

ČESKÁ
SEVERO-ZÁPADNÍ DRÁHA.

SPOLEK PRO PRODEJ UHLÍ

a

BUŠTĚHRADSKÁ DRÁHA.



1225

V PRAZE.

Tiskem Dr. Edvarda Grégra. — Nákladem vlastním.

1868.

SEVERO ZAPADNI DRAHA

LESTERMAN / DUBNA

O b s a h.

	Str.
I. Úvod , .	5
II. Spolek pro prodej uhlí	8
III. Buštěhradská dráha	11
IV. Jak nepříznivě působí spolek pro prodej uhlí a Buštěhradské ceny za dovoz na dobývání uhlí v Buštěhradském okolí	17
V. Ceny uhlí v Praze a okolí	18
VI. Uhelné doly Rakovnické	22
VII. Jaké jsou ty návrhy o stavbě české severozápadní dráhy .	25
VIII. O sazbě cen dovozných obou společností	29
IX. Závěrek	33

0 2 3 4 5

1998

I.

Ú v o d.

Kdokoliv jen poněkud se staral o blahobyt národu, nemůže nijak zapíráti, že po všecky časy rostly požívání a blahobyt všeobecnstva se vzdělaností a průmyslem. Za starodávna, když člověk se ještě cítil malomocným proti silám přírody, viděl příčinu toho, kteráž ležela v jeho neznámosti přírody, ve věcech nadpřirozených a tudy hledal pomoci buď u Boha nebo u ďábla, ve prostředcích nadpřirozených. Tak chtěl nemoci hojiti zaklínáním a hromobití zahnatí zvukem svěcených zvonů; zlata a bohatství mínil nejsnadněji nabýti od ďábla a plodnosti dobytka i hojnosti docíliti čárami.

Znamenajíce takto vždy a všady nedostatečnost sil člověka k vyplnění všech potřeb jeho, nevěděli si tehdaž jiné rady než v odříkání se. I mužové šlechtetní, kteříž poznávali, že důstojnost duše ponížená jest v odvislosti její od statků vezdejších, začali učiti umrtvení žádostí lidských.

Za našich časů vidí lidé prostředek jistější v zadost učinění jich a tudy v hojném vyrobování průmyslu: a jako za starodávna stavívali nejčastěji kláštery, staví nyní fabriky.

A skutečně jsou naše společenské poměry takové, že bez továren ani býti nemůžeme; neboť všechny věci, kterých každodenně potřebujeme, připravují se v továrnách. Bez dílen na sukno, bez hutí na železo, bez přádelen sotva bychom se nyní obešli. V továrnách však pracuje se skoro vesměs stroji, které se ženou parou, protož potřebují továrny nevyhnutelně dobré a laciné palivo: uhlí. Však nejen v továrnách nýbrž kdekoliv člověk tepla potřebuje, jest uhlí důležité. Všechny pokrmy, které jíme, musejí býti vařeny; a k vaření piva, nejlepšího našeho nápoje, jest mnoho paliva zapotřebí, tak že v krajinách, v nichž dříví velmi drahé jest, bez uhlí pivo by se ani vařiti nemohlo, leč s velkým nákladem. Pohledněme na naše nástroje; k zhotovení jich též zapotřebí ohně, zapotřebí uhlí.

Jak velký vplyv uhlí má, ukážeme jen na jednom příkladu. Když chce kovář radlici zhotoviti, potřebuje především železa a uhlí. Jestli uhlí laciné, nepotřebuje kovář příliš ho šetřiti, nýbrž

může takto spěšněji a laciněji pracovati. Nesmíme však zapomenouti, že k vydobytí železa, které kovář kupuje, již velmi mnoho paliva spotřebováno bylo. Jest-li tedy uhlí laciné, pak není na vydobytí železa tak velkého nákladu zapotřebí a kovář může laciněji kupovati. Takto má rolník dvojí výhodu; předně, že kovář laciněji pracuje, a za druhé, že není železo tak drahé. A tak jest to od radlice až k nejmenšímu hřebíku. Na cenu každého předmětu, který kupujeme, působí cena uhlí. Když jest uhlí drahé, znamená to tolik, jako že jest pára drahá, převoz drahý, topení drahé, plyn drahý, pivo drahé, cukr drahý, cihly drahé, vápno drahé, železo drahé, všechny nástroje drahé; že jest chléb a mouka drahá.

Když jest uhlí laciné, jest i pára laciná, převoz laciný, topení laciné, světlo laciné, pivo cukr, živobytí laciné; laciné jsou cihly, vápno, chléb a mouka.

Nemůže býti tedy divno, že v novější době, kde se pravá hodnota uhlí poznala, lidé se myšlenkou zanášejí, jak by bylo možno nejlacinnější uhlí si zjednat.

Víme všichni, že bohaté Čechy chovají ve svém lůně nesmírné zásoby nejlepšího uhlí. Dobývá se totiž v Čechách ročně 25,831.032 centů kamenného a 17,629.120 centů hnědého uhlí, dohromady tedy ročně 43,442.152 centů, což obnáší skoro polovičku všeho uhlí, které se v celém Rakousku ročně vydobývá, t. j. 90,648.322 centů. Příčina, proč vzdor tomu uhlí posud tak drahé jest, neleží tedy v tom, že by ho bylo snad málo.

Chceme později dokázati, že i vydobývání uhlí není s příliš velkým nákladem spojeno. Však příčinu toho nutno hledati v převozu, který, jak známo, od železnic závisí.

Podotkneme-li ještě, že uhlí jen při levném povozném do jisté vzdálenosti rozváženo býti může, následuje z toho, jak velký vplyv mají železnice na možnost upotřebení uhlí a takto na průmysl naší vlasti.

Jsme tedy pevně přesvědčeni, že není nutnější otázky jako ta, jak by se mělo povozné na železnicích zřídit; neboť **od rozhodnutí záležitosti této závisí blahobyt celé země.**

S upokojením vidíme, že Čechové věnují pozornost svou v plné míře drahám, které se nyní stavěti mají. Není tedy pochybnosti, že stavba tak zvané severo-západní dráhy pozornost Čechů právě tak poutá, jako stavba dráhy Frant. Josefa (z Vídně do Budějovic a odtamtud z jedné strany do Prahy, z druhé strany pak přes Plzeň do Chebu), neb rakouské severo-západní dráhy (Kolín, Český Brod, Vídeň) a to tím více, anaž vláda slíbila, že chce při udělení koncese na stavbu dráhy této ohled bráti na přání obyvatelstva českého. Záleží tedy na obyvatelstvu, aby ono rozhodlo a pak zastupitelstvy obecními neb okresními vládě oznámilo, kterým směrem by navržená dráha měla jíti, pod kterými výminkami by měla býti stavěna a komu stavba ponechána.

Aby však obyvatelstvo české mělo příležitosti o poměrech při české severo-západní dráze se poučiti, aby mohlo pravý úsudek vynést, sestavili jsme následující kapitoly na základě pravdivých událostí. Jelikož se ale o stavbu české severo-západní dráhy dvě společnosti ucházejí, totiž Buštěhradská společnost, která již déle trvá, a společnost úvěrního ústavu s Kleinem, lepší předmluvy napsati nemůžeme, než když naše čtenáře upozorníme na to, co napsala „Politik“ již v roku 1865 o záležitosti této.

Vykládajíc totiž potřebu toho, aby stavění vícera železných drah se nepropůjčovalo jen jedné a tétéž společnosti, nýbrž aby se rozličným podnikatelům mezi sebou dalo zápasiti, praví:

„Že taký zápas (konkurence) jest nutný, poznati lze i z toho, že domácí naše plody s cizozemskými *ani doma* rovnati se nemohou pro výšku rakouských sazeb dovozních. Rakousko zásobuje hlavní svoje město Vídeň — pruským uhlím, ačkoliv v Čechách ho leží na mnoho □ mil; to se děje proto, poněvadž severní dráha českému uhlí zamezuje cestu.“

„Při takovém počínání není možno vyjednávati; tu pomáhá jen zápas s jinými (konkurence). *Však tatáž zásada, z níž mluvíme pro samostatnou společnost pro dráhu Františka Josefa, platí též o jiných drahách v Čechách, které podobně jako severní dráha rozvážení a prodávání domácího uhlí pevně drží v rukou svých a jichž vysoké sazby dovozní účinkují právě tak na újmu průmyslu v Čechách jako sazby severní dráhy vůbec škodlivě účinkují na průmysl. Výčitka tato platí nejvíce Buštěhradské dráze.* Poměry a okolnosti, v jakých uhlí z Buštěhradských dolů se odbývá a odbírá, škodí v dvojím ohledu; *za prvé* hlavnímu městu země a průmyslu ve východních Čechách, Kladenské uhlí musejí právě tak odbíráti jako Vídeň slezské; — *za druhé* škodí pak majitelům rozsáhlých dolů Rakovnických, kterým **Buštěhradská dráha na tentýž způsob cestu zamezuje, jako severní dráha Buštěhradskému uhlí.**“

II.

Spolek pro prodej uhlí.

