

036342

38-B-1589

pp



VODNÍ DRÁHY

A

NAŠE ZEMĚDĚLSTVÍ.

SEPSAL

JUD^{RE} OTAKAR KOUTSKÝ



VYDÁNO PĚCÍ ODBORU ČESKÉ SPOLEČNOSTI NÁRODOHOSPODÁŘSKÉ V PARDUBICÍCH.

ÚSTŘEDNÍ KNIHOVNA
VYSOKÉ ŠKOLY ZEMĚDĚLSKÉ
V BRNĚ
CENÁŘ SCHAL.

J. Bilostýl

10.182/53

V PARDUBICÍCH 1901.

NÁKLADEM VLASTNÍM. — V KOMISI KNIHKUPECTVÍ JOS. M. POLÁKA V PARDUBICÍCH.

TISKEM EMANUELA STIVÍNA V PRAZE.

Pravo ✓
246 ✓

0347

ÚSTŘEDNÍ KNIHOVNA
PRÁVNICKÉ FAKULTY UJEP

STARÝ FOND

Č. inv.

036 342

ÚSTŘEDNÍ KNIHOVNA
PRÁVNICKÉ FAKULTY UJEP

Sig.: 3-2-162

Č. inv.: 7130

Slovo k čtenářům!

Odbor české společnosti národohospodářské v Pardubicích usnesl se v měsíci červenci t. r. uspořádati manifestační schůzi o projektovaných průplavech a regulacích řek v zemích našich.

Z nahodilých příčin výborem nezávinných nemohla však tato schůze se konati a proto odbor, aby aspoň částečně splnil úkol, kterýž sobě předsevzal, vydává tuto časovou a poučnou úvahu.

V Praze, v srpnu 1901.

Vodní dráhy a naše zemědělství.

Odvěký boj mezi zachováním starého a zavedením nového, mezi zásadami konservativními a pokrokovými, jest pravidelně boj mezi zabezpečenými zájmy, které zvířezily a novými zájmy, které vítězství se domáhají. „Věčné právo na to, co má se sláti“ nemůže cownouti před „právem toho, jež slává“.
Schäffle.

I. O vodních dráhách vůbec.

Po několikaletém zápasu o práva národnostní přikročila poslanecká sněmovna naši říše ku plodné práci zákonodárné a jedním z předních úkolů, kterýž provedla, bylo, že přijala ve změněné a ve prospěch zemědělství zlepšené formě vládní předlohy týkající se výstavby vodních drah a regulace řek. Zákon tento byl dne 11. června t. r. též císařem schválen, u příslušných úřadů konají se pilné přípravy ku stavbě, ve veřejnosti přetřásá se otázka, kdy započne se se stavbou, jakým způsobem bude se plavba provozovati a dokonce pomýšlí se též na zřízení paroplavební společnosti, nicméně jsou ještě přemnozí, kteří pochybují o jich všeobecné prospěšnosti a jest málo těch, kteří nepoložili by si otázku: Prospějí Německu, Rakousku či Uhersku? Prospějí průmyslu, obchodu i zemědělství aneb poškodí některé z těchto

Uvod.

výrobních odvětví a zejména zemědělství? A konečně nebudou prostředkem ku obchodně-politickému sblížení Rakouska, Uherska i států Balkánských k Německu a nesesílí se tím všenněmecká idea na úkor národů jiných a zejména slovanských?

Otázky tyto jsou tak dalekosáhlé, tak nedozírné, že, máme-li s dostatek je oceniti a o nich správný úsudek učiniti, třeba přehlédnouti národní hospodářství, jak naše a zemí nám nejbližších, tak i zemí vzdálených, vnořiti zor svůj do daleké budoucnosti, uvážiti všechny velmi četné okolnosti, jež pro užitek neb škodlivost vodních drah v tom kterém směru jsou rozhodnými, a při tom nepustiti se zřetele, jaký vliv budou míti na hospodářský vývoj českého národa, jehož se tak úzce dotýkají.

Mezinárodní
hospodářská
politika.

Ohlédneme-li se po světovém hospodářství, vidíme, jaký neobyčejný pokrok činí v posledních desetiletích lidstvo, seznáváme, že zejména pokrok moderní techniky proniká již do všech vrstev, že ovládá téměř veškerý život společenský a seznáváme, že několik velkých národů horečným chvatem vykořisťuje těchto pokroků, aby jich pomocí co možná nejvíce rozšířili svou politickou a hospodářskou moc.

Jest to zejména Anglie, jež získavši osady ve všech dílech světa a nemajíc téměř soupeře sobě rovného po více desetiletí ovládá velkou část zeměkoule, zaplavujíc ji svými průmyslovými výrobky; jest to též Francie, jež v průmyslové výrobě zaujímá čestné místo a jsouc na držení neobyčejného bohatství movitého, má velký vliv na hospodářství a tržbu přemnohých národů, jest to, též Rusko, kteréž sice pomalu ale s jistotou šíří svoji

moc od východu evropského po severní i střední Asii, aby jednou kořistilo z bohatství této části světa a mohlo postoupiti do bohatších částí na jihu se rozprostírajících, jest to konečně Německo, jež od r. 1870 vykazuje neobyčejný rozvoj svého průmyslu, takže dnes na poli obchodním soupeří s Anglií, jsouc se svými 17·5 pct., tedy více než jednou šestinou veškeré světové výroby na místě druhém, kdežto Anglie, ač výroba její v posledních 10 letech klesla z 29·5 na 25·2 pct., drží dosavad místo první. Avšak vedle těchto evropských národů nejnověji též spojené státy severoamerické zapomenuvše hesla „Amerika Americ“ počínají zasahovati jak do politiky národů našeho dílu světa, tak do jeho hospodářského života.

Pro nás v Rakousko-Uhersku a zejména pro nás Čechy jsou zajisté nejdůležitějšími cíle a snahy Německa, jelikož toto pro odbyť svých průmyslových výrobků vyhledává nejen země zámořské, ale i země naše a nám nejbližší, jež až dosavad byly hlavním odbytištěm pro naše výrobky, a jelikož cíle tyto jsou nejen hospodářské ale i politické.

Přední politikové němečtí pracují k tomu, aby z našich zemí od Krkonoš až po moře Faderské, z Uherska a států Balkánských s nynější říší německou utvořili co protiváhu proti tvořícím se říším světovým, Velké Británii, Rusku a Spojeným státům severoamerickým konfederaci států středoevropských, hlavně se svazkem celním a nepokrytě hlásají, že zdokonalené prostředky dopravní, zejména vodní musí vésti k tomuto zamýšlenému svazu celnímu a konečně i obchodnímu. Otázka tato

a důsledky z ní plynoucí jsou tak významné, zejména pro nás Čechy, že třeba ji věnovati zvláštní pojednání a proto se jí obíratí nebudu.

Hospodářský význam drah vůbec a jich používání u jiných národů.

Abychom po stránce čistě hospodářské ocenili důležitost vodních drah, nesmíme na ně hleděti pouze se stanoviska úzkého, se stanoviska jednotlivce prospěch neb škodu z nich očekávajícího, at průmyslníka, at obchodníka, at zemědělce, nýbrž musíme si předně položit otázku: *poskytnu-li vodní dráhy vedle jiných dopravních prostředků takových výhod, že lze očekávati po výstavbě jejich jakýkoliv pokrok a obrození našeho národního hospodářství*, a v druhé řadě otázku: *mohou vodní dráhy za poměrů obchodních, průmyslových a zemědělských v našich zemích a v poměru k jiným státům stávajících výrobě prospěti?* Pokud týče se prvního, prospěšnost vodních drah jest již odedávna z mnohých příčin známa, jelikož v posledních dvou desetiletích v jiných zemích a u jiných národů výtečně se osvědčily.

Sledujeme-li hospodářský rozvoj jiných národů a zemí a zejména zemí kulturně pokročilých jako Francie, Německa, Velké Británie, Belgie a Nizozemska, seznáváme, že všechny tyto státy hledí svůj obchod, průmysl a zemědělství podporovati důmyslnou politikou dopravní, že ve všech těchto státech veškerá doprava doznala neobyčejného rozvoje v železných drahách a že od tří desetiletí snaží se stavbou průplavů neb upravením toků říčních ku plavbě spůsobilých výrobní činnost, jednak za účelem levné dopravy cizozemských surovin, jednak za účelem získání vzdálených zahraničných trhů pro vlastní výroby podporovati.

Kdežto tu jmenování národové již v minulých stoletích zřizovali sobě umělé aneb upravovali přirozené cesty vodní a zejména v posledních dvou až třech desetiletích učinili pokroky ohromné, učinilo Rakousko i Uhersko v tomto ohledu velmi málo, ač některé jich země a zvláště království České i Uherské mají dosti ku plavbě spůsobilých řek, a soustava jich řek jest tak příznivě vytvořena, že každé z těchto království tvoří jediný komplex vodní.

Dle statistických zpráv od Viktora Kurza sestavených bylo r. 1895 vodních cest v kilometr.:

	umělé	přiroz.	dohrom.	na 1 \square myriam.
v Německu	6.271	8.927	15.199	2.81 km.
ve Švédsku	471	6.269	6.740	1.15 "
v Rusku bez Finska	1.848	47.044	48.892	1.— "
v Císlajtanii	72	2.741	2.821	1.07 "
v Uhersku	353	2.726	3.079	1.08 "
ve Francii	6.120	7.884	14.004	2.6 "
ve Vel. Británii a Irsku	4.882	4.358	9.240	2.9 "
v Nizozemsku	3.351	1.385	4.736	6.8 "
v Belgii	1.519	487	2.006	6.8 "
ve Spoj. Státech	5.413	24.587	3.000	0.3 "

Zprávy tyto mluví zajisté jasně. A v uvedených zemích stále ještě nové průplavy se staví, staré prohlubují a jinak zdokonalují, přístavy rozšiřují a dle nejnovějších technických požadavků přestavují. Tak bylo v Německu v desetiletí 1890 až 1900 na regulaci větších i menších přítoků, kanalisaci řek, ochranu staveb průplavových i spojení s mořem vydáno úhrnem 428 millionů marek a francouzská vláda právě roku tohoto

předložila zákonodárnému sboru osnovu zákona, který k tomu směřuje, aby zdokonalily se státní dopravní prostředky provedením nových cest, zlepšením stávajících průplavů, řek i mořských přístavů a vypočítává pro to náklad 611 millionů franků.

Všeobecné
námitky.

„Jedno a totéž nehodí se pro všechny“, namítá se, „v tomto ohledu nelze Rakousko k Německu rovnati, neboť severní Německo má již od přírody splavné aneb pro volný tok s malým nákladem k splavnění spůsobilé řeky, Německo má dosti předmětů ku dopravě po cestě vodní, při neobyčejném rozvoji dopravním, Německu nezáleží na výnosnosti průplavů a konečně zeměpisné poměry našich zemí jsou takové, že umělé vodní cesty při ohromném nákladu, který budou vyžadovati, nepřinesou očekávaného požehnání, nýbrž způsobí nesmírné zadlužení státu a proto dlužno od nich zrazovati. Vodní dráhy nás více poškodí než prospějí. Tyto námitky jsou zajisté příliš všeobecné. Užitečnost průplavů, jako každého jiného zlepšeného dopravního prostředku jest známa a nepopřena z celé řady zemí jiných, zejména z Francie, kdež v mnohých případech bylo třeba překonati velké překážky teritoriální, též z Ruska, jež leží daleko severněji našich zemí a tudíž delší dobu v roce jest zamrzlé a jež snad nemá tolik předmětů k dopravě, aby její ohromný průplav z jezera Ladožského do Volhy dával jakýkoliv zisk; ovšem ve všech zemích, jež průplavy stavěly, rozhodným byl neobyčejný jejich význam národohospodářský a nikoliv přímá výnosnost.

Z vodních drah vyplývají pro každé národní hospodářství četné výhody a nelze pochybovati o tom, že

výhody tyto jsou daleko důležitější než poškození toho kterého jednotlivce, a částečné neb časové poškození toho kterého výrobního odvětví, ku př. zemědělství.

