

c) kromě toho pak rozlišuje se u řek plavba po proudu a proti proudu následkem různosti výrobních (světostojných) nákladů transportu;

d) hledí se k objemnosti a hodnotě zboží a pod.

Poněvadž značný díl výrobních nákladů u vodní dopravy jest nezávislý na délce transportu nebo aspoň nevzrůstá stejnoměrně se vzdáleností, připadají i při vodní dopravě na delší vzdálenost i poměrně menší sazby za tunu a kilometr.

Sazby ve vodní dopravě vnitrozemské jsou tudíž co do místa i času nanejvýš rozdílny, kolísajíce i na témže toku druhdy až o 150—200%.

Také u plavby vnitrozemské je význačnou láce dopravu, umožněná ovšem do jisté míry i tím, že se i nákladné vodní dráhy poskytují uživatelům za úplatu nedostatečnou nebo zcela bezplatně. Na volných řekách pluje se zpravidla levněji, nežli na průplavech (u řek širší tok, delší vlaky lodní, větší rychlost, není poplatků proplavovacích).

V novější době zřizují se i zvláštní bursy plavební pro sjednávání, úřední znamenání a vyhlásování sazeb dopravních na vodách vnitrozemských.

Při srovnání mezi dovozným po vodě a po železnici nelze arci hleděti jen k sazbě za 1 km, nýbrž i na celkovou délku dráhy železné či vodní (okliky!), na výdaje překládací, na pojišťovací premie, ztrátu času a pod.

IV. O železnicích.

§ 29. Vývoj a význam železnic.

I. Až do použití páry jakožto motoru v dopravě pozemní i vodní učinilo dopravnictví pokrok jen pranepatrný. Silnice byly teprv od počátku 19. století uváděny opět ve stav, jakého byly dosáhly již za dob římských, doprava po vodách vnitrozemských získala sice vynalezením plavebních komor na průplavech a kanalizovaných řekách, avšak rychlost v překonávání místních vzdáleností se nikterak nezvýšila. Naproti starověku vykazuje novověký obchod a doprava pokrok jen v tom, že nově přibýly dopravní linie námořní mezi Evropou a ostatními díly světa a že zintenzivněl i styk mezi dosavadním západem a východem.

Vnitrozemí, pokud nemělo vodních drah, zůstávalo stranou konkurence světové, zejména produkty hospodářství polního a

lesního byly na větší vzdálenost nedopravitelny. Toliko voroplavba zásobovala dřívím vzdálená místa a kraje (Prahu ze Šumavy, Holandsko ze Švarcvaldu).

Export obilí byl možný, jen pokud umožňovalo dopravu moře (tak zásobováno bylo Holandsko a francouzské pobřeží obilím z Polska a Braniborska, v 18. stol. dílem i z Anglie) nebo veletoky (jako Rýn, Labe, Odra, Visla), jen u těchto komunikací byla možna velkoměsta, k jichž zásobování by bylo potřebí bývalo přivozu potravin z obvodu rozsáhlejšího nežli na 1—2 dni cesty. Cestování, pokud se — jako u řemeslnických tovaryšů — nedělo výhradně pěšky, bylo po souši a na větší vzdálenosti neobyčejně nákladné a při neupravenosti cest velmi obtížné. Soutěž vzdálenějších výrob byla komunikacemi umožněna do roku 1800 toliko pro nečetné výrobky velkopřmyslové (tkaniny z bavlny, vlny a lnu, železné zboží a pod.).

Novou epochu v dopravnictví zahajuje vstup parolodí a železnic, později i telegrafu a telefonu, mezi prostředky dopravní, plné jejich účinky nastávají však teprv v poslední třetině 19. století, když způsob jejich provozování mobilisoval hromadné transporty statků méně hodnotných přes veliké vzdálenosti.

II. **Železná dráha** (železnice) jsou pozemní cesty, po nichž se vozidla pohybují na pevných kolejích železných, nechat je motorem síla lidská či zvířecí, parní či elektrická a jiná. Rozhodným je tedy kolejová dráha, nikoliv hnací síla. Pevných kolejí zprvu dřevěných, později železných bylo užíváno již v dřívějších stoletích, zvláště v dolech k transportování »huntů«, (voziků s rudou, uhlím atd.) s pohonem zvířecím, jehož bylo později používáno i v dopravě osobní a nákladní na železných drahách vůbec. Železnice počala tedy jakožto koňská dráha, první zřízena r. 1801 v Anglii, na evropském kontinentě první z Lince (Mauthausen) do Budějovic r. 1827 k dopravě solí ze Solné komory do Čech. Pokud jde o použití síly parní jako motoru, činěny byly pokusy nejprve s jízdou parostrojů po obyčejné silnici po způsobu dnešních automobilů, ale tyto pokusy (parovůz Cugnotův 1769, Božkův z roku 1817 v Praze) zmařeny byly tehdejšími špatným stavem silnic i primitivností motorů. Teprv spojení obou prvků, pevné koleje a parního motoru, dalo lidstvu nejdokonalejší dosud dopravní prostředek, lokomotivní železnici, při které dráha, mechanický motor a vozidlo jsou technicky sobě navzájem přizpůsobeny.

