

## B. Vodní cesty vnitrozemské.

### § 25. Druhy a vývoj.

I. Vodními drahami vnitrozemskými jsou jezera, splavné řeky a plavební průplavy.

Jezera vnitrozemská bývají většinou již od přírody dokonale splavná; zadržující pak v době povodní veliké massy vodní a teprve znenáhla je propouštějíce, zvyšují též splavnost řek, které z nich vytékají.

Naproti tomu u řek bývá obyčejně potřebí lidského spolupůsobení, aby se zjedнала, udržela nebo zlepšila plavební dráha, zvláště má-li hověti stupňovaným požadavkům dnešní dopravy.

Splavňuje-li se řeka tím, že se umělými hrázemi podélnými nebo příčnými, urovnáváním a prohlubováním řečiště, odstraňováním zákrutů (serpentin), průkopy a pod., odklízují překážky rovnoměrného spádu a dostatečné hloubky, aniž se ruší volný tok řeky, mluvíme o regulování řek, které se děje nejen pro účely plavební, nýbrž zhusta i pro účely meliorační, k odstranění nebo zmenšení povodňového nebezpečství a pod.

Nemají-li však řeky množství vody pro splavnost dostatečného, kanalizují se, t. j. volný tok se v přiměřených vzdálenostech vstavěním jezů (zdyrnadel) přerušuje a rozděluje se tak v řadu zdrží, postupně klesajících, z nichž každá o sobě jest následkem vzedmutí vody splavnou, do jezů pak nebo do zvláštních pobočných kanálů vstaví se plavební komory a vorové propusti. Moderní technika vynalezla konečně i jiná zařízení překonávající výškové rozdíly mezi jednotlivými stupni (mechanická zdvihadla a lodní železnice), arci dosud jen zřídka užívaná.

II. Jako námořní plavba pobřežní, byla při obtížnosti dopravy pozemní v dřívějších dobách i plavba vnitrozemská celkem značně vyvinuta. Byla provozována i po řekách, které byly opuštěny, jakmile se zdokonalily silnice, a na řekách i dnes ještě k plavbě používaných počínala plavba dříve již při daleko menší hloubce a užším řečišti (tedy výše) nežli dnes. Regulace řek k účelům plavebním vyskytují se, alespoň ojedinele, již ve starém a středním věku; rovněž i průplavy již v pradávných dobách (v Egyptě, Mesopotamii, Číně již 1400—2000 let před Kristem), třeba především k účelům zavlažovacím a odvodňovacím a vůbec jen průplavy rovinné v přímořích nebo v údolích řek.

V středověku počala stavba průplavů v Itálii a v Holandsku již v století 11. a 12., v Německu ve 14. století, značných rozměrů dosáhla však teprv, když na obratu středního a nového věku vynalezením plavebních komor byl dán technický předpoklad pro stavbu vrcholových průplavů a říčních kanalisací a když soustředování se jednotlivých území ve větší státní celky (Francie, Anglie, Rakousko, Prusko) vytvořilo i hospodářský podklad pro větší podniky komunikační.

Tiž merkantilističtí panovníci, kteří byli v prvních stoletích novověku soustřediteli moci státní, budovateli silnic, organizátory pošt, podněcovateli velkopřumyslu i vývozního obchodu a námořní plavby, pečovali též o vybudování vodních drah vnitrozemských. Tak nejprve ve Francii počátkem století 17. a zejména za dob Colbertových, kdežto v Anglii vznikl první průplav teprv v l. 1759—1761, na Rusi za panování Petra Velikého, v Prusku datuje průplav Finowský z počátku 17. století. V Rakousku zbudován teprv r. 1734 průplav begský (115 km), r. 1793—1812 spojena Tisa s Dunajem a v l. 1793—1810 proveden průplav vídeňsko-novoměstský jako nepatrný zlomek projektovaného průplavu z Vídně k Adrii, kromě toho průplav Lendský mezi Celovcem a jezerem vrbským.

