



HISTORIE STÁTNÍCH DRAH
HISTÓRIA ŠTÁTNYCH DRÁH

1918–2018

Pavel Bek a kolektiv

Historie státních drah História štátnych dráh 1918–2018

Vyšlo také v tištěné verzi



Pavel Bek a kolektiv

Historie státních drah, História štátnych dráh 1918–2018 – e-kniha
Copyright © České dráhy, a.s., 2018

Všechna práva vyhrazena.
Žádná část této publikace nesmí být rozšiřována
bez písemného souhlasu majitelů práv.

HISTORIE STÁTNÍCH DRAH
HISTÓRIA ŠTÁTNYCH DRÁH



1918–2018

1 9 1 8
1 0 0
2 0 1 8
SPOLEČNÉ STOLETÍ

HISTORIE STÁTNÍCH DRAH
HISTÓRIA ŠTÁTNYCH DRÁH

1918–2018

Pavel Bek a kolektiv

© České dráhy, a.s., 2018

ISBN 978-80-85104-27-1 (tištěná kniha)

ISBN 978-80-85104-28-8 (ePDF)

ISBN 978-80-85104-29-5 (ePUB)

ISBN 978-80-85104-30-1 (Mobi)

PODĚKOVÁNÍ

Je to rovných sto let, co vznikla Československá republika. Toto významné jubileum je příležitostí zavzpomínat také na to, jak uplynulých sto let prožívala naše železnice a s ní lidé, kteří se o ni starali a starají.

Publikace o minulosti, současnosti i budoucnosti železniční dopravy v srdci Evropy vznikla ve spolupráci historiků, odborníků ze železničních společností, Ministerstva dopravy České republiky a Ministerstva dopravy a výstavby Slovenské republiky. V knize přinášíme poutavé vyprávění o významných událostech, ale také o každodenním provozu jak Československých státních drah, které vznikly v roce 1918, tak nástupnických organizací v obou našich zemích po roce 1992.

Než se pustíte do četby této ojedinělé publikace, chtěli bychom všem partnerům, kteří se na vydání knihy podíleli, a především pak autorům jednotlivých kapitol, poděkovat za jejich práci, kterou zrození knihy „HISTORIE STÁTNÍCH DRAH 1918–2018“ věnovali.

České dráhy, a.s.

OBSAH

Úvodní slovo ministra dopravy ČR (cz).....	8	6. Státní dráhy v České republice 1993–2018 (cz).....	137
Úvodné slovo ministra dopravy a výstavby SR (sk)	9	7. Štátne dráhy v Slovenskej republike 1993 – 2018 (sk)	157
1. Historický úvod (cz, sk)	II	8. Perspektivy budoucnosti železnice v České republice (cz)	179
2. Státní dráhy v období Československé republiky 1918–1939 (cz)	3I	9. Perspektivy budúcnosti železníc v Slovenskej republike (sk)	189
3. Státní dráhy v období protektorátu Čechy a Morava 1939–1945 (cz)	6I	Seznam ministrů (cz) Zoznam ministrov (sk) 1848–2018	195
4. Štátne dráhy v Slovenskej republike 1939 – 1945 (sk)	75	Prameny a literatura	207
5. Československé státní dráhy 1945–1992 (cz)	IO3		

ÚVODNÍ SLOVO MINISTRA DOPRAVY ČR



Milí čtenáři,

stojíme na prahu další dopravní revoluce. Autonomní vozidla a přechod na alternativní paliva v blízké budoucnosti dopravu výrazně změní. Věřím, že v nové době železnice obstojí. Rychlost, spolehlivost a komfort ocení cestující za deset i patnáct let.

Lidé, kteří se na začátku osmdesátých let vydali rychlíkem napříč naší zemí z Prahy do Ostravy, cestovali více než šest hodin. Dnes, o téměř třicet let později, je nejrychlejší souprava převeze za tři hodiny. Přípravované vysokorychlostní tratě mají čas zkrátit nejméně o třetinu a naše dvě největší města Brno a Prahu propojit nanejvýš hodinovou jízdou.

Má-li naše země obstát v konkurenci moderních digitálních států, potřebuje kromě mimořádně silného důrazu na vzdělání zajistit lidem rychlou dopravu. Využijme možnosti železnice pro řešení přetížené nákladní dopravy a propojme centra regionů rychlovlakem. Ještě rychleji a lépe, než si dnes myslíme a s napojením do sousedních zemí, které této myšlence dává potřebný přesah a hlubší smysl.

Česká republika vybudovala nejhustší železniční síť v Evropě. Využívejme ji v 21. století tak, aby lidem usnadnila život.

DAN ŤOK

ministr dopravy ČR

ÚVODNÉ SLOVO MINISTRA DOPRAVY A VÝSTAVBY SR

Milí čitatelia a podporovatelia železničnej dopravy,

na úplnom počiatku železnice bola myšlienka vytvoriť pevnú dopravnú cestu pre banský vozík. Prišla železnica: najskôr s konským a potom parným pohonom. Bola to silná vízia, ktorá postupne ukázala svoj obrovský potenciál a životaschopnosť a preniesla sa do celého sveta. Súčasťou sme sa stali aj my.

Dnes je to už storočie, čo po našich železničných tratiach začali premávať vlaky pod spoločnou značkou štátnych dráh vo vtedajšom Československu.

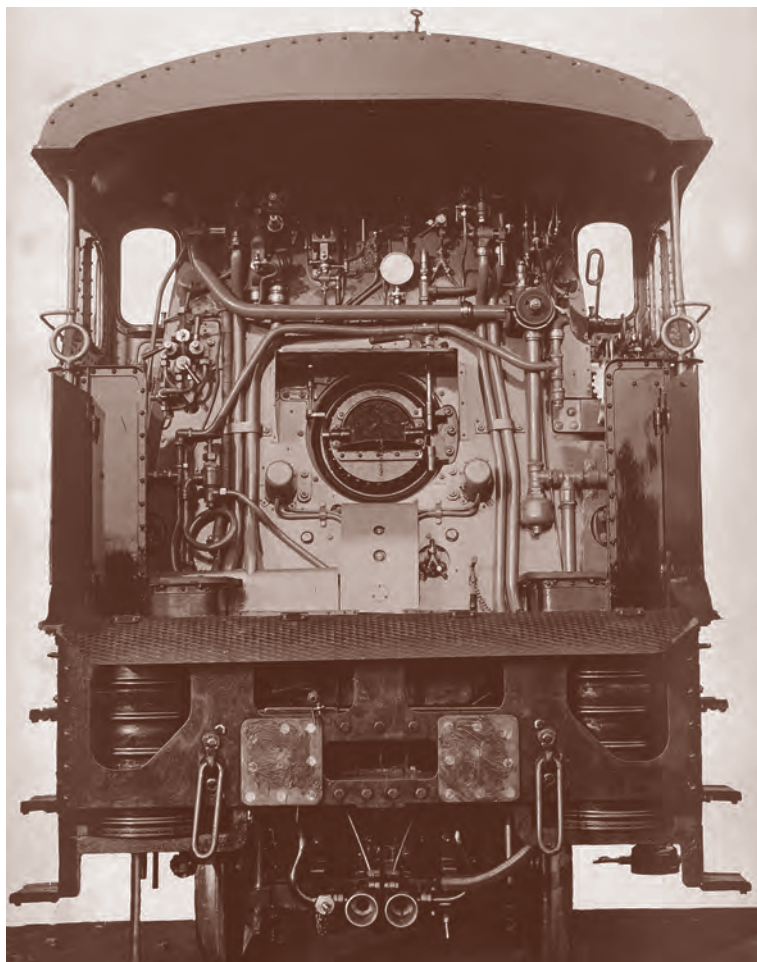
Som rád, že aj dnes môžem s radosťou povedať, že železnice nás naďalej spájajú. Spájajú ľudí, naše mestá, regióny aj krajiny. Železnice sú dnes fenoménom, ktorý si získal silné postavenie v dopravnom systéme v celej Európe. Vlaky zabezpečujú bezpečný, ekologický a moderný spôsob dopravy tak pre ľudí, ako aj pre tovar.

Aj z mojej pozície môžem povedať, že železničnú dopravu na Slovensku podporujeme, napríklad aj zavedením bezplatnej dopravy, a budeme podporovať aj naďalej. Prináša nám totiž nielen celospoločenský úžitok, ale otvára aj nové možnosti podpory a rozvoja našich krajín.

ARPÁD ÉRSEK

minister dopravy a výstavby SR





Stanoviště parní lokomotivy. SOAP

KAPITOLA 1

HISTORICKÝ ÚVOD

AUTOŘI:

Pavel Bek (CZ)

Jiří Kubáček (SK)

VZNIK ŽELEZNICE

S amotný počátek železnice můžeme nalézt v 16. století v rudných dolech v Tyrolsku a Německu, kde se používalo dřevěné kolejové pole jako dopravní cesta pro důlní vozíky (hunt) přepravující rudu. Postupně se tento způsob dopravy rozšířil po Evropě a v 17. století jej využívali v uhelných dolech v anglickém Newcastleu. Trvalo však více než sto let, než byla tato technologie dopravy zdokonalena a připravena k širšímu využití. V Anglii byl do důlního huntu zapřažen kůň a pro stavbu důlní dráhy začaly být od šedesátých let 18. století používány litinové kolejnice. Tím se začala psát éra koněspřežných železnic.

Avšak pokrok šel rychle vpřed, kůň v čele vlaku záhy zastaral a nahradila ho síla páry. V roce 1765 se podařilo anglickému vynálezci Jamesu Wattovi zdokonalit parní stroj natolik, že ho bylo možné použít jako pohon v průmyslu a v dopravě. Na počátku 19. století pak angličtí vynálezci Richard Trevithick

Provoz na koňce
Budějovice–Linec
ve třicátých
letech 19. století.
SOAP



a George Stephenson nezávisle na sobě zkonstruovali parní lokomotivu, která byla schopná běžného provozu. Druhý jmenovaný se stal úspěšným podnikatelem a v letech 1823–1825 projektoval a uvedl do provozu první železnici ze Stocktonu do Darlingtonu s kombinovanou koňskou a parní trakcí. Pro rozchod své trati použil rozteč kol anglických dostavníků 6 stop a 8 1/2 palce, což je v metrickém systému 1 435 mm, čímž určil rozchod většiny železniční sítě vybudované později na celém světě. Rozvoj železniční dopravy šel v Anglii ruku v ruce s rozvojem průmyslové výroby a s procesem později nazvaným průmyslová revoluce.

Nový způsob dopravy si záhy našel cestu přes kanál La Manche i Atlantický oceán. Ve Francii byla v roce 1828 uvedena do provozu železnice St. Étienne-Andrézieux a následující rok trať Carbondale-Honesdale v USA. V Belgii byl v roce 1835 zahájen provoz na dráze Brusel-Malines a ve stejném roce v Bavorsku dráha Norimberk-Fürt. Rakouské císařství nezůstalo pozadu, již v polovině dvacátých let 19. století existují koněspřežné dráhy Budějovice–Linec (1825–1832) a Bruska–Lány (1828–1833). V roce 1836 pak zahájila činnost společnost *C. k. výhradně privilegovaná Severní dráha císaře Ferdinanda* provozující první železnici s parní trakcí na našem území.

Myšlenka železných drah se ukázala neobyčejně životaschopnou a stala se jedním z hlavních faktorů průmyslové revoluce a industrializace. V budoucnu se hustota železniční sítě stala jedním z hospodářských a ekonomických ukazatelů vyspělosti dané země.

