Průplavní projekty v Rakousku s českého hlediska národně hospodářského.

Dr. Josef Gruber.

Loňský průplavní zákon, jak chceme krátce nazývati zákon ze dne 11. června 1901 č. 66 ř. z. o stavbě vodních drah a provedení říčních regulací, obdařil Rakousko tak velikolepým projektem komuňikačním, jakému zákonodárství celého světa málo zná podobných.

Stát zavázal se v něm provésti do 20 let — rokem 1904 počínajíc — plavební průplavy od Dunaje k Odře i k Vltavě u Budějovic spolu s kanalisací Vltavy od Budějovic až ku Praze, dále průplav od dunajskooderského kanálu ke střednímu Labi spolu s kanalisováním Labe od Mělníka k Jaroměři, konečně splavné spojení od průplavu oderského k úvodí Visly a až ke splavné trati Dněstru.

Délka a stavební náklady těchto vodních cest dle dosavadních projektů obnášejí u průplavu dunajskooderského 288 *km* a 140 milionů K, u dunajskovltavského mezi Korneuburkem a Budějovicemi 205 *km* a 146·9 mil. K, u kanalisace Vltavy mezi Budějovicemi a Prahou 177·4 *km* a 112·1 mil. K, u dunajskolabského (přerovsko-pardubického) 188·3 *km* a 129·2 mil. K, u kanalisace středního Labe od Mělníka ke Král. Hradci resp. Jaroměři 194·5 *km* a 102 mil. K, u spojení oderského průplavu s Vislou 123·1 *km* a 60·0 mil. K, u kanalisace Visly s přístavem v Krakově 40·5 *km* a 26·3 mil. K a spojení Visly s Dněstrem 373·6 *km* a 125·9 mil. K. Úhrnem běží zde tudíž o stavbu 1590·4 *km* v nákladu 842·4 milionů K, a připočte-li se k tomu náklad 14·4 mil. K na kanalisaci Vltavy uvnitř Prahy, která do zákona výslovně pojata nebyla, tedy celkem 856·8 mil. K.

Tento obrovský výdaj státní váže zákon na jedinou podmínku, zaváže-li se totiž země, v níž se má zříditi ten onen průplav či kanalisovati řeka, že bude platiti roční příspěvek, stačící ke zúrokování a umoření osminy těch obligací, jež budou vydány ke zřízení průplavní trati nebo ku kanalisaci trati říční, dotyčnou zemí probíhající.

Známo, že průplavní předloha nebyla vítána všeobecným souhlasem a nadšením. Právem se ukazovalo, že vyplynula nikoliv z pociťované potřeby hospodářské, nýbrž že měla býti vládě jen prostředkem k dočasnému umírnění politických protiv a nesnází v parlamentě a delegacím poslaneckým zase jen t. zv. úspěchem hospodářským při neplodnosti akcí politických. Vládní předloha naprostou ubohostí a povrchností své důvodové zprávy k zákonu tak obrovského dosahu finančního a hospodářského přímo makavě sama dosvědčila technickou i hospodářskou nepřipravenost a nezralost projektů, jichž provedení se mělo zákonem zabezpečiti.

Vládní předloha — v příkrém kontrastu k pruské osnově zákona o průplavě středozemském i na př. k důkladným našim zprávám o železničním spojení s Terstem — neobsahovala rozhodnutí ani o směru průplavů, zejm. dunajsko-vltavského, ani o systému, jakým mají býti překonávány výškové rozdíly, ani o rozpočtech nákladu stavebního, ani o výdajích vydržovacích, ani konečně pokus o vyšetření finanční výnosnosti nebo hospodářského významu projektů vodních, zejm. budoucí možné dopravy a její výhodnosti naproti dopravě železniční.*)

Teprv rok po vydání zákona ujišťuje se v oficielní brožuře,**) že studijní materiál pro veškeré v průplavní zákon pojaté kanály a kanalisace byl tak pohotově, že by s jeho použitím bylo možno bývalo dáti k zákonu právě takové obšírné vysvětlivky, jakými se tak pěkně vyznamenávala pruská vládní předloha, ale nezbývalo prý času, když vládní předloha rychle musila býti podána. Avšak o tomto tvrzení dlužno i dnes ještě pochybovati; vždyť na publikaci podobnou, která ještě dnes by nebyla nijak opozděnou, doposud čekáme marně.

Vláda sama chovala se při celém projednávání průplavního zákona s chladností až zarážející. Minist. předseda Dr. Körber při předkládání osnovy svaloval zodpovědnost na parlament i národ, který prý si vodních drah přeje a bude tudíž i ochoten si je zaplatiti, min. obchodu Call v jednání téměř ani nezasáhl.

Zpráva parlamentního výboru průplavního nedostatků vládní osnovy nijak neodstranila, přinesši — až na skrovné výjimky — jen spoustu prázdných frází a nesouvislých a nespolehlivých číslic a údajů, čerpaných z jednostranné agitační literatury průplavní, a doplnila jen k upokojení agrárníků zákon vhodně daleko nadějnějšími regulacemi řek i k účelům melioračním.

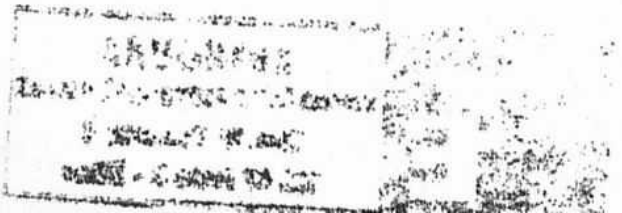
A i s tímto zlepšením hlasovalo pro zákon o vodních drahách ze 425 poslanců pouze 198, kdežto 181 hlasování se zdrželo a 46 poslanců hlasovalo proti navržené osnově — »důkaz, že nezralost a nepřipravenost projektů po stránce technické, finanční i národoho spodářské pociťována byla i četnými poslanci, kteří nestavěli se otevřeně proti předloze z důvodů agrárních«.