III. Rozmachem stavby a dopravy železniční zřizování průplavů na dlouho ocháblo. V Anglii a v Americe průplavy starého slohu, zařízené pro soutěž se silnicemi a v přerozmanitých výměřích, způsobilé jen pro místní a nikoliv pro vzdálenou dopravu nebo pro parní pohon, ukázaly se nedostačitelnými v soutěži se železnými drahami, které byly zbudovány v celé zemi dle stejnorodých principů technických a se stejným rozchodem a záhy se spojily v jednotnou síť i pro vzdálenou dopravu osobní a nákladní. Nepopíratelné nevýhody vnitrozemské plavby proti železnicím — malá rychlost, přesnost a bezpečnost dopravy, časté přerušování plavby mrazem, suchem, povodněmi, nákladné přizpůsobování se vodní dráhy zvýšeným požadavkům dopravy — byly zevšeobecnovány a vodní cesty vnitrozemské vůbec, péče o intenzivnější zdokonalování splavnosti řek a dokonce již stavba nových průplavů prohlašována v éře železniční za odbytý anachronismus. Teprv na obratu 19. a 20. stol. nastal znovu obrat veřejného mínění i zákonodárství na prospěch cest vodních.

V zemích se soustavou soukromých drah železných vystoupila v popředí snaha státu čelití monopolu železničních společností vodními cestami, na kterých vládne volná konkurence dopravovatelů (Francie, Severní Amerika), v zemích se státními drahami hlásána potřeba, aby tu jakožto korektiv naproti státní politice fiskální nebo ochranné byly výkonné dopravní cesty se sazbami transportními na státní železniční správě nezávislými (Prusko).

Od r. 1875 nastal dále zjevný rozkvět vnitrozemské plavby a zejména dopravy hromadného, levného zboží, rychlého transportu nevyžadujícího (uhlí, obilí, stavivo, dříví, cukr, petrolej), způsobený odstraněním plavebních dávek na přirozených vodních cestách (Rýně r. 1868, Labí r. 1870) a někde i na umělých průplavech (r. 1880 ve Francii), zvýšenou výkonností vodních drah, pokroky v uplavitelnosti řek (hradlové jezy) a ve stavbě průplavů (zejména překonávání větších výškových rozdílů jedním zdvihadlem komorovým či mechanickým místo četnými malými komorami), zvětšováním lodí a tudíž i rozměrů průplavních, pokroky ve vlečení lodí parou nebo elektrinou, konečně obecným rozmachem hospodářským a zvláště průmyslovým, který hleděl použití všech druhů dopravních cest pro transporty přiměřené jejich povaze, a tedy i řek a průplavů, zejména kde připojovaly se k dopravě námořní.

Racionelnější hospodářství vodní slučuje posléze v nové době vždy více péči o stavbu nebo zdokonalení vodních drah s prospěchy zemědělskými a se snahou užití i přirozených vodních sil pro účely motorické, průmyslové a hospodářské.

V četných státech spatřujeme tudíž opět čilejší ruch ve stavbě vodních cest umělých i ve zdokonalování a využitkování přirozených.

V Prusku po stavbě několika nových výkonných průplavů a po přestavbě jiných starších průplavů zákonem z 1. dubna 1905 povolen — na místo tzv. středozemského průplavu od Rýna k Labí, vládou opětovně žádaného — průplav od Rýna k Veseře, »velkoplavební dráha« od Berlína k Štětínu, zlepšení vodních cest mezi Odrou a Vislou a kanalisování Odry (úhrnem 334 mil. M).

Ve Francii bylo zákonem z 22. prosince 1903 věnováno na průplavy, kanalisace a přístavy 292 mil. fr. (zejména canal du Nord z Marseille do Rhôny a j.).

Také Severní Amerika počala vždy většího prospěchu dobývat z výhod, jichž poskytuje Mississippi a soustava spojených velikých jezer severních příznivému odbytu zemědělských a báňských produktů středo- a západamerických.

IV. V posledních desetiletích jeho trvání také v Rakousku a Uhrách věnována zvýšená péče vodním drahám. Regulován za finanční účasti státu i země Dunaj v obvodě Dolních Rakous. Uhry provedly regulaci »železných vrat«, v Čechách kanalisována r. 1896—1905 nákladem státu (2/3) a země (1/3) Vltava od Prahy k Mělníku a pokračuje se v kanalisování Labe od Mělníka k Ústí n. L., v l. 1892—1895 zřízen přístav holešovický.

