s velkým lázeňským ruchem cizineckým: Marianské Lázně-Teplá (251), Karlovy Vary (187) a Teplice (185 — současně i hornictví). Konečně některé okresy s rozhodnou převahou měst: Cheb (219), Litoměřice (161), Ústí n. L. (158), Aš (151) a Děčín (144). Kromě toho je nad průměrem zemským ještě Ronšperk (138) a Postoloprty (149). Nejnižší číslo spotřební objevuje se tu u dvou okresů, již s dřívějším chudým hospodářským pásmem souvislých: Králíky (55) a Rokytnice (44).

Shrneme-li toto detailní pozorování v celkový závěr, vidíme, že v prvé řadě městské a průmyslové okresy patří mezi větší konsumenty. Těchto průmyslových a zejména hornických okresů je na straně německé sice rozhodně více, naproti tomu v čelných městech českých, zejména v centru pražském je konsum pivní relativně daleko silnější než v městech německých. Sám Liberec na př. nepřevyšuje průměr zemský. A tím dlužno vysvětliti vzájemné vyrovnání obou kvot, české i německé, v celkových číslech. Statistika tato nabyla by ještě většího významu, kdyby mohla býti doplněna spotřebními daty z oboru ostatních lihovin: vína a kořalky. Jako při obdobných sestaveních pro celé státy, dospěli bychom patrně i tu k výsledku, že v chudších, hospodářsky zanedbanějších krajích je sice konsum piva malý, za to je relativně větší konsum kořalky. A naproti tomu zas ve vyšším stupni snad i v krajích bohatších, s převážným rázem městským by opět kvota vína převažovala. Není už beztak bez významu, že nejmenší konsum piva v Čechách vyskytá se zrovna v okresích se značným pěstěním zemáků a souvislou s tím převládající výrobou lihu.

Nelze neskončiti přáním, aby záslužná statistika zemského výboru byla sestavována aspoň každých 5 let; neboť teprve umožněním pozorování v ý v o j e zevrubného tohoto konsumu nabudou podobné publikace pravé ceny zejména také pro úkoly sociálně-politické.

Dr. **T. Živanský.**

Subvencování místních drah v království Českém ve světle národnostním.

Ing. **Arnošt Winter.**

Po opětně zmařeném zasedání zemského sněmu dostoupila finanční tíseň království Českého takového stupně, že bylo nutno zastavit vyplácení subvencí, odepírat podpory na stavby škol a silnic a dokonce propouštět i choromyslné ze zemských ústavů pro choromyslné. Nezvyklými těmito opatřeními seznala veřejnost teprve kritický stav zemských financí, kde po léta vleče se stále stoupající deficit, jenž nepřipouští úpravy platů zemských zřízenců, odkazovaných až k sanaci zemských financí.

Němci činí pokusům o vyváznutí z této situace všemožné překážky, prohlašujíce, že zájem o spořádané poměry v zemské správě mají jenom Češi, jimž se prý dostává všemožných výhod. Pokusím se několika tabulkami znázorniti oprávněnost tohoto německého tvrzení na poli, jež zemské hospodářství nejvíce zatěžuje, jež nejpodstatněji přispívá k zemskému deficitu, v podporování místních drah. Dle sčítání lidu r. 1900 měly Čechy 6,381.697 obyvatelů, a to 3,930.093, t. j. 62·67% Čechů a 2,337.130, t. j. 37·27% Němců; ostatní mimo 264 Italy byli vesměs Slované, takže klidně možno připočíst je k Čechům, jichž počet takto vzroste na 62·73%. Pohleďme nyní, v jakém poměru jsou jednotlivé národnosti opatřeny drahami, a jak jsou tyto dráhy státem a zemí podporovány.

Podpora místním drahám poskytovaná je trojího druhu; buď převezme stát nebo země záruku za zúročení kapitálu ve dráze investovaného, nebo převezme akcie podniku, anebo poskytne příspěvků à fonds perdu. Třetí způsob podpory prozatím pomineme, ježto nepadá příliš na váhu v porovnání s prvními dvěma. (Následující data jsou sebrána z úřední publikace »Die österreichischen Bahnen niederer Ordnung« a »Die finanziellen Ergebnisse der vom Staate für Rechnung der Eigentümer betriebenen Bahnen in den Jahren 1897—1906«.)

