

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-

zemním. Plavba námořní byla však stále vlastně jen pobřežní plavbou, zdoluhavější snad nežli za dob římských.

Poslední staletí středověku přinesla znenáhla i technické podmínky pro vzdálení se od břehů a plavbu po širém oceáně (větší lodí a lépe vystrojené kompasem, mapami — plachty místo vesel a tedy menší posádka a menší zásoby), čímž umožněny objevitelské cesty Portugalců, Španělů, později Holanďanů, Angličanů a j. (1487 Bartolomeus Diaz mys Dobré naděje, 1492 Kolumbus Quanahani, Kubu, Haiti, 1497 objevena pevnina severoamerická, 1498 Vasco de Gama doplul po moři kol Afriky do Východní Indie, 1498—1500 objevena pevnina jihoamerická, 1519—1522 Magelhaens obeplul po prvé celou zeměkouli). Od počátku novověku zabírá námořní plavba znenáhla celou zeměkouli a stává se pro politické postavení obchodních národů nezbytnou, veliké moci námořní zápasí o ovládnutí oceánu. Španělsko vytlačeno jest ze světového panství námořního Holanďany, navigační aktou Cromwellovou 1651 počíná rozmach námořní moci a kolonizační působnosti anglické, kdežto námořní a kolonizační snahy Francie na dlouho zastaveny byly konečným výsledkem válek napoleonských.

Devatenácté století přineslo i námořní plavbě obrovské pokroky a výhody technické: *p a r o p l a v b u* (první — americký — parník proplul oceánem atlantickým roku 1817, roku 1824 založena první parníková linie světa pro plavbu mezi Londýnem, Hamburkem a Rotterdamem, pravidelná parníková spojení za-oceánská vznikají od r. 1840, r. 1858 založen v Brémách Severoněmecký Lloyd), užívání parníků šroubových (od r. 1836), budování lodí železných a ocelových místo dřevěných, znenáhle zatlačování plachetních lodí parními (od let 1870.), zvětšování lodních těles a zlepšování strojů lodních (zejména za účelem úspory uhlí), zvyšování rychlostí a tím zkracování cestovní doby a poměrně i výdajů provozovacích i zlevňování sazeb dopravních (více místa pro náklad, když je ho méně potřebí pro uhlí, častější jízdy), prohlubování přístavů, zlepšování signálnictví a osvětlování břehů, zdokonalování námořních map, studium proudů vzduchových a mořských, námořní meteorologie a geografie atd.

Po komerčně ekonomické stránce prokopání šíje suezské (1869) zkrátilo nesmírně plavbu do východní Asie a Australie, pro niž umožnilo užívání lodí parních místo plachetních.

II. Tyto pokroky poskytly teprv možnost poměrně rychlé a pravidelné, hromadné a především neobyčejně levné dopravy námořní. Moře — »největší a nejsvobodnější ze všech komunikací« (Roscher) — poskytujíc co nejvýkonnější přirozenou dráhu dopravní, po případě i přirozenou sílu hybnou (vítr, proud) překonává veškeré ostatní cesty dopravní jak co do možné hromadnosti a láce, tak co do nepřetržitosti a mnohostrannosti dopravy, a kde se přirozený motor nahrazuje umělým (parou), získává se opět pro jiné druhy transportů (osobní a poštovní parníky a pod.) rychlosti a pravidelnosti; na moři jsou možna největší vozidla i největší mechanické hybné síly, a tedy při jediné jízdě obrovský výkon transportní.

Co do zvýšení rychlosti, před paroloděmi potřebovalo se k cestě z Evropy do Číny a zpět asi 1½ roku, dnes urazí se cesta z Brindisi do Hongkongu za 25 dní, do sev. Ameriky trvala plavba plachetní lodí asi 4 neděle, dnes 5 dní. I přesnost dopravy stoupla nesmírně.

