posílati a dopravovati dopisy, menší zásilky a cestující jinak, než po zeměpanských poštách, a s druhé strany zeměpánové dbali o pravidelná a dostatečná spojení poštovní s bezpečnou a přesnou obsluhou. Účelná a solidní zařízení poštovní měly zejm. v Německu Sasko, Hanoversko, Hessensko a Prusko, v němž r. 1712 vydán všeobecný řád poštovní s jednotnou úpravou zákonných, reglementárních i technických poměrů pro celý stát.

Při postupujícím úpadku císařské moci v Německu obmezila se taxisská správa poštovní konečně jen na menší území středo- a

*) Teprv poštovním zákonem z r. 1837, dosud v platnosti jsoucím, byla doprava peněz a nákladů ze státní výhrady úplně vyňata a co do osobních transportů státní výhrada značně obmezena, až konečně v letech šedesátých XIX. stol. s jediným obmezením úplně zrušena.

**) Rezek-Svátek, Dějiny Čech a Moravy nové doby, sv. VI, str. 214 pozn.

jihoněmecká, ale udržela se až do zániku říše a byla v spolkové aktě německé z r. 1815 obnovena. Teprv r. 1867 bylo poštovníctví taxisské, tehdy ještě v 17 státech německých působící, převzato Pruskem za náhradu tří milionů tolarů. *)

*

S vývojem pošty souviselo i časopisectví. Bylo jen přirozeno, že městští dozorcové posílali a císařští a j. poštmistři, kteří pravidelné dodávání a odesílání zpráv obstarávali, jali se záhy zabývatí též živnostenským spisováním a rozesíláním časopisů. Nešlo arci hned zpočátku o tiskopisy periodické, nýbrž předchůdci těchto pokročilejších již útvarů sdělování zpráv obecně zajímavých byly písemné zprávy, které již v posledních desetiletích XVI. stol. zvláštní kanceláře korespondenční, s poštovními úřady souvisící, o nahodilých právě událostech politických (řídčeji obchodních) sbíraly a svým zákazníkům v dopisech sdělovaly. Tyto noviny (»avis«, »relace«) obsahovaly zprávy, které na jednotlivých střediscích poštovních sítí došly, na př. korespondence antverpská obsahovala nejen zprávy z Nizozemí, nýbrž i z Francie, Anglie, Dánska, římská zprávy z Italie, Španěl i jižní Francie, benátská zprávy z Orientu. V lipských sbírkách jsou i korespondence z Prahy. **)

Také kupci velkých měst obchodních i jednotlivé veliké domy obchodní (Welserové, Fuggerové) organisovaly zpravodajství na vlastní vrub, jiní novináři provozovali psaní časopisů ve službě knížat nebo měst, i v Praze vydržoval si na př. saský dvůr kolem r. 1629 časopisecké agenty. Jednotlivá čísla psaných časopisů, pro která se dle jich obsahu mohl předpokládati širší zájem, byla již od konce XV. stol. tištěna.

Koncem XVI. stol. zprávy vycházely častěji a byly označovány řadovými čísly — stávaly se periodickými. První periodický časopis český začal vydávati r. 1597 v Praze tiskař Daniel Sedlčanský, ale následující doby válečné zastavily tento počáteční rozvoj českého novinářství a teprv kolem polovice XVII. stol. vyskytly se v Rakousku opět tištěné časopisy, a sice zase nejprve v Praze, kde bylo r. 1657 knihtiskařům Fabriciovi a Arnoldovi z Dobroslavína dáno

*) Handwörterbuch VI., str. 122.

**) Bücher, Počátkové časopisectví v knize Vznik národního hospodářství str. 155—160.

oprávnění časopisy jimi tištěné poštou rozesílati,*) ale noviny jejich vycházely pouze do konce stol. XVII.

Úzké spojení časopisectví s poštovníctvím zračí se i v názvu novin — také první řádné české noviny, r. 1719 Karlem Rosenmüllerem v Praze založené, nazývaly se »Pražské poštovské noviny«, pod kterýmž jménem vycházely s šestiletou přestávkou až do roku 1789 — a poštmistři sváděli později tuhé spory s knihtiskaři, kteří se vydávání časopisů vždy intensivněji ujímati počali. Nařízením ze dne 7. února 1750 bylo zakázáno vydávati psané časopisy, které se vedle tištěných pořád ještě udržovaly a svým obsahem tehdejší tiskové policii a cenzuře druhdy velice se nelíbily, roku následujícího byl zakázán knihkupcům prodej cizích novin a dovolen pouze poštám, které byly povinny časopisy, než je doručily předplatitelům, předložití revisi censurní. Když byly potom ve větších městech zřízeny vrchní úřady poštovní, byly při nich zřízeny i vrchní expedice časopisecké, skrze které bylo lze časopisy domácí i cizí odbírat. Od r. 1789 pak vycházel ročně seznam časopisů, jimž bylo poštovní debit povoleno.

II.

Obrovského rozvoje dosáhlo poštovníctví v 19. století jednak všeobecným rozvojem života hospodářského a společenského, jednak technickými i správními pokroky v poštovníctví samém. Pokroky ty jevíly se hlavně v trojím směru: použití železnic a paroplavby pro účely poštovní, zjednodušení a zlevnění dopravních sazeb a manipulace poštovní a konečně mezinárodní úmluvy poštovní, jež vedly k založení světového spolku poštovního.

Po vynalezení parního pohonu železničního a vodního zmocnila se ihned pošta nového prostředku dopravního a stala se nerozlučitelnou průvodkyní železnic i linií paroplavebních, s jichž zdokonalováním rostla zároveň i rychlost a rozsáhlost i přesnost dopravy poštovní. R. 1835 zařízena byla Waghornem pošta z Anglie do Indie, která byla vedena z Marseille do Alexandrie, odtud nejprve starým kanálem mahmudiehským, později železnicí do Suezů a odtud zase po parníku do Bombaye a Kalkutty, kdežto nyní prochází tunelem montcenisským a vstupuje v Brindisi na poštovní parník, který ji v nepřetržité jízdě dopravuje suezským průplavem až do Vých. Indie.