Zákonem ze dne 11. června 1901 č. 66 ř. z. bylo posléze (jako kompensace severním zemím státu za stavbu druhého železničního spojení s Terstem, hlavně ze strategických důvodů vyžadovaného) nařízeno, že se mají průplavy, spojující Dunaj s Odrou, Vltavou, Labem a Vislou, spolu s kanalisací Vltavy od Budějovic ku Praze a Labe od Mělníka k Jaroměři zbudovati státem, jestliže zúčastněné země přispějí ke zúročení a umoření  $\frac{1}{8}$  nákladu zařizovacího. Se stavbou počítá se mělo 1904 a měla se dokončiti během dvacítiletí; výdaje měly se uhraditi půjčkou, která v první stavební periodě 1904—1912 směla dosáhnouti nejvýš 250 mil. korun, z nichž 75 mil. korun bylo však vyhrazeno regulacím oněch řek, které jsou s vodními drahami v důležité spojitosti.

Na základě tohoto, obtížemi vnitropolitickými vyvolaného a věcně nepřipraveného zákona počato však teprve v r. 1907 se skutečným prováděním kanalisace Vltavy v obvodu města Prahy, aby se dopravně spojila kanalisovaná Vltava pod Prahou s tratí Smíchov—Štěchovice, dále kanalisace středního Labe od Mělníka vzhůru a s dílčími regulacemi labskými u Mělníka, Pardubic a Hradce Králové, na Moravě pak vystavěna pouze nádrž u Bystrčičky na Vsetínské Bečvě. Jinak provádění tohoto zákona ustalo až do posledních let úplně a zejména hlavní myšlenka jeho, spojení Dunaje s mořem severním a baltickým — a k tomu ještě třemi vlastně navzájem konkurujícími tratěmi — v posledních létech trvání Rakouska vždy zřejměji odsunována.

Po převratu soustředěna všechna agenda týkající se stavby vodních cest v republice čsl. v ministerstvu veřejných prací tím,

že přičleněno k němu mimo komisi pro uplavnění Vltavy a Labe v Čechách nyní dle zák. z 11. června 1921 od ministerstva obchodu též ředitelství pro stavbu vodních cest (zřízené dle průplavního zákona z 11. června 1901). Poněvadž dřívější rakouské hotové projekty směřovaly především ke spojení Vídně s uhelnou pánví ostravskokarvínskou, postaveno nyní v popředí vodní spojení Labe—Morava—Dunaj (Pardubice—Přerov—Bratislava), pro něž pracovány projekty, studuje se nejvhodnější úprava trati Praha—Štěchovice a uplavnění Svatojanských proudů zdýmadlem a elektrárnou v Štěchovicích, pečuje o udržení splavnosti mohutného, ale dosud neupraveného toku dunajského (zřízeny proto stavební správy pořiční v Bratislavě a v Komárně), vystrojují se zařízení přístavní (v Praze, Mělníku, Bratislavě, Komárně) a zařizují překladiště nová. V Komárně zakoupena loděnice a provozuje se na účet státu, na Dunaji ustaven čsl. státní podnik plavební, který až do r. 1922 provozoval plavbu na účet státu, až byly na Dunaji i také na Labi a Odře zřízeny plavební akc. společnosti za účasti státu.