Ukazovalo se, že průplavy budou neobyčejně obtížné a tudíž nákladné; že veliký počet komorových plavidel učiní také samou dopravu na kanálech zdlouhavou a drahou; že má-li se na místě komor užiti mechanických zdvihadel, jde o technické problémy, dosud nikde nerozřešené, svrchovaně nákladné a odvážné; že není průplavů třeba, protože není a dlouho nebude ještě vyčerpána výkonnost železnic ve směrech s budoucími vodními drahami kon-

---

*) V. Dr. Gruber, O vodních cestách atd. str. 104.

**) Die österreichischen Wasserstrassen, Mittheilung von Heinrich Hillinger, Vorstand des hydrotechnischen Bureaus des k. k. Handelsministeriums in Wien, Münster i. W. 1902 (publikace loňského IX. mezinár. plaveb. kongresu v Düsseldorfu), str. 26.



kurujících; že nebudou míti dosti dopravy a nebudou tedy tolik prospěšny hospodářsky, aby se tím vyváželo obrovské finanční obtížení státu i zemí stavbou a vydržováním průplavů; že vodní doprava bude daleko více svědčiti přívozu zboží k nám, nežli našemu vývozu, a zvláště že usnadněným transportem obilí uherského a snad i zahraničního opět značně se poškodí naše zemědělství, se stanoviska českonárodního konečně že způsobí se jimi nové užší hospodářské přimknutí naší poloviny říše k Německu na severu, jako znamená druhé železniční spojení s Terstem nové spjetí Rakouska s Německem na jihu.

Než — zákon byl vydán, prvních 250 mil. K na jeho provedení povoleno a jisté jeho části zcela jistě dojdou uskutečnění. S tím tedy dlužno počítati a tázati se, má-li království České a národ český zamítati snad i nyní plné provedení průplavního zákona ve svém obvodě z důvodů státně finančních — které jsou ovšem také důvody národohospodářskými a sociálními — a tak býti jen pasivním přispívatelem na rovněž pasivní průplavní projekty v jiných zemích či zdali nebo o které podniky především měl by se přičiňovati.

Otázka není zbytečná jak vzhledem k loňskému jednání sněmu Českého, kde usnesení o příspěvku zemském stalo se teprv po nesnadném zákulisním vyjednávání a ve formě zákonu průplavnímu nedostačující, tak vzhledem k dnešnímu stavu průplavní otázky v Rakousku.

I. Jaký jest tedy především dnešní stav průplavní otázky v Rakousku, jak zamýšlí vláda prováděti předloňský zákon průplavní? Rok po vydání zákona publikovala vláda, zatím arci jen pro členy vodního sboru poradního, o stavebním programu vodních drah v prvním období stavebním 1904—1912 pamětný spis,*) který jest notnou sprchou na všechny iluse našimi průplavními nadšenci od let nekriticky buzené a který jest zároveň jablkem Eridiným, vrženým mezi jednotlivé země a kraje a působícím svár z obavy, aby ten, kdo nebude podělen hned v prvním období, nebyl při skutečném vodocestném nadělení pominut vůbec.

Pamětní spis vládní o stavebním programu opírá se však skutečně o zákon, či lépe o úhlavní vadu zákona průplavního.

Zákon určil obrovský program stavební i poměrně krátkou lhůtu pro jeho provedení — ale ve finančním paragrafu sám do něho položil zárodek smrti. Ze sumy 250 mil. K, určené dle § 8. zák. maximálně pro první období do r. 1912, vyloučeno bylo totiž poslaneckou sněmovnou 75 mil. K na regulaci těch řek, které tvoří s průplavy a kanalisovanými řekami jednotnou síť vodní a mají pro ně zvláštní důležitost. Zbývající obnos 175 mil. K nominale, který by byl vydal při emisním kursu 95% jen něco přes 166 mil. K, zdál se

*) Denkschrift des k. k. Handelsministeriums über das Bauprogramm der durch das Gesetz vom 11. Juni 1901, RGBl. Nro. 66, sichergestellten Wasserstrassen in der ersten Bauperiode 1904 - 1912. Vídeň 1902.

KNIHOVNA
KNIHOVNA

samé vládě tak nedostatečným, že zvláštním a nikoliv nesporným výkladem zákona nechtěla od zemí úrokovou úhradu jedné osminy z tohoto obnosu obligací, nýbrž že ponese zúročení plných 175 milionů K, jakožto pouhých sedmi osmin celkové dotace, z pokladny státní, zvyšujíc emisní kapitál o 25 mil. K, jichž zúročení ponesou dotčené země.

Poněvadž na dosažení celkového stavebního nákladu všech zabezpečených cest 856·8 mil. K bude při předpokládaném emisním kursu 95 procent potřebí vydati obligací téměř za 902 mil. K, plyne ze zákonného obmezení § 8., že míní-li se vydati v devíti letech 1904—1912 na vodní stavby celkem nom. 200 mil. K a ročně tedy asi 22·2 mil. K, zbývá na druhé pouze jedenáctileté období stavební 1913—1923 vydati nom. přes 700 mil. K. a ročně přes 63 mil. K, předpokládajíc, že by provedeny byly všechny stavby vodocestné, což závisí jen na finančním spolupůsobení zemí a s čím zákon přece vážně počítati musil.

Druhému stavebnímu období zůstaveno tudíž tak obrovské břemeno finanční z vodních drah, že mu snad není rovno v dějinách kulturních národů. I ta pověstná Francie, které s jejími vodními drahami, na značně větším území při daleko větším bohatství země a k soutěži se soustavou soukromých železnic zbudovanými, bylo tak nesčetně zneužíváno k podpírání vodocestných požadavků v naší polovině říše, necítila se nikdy tak zámožnou, aby tolik milionů a po takovou řadu let na své — a hospodářsky vděčnější — vodní dráhy obětovala, naopak její oběti byly v posledních dvaceti letech vždy menší a teprv loni dodali jsme Francii odvahu k novým obětem!