Kladensko-Buštěhradské uhelné doly náležejí třem majetníkům ; totiž: státní dráze, společnosti pražské pro průmysl v železe, a císaři Ferdinandovi ; však všech těchto tří původních vyrabitelů používá ve svůj prospěch tak zvaný čili pověstný „spolek pro prodej uhlí“ (Kohlenverschleissverein), který únorem roku 1856 uhlí z dolů na Kladně, v Buštěhradě a v Brandýsku prodává. Tento spolek, spojiv se se společností Buštěhradské dráhy, která jediná má přístup k těm dolům, vede výhradně obchod v uhlí z těchto nejvýdatnějších dolů uhelných mocnářství rakouského. Na tom by ovšem mnoho nezáleželo, ale tento spolek zvýšil nejen náramně ceny uhlí na ujmu všeho průmyslu, nýbrž dovedl si počínati i tak, že nyní každému jinému podnikateli uhelných dolů jest naprosto nemožno odbýti svého uhlí. Zřízení tohoto spolku chová se sice posud u velkém tajemství; kdož by ale o tom pochyboval, že jeho účel není jiný, než aby zvyšoval ceny uhlí co nejvíce možno, toho upozorníme přede vším na to, že ve smlouvě, kterou se spolek „Kohlenverschleissverein“ zřídil *„k prospěšnému vývinu dolování na uhlí v okolí Buštěhradském,“* každý společník se zavázal, že *své uhlí pod cenou, která smlouvou se ustanovuje, nikdy neprodá a za každé provínění v tomto ustanovení trest tisíce zlatých do společenské kasy zaplatí.* Víme též, že tento spolek jest v nejužším spojení se společností Buštěhradské dráhy, a sice tak, že předseda této dráhy zároveň jest předsedou a ředitelem „spolku pro prodej uhlí.“ Takové spojení nese ovšem podivné ovoce, které čtenář pozná z následujícího: Dobývání uhlí, které na Kladně a v Buštěhradě se nalézá ve vrstvách až šest sáhů silných, nestojí dle hodnověrných zpráv více než 11 až 13½ kr. za vídeňský cent. Nicméně prodává se uhlí v Kladensko-Buštěhradských dolech samých za ceny mnohem vyšší. Jsouť ony takto ustanoveny:*)

*) Pro některé méně důležité uhelné jámy jsou ceny uhlí levnější.

Uhlí v kusích: 39 kr. za víd. cent.

Uhlí kostkové: 32 kr. " " "

Drobné uhlí: 21 kr. " " "

Jen spolek nahoře zmíněný dostává uhlí za následující ceny:

Uhlí v kusích: 32 kr. za víd. cent.

Uhlí v kostkách 25 kr. " " "

Drobné uhlí: 14 kr. " " "

Porovnáme-li tyto tři druhy cen: totiž výlohy při dobývání, ceny uhlí, jak je platí spolek pro prodej uhlí (Kohlenverschleissverein), a ceny, jak je platí obecenstvo v dolech samých, uvidíme, že prodejem ceny uhlí o 200—300 procent zvýšeny jsou. To jest jinými slovy, že se prodává uhlí dva- i třikrát tak draze, než co stojí jeho dobývání. Jelikož pak spolek dotčený (Kohlenverschleissverein) dostává uhlí za lacinější peníze než každý jiný kupec, není žádnému jinému možno, aby si u samých vyrabitelů obstaral uhlí. Aby se ale nikdo ani o to nepokusil, kupovati uhlí u samých dolů, má spolek pro prodej uhlí i tu výhodu, že z každého centu uhlí, který se vůbec tam prodá, bere 5 krejcarů. On bere tedy svůj užitek nejen z onoho uhlí, které on sám prodává, nýbrž i z onoho, které mu uchází. Z Kladensko-Buštěhradských dolů dobývá se ročně 16,000.000 ctů., z čehož má tedy spolek užitku čistého 800.000 zlatých.

Zda-li kdo ještě lepších prostředků použití může, aby sám jediný prodával!

Nechceme tajemství spolku pro prodej uhlí a postavení jeho k společnosti Buštěhradské dráhy před očima čtenářů zevrubněji odhaliti, však každému pozorovateli věci vysvítá, že působení tak uměle sestavené nemá nižádného jiného účelu, než aby Prahu a střední Čechy samojediný uhlím zásobil a tím nesmírného užitku získal. Na oko to činí ovšem tak, jakoby se to stávalo trojím závodem, totiž dobýváním uhlí, prodejem spolkovým a dovážením Buštěhradskou drahou. V skutečnosti ale jest hospodaření to jedno a samé; **proto** také vnitřní správa spolku pro prodej uhlí není známa, jen **proto** tytéž osoby v těchto třech oborech vládnou, **proto** konečně v těchto třech oborech se nenaskytlo nikdy rozličné mínění, ačkoliv, jak by se na první pohled zdálo, smlouvy mezi těmi odbory nemohou být tak jednoduché. Však jak by mohly povstat spory, když tytéž osoby vládnou a když hrozí nebezpečí, že u nejmenšího sporu jednání celého tajného tohoto družstva před očima obecenstva se odhalí? Však co do působení tohoto spolku a jeho přívrženců lze také nahlídnout ze zpráv *pražské obchodní komory*. V zprávě o sezení dne 25. července 1859 takto čteme o nadřečeném spolku.

„Podnikatelů bylo málo, což zajisté podává příležitost, by ze „svého samoobchodu co nejvíce utržili. Již v únoru 1856 utvořil „se mezi třemi horními nákladníky tamějších dolů spolek pro společné prodávání uhlí, ku kterému se přidružil před nedávnem je-

„diný nákladník, od kterého pro rozsáhlost jeho dolů a pro samotné jeho postavení bylo lze očekávati zmírňující působení na ceny uhlí (státní dráha).

„Ačkoliv vydobývání v těchto dolech náramně se zvýšilo — v roce 1851 vydobylo se 3 milionů centů, v roce 1858, 8 milionů — a dostavěním Buštěhradsko-Kralupské dráhy v roce 1855 i po-
 „voz tak důležitý se naskytnul, ceny uhlí předce se nestaly levnějšími, **ano stalo se uhlí dražším**, což nahlédnouti lze, porovnámeli ceny v dolech Buštěhradsko-Kladenských před zřízením tohoto spolku totiž v roce 1854 a po zřízení jeho v roce 1858.

Krejcary v rak. čísle

	1854	1858
Uhlí v kusech	24 $\frac{1}{2}$ —31 $\frac{1}{2}$	35—38 $\frac{1}{2}$
Uhlí v kostkách	26 $\frac{1}{5}$	26 $\frac{1}{5}$ —31 $\frac{1}{2}$
Drobné uhlí	17 $\frac{1}{2}$	17 $\frac{1}{2}$ —21

Dále praví zpráva obchodní komory pražské ode dne 7. října 1861 „že změtením uhlí z rozličných dolů **jakost uhlí se zhoršila**.“ Dle zpráv obchodní komory pražské uhlí se tedy **zdražilo a zhoršilo**.

Avšak poslyšme také, jak posuzuje obecnstvo, které uhlí spotřebuje, výrobek tento.

V celých středních a východních Čechách slyšíme toliko jen jeden hlas, že uhlí se zhoršilo, že jest v něm mnoho kamenných přídavků, které neshoří, že není výběru mezi rozličnými druhy, že každý vzíti musí, co dostane, aniž by bylo možno, ze svých škod na někom jiném se hojiti, poněvadž jest jen jednoho dodavače.

Že takové soustředění obchodu a to v nejpotřebnějším zboží v jedné ruce není užitečné, vylicila zevrubně „Politik“ mnohokráte. Pronesla svůj úsudek obzvláště v roku 1865, kdež napsala následující paměti hodná slova: „*Skutečné sjednocení spolku pro prodej uhlí s Buštěhradskou drahou mělo na vývin průmyslu tak škodlivý účinek, že by déle trvajíc bylo stálým nebezpečím pro něj*.“ Aby se takové nebezpečí předešlo, zakazují i naše zákony podobná soustředění, jako mezi spolkem pro prodej uhlí a Buštěhradskou společností stává. Jest tedy *toto* spolčení i proti zákonu. Zajisté ale každý, kdo jen trochu spravedlivosti chová a o všeobecné dobro dbá, s námi souhlasí, když zvoláme: *Ať se rozpráší spolek pro prodej uhlí*.

On se však nerozpráší, on utuží a sesílí svou záhubnou moc ještě více, **když Buštěhradská dráha svou síť rozšíří**.

Protož promluvíme i o ní několik slov.

III.

Buštěhradská dráha.

Jelikožto povahu každého člověka nejlépe posouditi můžeme tenkrát, když jeho chování po delší čas pozorujeme, tak se ptáme i o Buštěhradskou dráhu, co posud činila, jak se posud chovala?