BUDOVÁNÍ ŽELEZNICE V HABSBUŘSKÉ MONARCHII DO ROKU 1918

Doba vzniku a budování železniční sítě a dopravy na území habsburské monarchie, které byly české země do roku 1918 součástí, lze rozdělit do několika období. První období, které časově spadá do dvacátých a třicátých let 19. století, bylo ve znamení koněspřežných železnic a prvních parostrojních, jejichž stavba a provoz byly iniciovány soukromými investory. Jejich vlivem nastala změna ve způsobu přepravy zboží a osob. Tak se zrodil zárodek hromadné dopravy tak, jak je chápána dnes.

V tomto období byly v Čechách postaveny a uvedeny do provozu dvě koněspřežné dráhy. Budějovice–Linec a Praha–Lány (Plzeň). Projektování a výstavba obou byla spjatá se jménem Františka Josefa Gerstnera a jeho syna Františka

Antonína Gerstnera. Realizaci první z nich finančně zaštitilo vídeňské bankovní konsorcium včele s Johannem Geymüllerem a Salomonem Mayerem Rothschildem, kteří se podíleli na založení *C. k. První rakouské železniční společnosti*. Ta stavbu financovala a dráhu provozovala. Trať byla vybudována v letech 1825 až 1832 a klíčovou komoditou nové obchodně-dopravní tepny byla sůl, avšak již od počátku se počítalo s přepravou osob. Provoz byl zahájen 1. 8. 1832 a přes počáteční obtíže se z „Koňky Budějovice–Linec“ stal finančně úspěšný podnik, který fungoval přes dvacet pět let, než byl v roce 1857 prodán *Společnosti dráhy císařovny Alžběty*.

~~~~~

## NOVÝ ZPŮSOB PŘEPRAVY ZBOŽÍ I LIDÍ VZBUDIL ZASLOUŽENOU POZORNOST PŘEDSTAVITELŮ STÁTU. Z VÍDNĚ MĚL BÝT HLAVNÍ DOPRAVNÍ UZEL EVROPY.

~~~~~

Druhá koněspřežná dráha, která měla spojit Prahu s Plzní, nebyla ani zdaleka tak úspěšná. Již v roce 1825 byla založena *C. k. privilegovaná Pražská železniční společnost*, která měla tuto dráhu postavit a provozovat. Stavba byla zahájena v roce 1828 a v roce 1833 se z finančních důvodů zastavila v křivoklátských lesích. Společnost následně ukončila činnost a nedostavěnou dráhu zakoupil v roce 1834 kníže K. E. Fürstenbeg, který ji začal využívat k zásobování Prahy dřevem. V roce 1853 ji zakoupila *C. k. privilegovaná Buštěhradská železnice*.

V druhém období, které trvalo zhruba dvacet let, od poloviny třicátých do poloviny padesátých let 19. století, již byly stavěny a provozovány železnice s parní trakcí. Financovány byly nejdříve soukromníky, posléze státem. K prvnímu druhu patřila akciová společnost *C. k. výhradně privilegovaná Severní dráha císaře Ferdinanda*, která v období let 1836 až 1855 postupně vybu- dovala železniční spojení mezi Vídní a Bochní v Haliči s odbočkami do Brna, Olomouce a Opavy. Stavba této dráhy vycházela z projektu inženýra Františka Xavera Riepla a byla finančně zaštitěna bankovním domem Salomona Mayera Rothschilda. Tím, že „Ferdinandka“ napojovala solné doly v Bochni a průmy-



Profesor František Xavier Riepl.

Archiv Ing. Jindřich Bek

slově se rozvíjející Ostravsko s mezinárodním trhem, se z ní stala jedna z finančně nejvýnosnějších železnič- ních společností v Předlitavsku.

Nový způsob přepravy zboží i lidí vzbudil zaslou- ženou pozornost představitelů státu. Mezi ně patřil předseda Všeobecné dvorské komory Karl Friedrich Kübeck von Kübau, který byl císařem Ferdinandem I. pověřen vypracováním plánu na rozvoj želez- nice v rakouském císařství. Výsledkem byl císařský patent z 19. prosince 1841, který vytyčoval čtyři hlavní zásady železniční výstavby řízené státem:

1. Železnice se má stát prostředkem integrace mno- honárodnostní habsburské říše.
2. Zahájit z Vídně výstavbu železnice do čtyř směrů, do Saska, Bavorska, Terstu a do Uher.
3. Vytvořit z Vídně dopravní a obchodní křižovatku mezi Baltem, Jadranem a Černým mořem.
4. Vystavět důležitou trať z Milána do Benátek, které v té době byly nejdůležitějším vojenským přístavem Rakouského císařství.

FRANTIŠEK XAVIER RIEPL

* 29. 11. 1790 Graz

+ 25. 4. 1857 Vídeň

V letech 1803–1809 studoval na univerzitě ve Vídní a následně 1809–1813 hornicko-lesnickou akademií v Schemnitz v Uhrách. V období let 1817–1819 zastával místo ředitele jáchymov- ských dolů a hutí u knížete Fürstenberga. Poté působil v období 1819–1839 jako profesor pří- rodních věd na Vídeňské polytechnice. Jako vý- znamný odborník se v roce 1829 stal poradcem v arcibiskupských železárnách ve Vítkovicích, kde byla v roce 1836 dle jeho projektu uvedena

do provozu první koksová vysoká pec. Začal se také zajímat o železnici jako nový způsob dopravy. Vypracoval návrh na železniční spojení Východní Haliče, Slezska, Moravy, Rakouských zemí, Uher, Štýrska a Terstu. Železnice měla dopravovat sůl z Bochnie a uhlí z Ostravska. Za vzor si vzal finančně úspěšné podniky koňské dráhy Budějovice – Linec. Nakonec se projekt za pomoci Salomona Rothschilda podařilo prosadit a na jeho základě vznikla *C. k. výhrad- ně privilegovaná společnost Severní dráhy císaře Ferdinanda*, na jejíž činnosti se profesor Riepl až do své smrti v roce 1857 podílel.



Archiv Ing. Jindřich Bek

**KARL FRIEDRICH KÜBECK
VON KÜBAU**
PREZIDENT DVORSKÉ KOMORY
* 25. 10. 1780 Jihlava
+ 11. 9. 1855 Hadersdorf u Vídně

Syn krejčího, vysoký státní úředník, ministr, propagátor výstavby a řízení železnice státem. Po studiu práv působil v letech 1800–1840 ve státní správě v Čechách, na Moravě a Rakouských zemích. Postupně stoupal ve funkcích státní správy, v roce 1816 byl nobilitován do rytířského stavu a v roce 1826 do stavu svobodných pánů. V roce 1840 se stal prezidentem Všeobecné dvorské komory, v jejímž čele stál až do března 1848. Poté se na krátkou dobu stal ministrem financí. V letech 1851–1855 byl pověřen funkcí prezidenta Říšské rady, kterou zastával až do své smrti. Ve svém postavení se aktivně zasloužil o rozvoj výstavby železniční a telegrafní sítě. Železnice se do jeho zorného pole dostala jako zdroj příjmů státní pokladny v rámci snahy oživit státní finance. V roce 1841 předložil plán na vybudování základní státní železniční sítě habsburské monarchie. Roku 1846 stal za projektem státní telegrafické sítě, která výrazně modernizovala spojení v habsburské monarchii.



Archiv Ing. Jindřich Bek

**HERMENEGILD DANIEL
VON FRANCESCINI**
PRVNÍ GENERÁLNÍ ŘEDITEL
STÁTNÍCH DRAH
* 9. 10. 1795 Benátky
+ 8. 6. 1862 Sacile

Rakouský železniční inženýr z Benátek a první generální ředitel státních drah v Rakouském císařství. Vystudoval univerzitu v Padově, v letech 1811–1815 absolvoval dělostřeleckou a ženijní školu v Modeně, pět let sloužil rakouské armádě. V letech 1822–1830 se podílel na stavbě silnic v Benátsku. Během své kariéry se podílel na regulaci Dunaje ve Vídni, Pozsony a Budíně, stejně tak na rozšíření přístavů v Terstu, Benátkách a Rijece. Po vzniku společnosti Severní dráhy císaře Ferdinanda odešel do jejích služeb a stal se jejím technickým ředitelem, vedl výstavbu první železnice s parním provozem v habsburské monarchii. Po vzniku státních drah v roce 1842 se stal do roku 1848 jejich prvním generálním ředitelem. Za své zásluhy o rozvoj dopravních cest v habsburské monarchii byl v roce 1847 povýšen do rytířského stavu. V letech 1848 až 1862 byl generálním inspektorem Severní dráhy císaře Ferdinanda.

Z Vídně tak měl být hlavní dopravní uzel Evropy, což mělo monarchii přinést odpovídající politický i finanční vliv. Vytyčování železničních tratí mělo být vedeno v souladu s obchodními a průmyslovými zájmy státu. V návaznosti na tento patent začala být organizována státní železniční správa. Na Kübeckův návrh byl vydán další císařský dekret z 13. března 1842, na jehož základě bylo zřízeno Generální ředitelství státních drah, jehož úkolem bylo realizovat výstavbu železnice dle patentu z 19. prosince 1841. V praxi to znamenalo řídit projekty železničních tratí financované státem, vykupovat pozemky, připravovat zadání staveb a zajišťovat na vybudovaných tratích provoz. V čele generálního ředitelství stál uznávaný železniční odborník inženýr Hermenegild Francesconi.

Postupně byla v habsburské monarchii ve čtyřicátých a padesátých letech vybudována síť státních drah zahrnující například *C. k. Severní státní dráhu* (1842–1851) Olomouc–Praha–saské hranice (Podmokly), *Jižní státní dráhu* (1841–1858) Vídeň–Terst, Vídeňskou spojovací dráhu (1857–1858), *Jihovýchodní státní dráhu* (1845–1856) Marchegg–Pozsony–Pešť–Segedín, *Východní státní dráhu* (1847–1857), *Lombardsko-benátskou státní dráhu* (1840–1856). Celkem bylo v tomto období postaveno v Rakouském císařství cca 1 300 km tratí, do kterých stát investoval cca 40 milionů zlatých konvenční měny. To zařadilo habsburskou monarchii ve výstavbě a hustotě železniční sítě ke špičce v Evropě. V polovině padesátých let 19. století stát kontroloval 2 272 km tratí a uvažoval o další výstavbě. To se však vlivem zahraniční politiky rakouského císařství změnilo.

~~~~~

**V DRUHÉ POLOVINĚ PADESÁTÝCH LET TAK NASTALA  
KONJUNKTURA VÝSTAVBY ŽELEZNIC. POSTUPNĚ  
VZNIKALY NOVÉ ŽELEZNIČNÍ SPOLEČNOSTI PŮSOBÍCÍ  
NA DNEŠNÍM ÚZEMÍ ČESKÉ REPUBLIKY A SLOVENSKA.**