Do konce roku 1906 bylo v Čechách za podpory státu nebo země — mimo dráhy s podporami à fonds perdu — postaveno 1.552·728 km místních drah.*) Z těch bylo 1.056·395 km, t. j. 68·03%, v území českém a 496·333 km, t. j. 31·97%, v území německém. Na první pohled zdá se, jako by Němci byli v nevýhodě, ale jen na první pohled, uvážíme-li, že německá území byla od počátku železnictví favorisována, kdežto českému pastorkovi snaží se teď místními drahami nahradit, oč jej na hlavních ošidili.

Tabulka na str. 178. a 179. znázorňuje podpory, jež stát a země vyplatily r. 1906 z převzetí garancie zúročení investovaného kapitálu.

Stát vyplatil z titulu garancie r. 1906 celkem 1,470.734 K, z toho místním drahám v českém území 826.075 K, t. j. 56·17%, v německém území 644.659 K, t. j. 43·83%; země vyplatila z téhož titulu 3,156.709 K, místním drahám v českém území 2,220.684 K, t. j. 70·32% a v německém území 936.025 K, t. j. 29·68%.

Podpory, jež vyplatily r. 1906 stát a země místním drahám ve formě ztráty úroků z převzatých akcií, znázorňuje tabulka na str. 180. a 181.

Ztráta státu na úrocích z převzatých akcií činí roku 1906 356.944 K, z čehož připadá na místní dráhy v území českém 280.182 K, t. j. 78·60%, v území německém 76.762 K, t. j. 21·40%; země ztratila takto 234.180 K, z toho v území českém 138.230 K, t. j. 59·03%, v území německém 95.950 K, t. j. 40·97%.

A fonds perdu obdržely od země v českém území místní dráha

*) Délky jednotlivých tratí obsahuje poslední tabulka.

Votice-Selčany 172.000 K, Častolovice-Rychnov (dlouhá 15·277 km) 200.000 K a mimo to 50.000 K podpory, v německém území místní dráha Velké Březno-Verneřice-Ouštěk (dlouhá 24·412 km) 100.000 K, Aš-Rossbach-Adorf (dlouhá 26·026 km) 60.000 K, a ve smíšeném území místní dráha České Budějovice-Želnava (dlouhá 71·543 km, z čehož na české území připadá 16 km, na německé 55·543 km) 100.000 K. Na české území připadá těchto podpor 444.364 K, na německé území 237.636. Celkové zatížení země z tohoto titulu jest 20.880 K, z čehož připadá proporcielně na české území 13.604, t. j. 65·15%, na německé území 7276 K, t. j. 34·85%.

Zrekapitulujeme-li nyní jednotlivé položky, vidíme: Místních drah státem nebo zemí podporovaných je v Čechách 1.689·986 km, z toho v území českém 1.087·672 km, t. j. 64·36%, v území německém 602·314 km, t. j. 35·64%. Na podporách obdržely:

Podpory státní r. 1906

	místní dráhy v území českém	místní dráhy v území německém	celkem
z titulu garancie	826.075	644.659	1,470.734
ušlé úroky z převzatých akcií	280.182	76.762	356.944
Celková podpora státní	1,106.257	721.421	1,827.678.

Podpora zemská r. 1906

	místní dráhy v území českém	místní dráhy v území německém	celkem
z titulu garancie	2,220.684	936.025	3,156.709
ušlé úroky z převzatých akcií	138.230	95.950	234.180
ušlé úroky z příspěvků à fonds perdu .	13.604	7.276	20.880
Celková zemská podpora	2,372.518	1,039.251	3,411.769.

Státní podpora místním drahám v území českém obnášela 1,106.257 K, t. j. 60·52%, v území německém 721.421 K, t. j. 39·48%. Zemská podpora místním drahám v území českém obnáší 2,372.518 K, t. j. 69·53%, v území německém 1,039.251 K, t. j. 30·47%. Celková podpora státní i zemská činí v území českém 3,478.775 K, t. j. 66·39%, v území něm. 1,760.672 K, t. j. 33·61% úhrnné sumy 5,239.447 K. Nelze popříti, že z podpory zemí místním drahám udělované připadá větší procento na území české — 69·53% místo 62·67% — ale tu nutno přihlížeti opět k podpoře státní, jež poskytuje německému území 39·48% místo spravedlivě mu příslušících 37·27%. Celková podpora, státní i zemská, poskytuje českému území o 3·72% více, nežli mu přísluší. Ale i toto zkrácení Němců jest jen na papíře, uvážíme-li, že některé smíšené trati, na př. mostecko-lovosická spojovací, Staňkov-Horšův Týn-Ronšperk, Strakonice-Vimperk, Vodňany-Prachatice, České Budějovice-Zelnava, mají pro české území, jehož se dotýkají, význam nepoměrně menší, nežli pro území německé. Mimo to neodpovídá dělení podpor území českému a německému proporcielně podle délky tratě v tom kterém území vždycky skutečnosti, jež je pro