Čím vynikají vodní dráhy nad jinými dopravními prostředky? Po vodních dráhách převáží se snadno ony předměty směny, jež jsou laciné, ba i dosud bezcenné a velkého objemu, a jež hledíc k jich velikému obsahu aneb váze nesnesly by dopravy do dálek. V bukoviňských Karpatech jsou dosud obrovské pralesy, jichž nebylo lze dosud využítovati a jež nemají velké ceny proto, že náklad dopravní dříví tu nahromaděného byl by nepřiměřeně vysoký. Až zavedena bude doprava po vodě, jednak k Černému moři, jednak Dněstrem, Vislou a Odrou k Severnímu a Baltickému moři, bude možno nesmírné toto bohatství národohospodářsky snadno zužitkovati. Nejinak jest s ledem Alpských velikánů. Turista, jenž ledovce tyto slézá, pohlíží na ně jako předmět své odvahy, jinak jest pro něho bezcenný; sřítí-li se ledovec ať již sám o sobě aneb prací lidskou do hluboké propasti, zůstává dále bezcenným, ale bude-li možno dopraviti jej na místo spotřeby, stane se hledaným předmětem obchodu. Již dnes dopravuje se ohromné množství ledu z alpských hor do blízkých švýcarských cizinci čteně navštěvovaných míst a není tomu mnoho let, kdy po mírné zimě musil dovážeti se i k nám led ze Švédska, ovšem za ceny nepřiměřeně vysoké. Totéž platí i o četných jiných (předmětech) látkách a hmotách: o štěrku, kameni dlažebním i stavebním, zpracovaném i nezpracovaném, uhlí, koksu, rašelíně, jílu, různých barevných a jiných hlinkách, rudách, vá-

Výhody a předměty dopravy.

penci, vápně, sádre, slínu a různých odpadcích jakož i o zemědělských plodinách, zejména *obilí, sennu, slámě, semenech, ovoci, zelenině i zvířecích produktech*. Jsou to sice většinou předměty, jež již dnes dopravují se po železných drahách, bude-li ale doprava lacinější, tedy se pro ně pole odbytu značně rozšíří, nové trhy otevrou, pokud se týče i větší poptávka nastane, takže tyto předměty stanou se hledanými i v krajinách nejvzdálenějších. Jest přirozeno, že vodní dráhy jsou výhodným prostředkem dopravním nejen těchto surovin ale i předmětů průmyslové výroby, z nichž po nich budou dopravovány: *obyčejné hliněné výrobky, zboží kamenické, prkna, trámy, obyčejné zboží dřevěné, železo a železné zboží, dřevovina, cement, zboží šamotové, hnojiva, moučné výrobky a mouka, cukr, pivo, lín, nafta, petrolej, slad a celá řada jiných*.

Výsledky dopravy v Německu.

Neobyčejný rozmach vodní dopravy v Německu, který od roku 1895 na rok 1896 tu učinila, podává nám nejlepší toho důkaz: Dle zprávy maj. Hilkena stoupla tu v tomto roce vnitrozemská doprava tunách:

roku	došlo neb bylo odesláno	transito	úhrnem
1895	30,866.000	29,540.000	60,406.000
1896	36,330.000	37,525.000	73,855.000

Přírůstek v jediném roce činí tedy: při zboží došlém a odeslaném 5,464.000 čili 17·7% při transitu 7,985.000 čili 27·1% a při celé dopravě zboží 13,449.000 tun to jest: 130,449.000 metr centů čili 22·2%. To jsou zajisté překvapující výsledky! Počítá-li se doprava zboží po vodě r. 1896 došlého a odeslaného, průměrnou dopravní vzdáleností 400 km., tedy bylo dopraveno po německých

vodních drahách 14.532,000 000 kilometrových tun. Professor A. Oellwein*) jeden z prvních odborníků rakouských z toho vyvozuje: »Jelikož dle úředních výkazů dopravila se r. 1896 po německých železných drahách jedna kilometr. tuna v průměru za 3·99 trojníků, kdežto doprava po vnitrozemských vodních drahách stála nejvýše 0·8 trojníků, vyplývá, že průměrně při jedné tuně kilometrové ušetřilo se 1·1 trojníků a tudíž při veškerém dovozu po vodě shora uvedeném 453 mil. marků. Zkapitalisuje-li se tato roční úspora 5%/o, tedy jest *hospodářská hodnota německých vodních drah 8.000 mil. marků a tolik tyto dráhy nestály*«. Pro láci doznala tudíž v Německu doprava po vodních drahách nejen netušeného rozvoje ale i přinesla značný hospodářský zisk.

Ačkoliv vodní dráhy německé vykazují takový přírůstek, nebylo ani železným drahám dopravy, ba následkem dělení práce v dopravnictví mezi vodní dráhy a železnice výnos těchto se vzrůstem vodní dopravy současně příznivěji se vytvořil. Neboť vodní dráhy nejen trh odbytu jednotlivých shora uvedených předmětů rozšířily, pokud se týče dovoz jejich zlacíněly, nové předměty dosud méně cenné a nepřecenné v obchod uvedly a to s míst dosud trhům uzavřených, jež by jinak drahám vůbec nepřípadly, ale i působily příznivě na dopravu železniční jednak tím, že předměty objemné a těžké jim odebraly, jednak tím, že rozmnožil se dovoz předmětů, jež železné dráhy s menším nákladem do-

*) Das Donau- oder Kanalproject, gegenwärtige Lage des Projectes u. dessen wirtschaftliche Bedeutung. Berlin 1897.

pravují. To patrně z výsledku výtěžků za r. 1896, jež prof. A. Oellwein v uvedeném spisu uvádí. „Německé železné dráhy, ač musí soutěžit s vodními dráhami, zúročily investovaný základní kapitál průměrně 5·65%, pruské státní dráhy 6% a 7·6%, bavorské státní dráhy však, ač pracují bez této soutěže, pouze 3·17%. Z toho patrně, že právě toto dělení práce mezi železnou a vodní dráhu tak vysoký důchod pruských drah umožňuje. Výnos rakouských státních drah byl roku 1900 však 2·06%, jelikož ale dráhy soukromé jsou výnosnější, nelze to za pravé měřítko brát.“

To vyplývá z toho, že průměr nákladního tarifu německých železných drah je poměrně větší než li drah rakouských, což přirozeno, jelikož po vodních dráhách dopravují se objemnější a méně cenné předměty, kdežto po železných cennější předměty, nicméně soutěž vodní cesty nemá škodlivý vliv ani na množství dopravného zboží ani na příjmy. To patrně ze zprávy o dopravě na průplavu Labsko-travském a souběžné dráze z Lübecku do Bochumu pro rok 1899, po níž bylo v tomto prvním roce trvání průplavu dopraveno *pouze o 5¹/₂%* a přijato *pouze o 4¹/₂%* méně zboží nežli v roce předcházejícím, když této soutěže nebylo.

Dělba práce t. j. rozdělení určité výroby a práce výrobní mezi jednotlivce neb skupiny společnosti lidské má své místo i v dopravnictví a jakého dopravního prostředku má se použiti, určuje jednak předmět dopravy, jednak vzdálenosti míst a rozsah okresu tržního.

Jiné jsou pravidelně dopravní prostředky pro osoby, jiné pro statky, jiné pro zprávy, jiné místní, neb na

vzdálenosti veliké. Dnes pro většinu statků a zejména těch, které nejobecnějším potřebám slouží a které další dopravu a delší přechování snesou, jest tržním okrese celá zeměkoule a zajisté nelze pochybovati, že železné dráhy vykonaly ve vnitrozemské dopravě statků pro světové hospodářství neocenitelné služby. Železné dráhy stávají se však nedostatečnými, jelikož jsou pro mnohé předměty spotřeby drahé.

Plavba nedovedla se sice zmocniti pokroku techniky jako vozba pozemní, avšak zachovala si jí zvláštní mnohé přednosti. Technické přednosti.

Loď váží poměrně k nákladu do ni uloženému málo *asi 33, ba někdy pouze 13%*, železniční vůz však *60 až 40%*, pohybuje se tudíž po vodě průměrně *solva polovina mrtvé váhy*, nežli po dráze. Loď pojme značný náklad *a vyžaduje malých výloh opatrovacích*, kdežto železniční vůz stojí hledíc k prostoru nákladnímu, nepoměrně více. Počítajíc sumu nákladní prostory, stojí *stavba lodi 55 až 70 K, železniční vůz však 270 K*. Nákladní prostor železniční jest tudíž 5 až 6krát dražší nežli lodní. Ještě důležitější jest však známá zkušenost, že zapotřebí jest *k pohybu břemene ve vodě plovoucího pouze 1/4 až 1/7 síly* při železné dráze nutné a vynaložené, při čemž nesmí se přehlédnouti, že na železné dráze mimo toho musí pohybována býti polovina mrtvé váhy. Tyto důvody jsou příčinou nepatrného nákladu na vodních dráhách a to i na takových, kteréž ku krytí nákladu, vydržování a zúročení stavebního kapitálu vybírají, poplatky a v této věci spočívá jejich hlavní přednost. *Avšak v poslední době i vodní dráhy kráčí s duchem času a*

nebude zajisté dlouho trvati, že zmocní se úplně i předností železných drah, jako stejnoměrné pravidelné jízdní dráhy, používání páry a později i síly elektrické.

Úvahy o dopravních prostředcích a nezbytnost vodních drah pro náš pokrok.

Všichni národové starají se o zřízení lacinějších dopravních prostředků, chceme-li tudíž my s ostatními národy na světovém trhu soutěžit, musíme opatřit sobě takové dopravní prostředky, jako oni mají, abychom i my své zboží lacino a sice co možná lacino nabízeli a své potřeby lacino dováželi; jsou jisté hranice, kdy nemožno dále soutěžit a tyto hranice jsou nám tím bližší, čím vzdálenější jsou nám tržiště odbytu našich výrobků, aneb prameny nákupu potřebných surovin.

Dokud nebylo prostředků dopravních parou hnaných, nesnesly suroviny delší dopravy, obilí nemohlo dále převáženo býti jak na 15 až 20 mil. a tu ovšem vícekrát v století stávalo se, že v zemi, ve které byla po dva roky neúroda, nastal hlad, že obilím jako drahým zbožím se lichvarilo a že umírali tisíce lidí hlady. Dějiny nás o tom neklamně poučují.

Dnes, kdy dopravní prostředky jsou dokonalé, jest to nemožno a jsem proto přesvědčen, že nikdo si nepřejde, aby vrátily se staré časy v této zlé podobě.

Ačkoliv tedy z těch starých dob lidstvo mělo zlé zkušenosti, nicméně ani železné dráhy nebyly přijaty s nadšením, ba nejpřednější listy všech národů v počátcích jich stavby, psaly proti nim, lid se bouřil a starobylá kvetoucí města, kudy měly jíti, bránila se jim. I tehdá namítalo se, že poškodí se jimi domácí obchod a průmysl a zničí zemědělství, ba vážný německý list „Magdeb. Zeitung“ r. 1833 napsal:

Železnice zničí rolnictvo. Koně nebudou pak k potřebě, klesnou na ceně a poněvadž nebude koní, nebude potřeba i ovsu a tím rolník přijde o hezký výdělek. Za to bude rolník více platiti na daních, neboť bude potřebí mnoho uhlí, jež se k nám bude dovážet z ciziny za velké peníze. Vysílíme. Proto každý člověk musí býti proti železnicím.

Neuvěřitelné, ale soudilo se tak i v kruzích odborných o následcích železných drah. *Pravé následky toho jsou však patrný na netušeném rozkvětu měst na dráze ležících a nepoměrně nepatrném pokroku měst hlavními tratěmi železných dráh pomínutých.* Stanovisko toto jest již dávno překonáno, neboť každý uznává nezbytnost železných dráh co všeobecně užitečného dopravního prostředku a každý národ, jenž chce slouti pokročilým, snaží se míti dobré spojení železniční a a když toto nedostačí, lepší vodní.

Národové přímořští byli již dávno ve výhodě, jelikož spojení byli po vodě se zámořskými zeměmi a mohli odtud laciné produkty dovážeti a lacino do zámoří nejen výrobky své země, ale i země jiných vyvážeti a z toho ovšem nesmírně bohatli. Budeme-li vodní dráhou spojení s mořem, nelze pochybovati, že i my přiblížíme se zemím zámořským a že i naše země a zejména národ český vejde v bezprostřední spojení s národy nejdálenějšími a navázav s nimi obchodní styky bude moci přímo z tohoto spojení prodejem svých výrobků těžiti. *Při dosavadním spojení leží Anglie a Německo svými vodními dráhami a po moři balkánským státům a tím více Indii a Číně, blíže než my a tu není divu, že rok od*

roku náš vývoz do balkánských zemí klesá a že Anglie s námi nebezpečně soutěží i v našich přímořských zemích.

