

II. O vodních drahách.

§ 14. O vodní dopravě vůbec.

Vodní dráhy jsou vody, které slouží veřejné dopravě. Rozeznáváme zde především:

1. moře;

2. vodní dráhy vnitrozemské, t. j. které nalézají se uvnitř pevniny, a ty jsou opět buď

a) jezera, t. j. přirozené vodní nádržky, nemající přímého spojení s mořem, buď

b) splavné řeky, ať splavné pro lodě či jen pro vory, ať již od přírody či teprv regulací nebo kanalisací, nebo

c) průplavy, t. j. vodní dráhy, uměle v zemi vykopané, a to podle účelu buď pltní, vorové nebo lodní, podle směru buď poboční (laterální), souběžně s řekou jdoucí, nebo vrcholové, spojují-li překonáním rozvodí různé toky říční. Slouží-li průplavy lodím námořním, spojujíc pak buď dvě moře (Suez, Korinth, Kiel, Panama) nebo moře s nějakým tokem nebo místem vnitrozemským (Manchester), mluvíme o průplavech námořských.

Průplavy a kanalisované řeky čítáme k vodním drahám umělým, všechny ostatní vodní dráhy (i moře a jezera) k přirozeným.

Doprava po vodě zove se plavbou, která jest buď námořní nebo vnitrozemskou a tato zase

a) dle povahy vodní dráhy plavbou jezerní, říční, průplavní;

b) dle směru plavbou po proudu a proti proudu nebo plavbou příční (od břehu k břehu);

c) dle své povahy buď pltnictví, t. j. plavení nespoutaného dříví pouhým přirozeným spádem řeky; nebo voroplavba, t. j. plavení spoutaných kmenů kromě spádu říčního ještě jinou silou (lidskou, mechanickou); nebo lodní plavba po dutých vozidlech (plavidlech) k trvalé plavbě způsobilých. Tato pak je zase

1. dle způsobu provozu buď plavba volná (veslařská, plachetní, parní a pod.);

nebo vázaná (vlečení plavidla s břehu silou animální či mechanickou nebo vlečení uprostřed toku, remorkáže), konečně

2. dle dopravovaných objektů plavba osobní nebo nákladní.

Lodní vozidla sama jsou opět povahy nejrozmanitější dle velikosti (prámy, čluny, koráby), dle ponoru, dle vodní dráhy (lodě říční, námořní), dle účelu (poštovní, vystěhovalecké) a předmětu dopravy (osobní, nákladní, speciální lodě pro dopravu masa, petroleje atd.).

Souhrn lodí sloužících dopravě obchodní zoveme loďstvem obchodním.

Plavba jest nejstarší, nejlevnější a zejména pro hromadnou dopravu zboží méně hodnotného nejvhodnější prostředek dopravní. Cesty vodní pro svoji větší nosnost, snažší pohyb vozidla a bezplatnou hnací sílu přírodní nabyly hospodářského významu daleko dříve než silnice, a opět splavné řeky dříve než moře, protože jich mohlo býti používáno s menšími lodmi a zásobami, s menší dovedností a nebezpečenstvím. Láce a hromadnost dopravy zachovává plavbě vnitrozemské význam i v době nejnovější.

A) Moře a doprava námořní.

§ 15. Vývoj námořní plavby a plavební politiky vůbec.

I. V starém a středním věku bylo moře nehledíc k ojedinelým plavbám Foiničanů, Wikingů a p. dopravní drahou vlastně jen na pobřeží Evropy, západní Asie a severní Afriky, tedy jen zálivy a moře vnitrozemská i pobřežní vody oceánu Atlantického a Indického. Světového významu jako mořeplavci nabyli nejprve Foiničané, od kterých naučili se námořnictví Řekové maloasijské a pak evropští. Po válkách punských ovládly i na moři lodě římské, dobytí Egypta otevřelo římskému obchodu cestu do východní Indie.

V středověku převzali vůdčí úlohu v námořnictví nejprve národové nordičtí. Po dobovačných a kořistných výpravách Normanů dosáhly panství nad mořem a obchodem námořním od 14. století do konce středověku německá hansa v moři severním a baltickém, městské republiky italské, zvl. Benátky a Janov, v moři středo-