

7422-1901

OBCHODNÍ  
A ŽIVNOSTENSKÁ KOMORA  
V PRAZE



V PRVNÍM PŮLSTOLETÍ SVÉHO TRVÁNÍ  
1850 — 1900



K OSLAVĚ JEJÍHO PADESÁTILETÉHO JUBILEA

K PŘÍKAZU PRESIDIA KOMORY SEPSAL

JUDr. JOSEF GRUBER,

KONCIPISTA PRAŽSKÉ OBCHODNÍ A ŽIVNOSTENSKÉ KOMORY.



V PRAZE 1900.

NÁKLADEM OBCHODNÍ A ŽIVNOSTENSKÉ KOMORY.

## PŘEDMLUVA.

Když se v presidiu a úřednictvu obchodní a živnostenské komory pražské uvažovalo o tom, jak vhodně oslaviti blížící se jubileum půlstoletého trvání jejího, navrhl jsem již roku 1898 presidentovi komory, panu cís. radovi J. Wohankovi, aby komora vydala k jubileu tomuto dílo, v němž by ve stručných obrysech podala přehled jak svého vlastního vývoje, tak svých podnětů, výkonů a snah v oboru národohospodářském i stanovisek, jaká za svého působení zaujala k rozličným otázkám a poměrům hospodářským ve svém obvodě, zemi a státě.

Dílo to mělo netoliko poskytnouti veřejnosti obraz mnohostranného působení a nedoceněných dosud zásluh komory o hospodářský rozkvět zejména jejího obvodu, nýbrž státi se i členům a úřednictvu komornímu pomůckou pro posuzování a řešení hospodářských otázek v nynějším a dalším působení komory se naskytujících. Pomůcky této tím více bylo potřebí, jelikož některé zprávy a publikace komorní v komoře vůbec nejsou, a jiné toliko v jediném exempláři jsou zachovány, zprávy pak o činnosti komorní v letech 1871—1873 vůbec nebyly tištěny, a také registratura z let starších nalézá se z valné části ve stavu neupotřebitelném, jsouc teprve nyní postupně upravována a pořádána.

Návrh můj byl přijat, a byl jsem později pověřen úkolem, navržený historický přehled vypracovati. Byv však pro nedostatečný počet konceptního úřednictva komorního až přespříliš zaměstnán jinými pracemi úředními, mohl jsem se dílu tomuto, pro jehož vydání byla ustanovena lhůta do 18. listopadu 1900, nerušeně věnovati teprv po převzetí mé dosavadní agendy novou silou konceptní od polovice dubna 1900, i mohl jsem v této poměrně příliš krátké době a za obtíží, jaké působily sdělávání dvojího textu, českého i německého, nesoustavnost starších zpráv komorních a obrovský rozvoj i rozmanitost agendy v posledním deseti- a pětiletí, dostáti úkolu tomuto jen následkem okolnosti, že jsem pro leckteré odstavce mohl použiti svých dřívějších prací literárních. Stať o umělecko-průmyslovém museu komorním dodalo ředitelství musea,

materiál pro zprávy o své činnosti dodaly též statistická a vývozní kancelář, známkový úřad a knihovna. Překlad do druhého zemského jazyka obstaral z největší části kancelářský adjunkt komorní p. V. Hanuš.

Kromě komorních spisů, protokolů, výročních a statistických zpráv a jiných publikací užil jsem jiných pramenů, jen pokud bylo potřebí k vysvětlení a souvislosti mezi jednotlivými akty činnosti komorní a k doplnění leckdy velice neúplných zpráv komorních. Pro starší období byly mně vítanou pomůckou, zvláště politické a národnostní poměry v komoře osvětlující, Schebkovy paměti o Dotzauerovi a jeho působení v komoře.

Konečně podotýkám, že jsem tento náčrt dějin komory a její činnosti — jistě nedokonalý a přese vši objemnost vždy ještě neúplný — psal objektivně, nehodlaje se zavděčiti žádné osobě a žádné straně, pouze se zájmem ke korporaci, jejíž činnost se právě při této práci přede mnou rozvíjela v nepoznané dosud bohatosti.

Zejména presidium komory nemělo nijakého vlivu na obsah spisu.

V PRAZE, dne 8. listopadu 1900.

**JUDr. Josef Gruber.**

# **Pražská komora**

na základě

provisorního zákona komorního

ze dne 26. března 1850.

---

Co do sítě telefonní zbývá ještě komoře mnoho činiti, u úřadů i u interessentů samých. Majíť (dle stavu 1. května 1900) v komorním obvodu telefonní sítě jenom Praha (s předměstími), Beroun, Rakovník, Kladno, Slaný, Roztoky, Kralupy, Mělník, Brandýs n. L., Kolín, Kutná Hora, Pardubice, Chrudim a Německý Brod — nemají však dosud telefonu Příbram, Hořovice, Litomyšl, Vys. Mýto, Lanškroun, Humpolec, Ústí n. Orlicí, Choceň, Čáslav, Přelouč atd.