Nejenom však možnost soutěže na světových trzích, nýbrž i toto nebezpečí na nejbližších námi dosud ovládaných trzích musí nás nutiti k tomu, abychom zařídili prostředky dopravní takové, jež by soutěž naši značně ulehčily.

Nesmíme se oddávati pessimismu a nesmíme zoufale si říkati, že *nejsme dosti silni, abychom s jinými národy a zejména s Německem na poli průmyslovém měřiti se mohli. Sláb jest jen ten národ, jenž nedovede všech pokroků moderní techniky využítkovati, jenž nehledí duchem podnikavým svůj trh si zachovati a nových trhů dobývati.*

Zřízení vodních drah může, ba musí míti ještě jiné, nepřímé, dobré národohospodářské důsledky. Z podnikatelské a výrobní činnosti povstávají nové potřeby a nové živnosti, šíří se průmysl, nároky výrobních tříd na živobytí rostou, mzdy poměrně stoupají a nikdo nemůže říci, že tím v zemi je hůře. Oč lépe si stojí horník anglický, jak intelektuálně tak hmotně a sociálně nad kulím čínským v továrnách amerických pracujícím, jenž nemá žádného vzdělání a musí se spokojiti s výdělkem poměrně daleko menším. Není třeba daleko jíti, zajdeme si jen do našeho dolního Polabí do těch bohužel již zněmčených měst, Lovosic, Ustí n. L. a Děčína a uvidíme, jaký tu čilý život, jak tu nejen stará průmyslová činnost zkvétá, ale i nová odvětví průmyslu vznikají a utěšeně se rozvíjejí a konečně v činnosti nejen na

stu a stu lodích, ale i v průmyslových závodech ku stavbě lodí nalézá dobré výživy tisíce lidí a jak vzkvétají ta města, jak proudí tu vše svěžím životem. Každý zajisté zná rozdíl mezi městem na dráze položeným a městem tohoto spojení postrádajícím a takový rozdíl patrný jest i u měst na vodní dráze a ona podnikavost, ona čilost, onen svěží život vtištěn jest v povahu obyvatelstva těchto měst a v úpravu celého města. Konečně vodní dráha jest nejen výtečným dopravním prostředkem, ale i abych řekl dalekohledem, jímž lidé při nich sídlící mají rozhled do krajin cizích a není tudíž divu, že obyvatelé těchto krajin jsou podnikavější, čilejší a vytrvalejší a že tudíž v průmyslu i obchodu jsou daleko před námi.

Až dosud pokládalo se také ve všech vrstvách obyvatelstva naší říše za přirozené, že třeba jest zříditi i v našich zemích vodní dráhy *a bylo to i rolnictvo, zvláště na Moravě, jež na schůzích veřejných, v korporacích zemědělských, v peticích a ve sborech zákonodárných domáhalo se tohoto prostředku dopravního jako důležitého podpůrce národního blahobytu a šířitele osvěty.*

Tak zejména již roku 1897 podalo 16 městských, 92 venkovských obcí, 6 velkostatkářů a 50 průmyslových podniků ležících při řece Moravě petici k moravskému sněmu, v níž zejména bylo uvedeno: „Nemá-li na Moravě a celé říši zemědělství a průmysl konečně úplně zchudnouti, musí se pomýšleti na to, aby se ku dodávání surovin i odesílání zemědělských plodin jako v sousedních zemích zřídily dopravní prostředky lacinější, nežli dosud máme; *tak jako se nemocnému tělu zdravou*

Jak soudilo se
dosud u nás.

a silnou stravou dodává čerstvě proudící krev, tak musíme i my opatřiti zemědělství a průmyslu laciné uhlí, výrobě laciným dopravným nově nákupní prameny surovin a konečně též výrobkům a zemědělským plodinám nová odbytíště. Dopravní cena stala se v mezinárodním obchodě rovněž předmětem soutěže.

Kdo své suroviny laciněji kupuje, může též zboží laciněji prodávati, kdo ale s to jest zboží výhodněji dodati, může při stejné kvalitě o cenu dopravní další trhy vyhledávati, poněvadž jest o lacinější dopravné k soutěži způsobilější“ a dále se praví: „A přece se stavba průplavu Dunajsko-Oderského, na němž blaho moravského lidu závisí, odkládá; to snad k libosti severní dráhy, která opět a opět vyřízení stavby překáží. Jak malicherně cítí tato peněžní moc, jak marně krátkozrakou jest ku vlastní škodě.“

Těmi a podobnými slovy domáhali se moravští zemědělci; avšak sotva že předlohou nynější vládou podanou vzbuzeno bylo ve příčině stavby průplavu mohutnější proudění, sotva že po tolikaletém usilování přikročila vláda ku opravdovému řešení této otázky, *vyvolán byl v rozčeřených vodách protiproud, jenž hleděl toto jaré hnutí svěsti úplně na scesti.* Že vodní dráhy a zejména spojení mohutných středoevropských toků bude vzpružinou výrobní činnosti národů při nich sídlících, pokládalo se za tak jasné, tak čisté, že by se každý hanbil něco jiného říci.

Když předlohy ve příčině stavby vodních cest říšské radě ku projednání byly podány, vznikly v některých kruzích výrobních pochybnosti nejen ohledně

Původ odporu u zemědělců.

výnosnosti projektovaných průplavů, ale i prospěšnosti po stránce hospodářské, národní a politické. A byli to zástupci zemědělství, kteří kladli předlohám odpor, namítajíce, »že neobsaňovaly upravení řek« s tím ale úmyslem, aby předlohy tyto vůbec přivedli k pádu. Dnes, ačkoli předlohy byly již velkou většinou přijaty, mají průplavy celou řadu nepřátel, a jsou to zejména zemědělci, poněvadž zemědělci čeští i němečtí, kteří následující vůdce konservativního velkostatku Dra Bedřicha prince ze Schwarzenberku, staví se rozhodně proti stavbě kteréhokoliv z průplavů. Jejich požadavky směřují sice k tomu, aby předně řeky byly upraveny a pak splavnění provedeno, avšak při tom neunavně usilují o to, aby důležitost průplavů a jich potřebu pro naše národní hospodářství zmenšili.

Jakožto důvod proti stavbě našich průplavů uvádějí předně, že nemohou býti výnosnými, jelikož budou vyžadovati velkého nákladu.

Výnosnost nepadá vůbec na váhu, neboť průplavy náleží k oněm všeobecně užitečným podnikům, jež mohou poskytovat daleko větší užitek národohospodářský, nežli by činil výnos soukromohospodářský.

Proto stavbu průplavů nepodniká soukromník, nýbrž stát a bude jeho péčí, aby správnou dopravní politikou vhodnými sazbami a konečně příznivými obchodními smlouvami zvýšení dopravy podporoval, aby aspoň zúročení a amortisace zařizovacího kapitálu byla zabezpečena a v tom okamžiku, kdy bude tohoto dosaženo, bude lze též další zdárný vývoj očekávat.

Nebude to hned, u některých tratí ani za léta, ale při velkých obchodních cestách, jakými jsou od starodávna naše Labe od hranic saských do Moravy a údolí Moravy až po Dunaj lze záhy i s výnosností počítati a jelikož jedna trať podporuje druhou, bude vzrůst dopravy na těchto velkých cestách míti příznivý účinek na trati ostatní.

Se stanoviska zemědělského uvádí se, že obchod a průmysl budou míti největší prospěch — ačkoliv prý i domácí průmysl, hledíc k silné konkurenci německé, bude ještě dlouho čekati, nežli jemu průplavy nějaký prospěch přinesou — kdežto užitek pro zemědělství bude daleko převýšen škodou, která jemu bude způsobena nastalým laciným dovozem cizozemského obilí, neboť průplavy budou naši vlast u Děčína a Podmokel s Německem a u Korneuburku nebo Kremže s Uherskem spojovati a tím budeme vydáni nejnebezpečnější soutěži, nehledíc ku zemědělskému spojení s Ruskem, o jehož síle v tomto směru nemáme ponětí. Lacinější doprava na vodních dráhách prospěje v první řadě cizině.

Postavení našeho rolnictva

Uváží-li se nynější stísněné postavení našeho rolnictva, uváží-li se, že tíseň ta počítá se od té doby, kdy cizí obilí, zejména zámořské a uherské vniklo na naše trhy a ceny obilí stlačilo, nelze diviti se tomuto odporu. Z týchž důvodů již němečtí zemědělci, ačkoliv prodávají své plodiny daleko výhodněji, zdvihli prudký odpor proti průplavu středozezemskému a tak jako v Německu byl odpor zemědělců tím odůvodněnějším, když uzavřelo Německo obchodní smlouvy s Ruskem, tak nesmí se u nás přehlédnouti, že projektovanými vodními

dráhami přiblíží se značně k nám nejen Uhersko a balkánské státy (nikoliv ale Rusko), ale i veleúrodná Malá Asie, jež pod vlivem vnikajícího tam německého kapitálu může státi se bohatou obilnicí, takže lze se obávati, že v době bohatších žní budou dovozem obilí z těchto zemí ceny naše pod výrobní náklady stlačovány.

Od tisíce let bylo rolnictvo základním pilířem státním, bylo vždy dosud zdravým kmenem, na němž mohutnost říše a síla národů spočívala a tudíž jakékoli poškození zájmů tak důležitého stavu mohlo by působiti na celou společnost rozkladně.

Nelze však popřít, že není pokroku, jenž by stávajících řádů více méně se nedotkl aneb jich dokonce nezvrátil a nebylo by pokroku, kdyby člověk bezohledně překážek v cestě ležících neodstraňoval. Jest to nezbytný důsledek velkolepého rozvoje moderní techniky. „Tato technika, praví dr. Kaizl, převrátila a znovu vzbudovala všechen mravní hospodářský život a proto nemají-li nastati zmatky a spory, třeba nového domácího řádu. *Že tak velkého převratu není bez bolesti, bez porušení a zmaru tisícerych interesů osobitých* (hojně dříve stesky do strojů, že mzdu stlačují, úpadek drobných živností a j.) *i bez kolikerych tak zv. otázek, jest nad světlo jasnější; však málokterý veliký pokrok pokolení lidského doposud udál se, aniž obětovány byly hekatomby jednotlivců.*“

Rozvoj výrobní techniky a její následky.

Tisíce příkladů nás o tom poučuje a dějiny nám praví, že *národ, který nemá tolik síly, aby zjednal vnikajícímu pokroku volné cesty, sám propadá úpadku.* Avšak jako ořezaný kmen se znovu oplodňuje a vyhání nové ještě bujnější větve, tak i každý pokrok na poli

národohospodářském dává život novému tvoření, z něhož vyplývá svěží silou užitek v nových a dokonalejších odvětvích výroby. Tento pokrok moderní techniky a zdokonalování se lidstva nesmíme pustiti s myslí, máme-li o tom rozhodnouti, zda rolnictvo, i když průplavy zájmy rolníků — ač jen částečně — budou dotčeny, má podrobiti se neuprosnému zákonu.

Přeměna ve stát průmyslový.

Konečně nesmíme se se zřetele pustiti, že národové dosud rolníci a státy rolnické nabývají ponenáhu ráz průmyslový. Tak jest i v Rakousku a zejména v našich zemích, kde průmysl roste a následkem toho obyvatelstva v krajinách průmyslových přibývá, kdežto obyvatelstva zemědělského poměrně ubývá. Kde průmysl a obchod, tam jest život čilejší, tam neustálý pohyb, tam větší výdělků, tam příjemnější podmínky životní a proto jest přirozeno, že lidé, byť museli snášeti práci úmornou, do průmyslových okrsků raději tihnou. Ba většina těchto vystěhovalců z venkova, nenalézajíc v rodném kraji v Čechách a na Moravě dostatečné výživy, zapadá často do průmyslového území německého, do Vídně aneb i do cizozemská, zejména do Německa a Ameriky a tu pravidelně již v druhém pokolení svoji národnost ztrácí. Profesor Bráf ve své přednášce: „O českých problémech národohospodářských“ pronesl včasné vážná slova, jež jsou varovným hlasem a musí býti pobídkou k lepší činnosti, nemáme-li zhynouti.