Dle údajů Schumacherových*) totiž bylo ve Francii na stavbu umělých vodních cest (o délce asi 5000 *km*) ze státních prostředků věnováno v milionech franků

v letech	celkem	průměrem ročně
1814—30	142·6	8·388
31—47	248·5	14·612
48—70	93·9	4·087
71—79	52·5	5·833
80—83	155·9	38·975
84—90	100·4	14·291
91—97	75·0	10·714
tedy úhrnem	868·8	10·343

a připočteme-li k tomu stavební náklady věnované státem na splavné řeky francouzské (o délce asi 7000 *km*), činí v milionech franků

v letech	stavby říční		stavby průplavní i říční	
	celkem	v roč. prům.	celkem	v roč. prům.
1814—30	9·6	0·388	149·2	8·776
31—47	92·8	5·458	341·2	20·071
48—70	182·6	7·939	276·6	12·026
71—78	99·0	12·375	127·7	15·962

*) Schumacher, Zur Frage der Binnenschiffahrtsabgaben, Berlín 1901, str. 367—377, 326 a násl.

79—83	126·3	25·260	303·0	61·20)
84—90	92·0	13·143	192·4	27·486
91—94	36·5	5·214	111·5	15·929
	635·8	7·569	1504·6	17·905

Rozdíl tento se pak ještě stupňuje tím, že číslice uvedené znamenají ve Francii skutečné výdaje, kdežto u nás pouze rozpočtené náklady, které při skutečném provádění projektů obyčejně vysoko bývají překračovány.

Celý obrovský náklad let 1913—1923 uvaluje však loňský zákon průplavní na bedra zákonodárství budoucímu (§ 9. zák.).

Nejde také prostě o vydání peněz, nýbrž o skutečné provádění prací, při kterém se nad to mají pokud možná zaměstnávati tuzemští technikové a dělníci a tuzemský průmysl (§ 7. zákona). Nepochybuji o skvělé dovednosti našich techniků, ale je tak úplně vyloučena pochybnost o tom, že bychom v letech 1913—1923 stačili svými kapitálovými silami, stroji, náčiním a počtem i dovedností dělnictva, abychom na všech koncích Předlitavska dovedli zbudovati vodních drah za 63 mil. korun ročně?

Neboť tyto stavby vodní — a je to pochopitelno, mají-li býti do 20 let hotovy — musí, jsou-li tu potřebná usnesení sněmovní, býti započaty nejdéle r. 1904 a budou tedy — dle zákona — stavěny hned v prvním a (dle vládního programu stavebního) tím více v druhém stavebním období současně na rozličných a vzdálených místech a tedy bez výhod, jež poskytuje práce místně soustředěná.

Z těchto nesrovnalostí pomáhá si vládní program stavební způsobem opravdu radikálním a celá akce průplavní dostává jím pečeť ryze rakouskou: vláda nechá parlament udělat zákon třeba sebe absurdnější, ale vyhrazuje si, že provede z něho, jen co jí samé již předem se zdálo nebo uzdá příhodným nebo žádoucím.

Závazku zákonnému, počíti se stavbou v roce 1904, se dle vládního programu vyhoví, započne-li se s ní na kterémkoliv bodě dotčené jednotky vodocestné, a vskutku vláda vybrala z každého oddílu zákonného programu stavebního (§ 1. zák.) očividně takové částky, které by byly samostatnými celky vodocestnými se samostatnou dopravní hodnotou, i kdyby ku provedení dalších část průplavního zákona vůbec ani nedošlo. Z průplavu dunajsko-oderského část od Vídně do uhelného revíru ostravského — stavební náklad 145 mil. korun; z průplavu dunajsko-vltavského kanalisování Vltavy uvnitř Prahy (věc dávno již usnesenou a jen nepečlivou stilisací do zákona nevpravenou) — stav. náklad 14·4 mil. K; z průplavu dunajsko-labského kanalisaci Labe na trati od Mělníka k Jaroměři — ale stavební náklad pouze 20·6 mil. K; ze splavného spojení k Visle a Dněstru započetí průplavu od oderského ke Krakovu — stavební náklad 10 mil. korun. Celkem tedy stavební náklad 190 mil. korun, z něhož připadá na Čechy pouze 35 mil. a na ostatní země, Dolní Rakousy, Moravu a Slezsko, 155 mil korun.

*

Ani rýčem se tedy nehne na kanalisaci Vltavy od Prahy k Budějovicům, na stavbě průplavu od Budějovic ke Korneuburku nebo k Linci a od Pardubic ku Přerovu, a Labe střední nebude splavněno snad ani ke Brandýsu.

Dodejme, že kromě kanalisace Vltavy v Praze nebude ani jediná z oněch částí programu rokem 1912 dokončena.

Nebude hotov ani průplav dunajsko-ostravský, z kanalisace labské nebude hotova ani pětina, ze spojení k Visle jen asi osmina (dle rozpočtených nákladů), zbude kromě 156·9 mil. K stavebního nákladu na dokončení jen dvou posléz jmenovaných prací ještě celý průplav dunajsko-vltavský s kanalisací Vltavy od Prahy (dohromady 259 milionů korun), celý průplav dunajsko-labský (129·2 mil. K) a spojení Visly s Dněstrem (125·8 mil. K), úhrnem na 670 mil. korun stavebního nákladu, na něž by se musilo vydati přes 700 mil. korun státních obligací, čtyřikrát více, nežli si troufal parlament v průplavní smiřovací horečce z jara 1901!

Ovšem prý mají přípravní práce i pro ostatní vodní dráhy resp. jejich části již v první stavební periodě tak býti prováděny, aby mohly stavby hned rokem 1913 býti započaty a rokem 1923 dokonány.

Avšak ujištění toto málo budí důvěry, že by vodocestné projekty nyní odložené skutečně byly aspoň v druhém období stavebním zbudovány. Aspoň jest důvodná obava, že v parlamentě nenajde se většiny, aniž u vlády valné ochoty, přicházeti s tak obrovským obtížením financí státních, jakým bylo obmyšleno druhé stavební období podniků plavebních, že bude nanejvýš umožněno dokončiti to, co bylo milionovým nákladem započato, zvlášť ukáže-li se, že i na ně potřebí bude daleko více, nežli bylo rozpočteno.