Co do usnadnění hromadnosti dopravy, největší objektivelské plavby počátkem nového věku prováděny byly s lodmi o 50—200 reg. tunách (= 100 angl. stop<sup>3</sup>=2·83 m<sup>3</sup>), i později šlo se zřídka nad 1000 tun, loď 200tunová byla normálním typem ještě v l. 1830. Dnes budují se obchodní lodí o 10.000 t a cestovatelské parníky o 20.000 tunách, větší, než bylo poč. 19. stol. celé loďstvo Brém (loď o 1000 tunách pojme náklad 100 nákladních vozů železničních).

Láce dopravy se vynalezením parolodí počátku nestupňovala a dodnes jsou plachetní lodí za jistých podmínek schopny soutěže s paroplavbou. Teprv dokonalejší stroje s menší spotřebou uhlí a větší rychlostí i přesností plavby a zvětšení nosnosti lodí zjednaly parníkům převahu i v plavbě nákladní nad lodmi plachetními, které ještě v období 1840—90 měly léta nejskvělejšího rozvoje. Pokroky oněmi dopravní ceny nesmírně klesly, na př. za pšenici z Ameriky do Evropy 1868—1902 na pětinu (s 4·83 M na 1 M za quarter = 290 l z N. Yorku do Liverpoolu).

Zdokonalená plavba námořní rozšířila okruh mezinárodních spojitostí a závislostí hospodářských na celou zeměkouli, z hospodářství národního a evropského učinila hospodářství světové.

III. Moře světová vykazují pravidelně projížděné dráhy plavební většinou rozdílné pro parníky a pro lodí plachetní, jež závisí na proudech mořských a směru větru. Avšak do všech vespolek

spojených přístavů světa berou se lodí celkem týmiž tratěmi mořskými, takže rozsáhlých částí oceánů obchodní lodí zpravidla nikdy se nedotýkají. Nejdůležitějšími námořními drahami jsou linie mezi severozápadní Evropou a severní Amerikou, sbíhající se jednak v kanálu La Manche, jednak v přístavě novororském; po nich jdou ony obrovské massy amerického obilí, masa, dobytka, bavlny, mědi, železa, evrop. tovarů, cestovatelů a vystěhovalců atd. V oblasti severního moře a úžin jemu blízkých i veletoků do něho ústících — v přístavech v Londýně a Liverpoolu, Hamburku a Brémách, v Amsterdamu a Rotterdamu, v Antverpách a Le Hâvru — sbíhá se obrovská většina vší světové tržby a dopravy. Druhá nejdůležitější linie jest středomořskoasijská Gibraltarem a Suezem do vých. Asie a Austrálie s četnými odbočkami do přístavů středomořských a černomořských, do perského zálivu, východní Afriky i severovýchodní Asie; potom linie jihoafrická kol mysu Dobré naděje pro spojení s Australií; linie jihoamerická (brasilská káva, argentinské obilí a maso); linie západoindická a v poslední době významem rostoucí linie ze severoamerického Tichomoří do přístavů východní Asie i Austrálie.

#### IV. Rozeznáváme

dalekou plavbu zámořskou (oceánskou), vztahující se na všechna moře a na vody z nich přístupné, a pobřežní plavbu (cabotage), která se zase dělí na velkou mezi přístavy téhož moře a na malou podél pobřeží a ve výústních tratích řek.

U daleké plavby lišíme dále plavbu volnou (»toulavou«, tramp shipping) a plavbu traťovou (liniovou) dle toho, má-li vlastník lodí ve volbě přístavu a doby odplutí a příplutí volnou dispozici nebo jde-li o provozování plavby mezi předem určenými přístavy s přesně stanovenými dobami odjezdu a příjezdu (asi jako u vlaků železničních).