*) Zur Geschichte der Zeitung in Böhmen Dr. F. B. (aumeister?) v Pr. Tagbl. z 18. pros. 1900. Sr. Svátek, K dějinám poštovníctví str. 186.

Doprava trvá nyní 18 dní, kdežto před r. 1834 bylo k ní kolem mysu Dobré naděje potřebí 84 dní, a bude ještě zkrácena, jakmile bude moci ubírat se přes Vídeň, Bělehrad, Cařihrad a odtud po maloasijské dráze do Bassory u zálivu perského.*)

Poštovní parníky evropské mají přípoj k železnicím severo-americkým a tyto zase k parolodím, které ze San Francisca a Vancouveru prostředkují spojení s Japanem, kam docházejí listy evropské za 30—35 dní.**)

Při dnešní samostatné povaze podniků dopravních není pošta sama ani tak prostředkem dopravním, jako spíše organisátorkou dopravy, která provádí vlastní dopravu skoro jen výpomocně (vozová a poselská pošta), obmezujíc se na místní sbírání a roznášení listů a zásilek, avšak jinak užívajíc ku provedení dopravy jiných samostatných prostředků dopravních a to státních i soukromých, nejmodernějších i nejstarších (poslů pěších, někde i jízdných, cyklistů, vozů, pneumatických rour; železnic, poštovních parníků; při válečné poště i poštovních holubů a balonů).

Kursy k dopravě poštovní sloužící jsou pravidelné, t. j. pro určité směry a doby trvale zařízené (pošty pěší, jízdné, jezdecké, osobní, balíkové, železniční a pod.), a nepravidelné, které se zařizují jen za zvláštních podnětů nebo ku zvláštní žádosti.

Vzhledem k zemím, v nichž se poštovní doprava děje, rozeznává se: vnitřní poštovní doprava (uvnitř určitého státu), dále vzájemná doprava zemí, které spolu uzavřely užší smlouvy poštovní (na př. Rakousko s Německem), doprava mezi státy světového spolku poštovního a konečně doprava se zeměmi mimo světový spolek poštovní jsoucími.

V druhém směru, zjednodušení a zlevnění dopravy, byly hlavními pokroky: jednotné porto pro co největší obvod poštovní, předchozí výplata (frankování) zásilek a zavedení známek frankovacích,

*) Handwörterbuch VI. str. 124. Po jistou dobu brala se pošta britsko-indická přes Terst a později přes Brenner. Obyčejná pošta britskoindická obsahuje asi 600 pytlů listovních, s australskou poštou, každých 14 dnů dopravovanou, pak 800 pytlů v 4—5 vagonech. Váha zásilek pošty britskoindické činila v r. 1883 8424·4 mctů. (Weltverkehr und seine Mittel I. str. 560—561).

**) V Rakousku obstarává poštovní dopravu po moři paroplavební společnost rakouského Lloydů dle smlouvy naposledy v r. 1891 upravené, v Uhrách námořní plavební společnost Adria pro dopravu do ciziny, resp. uherskochorvatská námořní paroplavební společnost, obě sídlem ve Rjece, pro poštovní linie tuzemské.

jichž bylo při městské poště v Paříži užíváno již v polovici stol. 17., které však zobecněly v poštovníctví teprv od reformy Hillovy, zavedení poštovních schránek, zlevnění porta, odstranění poplatků dodacích, zjednodušení korespondence zavedením dopisek (korresp. lístků), zálepek a podob. (nyní usiluje se o zavedení tak zv. lístků telegramových), zvláštní výhody pro zásilky tiskopisů, vzorků atd. Ujednacení porta pro celý obvod státu a zároveň veliké jeho zlevnění provedla nejprve Anglie (působením Rowlanda Hilla) r. 1840, načež následovaly Francie, Amerika, Prusko a v r. 1869 i Rakousko.

Již dříve (cís. rozhodnutím z 25. září 1849) zavedeny byly v Rakousku poštovní známky, vydány byly však do oběhu teprv dne 1. července 1850 v rozličných barvách ve shodě s poštovními sazbami týmž dnem nově upravenými.*)

(Dokončení.)

Pošta historicky a národohospodářsky.

(Dokončení.)

Spojovací moc železnic a telegrafů projevila se v poštovníctví. Sjednak sloučením rozmanitých z minulosti přešlých ústavů pošt. v jednotné ústavy státní (v Itálii, Švýcarsku, Německu), jednak tím, že o zásilkách zahraničních uzavírány byly mezinárodní smlouvy a spolky poštovní. Tak byl r. 1850 zřízen mezi Rakouskem, Pruskem i ostatními státy německými a mezi poštovní správou Taxis'skou německorakouský pošt. spolek a na místě nesčetných smluv o pošt. dopravě zahraniční byla na poštovním kongresu v Bernu r. 1874 uzavřena smlouva o založení »všeobecného poštovního spolku« mezi státy evropskými, Egyptem a Sev. Amerikou, který byl r. 1878 na poštovním kongresu v Paříži nahrazen »světovým spolkem poštovním«, později (r. 1891) opět ve Vídni obnoveným. Hlavní ustanovení mezinárodní (světové) úmluvy poštovní, vztahující se na listy, dopisky jednoduché i se zpáteční odpovědí, tiskopisy všeho druhu, obchodní papíry a ukázky zboží, přecházející z jednoho smluvního státu do druhého, jsou:

1. volnost transitu a jednotné určení transičních poplatků (bezplatnosti transitu vadí dosud překážky ve zvl. poměrech jednotlivých států ležící, na př. Belgie, Rusko, země kontinentální a státy prostředkující spojení zámořské);

2. jednotná úprava mezinárodních dopravních poplatků v celém území světového spolku (dříve na př. v Německu bylo jen pro dopisy 65 rozličných sazeb do zemí nynějšího spolku poštovního);

3. odstraněno dřívější obvyklé dělení porta a vzájemné odúčtování a určeno prostě, že každý stát podrží poplatky, jež vybral, ale stát podávací nese poplatky transiční, které se vespolek vyrovnávají clearingem za prostřednictví mezinárodního bureau v Bernu.