Prakticky upotřebitelná konstrukce parovozu pro železnou dráhu podařila se Jiřímu Stephensonovi na dřívější koňské dráze od uhelných dolů darlingtonských k přístavu stocktonskému (1825). Jakožto první dráha zařízená hned od počátku pro parní provoz a osobní dopravu a tedy pro další vývoj směrodatná byla r. 1826 koncesována trať Liverpool-Manchester, r. 1830 v provoz uvedená. Anglického příkladu následovala r. 1829 Severní Amerika, r. 1835 Německo (Fürth-Norimberk) a Belgie (Brussel-Mecheln), r. 1838 Rakousko, Francie a Rusko, r. 1839 Itálie (Milán-Monza) a Holand (Amsterdam-Harlem), od let padesátých i jiné díly světa, nejprve kolonie anglické (r. 1853 britská Indie, r. 1854 Austrálie, r. 1856 Egypt).

III. K základnímu problému moderní železnice, spojení kolejové dráhy a mechanického motoru, družily se záhy jiné důležité otázky, zejména co do překonávání přirozených překážek tratě a provozu. Kdežto stavba alpských drah ve Švýcarsku byla ještě v roce 1850 prohlášena za neproveditelnou, budují se nyní dlouhé tunely, které umožňují přímější trať a snížení absolutní výšky tratí vrcholové; a tak po Semmeringové dráze r. 1854 vznikla dráha Brennerská r. 1867, Mont Cenisová r. 1871 (tunel 12.847 m), Gotthardská r. 1881 (tunel 14.998 m), Arlbergská r. 1884 (tunel 10.248 m) a r. 1905 Simplonská (tunel 19.803 m), veliké výšky překonávají se umělým vedením tratí, serpentínami, oblouky, klíčkami (spirálami), někdy i uvnitř horských masívů prokopávanými. Vlastní horské dráhy, slézající sám vrchol hory, překonávají příkrá stoupání tratěmi lanovými nebo ozubenými. Řeky a mořské úžiny překlenovávají se mosty, jejichž konstrukce jsou vždy odvážnější od té doby, co se používá jakožto stavebního materiálu železa, a kde nelze zřídit most, přepravují se celé vlaky od břehu k břehu loďmi trajektními (parníky, na jichž palubě jsou až čtyřkolejná zařízení ku převozu lokomotivy a vagonů), vyžadujícími opět v přístavištích zvláštních zařízení (nakloněných ploch, sklápěcích mostů, parních jeřábů, hydraulických výtahů a pod.), aby se umožnil přechod vozidel z lodí na souši a naopak i přes měnlivé výšky vodní. Nejstarší trajekt zřízen byl v Anglii mezi Edinburkem a Dundee, trajekt nahrazený později mostem, nyní jsou trajekty v Evropě na Bodamském jezeře, na Baltickém moři mezi Německem, Dánskem a Švédskem, na moři Zúiderském a j.; pozoruhodný trajekt, kombinovaný jako ledokol,

byl roku 1900 vsunut na transsibiřské dráze na jezeře Bajkalském. Pokusy o přímé železniční spojení mezi Anglií a Francií podzemním tunelem pod Canal La Manche (r. 1875 až 1883, zák. předloha r. 1906 v Anglii), 32 km, tříštily se o vojenské obavy Anglie, nový, zvláště obrovský projekt chce spojit Aljašku s asijským Ruskem tunelem pod úžinou Behringovou (47 km).