Při volné plavbě pronajímá (chartuje, charter = smlouva nájemní) vlastník loď pro jednotlivou jízdu tomu, kdo za ní pro své transporty nabízí nejvýhodnější ceny, za kterýmž účelem lodní dohodci a lodní agentury v čelnějších místech přístavních a obchodních a jejich ústřední kanceláře v patrnosti vedou obchodní a plavební poměry celého světa, opatřující loďařům (Reeder) transporty za provisi v procentech smlouvené ceny dopravní.

Výhoda volné plavby jest nezávislost loďařova v dispoici s lodí a možné využitkování nejvýhodnější konjunktury transportní dirígováním lodí tam, kde jsou pro ni transporty nejvýhodnější. Volná plavba se hodí zvláště pro dopravu levného hromadného zboží, kde moment láce zatlačuje moment rychlosti dopravy, pro náklady sezonní (j. pro transporty obilí po žních v Americe a východní Indii, bavlny z Ameriky a Egypta, vlny v Australii nebo jižní Africe atd.) a vůbec pro transporty se zeměmi, kde řídký, na nečetné druhy zboží a určité roční doby obmezený obchod nedovoluje trvalé pravidelné spojení plavební.

Naproti tomu doprava osobní a transport zboží rychlé spotřeby nebo vyšší hodnoty předpokládá plavbu pravidelnou, přesnou a rychlou, tedy pravidelná lodní spojení, jaká jsou arci možna jen mezi velikými středisky dopravními, kde v pravidelných obdobích počítati lze na četné cestující a veliké náklady.

Plavba traťová vyžaduje velkého parku lodí přiměřeně vypravených (lodí cestovatelské, poštovní!) a rychlejších, rozsáhlých agentur, nákladné reklamy, s druhé strany však opět monopolisujíc dopravu osobní a poštovní může za transport žádati vyšší ceny, zejm. též za náklady rychlé dopravy vyžadující. Svým přímým spojením uspořuje průmyslu útraty, průtahy a nebezpečí překládání v přístavech cizozemských a emancipujíc domácí výrobu a obchod od prostřednictví plavby cizozemské a tudíž i cizozemského obchodu bývá zakladatelkou velkých trhů pro zámořské suroviny v tuzemsku a přímého spojení tuzemských vývozců se zámořskými odbytišti.

Pravidelná zámořská lodní spojení jsou ovšem možna technicky teprv od vynalezení paroplavby, hospodářsky pak předpokládají veliký kapitál zařizovací i provozovací a značně již vyvinuté obchodní styky se zámořím.

Původně nebylo jiné námořní plavby než volné, plavba líniová byla zavedena teprv od let 1880., když plavba parníky umožnila pravidelnější a přesnější dopravu, a byla přímo vynucena většími požadavky přepravy cenného vývozního zboží z průmyslových států Evropy. Vybudovala ji v první řadě Anglie, Německo, Francie, Itálie, Belgie a Holandsko, znamená rozhodný pokrok v organisaci plavby námořní, dosáhla časem takové převahy, že ovládla skoro veškerou dopravu zboží z evropských přístavů do zámoří, kdežto volná (toulavá) plavba zabývá se skoro jen dovozem zboží zaoceánského a přepravou takového

zboží, které se pro jeho poměrnou méněcennost nevyplácelo plavbě líniové (uhlí, fosfáty, ledek a pod.) nebo pro něž tato v určitých obdobích nemívá dost lodního prostoru (obilí).

## § 16. Politika plavby námořní.

I. Námořní plavba pro svoji důležitost stala se snad prvním předmětem státní hospodářské politiky vůbec (Grunzel). Cílem této námořní politiky plavební bylo zprvu, cizí plavbu od vlastní země přímo vyloučiti a vlastnímu námořnictví zajistiti co největší díl dopravy námořní. Již staré obchodní republiky středomořské (Benátky, Janov, Pisa) a severoněmecká hansa zabezpečovaly svým kupcům bezpodmínečný monopol plavební. Význačného výrazu došel pak tento protekční směr námořní politiky zejména v navigační aktě Cromwellově z r. 1651, dle které

a) zboží neevropského původu smělo býti do Anglie a Irska přiváženo jen na lodích, britským poddaným náležejících a většinou anglickými námořníky obsazených;

b) evropské zboží smělo býti přiváženo jen na anglických lodích přímo ze země původu nebo na lodích této země;

c) z anglické pobřežní plavby byly cizí lodí naprosto vyloučeny.