~~~~~

V následujícím období od poloviny padesátých do poloviny šedesátých let 19. století došlo k zastavení výstavby a provozu železnic státem. Na vině byla zahraniční politika Rakouského císařství v období Krymské války a náklady na vojsko udržované na hranicích s Ruskem. Došlo k prohlubování státního dluhu a jednou z možných cest jak získat do státní pokladny peníze bylo prodat

státem vlastněné železnice do soukromých rukou. V průběhu roku 1854 se jednalo o odprodeji první části státní železniční sítě. Konkurs na odprodej Severní státní dráhy a Jihovýchodní státní dráhy státních drah v Čechách a v Uhrách, vyhlášený 19. října 1854, vyhrálo 31. prosince 1854 francouzsko-rakouské finanční konsorcium kryté pařížskou bankou Credit Mobilier. 1. ledna 1855 tak vznikla *C. k. privilegovaná Rakouská společnost státní dráhy* (StEG). Postupně tak do roku 1858 stát odprodal soukromým subjektům celou železniční síť vyjma úseku o délce 2 km na hranicích do Saska v Podmoklech. Stát se zároveň s uskutečněním prodeje snažil o vytvoření optimálních podmínek pro soukromé podnikání v oboru železniční dopravy. V roce 1854 byl vydán nový koncesní zákon obsahující možnost udělení koncese na 90 let, zákaz stavby konkurenčních tratí na daném úseku a státní garance kapitálu společnosti. Došlo tak ke kombinaci státního a soukromého kapitálu na stavbu železniční sítě, kromě toho se stát finančně podílel na provozu jednotlivých tratí. Kombinace státního a soukromého kapitálu se pro habsburskou monarchii ukázala jako výhodná a na výstavbu s podílem soukromého kapitálu bylo uvolněno 300 milionů zlatých konvenční měny. V druhé polovině padesátých let tak nastala konjunktura výstavby železnic. Postupně vznikaly nové železniční společnosti působící na dnešním území České republiky a Slovenska, patřily mezi ně například: *Buštěhradská dráha*, *C. k. privilegovaná Brněnsko-rosická dráha*, *C. k. privilegovaná Jihoseveroněmecká spojovací dráha*, *C. k. privilegovaná Dráha císařovny Alžběty*, *C. k. privilegovaná Ústecko-teplická dráha*, *C. k. privilegovaná Česká západní dráha*, *C. k. privilegovaná Dráha císaře Františka Josefa*, *C. k. privilegovaná Košicko-bohumínská dráha*. Mnohé z nich se vydaly na takzvaný běh za uhlím, což znamenalo, že jejich hlavní přepravovanou komoditou bylo uhlí.



Archiv Ing. Jindřich Bek

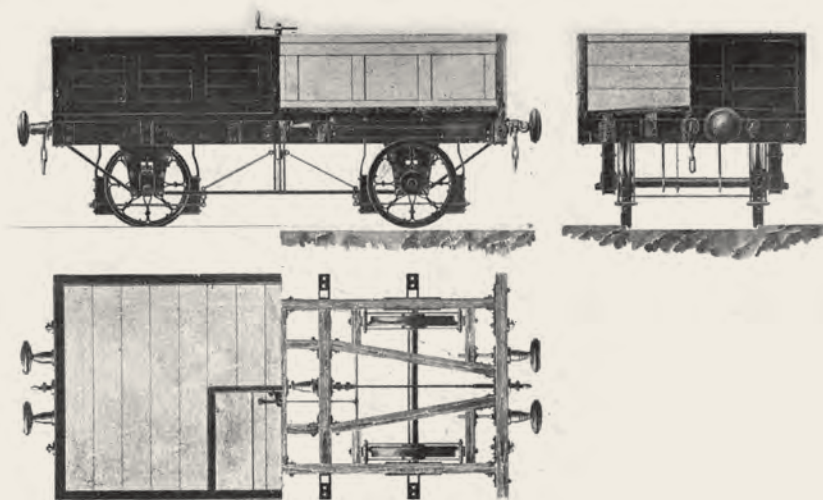
ING. JAN PERNER
MLYNÁŘSKÝ SYNEK, ČESKÝ
VLASTENEC, INŽENÝR A PROJEK-
TANT ŽELEZNIČNÍCH DRAH
 * 7. 9. 1815 Bratčice, + 10. 9. 1845 Pardubice

V letech 1830–1833 studoval na pražské polytechnice. Přihlásil se na výzvu Františka Antonína Gerstnera, který hledal schopné mladé inženýry pro vedení stavby železnice v carském Rusku. Pod vedením F. A. Gerstnera pracoval na stavbě trati Petrohrad–Carské Selo, avšak po nějaké době byl pro neshody propuštěn. V roce 1837 se jeho zaměstnavatelem stala Severní dráha císaře Ferdinanda. Podílel se na stavbě úseku Břeclav–Brno a projektem trati Ostrava–Osvětim. 1. 3. 1842 vstoupil do státních služeb a stal se vrchním inženýrem státních drah. Aktivně se podílel na vytyčování trasy a posléze stavbě trati Severní státní dráhy Olomouc–Pardubice–Praha–Drážďany. Krátce po dokončení stavby Olomoucko-pražské dráhy utrpěl v Chocni 9. 9. 1845 vážné zranění hlavy, na jehož následky následující den zemřel.

K takovýmto společnostem patřila například Brněnsko-rosická dráha. S železniční konjunkturou je v tomto období spjat rozvoj strojního a těžkého průmyslu v rakouském císařství. V této době vznikaly podniky, které v následujících letech dodávaly železničním společnostem vše potřebné pro výstavbu a zajištění provozu na jejich drahách. Mezi takové podniky v habsburské monarchii patřily například Ringhoffer, Škoda, Vítkovické železárny, lokomotivka Siegel ve Vídeňském Novém Městě, či budoucí Kopřivnická vozovka.

Obrovský rozmach výstavby železnic se nejvíce projevil od poloviny šedesátých do poloviny sedmdesátých let 19. století, kdy byla dobudována základní železniční síť habsburské monarchie. Železniční společnosti, které získaly koncesi pro svou činnost v průběhu první poloviny šedesátých let, nyní realizovaly výstavbu svých drah. V tomto období bylo vystavěno 10 920 km železnic a celková délka železniční sítě v Rakousku-Uhersku měla v roce 1875 délku 17 336 km. Na České země připadlo 3 325 km, z toho na Čechy 2 646 km a na Moravu a Slezsko 679 km.

První nákladní vagon
 vyrobený v Ringhofferově
 továrně na Smíchově
 v roce 1854.
 SOAP



Mezi jednotlivé železniční společnosti, které postupně dokončily svou základní železniční síť, například patřily: *K. k. privilegierte Böhmische Nordbahn-Gesellschaft (Česká severní dráha)*, *C. k. privilegovaná Jiho-severoněmecká spojující dráha*, *C. k. privilegovaná Dráha císaře Františka Josefa*, *C. k. privilegovaná Dráha císařovny Alžběty*. Jiné společnosti svou síť rozšiřovaly, či prodlužovaly. Například *C. k. privilegovaná Ústecko-teplická dráha* prodloužila svou trať do Chomutova nebo *Bušťhradská dráha*, která spojila uhelné revíry s odběratelskými místy (kladenský, rakovnický a sokolovský uhelný revír). Další společnosti vznikaly jako dceřiné společnosti velkých železničních společností, aby rozšířily dopravní oblast ovládanou mateřskou společností nad rozsah jejich privilegia či koncese. To byl případ Severní dráhy císaře Ferdinanda a její dceřiné společnosti *Moravsko-slezské severní dráhy*, nebo *Jiho-severoněmecké spojující dráhy* a její dceřinky *Rakouské společnosti severozápadní dráhy*. Velké společnosti si tímto způsobem v dané oblasti vytvářely monopol na železniční přepravu a udržovaly co nejvyšší přepravní tarify.

Stát v tomto období zasahoval do výstavby železnic výraznými finančními garancemi, které získaly železniční společnosti stavějící své tratě podle jeho strategických a ekonomických zájmů. Podpora ze strany státu měla několik forem, mezi které patřila každoroční subvence, nákup akcií dané

společnosti státem, případně státní záruka vyplacení chybějících financí pokud železniční podnik nedosáhl minimálního úročení základního kapitálu. V Předlitavsku byla zpravidla poskytována státní subvence ve výši 5,2 % základního kapitálu. Tento vývoj železnic byl však rázně ukončen krachem vídeňské burzy v květnu 1873. V nastalé hospodářské krizi došlo k postupnému útlumu výstavby a provozu železnic a průmyslové výroby spojené se železnicí. Mnozí výrobci lokomotiv či železničních vagonů museli buď svou výrobu omezit, případně se zaměřit na jiné strojní výrobky, nebo překonat období krize vývozem svých výrobků do zemí, které nebyly hospodářskou krizí tak zasaženy. Takovým příkladem byl například podnik pražských Ringhofferů, který začal postupně dodávat své výrobky do carského Ruska.

Od poloviny sedmdesátých let 19. století do konce prvního desetiletí 20. století nastalo období, kdy byla železniční síť v Předlitavsku dokončena a stát převzal v železniční dopravě ústřední roli. V zalitavské části habsburské monarchie byl vznik státních drah navázán na proces rakousko-uherského vyrovnání v roce 1867. V následujícím roce 1868 vznikly *Maďarské královské státní dráhy (Magyar Királyi Államvasutak, MÁV)*. V předlitavské části monarchie byl však proces vzniku státních drah úzce provázán s procesem postátňování soukromých železničních společností. Paralelně s tím se soukromé železniční společnosti, stát¹, jednotlivé země Předlitavska, města a svépomocná družstva zapojily do budování soustavy lokálních drah doplňující stávající železniční síť.

Pod vlivem důsledků hospodářské krize stát přikročil k finančním dotacím na stavbu a provoz železničních společností. Jen v roce 1876 tak stát dotoval v Předlitavsku soukromé společnosti částkou 47 milionů a v Zalitavsku 21 milionů zlatých. To však bylo pro Rakousko-uherskou monarchii z dlouhodobého pohledu neúnosné. Proto byl v roce 1877 Říšskou radou schválen sekvestrační zákon, podle kterého mohl stát uvalit na společnost, která vykazovala po dobu tří let ztrátu a přitom pobírala dotace od státu, nucenou správu. Navíc začal převládat mezi hospodářskými odborníky názor o výhodách centralizace železniční správy, zestátnění železnic, a tím zlevnění tarifů pro ekonomický vývoj státu. Po mnoha diskuzích byl ukončen liberální přístup k železničnímu podnikání a nastalo období postupného zestátnění soukromých železničních společností. To bylo provedeno formou zákona schváleného Říšskou radou a jednotlivým společnostem byla vyplacena odpovídající náhrada. Na základě takto převzatých železničních společností vznikly v roce 1884 *C. k. Státní dráhy (K. k. Staatsbahnen, KkStB)*.

Cisternový vůz
pro železnici Poti–Tiflis
z roku 1878.
SOAP





Zleva:
Lokomotiva 310.097,
Bratislava 14. 7. 1968.
Archiv Ing. Jindřich Bek

Zprava:
Lokomotiva řady 97.251
vyrobená v roce 1908
v První českomoravské
továrně na stroje v Praze.
SOAP

V průběhu osmdesátých a devadesátých let 19. století tak byla zestátněna například *Dráha korunního prince Rudolfa* (1884), *Dráha arcivévody Albrechta* (1884), *Dráha císařovny Alžběty* (1884), *Dráha císaře Františka Josefa* (1884), *Česká západní dráha* (1894), *Pražsko-duchcovská dráha* (1892), *Rakouská společnost místních drah* (1893), *Moravská pohraniční dráha* (1895), *Moravsko-slezská ústřední dráha* (1895). S tím byla spojena tvorba správy KkStB a jejich jednotlivých ředitelství. K zestátnění největších, nejvýnosnějších a nejvlivnějších železničních společností v Předlitavsku došlo až v druhé polovině prvního desetiletí 20. století. V letech 1906 až 1909 byla postupně zestátněna *C. k. privilegovaná Severní dráha císaře Ferdinanda* (1906), *Rakousko-uherská společnost státní dráhy* (1909), *Rakouská severozápadní dráha* (1909) a *Jihoseveroněmecká spojovací dráha* (1909).

