



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.

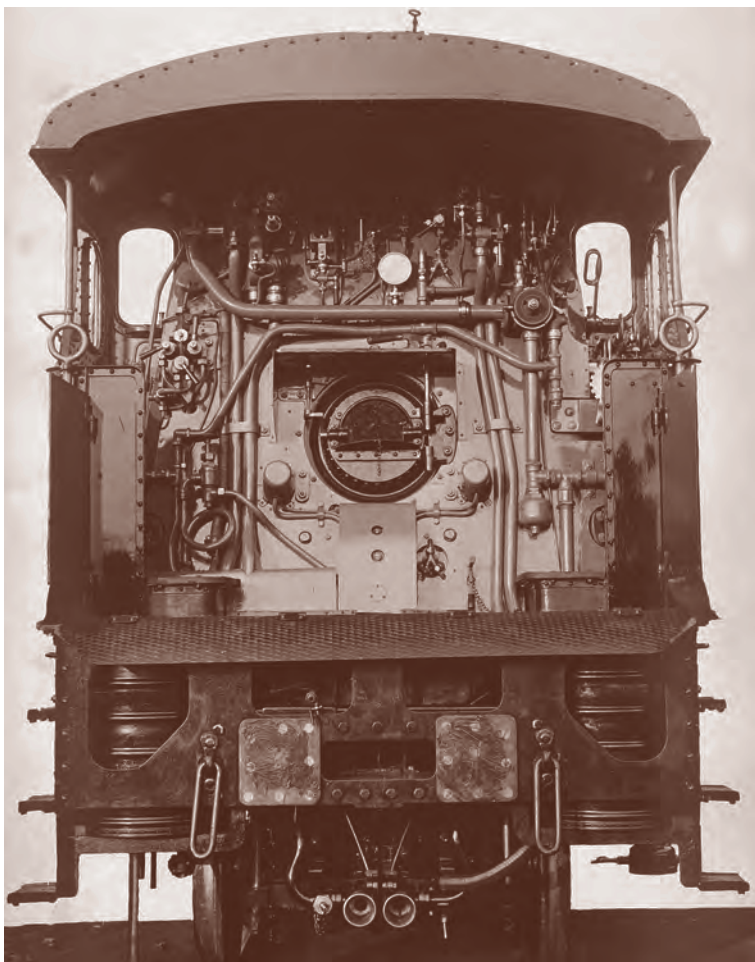
Aj z mojej pozície môžem povedať, že železničnú dopravu na Slovensku podporujeme, napríklad aj zavedením bezplatnej dopravy, a budeme podporovať aj naďalej. Prináša nám totiž nielen celospoločenský úžitok, ale otvára aj nové možnosti podpory a rozvoja našich krajín.

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 Vídni 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

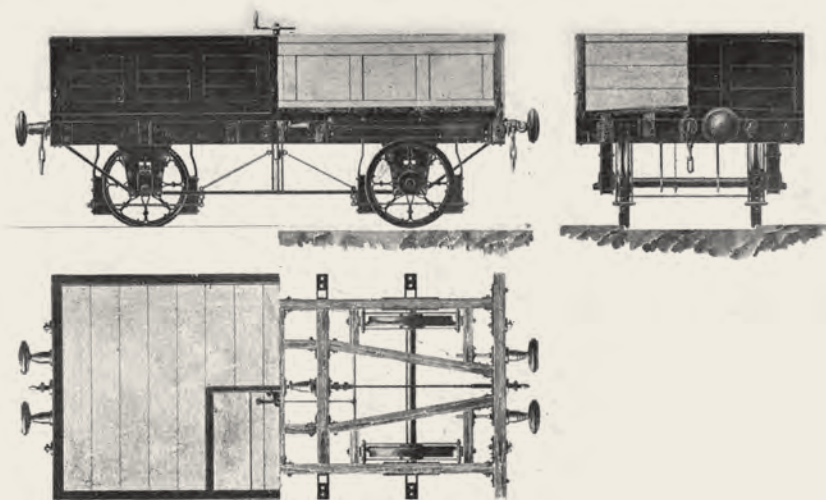
**ING. JAN PERNER**  
**MLYNÁŘSKÝ SYNEK, ČESKÝ**  
**VLASTENEC, INŽENÝR A PROJEK-**  
**TANT ŽELEZNIČNÍCH DRAH**  
 \* 7. 9. 1815 Bratčice, + 10. 9. 1845 Pardubice

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 spojovací 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 *Buštěhradská 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 spojovací 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, stát<sup>1</sup>, 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.

Síť 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 ZÁSOBOVÁNÍ  
FRONTY A PŘESUNY VOJSK.  
DOHLED NAD PROVOZEM DRAH  
V CELÉ HABSBUŘSKÉ 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.<sup>2</sup> 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

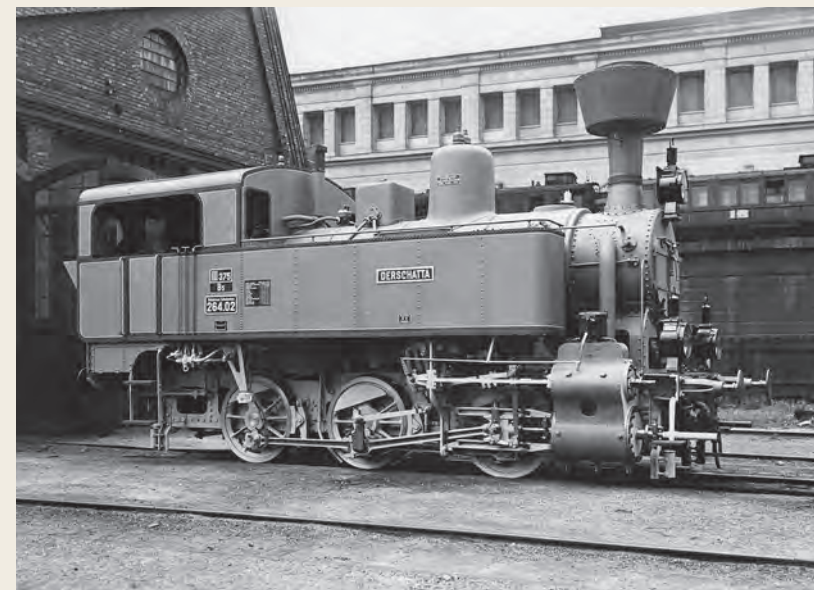
**HEINRICH VON WITTEK**  
MINISTR ŽELEZNIC

\* 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 železnice 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,<sup>3</sup> 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