Roku 1660—1664 navigační akta zostřena: evropské zboží dopravované po lodích země původu platilo diferenciální »cizinecké« clo, i dovoz evropského zboží do anglických kolonií směl se dítí jen po anglických lodích a z Anglie, produkty anglických kolonií musely býti nejprve přivezeny do přístavů anglických po lodích anglických.

Odtržení Spojených států amerických a později odvetná opatření evropských států donutila Anglii k ústupkům, vzájemnými smlouvami upraveným; ke zrušení navigační akty došlo však teprv r. 1849.

Liberální hnutí v polovici 19. století odstranilo i »vlajkové přírážky« (Flaggenzuschläge, surtaxes de pavillon), t. j. celní přírážky na zboží, přivážené po lodích cizích (zavedené r. 1816 zákonodárstvím francouzským), a nyní jest od polou 19. stol. v obchodních smlouvách obecně uznána zásada rovnosti vlajeck (assimilation des pavillons), t. j.

a) že zboží po lodích smluvního státu nesmí býti při dovozu, vývozu nebo jinaké dopravě podrobena vyšším dávkám nebo větším obmezením nežli po lodích domácích;

b) že lodím smluvního státu nesmějí býti ukládány jiné nebo vyšší dávky přístavní, karanténní a pod., než jaké jsou uloženy lodím domácím, a

c) že ani co do příkazování kotvišť, nakládání, skládání, obvyklých formalit a pod. nesmějí býti lodí smluvního státu v nevýhodě proti lodím domácím.

Zbytky staré politiky prohibiční jsou vyloučení cizích lodí z plavby pobřežní v Rusku a Japonsku a z plavby mezi Francií a Alžírem ve Francii.

II. Novější směr plavební politiky námořní upustil celkem od vylučování cizí plavby od vlastní země a obrátil se, aby zajistil co největší účast domácího loďstva v námořní dopravě vlastního státu, k pozitivní podpoře domácí plavby buď všeobecnými výhodami nepřímými (opatření tarifní a celnětechnická, monopolisování jistých jízd) nebo přímým subvencováním jednotlivých linií.

Skoro všechny státy podporují námořní paroplavbu, poněvadž jednak mohutné vlastní loďstvo obchodní jest školou a semeništěm loďstva válečného, zvyšuje vážnost státu v zámoří, emancipuje stát od závislosti na cizině pro styky (poštovní, vývozní, úřední, vojenské) se zámořskými zeměmi, oživuje obchod a stupňuje soutěživost domácí produkce na zámořských trzích, jednak ušetřuje platů za námořní dopravu do ciziny, přináší samo peníze a zlepšuje tudíž mezinárodní bilanci platební.

Podmínkami subvencování určitých tratí nebo výkonů plavebních bývají zpravidla jisté požadavky kladené státem vůči plavebním společnostem co do počtu, velikostí, druhu a rychlosti lodí, co do národního původu lodí i mužstva atd. Systém subvencování určitých linií, zejména pro parníkovou poštovní a osobní dopravu, panuje nyní v Anglii, Francii, Německu, Itálii, Španělsku, Portugalsku a četných britských državách a osadách, systém subvencí mílových (dle počtu ujetých míl mořských) platil v Rakousku, Uhersku a Holandsku. Zřejměji ještě projevuje se snaha povznést účast domácího loďstva v námořní dopravě s větové v subvencích (premiích) na stavbu lodí námořních, jaké poskytuje Francie, Itálie, Japonsko a poskytovalo i Rakousko.