Abychom se s ní lépe seznámili, připomínáme, že Buštěhradská dráha vede z Kladensko-Buštěhradských dolů na jedné straně do Prahy na Brusku, na druhé straně pak do Kralup. Ona jest v nejprísnějších poměrech založena, a nalezáme u ní všechno, čeho k zdárnému těžení potřebí; co uhelní dráha má i tu výhodu, že má vždy pojištěný náklad, poněvadž ona jediná spojuje hlavní město a jeho okolí s uhelnými doly. Jak v hlavním městě, tak i v jeho okolí jest průmysl velmi rozšířen.

I z toho lze posouditi příznivé její poměry, že jest co do příjmů z nákladů (na 1 míli) *sedmá dráha* mezi německými drahami; z rakouských drah ji jen jediná severní dráha převyšuje.

Vzdor tomu však ze všech drah celní jednoty a Rakouska — jest jich 70 — žádá Buštěhradská dráha nejvyššího platu za dopravování uhlí. Jen Brněnsko-Rosická a Norimbersko-Brodská mají ještě vyšší sazby pro uhlí. Tak se věci mají u bohaté Buštěhradské dráhy, podnes *tedy po snížení cen*, které za příčinou obnovení své koncesse v roku 1867 zavedla.

Nechť mluví příklad.

Hornoslezské dráhy dovážejí uhlí a sice 1 celní cent na dálku 5ti—10ti mil za 0·81 kr. to jest $\frac{4}{5}$ po míli, Buštěhradská dráha ale za 2, *tedy o 171 percent dražejí*. Za tytéž peníze, za které Buštěhradská dráha společně se státní drahou dováží cent uhlí na krátké cestě z Kladensko-Buštěhradských dolů přes Kralupy do Prahy (Hrabovka), t. j. 6 mil, dovážejí z cizozemských drah:

	mil
Kolínsko-Mindenská a nizozemská	28
dráhy severního německého spolku	23
hanoverské a brunšvické dráhy	23
z rakouských drah:	

	mil
Západní dráha cí. Alžběty	20
jižní dráha	12
česká západní dráha	10 1/2

Toto postačí, by každý poznal, v jakém poměru stojí dráha Buštěhradská k jiným drahám. Zároveň jest patrno, že Buštěhradská žádá ze všech nejvíce za vození uhlí. Však nechceme ji posuzovati jen podle vrchního pohledu, protože se ptáme, nenutí-li snad zvláštní poměry společnost Buštěhradské dráhy, by sazby své na takovou cenu ustanovila. V čem příčina toho záleží?

Zúrokuje dráha velkou základní jistinu?

Odpovídáme: Základ její jest jeden z nejlevnějších v Rakousku. Půda dráhy byla, jak se kupovala, velmi levná a při stavbě samé nebylo zapotřebí nižádných mostů přes řeky, žádných tunelů, žádných prokopávání, žádných vysokých hrází atd. *Snad má mnoho výloh, s kterými pracuje?*

Výlohy ty jsou u uhelných drah vždy, jak se samo sebou rozumí, nižší než u jiných drah, poněvadž palivo velmi lacino platí, poněvadž uhelné vozy jsou otevřené, nemají tedy takovou váhu, dále: poněvadž nakládání do vozů a skládání s vozů na jednotlivých stanicích odpadá a poněvadž méně osob v štaci a v skladech zapotřebí jest, když náklad celou cestu projíždí a vozy průměrně o 30% více nákladu míti mohou než u jiných drah.

Z toho vysvítá, že vše působí k tomu, aby uhelné dráhy co nejlevněji jezdily.

Vzdor tomu Buštěhradská dráha ve svých zprávách nesmírné výlohy udává. Dle výkazu z roku 1865 *neobnášely výlohy nic méně než 49195 zl. 50 kr. pro jednu míli.*

K vůli porovnání sestavíme výlohy některých jiných rakouských drah z roku 1865. Obnáší pro míli železniční: zl. kr.

při dráze na Tise	19.977 —
„ české západní dráze	24.850 50
„ Hradecko-Köflachské	31.596 —
„ Pardubicko-Liberecké	32.670 —
„ Karlo-Ludvíkové	33.864 —
„ jižní dráze	35.377 50
„ Buštěhradské	49.195 50

Z toho vidíme, že Buštěhradská dráha vzdor nejzdárnějším poměrům, v kterých se nachází, předce *vykazuje* nesmírné výlohy. Proč? Mnohý praví, že se to děje tak proto, poněvadž společnost Buštěhradské dráhy dostala dovolení, aby tuto dráhu vystavěla, jen pod tou výminkou, že se uvázala, jakmile čistý výnos převyšuje 10 percent, sazby snížit. Z té příčiny prý Buštěhradská dráha užívá všech prostředků, aby takový výnos desetipercenový ve výkazech se nevyskytnul.

Snad Buštěhradská dráha nepříznivými výsledky finančními jest nucena tak vysoké sazby ustanoviti.

Výnosy dráhy nechť odpověď podají.

Obnášely totiž podíly spolkového užitku s půlročně vyplacenými úroky :

Roku	Percenta
1858	8. ₅₀
1859	9. ₃₅
1860	9. ₅₁
1861	9. ₈₅
1862	9. ₈₁
1863	10. ₀₀
1864	9. ₉₃
1865	9. ₉₃
1866	9. ₉₃
1867	10. ₁₁

Zúročení jest tedy i na vzdor těm náramným výlohám, jimiž dráha pracuje, tak skvělé, jak u málo které dráhy. *A přece tyto nesmírné sazby (tarify).*

Jak se ale srovnává toto bezohledné vykořisťování práv s oním odstavcem v starší koncesní listině, dle které dráha sazby snižiti musí, jakmile čistý výtěžek převyšuje 10%? Tento případ již dávno nastal. Pražská obchodní komora dokázala, když skoumala sazby železnic v sezení svém dne 22. května 1865, že výnos dráhy Buštěhradské na vzdor ohromným výlohám od roku 1860 až 1864 z 321.135 zl. na 415.770 zl. t. j. o 29.₅% se zvýšil. Nic méně ale na spolkový podíl vypláceli jen 10%, kdežto podle výnosu měli platiti celých 12.₉₅%

Výnos však takovým způsobem nikdy nevystoupí nad 10% a proto ceny za dovážení uhlí nikdy se nesníží.

Velmi důležitá v tomto ohledu jest zpráva pražské obchodní komory od 22. května 1865, která as takto zní:

„Velké se zúčastnění dráhy na nových podniknutích, jak ku příkladu na nové Kralupsko-Turnovské dráze, na navržené stavbě dráhy do Rakovníka, pak přerychlé umorění, při kterém požíváním superdividendy ve způsobu nadací listin se umožnilo i na budoucí čas atd., to vše pomáhalo k tomu, aby ředitelstvo dráhy se svolením úřadu mohlo výnos, který v minulém roce dle hořejšího počtu již 12.₉₅% obnášel, opět na 10% ustanovit, jen aby nemusilo snížit ceny za dovážení uhlí. Nelze jest tedy obecnstvu a průmyslu brzké snížení cen očekávati.“

Toto vyřknutí obchodní komory pražské, které se zakládá v příbězích každému známých, sahá Buštěhradským ovšem do živého, ba zdá se nám, že je úplně zničuje.

Však již Buštěhradským není se co obávati. V nové koncesní listině ode 11. ledna 1867 paragraf ten, který tak velké nesnáze působil — totiž že, jak mile výnos převyšuje 10⁰/₀, sazby snížit se musí — šťastně vypadl, a nyní již bez všeho obalu dividendu sebe větší zastrčiti mohou.

Není náš úkol, bychom smlouvu nadřečenou posuzovali, však zajisté pozoruhodné jest snížení sazeb na Buštěhradské dráze právě v rozhodném okamžiku, když se jí mělo dovolení k dalšímu těžení obnoviti.

Snížila totiž sazby pro náklady na trati Buštěhradsko-Kralupské, která obnáší 4 míle *), o — **1 krejcar** a na přímé trati do Prahy k Brusce též o **1 krejcar**.

Nesprávné a k nedorozumění podnět dávající jest tvrzení, které v památném svém spisu vyslovila pražská obchodní komora v roce 1868. Praví totiž, že výlohy pro Buštěhradskou dráhu jsou mnohem větší než u jiné dráhy, poněvadž prý uhlí z rozličných dolů přivésti a svážeti musí.

Tomu však tak není. Přivezení a svážení nákladů od pobočných k hlavní dráze nikoliv neobstarává, jak obchodní komora tvrdí, Buštěhradská dráha zdarma, nýbrž jednotlivé dílny za to platí a sice velmi mnoho platí. Tak ku př. dováží Buštěhradská dráha 1 cent uhlí od jámy Layerské až k stanici Kladenské, t. j. vzdálenost as 540 sáhů (¹/₇ míle), za 1¹/₂ kr.

Počítáme-li podle této sazby dovoz až do Vídně, tedy na 61¹/₂ míle, shledáme, že bychom musili za 1 cent uhlí do Vídně 6 zl. 83 kr. r. č. zaplatiti, za míli tedy 11.1 kr. r. č. Nákladné za plný vůz, v nějž se vejde 200 centů, stálo by pak nic méně než 1366 zl.