Také upravení vodních cest obvodu komorního bylo komorou v novém složení energicky podněcováno. Již dne 17. září 1884 četní zástupci komoryúčastnili se ohledací plavby mezi Prahou a Litoměřicemi Labským spolkem v Ústí n. L. pořádané, při čemž president komory Bondy dal do protokolu plavby vepsati vhodné prohlášení o žádoucím uskutečnění tohoto projektu. Na jaře r. 1885 účastnil se president Bondy porady o regulaci Vltavy a Labe k účelu zavedení vlečné řetězové plavby až ku Praze i mělo se urychlení těchto prací dosíci deputací městské rady a komory k císaři, s které sešlo jenom následkem určitých přípovědí daných předsedou ministerstva hr. Taafem. Ve schůzi 28. ledna 1886 navrhl Wohanka podati vládě a říšské radě petice o povolení potřebných peněžních prostředků k tomu účelu, aby upravením Labe a Vltavy od Litoměřic ku Praze bylo nejdéle koncem r. 1887 umožněno zavedení plavby řetězové\*) a aby se k tomu konci do státního rozpočtu na rok 1886 položilo půl milionu zlatých, kterýž návrh po zevrubném odůvodnění navrhovatelově a po přimluvě Nekvasilově a Bunzlově komorou přijat. Ministerstvo skutečně nařídilo, aby regulační práce byly koncem r. 1887 dokončeny, tak aby se položení řetězu až do Prahy bez překážky státu mohlo; upravení pláně holešovické prohlášeno za povinnost pražské obce. Poněvadž však dle náhledu městské rady pražské nebylo lze provésti tuto regulaci, dokud nebude rozhodnuto o navrženém založení přístavu a vlečné dráhy, žádala městská rada místodržitelství za svolání ankety. Když však žádaná anketa dlouho nebyla svolávána, usnesla se komora 5. října 1886 k návrhům Řivnáče, Nekvasila a Wohanky zřídit sama za spolupůsobení znalců hydrotechniky a dopravnictví komisi, která by otázku splavnění Vltavy až ku Praze a zbudování přístavu v Praze sledovala a uspěšovala a také o nejvhodnějším místě pro přístav uvažovala. Rovněž měl president komory osobně na svolání oficiální ankety naléhati. Na základě těchto návrhů podána dle usnesení z 27. ledna 1887 vládě a říšské radě obsáhlá petice\*\*), v níž komora

\*) O rentabilitě řetězu vltavského, který se měl klásti od Mělníka ku Praze, podala komora na jaře 1887 k dotazu místodržitelství dobrozdání příznivé, očekávající nyní od prodloužení řetězu až k přístavům na jižním konci Prahy značné oživení nákladní plavby, dosud jen do Mělníka provozované.

\*\*) Petice k vys. c. k. ministerstvu obchodu v příčině zřízení přístavů a překladišť v Praze. Nákladem komory 1887.

žádá vzhledem k tomu, že regulace Vltavy až po Prahu koncem roku 1887 bude provedena, aby zřízena byla pro lodi díla ochranná a nákladní, aby zbudovány byly dva přístavy a překladiště k ochraně lodí proti povodni a ledu i pro dopravu transitní, a sice jeden severně (u Holešovic), druhý jižně (na císařské louce u Smíchova) od města Prahy — což předpokládá též regulaci a uplavnění Vltavy a zřízení nákladíšť uvnitř města — dále opatření neutrálních spojení železničních s oběma překladišti a zřízení celních skladů s celními výpravami.\*)

Následkem tohoto pamětního spisu komorního, podporovaného osobním zakročením presidia u místodržitele, zemského maršálka i starosty měst Pražských,\*\*) svolána byla k poradám a sestavení programu o rozsahu, způsobu a postupu staveb k upravení Vltavy uvnitř Prahy a ke zřízení přístavu a překladišť v listopadu 1887 a v květnu 1888 u místodržitelství anketa, do níž komorou byli delegováni prezident Bondy a v jeho zaneprázdnění viceprezident Šebor, pak členové komory Nekvasil a Umrath a zatímní předseda Wohanka a jejíž bohatý znalecký materiál s úvodní zprávou komory v červnu 1888 místodržiteli byl předložen.

Zatím konal se ve Frankfurtě n. M. III. mezinárodní sjezd pro vnitrozemskou plavbu, při kteréžto příležitosti komorním účastníkům v paměti utkvěly nesmírné výhody dobré, nosné dráhy plavební, vůbec prospěšnost, význam a národohospodářská cena racionelně organizované vnitrozemské plavby při pohledu na vzorně uplavněný Mohan, při bedlivém pozorování technických pomůcek (vodních map, plánů, modelů, odborných výstav) a osobním shlednutí velikolepých přístavišť, skladišť, překladišť ve Frankfurtě n. M., Gustavsburgu, Mohuči, Mannheimě a Ludwigshafenu.