III. Za úkol přístavních měst, zemí a států pokládá se též zakládání a udržování přístavů námořních. Kde hluboké zátoky nebo ústí veletoků (Temže, Labe, Odra, Vezera) neposkytují dostatečné ochrany přirozené, napomáhá se nákladnými stavbami umělými (Marseille, Janov, Terst, Neapol, Alexandrie). Nejvýhodnější jsou přístavy hluboko v zemi, zejména při ústí splavných řek položené, protože se tím zmenšuje dovozní pozemní (Hamburk, Londýn), ač ovšem v nejnovější době zámořské parníky s nebývale značným ponorem (10—11 m) vynucují si buď umělé prohlubování těchto přístavů (Amsterdam, Rotterdam, Antorf, Brémy, Liverpool), nebo zřízení přístavů přímo na moři položených (Cuxhaven, Bremerhaven).

Zpravidla pečuje stát o účelné založení a hloubku přístavu, péče o zařízení pro skládání a nakládání zboží (skladiště, doky, přívozní koleje atd.) zůstává se obcím nebo soukromým společenstvem. Někde (býv. Rakousko a Uhry, Rusko) jsou veškera zařízení majetkem státním, v Anglii veškera v rukou privilegovaných společností soukromých.

Aby se dosáhlo co možná nerušeného provádění obchodu, zvláště průvozního, byly dříve jednotlivé přístavy jakožto tzv. svobodné vylučovány ze státního obvodu celního (první r. 1547 Livorno, pak Janov, Neapol, Benátky, r. 1669 Marseille, r. 1719 Terst a Rjeka). Dnes dosahuje se žádoucího osvobození průvozního zboží od celní manipulace účelněji tím, že se jen určité části přístavu vylučují z celního obvodu (svobodná skladiště, svobodné okresy, doky), kdežto ostatní celá přístavní města jakožto svobodná na kontinentě vymizela (Hamburk a Brémy pojaty do celního obvodu říšsko-německého v r. 1888, Terst a Rjeka do rakousko-uherského v r. 1891).

Obchodněpolitický ráz a význam přístavů závisí ovšem nejen na geografické poloze a jiných přirozených vlastnostech, nýbrž i na dějinném vývoji, tradicionelních stycích obchodních, bohatství, inteligenci a snaživosti obyvatelstva, hospodářské povaze a vyspělosti jejich pozemního pozadí (»Hinterland«), na komunikačním spojení s tímto pozadím atd. (Hamburk — Labe; Terst — Kras, Alpy; dalmatské přístavy — chudý Balkán).

Nákladná zařízení přístavní, ochrana lodí v přístavě, nakládání a skládání zboží a pod. bývalo ode dávna podnětem vybírání poplatky přístavní, které průběhem času dosáhly značné výše i rozmanitosti.



## § 17. Vývoj námořní plavby a politiky v Rakousku.

I. Podmínky ke vzniku a rozvoji obchodního námořnictva rakouského zjednal Karel VI. tím, že využiv slabosti Benátek, prohlásil patentem z r. 1717 Adrii, kterou dosud Benátčané pokládali za svojí doménu, za volnou pro loďní dopravu, r. 1719 učinil Terst a Rjeku svobodnými přístavy a koncesoval orientální obchodní společnost rakouskou pro plavební spojení se středomořím a Levantou, zřídil r. 1722 v Terstu zvláštní obchodní soud též ve věcech námořních, zlepšoval silniční spojení se vnitrozemskem, získával všelikými privileji a svobodami pro usazování se v Terstu kupce levantské, zejména řecké.