Pražská obchodní komora tak náramně hájí Buštěhradskou společnost, že ve svém památním spisu od 30. března (st. 14.) i tvrdí, že v listině od 11. ledna 1867 Buštěhradské společnosti bylo vyhrazeno právo, že ona sama jediná ke každému jednotlivému dolu může spojující kolej vystavěti a že přístup k uhelním ložiskům každé jiné dráze jest zamezen, tak že odpravení uhlí z těchto dolů jen *překládáním* z vozů do vozů díti se může.

Z této listiny však jen vysvítá, že Buštěhradská společnost má sice **povinnost** spojení dráhy s důležitějšími *doly* zříditi, však **výhradné právo** není jí nížádným způsobem uděleno. Mimo to by se každým pádem žádost, aby se náklad překládal, §. 4. koncesse protivila, taková žádost protivila by se též právu odesýlatele, který dle obchodního zákona se svým zbožím dle svého zdání nakládati může, i když ho vozkovi odevzdal; taková žádost protivila by se

*) Skutečně obnáší vzdálenost z Buštěhradu do Kralup jen 2¹/₂, z Kladna do Kralup 3⁴/₅ míle.

8,060.049 centů, jen na 9,561.518 centů do roku 1865, ačkoliv v roce 1859 již měla větší náklad než hornoslezské dráhy.*)

Podívejme se konečně na výnosy obou drah. Tím že hornoslezská dráha své sazby snížila, zmáhal se každoročně její užitek, poněvadž pro nízké ceny dostala každý rok víc a více uhlí k rozvážení. Kdežto v roce 1859 vynášela jen $6\frac{1}{12}\%$, vzrostl výnos její zponenáhla do roku 1867 až na 13% . Buštěhradská dráha ale se nezmohla, ona od roku 1859 až do roku 1867 zůstala pořád při starém a vynáší po dnes jen 9 až 10% , poněvadž dovozní ceny nechce snížit.

Nezapomeňme ale také na to, že v onom čase, v kterém hornoslezská dráha sazby své na 0.775 kr. r. č. za cent a míli ustanovila, věděla, že jen několik milionů centů uhlí dovážeti bude. Však nemyslila ona společnost jak Buštěhradští: „poněvadž jen několik milionů centů dovážeti budeme, musíme velké sazby ustanoviti,“ nýbrž hornoslezská dráha takto počítala: „protože jen málo uhlí dovážíme, musíme je levně dovážeti,“ a zajisté se tento počet vyplatil. Spokojila se společnost tato s příjmem 0.775 krejcarů a právě proto akcionáři této dráhy dobře pochodili, tak že nejen dividendu 13.66 percent berou, nýbrž že i dráha ta celé zemi a veškerému průmyslu nad míru užitečnou se stala.

*) V roce 1867 zvýšilo se dovážení uhlí, poněvadž průmyslu více uhlí zapotřebí bylo; však právě v tomto prospěšném okamžiku ukázalo se, že rozličným obstaráváním dráha vyhověti nemohla, poněvadž zřízení jest nedokonalé a špatné.

IV.

Jak nepříznivě působí spolek pro prodej uhlí a Buštěhradské ceny za dovoz na dobývání uhlí v Buštěhradském okolí.

Ačkoliv při tlaku, kterýž působí spolek zmíněný s Buštěhradskou drahou, nejvíce trpí ti, kteří uhlí spotřebují, trpí tím i dobývání uhlí, poněvadž se takto dobývání rozšířiti nemůže. Důkazem toho jest to, že ačkoliv doly Kladenské jsou velmi bohaty, přece rozvážení uhlí z nich se pomalu zmáhá. Bylo totiž uhlí rozveženo milionů celních centův :

Rok	Buštěhradská	D r á h y :	
		česk. záp. dráha.	z Ústí do Teplic
1859	8·06	—	2·54
1860	9·69	—	3·87
1861	11·27	—	5·48
1862	9·57	1·41	5·90
1863	10·88	1·66	6·84
1864	10·35	3·05	7·94
1865	9·56	4·38	9·03
1866	9·61	4·07	8·97
1867	12·55	5·22	13·49.

Porovnali jsme zde tři rakouské dráhy, které více neb méně tři nejhlavnější uhelné doly v Čechách zastupují. Jsou to totiž doly Kladensko-Buštěhradské, Plzeňské a doly v Ústí a Teplicích. Kdežto dvě poslední mocně a spěšně se zmáhají, zůstaly doly Kladenské, ačkoliv jsou přírodou bohatě nadány, od roku 1860 až do roku 1866 vždy skoro na tétéž výši státi. Při nákladu české západní dráhy (z Prahy do Plzně) jakož i dráhy z Ústí do Teplic pozorujeme však vždy větší rozvin. Lacnější ceny, přirozená konkurence mezi dobyteli a prodavači uhlí naznačují příčiny, proč zde jest život, vývin a pokrok.

V.

Ceny uhlí v Praze a okolí.

Praha a celé západní a střední Čechy měly by míti nejlacinější uhlí. Neboť není žádného velkého města, které by mělo uhlí tak blízko. Však tato velká přednost, kteráž by měla obchody výnosnými a živobytí v Praze velmi laciným učiniti, stává jen „v principu“; ve skutečnosti však jest to pro udané příčiny docela jinak.

Aby Pražané se příliš nermoutili, vynalezli Buštěhradští ten hezký důvod, že prý ve Vídni jest uhlí o mnoho dražší než v Praze. Těšitelé tito předpokládají, že ti, ježto těší, se málem spokojí! Má však Vídeň doly uhelné tak blízko jako Praha? nemusí Vídeň větší díl uhlí dovážeti a sice hodně draho z dolů Ostravských, kteréžto 36 mil jsou vzdáleny? Ať pohlednou obě rakouská města na sever, kdež naleznou dosti příčin k řevnivosti.

V Berlíně, kteréžto město 72,9 mil od slezských dolů, z kterých se mu uhlí dováží, vzdáleno jest, jsou ceny uhlí za vídeňský cent následující v krejc. r. č.

Uhlí v kusech 48 kr.

uhlí v kostkách 40 kr.

Naproti tomu porovnejme ceny uhlí **v Praze**, kteráž od Kladensko-Buštěhradských dolů jen 4 míle vzdálena jest.

	Uhlí v kusech	Uhlí v kostkách	Uhlí drobné
V Praze na státním nádraží . . .	48	45	34 kr. .
„ „ na Brusce	44	41	30 „
„ „ v hlavním skladě v městě	51	48	38 „
„ „ v prodeji v malých částkách			
Fr. Kressem prostředkovánem	54	52	42 „

Tudíž má Berlín při své vzdálenosti 72.9 mil od dolů uhelných ještě lacinější uhlí nežli Praha, ačkoliv jest Praha dolům tak blízka, že když vyjede vůz ráno k dolům, večer může zase býti v Praze s uhlím.

Táže-li se kdo po příčinách vysokých těchto cen, ukáže je následující obrazec:

Ceny v Praze (u Bruské brány) 4¹/₂ míle od dolů.

	Uhlí v kostkách. za Víd. cent po krej. r. č.	Drobné uhlí r. č.
Náklad za dobytí u dolů	13	11
1. Zisk (vyrabitelů) *)	12	3
Ceny prodavací u dolů pro spolek Kohlenverschleissverein	25	14
Povozné — vlastní výlohy asi . .	4	4
2. Zisk (Buštěhradská dráha) . .	7. ₂	7. ₂
Úhrnem	36. ₂	25. ₂
3. Zisk (spolku pro prodej uhlí) Prodavací cena na nádraží v Praze	4. ₈	4. ₈
Akcisy v Praze	41	31
Přívoz	3	3
4. Zisk (Fr. Kresse v Praze) . .	5	5
Cena uhlí pro domácí potřebu	3	3
	52	42

Jak samo sebou se rozumí, nemohou uvedené ceny býti do podrobná správné. Jsou-li však ceny jen všeobecně dobře udány, o čemž nepochybujeme, viděti z toho, jak mnoho nepotřebných, jen trávících členů se v řetězu tomto nalezá, kteréž nutno vyvrhnouti, aby bylo uhlí tak laciné, jak toho stav věcí požaduje. Myslíme, že při neobmezené konkurenci by se vyskytla cena uhlí za cent vídeňský na 30 krejcarů počítajíc v to i akcisy a přívoz.

Při zpotřebování uhlí 5 milionů centů ročně obnášelo by roční vydání města za uhlí, při dosavadní prostřední ceně 52 kr., 2,600 000 zl. Při prostřední ceně 30 kr. za cent zmenšilo by se roční vydání asi na 1,600.000 zl., tedy by se uspořilo ročně 1,000.000 zl., což by nejvíce prospělo chudšímu obyvatelstvu.

Co zde praveno pro Prahu, platí o celých středních Čechách. Když jest v Praze uhlí drahé, znamená to tolik, že jest v Čechách vůbec drahé. V jaké míře však uhlí, k. p. podle státní dráhy, kdežto jest tak mnoho cukroven, kteréž nejvíce uhlí spotřebují, zdraženo bývá, k tomu podá následující tabeľa nejlepšího vysvětlení.