KNIHOVNA

Dráha	Roku 1906 vyplaceno i s úroky na základě záruky					
	státu v území			země v území		
	českém	německém	celkem	českém	německém	celkem
I. Dráhy ve státním provozu na účet majitelů.						
Benešov-Vlašim-Dolní Kralovice	63.505	—	63.505	—	—	—
Mostecko-lovosická spojovací dráha	—	—	—	57.153	57.154	114.307
Čerčany-Modřany-Dobříš	—	—	—	315.096	—	315.096
Chlumec-Králův Městec	53.456	—	53.456	—	—	—
Chrudim-Holice	—	—	—	212.434	—	212.434
Doudleby-Rokytnice	—	—	—	15.120	—	15.120
Německý Brod-Tišňov	78.151	8.373	86.524	—	—	—
Zadní Třebáň-Lochovice	—	—	—	95.454	—	95.454
Jičín-Rovensko-Turnov	106.789	—	106.789	—	—	—
Kadaňské místní dráhy	—	—	—	—	110.194	110.194
Karlovy Vary-Johanngeorgenstadt	—	236.106	236.106	—	—	—
Karlovy Vary-Merkelsgrün	—	—	—	—	14.698	14.698
Kolín-Čerčany-Kácov	—	—	—	251.429	—	251.429
Louny-Libochovice	—	—	—	59.159	—	59.159
Marianské Lázně-Karlovy Vary	—	9.785	9.785	—	—	—
Netolická místní dráha	—	—	—	33.550	—	33.550
Jindřichův Hradec-Nová Bystřice	57.931	57.930	115.861	—	—	—
Jindřichův Hradec-Obratany	—	—	—	1.543	—	1.543
Nový Dvůr-Bezdružice	—	—	—	—	141.674	141.674
Mikulášovice-Rumburk	—	—	—	—	133.718	133.718
Planá-Tachov	—	—	—	—	—	—
Rakovník-Louny	135.170	—	135.170	—	—	—
Rakovník-Mladotice	—	—	—	178.687	—	178.687
Rakovník-Blatno-Bečov	—	—	—	28.002	359.625	387.627

Roudnice-Hospozín	—	—	—	—	—	—
Ostrov-Jáchymov	—	—	—	—	26.476	26.476
Schönwehr-Loket	—	152.849	152.849	—	—	—
Svojšín-Bor	—	—	—	—	26.117	26.117
Sedlec-Kutná Hora-Zruč	—	—	—	92.028	—	92.028
Staňkov-Horšův Týn-Ronšperk	—	—	—	3.755	14.583	18.338
Strakonice-Březnice	—	—	—	253.227	—	253.227
Strakonice-Vimperk	67.295	90.453	157.748	—	—	—
Sudoměř-Skalsko-Stará Paka	—	—	—	203 507	—	203.507
Světlá-Ledeč-Kácov	—	—	—	200.627	—	200.627
Tábor-Bechyně	—	—	—	88.840	—	88.840
Tržnice-Vildštein-Schönbach	—	—	—	—	756	756
Vodňany-Týn nad Vltavou	82.664	—	82.664	—	—	—
Vodňany-Prachatice	61.074	65.354	126.428	—	—	—
Votice-Selčany	—	—	—	—	—	—
Svitava-Polička-Skuč	95.238	23.809	119.047	—	—	—
Suma	801.273	644.659	1,445.932	2,089.611	884.995	2,974.606

II. Dráhy v provozu soukromých drah na účet majitelů.

Česká Lípa-Kamenný Šenov	—	—	—	—	51.030	51.030
Brandýs nad Labem-Neratovice	—	—	—	50.302	—	50.302
Německý Brod-Humpolec	24 802	—	24.802	—	—	—
Mělník-Mšeno	—	—	—	16.712	—	16.712
Mšeno-Dolní Cetno	—	—	—	52.310	—	52.310
Polná-Štoky-Polná město	—	—	—	11.749	—	11.749
Suma	24.802	—	24.802	131.073	51.030	182.103
Celková suma	826.075	644.659	1,470.734	2,220.684	936.025	3,156.709