Přes časté neúspěchy této politiky pokračovala i Marie Terezie v šlépějích Karlových. R. 1751 vydán první řád senzálský, o dvě leta později zřízena v Terstu obchodní bursa, založena škola pro matematiku a nautiku, pojišťovací společnost a půjčovní banka, do námořních služeb lákáno obyvatelstvo osvobozením od vojenské služby i podporou vdovskou, r. 1752 reformována služba konsulární, v letech 1773—4 zahájeny (s počátku úspěšné) snahy o přímé námořní spojení s Nizozemskem, tehdy částečně k Rakousku patřícím, a založena indická obchodní společnost pro pěstění rakouského obchodu s východní Afrikou, Indií a Čínou. Dne 25. dubna 1774 vydán byl navigační edikt, který byl přes  $\frac{3}{4}$  století základním zákonem rakouského námořnictva. Mírem v Campo Formio r. 1796 připadlo k Rakousku nejen pobřeží istrijské, nýbrž i Benátsko a dále celá benátská Dalmacie a boka Kotorská, vynikající čilou plavbou.

Za panství francouzského nad celým pobřežím rakouským (1809—1814) bylo zejména provádění kontinentální blokády naproti Anglii a kontribuce válečné Terstu i rakouskému Přímoří těžkou ranou, z níž teprv znenáhla se zotavovaly. Vídeňský kongres pojistil Rakousku Dalmacii, Istrii a ostrovy kvarnerské, které ještě za Marie Terezie patřily k Benátkám.

Pozdějšímu rozkvětu malé pobřežní plavby poskytavší všemu obyvatelstvu pobřežnímu poměrný blahobyt, učinil zejména od let 1840. konec přechod k paroplavbě, která vystačujíc se skrovnějším počtem mužstva, donucovala přebytek obyvatelstva k vystěholectví.

II. Od let 1830. vývoj rakouské námořní plavby souvisel s rakouským Lloydem, který založen byl r. 1833 několika pojišťovacími společnostmi původně k podávání zpráv kupcům a pojišťovatelům o obchodu a plavbě hlavních tržišť evropských a změněn r. 1836 k podnětu Bruckovu v akciovou společnost ku provozování paroplavby s Levantou a jinými zeměmi. Společnosti této poskytoval stát usilovnou podporu: přenechal Lloydu dopravu pošty mezi Levantou a Rakouskem i příjmy z listovní dopravy, dal mu osvobození od přístavních a jiných poplatků ve všech přístavech monarchie a od r. 1855 uděloval mu státní příspěvek, upravený posléze zákonem ze dne 23. února 1907 ř. z. č. 42 na obnos 72 mil. K ročně (do roku 1921) kromě 2.05 mil. K náhrady za poplatky suezské.

Lloyd byl povinen při opatřování materiálů stavebních, výstroje a potřeb lodních dávat přednost rakouskému průmyslu, stanovení a změna jízdnic plánů podléhaly schválení ministerstva, rovněž regulování veškerých tarifů. Zásilkám rakouského obchodu v přívozu i vývozu příslušela zásadně přednost — přístavům s Terstem soutěžícím nesměl Lloyd poskytovat příznivějších podmínek dopravních. Všeliké smlouvy Lloydů s jinými podniky plavebními, zejména ohledně sazeb, dělení dopravních obvodů a pod., potřebovaly přivolení státní správy, definitivní zřízení musili býti tuzemci, vláda konečně zkoumala a schvalovala bilance Lloydovy.

Až do sklonku let 1880. měl Lloyd skoro úplný monopol v daleké plavbě a ve velké pobřežní plavbě rakouské a obrat nastal teprve, když zákon ze dne 27. prosince 1893, ř. z. č. 189 zavedl poskytování přímých podpor obchodnímu námořnictvu vůbec, kdežto dříve povolován jen bezcelný dovoz předmětů stavebních a výzbrojních od r. 1873 pro námořní lodě obchodní a osvobození od daně výdělkové a příjmové pro parníky v tuzemsku vystavěné od r. 1890. Podpory tyto byly posléze upraveny zákonem z 23. února 1907 ř. z. č. 44 s platností do konce r. 1916. Lodím určité rychlosti výhradně volnou plavbu provozujícím (ne tedy po subvencovaných liniích) poskytovány do 15 let po zahajovací plavbě příplatky provozovací (dle materiálu a motoru), příplatky cestovní (za transporty z rakouských přístavů a do nich) 10 h za každých 100 námořních mil a tunu a příplatky stavební, bylo-li ke stavbě užito aspoň 50% tuzemského materiálu. Podpory tyto ne-

měly přesahovati úhrnný kontingent, který stoupal ročně od 42 mil. K do maxima 56 mil. K.