V jednotlivých odvětvích dopravy poštovní uzavírají se kromě toho ještě mezi jednotlivými státy smlouvy speciální.

Poslední světový kongres poštovní konal se r. 1897 ve Washingtoně. Světový spolek poštovní čítá nyní 104 milionů čtverečních kilometrů území a zahrnuje přes 1071 milionů obyvatelů. V rozporech o výkladu smlouvy a o nárocích náhradných rozhoduje smírčí soud, orgánem spolku je mezinárodní bureau v Bernu, které vydává od r. 1875 anglicky, francouzsky a německy měsíčník »L'Union postale«.

K světovému spolku poštovnímu, t. j. zemím, tvořícím pro vzájemnou výměnu korespondencí jediné poštovní území, náležejí zejména veškeré státy evropské, veškeré evropské osady (kolonie) v jiných dílech světa; mimo to ze samostatných států v Asii Persie, Čína, Japan s Formosou, Siam, Korea, britskoindické pošt. ústavy v Adenu, Mascatu u pers. zálivu, v Guaduru, Kašmíru a Ladaku (Tibet); v Africe Egypt s Nubií a Sudanem, Konžský stát, Transvaal a stát oranžský; v Americe veškeré státy a v Australii ostrovy Sandwichské (Hawai).

V zemích, nepatřících k světovému spolku poštovnímu, jsou však i na př. spolkové britské, francouzské, japonské, německé a ruské poštovní ústavy v městech čínských, britské, francouzské a španělské osady v Maroku, italský poštovní úřad v Tripolis, norský na Špicberkách, německý na ostrovech Samojských.

I do jiných zemí je z Rakouska možna poštovní doprava, nejvíce skrze Anglii (do Habeše, brit. střední Afriky, Rhodesie, Arabie, na australské ostrovy, pokud nepřináleží k svět. spolku poštovskému), přes Francii do Dahomeje, přes brit. Indii do Afganistanu.*)

Pošta v dnešním smyslu dopravuje listy, dopisky, tiskopisy, vzorky zboží, cenné zásilky vůbec, balíky, prostředkuje převod peněžních obnosů poštovními poukázkami, obstarává inkasování peněz při zásilkách na dobírku a příkazy poštovskými, zabývá se dopravou osobní a spolupůsobí při obstarávání obchodů poštovní spořitelny.

Osobní doprava poštou, hlavně v 18. století velice rozšířená, zatlačena byla železnicemi a trvá dosud jen v naší říši, v Německu (dopraveny r. 1898 tři miliony osob), Švýcarsku (r. 1898 1.31 mil. osob), Dánsku, Rusku, Egyptě a britské Indii jako doplněk sítě železniční, v rozsáhlejší míře zvláště v Rusku a pro cestovatele v zemích alpských (Švýcarsko, Tyrol); blíží se však v ostatních zemích znenáhlému zániku.

*) Sr. Obchodní Sborník str. 31—32.

Pošta balíková v střední Evropě trvala již ve stoletích městských pošt, ale ve Francii, Itálii, Portugalsku, Španělsku, Belgii, Holandsku a Velké Británii zavedena byla teprv na základě pařížské smlouvy o mezinárodní výměně poštovních balíčků v letech 1881—1885, ovšem s obmezením na zásilky do 5 kg., kdežto Rakousko, Německo, Rusko, nordické státy, Švýcarsko dopravují i větší balíky. Poněvadž nákladní doprava pošty levnými sazbami svými neuhrazuje vlastních výdajů, poskytuje poštovní doprava ve státech, hlavně jen výnosnější dopravu listovní provozujících, zejm. v Anglii a Francii, značně větší finanční výtěžky než v zemích našich.

Zasílání peněz a jiných cenných předmětů rovněž bylo již v dobách universitních a městských ústavů poselských důležitým odvětvím dopravy a nabylo v nové době stupňováním mezinárodních styků obchodních a kulturních rovněž velikého rozsahu, statisticky ovšem nesnadno zjistitelného vzhledem k tomu, že zasílatelé, spoléhající na pravidelnou přesnost poštovní dopravy, udávají zpravidla jen část ceny zasílaných předmětů nebo podávají cenné předměty též v listech doporučených nebo i jen prostých.*)

Moderní doba se svým hospodářstvím úvěrním zavedla vedle naturálního zasílání skutečných peněz dopravu poukázek.

Poukázky poštovní jala se nejprve dopravovati Anglie. Manipulace jest však jen v Německu, Švýcarsku a Nizozemí jako u nás; v jiných zemích (v Anglii, Francii, Belgii, Itálii, Sev. Americe a j.) musí vkladatel poukázku, která se mu při vkladu na vložený obnos vydá, sám zaslati zvláštním dopisem adresátovi, aby ji v místě svém k výplatě předložil.**)

Podíl, kterým se jednotlivé státy účastní příjmem či vydáním mezinárodního řízení poukázkového, jest velmi rozmanitý. Tak na př. v poukázkovém řízení mezinárodním r. 1898:

	došlo	odešlo		došlo	odešlo
v Německu . . .	135	98 mil. fr.	Rakousku . . .	52	46
V. Británii . . .	87	38 » »	Itálii	39	8
Francii	47	43 » »	Sev. Americe .	30	68

Aktivní jsou tedy Rakousko a ještě více Německo, které má obnos došlých poukázek nad třetinu vyšší než obnos poukázek odeslaných, V. Britanie s více než dvojnásobným a Itálie skoro

*) Tak na př. i diamanty z dolů kimberlejských do Anglie, Handwörterbuch str. 132.