„Musíme především veškerým úsilím hleděti svého člověka doma uživiti, to jest největší cíl a náš nejdůležitější problém. Nevím o žádném důležitějším. A čím? Rozmanitostí zaměstnání; a tu přirozeně se interes-

náš obracel ku průmyslu. *Průmysl vlastní musí tedy býti ona půda, na které bychom se měli snažiti v budoucnosti svého člověka udržeti a uživiti.*“

Naše národohospodářská činnost z posledních třiceti let neukazuje však, že bychom hleděli uživiti své lid doma.

Zprávy o vystěhovalectví z Rakouska a společně z Čech v letech 1896 až 1900 uveřejněné *) jsou odstrašujícími, a proto je sděluji.

Vystěhovalectví,
jeho příčina
i následky.

Čechy ze zemí v říšské radě zastoupených již od let padesátých vysílaly nejvíce svých příslušníků za oceán a teprve průběhem minulého desetiletí nastal obrat, vystěhovalectví z Čech ochablo, ale za to zmohtnělo jinde. Ještě roku 1887 vyplulo pouze z Brém (přes Hamburk a Štětín jeli také tisíce našinců) 9809 rodáků českých, t. j. 93 pct. všech vystěhovalců, r. 1891 odešlo z Čech pouze 7557 osob (44 pct.), r. 1893 5247 (29 pct.) a r. 1895 dokonce jen 17 pct. I v následujících letech vystěhovalců z Čech ubývalo, neboť těch, kteří ubírali se přes Brémy, bylo r. 1896 2054 (13²/₁₀ pct.), r. 1897 1794 (23·9 pct.) a r. 1898 pouze 1519 (12·44 pct.), ale za to v jiných zemích počet vystěhovalců vzrostl a roste posud. Tak vyplulo ze všech německých, holandských francouzských přístavů, z Janova a rakousko-uherských vystěhovalců r. 1896 70.353 a r. 1897 40.853, r. 1898 55.666 a r. 1899 84.837, z nichž připadá na naši polovici říše 43.039 1. a 2. pokud se týče 26.453, 34.197 a 47.400. Za desetiletí 1889—1898

*) »Statistische Monatschrift« 1901. Sešit 1. a 2.

ubylou řiši vystěhováním 607.223 a z toho polovici předlitavské 347.289. Obyvatelstvo naší polovice mocnářství ztenčilo se tím o 1·18 pct., počítá-li se však dle přebytku porodů, činil úbytek 12·20 pct. Roku 1900 vzrostlo však dokonce na 108.701 duší, z čehož bylo 417 Slovanů. Do roku 1898 překonávala nás absolutním číslem pouze Itálie a Rusko, r. 1899 dostali jsme se na místo prvé a r. 1900 na místo druhé. Z Čech jsou to většinou zemědělci a zemědělská dělníci.

Vedle toho však sluší do statistických páčiti vystěhovalectví z území českého do průmyslových měst území zněmčeného a do Německa, kdež docházejí jednak trvalého zaměstnání naši zruční řemeslníci, jednak dočasně v továrnách, dolech, na stavbách, v přístavech atd zdraví a vytrvalí dělníci.

Příčinou tohoto mohutného a neutuchajícího vystěhovalectví hledati sluší v tom, že obyvatelstvo našich zemí a zejména slovanské *roste, a jelikož výrobní a zejména průmyslová jeho činnost relativně nejde s tímto vzrůstem, jelikož tisíce a tisíce statných lidí nedochází zaměstnání*, odchází do ciziny, za oceán a hledají tu živobytí. *Odchod 200.000 paží jest rána krutá, a kdyby měly tyto ztráty dále se opakovati, pochybuji, že by bylo možno odolati v zápasu o bytí.* Neboť jak možno jest, aby zachoval se při životě národ, jenž z mnoha ran krvácí, jehož krev, jehož duševní pokročilost, jehož svalstvo zúrodňuje půdu cizí. Jak možno jest, aby rostl národ, jemuž podtínány jsou žíly životní.

Kdyby zůstalo těchto 100.000 většinou školního

vzdělání nabyvších lidí v domovině, bylo by zachováno zemi nejen 200.000 silných paží, ale i stotisíc pro národ cítících a myslících duší a stotisíc hladových krků. Tím vzrostla by spotřeba potravin a požitin, tím by zemědělství samo sebou se podporovalo. Co třeba činiti, aby tyto stotisíce paží bylo zachováno zemi, aby uživily se doma? Odpověď dal již náš přední národní ekonom dr. Bráf: zvýšiti výrobu. A kterou výrobu? Zajisté veškeru činnost výrobní a zejména tu, jejíž zvýšení za stávajících hospodářských poměrů jest nejvíce možnou. Z výroby prvotné i z výroby vůbec zaujímalo až do nedávna prvé místo zemědělství, jinak však vytvářejí se poměry nyní.

Jak jsem již uvedl, hospodárnost vedla k tomu, že jednotlivci, náležející ke skupinám stále se šířícím, rozdělili se o určité výroby a práce výrobní, jim vyhradně se oddávající; dělba tato rozšířila se ještě více, když zjednodušení výkonů jednotlivcům připadajících vedlo k vynalezení a užívání strojů, a nelze popřít, že stroji i v zemědělství nejen práce byla zjednodušena, ale i výnosnost půdy zvýšena. Avšak zvýšení výroby zemědělské jest omezeno přírodou samou, kdežto výroba průmyslová má dosud hranice nedozírné.

A jako jest omezena výroba zemědělská přírodou, taktéž různá jest spotřeba výrobků zemědělských a výrobků průmyslových. Spotřeba výrobků zemědělských stoupá stejně s množением se lidí, neboť zpravidla nikdo nejl chleba více, nežli mu chutná, aby ukojil hlad, ale spotřeba výrobků průmyslových stoupá nejen přibýváním lidstva, ale i lácí zboží, rostoucím blahobytem i nad

Povaha výroby zemědělské a průmyslové.

Spotřeba plodin zemědělských a výrobků průmyslových.

skutečnou potřebu. Dělník, který těžce pracuje a má slušný výdělek, nenají se chleba přes míru, nýbrž raději se napije, zakouří, koupí si šat a j., žena jeho osladí si více kávu cukrem, dítka koupí lepší šaty, kočárek i hračky, vůbec spíše vydá svůj výdělek za výrobky průmyslové a vydání na předměty výroby zemědělské obmezí na nejnútnejší.

Šíří se vzdělaností potřeba průmyslových výrobků ještě více stoupá, jelikož vzdělaností šíří se blahobyť a blahobytem stoupá potřeba též kvalitativně.

Dělník, ba částečně i rolník minulých století neměl jiných potřeb, nežli aby ukojil hlad, a jelikož k tomuto ukojení postačily chleboviny, tedy výroba chlebovin byla nejdůležitější. U národů méně vzdělaných spotřebuje se nejvíce chlebovin, u národů pokročilejších spotřebuje se více masa, avšak od té doby, co strojovou výrobou předměty výroby průmyslové zlaciněly, stoupá dvojnásobnou rychlostí vedle toho spotřeba těchto, a jelikož mnohé tyto předměty spojeny jsou co nejuž se zemědělskou výrobou, stoupá tím současně spotřeba zemědělských výrobků.

Mám na mysli zejména hospodářský průmysl, avšak nelze popřít, že i jiný průmysl jde ruku v ruce se zemědělstvím, neboť jest prokázáno, že v krajinách průmyslových zemědělcům daleko lépe se vede, nežli v krajinách neprůmyslových a tu také rolník cítí tíseň zlých dob méně nežli v krajinách ryze zemědělských. Nemám číselných zpráv o tom v našich zemích, avšak číslice, jež tajný rada Max von Eyth ve své přednášce „O vnitrozemské plavbě“ ve příčině Pruska sdělil, věc tuto do-

Poměry zemědělců v krajinách průmyslových a čistě zemědělských.

statečně charakterisují: „Veškerý roční důchod národní v Prusku činí 3,563.000.000 marek, z čehož připadá na zemědělský důchod 770.000.000 čili 20 pct., úroky z dluhů činí v celku 430 milionů marek, z čehož úroky zemědělské 137 mil. marek čili 33 pct. Rozdělíme-li Prusko na tři sociálně různé díly a pokládají-li se východní provincie (východní a západní Prusko, Pomořansko a Poznaňsko) za zemědělský díl říše, tedy činí tam díl zemědělství z veškerého důchodu 30—36 pct., podíl však zemědělství na dlužích 60—66 pct., v provinciích Sasku, Šlesviku Holštýnu, Hanoveránsku, kde průmysl a zemědělství jsou pospolu, jest podíl zemědělství na důchodu 30 až 36 pct. a na dlužích pouze 32 až 43 pct. V západních provinciích, kde převládá průmysl, jsou poměry velmi rozdílné. Podíl zemědělství obnáší

ve Westfálsku na veškerém důchodu	29·6 pct.,
	dlužích 32·5 pct.,
v Hessensku na veškerém důchodu . .	7·7 pct.,
	dlužích 6·6 pct.,
v Porýnsku na veškerém důchodu . .	15·8 pct.,
	dlužích 14·6 pct.,

Z toho patrno, že v nejprůmyslnějších obvodech jest zadlužení zemědělství poměrně nejmenší, ačkoliv — a myslím též proto, že tyto obvody jsou světovému obchodu nejpřístupnější.“

Má-li národ pokračovati a příznivě se vyvíjeti, je potřebí, aby *vedle sebe pracovalo zemědělství a průmysl, neboť bude-li mohutněti průmysl, nelze pochybovati, že bude to míti též dobré následky pro zemědělství*; jest

proto zcela bezdůvodným, že zemědělci pohlízejí na průmysl jako odvětví výroby s nimi soutěžící a je poškozující a následkem toho nechtějí také všeobecnou prospěšnost projektovaných průplavů uznati. Proč bezdůvodným, patrně ze skutečností, jež tuto uvedu.

II. Vliv vodních drah na zemědělství.

Zemědělci, jak shora již uvedeno, namítají: dovoz obilní jest k nám již nyní velký a stlačuje ceny plodin pod cenu výrobní, tím větší ale bude dovoz a tím nebezpečnější soutěž Uherska, proti němuž nemůžeme se chrániti cly, případně balkánských států a Ruska, budeme-li spojeni s těmito zeměmi lacinou vodní dráhou. Abychom důsledky tyto mohli správně uvážiti, třeba jest na paměť uvést si počet obyvatelstva v našich zemích a možný jeho vzrůst, množství zemědělské výroby v Rakousku i Uhersku, jakož i zemích koruny České, naše poměry obchodní s cizinou, dovoz obilí z Uherska do Rakouska a konečně spotřebu chlebovin v zemích koruny České i v Uhersku a Německu.

Království České čítalo dne

Vzrůst obyvatel-
st. a v zemích
koruny České.

31. prosince 1900 6,318.280 obyv.
a přibylo tudíž v posledním 10tiletí 475.186
duší či 9 3/0 a ročně 47.519 duší. Při
stejném přibývání bude v Čechách
r. 1910 asi 6,850.000 obyv.
a po dalších 10ti letech, kdy průplavy
budou se blížit k svému dostavění, asi 7,500.000 obyv

Markrabství Moravské čítalo

dne 31. prosince 1900 2,435.081 duší
a přibylo tudíž v posledním 10tiletí 158.211 čili 7 2/0
a při stejnoměrném ročním přibývání
bude míti r. 1910 asi 2,600.000 duší
a r. 1920 asi 2,800.000 duší
Konečně vévodství Slezské čítalo 31. pro-
since 1900 680.529 duší
a přibylo tudíž v posledním 10tiletí . . . 64.880 duší
čili 10 7/0 a při stejnoměrném ročním
přibývání bude míti r. 1910 asi 750.000 duší
a po dalších 10ti letech asi 830.000 duší

Nemáme statistiky spotřeby chlebovin v Rakousku ani v král. Českém, nicméně výpočty statistiky a zkušenosti v Německu, jehož životní poměry jsou našim nejpodobnější, mohou nám dosti věrný obraz podati. Dr. Scherzer vypočítal tuto spotřebu na 127 5 kg. pšenice a 100 kg. žita průměrně pro jednoho obyvatele. Zemědělská rada Německé říše vypočítává průměrně spotřebu chlebovin v Německu na 171 kg. pro jednoho obyvatele, dle výpočtů dra. Matlekoviče bylo spotřebováno v Evropě průměrně na 1 obyvatele:

	v r. 1878—1882	1883—1887	1888—1892	1893—1897
pšenice	111·92	112·42	108·12	116·14
žita	89·82	92·28	81·85	91·91

Uváží-li se, že král. České jest na vysokém stupni hospodářského vývoje, možno za to míti, že spotřeba chlebovinu nás rovnala se dozajista průměru drem. Matlekovičem za dobu od r. 1878 do 1897 zjištěnému, při pšenici tedy 112·15 kg. při žitě 88·92 kg.