Po sedmi letech své existence, v roce 1891, přepravily *C. k. Státní dráhy* 31,9 milionů osob a 16,9 milionů tun zboží při délce železniční sítě 7 132 km. V jejich stavu se nacházelo 1 378 lokomotiv, 3 195 osobních a 25 883 nákladních vozů.

Sít hlavních železničních tratí byla od osmdesátých let 19. století postupně doplňována výstavbou místních a lokálních drah, které byly financovány soukromými železničními společnostmi (např. *KFNB*, *StEG*, *Rakouská společnost místních drah*, *C. k. privilegované České obchodní dráhy*), státem, jednotlivými zeměmi Předlitavska, městy a svépomocnými družstvy.

LOKOMOTIVA ŘADY 97 (ČSD 310.0)

Byla určena pro provoz na lokálních tratích. Vyráběla se v letech 1878–1913 pro státní a některé soukromé dráhy. Celkem bylo vyrobeno 255 kusů v několika sériích, které se od sebe mírně lišily. Lokomotiva měla optimální výkon pro své určení, levný provoz a byla nenáročná na údržbu. V roce 1918 převzaly ČSD celkem 133 strojů, které označily 310.001 až 310.0133. Později k nim přibýly lokomotivy zestátněných soukromých drah 310.0134-310.0138. V období první republiky byly postupně nahrazovány modernějšími parními lokomotivami a motorovými vozy. ČSD je začaly využívat pro posun ve stanicích a depech. Po roce 1945 některé z nich státní dráhy prodaly na podnikové vlečky. Poslední 310.097 dosloužila v depu Bratislava hl. n. v roce 1968.

TECHNICKÉ ÚDAJE:

POJEZD: C m2t
VÝROBA: 1878–1913
PROVOZ U ČSD: 1918–1968
VÝŠKA: 3 860 mm
DÉLKA: 7 900 mm
HMOTNOST VE SLUŽBĚ: 30 t
VÝKON: 230 kW
POČET VÁLCŮ: 2
MAXIMÁLNÍ RYCHLOST: 40 km/h

Mapa železniční sítě
Rakousko-Uherska
v roce 1914.
Archiv Pavel Bek



PO VYPUKNUTÍ 1. SVĚTOVÉ VÁLKY
SE STÁTNÍ DRÁHY STALY NEZBYTNÉ
PRO PLYNULÉ ZÁSBOVÁNÍ
FRONTY A PŘESUNY VOJSK.
DOHLED NAD PROVOZEM DRAH
V CELÉ HABSBURSKÉ MONARCHII
VYKONÁVALA VOJENSKÁ SPRÁVA.

Tyto tratě měly doplnit síť hlavních tratí a napojit dosud dopravně nedostupná místa na železniční síť. Legislativně byly provoz a stavba lokálních tratí ošetřeny sérií říšských a zemských zákonů, které byly postupně přijaty Říšskou radou a sněmy jednotlivých zemí v průběhu osmdesátých a devadesátých let 19. století.² Provoz na lokálních tratích udržovala společnost, která je postavila, v případě svépomocných družstev a měst se ho ujímaly státní dráhy, popřípadě některá z velkých železničních společností. Provoz na lokálních tratích financovaných zeměmi byl nerentabilní, ale představitelé zemské správy si uvědomovali důležitost železničního spojení okrajových území s velkými průmyslovými centry pro jejich rozvoj, a proto docházelo z jejich strany k vyplácení finanční podpory. V době největšího stavebního rozmachu lokálních tratí, v letech 1892 až 1902, bylo např. v Čechách postaveno 2 315 km tratí a délka železniční sítě dosáhla 6 490 km. V době rozpadu habsburské monarchie pak celková délka sítě KkStB dosahovala cca 19 000 km. Povypuknutí 1. světové války se státní dráhy staly nezbytné pro plynulé zásobování fronty a přesuny vojsk. Dohled nad provozem drah v celé habsburské monarchii vykonávala vojenská správa. Jedním z projevů militarizace



Archiv Ing. Jindřich Bek

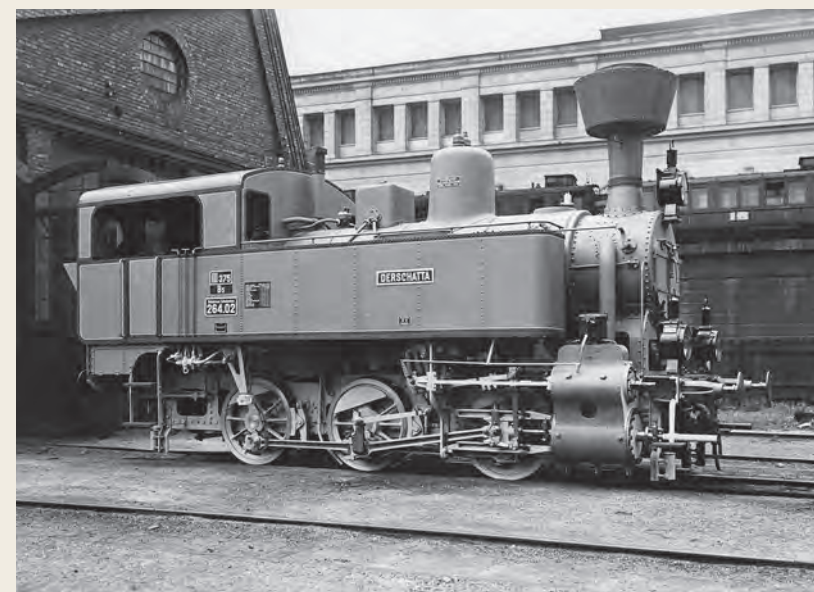
HEINRICH VON WITTEK
MINISTR ŽELEZNIC

* 29. 1. 1844 Vídeň, + 9. 4. 1930 Vídeň

Vysoký státní úředník a politik. Vystudoval práva na vídeňské univerzitě. Od srpna 1865 byl ve státních službách u dolnorakouské finanční prokuratury, v březnu 1868 se stal koncepčním adjutantem Ministerstva obchodu v nově vzniklém železničním oddělení. Od roku 1874 vedl oddělení koncesních záležitostí a v roce 1886 se stal sekčním šéfem Ministerstva obchodu. V období 20. 6.–30. 9. 1895 zastával post ministra obchodu a od 30. 11. 1897 do 2. 5. 1905 se stal druhým ministrem železnic, zároveň nejdéle úřadujícím. Na dobu jednoho měsíce byl pověřeným předsedou vlády Předlitavska. V letech 1907–1911 byl zvolen do Říšské rady za Křesťansko-sociální stranu a v období 1905–1918 byl členem Panské sněmovny. Celý svůj profesní život byl odborně spojen s problematikou železniční dopravy. Jako ministr železnic se zasloužil o rozšíření železniční sítě a zajímal se o sociální problematiku zaměstnanců drah.

a germanizace Předlitavska v době 1. světové války byla změna názvu státních drah na *C. k. rakouské Státní dráhy*. S pokračující válkou se postupně prodlužovala pracovní doba zaměstnanců. Navíc vojenská správa mohla určovat místo výkonu služby dle svých potřeb, proto docházelo k převedení zaměstnanců státních drah například z Čech do Haliče či rakouských zemí. Po celou dobu válečného konfliktu docházelo k přílišnému zatěžování vozového parku a kolejového svršku a vzhledem k tomu, že se Rakousko-Uhersko po celou dobu války potýkalo s nedostatkem surovin, docházelo tak k postupnému opotřebování vozového parku a železniční infrastruktury, což mělo za následek postupné zhoršování plynulosti dopravy a zásobování. Na konci 1. světové války se tak státní dráhy nacházely v permanentní personální a materiální krizi. Na druhou stranu je nutno si připomenout, že železniční zaměstnanci české národnosti patřili k těm, kteří se aktivně zapojili do příprav a vzniku československého samostatného státu 28. října 1918.

Lokomotiva řady 264.02
dostala jméno po ministru
železnic Juliu Derschattovi.
Archiv Ing. Jindřich Bek



SPRÁVA STÁTNÍCH ŽELEZNIC PŘED ROKEM 1918

Záhy po prvních úvahách o angažování státu do rozvoje železnic začala být vytvářena struktura její správy. Nejprve spadala agenda železnice pod Spojenou dvorskou kancelář, která se zabývala správou silnic a vodních staveb, a proto byla železnice logicky zařazena pod ni. Na počátku čtyřicátých let byl dozor nad železnicí převzat Všeobecnou dvorskou komorou pod vedením Karla Friedricha Kübecka von Kübau a pro přímou správu a budování železniční sítě vzniklo, na základě císařského dekretu z 13. 3. 1842, Generální ředitelství státních drah, jehož vedením byl pověřen inženýr Hermenegild Francesconi. Během revolučního roku 1848 přešla správa železnic pod nově zřízené Ministerstvo veřejných prací. Ministerstvo však nefungovalo dlouho, jako revoluční bylo na podzim 1848 zrušeno a správa železnic byla podřízena Ministerstvu obchodu, živností a veřejných staveb.

V průběhu své jedenáctileté existence bylo Ministerstvo obchodu, živností a veřejných staveb několikrát reorganizováno. V lednu 1849 bylo do ministerstva začleněno Generální ředitelství státních drah a správa provozu železnic byla oddělena od jejich výstavby. V rámci ministerstva podléhala železnice III. sekci komunikačních prostředků, která kromě ní měla v gesci také poštu a telegraf. Provoz železnice, pošty a telegrafu řídilo od 1. 3. 1850 Generální ředitelství komunikací a výstavbu naopak Generální stavební ředitelství. Toto uspořádání vydrželo dva roky. Od 1. 10. 1852 proběhla reforma výstavby dopravních komunikací. V rámci ministerstva vzniklo oddělení (department) spravující železniční stavitelství a na místě Generálního stavebního ředitelství bylo ustanoveno Ústřední ředitelství

železnice III. sekci komunikačních prostředků, která kromě ní měla v gesci také poštu a telegraf. Provoz železnice, pošty a telegrafu řídilo od 1. 3. 1850 Generální ředitelství komunikací a výstavbu naopak Generální stavební ředitelství. Toto uspořádání vydrželo dva roky. Od 1. 10. 1852 proběhla reforma výstavby dopravních komunikací. V rámci ministerstva vzniklo oddělení (department) spravující železniční stavitelství a na místě Generálního stavebního ředitelství bylo ustanoveno Ústřední ředitelství



Ministr železnic Julius Derschatta von Standhalt.

Archiv Ing. Jindřich Bek

pro státní železniční stavby. Avšak již za rok, v říjnu 1853, došlo k nové reorganizaci ministerstva, v jejímž rámci byla vytvořena samostatná železniční sekce označená II., která spravovala záležitosti spojené s provozem železnice a Generální inspekci. Tato organizace ministerstva fungovala až do roku 1859, kdy bylo ministerstvo zrušeno a jeho agendu převzalo do roku 1861 Ministerstvo financí.