**) Sr. Obch. Sborník str. 5—6.

s pateronásobným obnosem došlých poukázek naproti odeslaným. Aktivnost Italie vysvětluje se — kromě příčin turistických — velikým počtem Italů v cizině pracujících a úspory své domů zasílajících. Stejně vysvětluje se naopak značná pasivnost Severoamerické Unie.

Dalším stupněm úvěrového hospodářství poštovního jest poštovní spořitelna, zejm. její řízení cheková, a poštovní bony, t. j. poukázky na peníze u pošty uložené, které jako papírové peníze v oběhu zejm. v Anglii a ve Francii kolují.*)

Nejdůležitějším a nejvýnosnějším oborem poštovní dopravy jest doprava zpráv psaných i tištěných, jdoucí ve větších státech do milionů kusů denně. K rychlé expedici hromadné dopravy listovní přispělo zavedení schránek listovních, s čímž odpadlo zároveň potvrzování a zapisování jednotlivých prostých zásilek, stejnoměrnost tarifů naproti dřívějším dobám, kdy při rozmanitosti sazeb bylo obvyklým porady a vyjednávání podatele s přijímajícím úředníkem poštovním, zavedení přístrojů k odkolkování známek, třídění zásilek dle tratí dopravních, zpracovávání jich ve vozech železničních a na parnicích zaoceánských, zavádění domovních schránek dopisních, zařízení příhrádek pro strany v úřadech poštovních atd. Tato opatření umožňují zdolání dopravy, která v určité dni (na př. o novém roce) a při jistých příležitostech (událostech politických a pod.) dostupuje rozměrů obrovských. Práce poštovní nadto znesnadňována jest nemálo podáváním zásilek s adresou neúplnou nebo nesprávnou nebo nečitelnou; zejm. v Anglii a Sev. Americe bývá ročně na miliony zásilek pro špatné adresování nedodatelných.

Je snad zbytkem zmíněného starobylého úzkého spojení pošty s časopisectvím, že pošty střeoevropské přijímají vedle pouhé dopravy časopisů též předplacení a prostředkují vůbec mezi nakladatelem a předplatitelem.**)

O obrovské rozsáhlosti poštovní dopravy na př. v Rakousku nejlepší představu si učiníme z dat statistických. R. 1899 bylo dopraveno:

a) v listovní poště:

dopisů	695·0 milionů
korespondenčních lístků	285·5 »
tiskopisů a obch. papírů	107·9 »
vzorků zboží	23·8 »
úhrnem	1194·3 milionů

*) Handwörterbuch VI. str. 132—133.

**) Handwörterbuch VI. str. 129—130.

b) v poště povozní:

psaní peněžních	4.9 milionů
zásilek s udáním hodnoty	11.0 „
zásilek bez udání hodnoty	35.1 „
úhrnem	51.0 milionů

c) poštovních poukázek 31.0 milionů, na něž bylo poště splaceno 1168.2 milionů K, od ní vyplaceno 1299.6 mil. K. Úhrnný počet všech zásilek poštovních činil v r. 1899 997.52 mil. K.

Úhrnný příjem správy poštovní a telegrafní v témtž roce činil 99.06 mil. K, úhrnný výdaj 85.42 mil. K, přebytek tedy 13.63 mil. K. Personál správy poštovní a telegrafní obnášel 40.813 osob. Poštovních ústavů bylo úhrnem 6065.

O poštovní dopravě Rakouska s jedné a Německa s druhé strany poučuje nás tato srovnávací tabulka, vztahující se k r. 1897. *)
Ve vnitřní dopravě připadalo:

	v Rakousku	v Německu
na 1 obyv. odeslaných a došlých listů		
a dopisek	33.5 kusů	47.7 kusů
poštovních úřadů bylo	5785	41.028
při počtu obyvatelstva	23.9 mil.	52.3 mil.
na prostore	300.000 km ²	540.000 km ²
listovních schránek bylo	19.929	108.897
osob v poštovní službě zaměstnaných	43.687	190.919
poštovních vozů bylo	7426	23.670
a projeto k účelům poštovním	105.647 mil. km	299.335 mil. km
Dopisů pro vnitřní dopravu bylo podáno	390.99 mil.	1108.88 mil.
lístků koresp. pro tuzem. dopravu . .	151.89 mil.	506.62 mil.
a v listovní dopravě vůbec kusů . . .	674.99 mil.	2338.46 mil.
pošt. poukázkami bylo odesláno . . .	1245.67 mil. fr.	8195.31 mil.
časopisů bylo dopraveno kusů	43.29 mil.	1203.01 mil.
v pošt. vozech dopraveno cestujících .	0.20 mil.	3.03 mil.
V mezin. dopravě bylo dopraveno listů	110.01 mil.	142.41 mil.
poukázkami do ciziny odesláno . . .	47.06 mil. fr.	127.88 mil. fr.
časopisů do ciziny odesláno čísel . .	591.886	23.124.354
mezinár. transitem prošlo dopisek . .	856.600	17.764.600
mezinár. transitem prošlo dopisů . .	6.399 mil.	97.78 mil.
Příjmy poštovní činily úhrnem . . .	95 mil. fr.	459.8 mil. fr.
přebytky poštovní činily úhrnem . .	8.39 mil. fr.	49.70 mil. fr.