Poněvadž pak regulační práce na Labi a Vltavě, jak ohledací plavbou z Karlína k zemským hranicím dne 21. září 1887 Labským spolkem pořádanou bylo shledáno, pokročily tak, že stav Labe od Mělníka dolů mohl se nazvati uspokojivým, kdežto dle postupu regulace Vltavy od Prahy k Mělníku do konce r. 1889 bylo lze pomýšleti na položení řetězu od Mělníka po Karlín, naléhala komora ve schůzi 27. září 1888 opět, aby do státního rozpočtu na rok 1889 byl vřaděn přiměřený obnos k získání pozemků pro přístav v Praze-Holešovicích a na rekonstrukci přístavu karlínského.

Návrhy technického komitétu ankety na upravení Vltavy ministerstvo vnitra schválilo a nařídilo vypracovati dle nich podrobné projekty, po jichž předložení měla se státi další opatření jak co do

\*) Stavební program děl navigačních měl býti proveden ve dvou oddílech: 1. zřízení severního přístavu zimního a obchodního, upravení a splavnění řeky až do středu města, 2. úprava a splavnění Vltavy ze středu města až po Smíchov a zřízení jižního přístavu.

Severní přístav měl býti spojen se sousedními průmyslovými obcemi Libní, Vysočany, Karlínem, malý přístav karlínský měl býti ještě za regulace Vltavy rozšířen a opraven způsobem tržbě vyhovujícím.

\*\*) Srovn. odpověď Bondyho k interpelaci Nekvasilově ve schůzi 12. září 1887.



zjištění konkurence, tak co do vymožení potřebných peněz. Stavbu přístaviště a překladiště uvnitř města Prahy měla projektovati a provésti obec, od zřízení přístaviště na pravém břehu Vltavy mezi Karlínem a Libní bylo upuštěno, jelikož prý lze účelu jeho vyhověti upravením přístavu karlínského. V létě roku 1889 konáno komisionelní prozkoumání projektu přístavu holešovického, který jakožto přístav ochranný a obchodní nejdříve zbudován býti měl a při kterém mělo se hleděti jak ke skutečným potřebám celní manipulace a k dodání zboží, tak ke spojení železničnímu.\*) Ježto však k rychlému uskutečnění projektu především třeba bylo, aby stát povolil potřebný náklad, obrátila se komora k ministru Pražákovi, jakož i k některým říšským poslancům s prosbou, aby ve státní rozpočet na rok 1890 k účelům stavby holešovického přístavu nejméně 500.000 zl. se položilo, kterážto žádost v mimořádné schůzi 19. února 1890 byla opakována.

Současně s peticí o zřízení přístavů a překladišť v Praze 2. ledna 1887 zakročila komora o zrušení cel vltavských. Ačkoli pak clo toto vynášelo pouhých 50.000 zl., bylo zakročení komory odmítnuto, jelikož prý tomu nedovolují zřetele na finanční poměry státu, i zůstalo několikrát zakročení komory z let 1887—1889 úplně bez výsledku.\*\*)

R. 1890 a 1891 povoleny vládou, zemí a hlavním městem Prahou 4 mil. zl., aby pod Prahou na pláni holešovické zařízen byl ochranný i obchodní, t. j. překladištní přístav i aby Vltava též uvnitř Prahy samé přiměřeně byla uplavena. Provedení této druhé části stavebního programu z r. 1890 — uplavení Vltavy vnitř města — nemohlo býti dosud pro četné obtíže uskutečněno, práce ke zbudování obchodního a ochranného přístavu v Holešovicích směřující byly však r. 1892 ruče zahájeny a pokračováno v nich tak energicky, že na podzim r. 1893 mohl být rozsáhlý bassin přístavní již vodou naplněn.

Živý zájem majíc o brzké a účelné aktivování přístavu komora k podnětu Bondyho dne 8. října 1892 obrátila se k místodržitelství s dotazem, jaké že kroky vzhledem k nedalekému dohotovení přístavu byly učiněny k tomu, aby přístav opatřen byl v čas objekty překládacími a zároveň aby zajištěno bylo včasné zbudování železniční trati, kteráž by spojovala přístav s drahami v Praze ústíci. Byvši pak místodržitelstvím vyrozuměna, že v naznačených dvou směrech dosud žádné pozitivní kroky podniknuty nebyly, poněvadž úkol státní správy na ten čas obmezen byl na zbudování přístavu, kdežto zřízení objektů překládacích a vystavění železniční spojky se ponechávalo prý počínu

\*) Porady této účastnili se jménem komory prezident Sebor, místopředseda Řivnáč, Nekvasil a professor české polytechniky v Praze K. Petrlik. Zástupcové komory prohlásili společně se zástupci král. hlavního města Prahy, že předložený návrh účelu vyhovuje, žádali však, aby již nyní se pamatovalo na možné rozšíření projektovaného přístavu na 400 lodí. Ve schůzi 2. července 1890 přijala komora pilný návrh Řivnáčův, aby byl vyžádán snímek plánů budoucího přístaviště.