Jsouť totiž ceny uhlí až k fabrikám následující:

*) Poněvadž se v centu uhlí, jak se v Kladně dobývá, nachází 60% drobného uhlí a 40% kusového i kostkového uhlí, zdá se nám, že tento zisk se skutečnými poměry úplně se srovnává.

Český Brod (z Kladna 10,5 mil)	Poděbrady (Pečky) (z Kladna 12,5 mil)		Kolín (z Kladna 19 1/2 míle)				Velim	Labská Týnice
	Cukrovárna Sadská	Cukrovárny	v malých částech (en détail)	Cukrovárna Slibovice	pro vápeníky a pivovary na měsíc	pro továrnu na lín, parní mlýn a továrnu na cukr v Radboři	pro ak- ciovou továrnu na cukr v Kolíně	pro to- várnu na cukr ve Velimě
kost- drobně	kost- drobně	kost- drobně	kost- drobně	kost- drobně	kost- drobně	kost- drobně	drobně	pro pivovary a kováře

za jeden vídeňský cent krejcarů rak. čísla.

Náklady na dobytí	13	11	13	11	11	13	11	11	11	11	13	11
1. Zisk vyrábění . . .	12	3	12	3	12	12	3	12	3	3	12	3
Cena prodávací z dolů pro spolek pro prodej uhlí .	25	14	25	14	25	14	25	14	14	14	25	14
Dovozné i s 2. zi- skem	19	19	22,4	22,4	22,4	24,6	24,6	24,6	24,6	23,5	25,5	25,7
Úhrnem .	44	33	47,4	36,4	47,4	49,6	38,6	49,6	38,6	37,5	50,7	39,7
3. Zisk spolku pro prodej uhlí	6	6	7,6	5,6	10,56	7,4	5,4	6,4	11,4	5,4	5,3	10,3
Cena prodávací na zmiňovaných místech	56	39	52	42	58	48	57	44	56	44	53	50

Číslice tyto, ačkoliv mohou býti jen přibližně jisté, dokazují, že uhlí se libovolně zdražuje, jakož že i ceny uhlí pro jednotlivá místa libovolně se určují. Podotýkáme jen, že stává ne méně než **200 rozličných cen pro uhlí**. Obnáší tedy zisk spolku (Kohlenverschleissverein), bez něhož by se obyvatelé snadno obešli, v jednotlivých případech skoro 12 krejcarů. Prodává tedy uhlí za dvojnásobnou cenu, kterou stojí jeho dobývání. Při centu, tedy více než 100% nákladu na dobytí.

Však i povozné jest příliš drahé, co zvláště vina Buštěhradské dráhy. Jestli se však spolek pro prodej uhlí zničí a dostanouli Buštěhradští konkurenci, zmenší se zajisté nynější ceny uhlí skoro o polovičku.

Pro české cukrovarnictví znamená to: Ušetření jedné šestiny veškerých výloh. Totéž platí více méně také o všech velkých i malých továrnách a řemeslech, kteréž uhlí potřebují. Tvrdíme též bez rozpaků, že snížení ceny uhlí o 50% má pro úředníka tutéž výhodu, jako kdyby se mu zvýšil plat od státu o 10%. Obyvatelům pražským bylo by takové snížení cen uhlí prospěšné v té samé míře.

Nejlepší důkaz, že se zmenší ceny, když se zruší monopol, podává plynárna v Praze. Dříve než se zařídila městská plynárna, počítalo se u belgické společnosti 1000 angl. krychl. stop po 5 zl. 75 kr., když však byla v květnu 1866 zařízena městská plynárna, zmenšila belgická společnost cenu za 1000 angl. krychl. stop na 4 zlaté, a v září 1867 uzavřela belgická společnost dodávati 1000 angl. krychl. stop od 1. října 1867 po 3 zl. 50 kr.; tedy dodává nyní o $2\frac{3}{10}\%$ laciněji než dříve.

Kdož by v tom neviděl dobrý prospěch konkurence?

VI.

Uhelné doly Rakovnické.

Když bylo praveno, že Praha již přírodou k tomu ustanovena jest, aby měla laciné uhlí, měli jsme na zřeteli mimo Kladno i Rakovník. Ačkoliv přímá vzdálenost místa tohoto od Prahy sotva 5 mil obnáší, zahali-li ho Buštěhradští od té doby, co jim co sok nebezpečným se státi hrozí, do úplné temnoty.

I zpráva obchodní komory Pražské ze dne 30. března 1868 obsahuje ještě mnoho pochybností o Rakovníku. „V Rakovníku,“ tak zní zpráva ku konci, „dobývá se již pilně uhlí a příčiny, že do-
„bývání, porovnáme-li ho s jinými, není posud velmi rozšířeno,
„lze přičísti té okolnosti, že jest málo odbytu, any prostředky
„ku převážení nejsou posud rozsáhlé a Rakovník v blízkém Kladnu
„silného konkurenta má. Z jiné strany však se pochybuje o trva-
„lém dobývání uhlí v tamějších dolech a pochybnosti tyto mají
„zajisté něco do sebe, poněvadž by jinak zajisté podnikavost tam,
„jakož jinde, sama dráhu byla sobě proklestila.“

Nechceme zde poukazovati na odpor Pražské obchodní komory k jejím dřívějším výrokům, v nichžto vřele odporučuje, aby byly Rakovnické doly spojeny samostatnou drahou s Prahou.

Co se však týká pochybnosti Pražské obchodní komory o Rakovnických dolech, postačí zajisté, abychom je odstranili, když poukážeme na pravé poměry.

Uhelné doly Rakovnické mají nyní 47 majitelů, 110 otevřených šacht, z nichž nejhlubší 20 sáhů hloubky míti musí a při nichž prostřední hloubka nejvíce 8—9 sáhů obnáší, kdežto v Kladno-Buštěhradech hloubka 60—70 sáhů v průměru obnáší. Roční dobyt v Rakovnických dolech obnáší z nouze o odbyt 480.000 víd. centů (z čeho asi 20% drobného uhlí); mohlo by se však hned desetkrát více vydobyti. Uhlí tamější jest černé, stejné skoro s Buštěhradským. Poněvadž hloubka není tak značná, jest náklad při dobytí menší než při Buštěhradských dolech, totiž 7 krejcarů. Toť jsou ty doly, jichžto jakost, dle zprávy Pražské obchodní komory,

tak nejistá jest a kteráž se teprv vypátrati musí. I Buštěhradská společnost přála si takového ohledání (při němž by byl jeden člen správního výboru), a ráda by na výsledku tohoto ohledání zavěsila svůj závazek postavit pobočnou dráhu do Rakovníka.

Není Buštěhradským známo dobré zdání geognostické profesora Dr. Reussa, montanisticky-technické dobré zdání pana A. Beera, učitele na hornické škole v Příbrami a J. Waly, tehdejšího předsedícího horního soudu, lučební rozklad profesora C. Ballinga a novější vyšetřování geologického ústavu říšského? V dobrém zdání pana profesora Reussa čteme m. j.:

„Uhlí jest z většího dílu dobré, celistvé, zanechává po spálení jen málo popele a rovná se v tomto ohledu Radnickému kamennému uhlí“

Zkoušky v lučebně geologického ústavu říšského dokázaly, že uhlí z horní plochy 6.2, z prostřední 7.7, z dolní 3.2% po spálení zanechává.

A v dobrém zdání pp. Beera a Waly z roku 1863 jest výslovně praveno, „že v dolech posud připravených nalezá se asi 15 milionův cent. uhlí, kdežto v Rakovnických dolech i ve všech místech svobodných ku hledání čeká více než 400 milionův centů uhlí na vydobytí.

Ale i Buštěhradská společnost vyslovila se prospěšně o Rakovnických dolech.

V čase, v němžto na vyrabitele nátlak činiti chtěla neb na možné spojení dolů těchto s Prahou samostatnou drahou ještě nemyslíla, v roce 1862 totiž, praví v své roční zprávě toto:

„Černé uhlí z těchto dolů, ačkoliv jest jen prostředně dobré, nalezá se jen z vrchu, jest však doufati, že v prostředku bude uhlí více celistvé a znamenité jakosti.“ A zřejmě příčina, proč se až posud o Rakovnických dolech od mnohých tak důsledně pochybovalo, neleží v tom, že nebyly známy, nýbrž v tom, že se nechtělo aby se znaly. Nejraděj by tito Rakovnické doly docela odstranili. To se však v naší době, kdežto se děje všechno před očima spoluobčanů, nenechá tak lehce provést a protož vešlo ve známost, že by se při nákladu na dobytí 7 krejcarů a při povozném mimo poplatky a ztráty 10 krejcarů Rakovnické uhlí po 24 kr. za víd. cent na Pražské nádraží a po 30 krej. do Prahy až do domu dovážeti mohlo. Tím tedy jest totéž praveno, co jsme nahoře podotkli, že prostřední cena uhlí pro Prahu po 30 kr. za cent jest přiměřená. *)

Že by pak zjevení se dobrého uhlí za takovou cenu na Pražském trhu bylo usmrcující ranou spolku pro prodej uhlí a Buštěhradské dráze, netřeba dokazovati.