Pokud jde o světovou statistiku poštovní, poskytuje v jednotlivých státech kulturních stručný přehled tabulka následující: **)

*) Zeitschrift für Staats- und Volksw. z 22. července 1900.

**) Handwörterbuch VI. str. 170—171.

	počet pošt. úst.	pošt. zásilek vůbec v mil. kusů	na 1 obyv.	příjmy	výdaje	přebytek (schodek)
				v milionech M		
Rakousko	5658	1096	40·6	76	69	+ 6·7
Uhersko	4352	441·8	21·3	34	25	+ 8·7
Německo	35407	4603	81·2	395	350	44·9
V. Britanie	21197	3401	85	250	175	75
Belgie	973	504	69·8	18	10	7·9
Francie	9664	2573	55·1	200	147	52·5
Španělsko	2929	251·9	12·9	19·8	9·1	10·7
Italie	7662	608	17·9	53	47	6
Rusko	9396	685	5	136	105·6	30·4
Spojené Státy . . .	73570	11688	100·8	369	405	— 36

Rostoucí rozsah poštovní dopravy a její význam hospodářský, kulturní a politický, stejnoměrnost a trvalost výkonů, potřeba i hospodárnost jednotné správy propůjčovaly poště v zemích evropských vždy více povahu skutečného monopolu, kterému stát záhy poskytnul vesměs i sankci právní, vyloučiv zároveň veškerou konkurenci zprvu ve prospěch těch, jimž provozování poštovní dopravy bylo dědičně přenecháno (j. v zemích rakouských a německých) nebo propachtováno (j. ve Francii), a později ve prospěch vlastního výkonu státního, kterým nejlépe zaručiti se mohlo zachování tajemství listovního, vyhověti požadavkům veřejného prospěchu při správě poštovní a zameziti, aby soukromí podnikatelé jako státy ve státě nezmocnili se podniku takového rozsahu s tak velikým počtem zřízenců a tak velikou důležitostí pro obecné zájmy obyvatelstva státního, jakým vždy více stávala se a jest pošta.

V Německu od r. 1871 je celá říše jednotným obvodem poštovním mimo Bavorsko a Vírtembersko, které mají samostatnou správu poštovní. V Rakousku nastalo r. 1867 rozdělení na poštu rakouskou a uherskou; poštovníctví v obou polovicích říše je však upraveno dle stejných zásad. Uzavírání smluv poštovních s jinými státy, jako smluv mezinárodních vůbec, patří ke společným záležitostem říše, děje se však na základě dohodnutí mezi správami poštovními obou polovic.

Také v jiných státech mimo Německo a Rakousko zápas mezi poštami státními a soukromými skončil tím, že stát poštu monopolisoval a ji později sám provozovati počal. Pošta stala se i v zemích, působnost státní moci zásadně obmezujících, regálem státu, t. j. stát vyhradil si výlučné právo zřizovati a vydržovati pošty, z čehož pak plynulo další právo státu, resp. závazek obyvatelstva, aby totiž jisté druhy zásilek za jistých podmínek byly dopravovány

výhradně poštou a aby vyloučena byla při nich veškerá jiná příležitost dopravní (vázanost poštovní).

Výlučné dopravní právo pošty nemá ve všech státech rozsah stejný. U nás vztahuje se na listy (dopisy) a písemná sdělení všeho druhu a na periodické spisy (časopisy v číslech nebo sešitech), nechť jsou zhotoveny a rozmnoženy rukopisem nebo tiskem, jakož i na zřizování a vydržování zvláštních pošt na poštovních silnicích s poštovními stanicemi. »Listem« rozumějí se dle našich poštovních předpisů nejen uzavřené dopisy, nýbrž i listy otevřené, tudíž i korespondenční listy a tiskopisy.

V Německu vztahuje se poštovní regál pouze na uzavřené dopisy; korespondenční listy, zásilky pod křížovou páskou a pod. lze v Německu dopravovati mezi místy poštovními jinak než poštou. Podobně i ve Švýcarsku. Dále vztahuje se v Německu poštovní vázanost jen na politické časopisy, dopravují-li se za obvod vzdálenosti 15 *km* od místa, kde se vydávají. Listy nepolitické vůbec a časopisy politické v okruhu 15 *km* od místa, kde vycházejí, mohou býti dopravovány jinak než poštou (ku př. železnicí a pod.).

Výhradné právo k dopravě zpráv má však pošta i u nás jen tehdy, jde-li o dopravu mezi místy, jsoucími vespolek v bezprostředním či prostředním poštovním spojení, t. j. patřícími k některému úřadu poštovnímu. V dopravě uvnitř některého místa nesmí nikdo zříditi si ústav k místní dopravě listů, je-li v místě poštovní úřad státní. Poštovním ústavem jest pak každé zařízení poštovní, které aspoň listy sbírá a roznáší.

Z výlučného dopravního práva pošty jsou pak vůbec vyňaty nákladní listy a vůbec listiny, které se odevzdávají povozníkům otevřené k vykázaní o předmětech, jichž dopravu mají obstarati; otevřené doporučující, úvěrní a j. soukromé listy pro cestující k osobní jich legitimaci, k vybírání peněz a pod.; »služební dopisy železnic« mezi jednotlivými orgány železničními, dopravují-li se skrze zřízence železniční; periodické spisy, od jichž vydání uplynulo více než půl roku anebo které se zasílají v balíčkách či bednách, v tomto posledním případě však nesmějí býti uvnitř jednotlivé výtisky časopisu opatřeny rozličnými adresami příjemců, nýbrž celá zásilka musí zníti na jediného příjemce.