Tyto vyšší náklady se již ukazují. Dosavadní arci neurčité rozpočty předpokládaly lodě 600tunové a hloubku 2·1 *m*. V technickém výboru vodního sboru poradního přijaty byly vzhledem k potřebám dunajské plavby pro průplavy rozměry pro lodě nosnosti 670 tun o délce 67 *m*, šířce 8·2 *m* a (při skutečném nákladu 630 tun) ponoru 1·8 *m*, pro kanalisaci pražské Vltavy a středního Labe pro lodě nosnosti 700 tun o délce asi 70 *m*, šířce 10 *m* a ponoru 1·8 *m*. Vyšší náklady tímto zvětšením rozměrů průplavních a kanalisačních vzniklé odhaduje hydrotechnické bureau ministerstva obchodu u průplavu dunajsko-oderského na 4·713 mil. korun, u průplavu dunajsko-vltavského na 5·870 mil. korun. Hloubka průplavů má činiti nikoliv 2, nýbrž 3 metry (1·2 *m* pod maximálním ponorem lodí 1·8 *m*), jakožto nejvýhodnější v ohledu plavebním.

Bylo by konečně takřka proti všem tradicím staveb průplavních a kanalisačních, kdyby rozpočty skutečnou stavební potřebou nebyly značně překročeny.

Jaký tedy div, že u českých interesentů bylo vzbuzeno domnění, že z celého velkolepého průplavního a kanalisačního pro-

gramu zákonného má býti v Čechách provedena jen nepatrná část, ku které by nezbytná potřeba byla donutila i bez tohoto zákona.

Ą s českými vodními drahami padají i české říční regulace. Přes velkolepý a dílem i za meze průplavního zákona sahající regulační program zemský budou dle ministerského programu stavebního poskytnuty státní příspěvky jen regulacím těch řek, které s vodními drahami pro tuto periodu (1904—1912) k provedení vybranými jsou v zákonité souvislosti. Je to ovšem zcela ve smyslu zákona — a zdá se nám, že na účet regulací přijde ledacos, co by mělo jíti vlastně na účet splavňovací a průplavní. Dle toho byly by však, nebo mohly by býti vyloučeny z regulace dle loňského zákona průplavního téměř veškeré řeky české, protože skoro žádná z nich nemá zvláštního přímého významu pro nepatrné tratě Vltavy a Labe, které se v tomto období (do r. 1912) mají kanalisovati.

Ironií osudu má se tedy z loňského zákona dostati zatím nejméně té zemi, jejíž vnitřní poměry národnostní byly hlavním podnětem zahájení akce průplavní. Již se ani nemluví o tom, že by — jak prohlašoval ministerský předseda 26. dubna 1901 v poslanecké sněmovně při předkládání průplavního zákona — mělo povznesení národního hospodářství novými drahami vodními posloužiti vnitřnímu míru a sblížení obou národních kmenů v Čechách se svářících.

Rovněž tak málo dojde uskutečnění poukaz rázu sociálněhospodářského, jejž učinil na sněmu král. Českého 18. července 1902 místodržitel pěknou myšlenkou o významu, jaký vedle dopravního účinkování hotových cest vodních má již sama o sobě práce s nimi spojená, zejména hledíc k nynější politování hodné stagnaci ve všem českém životě hospodářském. Těmito pracemi najdou prý zaměstnání rozmanití živnostníci a osoby práci hledající, posílí se jimi důvěra v budoucnost a sblíží se jimi snad i kruhy, kteréž si dosud zůstaly vespolek cizí.

Nuže, toto vzpružení života hospodářského, tento poukaz o významu samých prací průplavních, kanalisačních a regulačních jakožto takových jeví se ve stavebním programu vládním co do účinku svého pro tuto zemi odložen na dobu nejméně 10 let, ne-li dokonce na dobu nedohlednou, a Čechy, které stály do vydání zákona v čele veškeré průplavní akce, odstrčeny nyní až na místo skoro poslední.

Je tedy na všech stranách tolik oprávněné nedůvěry ve skutečné provedení všech vodocestných projektů zákonem vytčených, že za heslem »zachraň každý, co můžeš« nastal hotový zápas o podíl na dotaci první stavební periody, jakožto věci jedině reální a okupovatelné. V Čechách požaduje se, aby se stavbou všech zabezpečených vodních drah souměrně bylo započato a pokračováno, i aby dle toho na vodní projekty české byl již v prvním období věnován takový obnos, jaký z celkové povolené sumy na ně vypadá dle poměru jejich délky nebo nákladu k délce a nákladu všech vodocestných projektů vůbec, t. j. budiž všude započato,

aby po r. 1912 všude musilo býti dokonáno, protože nezačne-li se teď, nezačne se vůbec!

To znamená však větší posunutí stavby průplavu dunajsko-oderského do druhé periody stavební, než zamýšlí vláda, a proto zase již na podzim protestovali moravští a slezští Němci proti resolucím českým a pro stavební program vládní — a byli by tak málem učinili i moravští Češi.

Nyní přichází Krakov, aby pokračování průplavu oderského od Bohumína ke Krakovu provedlo se současně s dokončením průplavu od Vídně k Bohumínu, textilníci brněnští domáhají se současného zbudování odbočky průplavní z Břeclavy do Brna, Povltavská Jednota usiluje pochopitelně o to, aby se věnovala větší suma na Vltavu nad Prahou, Halič domáhá se toho, aby jí byla poskytnuta státní nezúročitelná půjčka k úhradě oné osminy nákladů zúročovacích a umořovacích, kterou má přispěti země, t. j. aby vlastně všechny vodní cesty haličské byly zbudovány úplně na útraty státní, protože Halič — jak známo — státní zálohy jí poskytnuté ráda si dává odpisovati.

Taková jest dnešní situace průplavní otázky v Rakousku na základě zákona z června 1901 a vládního stavebního programu z června 1902.

V této pestré směsici požadavků a přání sobě vespolek se příčících vládní program stavební bude nepochybně tím spíše schválen, že budou pro něj hlasovati i čeští (a ovšem i němečtí) zástupci z Moravy.

II. Tu namítá se nám, zdali jsme v Čechách správně dosud stáli nesmířitelně na zbudování průplavu dunajsko-vltavského směrem k Vídni a proti směru tohoto průplavu k Linci a zejména proti celému průplavu dunajsko-oderskému, a není-li tedy potřebí opraviti náš český program vodocestný s hlediska hospodářského i národního, když již zbudování vodních cest zákonem jest stvrzeno.