III. Nejvyšším úřadem pro záležitosti námořnictví bylo v Rakousku ministerstvo obchodu, jemuž podřízen byl jakožto druhá instance námořní úřad v Terstu, roku 1850 zřízený, a tomuto opět jakožto první instance rozličné úřady přístavní. Celé přímoří bylo rozděleno v 8 přístavních okresů (s přístavními kapitanáty v čele) a tyto opět v podokresy (s přístavními deputacemi, agenciemi a expositurami s rozmanitou kompetencí). Každá obchodní loď námořní v Rakousku musila, aby mohla provozovati námořní plavbu pod vlajkou rakouskou, býti zapsána v lodním rejstříku a opatřena listem zápisným. Lodi v rakouském lodním rejstříku zapsané musely býti ze dvou třetin vlastnictvím státních občanů rakouských a přístav, z něhož se má plavba provozovati, musel ležeti v Rakousku.

Zápisný list měl obsahovati veškerá data v rejstříku lodním zapsaná a byl listinou, kterouž loď svoji národnost a oprávněnost k vedení obchodní vlajky rakouské prokazovala a se všude všude legítimovala. K vědecké přípravě pro námořní službu byly v Rakousku 4 školy námořnické.

### § 18. Dopravní ceny v plavbě námořní.

Pro utváření se dopravních cen v plavbě námořní je rozhodno, že majitel lodí počítá nikoli s výdaji na dráhu dopravní (vyjmouc ovšem poplatky průplavní — Suez), nýbrž jen na plavidlo (loď) a provoz, dále že nemaje monopolu podléhá soutěži jiných lodí buď již plavbu provozujících nebo i těch, k jichž stavbě podněcují podnikatele dočasné příznivé ceny dopravní.

Jsou tedy ceny za námořní transporty cenami konkurenčními, podléhajícími silně měnivé nabídce a poptávce, a tudíž podrobenými kolísání druhdy 100 a více procentnímu i častým anomáliím, že totiž za delší plavbu platí se třeba méně nežli za kratší, že za zboží téhož druhu z téhož přístavu na téže lodi platí se dovozně rozdílné dle konkurence jiných lodí nebo naopak dle pohotového kvanta transportů v době, kdy jednotlivé smlouvy o dopravu byly uzavírány, že dovozně po parolodí pro totéž zboží klesne pod úroveň dovozného lodí plachetních, které za normální situace jsou levnější a pod.

II. Význačnou byla do války vůbec nesmírná a vždy větší láce hromadných transportů námořních u srovnání s dopravou pozemní, umožněná obrovskou kapacitou moderních parníků a vyžadovaná povahou dnešních námořních transportů. Dříve se totiž dovoz námořní obmezoval jen na poměrně méně důležité »zboží koloniální« (koření, káva, čaj, kakao, třtinový cukr, tabák), teď dovážejí se po moři i zcela nezbytné potraviny, krmiva a suroviny (rudy, vlna, bavlna, měď, uhlí) — a s druhé strany jenom tyto hromadné artikly mohou lodním velikánům zajistiti potřebné obrovské náklady.

Absolutní volnost tvorby tarifů dopravních je arci pravidlem jen při najímání celých lodí ve volné plavbě, které se děje buď na určitý čas nebo pro určitou cestu s určitým druhem zboží; jinak mají společnosti své pevné sazby dle prostoru, váhy i hodnoty zboží. Větším a pravidelným transportům poskytují se zhusta značné slevy (refakce).

