

Naše potřeba obchodního loďstva.

PRO POKROK UPRAVIL OTAKAR CHARVÁT

SPOJENÉ STÁTY, několik v průmyslové výrobě a v zemědělství patří mezi nejpřednější země světa a stanou se co nejdříve ve nejdůležitějším činitelem v mezinárodním obchodu, jsou značně pozadu za jinými zeměmi ve svých dopravních prostředcích přes moře. Nemáme téměř žádného obchodního loďstva, přes to, že zvláště nyní, v době velké evropské války, jsme nejdůležitějším činitelem ve světovém obchodu.

Byly doby, kdy Spojené Státy měly značné obchodní loďstvo a náležely k prvním národnostem v obchodu na moři. Během první poloviny Devatenáctého století na šel vlnka vláda téměř v každém důležitéjším přístavišti na světě a naše loďstvo křižovalo téměř přes všechna moře. Ale naše obchodní loďstvo počalo poklesávat a důležitosti ještě před vypuknutím občanské války, která pak znamenala pro ně úplnou pohromu.

Po této válce obrátil se mysl amerického lidu k vnitřnímu vývoji země více než kdykoliv před tím. Byl větší zájem o plachetní plavby, které brázdily si cestu přes rozsáhlé moře, než o obchodní loďstvo. Náš lid počal budovat velké státy na západě, zatím co jiné národnosti budovaly obchodní loďstvo. Je nyní pozdě na litování zanedbání obchodního loďstva. Nyní náležá se před námi otázka: Jak nejlépe dáti se obnovit důležitost amerického obchodního loďstva? Je možno, aby Spojené Státy pozvolně svoji obchodní loďstvo k bývalé důležitosti? Stálo by to za pokus?

Po celé generace před vypuknutím války v Evropě Američané se divili, proč země tato přestává hrát důležitou roli v národním obchodu. Bylo o této otázce hodně mluveno a hodně psáno, ale nebylo vykonáno z toho nic, co by vedlo k zlepšení tohoto stavu. Tu a tam učiněn byl mnohoslibný náběh k obnově důležitosti amerického obchodního loďstva, ale v celku nebylo vykonáno mnoho.

Před mnoha roky kongres přijal zákon, kterým doprava podél amerického pobřeží byla učiněna monopolem. Zákon tento stanovil, že jenom v Americe budované a Američany vlastněné lodě mohou provozovat pobřežní dopravu. Zákon tento značně byl od suzován a později oprávněn, takže za jistých podmínek i v cizině budované lodě mohou vstupovat do pobřežního obchodu, ale tolik je jisto, že značnou měrou přispěl k tomu, že přece máme něco obchodního loďstva a budovatelný loď.

Na počátku přítomné války v Evropě obchodní loďstva na světě měla dohromady asi padesát milionů tun plavidel. Asi dvacet milionů tun plavilo pod anglickou vlajkou. Na papíře náležaly se Spojené Státy na druhém místě asi s osmi miliony tun, ale ve skutečnosti jenom asi osmna z tohoto množství byla používána v obchodu s cizinou. Téměř sedm milionů tun náležalo se v pobřežním obchodu, který hojně zachovávan byl jako monopol pro americké loďstvo. A v této klasifikaci náležalo se také loďstvo na velkých jezerech amerických, jež mělo skoro tři miliony tun.

Kdybychom chtěli číselně porovnat, pak jenom milion našich tun mohli bychom porovnat s dvaceti miliony tun Anglie, pěti miliony tun Německa, dvěma miliony a 400.000 tun Norska, více jak dvěma miliony Francie a menším počtem tun obchodního loďstva: plavoucího pod švédskou, dánskou, holandskou, italskou, japonskou, ruskou a jinými vlajkami.

Právou příčinou poklesnutí amerického obchodního loďstva byla okolnost, že jiné podniky lépe se vyplácely. Spojené Státy požadují, že velké příležitosti a velké výdělky poskytuje vnitrozemský vývoj. Tento vnitrozemský vývoj vedl na větším množství kapitálu než země mohla poskytnouti a v důsledku toho vypůjčili jsme se mnoho peněz v Evropě. Jiné země byly ochotny námořní dopravu

tví pro nás konati laciněji, než my mohli jsme konati sami pro sebe, a my nechali je tak činiti.

