Politické hospodářství.

Dr. *Josef Gruber, Finanční principy moderních prostředků dopravních* V Praze, v komisi Řivnáčově 1901, str. 114.

Knize, která má upřímné cíle vědecké, jako tato přítomná, ukřivdilo by se zajisté, kdyby ji kdo chtěl posuzovati s hlediště jakýchkoliv proudů časových; i nemá také zde s hlediště časového býti posuzována. Ale přece nechceme zatajiti, že přichází i v té příčině právě vhod. Měl by jí aspoň bedlivou pozornost věnovat každý, kdo hledá poučení důkladnějšího v otázkách a sporech, které vypučely v ovzduší nejnovějšího velkého rakouského projektu vodocestného. Jsoutě někteří mezi nadšenými fedrovateli toho projektu jen zvláštní specií všeobecného typu, těch překypělých enthusiastů dopravy, kterým jsou laciné sazby alfa i omega hospodářsko-politické moudrosti beze všeho ohledu na to, podaří-li se při takových sazbách všechen náklad přijmem dopravného uhraditi. Málo je trudí, kdo vlastně pak nese břímě schodků, musí-li se tyto hraditi z veřejných prostředků.

Spis, kterým sobě autor zjednal veniam legendi z oboru politické ekonomie na vysokém učení našem, rozpadá se ve dva díly. V objemnějším prvém se sledují »finanční principy dopravních prostředků v literatuře národohospodářské«, ve druhém se podávají spisovatelovy názory vlastní o tom předmětě se zřetelem na moderní hospodářství národní a státní. Z prvé části poznáváme, že tu jde o spor už více než stoletý. Točí se okolo otázky, zdali a do jaké míry má stát a po případě jiný veřejný hospodář na tom trvati, aby se dopravným, které vybírá za používání spojovacích prostředků v jeho rukách se nalézajících, celý náklad uhradil nebo i přebytky se docílily, či káže-li mu nějaký vážný zřetel hospodářskopolitický, aby zásadně ani nechtěl a nepožadoval plné úhrady jen z tohoto zdroje. Prvotně běží pouze o silnice, poštu, cesty vodní. Znova pak a velmi rozhodně rozvlňuje se spor od počátků éry železničné [1]) A věru není jakéhokoliv stanoviska ve věci té z různých stran v praxi hájeného, od fiskálního kořistění až po zásadní uznání příplatkového hospodářství, aby se pro ně nedala citovati nějaká národohospodářská autorita.

To má celkem příčinu dvojí.

Předně způsob, jakým se oceňuje obecný národohospodářský význam toho kterého spojovacího prostředku poměrem k soukromým prospěchům jednotlivých jeho užívatelů a celých užívatelských skupin neb tříd.

Za druhé pak stupeň zevrubnosti, s jakou se kromě prospěchů uváží a národohospodářsky neb sociálnopoliticky ocení také stinné stránky, zejména nerovnosti v užitcích až do přímých poškození, která z existence určitých tratí neb celé soustavy dokonalejšího prostředku spojovacího vyplývají pro osoby, vyrabitelské vrstvy i celé krajiny, jež vzhledem k povaze svých živností a jejich odbytové příležitosti, vzdálenosti místní a t. d., mají menší možnost užívání, anebo i nemožnost, takže může pro jedny vzejíti znesnadnění soutěže, pro jiné i potlačení její možnosti vůbec.

V těchto příčinách řadí se spis dra. Grubera k pracím oněch národohospodářských odborníků, kteří se nedali zmásti optimismem touž měrou přehlížejícím stíny, jakou se dává uchvátiti předpokládaným nebo i skutečným světlem. Oni naopak k nemalému prospěchu objektivného poznání věnovali svou kritickou pozornost právě těm nesrovnalostem, nepoměrnostem prospěchů, jež pro konkrétní skupiny společenské ze samé existence a daného místního rozvětvení dokonalejšího prostředku spojovacího vyplývají. Takovým kritickým rozborem jest naplněna druhá část Gruberovy knihy. Především

[1]) Pro tu dobu je nám Čechům zajímavým také výrok Purkyňův, jejž spisovatel z propasti zapomenutí vynesl.