Dále nepodléhají poštovnímu monopolu listy a periodické spisy, když jsou buď 1. neuzavřené anebo 2. jsou zasílány sluhou, zvláštním poslem nebo vůbec osobou k domácnosti zasílatelově či příjemcově náležející nebo k tomu najatou (dožádanou), nesmí se však

v obou případech ani odesílatel ani dopravovatel (posel) zabývá sbíráním dopisů nebo spisů na účet dvou či více odesílatelů či adresátů. Smějí se tedy listy dopravovati zvláštními posly a posluhy, periodické spisy zvláštními roznášecčkami a pod.

Na dopravu zboží se poštovní monopol nevztahuje. Mohou se tudíž (kromě poštou) i soukromým transportem dopravovati též peníze a cenné papíry, třebaš měly zásilky vnější podobu listů, neobsahují-li zásilky tyto žádných písemných sdělení (dopisů, zpráv). Dříve měla pošta povozná na všech silnicích, po kterých se poštovské vozy ubíraly, výhradné právo k dopravě všech nákladů pod 10 liber váhy, leda že by se vždy dopravovaly zvláštní příležitostí nebo samým majitelem. Poštovní monopol pro dopravu zásilek byl později odstraněn. K zásilkám zboží, které nejdou poštou, nýbrž ku př. železnicí, parníkem a pod., nesmějí se však přikládati dopisy.

Co do osobních transportů jest zakázáno toliko zřizovati a vydržovati na poštovních silnicích, t. j. těch, na kterých se nacházejí poštovní stanice, na silnicích, kterých by se mohlo použiti k obcházení (objíždění) stanic poštovních, ústavy k dopravování cestujících s koňmi, ku kterým dodávají povozy cestující sami.*)

*

Velmi rozdílně posuzována byla během času pošta se stanoviska finančního. Kde byla v rukou Taxisů, spravovali ji tito ne sice bez ohledu k zájmům veřejným, ale přece s převážným zřetelem k výnosu finančnímu. S přechodem pošty do státní správy nastává v theorii i praxi rozpor názorů o finančním principu, dle něhož dlužno poštu spravovati.

Poplatky byly vybírány za rozličné poštovní běhy dle různých sazeb, k nimž přistupovaly při dopravě na místa postranní nebo při zvláštních obtížích dopravy, na př. v zimě, po špatných cestách a pod., ještě zvláštní příplatky. Territoriální roztříštění v střední Evropě znemožňovalo nad to vybíratí jednotný poplatek od odesílatele nebo příjemce, i platil obyčejně odesílatel poplatek až ke hranicím působnosti vlastní pošty, ostatní poplatky cizích pošt pak platil příjemce.

Znenáhla vytvářely se však přece jisté zásady pro vyměřování pošt. poplatků: pro psaní byly sazby dle vzdálenosti a stupně dopravy, pro balíky dle váhy a hodnoty zásilky atd.**)

*) Sr. Obchodní Sborník V. str. 8—9.

**) Handwörterbuch VI. str. 139, Sax I. str. 350.

V 18. stol. počaly jednotlivé vlády pokládati poštovní poplatky za vydatný zdroj příjmů státních. Avšak ani ruch obchodní a dopravní, ani obecná zámožnost obyvatelstva nebyla tak značná, aby nemístné zvýšení poplatků nebylo se projevovalo v zmenšení dopravy do té míry, že přes zvýšené taxy výnos pošty klesl.

Když r. 1749 v Rakousku byla snaha všechny příjmy státu regulovati a ustáliti, »aby se mohlo ustavičně mocné vojsko vydržovati«, byly na počátku ministerstva hrab. Haugwitze i poštovní taxy skoro zdvojnásobeny, na kteréžto výši i později měly setrvati. Avšak příjmy proti průměru let předchozích klesly o mnoho tisíc, i byly tudíž taxy ihned, třebas ne vesměs dle starých obnosů, přece mnohem mírněji a snesitelněji upraveny.

V Prusku Bedřich II. po skončení války sedmileté r. 1766 sáhl ke zvýšení poštovních poplatků, musil však toto opatření částečně opět odvolati, protože, jak potom sám uznal, neskromným a příliš nepoměrným zvýšením porta příjmy poštovní samy valně utrpěly.

Když za francouzské revoluce sáhnuto bylo ke zvýšení poštovních tarifů jako k prostředku stihnouti luxus boháčů, příjmy místo očekávaného rozmnožení klesly, a když roku 1796 zavedeno (dle vzdálenosti) porto $2\frac{1}{2}$ —10 franků, přestala veškerá korespondence. Podobně klesly poč. 19. století příjmy ve Vestfálsku, když bylo porto zdvoj- a ztrojnásobeno.*)

Také v Prusku provedeno po válkách napoleonských opětné zvýšení sazeb poštovních na obnosy, které na delší vzdálenost korespondenci nezamožných tříd znemožňovaly a též obchodní a literární styky ztěžovaly. Napoleonské války způsobily značné zvýšení porta i v Anglii; dopis směl obsahovati pouze jeden list papíru, za každý další list placen plný poplatek znovu.**)

Proti tomuto bezmeznému fiskalismu obracela se tehdejší literatura kameralistická zcela rozhodně. Jan Justi žádal, aby pošta jako každý regál byla spravována tak, jak toho žádá dobro státu a společné blaho poddaných, dosažení příjmu pro státní pokladnu je prý vždy účelem pouze vedlejším, nikoli hlavním, nemírné zvýšení porta stlačuje užívání pošty a tím i výnos její. Finanční správa nebude prý arci zanedbávati příjmů z pošt, silnic, průplavů, mostů atd., pokud lze neškodným způsobem bez újmy prospěchu obecného.

*) Cohn, Finanzwissenschaft str. 379.

**) Sr. Handwörterbuch IV. str. 140, Sax, I. str. 346.

Než, nejlepší rozmnožení poštovních příjmů musí přece vždy záležeti na dobrém hospodářském stavu v zemi, zvláště na rozkvětu komercií uvnitř i vně země, na rozkvětu věd a vzdělanosti občanstva.*) Co do vyměření poplatků poštovních navrhuje Justi vyšší taxu na věci drahocenné a poplatkové slevy pro dopisy, obsahující tiskopisy, účty a pod.