Větším námořním dopravním obchodem uchvátila Anglie, poněvadž již dlouho před tím byla dominantním činitelem v námořním dopravním obchodu. Mnoho lidí ve Spojených Státech bylo přesvědčeno, že po tak dlouho, dokud Anglie bude konati tuto službu mnohem laciněji, než my můžeme, a dokud bude mít největší válečné loďstvo na světě k ochraně svého dopravního obchodu, není zcela žádoucích přičin, proč bychom měli tento námořní dopravní obchod provozovati sami se zříctou.

Po té, o něco málo méně než před dvěma roky přišla velká válka v Evropě. Německé obchodní loďstvo téměř okamžitě bylo vyřazené z moře a rakousko-uherské současně zrušeno s ním. Značné množství francouzského obchodního loďstva bylo povoláno do vojenské a pomocné služby. Tedy je pravdou o anglickém, italském, japonském a ruském loďstvu, Rusko přistavilo v Baltiku a na Černém moři byly uzavřeny a Rusko přestalo být téměř činitelem v transportaci přes moře.

Vešle toho obchodního loďstva s tunáží více jak 2.000.000 bylo zničeno. Není přesně známo, jak mnoho obchodního loďstva bylo odvezláno během válečného a průběhu přítomné války, ale odhaduje se, že čtvrtinu až třetinu celku. Mnoho z lodí, které byly ponechány ve službě, zaměstnáno bylo dopravou válečných potřeb. Neutrální loďstvo jako loďstvo velkých vedoucích národností začíná se touto dopravou. Touha válka vedoucích národností po dopravě strážby a zbraní na bojiště diktuje vyšší ceny za dopravu těchto potřeb.

Spojené Státy pocítily tento nedostatek obchodního loďstva více než kterékoliv jiné země. Ježto spojení, kontrolující moře, po třech letech americké produkty nejvíce. Velké transatlantické lince poklesly se ze všech svých sil, aby udržely co největší počet svých lodí ve službě a zachovávaly plavební program. Loďstvo v Evropě, naložené stříbrnem, opouští nepřetržitě naše přístavy a do plánuje svoje náklady jakýmkoli druhem zboží, které je jim k dopravě přes moře nabídnuto. Spojené Státy ale nedostatkem obchodního loďstva a zvýšením poplatků za dopravu utrpěly mnohem méně, než země jiná americká.

Tyto poplatky za dopravu přes moře stouply v poslední době v míře neobyčejné. Tak dne 1. červenence 1914, za dopravu balu bavlny z Baltimore do Liverpoolu platilo se asi \$1.75. Dne 10. února 1916, platilo se \$12.50. Mnohem většího zvýšení ale doznaly poplatky za dopravu pšenice. Měsíčně před vypuknutím války v Evropě pšenice byla dopravována z Baltimore do Liverpoolu za tři centy baš. Dne 10. února 1916, poplatky za dopravu pšenice z Baltimore do Liverpoolu byly od osmaštyřeti do dvaapadesáti centů za baš.

Před válkou bal bavlny byl dopravován z Galvestonu do Liverpoolu za \$1.30. O osmaštyřeti měsíců později ale poplatek tento stoupl na \$15. Poplatky za dopravu pšenice mezi těmito dvěma přístavy stouply v osmaštyřeti měsících ze sedmi a půl centu na sedmadesát centů za baš. Poplatky za dopravu balu bavlny z New Yorku do Liverpoolu stouply z jednoho dolaru na patnáct dolarů a za dopravu pšenice z pěti na osmaštyřeti centů za baš. Nicméně i poplatky za dopravu zboží do neutrálních zemí stouply značnou měrou. Havlna z New Orleansu do Rotterdamu v Holandsku byla dopravována před válkou za \$1.25 baš, ale nyní poplatek tento stoupl na \$15. Poplatky za dopravu pšenice mezi těmito dvěma přístavišti stouply z osmi a půl centu na šedesát centů za baš.

Jaký rozdíl tato zvýšení poplatků za dopravu má na cenu plodin, ukazují nyníější evropské ceny. V

STROJOVÉ PUŠKY, UKOŘIŠTENÉ V MEZIKU.



Strojové pušky a pušky, ukorištné spolkovým vojskem v Mexiku při bitkách s Villovými stoupenci.