*) I nižší ceny jsou udány. Tak pácí „Politik“ v roce 1865 cenu Rakovnického uhlí pro Prahu na 20 kr.

Pražská obchodní komora praví sice ve svém pamětním spisu, že Buštěhradská společnost se uvoluje vystavěti pobočnou dráhu do Rakovníka, jest-li by jí stát zaručil $6\frac{1}{2}\%$ čistého výnosu. *Však ve vládní předloze, kteráž o tom jedná, nemohli jsme místo toto nalézt.*

Co pravil tehdejší poslanec profesor Herbst v říšské radě v 89. sez. III. zasedání dne 19. července 1865, platí ještě nyní. Pravil profesor Herbst toto:

„Nemožno upírati, že Buštěhradská společnost s to jest, o mnoho laciněji stavěti, než samostatná společnost, a že jest také s to, uhlí laciněji prodávati. Žádný však se nezaručil, že to učiní skutečně; nezmírnila ani ceny uhlí v posledním čase, ačkoliv výtěžek byl příznivý jakož i mírný náklad při těžení. Rakovnické doly jsou však poslední, kteréžto hlavnímu městu na blízku a v Čechách vůbec otevřítí zbývá. Jestli že se nyní tomu neodpomůže, zřetel majíc na dosavadní zkušenost, tedy není pro budoucnost odpomožení snadné.“

VII.

Jaké jsou ty návrhy o stavbě české severozápadní dráhy. *)

Dvě společnosti ucházejí se nyní o koncesi, aby postavily českou severozápadní dráhu — Buštěhradská společnost totiž a společnost úvěrního ústavu s Kleinem. Nemůžeme mluvit o nabízení a požadování obou společností, aniž bychom všeobecnou poznámku neučinili.

Máme za to, že by bylo příhodné, kdyby vláda pro všechny hlavní dráhy, které by snad v prvních 5 až 10 letech měly býti stavěny, zvláštní zákon o výminkách, pod jakýmiž by se koncese udělit měla, předložila, anižby dříve podání jednotlivců, kteříž se o koncesi ucházejí, očekávala.

Tím, že vláda nečiní začátek a sestavení podání a požadavků ponechává jednotlivcům, stává se velká nejasnost, kteráž obtěžuje definitivní usnešení se, ješto podání a požadavky jsou tak rozdílné, že jen velmi namáhavým porovnáním poznati lze, co ten neb onen slibuje neb požaduje.

*) K lepšímu poznání, kterou krajinou česká severo-západní dráha jíti má, jmenujeme zde některé štace podle návrhu „úvěrního ústavu s Kleinem.“ Jsouť následující: Praha, Řepová, Dušník, Kladno, Kačice, Mšec (Kornhaus), Řenčov, Hředly, Kounová, Těšnice, Dobřichany, Žatec, Horatice, Březno (Priesen), Chomútov, Schönlinde, Baštiánsperk, Přisečnice, Kupferberg, Schmiedeberg, Vejprty; odkud by se spojila se saskou drahou v Annaherku.

Poboční dráha z Března do Chebu měla by následující štace: Pruněřov (Brunnersdorf-Kaaden), Klášterec (Klosterle), Černice (Pürstein), Liditzau, Karlovy Vary, Chodov, Falkenov, Kinšperk, Píršnice, Cheb.

Z Hředel by se odbočila půl druhé míle dlouhá dráha do Rakovníka, tak že by délka železnice z Prahy do Rakovníka měla **deset mil** a ne — jak přívrženci Buštěhradských praví — **třináct mil**.

Z Píršnic konečně by byla půl míle dlouhá dráha do Františkových Lázní.

V kterých místech by Buštěhradská společnost založila štace, nemůžeme podrobně udati, poněvadž je tato společnost sama nevyjmenovala.

Tato nejasnost jest v návrhu společnosti „úvěrního ústavu s Kleinem“ menší než v návrhu Buštěhradské dráhy, v kterém se sice hemží samé „**kdyby**“ a „**ale**“, však jistých a jasných přípo-
vědí neb stálých součtů tam není. Nalezáme v něm na místě toho
jen několik docela neurčitých požadavků; tak ku příkladu žádá
„mnoholetého“ osvobození od daně. Jak dlouho toto „**mnoholeté**“ osvo-
bození od daně trvati má, toho se nikde nedovíš.

Že takovou nejasností nikomu poslouženo není, o tom nebude
snad nikdo pochybovati.

Co takové nejasnosti, kteréž jsou při ucházení se o koncesi
Buštěhradské společnosti příliš nápadné, budtež zde uvedeny:

1. Aby závisela stavba důležité dráhy pobočné do Rakovníka
na rozhodnutí komise, která má vyšetřiti dávno známé věci.

2. Že nikde není určité praveno, že Buštěhradská dráha, ob-
drží-li koncesi, zavede na svých starých tratích novou sazbu pro
dovážení uhlí a zboží.

3. Že si Buštěhradští sice vyhradili právo, nikde ale určité
se nezavázali postaviti dráhu z Chomútova až na saské hranice.

Především toto, přikročíme nyní k uvážení obou návrhů, kteréžto,
ačkoliv v hlavním směru stejné, předce se v jednotlivých částech liší.

Jsouť rozdíly tyto:

1. Zamýšlí „úvěrní ústav s Kleinem“ ještě jiné samostatné
spojení s Prahou zříditi, čímž by konkurence nejen v rozvážení uhlí,
nýbrž i mezi vyrabiteli původními v Kladnu a Buštěhradě se
stala, ano uhlí takto dvojí cestou rozváženo by býti mohlo.

Nádraží, kteréž by spojovalo Prahu s Rakovníkem, bylo by na
Smíchově, nikoliv ale — jak přívrženci Buštěhradských podezřívavě
tvrdí, v Slíchově. Takto by se docílilo spojení severozápadní české
dráhy ze západní drahou (z Prahy do Plzně) a s drahou Františka
Josefa (z Vídně přes Budějovice do Prahy), jakož i poboční větve
Frant. Josefovy dráhy se státní drahou. Zde se též zmiňujeme o
tom, že úvěrní ústav s Kleinem žádají, aby **sidlo správy celé
železnice bylo v Praze.**

2. Neklade společnost úvěrního ústavu s Kleinem na zřízení
poboční dráhy do Rakovníka žádné zvláštní výminky.

3. Chce společnost tato hned spojení se saskou drahou
v Annaberku provésti. Buštěhradská společnost nepřislíbila nic podob-
ného. A předce není žádné pochybnosti o tom, že teprv tenkrát,
když se vystaví spojovací dráha z Vejprt do Annaberku, dráha
z Chomútova do Vejprt se vypláceti může. Vláda by tedy měla na
podnikatele budoucího naléhati, aby tuto spojovací dráhu ihned stavěl.

4. Dělí se dle plánu společnosti ku spojení Žatce a Chomú-
tova s Karlovými Vary určená poboční dráha v Březně, jde pak dále
ke Klášterci krajinou úrodnou, v níž jest silnější průmysl nežli
v krajině Buštěhradskou společností navrhnuté, totiž ze Žatce na
Doupov do Karlových Varů.

Dle plánu společnosti odpadly by stanice v Žatci a Fünfhunden, kteréž náklad zvětšují a nepotřebny jsou. Musíme též na to upozorniti, že podle návrhu Buštěhradských by se spojila severo-západní dráha se Smíchovem jen poboční drahou, která by vedla z Hostovic na Smíchov. Tyto poboční dráhy, kterých by podle návrhu „Credit Anstalt Klein“ nebylo třeba, vyžadovaly by pro všechen budoucí čas větších výloh k jich těžení, než kdyby hlavní dráha vedla do míst, která pobočními drahami jsou spojena.

Délku dráhy do Chebu, počítajíc v to dráhu do Fünfhunden, počítá Buštěhradská společnost na 17.₉ mil a základní kapitál na 15,215.000 zl. (850.000 zl. na míli), kdežto spolek Kleinův délku oné dráhy jen na 13.₃ mil počítá a tudíž by se základním kapitálem pro 13.₃ mil. tohotéž účelu došlo, jakéhož dosáhnouti chtějí Buštěhradští se základním kapitálem na 17.₉ mil. vyměřeným.

5. Pátý však méně důležitý rozdíl záleží v tom, že společnost Kleinova navrhla i odvěť do Františkových Lázní, kteráž zajiště by byla důležitá pro vývoz uhlí.

Délka celé dráhy společností „úvěrního ústavu s Kleinem“ navržené obnáší na rakouské půdě 38.₁₈ mil mimo 2.₁ míle na saské půdě, totiž až do Annaberku, čímž se celá délka na 40.₂₈ mil zvýší.