Rozhodně obracel se Justi proti propachtování a udílení pošty v léno soukromníkům jakožto proti opatřením, která nelze sloučiti s blahem státu.

Podobné názory ozývají se vůbec ve spisech kameralistů stol. 18.

V Anglii pozvedl se r. 1837 proti fiskálním tarifům poštovním Rowland Hill proslulou brožurou »Post office Reform, its importance and practicability«. Ukazoval, že poštovní příjmy v Anglii r. 1815 až 1835 přes rozmnožení obyvatelstva i blahobytu se následkem převelikého podlounictví a drahé i těžkopádné správy nezvýšily a že rozdíl ve vzdálenosti dopravy poštovní má poměrně malý vliv na svéstojné výlohy naproti jiným výlohám (sbírání a roznášení dopisů atd.) poštovním a navrhoval tudíž pro celé spojené království jednotné porto a placení jeho známkami poštovními. Po bouřlivých agitacích z obecnstva návrhy Hillový přijaty a r. 1840 jednotné porto zavedeno.**)

Reformou Hillovou stoupla doprava poštovní neobyčejně, ač v prvním desetiletí ne tak značně, jak Hill očekával. Tak čítala listovní doprava v Anglii r. 1839 jen 82 miliony kusů, r. 1840 již 168·7 milionu, r. 1845 271·4 mil. a r. 1850 již 347 mil. kusů — v r. 1890 1705·8 mil. kusů. Za to finanční výnos pošty klesl po reformě Hillově — Hill dovozoval, že snížení poplatků vyvolá tak značné stoupnutí dopravy, že finanční výtěžek pošty neutrpí újmy — v Anglii na méně než třetinu výnosu z r. 1839 a teprv v letech sedmdesátých vývojem obyvatelstva, obchodu a blahobytu bylo dosaženo finanční úrovně z konce let třicátých.

Jednotné porto teprve znenáhla za příkladem Anglie zavedeno bylo v jednotlivých státech pevniny: ve Francii 1849, v Rakousku 1861,***) v severoněm. bundu 1868 atd.

*) Justi, Staatswirthschaft oder Systematische Abhandlung aller Oekonomischen und Cameral-Wissenschaften, die zur Regierung eines Landes erfordert werden, II. díl, str. 177, 2. vyd. Lipsko 1758.

**) Srovn. Sax, díl I. str. 348.

***) Jednotný tarif měly země rakouské pro celý obvod poštovní již v první polovici stol. 18, byl však později zaměněn tarifem pásmovým. Sr. Sax I. str. 354.

Přepjaté posuzování obecné prospěšnosti pošty (a souvisícího s ní státního telegrafu a telefonu) s jedné a nechť liberalistické doktriny ke všemu výdělkovému konání státu s druhé strany způsobily, že naproti fiskální praxi dob starších hlásán požadavek, aby stát při poště zřekl se všech čistých výtěžků, a ospravedlňovány dokonce i příplatky k účelům poštovním z kapes poplatnictva.

Při těchto požadavcích přehlíží se řada momentů pro posouzení poměrů pošty ke státním financím důležitých.

Především, že užívání pošty (a to platí v daleko ještě větší míře o telegrafu a telefonu) jest velmi nerovnoměrné u jednotlivých vrstev obyvatelstva, a přímo řečeno, že největšími a nejčastějšími uživateli pošty jsou poměrně zámožnější třídy, zejm. velkoobchod, velkopřůmysl, bursa, velké časopisectvo, které pošty užívají daleko více než malý rolník, řemeslník, úředník nebo dělník. Čím větší rozsah podniku obchodního či průmyslového, tím větší rozsah jeho korespondence a jeho zásilek poštovních. Zejm. u balíčků 5kilových, jejichž dopravní sazba je zvláště levná, většinu zásilek pošt. tvoří balíčky, které jsou jen součástmi zásilky celkové, t. j. větší zásilky rozkládají se v řadu menších, za neobyčejně levné sazby dopravovaných. Jednotlivé závody vyplňují zásilkami takovými, i na jednotlivého adresáta odesílanými, celé vagony.

Co do rozdělení zásilek pošty listovní, připadalo sice r. 1873 dle Stephana z 500 milionů těchto zásilek po říšské poště německé 15% na korespondenci úřední, 5% na umění a vědu, 45% na rodinné a j. soukromé poměry a 35% na obchod a průmysl. Nehledíc k obtížím podobných odhadů dlužno však nyní právem souditi, že s rozvojem korespondenčních lístků, nejoblíbenější to formy kupecké korespondence, vzorkových a tiskových zásilek (prospekty, ceníky atd.) s jedné a s rozvojem reklamy, nabízením zboží cestujícími, rozesíláním zboží z městských velkoskladů přímo na venkovské konsumenty a pod. s druhé strany zásilky obchodu a průmyslu a zejm. velkozávodů obchodních a průmyslových stoupily daleko značněji než korespondence soukromé.