čnuar roku 1913 tvrdil úzinní pšenice číslo 2, měla v New Yorku cenu \$1.04 a v Liverpoolu \$1.07. Rozdíl byl jenom tři centy. V čnuar roku 1916 tatáž pšenice byla ceněna v New Yorku \$1.38 a v Liverpoolu \$1.87. V čnuar roku 1913 baš argentincké pšenice měl v Portlandu cenu 94 centy a v Liverpoolu \$1.12. O tři roky později tatáž pšenice měla v Portlandu cenu \$1.08 a v Liverpoolu \$1.96.

Ze zvýšení poplatků za dopravu přes moře postihlo více jihoamerické země než Spojené Státy, patřeno je z cen za pšenici v Buenos Aires a Liverpoolu. V čnuar roku 1913 baš argentincké pšenice měl cenu 88 centů v Buenos Aires a v Liverpoolu \$1.11. O tři roky později baš téže pšenice měl cenu \$1.01 v Buenos Aires a \$2.40 v Liverpoolu. Poplatky za dopravu baš pšenice z Argentiny do Anglie byly \$1.36.

Tato zvýšení poplatků za dopravu zboží bylo znamenáno téměř mezi všemi přístavišti na světě. Je sice pravdou, že válečný stav zvýšil riziko a operační výdaje, ale zůstává tu skutečnost přece, že největší loď, zvláště v neutrálních zemích, mají nyní baltón žon. Bude-li tento stav trvati ještě delší dobu, nebude těžko získati kapitál do dopravního námořního obchodu. Pravdou je, že v přítomné době staví se v amerických loďárních více obchodních lodí nežli kdykoliv v minulosti a stavělo by se mnohem více, kdyby loďárne stály.

Tatáž je pravdou i o Norsku, Švédsku a jiných neutrálních zemích. Japonsko buduje obchodní lodě tak rychle, jak je mu možno. Anglické loďárne nebudují nyní tak velké množství obchodních lodí, ježto jejich činnosti je nyní v první řadě třeba pro potřeby anglického válečného loďstva. Německé loďárne jsou výhradně věnovány stavbě pro potřebu válečnou anebo zahálejí. Svoje produkty nemohou poslati v přítomné době do jiných zemí. Má se všeobecně za to, že v přítomné době neostává se tak mnoho obchodních lodí jako před válkou.

Jednou z obětí interesování amerického kapitálu v námořním dopravním obchodu je nejistá budoucnost. Kdo v přítomné době staví obchodní lodě, je nucen platit značné vysoké ceny za materiál. Může se státi, že v době dohady loď válka může být za koncem. Jaké poměry v dopravě přes moře zavlaďnou po válce

je volice nejisté. Převládá ale náhled, že několik let po válce bude pilně zaměstnán dopravním vyčerpaných zásob a že znovubudování bude příčinou zvýšené činnosti v zemích, které nyní náležají se ve válce. Z těchto důvodů průmyslový a dopravní svět bude mít velmi dobrý obchod.

Bude-li tomu tak, pak americký kapitál, investovaný v americkém námořním dopravnictví, bude bez pochyby. Ale jsou lidé, kteří nedávají nádeje na tak rozvoje vyhlídky. Tito lidé totiž tvrdí, že válka nebude skončena dříve, dokud válka vedoucí národnosti nebudou úplně vyčerpany. Tak že dlouhá perioda úpadku a obchodní tísně bude následovati. Kdyby to ukázalo se pravdou, pak loďstvo, zbudované v průběhu války a zvýšené ceny, zahálelo by a nabídnuto bylo by k prodeji za cenu, kterou by kdykoliv nabíli. V takovém případě americké dopravnictví na moři by nejvíce utrpělo, neboť ze vydání o peracích je mnohem větší, než v jiných zemích.

Administrace ve Washingtoně sáhla do nejistot budoucnosti námořního dopravního obchodu po válce, navrhla, aby vláda šla do tohoto obchodu a investovala do něho vlastní peníze. Poukazuje se k tomu, že bez ohledu na budoucnost, Spojené Státy potřebují nyní nutně obchodního loďstva pro svůj vlastní obchod. Kdyby bylo tu dostatek amerických obchodních lodí, které dopravovaly by americké produkty za rozumné poplatky, američtí výrobitelé měli by poměrně větší výtěžky.