V. Hlavní význam mezi čsl. vodními cestami přísluší vodní dráze vltavskolabské. Plavební dráha tato činí od Štěchovic do Prahy 27 km a od Prahy až ke státní hranici u Hřenska 159 km. Vltava nad Prahou, dosud pouze pečlivě regulována, trpí občas nedostatkem vody, od Prahy až ke vtoku do Labe je Vltava moderním způsobem kanalisována jednak úpravou říčního koryta, jednak říčními přehradami (dvěma uvnitř Prahy, pak u Troje, Klecan, Libšic, Miřovic a Vraňan, odkud veden pobočný kanál k Labi) s plavebními komorami pro lodí a propustmi pro vory. Také Labe od Mělníka k Ústí n. L. je kanalisováno přehradami (jezy) u Beřkovic, Štětí, Roudnice, Litoměřic, Lovosic a Střekova, kdežto od Ústí n. L. ke státní hranici (38 km) veliká doprava labská by kanalisováním mohla býti poškozena, prostou regulací docílilo se však již i zde příznivější hloubky než je na saské trati Labe od Drážďan k Magdeburku, a projektovanými přepážkami údolními a j. úpravami ještě se zlepši. Nad Mělníkem z projektované kanalisace Labe až do Pardubic provedeny dosud jen dvě říční přehrady od Mělníka k Neratovicům a úpravy u Kolína. Na střední Vltavě má se prodloužení splavnosti až do Kamýka dosíci ve spojení s projektem velké elektrisace stavbou přehrady u Štěchovic.

Nad Prahou není na Vltavě skutečných přístavů a vybudovaných překladišť a před otevřením kanalisace pražské Vltavy v r. 1921 nebylo ani vodního spojení mezi dolní a střední Vltavou, doprava po střední Vltavě obmezovala se na zásobování Prahy. Vltavské přístavy počínají Smíchovem, po němž následují Podol, Karlín, Libeň, Holešovice. Z labských přístavů na prvním místě stojí Ústí n. L. a Krásné Březno a veliké překladiště v Loubí. Za Rakouska bývaly transporty pro labskou dopravu získávány zvláště výhodnými překladními tarify, jimiž soukromé dříve dráhy, rak. severozápadní dráha a společnost rak.-uh. státní dráhy, ústící právě v labských překladištích severočeských, zásobovaly labská překladiště zbožím nejen z téměř celé rak.-uherské monarchie, nýbrž i z jihozápadního Ruska, takže na př. labská doprava v Ústí n. L. předčila dopravu samého Terstu. Po převratu byly tyto staré překladní tarify labské, obmezené nyní na území čsl. republiky, dnem 31. října 1921 definitivně zrušeny.

Na Dunaji má čsl. republika dva přístavy, Bratislavu a Komárno, na Odře a Tise, jejichž zmezinárodněné toky sahají až do státního obvodu republiky, budou přístavy teprv vybudovány.

Hlavními právními základnami čsl. plavby vnitrozemské jsou v ohledu mezinárodním smlouvy mírové a na nich se zakládající plavební akty říční, labská, dunajská a oderská, které ujednocují moderní plavební právo na řekách zmezinárodněných. Čsl. stát je již vlastníkem samostatných loďstev a plavebních organizací na všech třech svých hlavních řekách, Labi, Dunaji a Odře.

Pro vnitřní právní poměry říční plavby platí zatím většinou právní předpisy, převzaté z bývalé monarchie, chystají se však již čsl. zákony o soukromoprávních poměrech vnitrozemské plavby, o veřejnoprávních poměrech v dopravě říční a čsl. zákon přístavní.

## § 26. Národohospodářský význam vodních drah vnitrozemských.

Vodní dráhy mají proti pozemním cestám četné přednosti.

Dopouštějíce mnohem větší měrou užívání velikých vozidel a hnacích sil a kladouce současně mnohem menší třecí odpor

dopravě, mají vodní dráhy proti ostatním komunikacím přednost v možnosti levné hromadné dopravy. Příznivější poměr »mrtvého« břemene k »užitnému« (váhy vozidla k váze nákladu), často poměrně nižší výdaje nakládání a skládání, volnost přistání snad na každém místě vodní dráhy a provozovateli dopravu vlastními loďmi i hnacími silami tuto výhodu větších vozidel a menší poměrně síly hnací ještě zesilují.

Na vodních drahách tak jako na silnicích možna jest v olná soutěž plavebních podniků a tudíž i t. zv. přirozená tvorba sazeb dopravních podle poměru nabídky i poptávky, není zde tedy provozovacího monopolu jako u železnic.

Úprava nebo zřizování vodních drah vnitrozemských může prospěti po případě i zájmům zemědělským (meliorace).

Naproti těmto přednostem stojí četné nevýhody vodních cest vnitrozemských.