Od dubna 1861 podléhala správa železnic nově zřízenému Ministerstvu obchodu a národního hospodářství. V rámci ministerstva řídil železniční agendu 3. department, ale ne dlouho, již v listopadu 1861 byla železniční agenda rozdělena mezi dvě oddělení, přičemž jedno mělo na starost železniční koncese a druhé přímo provoz železnice. Další změna se správou železnic je úzce spjata s rakousko-uherským vyrovnáním v roce 1867, kdy bylo stávající Ministerstvo obchodu a národního hospodářství zrušeno v souvislosti s přechodem na dualistické uspořádání podunajské monarchie. Jeho agendu převzalo Ministerstvo obchodu s působností v Předlitavsku.

V průběhu let 1868 až 1894 prošla správa železnic v rámci Ministerstva obchodu postupným vývojem a několika reformami. Ministerstvo obchodu zřídilo pro řízení správy železnice sekci I. pro obchod, živnosti, plavbu a železnice, v jejímž rámci byly dva departmenty mající na starost legislativu, koncese, správu a provoz železnice. V roce 1872 pak byly doplněny třetím pro provozní a dopravní záležitosti železnic. Dále fungovala mimo strukturu ministerstva Generální inspekce,³ která měla kontrolovat stav a provoz železnic a později také posuzovat projekty a podklady žadatelů o koncesi na stavbu a provoz železnice. Kompetence Ministerstva obchodu a Generální inspekce rakouských železnic se v mnoha případech křížily a působily nepřehlednost.

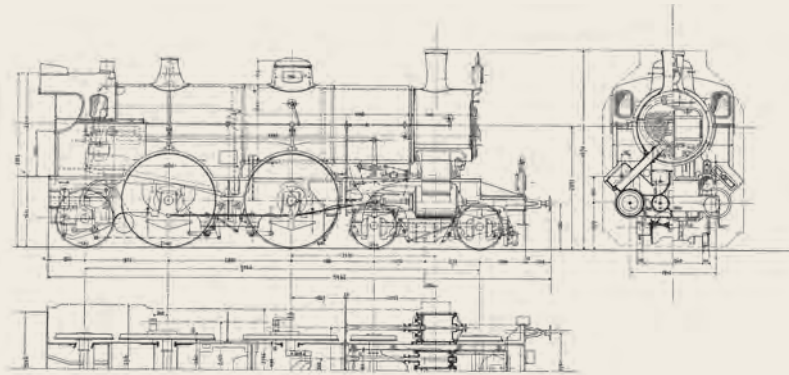
Velká změna přišla od správy železnic v Předlitavsku v době hospodářské krize 1873, kdy bylo rozhodnuto o vytvoření státních drah. V rámci ministerstva byla 6. 6. 1874 vytvořena ze tří stávajících oddělení ministerstva a ze stavebního oddělení Generální inspekce samostatná železniční sekce. V prvních osmi letech své existence měla na starosti koncese, stavební věci, provoz a sta-

Dvoukolá a běhouny
lokomotivy řady 210.0.
SOAP



vební záležitosti. V osmdesátých letech pak přibyla agenda, komerční provoz, vyúčtování státních organizací a záležitosti personálu, což úzce souviselo se vznikem *C. k. Státních drah* v roce 1884. V první polovině devadesátých let pak vzniklo oddělení pro správu místních drah, což souviselo s jejich výstavbou a provozem. Pro přímý dozor nad stavbami státních železnic bylo zřízeno Ředitelství pro státní železniční stavby, kterému předala Generální inspekce část svých kompetencí týkajících se stavební agendy. Samotná Generální inspekce stavby státních drah jen dozorovala.

V polovině osmdesátých let vypadala správa státních drah v Předlitavsku následovně: nejvyšším úřadem bylo Ministerstvo obchodu, v jehož rámci existovala sekce pro železniční dopravu, která byla rozdělena na několik oddělení označených VII. až X. V jejich kompetenci byly koncese, stavební záležitosti státních a soukromých drah, železniční provoz a doprava, právní záležitosti



Nahoře: Výkres lokomotivy řady 108 (275.0). SOAP

Dole: Tovární fotografie lokomotivy řady 108. SOAP



Lokomotiva 108.022 oceněná v roce 1906 na světové výstavě v Miláně velkou cenou. SOAP

LOKOMOTIVA ŘADY 108 (ČSD 275.0)

Rychlíková lokomotiva řady 108 z konstrukční kanceláře inženýra Karla Gölsdorfa se vyráběla v letech 1901–1908 pro C. k. Státní dráhy a Společnost Jižní dráhy. Celkem bylo u několika výrobců vyrobeno 36 kusů. Lokomotiva 108.022 získala v roce 1906 velkou cenu (Grand premio) na světové výstavě v Miláně. Lokomotiva byla nasazována na rychlíky mezi Vídní a Prahou a Vídní a Krakovem. Po vzniku samostatného Československa na konci roku 1918 převzaly ČSD 24 lokomotiv řady 108 a přidělily jim označení 275.0. U ČSD sloužily nejprve pro dopravu rychlíků. S modernizací strojového parku ČSD ve dvacátých a třicátých letech byly tyto lokomotivy postupně vytlačovány lokomotivami nových řad. Po 2. světové válce začaly být pro nepotřebnost a zastaralost vyřazovány z provozu. Poslední dosloužila u ČSD v roce 1950.

TECHNICKÉ ÚDAJE:

POJEZD: 2' B 1'
 VÝROBA: 1901–1910
 PROVOZ U ČSD: 1918–1950
 VÝŠKA: 4 570 mm
 DÉLKA: 19 840 mm
 HMOTNOST VE SLUŽBĚ: 68,3 t
 VÝKON: 1 044 kW
 POČET VÁLCŮ: 2+2
 MAXIMÁLNÍ RYCHLOST:
 100 km/h
 (140 km/h při zkoušce)



Lokomotivy řady 375.0
odstavené ve výtopně Nusle.
Archiv Ing. Jindřich Bek

LOKOMOTIVA ŘADY 310 (ČSD 375.0)

Rychlíková lokomotiva řady 310 z konstrukční kanceláře Ing. Gölsdorfa se vyráběla v letech 1911–1916. Dohromady jich u několika výrobců vzniklo 90. Šlo o stroj elegantních tvarů s výrazným „hrbem“ v oblasti dýmnice, který byl zapříčiněn ležatým kotlem ve tvaru nepravidelného komolého kužele. Po vzniku Československa v říjnu 1918 převzaly státní dráhy 35 lokomotiv této řady a přeznačily ji na 375.0. Během své služby u ČSD prošly modernizací, dostaly např. tlakovou brzdu nebo nová dýmníční dvířka. S obměňováním strojového parku ČSD ve dvacátých a třicátých letech byly tyto lokomotivy

postupně vytlačovány modernějšími lokomotivami nových řad. Po 2. světové válce začaly být pro nepotřebnost a zastaralost vyřazovány z provozu. V roce 1955 byly oficiálně vyřazeny z provozu u ČSD.

TECHNICKÉ ÚDAJE:

POJEZD: 1' C 2' p 4 s
VÝROBA: 1911–1916
PROVOZ U ČSD: 1918–1955
VÝŠKA: 4 610 mm
DÉLKA: 21 518 mm
HMOTNOST VE SLUŽBĚ: 86 t
VÝKON: 1 342 kW
POČET VÁLCŮ: 4
MAXIMÁLNÍ RYCHLOST: 100 km/h

a mezinárodní záležitosti drah. Na činnosti některých oddělení se podílela Generální inspekce, která dozorovala údržbu staveb a kolejíšť, dopravu a přepravu, komerční provoz a státní garance.

Jako poradní sbor ministra obchodu byla zřízena Státní železniční rada, jejíž členové se rekrutovali z vyšších úředníků různých ministerstev, z členů obchodních komor z celého Předlitavska, z bankéřů, průmyslníků, důstojníků generálního štábu, členů hospodářských společností a penzionovaných vysokých státních úředníků. Pro přímou správu státních drah bylo zřízeno C. k. Generální ředitelství, kterému podléhalo celkem jedenáct C. k. provozních ředitelství ve Vídni, Linci, Innsbrucku, Villachu, Budějovicích, Plzni, Praze, Krakově, Lvově, Pule a Splitu.

V roce 1896 došlo k výrazné reformě železniční správy, když bylo zřízeno C. k. Ministerstvo železnic jako nová nejvyšší železniční správní instituce v Předlitavsku. V jeho čele se vystřídalo mnoho zajímavých osobností, například: Heinrich von Wittek nebo Julius Derschatta von Standhalt, který se významně podílel na postátnovací akci v prvním desetiletí 20. století. Nové ministerstvo bylo vytvořeno na základě železniční sekce Ministerstva obchodu. Ministerstvo bylo rozděleno na jednotlivé sekce označené I až V, které byly rozděleny na departmenty, jejichž počet se lišil. Sekce Ia měla dozor nad dráhami nižšího řádu a železničními koncesemi, sekce Ib naopak nad hlavními dráhami a železniční zákonodárství. Sekce IIa spravovala administrativní záležitosti drah, což zahrnovalo mimo jiné také železniční knihovnu, archiv a muzeum. Sekce IIb měla na starost finanční záležitosti státních drah a statistiku, její agenda zahrnovala rozpočet, daně, veřejné soutěže a podobně. Sekce III se zabývala záležitostmi obchodu a turistického ruchu. Sekce IV zahrnovala stavebně technické záležitosti. Sekce Va spravovala záležitosti dopravy a sekce Vb technicko-strojní.

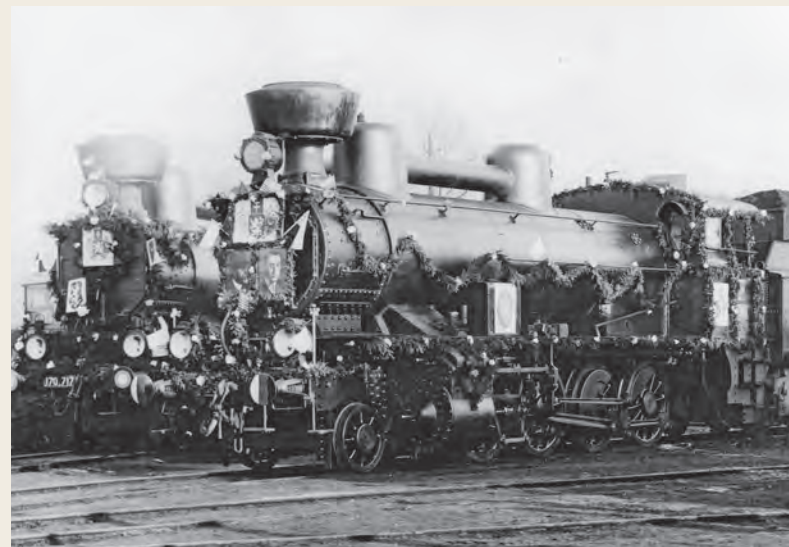
Ministerstvu železnic byly dále podřízeny pomocné úřady, a to: C. k. Ředitelství stavby železnic, Tarifní určovací a zúčtovací kancelář, C. k. Centrální úřad přidělování vozů rakouských státních drah a C. k. Generální inspekce rakouských státních drah. Postavení Generální inspekce bylo zřízením nového Ministerstva železnic značně okleštěno, ale na druhou stranu se do její kompetence dostal dohled nad pracovními podmínkami zaměstnanců KkStB. V období 1. světové války stoupl význam Generální inspekce, protože dohlížela na provoz železnice v zápolí fronty a řešila spory mezi železnicí a vojenskými úřady.