Jaké požadavky klademe na tak nákladné komunikace, jako jsou vodní (nebo železné) dráhy, pokud se vedení trati týče, s hlediska národního? Aby spojovaly

a) české kraje a

b) co možná českými kraji,

t. j. aby mezi jednotlivými částmi národa utužovaly hospodářskou souvislost usnadňováním vzájemné výměny statků a vespolných styků osobních,

i aby vedouce co možná českým územím přinesly do našeho středu ze státního měšce, do něhož tolik přispíváme, tak málo z něho majíce pro své účely kulturní a hospodářské, co možná hojně investicí, výkup pozemků, zaměstnání lidu, lepší odbyt potravin domácího obyvatelstva po dobu stavby a po jejím dokončení četný stálý personál výkonný na průplavech a řekách, u komor a zdvihadel, v přístavech a překladištích, na lodích atd. i možnost

využitkování vodních cest k rozsáhlé drobné místní dopravě, jaká tak kvete na průplavech francouzských, belgických a j.

S tohoto hlediska vlastní průplav dunajsko-vltavský, ať kterýmkoli směrem od Budějovic veden, — přímo řečeno — málo nám vyhovuje.

Spojuje Němce severní, Sasko a německé kraje Čech, nejkratší a zejména ve směru k Linci skoro přímou čarou s Němci jižními. Je to pravý jihoseveroněmecký spojovací průplav. Lokální jeho význam pro Čechy není valný, jde většinou kraji německými. Pro české zájmy postačilo by splavnění Vltavy až do Budějovic — jím zabezpečí se i regulace všech čelnějších přítoků vltavských, zjedná se až skoro po samý konec české jazykové oblasti výkonná vodní dráha pro severočeské hnědé uhlí — ač my si ani od této dopravy mnoho neslibujeme, vyjímajíc snad úzký pruh podél Vltavy — jím umožní se Českým Budějovicům překladiště pro transit zboží od severu k zemím alpským a Terstu a naopak.

Podobný ráz jihoseveroněmecké vodní komunikace měl by průplav dunajsko-oderský, kdyby bylo možno připojiti jej ke splavné trati pruské Odry. Doposud arci transitní význam jeho je pochybný, jest pouze uhelným a vůbec zásobovacím průplavem Vídně a znamená opět nové, užší připojení Moravy k Dolním Rakousům, zatím co spojení s Čechami odkázáno by bylo budoucnosti vzdálenější.

Naproti tomu jest průplav přerovsko-pardubický průplavem moravsko-českým, jde až na nepatrné zářezy do německého území lanškrounského a severomoravského výhradně českým krajem, a hledíme-li k jeho pokračování středním Labem na západ a údolím moravským na jih, spojuje německé kraje, u nás končící u Litoměřic s německými, které počínají v Dolních Rakousích, obrovsky dlouhou čarou českou, a ještě více střed Čech se středem a jihem Moravy. Vyjádřeno číselně, při průplavě dunajsko-vltavském bude investováno v Čechách ze 146·9 mil. K stavebního nákladu pouze asi 42 mil. K, při pardubicko-přerovském ze 129·2 mil. K asi polovina, západovýchodní průplavní čára, která by při onom šla na jihu od hranic českých Dolními Rakousy územím ryze německým, jde při tomto údolím labským až k Přerovu územím skoro vesměs českým; trať průplavu oderského, jdoucí německými Dolními Rakousy, je naproti tomu poměrně krátká.

Také technicky průplav pardubickopřerovský je snazší, nežli dunajsko-vltavský. Výškové rozdíly, jež dlužno překonati, jsou při onom 201 *m* (při vzestupu) a 200 *m* (při sestupu), při tomto 367 až 378 *m* (při vzestupu) a 145—156 *m* (při sestupu), celkem tedy při onom 401 *m*, při tomto 512—534 *m*, vrcholová nádrž nalézá se při tomto ve výši 529—540 *m*, při onom ve výši 417·5 *m*, stavba by stála při dunajsko-vltavském průplavu na 1 *km* průměrem 716.600 K, při pardubicko-přerovském 686.100 K.

Konečně i po stránce hospodářské Labe plyne malým spádem

v rovinaté půdě krajem vysoce úrodným, silně zalidněným a dosti průmyslovým. Polabí jest sídlem skoro veškerého cukrovarství českého, na horním toku labském jest přes 100 továren textilních, i jiný průmysl (zemědělský, lučební, strojnický, sklářský atd.) značně je v Polabí zastoupen přes drahý dovoz uhlí a nesnadný vývoz produktů. Neboť Polabí, tvoříc rozhraní mezi konkurenčním obvodem uhlí kladenského i hnědého severočeského z jedné a uhlí slezského z druhé strany, má vyšší dopravní sazby uhelné nežli sama Vídeň, jak dovozoval dr. Fořt v sezení sněmu král. Českého dne 18. července 1902, a zlevněním uhlí by zde průmyslový ruch zajisté značně stoupl. I v krajině od Pardubic na východ k Chocni, Ústí n. Orlicí, České Třebové i na straně moravské hojně je průmyslu, zvl. textilního, který přestává teprve téměř tam, kde začíná opět severomoravský průmysl zemědělský. Lokální doprava na tomto průplavě byla by daleko čilejší, nežli na dunajskovltavském, a byla by to doprava česká. Překladiště v Pardubicích bylo by jen o málo dále od Vídně, než v Budějovicích a o mnoho blíže k moři, bylo by tedy pro Vídeň již nyní daleko významnější. Také pro transit od Vídně byla by tedy trať přes Pardubice velice výhodná. Větší vzdálenost (asi o 100 *km*) naproti spojení přes Budějovice je tu do valné míry paralysována menší výškou rozvodí a delší dobou ročního trvání plavby. Zachránil by se aspoň transit z průplavu dunajsko-oderského, od Vídně a Budapešti jdoucí, pro Čechy a Labe dříve, než sesílí transitní doprava k Odře a než snad Odra nabude soutěživosti s Labem.