Spotřeba chle-
bovin v našich
zemích a vze-
stup dovozu.

Hledíc k tomuto průměru, spotřebovalo tedy r. 1900 obyvatelstvo král. Českého čítající okrouhle 6,300.000 duší
markrab. Moravského čítající okrouhle 2,420.000 duší
a vév. Slezského čítající 680.000 duší

úhrnem 9,400.000 duší
pšenice okrouhle v tisících metr. centů . . . 10,542.000
žita okrouhle v tisících metr. centů 8,452.000

Naproti tomu sklídilo se r. 1900 dle statistických výkazů ministerstva orby v Čechách, na Moravě a ve Slezsku pšenice 4,437.222
od čehož sluší odpočítati 10⁰/₀ na výsev . . . 443.722

takže zbylo pro spotřebu **3,993.500**
a žita 5,701.175
od čehož 10⁰/₀ na výsev 570.117

takže zbylo pro spotřebu **5,131.058**

Roku 1900 nedostalo se tudíž v zemích koruny České a musilo dovezeno býti pšenice **6,548.500** metr. centů, žita **3,320.942** metr. centů.

Ještě více bude se nedostávat a musí do našich zemí dovezeno býti po 20ti letech, kdy země koruny České budou čítati úhrnem asi 11,100.000 obyv., pomine-li vystěhovalecký ruch ještě více.

Při stejnoměrných podmínkách životních spotřebuje tento počet lidí.

	pšenice	žita
r. 1920	12,324.000	9,700.000
a jelikož dle shora uvedeného zbude pro spotřebu asi	4,000.000	5,220.000
tedy bude se již nedostávat m. ctů.	8,324.000	4,500.001

Rok 1900 byl ovšem velmi neúrodný a abychom nabyli věrnějšího obrazu průměrné sklízně, bylo by potřeba za základ vzíti průměr sklízně celého desetiletí a srovnati ji s pravděpodobnou spotřebou. Avšak ani tu nebude příznivějšího rozdílu, neboť jak statistické zprávy zemědělské rady v Čechách za desetiletí 1889—1898 obsahují, činila v těchto letech průměrná sklizeň v Čechách: pšenice 3,188.996 m. q.
a žita 6,149.116 m. q.
tedy jen o málo vyšší než r. 1900.

Tyto číslice podávající nám výši sklízně a též pravděpodobné spotřeby chlebovin v zemích koruny české jsou neklamným důkazem, že země tyto jsou v pěstování těchto plodin passivními a že nelze pochybovati, že passivnost tato, jednak následkem přibývání obyvatelstva, jednak větší poměrnou spotřebou poroste.

Naproti tomu, při vysoce intensivním nynějším hospodaření nelze očekávati, že sklizeň zvýší se daleko nad průměr uvedeného desetiletí, ba možno míti za to, že při stoupajícím průmyslu bude naše passivnost jak při pšenici tak i při žitě ještě větší, nežli vypočítáno.

Roku 1920 vypěstujeme tedy v zemích koruny české pouze třetinu pšenice a asi polovinu žita a dovézti musíme dvě třetiny pšenice a polovinu žita, které ku své výživě potřebujeme. Dovoz bude ale ještě větší, bude-li neúrodný rok. Výmluvný toho důkaz máme právě letošního roku, kdy musíme z Uher dovážeti i slámu a platiti za pouhý dovoz více, nežli sláma stojí.

Tu uvedené množství chlebovin jest ovšem potřebou obyvatelstva pevně stanovena, avšak mnohý rolník mi

namítne: tím, že tak značné množství chlebovin pro spotřebu obyvatelstva království českého musí se dovážeti, není rolnictvu ještě zajištěno, že ony v Čechách jím vyrobené 3,188.946 q pšenice a 6,149.916 q žita zpeněží tak, aby aspoň celoroční lopocení bylo jemu nahrazeno, tím není přece ještě zabráněno, aby konkurence cizozemská a zejména uherská nestlačovala cenu našeho obilí pod výrobní náklady.

Proti dovozu cizího obilí by žádný rolník námitek neměl, ale vliv světové konkurence na ceny domácí produkce má až příliš dobře v paměti. Dovoz laciného obilí amerického, ruského, uherského a rumunského znemožnil jemu takřka pěstování obilnin, a jelikož též cena jiných výrobků zemědělských velice poklesla, přivedla rolníka na pokraj zkázy aneb učinila jej služebníkem bezohledných věřitelů. Naš rolník musí intensivně a racionelně vzdělávat půdu od předků jemu zachovanou a odevzdanou, náš rolník musí s velkým nákladem dobývat svých plodin, náš rolník musí mnohdy hájit plody těžce vypěstované proti živelním nehodám a zejména proti záplavám vodním. Doprava cizího obilí přivedla jej již v letech 80tých na pokraj záhuby, a nyní měli by ještě sami pracovat k tomu, aby lacinější dopravou ceny obilní ještě více byly stlačeny. Dosavadní obchodní smlouvy a cla na obilí dosti nechránily našeho rolníka před snižováním a byly to dosavad dopravní poplatky, které jakž takž umožňovaly našemu rolníku soutěž na domácím trhu, jak bude moci náš zemědělec s uherským soutěžit, když dosavadní dopravné z Budína-Pešti do Vídně a do Prahy bude sníženo?

Tak uvažoval jsem i já, neboť minulá léta tuto smutnou zkušenost potvrzují, a jelikož požadavky rolníka jsou požadavky celého českého národa a musí býti požadavky říše, nelze toho přehlédnouti. Avšak nelze též přehlédnouti nový vývoj celé a národohospodářské situace a důsledků z vodních drah vyplývajících, nesmí se též přehlédnouti výhody, jež rolníku vodními drahami vzejdou a nesmí se přehlédnouti, že s pokrokem v průmyslu musí nezbytně stoupati zpeněžení plodin zemědělských. Abychom se o tom přesvědčili, třeba vzíti v úvahu předně naše obchodní styky s cizinou i Uherskem majíc zřetel k plodinám neb výrobkům se zemědělstvím souvisejícím i sklízni uherské.

Do kterých zemí jde největší část našeho vývozu a z kterých zemí jde k nám — při čemž dlužno považovati Uhersko za cizí zemi — největší část dovozu? R. 1900 páčil se vývoz na 175,008.805 q. a 692.318 kusů v ceně 1,942.002.501, dovoz na 116,596.564 q. a 1,281.510 kusů v ceně 1,696.357.707. Z vývozu šla největší část do Německa (48 5%), pak do Hamburku, Francie, Vel. Britanie, Rumunska, Spoj. Států Severoamerických i do Turecka a byly to zejména zemědělské plodiny aneb výrobky z nich, které šly do těchto zemí. Z dovozu pocházela největší část z Německa (37 3%), Vel. Britanie, Rumunska, Spoj. Států Severoamerických, Srbska, Brazílie a Chile a dovezly se odtud též předměty zemědělství se dotýkající. V posledním pětiletí byl asi tentýž poměr.

Pokud se týče obchodu Rakouska s Uherskem, vyváželi jsme do Uherska většinou výrobky průmyslové, kdežto dovezli z Uherska většinou zemědělské plodiny.

Náš vývoz i dovoz a směr jeho

Náš obchod s Uherskem.

Nejnebezpečnější našemu zemědělství jest zajisté Uhersko, poněvadž nemůžeme proti stlačování cen dovozem uherského obilí chrániti se cly. Dle statistiky vydané r. 1899 a 1900 o vnitřní dopravě mezi Rakouskem a Uherskem bylo odtud vyvezeno v tisících metr. centů:

	r. 1899		r. 1900	
	do Rakouska	jiných zemí	do Rak.	jiných zemí
pšenice	3,685	12	5,387	59
žito	2,064	5	3,494	2
ječmene	2,240	2,004	2,447	1,272
ovsa	2,253	183	2,627	86
kukuřice	2,949	44	2,637	24
mouky a mouč. výr.	4,665	1,005	5,706	1,093

Patrně tedy, že Uhersko s přebytky svými skutečně tíhne do naší polovice a že na našich trzích prodává nejen pšenici, žito, kukuřici a moučné výrobky ku spotřebě obyvatelstva této polovice, ale i ječmen pro zpracování na slad i další vývoz.

Avšak prospěch z vodních drah při vývozu uherských plodin k nám nebude poměrně tak veliký, jako pro vývoz jeho na vzdálenější veliké trhy německé. To proto, že Uhersko již dnes usnadňuje vývoz svých plodin na naše trhy refakcemi po železných drahách, jimiž sníženo jest dopravné na míru nejmenší možnému dopravnému po vodních drahách značně se blížíci a že i dovoz plodin zemědělských z Uherska k nám bude nákladnější, jelikož půjde proti proudu, a konečně i proto, že zřízením vodních drah a spojením jich s cizinou pole soutěže se rozšíří.

Uherská pšenice při snížených sazbách dopravních bude moci snadněji soutěžit na trzích německých a anglických s obilím ruským a zámořským a následkem toho tlak na našich trzích spíše se zmenší. Jak velice uherské obilí, dováženo jsouc přímo po vodě, bude na německých trzích výhodněji soutěžit, patrně z dopravních nákladů po vodní dráze z Nového Sadu v Banátě (po Dunaji), z Budína-Pešti (po Dunaji) a z Vídně do Frankobrodu n. Odr., Štětína a Berlína počítajíc dle sazeb Dunajské paroplavební společnosti takto sestavených:

T r ať	po železnici		po vodní cestě					Úspora v procentech
	cesta v kilometrech	dopravní cena v korunách za t.	cesta v kilometrech	dopravní cena v korun.			Úhrnem	
				Dunaj až Vídeň	Dunaj - oderský kanál à 1.50 h.	cesta Německem		
Nový Sad-Frankobrod	1226	53,88	1441	13,80	4,12	3,60	21,52	60
Nový Sad-Berlín . . .	1210	54,84	1511	13,80	4,12	4,16	22,08	60
Nový Sad-Štětín . . .	1257	62,04	1581	13,80	4,12	4,72	22,64	63
Budín Pešť-Frankobrod	858	40,56	1003	8,20	4,12	3,60	15,92	61
Budín Pešť-Berlín . . .	940	41,34	1073	8,20	4,12	4,16	16,48	60
Budín Pešť-Štětín . . .	989	48,48	1143	8,20	4,12	4,72	17,04	65
Vídeň-Frankobrod n.O.	637	32,28	724	—	4,12	3,60	7,72	76
Vídeň-Berlín	704	33,00	794	—	4,12	4,16	8,28	75
Vídeň-Štětín	768	39,60	864	—	4,12	4,72	8,84	78

Číslice tyto nepotřebují zvláštního výkladu, neboť na první pohled musí každému z nich jasno býti, že

tuna či 10 metr. centů *dopraví se laciněji z Nového Sadu do Frankobrodu o 32 K 36 h do Berlína o 32 K 76 h, z Budapešti do Frankobrodu o 25 K 24 h, do Berlína o 24 K 86 h a do Štětína o 31 K 44 h a z Vídně do Berlína o 24 K 72 h a jest přirozeno, že o tyto částky uherští obchodníci s obilím budou moci do uvedených míst laciněji prodávati a dodávati než za nynějších dopravních poměrů.*

Ta okolnost, že největší naše vodní cesta Dunaj, tekoucí celou střední Evropou, není spojena vodní cestou s krajinami na sever od ní ležícími a mořem, jest příčinou, že doprava po ní jest dosud poměrně velmi nepatrná a bylo by i tak v budoucnosti, kdyby projektované vodní dráhy nebyly provedeny.

Uherský vývoz
bude klesati.

Avšak lze za to míti, že i vývoz Uherska během let bude menší a menší. Dle zprávy uherského ministerstva orby činila v Uhrách sklizeň v tisících metr. centů:

	r. 1900	v průměru 1896—1900
pšenice	38·4	35·54
žita	11·75	11·37
ječmene	10·2	11·52
ovsa	9·6	10·84

kdežto tento rok očekává se sklizeň poměrně menší.