Anglie a Japonsko už dávno v znamenaly nutnost zvýšení poplatků za dopravu zboží, aby chránily svoje vlastní industrie. Japonsko přimítlo svoje loďstvo, aby komalo vládě služby za poplatky normální. Japonské loďstvo ale přes to má značné výtěžky, neboť v mimovláděních službách stanoví vysoké poplatky, které nyní ve světě převládají.

Anglická vláda nedávno přijala opatření, ale kterého vskere její obchodní loďstvo náležá se vlastně pod vládní kontrolou. Od loď obchodu cizí vskere činnost obchodního loďstva. Loďstvo to by směl plouti jenom tam, kam vládní odbor obchodu stanoví a smí dopravovati jenom takové zboží, které vláda schválí. Toto opatření učiněno bylo v zájmu anglického obchodu. Poněvadž to

to omezení je v platnosti v zemích, na které Spojené Státy nejvíce se musí spoléhati, americký obchod stále více a více bude se nalézati na milosti a nemilosti zájmů současných a tím větší bude se jeviti potřeba neodvislého amerického loďstva obchodního.

Americký obchod utrpěl již značné následkem všeobecného nedostatku obchodního loďstva. Po válce, až obchodní a průmyslový svět bude ve starých kolejích, každá z válčících nyní zemí bude zoufale se snažiti, aby znovuzřídila trhy, dočasně následkem války ztracené a potřeba velkého obchodního loďstva v této zemi tím více bude prokázána.

Anglie, která dohře ví, jakou důležitou roli hraje obchodní loďstvo pro obchod a průmysl země, učinila různá opatření k jeho ochraně již v minulosti. Stavba, vlastnění, řízení a prodlívání lodí v Anglii jsou tak prokány jinými zájmy, že je volice nesnadno pro nás si uvědomiti, jak celé bohatství anglické říše, její průmysl a finance stojí za její dopravním námořním obchodem. Staré anglické obchodní lodě jsou prodlívány jiným zemím za poměrně velmi nízké ceny. To umožňuje Anglii, aby nahrazovala staré a nepotřebné lodě novými zlepšenými. Umožňuje to Anglii, aby měla nejlepší obchodní loďstvo na světě a otevřelo tu zároveň cestu anglickému kapitálu k investování do námořního dopravnictví v jiných zemích.

Anglický kapitál má značný zájem, ku příkladu, ve francouzském námořním dopravním obchodu. Značná část francouzských obchodních lodí byla zbudována v Anglii. Také Norsko, Švédsko, Dánsko, Řecko a jiné země jsou nuceny nahraditi svoje lodě v Anglii, poněvadž nemohou ve vlastních svých zemích získati dostatek kapitálu a jejich společnostmi jsou nuceny získávati částečně kapitál v Anglii, čímž zavazují se opět k nákupu v Anglii stavěných lodí.

Poněvadž Anglie ztrácuje se starých svých lodí prodejem do jiných zemí a nahrazuje je stále většími a modernějšími, její paroplavební společnosti jsou schopny platiti vyšší mzdy, než paroplavební společnosti v jiných zemích. Tato zásada o udržování obchodního loďstva stále v nejlepšímu stavu je hlavní příčinou anglického úspěchu na tomto poli.

Spojené Státy, ať už rozhodnou se v námořním dopravním obchodu pro vládní anebo soukromé vlastnictví, měly by mít nejlepší obchodní loďstvo. Lodi, užívající se palivo oleje místo uhlí, zdají se mít velkou budoucnost. Jako Anglie v minulosti dovedla kontroly svých velkých obchodních vyřizovateli ku prospěchu svého loďstva, tak i Spojené Státy měly by využívat své kontroly nad zásobováním světa olejem. Spojené Státy potřebují nutně obchodního loďstva, budou-li chtít hrati nějakou úlohu v mezinárodním obchodu. Přítomná válka zdůraznila nutnost zřízení takového loďstva a bylo by přínim, aby zkušenosti z přítomné války byly co nejvíce využítkovány pro budoucnost.

ŘECKO A JEHO SOUSEDÉ.

Vláda a lid neutrálního Řecka ohledává, že situace pro ně je stále horší a že je jenom malá naděje na zlepšení v dohledu. Zaujetí přístavního města Soluně v říjnu minulého roku následováno bylo zabráním ostrova Korfu a dne 11. dubna spojení vyhodili svá vojska na Cephalonia, nejdůležitějším ostrově v Ionském moři, kde, jak bylo oznámeno, mají v úmyslu zbudovati velkou námořní základnu.