Kdyby se byly tedy průplavní projekty naše hned od počátku bedlivě zkoumaly po stránce národně hospodářské, t. j. co do svého významu pro hospodářství českého národa, byl by postulát český musil zníti: splavnění obou českých veletoků (Vltavy i Labe) a průplav od Labe středního k Dunaji s odbočkou od Přerova k Moravské Ostravě — nikoliv průplav dunajsko-vltavský jakožto méně snadná i méně vděčná folie k průplavu dunajsko-oderskému.

I zde vězeli jsme v začarovaném kruhu myšlenkovém. Z historie české je známo, že podnětem ke zdokonalování českých cest vodních byl hlavně nedostatek soli v Čechách. Sůl se vozila nejprve ze Saska po Labi dolním, od spojení zemí českých s rakouskými vždy výhradněji ze solní komory po Vltavě. Rovněž veliký vývoz dříví z jižních Čech do Prahy a dále ještě po Vltavě a po Labi i vždycky poměrně značný konsum zboží v Praze byl příčinou, že v stoletích minulých všechna téměř péče obracela se k dolnímu Labi a Vltavě, kdežto střední Labe poměrně bylo zanedbáváno, nemajíc oněch předmětů tehdejší hromadné dopravy. Myšlenka prodloužiti přímou čáru, jakou tvořily dolní Labe a Vltava od hranic až ke Krumlovu a Vyššímu Brodu, dále až k Dunaji, byla na snadě — střední Labe bylo stranou ruchu dopravního i myšlenkového. Teprve v období fantastických plánů průplavních na obratu stol. 18. a 19. shledáváme se s projekty splavnění Moravy

a středního Labe a zbudování průplavu údolím moravské Sázavy a Orlice.*)

Od let 1870tých vystupuje však znovu průplav dunajsko-vltavský vedle dunajsko-oderského, požadavek dvou paralelních průplavů jihoseveroněmeckých. První návrh v rak. posl. sněmovně podává v r. 1879 německý poslanec Friedmann, nejhorlivějším propagátorem je pro vltavský kanál německý liberál dr. Russ, jako pro dunajsko-oderský Němec ryt. Proskowetz, r. 1892 tvoří se komitét pro průplav dunajsko-vltavsko-labský na podnět říšsko-německé obchodní komory drážďanské. V tomto myšlenkovém okruhu pohybovaly se pak též průplavní návrhy, později, zejm. od r. 1891, z českých kruhů vycházející. Sněm český na př. povolil 75.000 zl. na účely komitétu pro kanál dunajsko-vltavský, kdežto o pardubicko-přerovském dosud ani nejednal — zkrátka i zde naše politika ve skutečnosti byla centralistická a protistátoprávní.

Průplav pardubicko-přerovský nenašel — jediný z průplavních projektů vládních z r. 1901 — v poslanecké sněmovně svého speciálního referenta, zatím co oderský i vltavský měly po dvou. Pokud víme, z vynikajících českých techniků dva věnovali mu

*) Srovn. o tom Obzor národohosp. 1901 str. 309, Dr. Gruber, O vodních cestách str. 59. Nedávno přinesla opět »Österr. Wochensch. für den öffentlichen Baudienst« (seš. 44. 1902) zprávu Schönovu »Zur Geschichte der Vorerhebungen für Schiffahrtscanäle in Österreich während der Jahre 1807—1823«, ze které vysvítá: Po uzavření labské konvence z r. 1820 podala spojená dvorská kancelář císaři návrhy na zahájení kroků ke spojení Vltavy a Dunaje a zároveň splavnění středního Labe od Mělníka ke Král. Hradci a Odře od Terezína k Lounům a Žatci, načež císař nařídil, aby co nejhorlivěji bylo pěstováno (betreiben) všechno, co se vztahuje k uskutečnění spojení malého Labe a Ohře. Ředitel dvorní rady stavební ryt. Schemerl navrhoval spojení Dunaje s Labem skrze řeku Moravu a spojovací průplav od Moravy Orlicí k Labi u Hradce Králové. Spojená dvorská kancelář vyzvala dne 10. března 1823 ředitelství c. k. polytechnického ústavu vídeňského, aby vzhledem k námítkám, které na základě vyjádření Gerstnerových a Eichhoffových učinil nejvyšší purkrabí král. Českého proti průplavu dunajskovltavskému a labskému ve prospěch zřízení železné dráhy od Budějovic k Mauthausen, vyslovilo se o tom, zda-li k účelu spojení Vltavy a tím i Labe s Dunajem zasluhuje přednosti zřízení železnic nebo spojení vodního a jaké přípravy by státní správa v každém směru již nyní provésti měla. Při tom bylo ředitelství polytechnického ústavu zvláště upozorněno, že při provedení návrhu ředitelem c. k. dvorní stavební rady ryt. Schemerlem učiněného, »spojiti Dunaj s Labem skrze Moravu a průplav mezi touto řekou a Orlicí, mohly by — zdá se — z největšího dílu odstraněny býti obtíže a překážky, jakými by při vedení průplavu bezprostředně z Vltavy do Dunaje byly veliké spády a vysoká pohoří, že ačkoliv Čechy při tomto spojovacím projektu méně jsou interessovány, provedením jeho všechny státní provincie říše tím více by získaly a výhod labské plavební akty by nabyly, jelikož by tímto spojením, hlavnímu městu říše přiblíženým a asi v středisku rakouských států zřízeným, nehledíc k okolnosti, že by ho k důležitým solním transportům z Horních Rakous do Čech vždy ještě co nejlépe použito býti mohlo, po nové vodní dráze se bral největší díl nákladních transportů, jdoucí nyní po rozličných dopravu zdražujících cestách pozemních z jižních rakouských států, z Jaderského a Černého moře hlavním městem nebo přímo z něho k severnímu Německu a moři Severnímu a naopak zase odtud k Vídni a jižnějším státům, rozhodná to výhoda, zasluhující nejbedlivější pozornosti.«

pozornost, prof. Hráský svými návrhy sněmovními i přednáškami*) a prof. Smrček svým projektem velkolepého průplavu labsko-dněstrského.**)

Dlužno však zmíniti se tu o dvou možných námitkách. Předně, neznamená průplav dunajsko-labský, t. j. přes Přerov a Pardubice, hospodářské poškození Prahy?