správně se tu liší účinky, které se spůsobují samou technickou povahou a dokonalostí novověkých prostředků spojovacích bez ohledu na láci výkonů, od účínků, které s touto souvisí. Na kolik běží o samu výši tarifů, opírá se spisovatel v souhlasu s G. Cohnem, Weichs-Glonem, Kaizlem a j. přehnaným tvrzením o obchodotvorné působnosti železnic. I ukazuje, jak značné musí býti snížení dopravného, aby jeho účinek pocítil nejen výrobce (předem arci velkovýrobce) a obchodník, nýbrž také spotřebitel. Zpravidla až ke konsumentovi účinek snížení nesahá. Pak ale nemůže býti řeči o rozmnožení výroby jakožto následku zlaciněného dopravného; ano snížené dopravné může se státi pak prémií na technickou opozdilosť, poněvadž ubírá popudy k pokroku. Místní a časové změny cen dopravních stávají se tudíž jen činitelem pro ziskovou čáku vyrabitele neb obchodníka, na objem výroby působí výše dopravného pouze tehdy a potud, pokud snížení až na trhu detailním se pociťuje a možnost odbytovou rozšiřuje. K tomu se řadí účinky místního rozdělení sítě dopravní, následkem kterého vzejde pro každou trať určitý, podle povahy dopravovaných předmětů různý pás attrakční, takže pro oblasť přes tento pás sahající účinkem pošinutých podmínek soutěžních i positivné škody mohou vzejíti. Pokud se pak v úvahu vezmou účinky na rozdílné třídy společenské, tu rozeznává spisovatel osobní dopravu od dopravy zboží. Celek doprav zboží rozděluje se co do množství a požadovaných výkonů na mnohem menší počet osob než veškerosť doprav osobních. Výše tarifů má na poměrnosť používání se strany různých vyrabitelských vrstev v oboru dopravy zboží jen účinek nepatrný, t. j. snížení sazeb nevyvolá poměrně větší podíl účasti malých vyrabitelů; ano nestejnoměrnosti užívání železnic a vodních sil bude i dále přibývati následkem rostoucího soustřeďování sil kapitálových a pracovních ve velkozávodech hornických, průmyslových a tržebních, kterémužto procesu koncentračnímu moderní prostředky dopravní nebrání, nýbrž jej podporují. Také snížení osobního dopravného působi obchodotvorně jen tehdy, jsou-li dosti značna, ale nejdříve zase prospívají zámožnějším vrstvám. Stíny sociální povahy provázejí tedy světlé stránky zdokonalených prostředků spojovacích i zlacinění jejich výkonú, jako zejména: chudnutí maloměst a venkova ve prospěch velkých středišť tržebních a průmyslových, podpora velkopodniků na úkor malých, nahromaďování kapitálu a t. d. Z těch důvodů všech vyslovuje spisovatel zásadní požadavek plného uhrazení nákladů (amortisaci zřizovacích kromě úplné úhrady provozovacích) dopravným. Jen výjimkou z důvodů spravedlnosti neb vhodnosti může se připustiti úhrada pouze částečná eventuálně bezplatnosť.

Velice pěkné jest srovnání účinků, musí-li se schodek dopravným neuhrazený ze všeobecných prostředků státních hraditi, tedy z daní, a účinků, docílí-li se naopak z výnosu dopravného přebytky. Srovnání, které vrstvy v každém z obou případů oběť stihne, měl by si každý dobře přečísti a rozmysliti, kdo nechce prostě papouškovati hesla v jistých kruzích populární, nýbrž vážněji jíti věcem na kloub.

Pisatel těchto řádků v některých otázkách s autorem knihy se nesrovnává. Zejména v odmítavém jeho stanovišti naproti Saxově nauce, i domnívá se, že by snad byl i posudek autorův se poněkud pozměnil, kdyby kromě Saxovy knihy o dopravních prostředcích byl vzal na potaz jeho hlavní soustavný spis »Die theoretische Staatswirtschaft«, první jednolitou theorii veřejnohospodářskou, kterou vůbec literatura má. I to by snad bylo mělo na jiné ocenění Saxova pokusu theoretického vliv, kdyby se nebyl autor v druhé části příliš výlučně obíral železnicemi, nýbrž byl si položil otázku, zdali požadavek úhrady nákladů dopravným vzhledem k různým kategoriím spojovacích prostředků nevyžaduje různé míry už vzhledem k tomu, že právě poměrná účasť různých vrstev na užívání každé z těch kategorií jest nestejna. Však to nebudiž řečeno na újmu knihy. Platíť v těch věcech: adhuc sub judice lis est. Kniha Gruberova jest platným obohacením naší vědecké literatury domácí a neminula by se s uznáním ani v literatuře jiné.

Bráf.