Předpokládáme-li, že k nynějšímu počtu obyvatelstva v Uhrách páčícímu se na 19,200.000 přibude tolik, jako v desetiletí 1890—1900 a v dalších 10 letech opětně 10 pct., tedy bude míti Uhersko r. 1920 — 23,232.000 duší a pakliže vystěhovalecký ruch se obmezí, ještě více.

Těchto 23,2 mil. spotřebuje na základě výpočtu Drem Matlekovičem zjištěných průměrně ročně:

pšenice	26,000.000 q.
žita	19,600.000 q.
Odpočítá-li se od	34,540.000 q.
průměrně v letech 1896—1900 sklizené	
pšenice obvyklých 10 pct. na výsev, tedy	3,540.000 q.
zbude pšenice k spotřebě	32,000.000 q.
a odpočítá-li se od	11,370.000 q.
průměrně sklizeného žita 10 pct. na vý-	
sev, tedy	1,130.000 q.
zbude žita k spotřebě	10,240.000 q.

Hledíc k pravděpodobné spotřebě těchto chlebovin, přebude tudíž pšenice k vývozu pouze 6 mil. metr. centů, kdežto žita bude se dovážeti již více než 9 mil. metr. centů, ač-li je kukuřice, jež v Uhersku ve značné míře se pěstuje a jako chlebovina používá, nenahradí. Jak jsem již shora prokázal, dovážejí Čechy, Morava a Slezsko více než 6 mil. metr. centů pšenice a 3 mil. metr. centů žita, a tudíž *již dnes nemá Uhersko velkých přebytků nad naši spotřebu*, oč větší bude tento nedostatek r. 1920, kdy bude pouze v zemích koruny české spotřeba pšenice, kterou musíme dovézt, 8,3 m. c. a žita 4,5 m. c., kdežto v Uhersku bude přebytek pšenice pouze 6 mil. m. c. a žita bude se nedostávat.

Nelze tedy pochybovati, že *v tomto roce musíme svoji spotřebu hraditi i obilím cizozemským.*

Vodní dráhy, jak shora uvedeno, rozšíří trh odbytu uherského obilí, stoupající spotřeba uherská sníží do r. 1920 značně přebytky pro vývoz určené, to jsou za-

jisté okolnosti, jež nemohou mít nepříznivý vliv na ceny obilní na našich trzích i v tom případě, že udržíme s Uherskem společné celní hranice.

Otázka zvýšení
cla v Německu.

Se strany rolnictva namítá se dále, že Německo ku ochraně svého zemědělství bude stěžovati dovoz našeho a lépe řečeno uherského obilí vysokými cly, že vlády naše až dosud velmi slabě hájily při smlouvách obchodních a celních zájmy zemědělské, a že ani při smlouvách nových lépe nebude, patrně z prohlášení m. p. dra. z Körberů při zahájení říšské rady učiněného: „Průmysl ve všech státech stal se směrodatným činitelem nejen pro výdělek, ale i pro daně a proto vyžaduje vydatnější péče státní“, a dále pravil: „Ministr obchodu co nejdříve sněmovně podá zákon k povznesení průmyslu a vláda bude posilovati produkci průmyslovou a každý, kdo v zájmu průmyslu, živnosti a obchodu, jmenovitě vývozu na vládu se obrátí, s každou oprávněnou podporou se shledá.“

Jak jinak německý říšský kancléř Bülow, jenž — ač tamnější rolníci mají již nyní pouze 11procentní pozemkovou daň z katastrálního výnosu, stát přispívá na vydržování školství obecného a podporuje účinně zřizování různých společenstev, ač pracovní síly jsou lacinější, stát kupuje vše pro vojsko přímo od výrobců bez prostředkování obchodníků a vůbec přichází rolnictvu co možná vstříc, — prohlásil výslovně, že rolnictvo musí být chráněno, jelikož je základem státu a že za tou příčinou budou cla obilní na 6 až 7 M zvýšena. Kdežto tedy v průmyslovém Německu nepouštějí řiditelé státu se zřetele zájmy zemědělské, nedbá naše vláda

zemědělství a to co ve svém programu ve příčině zemědělství slibuje, jako, že záležitost regulování řek jest předmětem bedlivého studia, že podá předlohu ohledně nucených rolnických společenstev, že svolí ku přirážce z líhu ve prospěch zemí, že postaví dráhy, je bezcenné a je málo naděje, že bude provedeno. A proto uskuteční-li se prohlášení kancléře hraběte Bülowa, pak hlavní náš odběratel zemědělských plodin, Německo, jest pro nás ztracen.

Nelze pochybovati, že Německo tentokráte bude trvati na tom, aby uvalena byla na dovážené zemědělské plodiny vysoká ochranná cla*), neboť odpor strany agrární, jenž osvědčil se zejména při jednání o osnově zákona týkajícího se středozemského kanálu, byl příliš mohutný a proto vláda musí nátlaku strany agrární povolití.

Ačkoliv isem přesvědčen, že cla nemají s dopravními prostředky co činiti, přece dlužno o otázce, bude-li tím již dovozu našeho a zejména uherského obilí zabráněno, pojednati.

Cla, jež obmýšlí německá vláda na cizí — nejen rakouské — obilí uvaliti, jsou ochranná, t. j., jsou k tomu určena, aby byla hrází proti poškozování dovozem cizího obilí německému zemědělství působenému, a jelikož jistá část zemědělských plodin musí z ciziny dovezena býti, tedy clo z tohoto zboží skutečně vybírané bude jednak tamnější plodiny chrániti, jednak i dovoz cizích

Jaká jest povaha
německých cel.

*) Obavy tyto se splnily, neboť právě prohlášená osnova zákona celních sazeb pro Německo obsahuje zvýšení jak proti dosavadním vůbec, tak proti autonomním sazbám.

plodin zmirňovati, ale úplného jeho dovozu nezabrání a zejména nezabrání a zabránění nemůže, aby dovezeno bylo to, co Německo potřebuje a samo nevyrobí.

Ve třech letech 1894 a 1897 páčila se v Německu veškerá sklizeň obilní:

pšenice, žita ječmene a ovsu na . . .	17.445 mil. tun	více se dovezlo než vyvezlo	3.787 " "
tudíž činilo množství, jež mohlo se ročně spotřebovati	20.642 " "	na výsev bylo zapotřebí	2.234 " "
a tudíž k výživě se potřebovalo . . .	18.407 " "		

Byly tudíž 3.187 mil. tun čili 31,870.000 q skoro $\frac{1}{6}$ k výživě potřebného obilí dovezeny, t. j. v Německu žije již dnes $8\frac{2}{3}$ mil. lidí (t. j. $\frac{1}{6}$ z 52,280.000) pro něž v německé půdě ani zrnka nevzejde a jež tudíž musí se dovážeti.

Spotřeba v Německu a její vzestup.

A uvažme nyní, že Německo dle posledního sčítání z r. 1900 čítá 56,345.000 obyv. a že k těmto milionům každý rok 1·2 pct. t. j. asi 650.000 nových žaludků přibude, dá snadno se vypočítati, jaká spotřeba a jaký dovoz z ciziny bude již r. 1910 a jaký dokonce r. 1920.

Nelze pochybovati, že i výroba zemědělská může poněkud stoupati, ale *stoupání to nelze nikde očekávatě bez intenzivní práce, bez nákladu.* Snad i v Uhrách najdou se mnohé úhory, jež dají užitek, ale dozajista nenajdou se již ony panenské půdy, jež při extensivním hospodaření poskytovaly by velké výnosy, umožňovaly a usnadňovaly soutěž i na dalekých trzích.

Je-li obilní spotřeba Německa větší produkce o 31,870 mil. q a bude-li tato spotřeba, hledíc k výpočtům dra

Matlekoviče o potřebě chlebovin jednoho obyvatele každoročně o 1,200.000 až 1,400.000 q stoupati, pak přece nelze pochybovati, že ochranná cla 6 až 7 marek na 1 q vládou německou obmyslená nemohou zabrániti dovozu cizího obilí a že též na ceny námi vyvážených plodin nebudou působiti nepříznivě. O neobyčejně vzestupné spotřebě v Německu svědčí nejlépe ta okolnost, že bylo r. 1900 tu uvařeno o 1,52 milionů hektolitrů piva více než r. 1899 (kdežto v Rakousko-Uhersku o 0.24 mil.). Kdyby výroba piva takovou rychlostí stoupala, tedy nemožno mysliti, že by i clo 5 pokud se týče 6·25 marek náš vývoz ječmene, sladu a chmele poškozovati mohlo.

Z úmyslu vlády německé spíše souditi sluší, že chce tak působiti na ceny obilí ve prospěch německých zemědělců, třeba to musili spotřebitelé zaplatiti. Clo ukládá, jak národní ekonom. List *) praví, zajisté oběti, kteréž třeba přechodně musí snášeny býti. Tyto oběti nesnášívají se od celého národa, nýbrž od jedné části a jsou odůvodněnými tenkrát, jde-li o udržení jistého odvětví výroby, o ochranu stávajících existencí proti hrozícímu nebezpečí změnou techniky výrobní, dopravnictví, zákonodárství atd. a mohou tyto oběti postihati jednou nepřítele, jednou vlastní národ.

Vydáním nové vyšší sazby celní má i Německo úmysl předně chrániti domácí zemědělství, jaký vliv bude toto zvýšení míti na ceny obilní vůbec, nemožno ještě říci. Nepochybné jest, že německý zemědělec již dnes může

*) B. List, Das nationale System der politischen Oekonomie, Stuttgart 1884.

Vliv cel německých na náš vývoz v dobách minulých.

počítati na zlepšení cen obilních, naproti tomu náš vývoz — ač zisk je takřka vyloučen — nemusí vysokými cly stížen býti, poněvadž rozhodujícím činitelem bude i dále spotřeba Německa.

Jaký vliv měla i vysoká cla obilní na vývoz plodin z naší říše do Německa, možno přesvědčiti se, srovnáme-li sazbu celní před r. 1892 a po r. 1892 s vývozem, jaký byl před r. 1892 a po r. 1892.

Celní sazba za 100 kg byla:

	před r. 1892	po r. 1892
z pšenice a žita	5— M	3·50 M
z ječmene	2·25 M	2— M
z ovsa	4— M	2·80 M
ze sladu	4— M	3·60 M
z mlýnských výrobků	10·50 M	7·30 M

Sazby celní tedy r. 1892 změnilly se v náš prospěch, nicméně právě od tohoto roku vývoz naší pšenice a žita do Německa takřka úplně zanikl.

Vyvázelof Rakousko průměrně za leta 1881—1890 pšenice 1,189.705 q, žita 242.793, ječmene 2,343 389 q, sladu 643.978, naproti tomu v posledních letech a zejména od roku 1896 vývoz těchto plodin klesá, dovoz kromě ječmene podporován neobyčejnou stoupající spotřebou stoupal, takže dle průměru pěti let, 1896 až 1900 jest dovoz daleko větší nežli vývoz.

Činí totiž průměrně v těchto pěti letech:

	dovoz q	vývoz	dovoz
pšenice	0,790.817	192.296	+ 598.521
žita	0,942.137	3.338	+ 938.799
ječmene	0,206.201	3,663.284	— 3,457.083
ovsa	0,250.655	216.736	+ 33.919

Stoupal tudíž jedině ječmen a ještě více slad v našich sladovnách vyrobený; *kdežto před r. 1892 spotřebovalo se v Německu našeho sladu průměrně pouze 643.978 q, stoupala tato spotřeba stále více, ačkoliv již od r. 1896 Německo hledělo jednak zvýšením cla speciálně na slad, refakcemi na dovoz ječmene od hranic říšských po celé oblasti Německa jednak i vývoz svých sladoven premiemi podporovati.*

Vyvezeno bylo totiž do Německa sladu: r. 1894 1,293 q, r. 1895 1,413 q, r. 1896 1,544 q, roku 1897 1684 q, r. 1898 1,645 q, r. 1899 1,823 q a 1900 1,853 q, kdežto dovoz byl nepatrný.