Vodní dráhy nedopouštějí (ani za dnešní pokročilé techniky překonávání výškových rozdílů) daleko tak všestranného rozvětvení jako silnice a železnice, jimž terénní překážky tolik nevadí.

Již samo udržování tekoucí vody v splavném stavu je nákladné a obtížné, dokonce pak přízpůsobení se zvýšeným požadavkům plavby jest u vodních drah daleko nesnadnější nežli u železnic (snadnější rozmnožení kolejí, stanic, skladišť nežli u kanálu zvětšení profilu pro větší lodě a pod.).

Plavební dráha je skoro vždy delší nežli železná, a její výkonnost je daleko menší.

Doprava bývá častěji než u železnic přerušována v zimě mrazem, v létě nedostatkem vody, jindy povodněmi.

Malá rychlost, přesnost a bezpečnost dopravy vodní naproti železniční, zvl. u plavby proti proudu řeky nebo na průplavech následkem úzkého profilu, působí, že vodní doprava svojí zdlouhavostí hodí se jen pro zboží nevyžadující rychlého transportu (uhlí, obilí, stavivo, dříví, ovoce, cukr, petrolej, řepu a pod.) a pro osobní dopravu nemá skoro vůbec významu. Z té příčiny neodňaly vodní dráhy železnicím ani úplně transportů hromadného zboží, které činí u železných i vodních drah až 80% veškeré dopravy.

Levnosti dopravy dociluje se často pouze tím, že vodní dráhy, průplavy i kanalisované a regulované řeky poskytují se uživatelům ke transportům buď bezplatně nebo za náhradu, která daleko nedostačuje ke krytí zpravidla velmi značných výdajů zařizovacích a provozovacích.

## § 27. Finanční principy vodních cest vnitrozemských.

I. Z dopravy zboží po řekách byly po staletí na určitých četných místech vybírány dávky jakožto náhrada za skutečné či jen domnělé udržování a zlepšování těchto tehdy nejvýhodnějších cest dopravních. Tato »říční cla« přecházela časem od panovníků na vrchnosti a města, množila se a zvyšovala, zároveň však vodní toky jimi obtížené přes to zanedbávány, takže plavba neupraveností řek a finančním kořistěním dvojnásob trpěla. V dávkách byly smíšeny jak vlastní poplatky říční (a později průplavní), tak i clodovozní, vývozní a průvozní, vyšší zdanění plavby cizozemské na podporu plavby národní atd. Se vznikem větších států a pronikáním zásad merkantilistických poměry se sice poněkud zlepšily, v nejhorším stavu však pořád zůstávaly i dávky i regulace právě na největších tocích, několika státům společných.

Teprv revoluce r. 1790 vyvolala ve Francii zrušení všelikých soukromých cel říčních a po válkách napoleonských potřeba uvolnění obchodu, později též konkurence železnic a liberální názory hospodářskopolitické z Anglie po pevnině se šířící vždy energičtěji dožadovaly se zmírnění a potom i úplného zrušení cel říčních. Vídeňský kongres r. 1815 vytvořil podklad pro pozdější smlouvy mezinárodní, předepsáno (čl. 108—117) zejména odloučení cla od dávek plavebních, které se dále měly vybíratí ne dle hodnoty zboží a v co nejmenším počtu míst. — Avšak teprve rýnskou plavební aktou z r. 1868 byly plavební dávky od r. 1803 na 15 míst obmezené a ujednocené zrušeny na Rýně, na Labi pak, kde již plavební aktou z 23. června 1821 byl počet celníc snížen z 35 na 14 a zavedeno mírné clo normální, zrušeny plavební dávky teprve smlouvou severoněmeckého bundu s Rakouskem z 22. června 1870. — V Německu vloženo r. 1871 dokonce do říšské ústavy (čl. 54 odst. 4), že se na všech přirozených vodních cestách smějí dávky vybíratí jen za používání zvláštních zaří-



zení k ulehčení dopravy určených, a že i tyto dávky, jakož i dávky za dopravu po státních umělých cestách vodních nesmějí přesahovati nákladů potřebných k udržování a obyčejnému vypravení těchto ústavů a zařízení. — Ve Francii poplatků zproštěna plavba po řekách i státních průplavech, v Belgii byl od r. 1886 jednotný tarif dávkový, v Rusku na všech splavných tocích dávka  $\frac{1}{4}\%$  deklarované ceny zboží.