Snahy po zjednodušení dopravních formalit a úspore výdajů komisionářských a spedičních vedly k pokroku, že se vydávají kombinované (kumulativní) tarify, společné mezi železnicemi a plavebními společnostmi a platné z určitých důležitějších železničních stanic vnitrozemských přes určité domácí přístavy do důležitějších přístavů a stanic cizozemských, na př. německý tarif levantský z 15. června 1890 s přímými sazbami z nejdůležitějších stanic německých přes Hamburk do největších přístavů Levanty, podobný tarif rakouský z 1. ledna 1891, přímé tarify uherské přes Rjeku do Itálie a přes Dunaj (Galac) do Orientu, četné kombinované tarify ruské atd.

Ničivá konkurence tarifová přivedla jednotlivé velké společnosti plavební ke kartelovým úmluvám o zachování jistých sazeb dopravních pro určité linie parníkové. Těmto kartelovým snahám klade u společností subvenovaných určité meze stát, který v subvenčních smlouvách buď stanoví přesné maximální tarify nebo si vyhrazuje schválení jakýchkoli změn tarifních.

Lodařské svazy (combines trusts, conferences, rings), k jakým došlo po dlouhých konkurenčních zápasech zejm. mezi rejdaři evropskými, svým monopolistickým postavením vzbudily odpor zejm. zámořských států (anglických dominií — Kanady, jižní Afriky, Austrálie —, Spojených států amerických a Brasilie),

vzhledem k jejich emancipačním snahám po založení nebo ochraně vlastního rejdářství.

Přehled o celém dopravním trhu, o stavu nabídky a poptávky a dopravních sazeb dle toho požadovaných poskytují bursy plavební, z nichž vedoucí je bursa londýnská, která denně vydává přehled uzavřených námořních sazeb ve všech důležitějších směrech světové dopravy námořní. Máť Anglie dosud většinu svého loďstva obchodního zaměstnanu výhradně v plavbě volné (toulavé).

V letech poválečných prodělaly námořní sazby dopravní veliké převraty. Po ukončení války dosáhly sazby v r. 1919 následkem velikého dovozu do vyčerpané Evropy veliké výše a námořní plavba měla dočasnou skvělou konjunkturu, ale již roku 1920 se dovoz zmenšil a l. 1921—1923 vykazují stálý pokles námořních sazeb až téměř na výši předválečnou a někde i pod ni, kdežto provozní náklady (uhlí, mazadla, mzdy) o 60 až 80% stouply. Rozšíření lodní tonáže novostavbami, pokles dopravy námořní a stoupání výdajů, zejm. požadavky lodního personálu, způsobily krizi, nezaměstnanost i úpadky neb likvidaci hlavně menších podniků rejdářských.

## Základy veřejného námořního práva čsl. republiky.

### § 19. Přístup k moři a právo na vlajku.

Pouze několik málo států postrádá bezprostředního přístupu k moři. V Evropě bylo to (kromě nepatrných státek vnitrozemských) až do války pouze Švýcarsko a Srbsko, v Asii jediné Afghanistan, v Africe Habeš, v Americe Bolívie a Paraguay; po válce odpadlo Srbsko a zato přibýly Československo, Rakousko a Maďarsko. Nedostatek přímého spojení s mořem jakožto branou do celého světa znamená však závislost na železniční dopravě jiného státu a tím jednak ztížení nebo dokonce znemožnění potřebného spojení s mořem pro dovoz potravin a surovin a vývoz produktů (na př. nepřátelstvím, nedostatkem uhlí a pod.), jednak alespoň používání cizího prostřednictví (železnic, spedice, meziobchodu, bankovníctví). Proto usílovalo Srbsko tolik o východ k Adrii, narážejíc tu na nenávistný odpor Rakousko-Uherska, proto Švýcarsko snažilo se o východ k moři středozemnímu po Rhôně a vlastním přístavu v zálivu lyonském, proto usílovala čsl. delegace