Ječmen vyvážíme nejvíce do Německa, slad do Německa a Švýcarska a přepočteme-li slad na ječmen (ze 130 kg ječmene vyrobí se 100 K sladu) tedy patrné, že vývoz tohoto od r. 1896 se mnoho nemění a že *přes překážky vývozu sladu kladené tento více stoupal, než vývoz ječmene.* Jelikož pak výroba piva v Německu každým rokem značně roste, tak zejména roku 1900 o 1,52 mil. hl., nelze pochybovati, že Německo bude i dále náš zejména k výrobě bílého piva nad jiný hodící se a hledaný ječmen a slad dovážeti a podmínky vývozu našeho ječmene a sladu budou tím příznivější, jestliže zřídíme sobě *vodní dráhy a tím otevřeme sobě lacinější dopravu na německé trhy a tak usnadníme soutěž s cizinou.*

Vysoká cla, pokud jiný stát s námi soutěžící neměl by zvláštních výhod, nemohou naše zemědělcé poško-

dití a budeme-li míti levnější spojení, získá tím i náš zemědělec.

Od r. 1881 dováží Německo největší část obilí z Ruska a vedle toho ze Severní Ameriky.

Proč vzdálené Rusko a Amerika může do Německa vyvážeti a s námi, pokud se týče s Uherskem, soutěžit a proč — ač celní sazby jsou od r. 1892 nízké — uherskou pšenici vytlačily a mohly by vytlačit časem i náš ječmen?

Je to také přirozené, že ve výhodě jest ten, jenž může laciněji s místa výrobního dopravit své výrobky až na místo spotřeby. Ruský zemědělec pracuje dosud většinou extensivně, a proto cena jeho plodin na místě výroby jest nižší našich. Avšak nebylo by zajisté možno soutěžit ani s německým zemědělcem, ani s bližším cizím a zejména uherským, kdyby neměl již ze středu veliké Rusi výtečné a levné spojení vodní po Volze, Vjatce a průplavem volžskoladožským, mořem baltickým do přístavů německých a po splavné Odře, Labi, Veseře do vnitř Německa.

A podobně, kdyby Spojené státy severoamerické neměly velkolepého erijského průplavu, nemohly by nikdy tak výhodně své obilí na německé trhy dovážeti.

Shora uvedl jsem, jak sníží se po dunajsko-oderském průplavu doprava uherských plodin do německých obchodních tržišť a o to právě bude uherský zemědělec na německém trhu proti jinému zahraničnímu a zejména

ruskému silnější. Cla, jež případně budou na dovezené plodiny uvalena, to nestíží, *jelikož budou — a o to musí se naše vlády při každých obchodních smlouvách postarati — stejně vysoká a stejně platiti pro Rusko a Ameriku jako pro naši říši.* Avšak ať jsou cla vysoká nebo nízká, nemohou ničeho na té okolnosti změnit, že snížením dopravného bude podporován nejen vývoz uherský, ale i vývoz náš.

Cla nemají vlastně s vodními dráhami co činiti, budeme-li míti dopravní prostředek lacinější, tedy nelze přece pochybovati, že v každém případě se ono ostří, jež snad namířeno jest i proti cizí soutěži, zmírní.

Abychom však správně ocenili význam vodních drah, třeba jest uvážiti, nejen jaký vliv mohou míti na trh domácí, zejména hledíc k dovozu uherskému, ale i jaký vliv budou míti na náš odbyt a zpeněžení všech předmětů zemědělské výroby, jakož i výrobků závodů se zemědělstvím úzce souvisících, které ze země koruny české vyvážíme, neboť i pro tyto při nižších dopravních sazbách rozšíří se pole odbytu a jelikož větší část půjde po vodě, budou v soutěži silnějšími.

Pozoruhodno jest, že *za stávajících hospodářských poměrů mají tyto vývozní předměty daleko větší význam pro naše české zemědělství, nežli plodiny zemědělské k nám dovážené a naše zemědělství tak ohrožující.*

Srovnávací statistika nejdůležitějších předmětů zemědělských plodin a výrobků s ním souvisících věc dobře objasní.

Rozsah i směr vývozu českých zemědělských výrobků.

Výhody ruské a americké soutěže při stejných clech.

Vyvezli jsme ročně q v tisících K:

	průměrně za r. 1896—1900		v r. 1900	
ječmene	3,663.000	65,701	2,977.000	51,786
luštěniny	864.000	13,909	959.000	16,655
sladu	1,710.000	47,981	1,853.000	50,802
piva	1,883.000	14,561	916.000	12,034
cukru surového	1.031.000	24,365	6,576.000	186,551
cukru bílého	4,449.000	127,401		
ovoce { jablka	654.000	9,396	806.000	10,078
hrušky				
švestky				
vajec	984.000	86,425	1,088.000	69,263
jetelového semínka . .	114.000	11,918	111.000	16,192
chmele	44.000	14,855	1,045.000	14,210
drůbeže	101.000	16,078	133.000	21,338
tedy úhrnem	14,547.000	432,590	15,451.000	478,959

kdežto ostatní předměty, jako jatečný i tažný dobytek, pšenice, žito, zvěřina, drůbež, ryby, seno, sláma, mléko, máslo, med, čerstvé maso, tabák, vinné hrozny, ořechy, zemáky, víno, sušené švestky, sušené čekanky a j., z nichž také značná část jest naším aktivem, nečinily r. 1900 více než 199,7 mil. korun.

Neuvedl jsem všechny předměty se zemědělstvím souvisící, nýbrž jen ony, kterých bylo vyvezeno za více než 9 mil. K a *pouze ony, jež jsou z větší části aktivem naší polovice říše, zvláště pak Čech, Moravy a Slezska a nikoliv Uherska.*

Jelikož pro projektované vodní dráhy jest to důležité, vytknouti též dlužno, že 90 procent těchto předmětů vyváženo bylo do zemí na sever od nás ležících a to od Ústí po Labi, takže Ústí jest, a pokud tato vodní

cesta nebude prodloužena, bude našim nejbližším hlavním přístavem.

Vyvezlo se r. 1900 z předmětů pro naše zemědělství nejdůležitějších: obilí vůbec, luštěnin a moučky z celkové sumy 139,408:

do Hamburku za . . .	5,013.000
do Německa za . . .	91,060.000
do Švýcarska za . . .	13,410.000
do Velké Britanie za .	9,227.000
do Francie za	4,933.000
do Nizozemska za . . .	3,209.000

cukru z celkové sumy 187 mil. korun:

do Hamburku za . . .	14,057.000
do Velké Britanie za .	92,704.000
do Japonska za	8,877.000
do Spoj. Států za . . .	6,623.000
do Turecka za	19,562.000

zvířecích produktů, v čemž vajec z celkové sumy 167,699.000 K:

do Hamburku za . . .	5,090.000
do Německa za	130,465.000
do Francie za	5,109.000
do Vel. Britanie za . .	9,706.000
do Nizozemska za . . .	2,348.000

Na vývoz všech těchto našich výrobků budou mít vodní dráhy provedené dovnitř země krajinami s vyvinutým hospodářským průmyslem vliv velmi příznivý a nelze pochybovat, že i zemědělství, když ne přímo, tedy nepřímo bude výhodami z vodních drah vyplývajícími dotčeno. Cukru surového i bílého vyvezli jsme

Význam vodních drah pro vývoz našeho cukru.

r. 1900 — 6,576.000 q v ceně 186,551.000 K a jest vývoz jeho jak směrem na sever tak na jih zejména do zemí balkánských stížen tím, že musí dopravován býti po železných drahách. Doprava tato vyjádřena jest také přesně v cenách jeho na různých hlavních nákladních stanicích. Dle úředních záznamů pražské bursy pro zboží prodával se dne 13. července 1901 metr. cent surového cukru:

Ústí přístaviště	za 23.80 K	rozdíl proti Ústí	— K
Kralupy nádraží	za 23.25 K	„ „ „	— .55 K
Kolín	„ „ 22.70 K	„ „ „	1.10 K
Pardubice	„ „ 22.35 K	„ „ „	1.45 K

Pro vysoké dopravné po železné dráze z Kolína do Ústí a z Pardubic do Ústí obdrží cukrovary v obvodu těchto měst položené za metrický cent surového cukru o 1 K 10 h, pokud se týče o 1 K 45 h méně nežli cukrovary blízko Ústí, odkud cukr jde již po vodě, položené. Po splavněném Labi tento rozdíl bude značně menší.

Vzdálenost Kolína od Ústí činí 143 km., Pardubice od Ústí 186 km. Dle průměru v Německu zjištěného dopraví se jedna tuna kilometrová za 08 M, prof. A. Oelwein udává náklady dopravní po splavněných řekách na 1'14 halěře za m. cent a hledíc k tomu, že cukr bude se hlavně dopravovat po splavněném Labi od Jaroměře ku Mělníku, lze se domnívat, že nebude dopravní náklad jedné tuny kilometrové větší této částky 1 K 14 h.

Dle toho stála by doprava tuny kilometrové cukru z Pardubic do Ústí K 1.90 čili metr. cent 19 hal. a z Kolína do Ústí tuna K 1'52 čili metr. cent 15'2 hal.,

takže by pak prodával se surový cukr v případě, že cena jeho jest: loco Ústí K 23.80, v Kolíně za K 23.65 místo za K 22'70, v Pardubicích za K 23.60 místo za K 22.35. *Čini tedy rozdíl pro Kolín 95 halěrů a pro Pardubice 1 K 25 hal.*

Ze 135 všech českých cukrovarů jest položeno 98 v oblasti Labe a Vltavy nad Mělníkem a více než 50 v oblasti Labe nad Kolínem ku pramenům, a jelikož vyvezlo se roku 1900 — 1,345.808 surového cukru a 5,229.076 cukru bílého, patrně, jaký zisk by z vodních cest při dopravě nižší o 95 hal., pokud se týče 1 K 25 hal. cukrovarům a nepřímo i zemědělství v oblasti malého Labe a dolní Vltavy položeným vyplynul.

Veškerý vývoz náš páčil se r. 1900 na 1,942,003.000 K a z toho připadá na cukr za 187 mil. K čili téměř 10 pct., patrně tedy, jak důležitým předmětem vývozním jest náš cukr a uváží-li se, že hlavní množství šlo do Velké Británie, uváží-li se, že Spoj. Státy Severoamerické pracují *ku zvýšení koloniální výroby cukru, jejíž soutěž musí náš cukr podstoupiti*, tedy patrně, jak nelehavým jest pro náš průmysl cukrovarnický a tím zajiště i pro tento průmysl i zemědělství snížení dopravních sazeb na míru nejmenší. Předpokládáme-li, že ze shora uvedených 6,574.000 q. pouze 3 mil. q. šlo z oblasti labské od Kolína nahoru ku prameni Labe, tedy *ušetří se pouze na cukru při průměrné úspoře 1 K za 1 q 3 mil. K, což 5 pct. zkapitalisováno činí 60 mil. K.* A takové snad částky nebude ani třeba na splavnění Labe od Pardubic ku Mělníku vynaložiti.

Uvádím jen tento všeobecný údaj, neboť není dosud

podrobného rozpočtu pro splavnění Labe, podotýkáje pouze, že r. 1895 rozpočet nákladu na splavnění a regulaci malého Labe inženýry Fiegrtem a Plenkerem vypracovaný obnášel 16¹/₂ mil. zl.

Užitek při dovozu zemědělských potřeb

Avšak i při dovozu budou vodní cesty míti pro zemědělství ohromnou důležitost, neboť jsou četné předměty, jež naše zemědělství musí odebírat z ciziny a jichž dopravní náklady po vodní cestě značně se sníží. Známo, jak velikou důležitost má v našem zemědělství chilský ledek, stassfurtský kainit, různé soli a kyseliny, potraviny pro dobytek atd. Jedině chilského ledku poněvíc pro potřebu zemědělskou dovezlo se r. 1900 do Rakouska a to hlavně do Čech, Moravy a Slezska 545.594 metr. centů v ceně K 10,911.000, z čehož po moři od Terstu pouze 60.125 metr. centů, kdežto ostatní od Hamburku přes Laube; doprava jeho zdražena jest tím, že pouze do Laube na hranicích saských jde po vodě, kdežto odtud do vnitř po železné dráze. Jak ohromný tu rozdíl, patrně z toho, že dopravní náklady z Pardubic do Laube neb Krás. Března za 270 km. činí 3 K 85 h a odtud do Hamburku t. j. 686 km. pouze 35 hal.