\*\*) Teprve v roce 1891 bylo komoře sděleno, že min. financí hodlá z důvodů národohospodářských navrhnouti říšské radě zákon o zrušení stávajících ještě vodních mýt, který potom skutečně k místu byl přiveden.

ostatních činitelů, neváhala komora v únoru 1893 ihned zakročit, poukazující, že účelné vystrojení přístavu k potřebám obchodu a spojení jeho se sítí drah do Prahy se sbíhajících nemůže býti ponecháno náhodě, nýbrž že nezbytně vyžaduje iniciativy i veřejných činitelů.

K podnětu komory byla tedy místodržitelstvím na den 8. června roku 1893 svolána anketa k ústní poradě o vnitřním zařízení holešovického přístavu: jakožto zástupci komory byli delegováni president Šebor, Bondy, Nekvasil, Sobotka a JUDr. Fořt, kteří vyjádření svá v ten smysl podali že zřízení a provozování spojovací dráhy i se zařízeními překládacími by mělo býti podniknuto státem, naproti tomu však zřízení a provozování skladišť zůstaveno jiným činitelům (zemi, obci nebo soukromníkům).

Rokování ankety nevedlo však k nižádným výsledkům pozitivním. Komoře bylo sice průběhem r. 1893 sděleno, že ministerstvo obchodu vyzvalo rakousko-uherskou společnost dráhy státní, zda by železniční spojkou ku přístavu vedoucí nezbudovala sama\*), co pak se týče otázky zřízení a provozování objektů překládních a otázky zbudování a provozování transitivních skladišť, neučiněno pranicého.

Mezi tím však v odborných kruzích šířila se domněnka, že na aktivování holešovického přístavu vůbec nelze pomýšleti, pokud vhodnými regulačními stavbami na dolejší toku Vltavy trvalá plavba zabezpečena nebude. Okolnost ta přiměla presidium komory, že v prosinci 1893 dalo trať Vltavy od Prahy až k Mělníku vodním technikem ohledati a sebravši také jinak materiál potřebný, svolalo z komorních členů i přibraných znalců komisi, která po všestranném rozboru věci došla ku přesvědčení, že trvalá, výnosná plavba na dolejší Vltavě, jakož i na Labi až k Ústí n. Lab. za dosavadní regulační soustavy (práce rýpací, zúžování řečiště atd.) nemůže býti zabezpečena a že tedy k umožnění plavby finančně i národohospodářsky užitečné musí dolejší Vltava i Labe až k Ústí n. Lab. býti kanalisovány. Z důvodů těch předložila komora po návrhu komise usnesením z 5. března 1894 vládě a sborům zákonodárným pamětní spis, v němž žádala, aby provedení nezbytně nutné kanalice dolní Vltavy a Labe až k Ústí n. L. bylo co nejdříve rozhodnuto a finančně zajištěno a vypracování technického projektu uspišeno.

Téhož roku pak ještě komora na základě rozsáhlé písemné ankety podávala místodržitelství dobrá zdání o národohospodářském významu této kanalisace, zejm. o zvýšení dopravy, jakou po Vltavě a Labi až ku Praze po uplavení této vodní dráhy očekávati lze, a dne 21. října

\*) V té příčině žádali delegáti komory Bondy, Wohanka a Nekvasil již v anketě 9. května 1887 konané, aby se s udělením koncese posečkalo, až bude hotov projekt přístaviště, po případě aby se při udělení koncese společnosti státní dráhy vyhradilo ostatním drahám právo přeáž, anebo aby se tato trať ihned postátnila.



1894 konala se komorami v Praze a Liberci, městskou radou v Praze a Labským spolkem v Ústí n. L. za účasti 146 zástupců vlády, zemského výboru, komor, účastnících měst, vysokých škol technických atd. ohledací plavba vodní dráhy Praha-Ústí n. L., k jejímuž pořádání dán byl podnět při prohlížení labského toku z Ústí n. L. do Hamburku a při níž brzké uskutečnění kanalisace na trati Praha-Ústí n. Lab. prohlášeno nejen za dopravní potřebu celé severozápadní části říše, nýbrž i za neodkladnou nutnost pro žádoucí aktivování přístavu holešovického. Schodek této ohledací plavby v obnosu 703<sup>31</sup> zl. byl uhrazen stejným dílem komorami pražskou a libereckou a obcí pražskou, průběh plavby vyličen v brožůře »Zpráva výkonného výboru o ohledací plavbě z Prahy do Ústí n. L.«, vydán pamětní spis »Kanalisační tok z Prahy do Ústí n. L.« a usnesením komory z 22. února 1895 podány o uskutečnění projektu kanalisačního petice ministerstvům obchodu a vnitra i oběma sněmovnám říšské rady.