Kde jsou průplavy v rukou soukromých, vybírají z nich podnikatelé arci dávky dle zásady nejvyššího zisku.

Kdežto tedy u železných drah se požaduje, aby kromě výdajů provozovacích svými výtěžky uhrzovaly při nejmenším zúročení a umoření kapitálu zařizovacího, a tendence tato převládá, třeba se jí nedostalo v každém případě uskutečnění, státní vodní dráhy vnitrozemské poskytují se uživatelům jako silnice buď vůbec bezplatně nebo za tak nepatrné poplatky, že neposkytují ani úhrady nákladů udržovacích. Byl to výsledek historického vývoje, že řeka pokládána byla za veřejnou silnici, každému přístupnou, kterou poskytla příroda a o jejíž zužitkování a zlepšení má pečovati stát a veřejní činitelé vůbec. Vždyť prý všechno, co se jimi státi může, mizí vždy ještě proti tomu, co zde poskytla příroda, a užitek řek rozděluje prý se na tolik dopravovatelů a tolik nákladů, že je důvodno jejich výdaji obtížiti celek. Výdaje státu na vodní dráhy následkem volnosti vodní dopravy jako u silnic prospívají veškerostí, účinky zlevněné dopravy vodní pronikají celým hospodářstvím národním, projevující se ve zvýšené obecné síle poplatní (nepřímá či národohospodářská rentabilita a contr. přímé, soukromohospodářské nebo finanční výnosnosti.) Mluví-li se o konkurenci drah vodních se železnými, je to jen stav dočasný — vodní dráhy zvyšují dopravu a vyvolávají nové transporty, které prospívají i železnicím následkem větší jejich rozvětvitelnosti. Konečně prý vodní dávky dob minulých nejlepším jsou důkazem jejich škodlivosti, a kdyby v jakékoli formě byly zavedeny, zdražení dovozného tím nastalé poškodilo by výrobu i obchod a zejm. i rozkvět přístavů námořních a příkrostití státní politiky železničnĕtarifní projevíly by se v plném dosahu.

II. V novější době však finančně politické posuzování vodních drah státních dochází znovu korektur hlubšími úvahami o povaze a významu vodních drah a vodní dopravy vnitrozemské v rámci hospodářství národního a hospodářské politiky státní.

Vodní cesty jsou daleko nestejněměrněji rozloženy po území státním a daleko méně schopny dalšího zhuštění a rozšíření sítě nežli silnice a železnice, prospívají tedy přímo a v první řadě určitým krajům, druhdy již i jinak přírodou štědřeji obdařeným (úrodnost půdy, nerosty).

Nejenom teritoriální rozšíření vodních cest, také skutečné jejich užívání jednotlivými vrstvami obyvatelstva v krajích jimi protkaných je daleko nestejněměrnější u vodních drah nežli u cest pozemních. Osobní dopravy až na skrovné výjimky zde není, i v nákladní dopravě převládají transporty pro velké podnikatele tím více, čím více zvětšují se typy lodní a čím více rostou kapitály i pracovními silami velkopodniky báňské, průmyslové a obchodní, které tvoří největší kontingent odesílatelů a adresátů nákladní vodní dopravy.

Hradí-li tedy stát velké výdaje na zařízení a udržování vodních drah zcela nebo převážně z příjmů daňových, poskytuje tím přímé prospěchy celkem jen nevelkému počtu osob a k tomu hospodářsky silnějších a v určitých pouze obvodech teritoriálních, kdežto jednostranné prospěchy tyto platí se z dávek všech krajů a všech tříd obyvatelstva.

Vodní stavby, ať již umělé průplavy a kanalisace či plavební regulace, jsou velice nákladné, a stavební i udržovací náklady jejich zvětšují se stále rostoucími požadavky na výkonnost průplavů a řek.