Dráha	Stát ztrácí na úrocích z převzatých akcií roku 1906 v území			Země ztrácí na úrocích z převzatých akcií r. 1906 v území		
	českém	německém	celkem	českém	německém	celkem
I. Dráhy ve státním provozu na účet majitelů.						
Benešov-Vlašim-Dolní Kralovice	—	—	—	17.200	—	17.200
Mostecko-lovosická spojovací dráha	1.600	1.600	3.200	—	—	—
Čerčany-Modřany-Dobříš	36.816	—	36.816	—	—	—
Chlumec-Králův Městec	—	—	—	3.280	—	3.280
Chrudim-Holice	—	—	—	—	—	—
Doudleby-Rokytnice	24.400	—	24.400	—	—	—
Německý Brod-Tišňov	—	—	—	13.006	1.394	14.400
Zadní Třebáň-Lochovice	12.800	—	12.800	—	—	—
Jičín-Rovensko-Turnov	—	—	—	8.000	—	8.000
Kadaňské místní dráhy	—	2.576	2.576	—	—	—
Karlovy Vary-Johanngeorgenstadt	—	—	—	—	20.000	20.000
Karlovy Vary-Merkelsgrün	—	3.200	3.200	—	—	—
Kolín-Čerčany-Kácov	34.560	—	34.560	—	—	—
Louny-Libochovice	—	—	—	—	—	—
Marianské Lázně-Karlovy Vary	—	—	—	—	27.200	27.200
Netolická místní dráha	—	—	—	—	—	—
Jindřichův Hradec-Nová Bystřice	—	—	—	5.400	5.400	10.800
Jindřichův Hradec-Obratany	9.800	—	9.800	—	—	—
Nový Dvůr-Bezdružice	—	14.280	14.280	—	—	—
Mikulášovice-Rumburk	—	11.920	11.920	—	—	—
Planá-Tachov	—	—	—	—	2.148	2.148
Rakovník-Louny	—	—	—	31.200	—	31.200
Rakovník-Mladotice	15.016	—	15.016	—	—	—
Rakovník-Blatno-Bečov	1.293	15.507	16.800	—	—	—

Roudnice-Hospozín	—	—	—	—	—	—
Ostrov-Jáchymov	—	—	—	—	—	—
Schönwehr-Loket	—	—	—	—	9.600	9.600
Svojšín-Bor	—	2.000	2.000	—	—	—
Sedlec-Kutná Hora-Zruč	30.616	—	30.616	—	—	—
Staňkov-Horšův Týn-Ronšperk	1.081	4.199	5.280	—	—	—
Strakonice-Březnice	20.320	—	20.320	—	—	—
Strakonice-Vimperk	—	—	—	12.121	16.311	28.432
Sudoměř-Skalsko-Stará Paka	38.360	—	38.360	—	—	—
Světlá-Ledeč-Kácov	34.320	—	34.320	—	—	—
Tábor-Bechyně	16.000	—	16.000	—	—	—
Tržnice-Vildštein-Schönbach	—	5.080	5.080	—	—	—
Vodňany-Týn nad Vltavou	—	—	—	16.000	—	16.000
Vodňany-Prachatice	—	—	—	9.623	10.297	19.920
Votice-Selčany	—	—	—	—	—	—
Svitava-Polička-Skuč	—	—	—	14.400	3.600	18.000
Suma	276.982	60.362	337.344	130.230	95.950	226.180

II. Dráhy v provozu soukromých drah na účet majitelů.

Česká Lípa-Kamenný Šenov	—	16.400	16.400	—	—	—
Brandýs nad Labem-Neratovice	—	—	—	—	—	—
Německý Brod-Humpolec	—	—	—	8.000	—	8.000
Mělník-Mšeno	—	—	—	—	—	—
Mšeno-Dolní Cetno	—	—	—	—	—	—
Polná-Štoky-Polná město	3.200	—	3.200	—	—	—
Suma	3.200	16.400	19.600	8.000	—	8.000
Celková suma	280.182	76.762	356.944	138.230	95.950	234.180