Pro přímé řízení provozu, správkárenské, stavitelské, trasovací a udržovací traťové činnosti existovala jednotlivá ředitelství, která sídlila ve Vídni,

Linci, Innsbrucku, Villachu, Terstu, Plzni, Praze, Olomouci, Krakově, Lvově a Stanislavu.⁴ Kromě nich byla s postupujícím postátňováním velkých soukromých železnic zřízena pro tyto dráhy ředitelství, která zachovávala jejich původní správní strukturu. Byla to Ředitelství Severní dráhy, Ředitelství pro tratě Společnosti státních drah (StEG), Ředitelství Severozápadní dráhy (Nordwestbahnhof) a Ředitelství České severní dráhy (BNB).

VÝVOJ ŽELEZNÍC NA ÚZEMÍ SLOVENSKA PRED VZNIKOM ČESKOSLOVENSKEJ REPUBLIKY

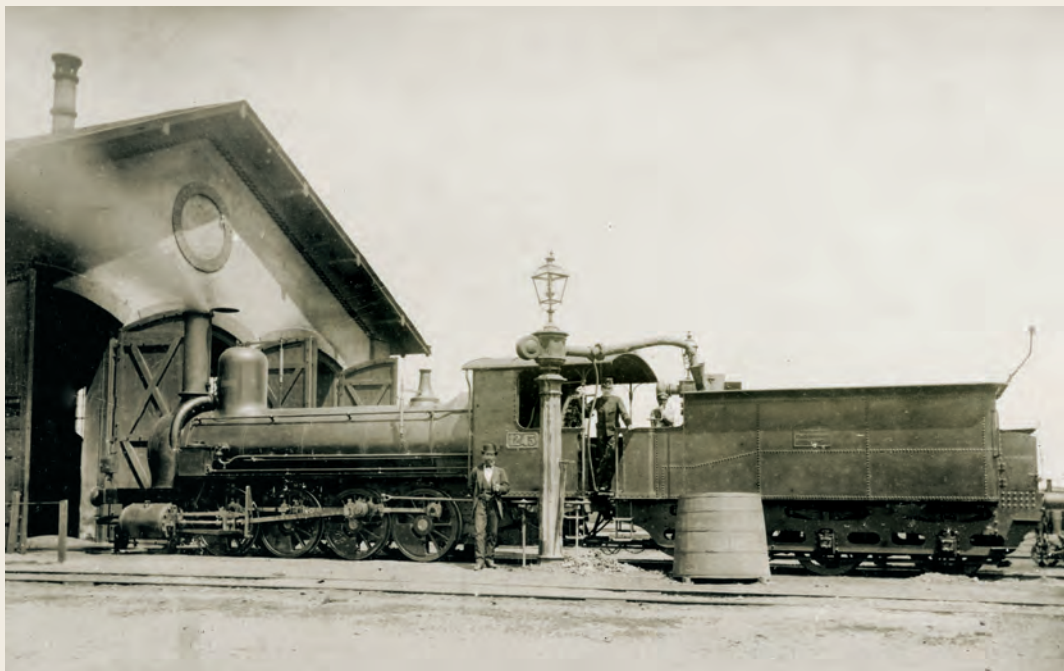
Špecifický vzťah Uhorska k železniciam, ako k novému druhu dopravy, bol v prvej štvrtine 19. stor. determinovaný katastrofálnym stavom uhorských ciest. Posledný pokus o jeho zlepšenie, predstavovaný návrhom uhorského snemu z rokov 1825 – 1827 na výstavbu 13 cestných ťahov štátnym nákladom, pre nedostatok investičných prostriedkov príliš nevyšiel. Rozhodujúci impulz priniesol rok 1836, keď viedenský bankár Rotschild získal koncesiu na výstavbu diaľkovej železnice, spájajúcej Viedeň s Haličom. V súvislosti s prebiehajúcou, resp. plánovanou výstavbou železníc v Nemecku, umožňovala vytvoriť mimoriadne zaujímavé spojenie k Severnému moru. Zahraničný trh Uhorska tým bol značne ohrozený. Uhorskí podnikatelia si uvedomovali svoje existenčné ohrozenie a ešte v tom istom roku parlament prijal zákonné opatrenie. Zákonným článkom č. XXV/1836 „De utilibus operibus per societates vel privatos struendis“ (O súkromných podnikoch, rozvíjajúcich blaho a obchod zeme) stanovil 13 významných smerov uhorských komunikácií a usiloval sa - na rozdiel od predchádzajúcich pokusov riešiť komunikačné problémy Uhorska cestou štátneho rozpočtu, - motivovať súkromný kapitál na ich výstavbu. Tento zákon možno považovať za začiatok uhorskej dopravnej politiky; prvé všeobecné smernice pre koncesné pokračovanie sa v Rakúsku vydali až o rok neskôr. Zákon presadzoval liberalistický pomer štátu k výrobe a hospodárstvu, kde sa usiloval nezasahovať viac, ako bolo nevyhnutné. Železnicu pri tom považoval za priemyselný podnik ako každý iný - jej výstavbu a prevádzku povoľoval, zaistoval, obmedzoval a usmerňoval, ale nefinancoval. Nezaujímal sa ani o jej hospodárske pomery, povolil jej úplnú tarifnú slobodu, a neriešil dokonca ani otázku, čo sa stane so železnicou po uplynutí jej koncesie.



Vyzdobené lokomotivy
170.359 (ČSD 434.0164)
a 170.717 (ČSD 434.0257)
v Českých Budějovicích 21.
12. 1918 pro jízdu s vlakem
vracejícího se Tomáše
Garrigua Masaryka do
svobodné vlasti.
Archiv Ing. Jindřich Bek

KAŽDÁ DOSTAVANÁ ŽELEZNIČNÁ TRATĚ POSKYTOVALA TAK VEĹKÚ PREPRVNÚ KAPACITU, ŽE AKÁKOLVEK ĎALŠIA KONKURENČNÁ ŽELEZNICA BY ZNAMENALA OHROMNÉ MRHANIE INVESTIČNÝMI PROSTRIEDKAMI.

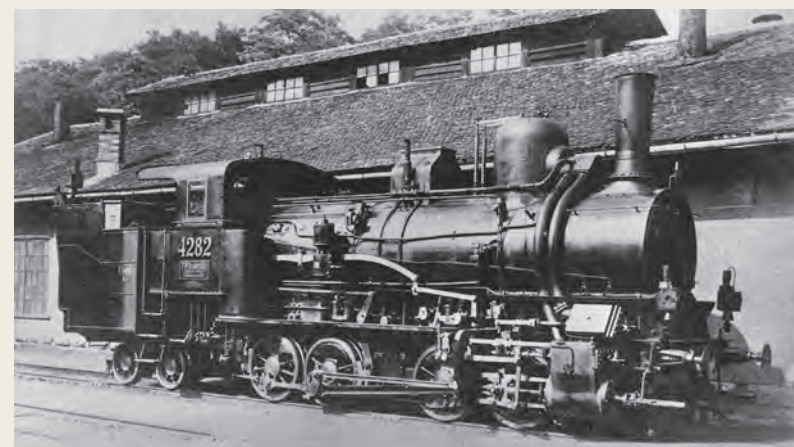
Praktické skúsenosti prvých rokov výstavby a prevádzky železníc v Uhorsku však dokázali, že železnica sa od štandardného výrobného podniku odlišuje celým radom špecifických vlastností. Predovšetkým sa ukázalo, že výstavba železnice je mimoriadne nákladným podnikom, na ktorý nestačia finančné možnosti jednotlivcov. Prostriedky museli byť združované formou akciových spoločností, aj tie však mali často problémy s dokončovaním rozostavaných tratí. Nedostatočné technické skúsenosti v období výstavby prvých železníc zapríčiňovali podceňovanie nákladov výstavby. Keďže sa tejto činnosti spravidla zúčastňovalo mnoho drobných investorov, hrozilo v prípade neúspechu výstavby okrem straty vynaložených investícií i politické nebezpečenstvo. Ďalej sa zistilo, že pre úspešnú činnosť dokončených železníc nemožno využiť inak bežný konkurenčný princíp. Každá dostavaná železničná trať poskytovala tak veľkú prepravnú kapacitu, že akákoľvek ďalšia konkurenčná železnica by znamenala ohromné mrhanie investičnými prostriedkami. Sklamaním pre



národohospodárov sa stalo tiež zistenie, že nie všetky smery dopravy, ktoré považoval štát za významné, boli zaujímavé aj pre súkromné železničné spoločnosti. Bolo treba hľadať nové spôsoby, ako postaviť potrebné železnice.

O všetkých týchto problémoch, ktoré sa pochopiteľne objavovali i v ostatných častiach monarchie, uvažoval Karl Kübeck, prezident všeobecnej dvorskej komory. Roku 1841 podal cisárovi návrh na prijatie zmiešaného spôsobu výstavby železníc v Rakúsku štátnym i súkromným kapitálom. Podľa tohto princípu mal štát vybudovať všetky dôležité kmeňové trate, o ktorých výstavbu by nemal záujem súkromný kapitál. Prevádzka takto vybudovaných železníc mala byť zverená súkromným železničným spoločnostiam. Kübeckov návrh bol v decembri 1841 schválený a vydaním cisárskeho dekrétu uvedený do platnosti. Pre riadenie štátnej výstavby železníc bolo zriadené generálne riaditeľstvo.

Zanedbávanie uhorských komunikačných problémov rakúskou vládou (štátne železnice podľa Kübeckovho systému sa až do roku 1850 stavali iba v rakúskej časti monarchie) nevyvolávalo na uhorskej strane veľkú dôveru. Gróf István Széchenyi, ktorý od roku 1845 viedol novozriadené dopravné oddelenie



Hore: Nákladné rušne kategórie V StEG z rokov 1867 – 1880 pôsobili najmä na južnom Slovensku. Zbierka Považské múzeum Žilina

Vľavo dole: Parný rušeň StEG kategórie IVd, neskôr 311.5 ČSD z prelomu 70. a 80. rokov 19. stor. Zbierka Považské múzeum Žilina

Vpravo dole: Ozubnicový rušeň trate Tisovec – Podbrezová pred remízou v Tisovci v r. 1896. Zbierka Železničného múzea SR

Uhorskej miestodržiteľskej rady, síce predložil už roku 1846 návrh na vybudovanie štyroch hlavných železničných tratí v Uhorsku, medzi nimi i trate Pešť – Košice. Revolučné udalosti roku 1848 však posunuli priečku uhorských dopravných záujmov podstatne vyššie. Dovtedy štátnu správu Uhorska vykonávalo kráľovské uhorské miestodržiteľstvo v Budíne a kráľovská dvorská kancelária vo Viedni. Veľký význam, prikladaný v Uhorsku železničnej doprave, sa presadil v praxi, keď bola v Uhorsku zákonným článkom č. III/1848 prijatá ministerská organizácia štátnej správy. Jedným zo zriadených ministerstiev sa stalo aj ministerstvo verejných prác a dopravy, riadené už spomenutým Istvánom Széchenyim. V súlade s Kossuthovým programom spriemyselňovania krajiny predložil Széchenyi roku 1848 novú koncepciu výstavby a prevádzkovania železníc v Uhorsku, ktorá vyšla zo zákona č. XXV/1836. Bola prijatá ešte roku 1848 ako zákonný článok č. XXX/1848. Snahou tejto koncepcie bolo spojiť Pešť so zahraničnými trhmi komunikáciami, nezávislými na Rakúsku, a prepojiť navzájom vnútroštátne poľnohospodárske oblasti s ich odbytiskami.