S tím souvisí, že obrovské stoupnutí dopravy poštovní neznamená stejný pokrok kulturní, t. j. že jest mnoho korespondence neekonomické, zbytečné a tedy škodlivé. »Odpočteme od úhrnné sumy poštovních zásilek počet listů a telegramů, posílaných k novému roku, k jmeninám a narozeninám, ke svatbám a úmrtím a j. příležitostem, poštovní zásilky reklamní a nesčetné jiné zbytečné a neobsažné korespondence, a zbude nám sice o sobě pořád ještě

značný, ale proti úhrnné číslici zásilek poštovních velmi redukovaný počet listů a telegramů nezbytných nebo potřebných, pro nějaký reální nebo ideální účel prospěšných nebo důležitých. A není-li pak na snadě domněnka, že tato zbývající doprava listovní je tak nezbytna nebo potřebna nebo jednotlivci prospěšna, že by snadno beze škody pro zasílatele i bez újmy celkového počtu zásilek snesla o 50—100% vyšší porto než jest dosavadní? Vrstvy zámožné by sotva uskrovnily luxusní korespondenci, již vyžaduje móda, mravy a zvyky společenské, u vrstev méně majetných bylo by vyšší porto hrází naproti pathologickým zjevům korespondenčním.*)

Ovšem vykazují poštovní ústavy většiny kulturních států i výtežek finanční, ale výsledky tyto jsou více právní než hospodářské, jsouce zlepšovány na venek tím, že ve státech pevniny evropské — nikoli v Anglii a Severoamerické Unii — jsou železnice státní i soukromé (vyjímajíc zprav. jen železnice třetího řádu) povinny konati jisté značné dopravní výkony železnicím zdarma. S touto výhradou obnášely finanční výtěžky pošty v r. 1894 v Rakousku 5·88 mil. marek, v Uhrách 8·64 mil., v Německu 23·97 mil. (v tom Bavorsko [z r. 1895] 2·01 mil. a Virtembersko 1·55 mil. marek), v Itálii 11·28 mil., ve Francii 36·85 mil. a ve V. Britanii s Irskem 54·68 mil. marek. Naproti tomu byly jenom výkony pruských státních drah pro účely poštovní ročně odhadnuty na 23—24 miliony marek, je tedy zřejmo, že by se finanční výtěžky pošty i v Německu hned zmenšily nebo v úplné pasivum změnily, kdyby měla pošta za výkony železnic plnou úhradu poskytnouti. Silně pasivní je také pošta v Sev. Americe (kolem 40 mil. marek — nízké porto a nedostatek výhod při dopravě železniční), v Rusku a j. státech s řidším obyvatelstvem a méně nebo aspoň nestejněměrně vyvinutým hospodářstvím národním, veliké přebytky poskytuje pak pošta, jak z hořejších číslic vidno, v Anglii a Francii. Pro Rakousko odhadují železniční odborníci státem nehrazené výkony železnic státních i soukromých pro poštovní dopravu na obnos nejméně 1·2 milionů zlatých.**)

Zásada finanční samostatnosti nebo i přímé výnosnosti pošty jako státních a veřejných prostředků dopravních vůbec neznamená

*) Weichs-Glon str. 28—29.

**) Nečítajíc ovšem číselně nesnadno zjistitelné výkony železnic pro (bezplatnou) dopravu poštovních orgánů, spolupůsobení železničního personálu při poštovní službě, poskytování úředních místností a pod. Wittek, Oesterreichs Eisenbahnen und die Staatswirtschaft str. 46.

arci vždy a všude vysoké tarify. I při výrobě dopravních výkonů jest spojitost mezi množstvím dopravních výkonů a výrobním nákladem (svěstojnými výlohami) jejich v tom směru, že při větší dopravě využítuje se intensivněji jednotného aparátu správního a výkonného i věcných zařízení, takže ze stálých výloh, na kvantitě dopravních výkonů nezávislých, připadá na jednotlivý výkon kvota tím menší, čím větší jest množství těchto výkonů. Svěstojné výlohy dopravní se tím zmenšují a i levnější sazba tarifní může pak při zvýšené frekvenci vydati zvýšení celkového zisku z dopravy. V četných případech bude tedy potřebí právě snížených, ale ovšem racionelně konstruovaných tarifů, aby se dosáhlo co největšího rozvoje a co největšího výtěžku, kdežto nemírně vysoké tarify zmenšují užívání a snižují velmi často i finanční výnos poštovních ústavů.

Vývojem theoretických názorů o finančních principech státních prostředků komunikačních a dopravních i skutečnou státní politikou tarifní vine se pak jako červená nit přesvědčení, že u prostředků těchto vedle ekonomické snahy po nejvyšším přebytku příjmů nad výdaji jde též o jiné zřetele a prospěchy, které výdělkovou snahu jejich druhdy velmi značně modifikují. Tyto mimohospodářské zřetele a snahy shrnujeme označením »veřejný ráz prostředků dopravních«. Tomuto veřejnému rázu a požadavkům z něho i pro finanční posuzování komunikací plynoucím nemohli a nemohou úplně vzepřít se ani soukromí podnikatelé (na př. výdělková pošta taxisská). Přenízké a ve finančním výsledku pak pasivní dopravní sazby a druhdy i celé dráhy komunikační (ryze pasivní železnice a vodní dráhy stejně jako pasivní linie a sítě poštovní, telegrafní, telefonní) jsou pak toliko jednou z forem, ve kterých se na útraty veškerosti poskytují hmotné výhody jistým třídám a odvětvím výrobním a obchodním nebo podpora obecným zájmům kulturním, vojenským, politickým a pod.*)

Dr. V. Nermut.

*) Svátek, K dějinám poštovníctví v Čechách. (Obrazy z kulturních dějin českých, díl I. Praha 1891.)

Rezek-Svátek, Dějiny Čech a Moravy nové doby, díl I.—VI. Praha 1892—98.

Baumeister, Zur Geschichte der Post in Böhmen, čl. I.—VI. v čís. 98., 99., 101., 105., 109., 116. »P. T.« 1901.

Obchodní Sborník, pořádají JUDr. Josef Gruber a JUDr. Rudolf Hotowetz, sekret. náměstkové obchodní a živn. komory v Praze, část pátá (Dopravnictví), Praha 1900.

K. Bücher, Vznik národního hospodářství, Praha 1897 (Počátkové časopisectví, str. 141—171).

Handwörterbuch der Staatswissenschaften, 2. vyd., díl VI., 1901.