Následkem těchto kroků bylo, že po debatě o kanalisaci vltavské při rozpočtovém jednání v poslanecké sněmovně vláda stanovila v srpnu 1895 zásady pro generální projekt její, který výnosem z 29. prosince 1895 č. 30.630. definitivně byl schválen, v sezení ze dne 8. února 1896 převzal zemský sněm úhradu třetiny nákladu kanalisace vodní dráhy Praha-Ústí n. L. obnosem 12<sup>95</sup> mil. zl. rozpočteného, dvě třetiny nákladu převzal na základě usnesení poslanecké sněmovny stát a samostatné rozhodování o otázkách při kanalisaci této se vyskytujících svěřeno komisi ze zástupců země i státu složené, která se dne 28. listopadu 1896 ustavila, načež v prosinci 1896 ustavily se úřady komise splavňovací a na jaře 1897 započato s pracemi na trati Praha-Mělník. Komora však nepusila se zřetele nyní opět řádný postup prací kanalisačních, jak nasvědčují četné pilné návrhy, komorními členy Nekvasilem, Trnkou a j. ve schůzích komory podávané, i osobní kroky a písemné potazy presidia.

Co se týče kanalisace Vltavy uvnitř Prahy, odložilo ministerstvo vnitra v listopadu 1895 rozhodnutí o generálním projektu splavnění Vltavy od Františku k císařské louce na Smíchově na pozdější dobu, poněvadž se proti němu vyskytly některé pochybnosti, jako značné snížení vodní hladiny v plavebním kanále po levém břehu Vltavském, úplné odvrácení plavby od části města na pravém břehu ležící a j., a teprv v červenci 1898 konalo se komisionální šetření k definitivní úpravě tohoto projektu kanalisačního, jehož se i delegáti komorní, prezident Wohanka a Nekvasil, účastnili. Také postup této části kanalisačního projektu vedla komora v stálé evidenci (interpelace Trnkova 21. ledna 1896, Nekvasilova 18. května 1898 a j.). Stejně účastnila se komora svými delegáty všech anket, v záležitosti zřízení vorového přístavu u Prahy četně konaných.

Roku [1898] podávala komora místodržitelství zevrubná statistická data o počtu průmyslových závodů v Libni a Vysočanech, o jejich roční výrobě, o spotřebě uhlí, surovin a výrobků v těchto závodech ročně a o pravděpodobném dalším rozvoji průmyslu v těchto obcích, aby se z toho posouditi mohla důležitost vltavského přístavu v Libni, dovozujíc ze sdělených dat, že založení přístavu libeňského vzešlo ze skutečné potřeby a zaslouhuje i co do příspěvku k úhradě nákladů všemožné státní podpory.

Započetím stavby obchodního a zimního přístavu v Holešovicích u Prahy vstoupila znovu do popředí též otázka prodloužení vodní cesty od Prahy a přes Prahu na jih upravením hoření Vltavy až k Budějovicům a spojení Vltavy s Dunajem zřízením splavného průplavu. Již v podání, o němž se komora ve schůzi ze dne 28. ledna 1886 k pilnému návrhu Wohankovu usnesla, bylo ukázáno na veliký mezinárodní význam této vodní dráhy a vyloženo, jak důležito jest při zřizování holešovického přístavu a při regulačních pracích uvnitř Prahy k tomu přihlížeti, aby se tím získal první základ ku prodloužení vodní cesty na jih. Také v druhé petici, ve schůzi dne 27. ledna 1887 k návrhu Václava Nekvasila a Antonína Řivnáče usnesené, vytkla komora s důrazem, »že zřízení ochranného a obchodního přístavu, pak překladištní stanice v Holešovicích i s uplavněním Vltavy až ku přístavišti »na Františku« bude toliko první částí díla, kdežto za druhou, bezprostředně s ním souvisící část akčního programu musí se pokládati uplavnění hořejší Vltavy a zřízení dunajsko-labského průplavu, aby se nejen jižní Čechy lodní plavbě staly přístupnými, nýbrž spolu i středo-evropská doprava hromadného zboží na tuto vodní cestu byla odkázána.«