Politické pomery, stav štátnej pokladnice a napokon i nedostatok času, spôsobený porážkou maďarskej revolúcie, neumožnili realizovať tento veľkorysý projekt. Predsa však ostáva zákon č. XXX/1848 presvedčivým dôkazom ohromného významu, ktorý v rámci projektu spriemyselňovania krajiny Uhorsko prikladalo železničiam na konci prvej polovice 19. storočia.

Zvýšenie vplyvu Viedne na uhorskú časť monarchie sa po potlačení revolúcie prejavilo opätovným poklesom záujmu o riešenie uhorských dopravných problémov. I keď bolo po konsolidácii pomerov opäť zriadené v Budíne miestodržiteľstvo a vo Viedni bola obnovená kráľovská uhorská dvorská kancelária, pričom obe tieto inštitúcie prejavovali po svojom znovuoobnovení pre potreby výstavby železníc v Uhorsku skutočne veľké porozumenie, stalo sa obdobie 50. a prvej polovice 60. rokov na výstavbu železníc v Uhorsku chudobné.

ZVÝŠENIE VPLYVU VIEDNE NA UHORSKÚ ČASŤ
MONARCHIE SA PO POTLAČENÍ REVOLÚCIE PREJAVILO
OPÄTOVNÝM POKLESOM ZÁUJMU O RIEŠENIE
UHORSKÝCH DOPRAVNÝCH PROBLÉMOV.



Lokomotiva 375.011 zažila filmovú slávu, spoločne s Otomarem Korbeláňem, Raoulem Schránilem a Jiřím Dohnalem si zahrála v roce 1937 ve filmu Srdce na Kolejích. Archiv Ing. Jindřich Bek

Nedarilo sa však ani centralizovanej habsburskej monarchii, ktorej ekonomická situácia sa značnými vojenskými výdavkami čoraz viac zhoršovala. Prvým signálom nepriaznivého vplyvu tohto procesu na pomerne prosperujúci systém štátnych železníc sa stalo 16. 11. 1851 vydanie železničného prevádzkového poriadku. Deklaroval záujem Rakúska opäť rozširovať výstavbu železníc súkromným kapitálom. Ďalší vývoj tohto zámeru dokumentovala nielen nechuť realizovať Ghegov železničný stavebný program z roku 1853, i keď štátne železnice v rokoch 1851 – 1854 vynášali 2 – 10 % vloženého kapitálu a preprava na nich mala rastúcu tendenciu, ale najmä železničný koncesný zákon č. 238 ríšskeho zákonníka (ďalej R. z.) zo 14. 9. 1854. Ten, s cieľom uľahčiť vstup súkromného kapitálu do oblasti výstavby železníc, priniesol rad významných novínok. Predovšetkým podstatne uľahčil doterajší postup pri povoľovaní súkromnej výstavby železníc a zaviedol štátnu záruku minimálneho zúčtenia súkromného kapitálu, vloženého do výstavby železníc.

Prakticky súčasne (1. 11. 1854) zverejnila rakúska vláda najvyššími miestami schválený plán výstavby veľkej rakúskej železničnej siete. Projekt sa stal akýmsi licitačným zoznamom tratí, ktoré mala rakúska vláda záujem postaviť. Na Slovensku počítal plán s výstavbou železnice spájajúcej Pešť a Halič cez Košice.

Rýchlik na hlavnej trati
MÁV v Kremnici na ceste
z Vrútok do Zvolena.
Zbierka Železničného
múzea SR



AŽ PORÁŽKA RAKÚSKA V PRUSKO-RAKÚSKEJ VOJNE UPOZORNILA VIEDEŇ NA STRATEGICKÝ VÝZNAM ŽELEZNÍC.

Tento vývoj vrcholil roku 1854. Štátny deficit, zatažený prípravou na krymskú vojnu, dosiahol ohromnú výšku 315 mil. zl. Vláda hľadala všetky možnosti sanovať vzniknutú situáciu. V októbri 1854 získali ministri Baumgartner a Bruck cisársky súhlas na realizáciu plánu „železničnej zmluvy za účelom upevnenia valuty“. Jej podstatou sa stal odpredaj pomerne prosperujúcej Rakúskej štátnej železnice francúzskemu konzorciu, vedenému bratmi Péreirovcami a zaštitenému veľkým francúzskym bankovým domom Crédit mobilier. Rokovania o odpredaji boli náročné a plné náhlych zvrátov. Francúzsky partner sa prejavil ako skúsený vyjednávač a úspešne ťažil z ťažkej situácie Viedne. Až tesne pred silvestrovskou polnocou 1854 bola podpísaná pre Rakúsko mimoriadne nepriaznivá zmluva. Podľa nej získalo francúzske konzorcium Rakúske štátne železnice za 170 mil. Frs (bez ďalších reálií), t. j. ani nie za polovicu nadobúdacej hodnoty. Navyše štát udelil spoločnosti desaťročnú daňovú prázdninu a zaručil jej zúčtenie vo výške 5,2 % kúpnej ceny. Z tratí, získaných touto spoločnosťou, ležala na Slovensku časť spojenia Viedne s Pešťou a južným Uhorskom (bývalej Juhovýchodnej štátnej železnice) medzi zemskou hranicou pri Devínskej Novej Vsi a Štúrovom. Nebolo to šťastné riešenie - vláda pripravila vpustením francúzskeho veľkokapitálu do strategických dopravných štruktúr krajiny svojim nástupcom mnoho ťažko riešiteľných problémov a komplikácií.

V situácii, keď Bachov absolutistický režim, sprevádzaný chronickou hospodárskou krízou i politickou neistotou, nevytváral vhodné podmienky pre akumuláciu súkromného kapitálu, potrebného pre výstavbu železníc, znamenala rezignácia štátu na túto výstavbu jej výrazné pribrzdzenie. Byrokratický spôsob úradovania spôsoboval, že získanie koncesie - i napriek koncesnému zákonu z roku 1854 - trvalo často i celé roky. Na Slovensku bol v období medzi rokmi 1850 a 1867 postavený iba krátky úsek Tiskej železnice medzi Košicami a Čaňou.



Rýchlikový parný rušeň
kategórie IIIs MÁV
(neskôr 365.2 ČSD).
Zbierka Považské múzeum
Žilina

Až porážka Rakúska v prusko-rakúskej vojne upozornila Viedeň na strategický význam železníc. Tento podnet - spolu s potrebou predísť sociálnym otrasom, zapríčineným veľkou povojnovou nezamestnanosťou - spôsobil koniec všetkým problémom s udeľovaním koncesií. Dokonca sa začali udeľovať i mnohomiliónové zálohy na výstavbu nových železníc. Žiadne ústupky od predchádzajúceho absolutistického režimu však už nemohli zadržať emancipačné ambície Uhorska. Štátoprávne vyrovnanie Rakúska a Uhorska otvorilo novú kapitolu vo vývoji vzťahov oboch štátov a tým i nové podmienky vývoja ich železníc.

Rakúsko-uhorské vyrovnanie sa stalo signálom k výraznému zvýšeniu úsilia o hospodársky rozvoj Uhorska. Význam, prikladaný v tejto súvislosti železniciam, azda najlepšie vyjadrila pozornosť, venovaná riešeniu spôsobu ich

budúcej správy už počas samotných rokovaní o vyrovnaní. Rakúska strana počas nich presadzovala centrálné riešenie dopravných otázok tak, ako to neskôr bolo v prípade zahraničnej politiky, ciel a vojenských záležitostí. Uhorskí zástupcovia však mali v čerstvej pamäti ostentatívne zanedbávanie uhorských dopravných problémov rakúskou vládou pred rokom 1867 a cieľavedome trvali na vlastnej správe železníc. Výsledkom rozhovorov sa napokon stala dohoda o uhorskej správe uhorských železníc, avšak podľa spoločných zásad s rakúskou stranou. Táto podmienka sa stala nevyhnutnou po prijatí zásady spoločného vystupovania oboch krajín voči zahraničiu v colných a obchodných záležitostiach. Zásada zhodnosti bola obsiahnutá v čl. 8 zákonného článku č. XVI/1867 o znovuprijatí colných a obchodných zmlúv spoločne s rakúskou vládou. Uhorsko zaviedlo preto neskôr prakticky rovnaký železničný prevádzkový poriadok,

návestný predpis atď. ako Rakúsko. V súlade s týmito dohovormi Uhorsko opäť zriadilo, ešte na základe zákona č. III/1848, ministerstvo verejných prác a dopravy na čele s ministrom Imre Mikóom. Pre zabezpečenie dodržiavania pravidiel železničného prevádzkového poriadku bola roku 1868 zriadená Generálna inšpekcia železníc a paroplavby. Jej oblasť pôsobnosti spočívala v dozore nad technickými a policajnými záležitosťami súkromných i štátnych železníc. Hospodársku kontrolu garantovaných, alebo inak štátom subvencovaných železníc zabezpečoval Výpočtový a kontrolný úrad úrokových záruk.

Významným cieľom Uhorska sa v rámci úsilia o rozvoj hospodárstva krajiny stala podpora exportu. To si vyžiadalo výstavbu nových komunikácií za hranice, ležiacich na území Uhorska a nezávislých na Viedni. Preto už 18. 3. 1867 vyzval uhorský parlament ministra Imre Mikóa k vypracovaniu návrhu na výstavbu uhorskej železničnej siete. Projekt obsahoval 25 železničných trás predstavujúcich dovedna 4820 km železníc. Na Slovensku mali ležať tieto trate:

- trať spájajúca Pešť s Haličou (Przemyslom) cez Košice a Prešov,
- Košicko-bohumínska železnica,
- železnica Pešť - Bohumín cez Salgótarján, Lučenec, Zvolen a Sučany,
- trať Komárno - Nové Zámky - Nitra - Trenčín,
- trať Miskolc - Rožňava.

Stanica Košice Tiskej
 železnice v 70. rokoch
 19. stor. Zbierka
 Železničného múzea SR



Projekt bol po posúdení parlamentom, významnými spolkami, korporáciami i obchodnými a remeselníckymi komorami schválený roku 1868 ako zákonný článok č. XLIX. Pritom sa konštatovalo, že projekt nemá mať uzavretý charakter, ale má pripustiť i výstavbu ďalších železníc, ak sa to ukáže potrebné. Dokladom rešpektovania tejto zásady sa stalo koncesovanie Uhorskej severovýchodnej železnice, ktorú pôvodný Mikóov zoznam neobsahoval.

Uhorská vláda považovala urýchlenú dostavbu domácich komunikácií za najvyšší imperatív doby. Hneď prvý zákon schválený po korunovácii cisára Františka Jozefa I. za uhorského kráľa, povolil pre uhorskú železničnú výstavbu vypísanie pôžičky vo výške 60 mil. zl. Spočiatku sa rávalo s pokračovaním výstavby železníc súkromným kapitálom, motivovaným štátnou garanciou výnosov. Uplatňovala sa pritom zásada, že štátom poskytovaná úroková záruka pre novo schvaľované súkromné železnice, je poskytovaná v paušále, pričom požiadavky na tieto železnice sú veľmi podrobne stanovené. Keď sa však prejavili staronové problémy s financovaním dostavby rozostavaných súkromných železníc, prevzal problémové železnice štát a sám ukončil ich výstavbu - tým bol v Uhorsku nastolený zmiešaný systém železničného podnikania. Pre tento účel zriadil roku 1868 minister Mikó, v súvislosti s prevzatím tratí Uhorskej severnej železnice, Železničné stavebné riaditeľstvo na čele so skúseným staviteľom železnice cez Brenner, Achillom Thommenom. Okrem starostlivosti o stavebné záležitosti štátnych železníc ho poveril aj posudzovaním koncesných otázok súkromných železníc.