To jsou skutečnosti, jež dají nám dosti jasnou perspektivu vývozu a dovozu zemědělských plodin v budoucnosti a vlivu jeho na naše zemědělství, ovšem není vyloučeno, že nepředvídané konjunktury na trhu světovém mohou neočekávané výsledky přivoditi. Aby takové zlé, nepředvídané následky byly zamezeny, mus bdíti vlády naší říše a svoji obchodní politiku za-

říditi tak, aby náš zemědělec rovněž jako průmyslník před cizozemskou soutěží byl chráněn.

Ani největší odpůrci projektovaných kanálů, jako princ Dr. Bedřich ze Schwarzenberků, nepopírají, že vodní dráhy jsou podpůrci výrobní činnosti; hlavní námitkou jest, jako na nedávné schůzi v Milevsku, že pokud týče se vývozu, jsou sousední země Německo a Rusko silnější a tudíž, že bychom vodními cestami jejich vývoz k nám podporovali.

Ohledně Německa jsem uvedl číselné doklady, že domněnka tato je mylná a ničím neodůvodněná — odpůrci také domněni své žádnými skutečnostmi neopírají — též nebezpečí s námi celní jednotou spojeného Uherska nemůže se proti nynějšku zvýšiti a konečně vývoz ruský soutěží s námi velmi nepatrně, poněvadž my pšenici a žito nevyvážíme, a *těž Rusko nesoutěží s našimi zemědělci na domácích trzích. A nebylo by to nesnadno, neboť již dnes nejen Německu, ale i Rusku jsou do Čech otevřeny brány po Labi až ku Mělníku a tudíž již dnes mohlo by Rusko, jež velkou část svého obilí vyváží ladožsko-volžským průplavem po baltickém moři, k nám buď od Štětína průplavem finovským aneb průplavem Vilémovým od Hamburku se svým obilím zejména pšenicí a žitem uniknouti a nás zaplaviti.*

To se však dosud nestalo a myslím snadno státi se nemůže, jelikož nehledíc k tomu, že dovoz obilí ruského jest značně stížen cly, jde tu o dopravu proti vodě a ta jest poměrně nákladnější a konečně proto, že Rusko má lepšího odběratele v Německu a Anglii.

Užitek pro vní-
trozemský ob-
chod.

Nestavíme ale průplavy a nesplavňujeme řeky, abychom jen podporovali obchod mezinárodní, nýbrž tyto dopravní prostředky mají zvláště za úkol, aby blahodárně působily na obchod vnitrozemský, na rozvoj průmyslu a na příznivější provozování zemědělství.

Pro obchod a průmysl v našich zemích mají vodní dráhy neobyčejnou důležitost proto, že se po nich suroviny též uvnitř zemí lacině budou dopravovati. Je známo, že každý průmysl potřebuje pro svoji výrobu té neb oné domácí suroviny a že pro rozpočty těchto výrobců důležitými jsou dopravní náklady. Strojírny potřebují laciných dopravních prostředků pro dovoz železa surového i zpracovaného, diávy, mlýny pro dovoz obilí i vývoz mouky a moučných produktů, pivovary pro ječmen, slad i chmel a pro vývoz piva, cukrovary pro dovoz řepy a vápence i vývoz cukru a melasy, sušárny na čekanku pro dovoz čekanky i vývoz sušených kořenů, lihovary pro dovoz brambor, melasy a vývoz líhu, octa, chemické továrny pro dovoz kyselin, textilní pro dovoz bavlny, sklárny pro dovoz písku a křemene, rafinerie na olej pro dovoz nafty a kyseliny sírové a prodej petroleje, oleje, svíček a *všechny tyto podniky průmyslové, rovněž jako zemědělství potřebují nezbytně laciného uhlí. Honosíme se tím, že naše země bohaty jsou černým drahokamem, ale pro nesplavnost našich řek bohatství těchto dolů uhelných jest využito cizinou.* Každoročně 50 mil. q hnědého uhlí, jež většinou naši lidé, příslušníci českého národa z temného podzemí namáhavě dobývají, za poměrně malou cenu odplaví se za hranice, kdežto naše východní kraje pro

drahé dopravní spojení musí za vysokou cenu odebíratí uhlí z bližších krajín hornoslezských.

Za nynějších poměrů rozvíjí se průmysl pouze tam, kde je blízko uhlí aneb v některých střediskách a proto vynikají průmyslem jednak krajiny na dolním Labi a Ohři, jednak místa na křižovatkách hlavních drah položená, kdežto krajiny jiné, ač mají bohatství mnohých surovin i vodní síly dosti, jako jižní Čechy, Posázaví, zůstávají krajinami nejen v průmyslu, ale i v zemědělství zanedbanými, málo pokročilými.

„Průplavy,“ praví prof. A. Oelwein, „rozšiřují průmysl na celou zemi, takže základní zlo přítomnosti, že města se přepřňují a venkov se odlidňuje, bude odstraněno.“

Tato okolnost pro sociální poměry našeho venkova jest důležitou, neboť bude míti též příznivý vliv na poměry zemědělského dělnictva.

Důležitost ta pro sociální poměry vyplývá z toho, že nebude-li se lid z venkova stěhovati a města přepřňovati, zachová se tím našemu venkovu pracovních, netěkavých sil, zmírní se nebezpečí, jež z nezaměstnanosti širokých mass v průmyslových střediskách společnosti hrozí a životní poměry budou stejnoměrněji rozděleny.

Hledíc k zemědělství jest mi však ještě jednu otázku zodpověděti: *zda se splavněním řek provedena bude jich regulace a zřízena meliorační opatření a zda koryto průplavu nad okolními pozemky položeného nebude tyto zbahňovati.*

Jako v Německu při jednání o středozemském průplavu, tak i v našich zákonodárných sborech vytýkáno

Požadavky regulace řek a meliorační zařízení.

bylo právem, že předloha má na mysli pouze zlacnění dopravy, kdežto k zamezení škod záplavami působených a do milionů každoročně jdoucích nebylo přihlíženo. Jsou to zejména ohromné škody, jimiž každého jara a někdy i v letních měsících trpí krajiny podél malého Labe a v porůčí Ohře, Berounky i Litavky.

Když v sezení pruské poslanecké sněmovny osnova zákona o zřízení průplavu z Rýna do Vesery a Labe byla zamítnuta, povolila odboji strany agrární a *předložila pruská vláda novou osnovu zákona ve příčině zřízení a stavby průplavů a říčních toků v zájmu lodní dopravy i zemědělství, obsahující podrobně zpracované projekty a rozpočty nákladů, mající za účel zlepšení vodních toků a zřízení ochranných staveb; *)* naproti tomu v naší říšské radě přijaty předpisy velmi kusé, příliš všeobecné, takže nyní vše další spočívá na vládě samé.

I v rakouské říšské radě byly tyto požadavky rolnické předmětem jednání, jelikož původní předloha vládní neobsahovala o nich ničeho. Jako zákon celý říšskou radou dne 1. června 1901 přijatý a dne 11. června 1901 prohlášený jest velmi povrchní, tak také ustanovení jeho, týkající se regulace řek a melioračních zařízení, jsou velmi kusá a všeobecná. Nicméně důležitým jest, že z původních pouze ku stavbě vodních drah povolených 250 mil. korun bylo 75 mil. korun vyloučeno k účelům regulačním a melioračním nejen řek českých, ale i v zemích

*) Tak bylo na stavbu melioračních zařízení na Dolní Odře při spojení s novým finovským průplavem rozpočteno 2,140.000 M, na meliorační stavby v obvodu dolní Havoly 8,000.000 M, meliorační stavby v obvodu horní Sprévy až ku jezeru Dämerickému 5,530.000 M a v porůčí dolní Odry 46,100.000 M.

jiných a že meliorační fond byl zvýšen na 25 milionů korun.

Těž otázka umělého odvodnění jest významnou; jak při průplavech, tak při splavnění řek není vyloučeno, že spodní vody budou zvednuty nad sousední pozemky, což mohlo by míti škodlivé následky: zabahnění polí a proměnění dobrých lučin v louky mokré. Jest zajisté povinností podniky průplavového, tedy u nás státu, aby vhodnými prostředky tomu předešel, avšak jelikož mohlo by se i tu mnoho opomenouti, upozorňuji na to a vybízím zemědělce již nyní, *aby sami, nežli přikročí se ku stavbě průplavů a zprůplavnění řek, neopomněli práva svá hájiti a naléhati na to, aby umělá odvodnění byla nákladem podniku průplavového zřízena.*

Vše, co jsem uvedl, nasvědčovalo by tomu, že v průplavech vidím spásu našeho národního hospodářství a že snad nejsou mi ani známy, aneb že nechci uznati jich stinných stránek. To nikoliv. Ukázal jsem na všeobecnou prospěšnost průplavů, též snažil jsem se dovésti, že nemohou naše zemědělství poškoditi, nýbrž naopak i v mnohém jemu prospěti, ale při tom jsem si též vědom obtíží, jež vystavění ohrožují a používání znesnadňovati mohou. Je pravda, že dnes, ač předloha jest uzákoněna, nejsme uskutečnění jich mnohem bliže, nežli před několika léty, neboť větší jich část není ještě v projektech vyhotovena, k rozřešení technických obtíží není opravdový krok učiněn, opatření nákladů zejména se strany interesovaných zemí není zabezpečeno a o výnosnosti jsou největší pochybnosti, takže na mírné zúročení a amortisaci zařizovacího kapitálu nebude lze ani my-

Závěreční úvahy.

sliti. Tyto všechny skutečnosti jsou úvahy hodny, ale doufejme, že tyto obtíže při nynějších pokrocích techniky, obětavosti národů a v čase nedlouhém snadno se překonají.

Je pravda, přijata byla věc nehotová a řešení její bude působiti nesnáze jak technické, tak finanční, a vyžadovati delší doby, ale *kdo touží po pokroku, kdo cení vodní cesty nejen jako výtečný dopravní prostředek, ale i jako prostředek kulturní, nebude se báti ani největších překážek, nebude se strachovati žádaných obětí.*

Zda by Rusko mohlo honositi se velkým kulturním dílem v Sibíři, kdyby vidělo jen překážky, lekalo se obětí? A stavba Sibířské železné dráhy měla před sebou daleko větší překážky. Vedet krajinami na mnoho mil pustými, liduprázdnými, v první své části do Irkutsku musilo býti postaveno 26 ohromných mostů až 900 metrů dlouhých a v pobajkalské části má se provésti řada obrovských tunelů, a ač větší její část dosud otevřená měří 4254 verst t. j. asi 4530 kilometrů, vystavěna byla od 7. července 1892 do r. 1899. *)

Při akci průplavové nesmějí tyto obtíže býti rozhodnými, nýbrž rozhodným musí býti význam národohospodářský. Co je však cílem národní hospodářské politiky? Předně ovládnouti výrobu a to výrobu zemědělskou, průmyslovou a obchodní. dále udržeti si domácí trh a konečně udržeti nebo dobytí cizího trhu.

Zemědělství má pole velmi omezené a zejména naše vlast je stále užší a proto nezbyvá nic jiného, nežli pracovati o rozšíření výroby průmyslové a hledati pro

*) Průvodce po veliké sibířské železné dráze. Petrohrad 1900.

ni odbytu venku na cizích trzích. Aby výroba ta se zdarem byla provozována, máme k tomu nezbytně potřeby laciných pohodlných dopravních prostředků z ciziny do naší země i nitro krajin českých protínajících. Námitka, že Němci mají v rukách průmysl a že průplavy jim více prospějí, nesmí nás odstrašovati, neboť, doufejme, že s čilým životem, kterýž průplavy bude vnikati do našich krajin, rozproudí se i náš národ sám. »Jest přirozeno,« praví dr. Bráf, »že tam, kde jest vyvinut velkoobchod a velkopřůmysl, přirozeně a snáze nové podnikatelské talenty povstávají, majíce potřebné horizonty a náladu.« Nám v mnohém ohledu schází toto prostředí a já nepochybuji, že vodní cesty názory našeho člověka rozšíří a tím jej k tomu prostředí přiblíží.

Vodní dráhy budou tedy všechny naše snahy po lepší budoucnosti podporovati; ovšem, ony samy ji nevytvoří, má-li snaha tato touženým výsledkem korunována býti, tedy jest potřebí, aby národohospodářská naše politika dovedla ovládnouti každou českou duši, aby každá česká duše co nejúsilovněji svůj obzor rozšiřovala a podnikavého ducha pěstovala.

Vodní cesty budou vzpružinou, ale naše práce, práce rozumná, mravní, promyšlená a vytrvalá budiž tvůrcem lepší budoucnosti!