Dovozné sazby na vodních cestách kolísají již účinkem zákona nabídky a poptávky o daleko více, než by činila státní dávka za používání drah vodních.

Proti bezplatnému poskytování vodních drah bývá uváděno též, že vodní dráhy, ze státních prostředků zcela nebo většinou zbudované a udržované, snižují svojí soutěží výnos státních železnic a jsou tedy dvojnásob na újmu financím státním, kdežto zisk z vodních transportů plyne při soukromopodnikatelské organizaci vodní dopravy soukromníkům, často z valné části cizozemcům. S hlediska celně-ochrannářského pak uvádí se, že finanční politika bezplatností státních cest vodních podlamuje státní politiku celní a železničně tarifní a znemožňuje ovládnání dopravních prostředků s jednotného hlediska národohospodářského, s hlediska finančního že je i v zájmu dalšího vybudování

vodních cest, aby obrovské náklady na ně věnované nebyly vydávány à fonds perdu, nýbrž aby dávkami došly zúročení a umořování, aby tedy finanční rentabilita dosavadních vod byla podnětem k dalším stavbám a zdokonalováním; konečně že dosavadní soustava vybíratí poplatky jen z průplavů a kanalisovaných řek, které jsou notoricky daleko méně výkonné a daleko méně frekventovány než volné bezplatné veletoky, znamená zcela nepoměrné obtížení plavby průplavní proti říční a přehlíží úplně veliké výdaje regulační na zvýšení výkonnosti volných toků učiněné.

Výhoda vodních cest, záležející ve volné soutěži plavebních podniků, v poslední době na některých vodních drahách účinnosti pozbyla tím, že podniky plavební uzavírají tarifní kartely, poněvadž prý volná konkurence při dočasném nedostatku transportního zboží stlačuje dovozní sazby na úroveň, prosperitu plavby ohrožující.

Tyto kartelní a monopolistické tendence soukromých podniků plavebních i snaha vlád a zákonodárných sborů včlenití i vodní cesty v obecnou státní politiku hospodářskou, způsobily, že zavádí nebo doporučuje se nejnověji státní monopol, ne-li pro celou dopravu nákladní, tedy aspoň pro vlek (remorkáží) lodí nákladních (v Prusku od roku 1905 na průplavě od Rýna k Veseře, do Hannoveru, na Kielském vlečném monopolu).

III. S hlediska theoretického dlužno arci uznatí, že za poměrů normálních mají státní dráhy vodní (právě jako železné) zásadně výnosem svých poplatků uhrazovatí nejen své výdaje provozovací a udržovací, nýbrž i zúročení a umoření kapitálu zařizovacího. Od tohoto kapitálu bylo by lze arci odpočísti výdaje, jichž při stavbě vyžadovaly zřetele mimoplavební (na př. meliorační), jakož i nucené příspěvky přímých interestů (zemí, měst, velkopodniků a pod.). Je-li v rukou státu celá síť vodních drah, lze u jednotlivých tratí dle potřeby od požadavku plné úplaty ustoupití, pokud jenom síť jakožto celek hová podmínce finanční samostatnosti, vyrovnávajíc ztrátu z jedné tratí ziskem z ostatních.

Tomuto požadavku, finančněpolitickou teorií kladenému, hledí větší menší měrou hověti též nejnovější zákonodárství o vodních drahách. Rakouský průplavní zákon z roku 1901 mluví (§ 4.) o stanovení a vybírání státních dávek a poplatků za

používání vodních cest a zařízení k nim náležejících v takové patrně (§ 1.) částce, aby celkový příjem uhrazoval výdaje udržovací a provozovací i zúročení a umořování kapitálu zařizovacího.

Pruský zákon z 1. dubna 1905 o stavbě průplavu od Rýna k Veseře a jiných vodních drah činí opatření, aby uživatelé plavebních kanálů platili dávky, a pokud by tyto nestačily, aby zúčastněné provincie a jiné veřejné svazy byly zavázány k úhradě výdajů provozovacích i úroků a amortisace kapitálu stavebního. Zároveň nařizuje též zákon, aby vybírány byly plavební dávky i na řekách v zájmu plavby regulovaných k zúročení a umoření těch výdajů, které byly státem učiněny ke zlepšení nebo prohloubení oněch řek nad přirozenou míru v zájmu plavby, jakmile průplav rýnsko-veserský nebo část jeho dopravě bude odevzdána.