Rýchle tempo železničnej výstavby, v tomto období podporované uhorskou vládou v podobe zaujímavej štátnej finančnej dotácie, vytvorilo vhodné podmienky pre rozsiahle špekulácie i korupciu, pričom sa úspešne uplatňovala bezohľadná dravosť a ziskuchtivosť železničných podnikateľov, koncesionárov, štátnych úradníkov i uhorskej šľachty. Napriek všetkým negatívnym javom tohto obdobia boli - i pri jeho krátkosti - postavené alebo aspoň rozostavané prakticky všetky významné hlavné železnice Uhorska. Na Slovensku bolo medzi rokmi 1867 a 1873 vybudovaných 888 km železníc, pričom o racionálnosti voľby ich smeru najpresvedčivejšie svedčí skutočnosť, že prevádzka na nich rástla i v neskoršom období ťažkej hospodárskej krízy.

Pri posudzovaní uhorskej dopravnej politiky tohto obdobia nemožno nespomenúť iniciatívu slovenského poslanca uhorského snemu Viliama Paulínyho-Tótha, ktorý v súlade s emancipačným úsilím slovenských národovcov, žiadajúcich zdokonalenie dopravného spojenia medzi východným, stredným a západným Slovenskom, vypracoval roku 1871 vlastný plán na výstavbu



Stanica Plešivec bola v roku 1896 východiskovým bodom lokálok do Slavošoviec a Muráňa.

Zbierka Železničného múzea SR

uhorskej železničnej siete. Plán predpokladal vybudovať významné medzinárodné železnice tak, aby ich trasy smerovali cez územie Slovenska. Nedá sa však povedať, že by projekt mal na výstavbu uhorských železníc významnejší vplyv - ak aj boli neskôr niektoré z týchto tratí postavené, bolo to v smeroch, o ktoré mala záujem predovšetkým uhorská buržoázia, orientujúca sa najmä na slovenské rudné, železiarske a lesné oblasti, významné z celouhorskeho hľadiska.

Liberálny prístup Uhorska k priemyselnému podnikaniu prinášal po určitý čas dobré výsledky a výstavba uhorských železníc prebiehala až do roku 1873 veľmi rýchlym tempom. Po prekročení medzi hospodárskeho rastu však viedol celkom zákonite k presýteniu. Hospodárska kríza 70. rokov - neklamný znak zahájenia priemyselnej revolúcie v Uhorsku - ukončila obdobie dynamického rastu uhorského hospodárstva.

Rýchla a všemožne podporovaná výstavba uhorských železníc po rakúsko-uhorskom vyrovnaní, motivovaná štátnymi zárukami výnosov súkromných železničných spoločností, spôsobila ohromné zaťaženie štátnych financií. Roku 1874 muselo byť súkromným železničným spoločnostiam v rámci udelených štátnych železničných garancií z uhorského štátneho rozpočtu vyplatených 21,3 mil. zl., čo významne prispelo k hospodárskemu úpadku. Logickým dôsledkom bolo zastavenie ďalšej železničnej výstavby; roku 1873 nebola koncesovaná ani jedna nová železnica, roku 1875 nebol do prevádzky odovzdaný ani jeden kilometer novopostavenej železnice. Život na železniciach však musel pokračovať i po krachu. Keďže v predchádzajúcom období postavené železnice priniesli Uhorsku skutočne významný obchodný a hospodársky vzostup a ani verejná mienka nebola

nijak zásadne proti nim orientovaná, usilovala sa vláda i napriek ťažkostiam krízového obdobia zmierniť dopad krízy na uhorské železnice a dokonca i pokračovať v ich výstavbe. V záujme zabránenia podobným krízovým udalostiam v budúcnosti sa však ďalšia uhorská dopravná politika stala podstatne racionálnejšou. Veľké úsilie sa venovalo usporiadaniu jestvujúcich pomerov.

Medzi najvýznamnejšie ciele uhorskej dopravnej politiky v tomto období naďalej patrila predovšetkým podpora exportných záujmov, pre ktoré mala železnica veľký význam. Chyba spôsobená v 50. rokoch neuváženým odpredaním štátnej železnice francúzskemu kapitálu mala však teraz, ako vracajúci sa bumerang, spôsobiť nepríjemné komplikácie. Bohatá, od Uhorska nezávislá a krízou prakticky nedotknutá, Rakúska spoločnosť štátnej železnice vlastnila významné železničné trate, smerujúce na juhovýchod Uhorska i do Rumunska a nemala veľký záujem spolupracovať s uhorskou vládou. Striktne sa držala litery svojich - pod tlakom okolností získaných - koncesných listín a využívajúcou svoju hospodársku prevahu, rozohrávala tvrdú konkurenčnú, predovšetkým tarifnú vojnu.

Náklady tejto konkurenčnej vojny musel niesť štát, pričom vynaložené ohromné sumy nijako neprispievali k uspokojovaniu hospodárskych záujmov krajiny. Vláda preto pochopiteľne skúmala všetky možnosti, ako túto nepríjemnú situáciu riešiť. Závery IX. podvýboru uhorského snemu, kontrolujúceho situáciu štátneho hospodárstva a posudzujúceho rozsah prostriedkov potrebných na sanáciu vzniknutej situácie, z 22. 12. 1873 sa stali prvým krokom k hľadaniu riešenia. Napriek zlej finančnej situácii bolo rozhodnuté posilniť pozície štátnych a štátom garantovaných železníc. Predovšetkým posledné



Z roku 1907 pochádza vynikajúca konštrukcia rušňa kategórie T V pre miestne železnice MÁV. Zbierka Považské múzeum Žilina

spomenuté podniky na tom neboli v tomto období finančne práve najlepšie. Časté prekračovanie ich stavebných rozpočtov negatívne ovplyvňovalo úroveň ich vozebného vybavenia. To sa opäť stalo príčinou nízkej rentability ich prevádzky, čo zas zvyšovalo nárok na štátom vyplácanú garanciu. Nedostatok voľných investičných prostriedkov týchto spoločností sa usilovala riešiť štátna investičná pôžička, vypísaná na základe zákonov č. XLI/1875 a č. XI/1876 a nasledovaná ďalšími podobnými pôžičkami. To dalo vláde príležitosť bezprostrednejšie ovplyvňovať dopravnú politiku súkromných železničných spoločností. Prísna štátna kontrola hospodárenia so zapožičanými prostriedkami tiež významne zlepšila jestvujúcu situáciu.

KRÍZA UKÁZALA, ŽE ŠTÁTNA GARANCIA VÝNOSOV JE SÍCE POMERNE ÚČINNÁ, ALE PRE ŠTÁT NEÚNOSNE NÁKLADNÁ MOTIVÁCIA VÝSTAVBY ŽELEZNÍC SÚKROMNÝM KAPITÁLOM.

Podriadenie dopravnej politiky štátom garantovaných súkromných železníc štátnym záujmom, spolu s postupujúcou výstavbou štátnych železníc v dôležitých exportných smeroch, veľmi posilnilo v priebehu 80. rokov pozíciu štátu pri presadzovaní jeho záujmov vo vzťahu k silným súkromným železničným spoločnostiam, predovšetkým StEG a Južnej železnici. Prvým príznakom novej situácie sa stalo ukončenie tarifnej vojny, ktoré bolo dosiahnuté uzatvorením kartelových zmlúv o deľbe trhu. Dosiahnutý úspech sa však stal iba prológom k ďalšiemu systémovému opatreniu, ktorým bolo poštátnenie súkromných železníc v Uhorsku.

Po prvých poštátneniach uhorských súkromných železníc sa prejavila potreba zákonne dopracovať spôsob ďalšieho poštátňovacieho procesu. To viedlo k prijatiu zákona č. XXIV/1883, označovaného tiež ako sekvestračný zákon. Podľa neho mohol štát v zásade prevziať tie štátom subvencované podniky, ktoré nenarábali hospodárne s finančnými prostriedkami a odporovali aj štátnej dopravnej politike. V priebehu 80. rokov boli postupne poštátnené takmer všetky významné súkromné železnice Uhorska. Na Slovensku sa poštátneniu vyhla iba Košicko-bohumínska železnica, ktorá si však svoje

zachovanie vykúpila úzkou spoluprácou so štátom vo všetkých prepravných otázkach (tvorila významnú spojnicu medzi MÁV a nemeckými železnicami). Poslednou poštátnenou železnicou v Uhorsku bola roku 1891 StEG. Tým bol v konečnom dôsledku zaručený potrebný vplyv štátu na uhorské železnice.

Hospodárska kríza zastihla uhorské železnice v situácii, keď už bol štát, čo do existencie strategických spojení, viac-menej uspokojený. Napriek tomu však ostávalo mnoho významných oblastí bez železničného spojenia - treba si uvedomiť, že v tomto období bola železnica jediným mechanizovaným dopravným prostriedkom. Kríza ukázala, že štátna garancia výnosov je síce pomerne účinná, ale pre štát neúnosne nákladná motivácia výstavby železníc súkromným kapitálom. Bolo preto potrebné nájsť spôsob, akým by sa dalo, pre štát finančne menej náročným spôsobom, zabezpečiť pokračovanie uhorskej železničnej výstavby. Prvým pokusom vyriešiť tento problém bol zákon č. XXXI/1880. Vyjadroval vcelku rozumnú hypotézu, podľa ktorej menšiu príťažlivosť výstavby železníc po viedenskom krachu treba kompenzovať menšou nákladnosťou nových železničných tratí. Zákon poskytol týmto železnicám celý rad technických úľav, zaväzoval štátne majetky a verejné fondy k finančnej spolupráci v prípade výhody z projektovanej železnice, oslobodzoval železničné spoločnosti od daní a kolkovného a uložil MÁV povinnosť vykonávať prípojovú službu v stykových stanicích, prípadne na požiadanie prevziať i prevádzku na celej miestnej železnici za úhradu prevádzkových nákladov. Jednu vec však zákon neposkytol - štátne peniaze. A práve to sa prekvapivo významne prejavilo na rozsahu výstavby železníc, ktoré v 80. rokoch stavala iba StEG - veľká železničná sieť tejto spoločnosti jej umožňovala vyťažiť z každej získanej tony záťaže zaujímavý finančný efekt.

Po zvážení všetkých skúseností získaných uplatňovaním zákona č. XXXI/1880 bol schválený jeho modifikovaný variant, ako zákonný článok č. IV/1888, kde sa štát kajúcne vrátil k priamej štátnej finančnej podpore výstavby železníc. Možno však konštatovať, že výstavba miestnych železníc sa skutočne rozbehla, až keď sa bez zákonnej predlohy začal v prevádzkových zmluvách o zabezpečovaní prevádzky na lokálkach štátnymi železnicami objavovať princíp delenia tržieb miestnej železnice medzi prevádzkovateľa a koncesionárov, najčastejšie v pomere 1 : 1. Išlo vlastne o zastretú štátnu záruku. Peniaze sa vtedy dali do pohybu a do výstavby uhorských lokálok investovali banky zo Švajčiarska, Belgicka i Nemecka. Výsledkom sa stala pomerne hustá sieť miestnych železníc, zabezpečujúcich primeranú dopravnú obsluhu. Tento vývoj zastavila až prvá svetová vojna a vznik samostatného Československa.