Hned řekneme, že průplavy nemají onoho velikého významu hospodářského a kulturního jako železnice. Nemají osobní dopravy skoro vůbec a jejich nákladní doprava provádí se poměrně s daleko menším aparátem osobním i věcným.

Praha bude míti dále vždycky velikou vodní dopravu — i na konci výkonné vodní dráhy — jakožto místo velikého konsumu (uhlí, obilí, železa atd.) a výroby i obchodu (sr. na př. Frankfurt n. M.).

Přeceňuje se obyčejně vliv komunikací na výrobu a podceňují se účinky výroby a obchodu, kde jsou pro ně ostatní podmínky, na rozvoj komunikací. Severočeský průmysl a hornictví vytvořily si hustou síť železniční, ale naopak kolik továrního ruchu vzbudily i nejvýkonnější dráhy v jižních Čechách, strategické dráhy v Haliči atd. a v Německu jak málo je průmyslu východně od Labe, kde průplavy jsou od staletí a jak je jimi chudo průmyslové Německo střední a jižní? V Německu na př. vůbec nemá vodních cest Lipsko, Norimberk (průplav Ludvíkův leží ladem), Štutgart, Cáchy a j.

Ostatně i transit přijde přes Prahu: buď po železnicích do vnitř země, buď dál po vodě do Budějovic pro země alpské.

Konečně bude rozhodně na prospěch národní, přispěje-li nákladní doprava vodní k tomu, aby se vedle Prahy vytvořila a zmohutněla nová česká střediska výrobní a komunikační: máme-ť větších českých měst proti německým v Čechách (na př. Ústí n. L., Liberec, Warnsdorf, Trutnov, Karlovy Vary, Cheb atd.) zpropadeně málo!

Nenastane za druhé poškození jižních Čech? Nikoliv, bude-li se kanalisovati Vltava až do Budějovic, t. j. skoro celým českým územím, a dojde-li pak dle zákona také k regulaci řek, které s tratí vltavskou od Prahy do Budějovic tvoří jednotnou síť a mají pro ni co do přítoku vody a pohybování štěrku zvláštní důležitost (§ 5. zák.), t. j. tedy Berounky, Sázavy, Otavy, Lužnice, Nežárky a Malše.

V Budějovicích bylo by překladiště všeho zboží určeného od severu pro země alpské a Terst a naopak.

---

*) O stavbě drah vodních a průplavu labskooderském, přednáška, již pořádal v Pardubicích 20. listopadu 1901 J. Vlad. Hráský, prof. čes. vys. školy technické.

**) Project eines Elbe-Dniester-Canals und sein Zusammenhang mit dem Donau-Oder-Canal. Von Anton Smrček, Oberingenieur der Bauunternehmung A. Lanna in Prag (nyní prof. české vys. školy technické v Brně), Vídeň 1902.

Zkrátka, kanalisace Vltavy střední má smysl nejenom jako nezbytná součást průplavu směřujícího k Dunaji, nýbrž i sama o sobě a stojí za to, aby se jí bylo domáháno, nehledíc k dalšímu osudu průplavu dunajsko-vltavského.

III. Avšak v nejnovější době vždy intensivněji vyskytují se snahy obrátiti pozornost k jiné nadějnější snad trati průplavu dunajsko-vltavského, k trati budějovicko-linecké.*)

Dosavadní odpor proti této trati průplavu mezi Vltavou a Dunajem měl dvojí příčiny, technické i politické. Jednou bylo tvrzení zástupců směru budějovicko-vídeňského — v čele s dr. Russem —, že dunajská trať mezi Lincem a Vídní má ráz toku horského s velmi prudkým spádem, s často a náhle měnivým stavem vody a neupraveným řečištěm pro pravidelnou intensivní plavbu, a dále že průplav mezi Lincem a Budějovicemi musí překonávati značně vyšší rozvodí nežli směrem k Vídni a to znamenalo nákladnější poměrně stavbu, delší dobu zámrzu a obtížnější provozování plavby, takže oklika z Vídně přes Linec k Vltavě přes bezplatnost používání Dunaje byla celkem v nevýhodě naproti příčnému průplavu od Vídně k Budějovicům.

Politicky šlo zde arci nejpatrněji o průplav, který nejpřímějším směrem přetíná Čechy a spojuje Němce severní s jižními, finančně (s hlediska Českého království) o průplav, který čtyřmi sedminami spadá na vrub příspěvků království Českého, kdežto z průplavu směrem k Vídni nepřipadají na Čechy ani dvě sedminy — i absolutně pak značně méně nežli při směru k Linci.

Lze-li však dokázati, že plavba po Dunaji od Vídně k Linci je možna stejně bezpečně jako po průplavě nebo jako po Dunaji od Vídně dolů, že lze větší výškové rozdíly při průplavní trati budějovicko-linecké překonati s nemnoho většími obtížemi nežli při trati budějovicko-vídeňské a že konečně ani roční doba ani útraty provozování plavby na průplavě lineckém nebudou větší nežli na trati směrem k Vídni, měl by průplav linecký pro sebe značné přednosti před tratí vídeňskou. Je lacinější co do stavby (stál by prý 95 mil. korun, kdežto průplav korneuburský 165 mil. korun), jde průmyslovějšími krajinami, používá co nejdéle toku dunajského, zatím co průplav směrem k Vídni tvoří souběžnou k Dunaji dráhu novou, plavba — zvl. směrem k Vídni — byla by značně rychlejší, poplatky průplavní byly by značně menší, protože průplav sám je krátký a po Dunaji plavba je poplatků prostá, průplav poskytuje dále spojení směrem k alpským zemím a Terstu i konečně směrem k Bavorsku a zabezpečil prý by českému uhlí hnědému, jehož vývoz do Německa pořád je předmětem obav našich průplavních politiků, výhodný odbyt v horním Podunají, Salcbursku a Tyrolsku, kdežto ve Vídni soutěž jeho s kamenným uhlím ostravským jest vyloučena.