Sněmovna poslanců rakouské říšské rady rovněž již r. 1884 na základě referátu Dra. Viktora Russa vyzvala vládu, aby vypracovala projekt ku stavbě lodního průplavu blíže Vídně směrem k Budějovicům, jakož i ke kanalisování Vltavy od ústí průplavu až k Mělníku, aby od dolnorakouského a českého sněmu vymohla právoplatná usnesení stran určitých příspěvků obou zemí k výlohám zamýšlené plavební dráhy a aby pokud možná již v nejbližším zasedání říšské rady sněmovně poslanecké předložila osnovu zákona o zabezpečení této plavební dráhy na těchto usneseních zbudovanou. Také na sněmu království Českého bylo r. 1884 k návrhu posl. Hlávky usneseno, že sněm jest ochoten k úhradě potřeby pro zřízení plavební dráhy od Vídně ku Praze, na 80 milionů zl. odhadnuté, přispěti maximální částkou 10% těchto stavebních nákladů, lude-li podnik v celku za dostatečné záruky zabezpečen a přispějí-li naň taktéž přiměřenými procentními obnosy jak státní finance, tak i král. hlavní město Praha a ostatní interesi.

Od těch dob minula léta, aniž státní správa, ačkoli několikrát vyzvána (dotaz poslance Dra. Riegra ze dne 12. října 1889 na českém

sněmu, resoluce týmž sněmem dne 19. listopadu 1890 přijatá atd.), nějaké byt i jen přípravné kroky k uskutečnění veliké myšlenky této byla podnikla.

Byl tudíž dne 20. dubna 1891 ve sněmovně poslanců návrh výboru pro vodní cesty, již r. 1884 schválený, posl. Kaftanem obnoven a v ten smysl pozměněn, že vláda má býti vyzvána, aby na základě zevrubného technického šetření potřebné plány a rozpočty na dunajsko-vltavsko-labský průplav pokud možná rychle vypracovati dala a k úhradě potřebného k tomu nákladu přiměřený obnos do státního rozpočtu na rok 1891 položila. Národohospodářský výbor říšské rady, jemuž zmíněný návrh byl přikázán, svěřil o něm referát poslanci Wohankovi, jehož zevrubně odůvodněná zpráva, v níž se za přijetí Kaftanova návrhu více přimlouval, v národohospodářském výboru dne 17. listopadu 1891 sice byla schválena, však pro jiné naléhavé předměty v plenu poslanecké sněmovny v dotyčném zasedání neprojednána.

K podnětu obchodní a živnostenské komory drážďanské na společnou akci všech účastněných činitelů konala se dne 27. května 1892 v Ústí n. L. konference, na níž přítomní zástupcové obchodních komor drážďanské, liberecké a pražské usnesli se, že se budou o stavbu průplavu Dunaj s Labem spojujícího zasazovati a že k dalšímu přípravě projektu mají býti vyzvány komory vídeňská, budějovická a hamburská atd., aby společně s nimi nejprve provedly šetření o rozsahu dopravy, jakouž lze očekávati — totiž sestavení jak očekávané místní dopravy pro místa a okresy v obvodě zamýšlené dráhy, tak výměny zboží mezi Německem a severními Čechami na straně jedné a Rakousko-Uherskem, balkánskými státy, jižním Ruskem a východními zeměmi na straně druhé — jakož i vyšetření tarifních poměrů tohoto obchodu se týkajících; každá z účastných komor měla ve svém obvodě zřídit zvláštní komitét, k řízení společné akce měl se utvořiti výkonný výbor. K návrhu presidia bylo ve schůzi komorní dne 26. července 1892 po vřelé přimluvě Wohankově presidium zmocněno jmenovati do zatímného výboru dva členy, podniknouti kroky, aby ze zástupců interestů středních i jižních Čech utvořen byl v Praze veliký místní komitét, jemuž by náleželo schůzemi, přednáškami, literární a publicistickou činností myšlenku dunajsko-labského průplavu účinně propagovati i pečovati o sehnání potřebných peněžitých prostředků k úhradě nákladů na studia ku zjištění rentability průplavu, jakož i nákladu na technické práce přípravné. K úhradě výloh s akcí touto spojených usneseno položiti do komorního rozpočtu na rok 1893 prozatím 3000 zl.

Výkonný výbor pro zřízení labsko-dunajského průplavu, jenž svého času na konferenci v Ústí n. Lab. byl ustanoven, odbýval 6. listopadu 1892 v Praze v místnostech komory svou první schůzi, v níž bylo nejprve usneseno, aby se komitét definitivně zorganizoval, aby k tomu, cíli byly pozvány obchodní komory v Budějovicích, Chebu, Plzni a Vídni