české území nepříznivější. Místní dráha Strakonice-Vimperk obdržela r. 1906 od státu z titulu garancie 157.748 K a od země jako ztrátu úroků z převzatých akcií 28.432 K, celkem 186.180 K, kterýž obnos jsem rozdělil na 79.416 K na území české a 106.764 K na území německé; ve skutečnosti připadá celá tato podpora na dílčí trať Vimperk-Volary, procházející výhradně německým územím, kdežto dílčí trať Strakonice-Vimperk jest aktivní. Stejně jest tomu při místní dráze Vodňany-Prachatice, jež obdržela 126.428 K státní garancie a 19.920 K podpory zemské z ušlých úroků, celkem 146.348 K, z čehož jsem započítal 70.697 K na území české a 75.651 korun na území německé; podpora tato připadá však zplna na německou dílčí trať Prachatice-Volary, kdežto česká část Vodňany-Prachatice jest aktivní. Zmenší se tudíž těmito dvěma drahami podpora českému území o 150.113 K na 3,328.662 K, t. j. 63·53%, kdežto podpora německému území se o totéž zvětší na 1,910.785 K, t. j. 36·47%, takže by toto »zkrácení« německého území obnášelo 0·80%.

Ale i když tyto ne nezávažné momenty pustíme úplně se zřetele, objeví se ono plus 3·72% nepatrnou splátkou území českému za křivdy na něm až dosud páchané. Tabulka na str. 183. a 184. podává přehled obnosů i s úroky z nich od počátku trvání jednotlivých drah až do konce roku 1906 vyplacených z titulu garancie.

Stát vyplatil do konce r. 1906 z titulu garancie místním drahám v Čechách celkem 9,332.615 K, z toho drahám v území českém **4,642.747 K**, t. j. **49·74%**, v území německém **4,689.868 K**, t. j. **50·26%**. Země vyplatila do konce roku 1906 z titulu garancie celkem 19,928.520 K, z toho drahám v území českém 13,479.182 K, t. j. 67·63%, v území německém 6,449.338 K, t. j. 32·37%. Celková podpora státu i země z titulu garancie obnášela 29,261.135 K, z toho připadlo na české území 18,121.929 K, t. j. 61·93%, na německé 11,139.206 K, t. j. 38·07%, jest tedy české území i na papíře zkráceno o **0·80%**. Převedeme-li mimo to z důvodů již uvedených při tratích Strakonice-Vimperk a Vodňany-Prachatice 360.740 K a 493.296 K, celkem 854.036 K, s českého konta na německé, obdržíme pro české území podporu 17,267.893 K, t. j. 59·01%, pro německé území pak 11,993.242, t. j. 40·99%, čímž jeví se české území zkráceným o **3·72% = 1,088.514·22 K**.

Dat o ztrátě na úrocích z převzatých akcií a z příspěvků à fonds perdu nemám bohužel po ruce, avšak tato v poměru k podporám z titulu garancie nepadají příliš na váhu. Ale připusťme, že vyrovnávají ono minus českého území z titulu garancie, pak německé území není ani v nejmenším zkráceno. Výtky německé, že českému území dostává se větších podpor zemských, jsou naprosto bezpodstatné; neboť větší příspěvky zemské jsou pouze kompensací za podpory státní, jichž se území německému tak hojně dostává.

Dráha	Délka v *km* v území			Do konce r. 1906 vyplaceno i s úroky na základě záruky					
				státu v území			země v území		
	českém	německ.	celkem	českém	německ.	celkem	českém	německ.	celkem
I. Dráhy ve státním provozu na účet majitelů.									
Benešov-Vlašim-Dolní Kralovice	46·611	—	46·611	340·069	—	340.069	—	—	—
Mostecko-lovosická spojov. dráha	18·198	18·199	36·397	—	—	—	430.845	430.846	861.691
Čerčany-Modřany-Dobříš	73·988	—	73·988	—	—	—	2,432.073	—	2,432.073
Chlumec-Králův Městec	12·831	—	12·831	218.015	—	218·015	—	—	—
Chrudim-Holice	56·698	—	56·698	—	—	—	1,573.348	—	1,573.348
Doudleby-Rokytnice	19·902	—	19·902	—	—	—	15.120	—	15.120
Německý Brod-Tišňov	28·000	3·000	31·000*	271.739	29.115	300.854	—	—	—
Zadní Třebáň-Lochovice	26·543	—	26·543	—	—	—	438.320	—	438.320
Jičín-Rovensko-Turnov	29·781	—	29.781	330·622	—	330.622	—	—	—
Kadaňské místní dráhy	—	31·604	31·604	—	—	—	—	432.177	432.177
Karlovy Vary-Johanngeorgenstadt	—	35·887	35·887	—	1,968.089	1,968.089	—	—	—
Karlovy Vary-Merkelsgrün . .	—	10·756	10·756	—	—	—	—	120.996	120.996
Kolín-Čerčany-Kácov	79·966	—	79·966	—	—	—	1,302.563	—	1,302.563
Louny-Libochovice	19·457	—	19·457	—	—	—	264.030	—	264.030
Marianské Lázně-Karlovy Vary .	—	52·780	52·780	—	309.445	309.445	—	—	—
Netolická místní dráha . . .	13·253	—	13·253	—	—	—	297.387	—	297.387
Jindřichův Hradec-Nová Bystřice	15·209	15·209	30·418	497.220	497.220	994·440	—	—	—
Jindřichův Hradec-Obratany . .	44·084	—	44·084	—	—	—	1.543	—	1.543
Nový Dvůr-Bezdružice	—	23·547	23·547	—	—	—	—	678.317	678 317
Mikulášovice-Rumburk	—	24·279	24·279	—	—	—	—	505.466	505.466
Planá-Tachov	—	11·888	11·888	—	—	—	—	—	—
Rakovník-Louny	44·624	—	44·624	273.774	—	273.774	—	—	—
Rakovník-Mladotice	37·213	—	37·213	—	—	—	1,144.417	—	1,144.417
Rakovník-Blatno-Bečov	8·000	95·360	103·360	—	—	—	275.940	3,289.203	3,565.143
Roudnice-Hospozín	23·646	—	23·646	—	—	—	207.271	—	207.271
Ostrov-Jáchymov	—	8·484	8 484	—	—	—	—	247.491	247.491
Sneseno	598.004	330.993	928.997	1,931.439	2,803.869	4,735.308	8,382.857	5,704.496	14,087.355