Pohledněme ještě, jak dalece toho totiž nejasnosti návrhů Buštěhradských připouštějí, na požadavky obou společností. Společnost „úvěrní ústav s Kleinem“ činí určité požadavky; žádá totiž, aby jí stát zaručil pro celou 40.₂₈ mil dlouhou dráhu 5% úroků ze základního kapitálu 38 mil. zlat. ve stříb. a sice poměrně jen na krátký čas, po kterýž koncese trvá. Spletené požadavky Buštěhradských však čelí k tomu, aby jim stát zaručil 5% jen za 17.₉ mil dlouhou dráhu ze Žatce a Chomoutova na Karlovy Vary do Chebu, tedy aby jim stát zaručil 5% ze základního kapitálu 15,215.000 zl. ve stříb., k tomu žádá ale Buštěhradská společnost osvobození od daně na 20 let, kdežto společnost „úvěrního ústavu s Kleinem“ žádá takového osvobození jen na 9 let. Jak mnoho osvobození toto by obnášelo při Buštěhradských, nedá se již nyní určitě vypočítati. Porovnáme-li však je s jinými drahami, nehledíce na novou daň z jmění, tedy by obnášelo osvobození od daně na 20 let asi 5 milionův zl., k čemu musíme podotknouti, že těchto 5 milionů jest **naprosto** ztraceno, kdežto ony sumy, které stát platí, když se za jistý výnos dráhy zaručí, jen **půjčky** jsou, které se zúrokují a časem státu se navrátí.

Společnost Buštěhradské dráhy žádá též, aby stát sám vzal podílu na stavbě s 5 miliony. Za tuto sumu má dostati akcie na poboční dráhu ze Žatce do Chebu, které pro onen čas, co dráha se stavěti bude, neponesou žádných úroků. Bude-li se tedy jak se má za to, stavěti 4 leta, ztratil by stát jen na úrocích oněch 5,000000 právě 1,000.000 zl.

Dále žádá společnost „úvěrní ústav — Klein,“ aby jí stát za-

ručil úroky z polovice kapitálu, kteráž bude vydána v akciích, a sice jen na čas *patnácti let*, poněvadž se dá předvídati, že priority se budou moci vyplatit z užitku, který dráha bude poskytovat.

Nabídnutí toto jest zajisté prospěšné, uvážíme-li, že stát jest povinen stavění železnic podporovati, a že podnikatelé stavby hledíce ku krátkému času, po který jim stát za úroky ručí, budou mít vší příčinu spořiti, vystříhajíce se všech zbytečných vydání, aby z podniknutí svého měli takový výtěžek, že by akcie neztratily ničeho na ceně. Zkrátka, když čas, po který stát za úroky ručí, jest krátký, musí podnikatelé **dobře hospodařiti**, a kdyby se při všech rakouských železnicích k tomu hledělo, bylo by to znamenitým pokrokem.

Mimo to jest značný rozdíl mezi oběma soky v tom, že společnost „úvěrní ústav — Klein“ žádá patnáctileté záruky státu ne snad pro jednotlivé části železnice, jež se má stavěti, nýbrž pro celou železničnou síť, tak aby o celé železničné síti vedly se jen **jedny účty**. Společnost Buštěhradská však chce, aby poboční dráhy ze Žatce a Chomútova do Chebu, jakož i z Chomútova k saským hranicím činily zvláštní celek, kterýžto by od jich posavadního podniknutí byl oddělen, a o němž by byly vedeny **zvláštní účty**.

Tato zdánlivá skromnost Buštěhradských, žádajících jen pro pobočné dráhy záruku státu, jest nebezpečnou pastí pro finance státní. Tím jest učiněno nemožným, aby menší příjmy z pobočných drah daly se vyrovnat většími příjmy z dráhy hlavní, a mohlo by se státi, žeby Buštěhradští z dráhy Pražsko-Chomútovské měli čistý výnos 12—20%, *kdežto by pro ostatní část železnice se mohli hlásiti neurčitý čas o podporu státní*.

Aby severozápadní železnice česká účelu svému dostála, totiž, aby stačila rozvážeti uhlí ze čtyř uhelných oborů, k tomu jest především potřebí hojné zásoby vozů. Že Buštěhradská dráha posud dostatečné zásoby neměla, jest známo; nezmínila se též nikde, že by hodlala skrovnou svou zásobu vozů zvětšiti.

Však společnost „kreditní ústav — Klein“ uvolila se zjednati si 1100 vozů, a útraty z toho plynoucí vpočteny jsou již do základního kapitálu.

Co se týče začátku stavby železnice a jejího dokončení, jakož toho, komu jest snáze zjednati si peníze a kteří podnikatelé poskytují větší jistoty, dáme tomu, aby se nám nevytýkalo strannictví, že jsou si v tom ohledu oba uchazeči rovni.

VIII.

O sazbě cen dovozních obou společností.

Národně-hospodářskou důležitost nějaké dráhy jedině a nejlépe lze seznati ze *sazby*, totiž ze seznamu cen, za které dovozy své vykonává. A tu vidíme také rozdíl mezi oběma soky, **kterýžto rozdíl, jak myslíme, také rozhodne, komu se stavba dostane.**

V následující tabulce jsou porovnány sazby povozného pro nejdůležitější zboží, které železnice dováží: pro obilí, dříví a kamenné uhlí, a to tím způsobem, že jsou podány vedle sebe ceny Buštěhradské společnosti a společnosti „úvěrní ústav Klein“ u porovnání s cenami, jež byly od komise říšskou radou ku proskoumání té věci zřízené ustanoveny. Každá cena platí pro náklad jednoho vozu, jenž se počítá po 200 centů (viz tabulku na stránce 30. a 31.).

Především z porovnání toho vidíme, jak dobře a ne bez důvodů napsala pražská obchodní komora v pamětním spisu svém, že *Buštěhradští právě o 43% by mohli mít nižší ceny než společnost jiná.* Oni to snad **mohou** učiniti a byliby zajisté již dávno **to mohli učiniti**, ale oni toho **neučinili**, ačkoliv mají dividendu 10—12%. Ze pak i na dále nemají chuti ceny snížit, toho důkaz podává právě přiložená tabulka.

Uherské obilí na příklad, kteréžto se rozváží Prahou do Rudohoří nebo do Saska, stojí až k Vejpřtům na saských hranicích (předpokládáme-li, že jest vzdálenost na tratích obou společností stejná) podle sazby společnosti „Kreditní ústav — Klein“ o 22 zl. za náklad jednoho vozu (= 200 centů) méně než podle sazby Buštěhradských.

Z Rakovníka se dá uhlí každý vůz o 13 zl. 40 kr. laciněji dovézt podle cen společnosti dříve jmenované než podle cen Buštěhradských, a tudíž by již následkem nižšího dovozného na železnici v Praze cent uhlí o 7 kr. lacinější byl než podle cen spol. Buštěhradské.

Porovnání toho, jak mnoho každá z obou společností
po 200 cel-
 a jak mnoho pro tutéž váhu a vzdá-

Stanice společnosti: „Úvěrní ústav Klein“	vzdálenost	Z o b i l í					
		společnost Buštěhradská		„Úvěrní ústav - Klein“		komise z říšské rady	
	míle	zl.	kr.	zl.	kr.	zl.	kr.
	1	4	—	3	—	2	50
	2	8	—	6	—	5	—
	3	12	—	9	—	7	50
Kladno $\frac{1}{2}$	4	16	—	12	—	10	—
	5	20	—	15	—	12	50
Kačice	6	23	80	18	—	15	—
	7	27	60	21	—	17	50
Hředly $\frac{1}{2}$	8	31	40	24	—	20	—
	9	35	20	27	—	22	50
Rakovník	10	39	—	30	—	25	—
Žatec	11	42	80	32	80	27	50
	12	46	60	35	60	30	—
	13	50	40	38	40	32	50
Březno	14	54	20	41	20	35	—
Chomútov	15	58	—	44	—	37	50
	16	61	80	46	80	40	—
	17	65	60	49	60	42	50
	18	69	40	52	40	45	—
	19	73	20	55	20	47	50
	20	77	—	58	—	50	—
Karlovy Vary	21	80	80	60	40	52	50
Výprty $\frac{3}{4}$	22	84	60	62	80	55	—
Falkenov $\frac{1}{2}$	23	88	40	65	20	57	50
	24	92	20	67	60	60	—
	25	96	—	70	—	62	50
	26	99	80	72	40	65	—
Cheb a Frant. Lázně $\frac{1}{2}$	27	103	60	74	80	67	50
	28	107	40	77	20	70	—
	29	111	20	79	60	72	50
	30	115	—	82	—	75	—

chce bráti platu za dovážení nákladu jednoho vozu

ních centů

lenost ustanovila komise z říšské rady.