Premier řecký, Skolondis, opět energicky protestoval proti tomu v Paříži a Londýně. V téže době pak spojení ohlásili svůj úmysl dopravit znovuzřízenou srbskou armádu z ostrova Korfu na západním pobřeží, do Soluně, náležající se na východním pobřeží. Spojení, chtějící se vyhnouti nebezpečí, jež znamenají ponorky pro dopravu přes vodu, mají v záměru poslati toto srbské vojsko do Soluně po železnici.

Německo a Rakousko okamžitě proti tomu protestovaly, prohlásvíce, že souhlas Řecka s tímto záměrem považován bude za počín nepřátelský. Ale anglický vyslanec v Athenách prohlásil, že spojení nemohou jinak, než vojsko toto poslati po řeckých železnicích.

Mezitím bývalý premier Venizelos, jež znám je svými sympatiemi k spojení, nabývá stále větší přízně mezi obyvatelstvem. Selhuze jeho stoupenci jsou hojně navštěvováni i vojskem. Venizelos a jeho stoupenci prohlašují, že řecko mělo by vstupiti do války proti Bulharsku a Turecku a tak chrániti svoje zájmy. Venizelos dne 17. dubna prohlásil, že přítomná vláda řecká nerepresentuje většinu helenského lidu a pravil, že nádeřa doba, kdy je nutno rozhodnouti, může-li král poručovati konstituci práva lidu.

Venizelos odepřel mluvit o možnosti zřízení řecké republiky, ale prohlásil, že svobodný řecký lid měl by trvati na svých konstitucních právech a svobodách. V Řecku jeví se nedostatky potravin. Časopisy, nakloněné teutonským spojení, viní z tohoto nedostatku Anglii. Prohlašují, že Anglie vyhladověním národa chce donutiti zemi k povolnosti. Přátelé spojení odsuzují opětně úlohu, jakou hraje v přítomné době řecká vláda a prohlašují, že počiny Anglie a její spojení jsou přirozeným důsledkem stanoviska řecké vlády.

Nyni, kdy Srbsko bylo úplně pokoreno, zastavena byla činnost Bulharska ve válce, Bulharské armády jenom sledují činnost spojení v Soluně a připravují se k odražení slibované ofensivy. Mnoho mluví se o tom, že Bulharsko je nabaženo přítomného nejistého stavu a rádo by uzavřelo separátní mír. Takový mír je ale nemožností i v tom případě, kdyby Bulharsko nechtělo něčeho získati.

Rumunsko vešlo v obchodní dohodu s Německem, ale které přebytek obilí v zemi může být prodán teutonským mocnostem. To považuje se za příkaz, že Rumunsko nevstoupí do války proti Německu a Rakousku, jak často bylo záměrováno. Ale i v této zemi ozývají se mocné hlasy ve prospěch podílení se Rumunsku ve válce na straně Ruska a jeho spojení. Jedním z nejmocnějších přímluvců pro takové zakročení je Janescu, bývalý rumunský premier.

Janescu je toho náhledu, že vítězství Německa a jeho spojení znamenalo by nebezpečí pro celou Evropu a z toho důvodu přimlouvá se za to, aby všechny neutrální země evropské postavily se proti Německu.

Prozřetelná.

První: "Rekla jsi svému ženichovi, že umíš vařit?"
Druhá: "To to, já ho nechci postrašit!"

Nepodařené alibi.

Soudce ke starému zloději, obžalovanému z pokusu vloupání: "Vymlouváte se, že jste byl v osudný večer v hostině u 'stříbrného zovvaku.' Zjistil jsem však, že jste tam nebyl, neboť právě toho večera se ve zmíněném hostině žadnému z hostů nic neztratilo..."

OBRANCI VERDUNU NU POCHODUJÍ PRED GENERÁLEM JOFFREM.



Generál Joffre přehlíží pluky, které zabránily Němcům v prolomení francouzských linií a dobytí Verdunu. Tyto pluky byly poslány do St. Dizier k odpočinku po tuhém zápasu. Přehlídka jejich konala se na náměstí v St. Dizier před prvním zbudovaným na paměť bitvy u St. Dizier, kterážto město obleženo bylo Němci v roce 1514.