jakož i Labský spolek v Ústí a Dunajský spolek ve Vídni, aby do něho delegáty své vyslaly. Prozatímní správa příkázána komoře pražské, kdežto řízení statistických šetření pro výpočet výnosnosti podniku převzala komora liberecká. Takto zřízený komitét, do něhož byl komorou pražskou kromě členů Wohanky a Sobotky a sekretáře Dra. Fořta vyslán též říšský poslanec inž. J. Kaftan, sešel se dne 12. prosince 1892 ve Vídni k ustavující schůzi, zvolil za předsedu říšského poslance Dra. V. Russa a usnesl se zříditi čtyři subkomitáty, totiž technický se sídlem ve Vídni, agitační a finanční v Praze a statistický v Liberci. Všechny tyto subkomitáty činnost svou již zahájily. Komitét vydal dva pamětní spisy, sebral na 150.000 zl. příspěvků (v tom 75.000 zl. od sněmu království Českého), vypracoval základní program pro zhotovení projektu rozepsal konkurs na jich dodání prozkoumal došlé konkurenční projekty, a vypsal mezinárodní konkurenci na nejlepší rozluštění mechanických zdvihadel.

K žádosti statistického subkomitátu, resp. komory liberecké, podnikla komora šetření směřující ke zjištění očekávané lodní dopravy po projektovaném průplavě dunajsko-vltavsko-labském (rozeslání dotazů, překlad a tisk dotazníků a j.).

V poslední době zaujal komoru i projekt splavnění středního Labe od Mělníka vzhůru až k Hradci Králové a Jaroměři. Když znaleckou anketou dne 30. října 1895 u místodržitelství konanou bylo zjištěno, že pouhou regulací splavnosti středního Labe dosíci nelze, došlo na jaře 1896 mezi zemí a vládou k dohodnutí, že má se vypracovati i pro tuto trať generální projekt kanalizační společným nákladem státu a země. Na jaře 1899 povstalo pak v polabském rolnictvu hnutí, které směřujíc v první řadě k odstranění každoročních záplav labských, rozšířilo záhy své snahy i k úpravě středního Labe pro účely plavební. Dne 25. května 1899 ustavil se v Kolíně komitét pro úpravu a splavnění řeky Labe, v němž i komora jest zastoupena.

Když pak v letošním zasedání říšské rady předložila vláda poslanecké sněmovně osnovu zákona na vybudování druhého železničního spojení s Terstem a j. tratí železničních v první řadě strategickým účelům a zájmům jižních zemí sloužících nákladem státním asi 244 mil. korun, žádala komora dne 16. března 1900 jednomyslně, aby za finanční oběti, jež království České jako nejpoptatnější země této polovice říše — a zejména průmysl a obchod této země — budou nuceny po léta přinášeti na zbudování tratí těchto, bylo též komunikačním potřebám tohoto království co možno nejdříve učiněno zadost konečným vybudováním splavných cest vodních, a sice kanalisací dolní Vltavy a středního Labe a stavbou průplavu vltavsko-dunajského. Dotyčná resoluce byla pak podána vládě, zemskému výboru, i jiným účastněným autonomním činitelům, došedši v celé veřejnosti jako v komoře samé nedílného souhlasu



Nemalou pozornost věnovala komora též povznesení námořní plavby, speciálně Terstu a rakouskému Lloyd. Roku 1885 zabývala se k podnětu zemského výboru solnohradského též tak zvaného druhým železničním spojením s Terstem a jeho částí, drahou turskou, navrhuje dle referátu Bunzlova, aby se stanoviska potřeb rakouského obchodu vývozního i námořních zájmů Terstu zjednáno bylo co nejpřímější připojení Terstu přes Sv. Valentin a Budějovice k české síti drah sestátněných zbudováním linie Divača—Lokva—Karavanky do Celovce a zřízením spojovací trati Thalheim—Čerminj (Rotenmann). K pozvání zemského výboru korutanského konala se pak stran dráhy karavanské dne 28. července 1890 v Celovci konference delegátů, již i komora Drem. Fořtem se účastnila a k jejímž usnesením plně se připojila, žádajíc dne 20. března 1891 opětně rychlé vybudování nezávislého a co možná nejkratšího spojení mezi Terstem a Čechami drahou z Divači do Lokvy a přes Karavanky údolím Rosenthalským do Celovce. Opětně pak v březnu 1897 komora účastnila se svým delegátem Boh. Bondym ankety, zemským výborem král. Českého stran nového železničního spojení s Terstem svolané.