*) Srovn. o tom: Die Wasserstrasse von Budweis an die Donau, Erwiderung auf die gleichnamige Broschüre des Wiener Donau-Moldau-Elbe-Kanal-Komités, Linec 1902.

I to by nemálo vážilo, že průplav linecký ústí do Dunaje mnohem dále od hranic uherských nežli průplavy budějovicko-korneuburský a dunajsko-oderský, které zároveň daleko více hoví požadavku učiniti právě Vídeň středem sítě průplavní.

Neboť to je zajímavo: v touž dobu, co se uvažovalo o potřebě, aby postátněna byla společnost rak.-uher. dráhy státní, která spojuje přímo státní dráhy uherské s Německem poskytovala průvozu uherského obilí atd. Rakouskem nezávislost na tarifní politice předlitavské, i aby postátnila se dráha severozápadní, která je nyní svými překladišti v Korneuburce a v Laube železničním pojítkem mezi plavbou dunajskou a labskou, uzákonily se průplavy, které, budou-li provedeny tak, jak byly zamýšleny, na účet obrovského finančního obtížení Předlitavska zjednají Uhrám ještě snad levnější dráhu do Německa, dráhu rovněž úplně svobodnou.

Nechť nikdo se neklame o tom, že by bylo možno diferenčními poplatky průplavními uherský export znemožniti. Bude zcela nepochybně zaručena parita používání vodních zařízení v obou státech za stejných podmínek, vždyť Uhři mají v rukou Dunaj, Železná vrata a železnice do Balkánu a Bosny a odškodnili by se nám repressaliemi jistě citelnými.

*

Resumujme tedy: Vládní program stavební ponechává Čechám pro první stavební období do r. 1912 pouhé drobty, kdežto průplav oderský či lépe ostravský má býti vybudován skoro celý. Finanční náklad i pracovní úkol technický, zbývající pro druhé období 1913—1923, jest tak obrovský, že sotva bude u parlamentu i vlády tolik ochoty, povoliti výdaj čtyřikrát větší, nežli byl nynější, a že i technicky nebylo by snadno úkol v naznačené krátké době provésti. Právem tedy dlužno se obávati, že projekty do r. 1913 nezapočaté vůbec budou odloženy, nikterak nebudou však hotovy do r. 1923. Tyto obavy postihují naše vodocestné projekty jižně od Prahy a východně od Pardubic. Průplav dunajskovltavský, směrem k Vídni, jest tím ohrožen, že jeho zbudování závisí na osminovém příspěvku Dolních Rakous protože v nich leží pět sedmin celého průplavu dunajskovltavského, sněm dolnorakouský pak sotva bude k příspěvku ochoten — nerozhodnou-li i zde voličské vlivy z okresů, průplavní tratí protnutých. Průplav pardubickopřerovský pak jest ohrožen technickou nepřipraveností projektu v poměru ke průplavům vltavskému a ostravskému, nemaje žádné zvláštní organisace agitační.

Naproti tomu je zbudování právě tohoto průplavu v našem národně českém zájmu hospodářském: spojuje nás s Moravou a dále se Slezskem a Haličí, usmiřuje nás s průplavem oderským (ostravským), s nímž nerozlučně souvisí, vede českými kraji, zatím co paralelní průplav budějovickovídeňský by vedl kraji německými, zjednává mezinárodní spojení hospodářsky stejně výhodné jako

trať přes Budějovice a Vídeň, a závisí jen na dohodě Čech a Moravy.

Bude-li tento průplav zbudován, nejsme již skoro interesováni na trati dunajskovltavského průplavu k Vídni a můžeme za předpokladů shora naznačených souhlasiti se směrem k Linci, protože by se jím pak Vltava oživila daleko značněji nežli při směru vídeňském, transit zboží na jih (Linec—Terst) i východ (Morava—Halič, Vídeň—Uhry) bral by se dvěma proudy českým územím. Zdá se pak, že pro tento průplav daleko snáze se najde podpora u sněmu hornorakouského, nežli u Dolních Rakous pro směr budějovickovídeňský.

Vodní síť rakouská mezi Mělníkem na severu a Vídní na jihovýchodu vypadala by potom takto:

průplav dunajskoostravský (bohumínský)	275	*km*
spojení od Přerova k Labi u Mělníka . .	346	»
kanalisovaná Vltava od Mělníka k Praze	50	»
» » od Prahy k Budějov.	185	»
průplav od Budějovic k Linci	76	»
Dunaj od Lince k Vídni.	201	»
přípoje od průplavu oderského do úvodí Visly a Dněstru	537	»
úhrnem	1670	*km**)

ovšem s výhradou, že jednotlivé délky v různých projektech různě bývají počítány.

Co tedy činiti u nás vzhledem k vládnímu stavebnímu programu pro první období 1904—1912? Žádati souměrné rozdělení nepatrné státní dotace na všechny možné trati a země zajisté nelze. Nechť se tedy do prvního období stavebního pojme kanalisování středního Labe až po Pardubice, které by vyžadovalo nákladu — dle kilometrického průměru počítáno — asi 79 mil. K, místo 20·6 milionů K, které navrhuje vládní program stavební. Čechám by se takto dostalo celkem asi 93·4 mil. K, obnos zajisté ještě nikoliv nepřiměřeně vysoký, kdežto na průplav dunajskoostravský by pak zbylo beztoho ještě plných 87 mil. K. Touto restrikcí nebyl by průplav ostravský ani zdržen, protože tu běží o Vídeň a ta si, bude-li potřebí, již na vládě vymůže, aby zhola nedostatečný úvěr státní 175 mil. K pro první stavební období byl zvýšen při nejmenším o oněch 75 mil. K, které byly z původního návrhu ubrány na regulace. Ostatně splavnění středního Labe je v tomto smyslu také částí průplavu dunajskooderského neboli správněji jedné a téže vodní jednotky od Vídně směrem jednak k Odře, jednak k Labi, od které by pak zbývalo v druhém období stavebním povoliti peněžní prostředky na doplňující trati od Prahy na jih k Linci a od Ostravy na východ do Haliče.

---

*) C. V. Suppán, Wasserstrassen und Binnenschiffahrt, Berlín 1902, str. 563.