Z dříví						Z kamenného uhlí						vzdálenost
společnost Buště- hradská		„Úvěrní ústav Klein“		komise z říšské rady		společnost Buště- hradská		„úvěrní ústav Klein“		komise z říšské rady		
zl.	kr.	zl.	kr.	zl.	kr.	zl.	kr.	zl.	kr.	zl.	kr.	
4	—	2	40	2	50	4	—	1	80	2	—	1
8	—	4	80	5	—	8	—	3	60	4	—	2
12	—	7	20	7	50	12	—	5	40	6	—	3
16	—	10	60	10	—	16	—	7	20	8	—	4
20	—	13	—	12	50	20	—	9	—	10	—	5
23	40	15	40	15	—	22	40	10	80	12	—	6
26	80	17	80	17	50	24	80	12	60	14	—	7
30	20	20	20	20	—	27	20	14	40	16	—	8
33	70	22	70	22	50	39	60	16	20	17	50	9
37	—	24	—	25	—	32	—	18	—	18	—	10
40	40	26	—	27	50	33	60	19	40	19	40	11
43	80	28	—	30	—	35	20	20	80	20	80	12
47	20	30	—	32	50	36	80	22	20	22	20	13
50	60	32	—	35	—	38	40	23	60	23	60	14
54	—	34	—	37	50	40	—	25	—	25	—	15
57	40	36	—	40	—	41	20	26	40	26	40	16
60	80	38	—	42	50	42	40	27	80	27	80	17
64	20	40	—	45	—	43	60	29	20	29	20	18
67	60	42	—	47	50	44	80	30	60	30	60	19
71	—	44	—	50	—	46	—	32	—	32	—	20
74	40	45	80	52	50	47	20	33	20	33	—	21
77	80	47	60	55	—	48	40	34	40	34	—	22
81	20	49	40	57	50	49	60	35	60	35	—	23
84	60	51	20	60	—	50	80	36	80	36	—	24
88	—	53	—	62	50	52	—	38	—	37	—	25
91	40	54	80	65	—	53	20	39	20	38	—	26
94	80	56	60	67	50	54	40	40	60	39	—	27
98	20	58	40	70	—	55	60	41	40	40	—	28
101	60	60	20	72	50	56	80	42	80	41	—	29
105	—	62	—	75	—	58	—	44	—	42	—	30

Ještě více by vypadlo porovnání v neprospěch Buštěhradských, kdyby dráhy do Rakovníka nezřídili, jak to až doposud dovedli překaziti. *)

Snad nám bude někdo namítat, že jest to společnosti „úvěrního ústavu s Kleinem“ velmi snadno, ustanoviti ceny co nejnižší, poněvadž žádá, aby jí stát zaručil jistý výnos. Námitka tato vyvracuje se tím, že stát ručí za úroky jen 15 let. Společnost musí si tedy hned od počátku hleděti správnosti a dobrého hospodaření, jinak by se mohlo státi, žeby podniknutí po 15ti letech na vlastní nohy postaveno jsouc následkem velikých podpor státních nemělo úvěru.

Jen když společnost dokáže, že nebezpečnoství toho zde není a že i po 15ti letech budou akcionářům přiměřené důchody pojištěny, budou se kapitalisté viděti pohnuty, že níže v papírech podniknutí toho ukládati.

Na druhé straně nesmíme zapomenouti na tu důležitou okolnost, že všechny prospěchy, jež by Buštěhradští nabízeli se poskytnouti financím státním, **byly ke škodě obyvatelstva, jež by je nepřímě samo muselo zaplatiti**, dostane-li se Buštěhradským stavění této dráhy a nebudou-li přinuceni bez výminky přijmouti sazbu cen, která byla sestavena od komise z říšské rady ku proskoumání těchto věcí vyvolené. Jednu věc nesmíme pustiti s očí: Buštěhradští chtějí zameziti všechnu konkurenci, nechtějí míti soupeře, a poněvadž monopol jejich se dobře vyplácí, jakož jsme měli příležitost viděti, mohou za udržení jeho zaplatiti znamenité peníze. Byla by to však jenom půjčka za oplátku, které by od odběratelů svého uhlí i s mnohonásobnými úroky vydobývali nazpět.

Že Buštěhradští skutečně nemají úmyslu svůj posavadní způsob hospodaření změnit, toho důkazem jest, že žádají, aby jim stát zaručil úroky **jen z pobočných drah** do Chebu a Vejprtna **celý čas, který koncese jejich bude trvati**; tu by zajisté neměli příčiny o tyto dráhy se starati, věnujíce za to výhradně svou péči hlavní a výnosné dráze Chomútovsko-Pražské. Tu bychom se mohli dočkati, *že by stát na pobočné dráhy Buštěhradských musel platit větší podporu*, než by bylo třeba, kdyby podnikla stavbu severozápadních železnic českých společnost mohutná, kterážto, odkázána jsouc na konkurenci, beze všech vedlejších úmyslů *o všechny části své dráhy stejně* by pečovala, majíc na zřeteli všechny uhelné doly svého oboru a všechny odběratele uhlí.

*) Ještě tu chceme podotknouti, žeby to bylo povinností vlády, aby naproti společnosti úvěrního ústavu s Kleinem o to dbala, aby za dovážení uhlí z dolů Rakovnických bylo placeno ne podle skutečné délky dráhy, jež jest 10 mil. nábřž podle přímé vzdálenosti 8 mil.

IX.

Z á v ě r k a.

Právě železniční síť, o které tuto jednáme, má velikou důležitost pro národní hospodářství; proto také musí se hleděti k tomu, aby se jí nezmocnil někdo, kdo by z ní jen ve svůj prospěch kořistil, tak jak to činí posud Buštěhradští.

Prospěchy, které tyto železnice poskytovati budou, nejsou obmezeny hranicemi Čech; zřízením jich se stane, že nejvydatnější uhelné doly celé říše budou uvolněny, i co se týče vydobývání uhlí z nich i co se týče obchodu s vydobytým uhlím; vývoz uhlí bude nejen v Čechách, nýbrž i v sousedních zemích lacinějším. Majitelé oněch dolů dávno nahledli tyto věci a neradi snášeli tlak, jímž je tížil monopol Buštěhradských.

Mluvívá se v Rakousku velmi mnoho o tom, jak jest vydobývání uhlí a železa u nás pozadu, pozorujeme s bolestí, v jak náramné míře nás Prusové v té věci předešli; nuže, nyní jest příležitost, abychom jedním rázem hlavní překážky v té věci odstranili.

Budou-li i na dále Buštěhradští posavadním způsobem Prahu a střední Čechy výhradně uhlím zásobovati, dočkáme se toho, že budeme v Čechách během tohoto leta zaplaveni pruským uhlím (z Waldenburku) a jako Vídeň už nyní dílem pruské uhlí pálí, ačkoliv jsou blíže Rosice a Ostrava, tak můžeme potom v Praze topit pruským uhlím.

Spolehlivým způsobem jest vyšetřeno, že by na základě sazby cen, kterou udala společnost „kreditního ústavu s Kleinem“, ihned dalo se odbýti Kladenského uhlí po dráze až ku Kamenici 5—10 milionů centů. Ještě větší odbyt by byl na západ a na jih. Už nyní dováží se Radnické uhlí drahou přes Brener do Verony a jest v Miláně velmi oblíbené. Zajisté dobrému uhlí Plzeňskému neukřivdíme, řkouce, že jest i co do hojnosti i co do prudkého hoření za Kladensko-Buštěhradským. Česká západní dráha bude tedy dovážeti toto uhlí do jižního, na uhlí chudého Německa, z čehož bude míti nejen tato dráha užitek, nýbrž i finance státní,

když nebude třeba dráhu tu podporovati z nich. České uhlí dostane se až na jezero Bodamské, do střediště obchodu jihozápadního Německa a Švýcarska, a dovede z Italie vytlačiti anglické uhlí tímtež způsobem, jak se již podařilo uhlí westfalskému v Hollandě, v Bremách a v Hamburku.

Toutéž měrou, jak bude přibývati železnic rakouských, nabude i uhlí Kladenské odbytu v jižních krajinách, jež nyní přese všechny překážky, kterých jsme podotkli, dováží se do Brna.

Když pak těchto překážek mezi Prahou a uhelními doly nebude a když i severozápadní dráha bude dostavěna, zejména pak dráha z Třeboně do Prahy, potom se může snadno uhlí Kladenské a Rakovnické cent po 40 — 50 kr. do Vídně dovážeti, odtud může jít po Dunaji dále a doveženo jsouc jižní drahou do železnatých krajin v Alpách, bude zde zajisté oblíbeno pro hojnost a prudkost tepla svého. Po dráze Rudolfově Lincem bude míti české uhlí blíže do Italie a k Jaderskému moři.

Svěř-li se stavení severozápadních železnic českých samostatné společnosti a ne Buštěhradským, *rozpadne se nejprve následkem toho spolek pro výprodej uhlí, doly Kladenské a Rakovnické stanou se obecnému užitku přístupny a ceny Buštěhradské dráhy budou následkem konkurence sníženy, dále oblaciní značně uhlí v Čechách, povážíme-li že k tomu přispěje také blízké uhlí pruské, které už tímto letem nás hrozí zaplaviti, a lacinější uhlí v Čechách nezůstane bez účinku na ceny uhlí v sousedních zemích rakouských.*

Průmysl náš se potom zmůže, pracuje o několik % laciněji než před tím, a snese pak i větší daně i konkurenci s cizinou. Ve Vídni se může usaditi skutečně velký průmysl teprv, když se bude dostávat laciného uhlí.

Zrušení monopolu Buštěhradských bude prospívat všem odběratelům uhlí; *protož: ať zhyne monopol, ať žije konkurence!*