Již počátkem r. 1885, jsouc obchodními komorami v Terstu a ve Stuttgartě požádána, aby zakročila o zřízení východiště z Terstu pro námořní cesty subvencovaných parníků německých, vytkla s důrazem potřebu rozmnožiti pravidelné jízdy námořní z Terstu, a když vypršeti měla subvenční smlouva vlád se společnostmi rak.-uher. Lloyd z r. 1878, žádala ve schůzi z 8. července 1886 v obsírné petici státní subvencování nikoliv jediné monopolistické společnosti, nýbrž jednotlivých linií s veřejnou konkurencí jednotlivých společností lodních a pro případ, že by subvenční smlouva s Lloydem byla obnovena, domáhala se aspoň parity sazeb Lloydových se sazbami konkurujících lodí zahraničních, vůbec pak státního vlivu na vyměřování sazeb pro subvencované linie, zavedení přímých sazeb mezi Prahou a jednotlivými místy zámořskými pro náš export a import důležitými, zvýšení rychlosti parníků Lloydových, připojení linie jihoamerické s linií španělskou k dosavadní síti, obmezení smluvní doby z 10 na 5 let a konečně zařízení generální agentury Lloyd v Praze. Požadavky tyto opakovala komora po dvou letech, vyslovujíc se ve schůzi 7. prosince 1888 o normálních sazbách a dopravním řádu, Lloydem dle nových subvenčních smluv upraveném, a spolu dokládajíc, že předpisy tyto pro tuzemské exportéry zůstanou bez významu dotud, pokud se snížením tarifů Lloydových nepodaří umožniti vývoz ze středních Čech přes Terst vůbec.\*)

\*) Generální agentura Lloyd v Praze 1. zářím 1888 skutečně vstoupila v život, postrádajíc však oprávnění k uzavírání přímých smluv dopravních a vydávání příslušných přímých konossementů, neměla praktických výsledků, načež komora ve schůzi 28. listopadu 1890 opětně upozornila, žádajíc o příslušné zakročení ministerstva obchodu.

Když pak prohlášen byl v roce 1890 neobyčejně nízký vývozní tarif zavedený německým paroplavebním podnikem »Deutsche Levante-linie« a ohrožující český vývoz cukru, prádla, galanterního a rukodělného zboží atd., žádala komora ihned, aby tarif pro vývoz z Čech přes Terst do Levanty byl na roveň postaven s tarifem z Německa přes Hamburk do Levanty, aby pro výrobky z Čech bez zprostředkovatelského obchodu terstského přímo do míst zámořských vypravované zavedeny byly kombinované tarify pro pevninu i moře (tarify kumulativní) dle vzoru levantské dopravy německé, i aby se umožnilo přímými tarify exportními mezi Čechami, dunajskými překladišti a Levantou intenzivněji používati paroplavby dunajské.

V roce 1891 podala komora ministerstvu obchodu petici, aby při nastávajícím doplňování správní rady Lloydů hledělo se též k takovým osobnostem, které dle povolání svého vývozních potřeb českého obchodu dokonale jsou znalé, a v r. 1896 komora pořádala anketu, aby zjistila příčiny nepatrného užívání dopravní cesty přes Terst, nenaleznuvši však v jejích výsledcích podnětu k podniknutí jiných kroků pozitivních.

### **57. Komora pro královské hlavní město Prahu.**

Královské hlavní město Praha jakožto sídlo komory a spolu zákonné bydliště většiny členů komorních a (dle zatímního komorního zákona) náhradníků jejich byla, jak pochopitelně, povždy předmětem horlivé a v počáteční době skoro výhradné péče komory.

Od roku 1851 dožadovala se komora téměř nepřetržitě, aby osvobození novostaveb a přestaveb v Praze od daně činžovní na více let bylo prodlouženo, kterážto žádost v nesčetných zvláštních podáních, jakož i ve zprávách výročních, v komorních schůzích plenárních i deputacemi k ministrům a místodržiteli docházela výrazu.

Ochabující ruch stavební, zvláště pak okolnost, že sídelnímu městu Vídní výhody té během desíti let dvakrát se dostalo měrou velice hojnou, pohnula komoru, že v letech 1857, 1859 a 1860 třikrát se obrátila k ministerstvu financí s peticemi obšírně odůvodněnými, poukazující k postupnému rozšiřování se jiných měst, k malému přibývání novostaveb a přestaveb v Praze, k častému ohromnému zvyšování nájemného z místností živnostenských a prodejních v živějších ulicích Prahy, k velikému návalu živnostnictva do Prahy, jež lze očekávati, až nový živnostenský řád nabude platnosti, konečně i k nestejnému ložnímu, jakým se měří Vídní a Praze. Všechny podniknuté kroky byly bezvýsledné, rovněž i naděje v nového správce ministerstva financí šlechtice Plenera ukázaly se lichými; podání z 21. června 1860 bylo zamítnuto tak jako žádosti z let 1857 a 1859, tak že komora koncem r. 1868 k návrhu Dotzauerovu opět uznala potřebu v příčině té zakročiti, a to přímo u sněmovny poslanecké.\*)

\*) Příslušné návrhy byly podány Pštrosem dne 25. července 1854 vzhledem k nejnovějším vídeňským osvobozením od daně činžovní (petice byla v listop. 1854 opětována) a opětně ve schůzi z 20. března 1855, v letech 1857, 1859 a 1860 pak Al. Veitem a Dotzauerem.