Také francouzský průplavní zákon z 22. prosince 1903 alespoň oklíkou připustil u vodních drah, které se na jeho základě budovají mají, poplatky plavební ve prospěch obchodních komor, obcí a krajů, jež zavázal k částečné úhradě stavebních nákladů, propůjčiv jim za to právo vybíratí během 50 let plavební dávky k zúročení a umoření těchto nákladů.

### § 28. Dopravní sazby vodní.

Od poplatků (dávek) plavebních, jež vybírá stát nebo soukromí majitelé vodních drah umělých za jejich používání od majitelů lodí, dlužno rozeznávati dovozně za vlastní výkon dopravní, které platí odesílatel (nebo příjemce) zboží vlastního provozovateli dopravy (lodní společností a pod.).

Poněvadž se plavba vnitrozemská (jako jízda po silnicích) provozuje zpravidla vzájemnou soutěží jednotlivých podniků plavebních (společností, soukromých plavců), nikoliv monopolicky jako u železnic, jsou sazby dovozného po vodě »cenami konkurenčními«, pro které platí národohospodářský zákon nabídky a poptávky. Na tvorbu cen účinkuje zde tudíž:

a) hojnost či nedostatek zboží (nákladů) o dopravu se hlásícího, jakož i zpátečního nákladu z konečného místa, do něhož se děje doprava;

b) hojnost či nedostatek vody, t. j. možnost plného či jen částečného využitkování nosnosti lodí, dále hojnost prázdných lodí (»lodního místa«, »prostoru«) v přístavě;

c) kromě toho pak rozlišuje se u řek plavba po proudu a proti proudu následkem růzností výrobních (světojných) nákladů transportu;

d) hledí se k objemnosti a hodnotě zboží a pod.

Poněvadž značný díl výrobních nákladů u vodní dopravy jest nezávislý na délce transportu nebo aspoň nevzrůstá stejnoměrně se vzdáleností, připadají i při vodní dopravě na delší vzdálenost i poměrně menší sazby za tunu a kilometr.

Sazby ve vodní dopravě vnitrozemské jsou tudíž co do místa i času nanejvýš rozdílny, kolísajíce i na témže toku druhdy až o 150—200%.

Také u plavby vnitrozemské je význačnou láce dopravou, umožněná ovšem do jisté míry i tím, že se i nákladné vodní dráhy poskytují uživatelům za úplatu nedostatečnou nebo zcela bezplatně. Na volných řekách pluje se zpravidla levněji, nežli na průplavech (u řek širší tok, delší vlaky lodní, větší rychlost, není poplatků proplavovacích).

V novější době zřizují se i zvláštní bursy plavební pro sjednávání, úřední znamenání a vyhlásování sazeb dopravních na vodách vnitrozemských.

Při srovnání mezi dovozným po vodě a po železnici nelze arci hleděti jen k sazbě za 1 km, nýbrž i na celkovou délku dráhy železné či vodní (okliky!), na výdaje překládací, na pojišťovací premie, ztrátu času a pod.

## IV. O železnicích.

### § 29. Vývoj a význam železnic.

I. Až do použití páry jakožto motoru v dopravě pozemní i vodní učinilo dopravnictví pokrok jen pranepatrný. Silnice byly teprv od počátku 19. století uváděny opět ve stav, jakého byly dosáhly již za dob římských, doprava po vodách vnitrozemských získala sice vynalezením plavebních komor na průplavech a kanalizovaných řekách, avšak rychlost v překonávání místních vzdáleností se nikterak nezvýšila. Naproti starověku vykazuje novověký obchod a doprava pokrok jen v tom, že nově přibýly dopravní linie námořní mezi Evropou a ostatními díly světa a že zintenzivněl i styk mezi dosavadním západem a východem.

Vnitrozemí, pokud nemělo vodních drah, zůstávalo stranou konkurence světové, zejména produkty hospodářství polního a