* Z celkové délky 92·322 km.

Dráha	Délka v *km* v území			Do konce r. 1906 vyplaceno i s úroky na základě záruky					
				státu v území			země v území		
	českém	německ.	celkem	českém	německ.	celkem	českém	německ.	celkem
Přeneseno	598.004	330.993	928.997	1,931.439	2,803.869	4,735.308	8,382.857	5,704.496	14,087.355
Schönwehr-Loket	—	15·314	15·314	—	659.269	659.269	—	—	—
Svojšín-Bor	—	15·112	15·112	—	—	—	—	106.548	106.548
Sedlec-Kutná Horá-Zruč	35·372	—	35·372	—	—	—	95.055	—	95.055
Staňkov-Horšův Týn-Ronšperk	4·000	15·536	19·536	—	—	—	48.242	187.373	235.615
Strakonice-Březnice	79·917	—	79·917	—	—	—	1,987.689	—	1,987.689
Strakonice-Vimperk	30·000	40·367	70·367	360.740	485.399	846.139	—	—	—
Sudoměř-Skalsko-Stará Paka . .	51·117	—	51·117	—	—	—	203.507	—	203.507
Světlá-Ledeč-Kácov	47·448	—	47·448	—	—	—	632.938	—	632.938
Tábor-Bechyně	23·661	—	23·661	—	—	—	298.377	—	298.377
Tržnice-Vildstein-Schönbach . .	-	20·370	20·370	—	—	—	—	4.450	4.450
Vodňany-Týn nad Vltavou . .	20·976	—	20·976	609.025	—	609.025	—	—	—
Vodňany-Prachatice	27·000	28·892	55·892	493.296	526·864	1,020.160	—	—	—
Votice-Selčany	16·620	—	16·620	—	—	—	—	—	—
Svitava-Polička-Skuč	32·000	8·000	40·000*	857.866	214.467	1,072.333	—	—	—
Suma	966·115	474·584	1.440·699	4,252 366	4,689.868	8,942.234	11,648.665	6,002.867	17,651.532
II. Dráhy v provozu soukromých drah na účet majitelů.									
Česká Lípa-Kamenný Šenov . .	—	21·749	21·749	—	—	—	—	446.471	446.471
Brandýs nad Labem-Neratovice .	15·212	—	15·212	—	—	—	361.018	—	361.018
Německý Brod-Humpolec . . .	25·275	—	25·275	390.381	—	390.381	—	—	—
Mělník-Mšeno	29·824	—	29·824	—	—	—	661.415	—	661.415
Mšeno-Dolní Cetno	14·364	—	14·364	—	—	—	750.980	—	750.980
Polná-Štoky-Polná město . . .	5·605	—	5 605	—	—	—	57.104	—	57.104
Suma	90·280	21·749	112.029	390.381	—	390.381	1,830.517	446.471	2,276.988
Celková suma . .	1.056·395	496·333	1,552.728	4,642.747	4,689.868	9,332.615	13,479.182	6,449.338	19,928.520

* Z celkové délky 51·999 km.