Výkonnost dráhy závisí dále podstatně i na počtu kolejí a na jich rozchodu. V Anglii a zemích střeoevropských zobecněla šířka rozchodu 1·435 m (4 stopy 8½ palce angl.), s níž Stephenson budoval první dráhy anglické; některé státy arci z důvodů druhdy politických a vojenských se odchylují (Rusko rozchod 1524 mm = 5 angl. stop, Irsko 1600 mm, Španělsko, Portugalsko a některé státy jihoamerické 1786 mm). Avšak vždy čilejší styky mezinárodní vyžadují nerušeného přechodu vagonů i na tratě cizích států a tedy jednotnosti rozchodu — jsou již ostatně zařízení, umožňující regulování vzdáleností kol dle rozchodu kolejí. Pro zlevnění stavebního i provozovacího nákladu u drah podřízeného významu budují se trati úzkorozchodové (až na 600 mm). Naopak zvláště husté transporty vyžadují trati dvou- a více kolejových (roku 1904 měla jich Anglie 55·6%, Francie 42·5%, Německo 35·4%, Rusko 20·9%, Rakousko-Uhersko 10·8%).

Intensita dopravy železniční zračí se i v zařízeních nádražních od prostých osobních zastávek až po stanice přestupní a veliká ústřední nádraží velkoměst, pro něž moderní architektura využila gigantických konstrukcí železných (Londýn, Hamburk, Drážďany, Mnichov, Lipsko). Ohromný vzrůst dopravy nákladní i osobní s jedné a obmezenost prostoru v obvodu velkoměst s druhé strany vyvolaly rozdělení nádraží velkoměstských v osobní se zvláštními oddíly pro příjezd a odjezd uvnitř města a v nádraží nákladní či seřazovací, kladená obyčejně za periferii velkoměsta.

U vozů byly prvotní tvary, vzniklé napodobením starých vozů poštovských, po několika přechodných stadiích vytlačeny moderními vozy průchodními, v dopravě rychlovlakové užívá se (od roku 1867 Pullmann) vozů spacích a salonních, restauračních a pod. V nákladní dopravě směr konstrukcí jde ke stavbě speciálních vagonů otevřených pro uhlí, rudy, dříví a pod., krytých pro zboží, jež by nesneslo nepohod povětrností, zvláštních vagonů pro dobytek,

chladicích pro ryby a maso, vytápěcích pro květiny a zeleniny, kotlových pro petrolej; jednak ke stavbě vozů o větší a větší nosnosti.

IV. Jakou měrou byly obecné účinky zdokonalené dopravy železnicemi stupňovány, ukázalo se teprve, když po prvních rozptýlených stavbách spojujících buď dvě důležitější blízká místa (Liverpool-Manchester, Mannheim-Heidelberg, Vídeň-Brno, Drážďany-Lipsko) nebo hlavní město s panovnickou residencí (Paříž-St. Germain, Berlín-Postupim, Milán-Monza) dospělo se ku tratím větší a větší komplexy zemí spojujícím.

Co do rychlosti dopravy: Staré pošty jezdily ve Francii rychlostí 8—10 km, v Anglii 15—16 km za hodinu. Z Vídně do Terstu potřebovalo se počátkem 19. století v rychlé dopravě 10 dní, v dopravě nákladní 14 dní, z Vídně do Hamburku 16 dní, do Vratislavi 6—7 dní. Železnice umožnily již r. 1830 rychlost 30 km, a to bez ohledu k roční době nebo počasí, tedy s větší pravidelností a přesností. Dnes jezdí vlaky osobní rychlostí 30 km za hodinu, rychlovlaky 60—70 km, některé 80 km, v Anglii a Francii u velkých expresních vlaků 90—100 km a ještě více v Americe; technicky dosažitelná je u parních lokomotiv za příznivých okolností (bez záhybů a spádů) rychlost 120 km, u elektrických doufá se dosíci rychlostí až 200 km.

Hromadnost dopravy, železnicemi umožněná, zakládá se v tom, že stejná tažná síla po hladké koleji utáhne v horizontální poloze asi 12krát více než po dobré silnici a rychleji, dále že parní koňská síla svými skutečnými výkony nahrazuje tři koňské síly animální, konečně že lze tažnou sílu mechanickou mnohem snáze zvětšiti nežli zvířecí.

Snaha po stupňování hromadnosti zračí se i ve stavbě vozů železničních; při vzniku železnic užíváno bylo vagonů o nosnosti 3—6 tun, později pravidelně (do nejnovější doby) 10 tun, nyní vždy častěji 12¹/₂—15, druhdy dokonce 20—25 tun, v Americe až 45 tun, čímž poměr užitého břemene k celkové váze vozu se stále zlepšuje.

Koleje, mechanický motor i obrovské vozy umožnily tudíž transport statků v massách, na jaké se dříve ani zdaleka pomyslit nemohlo.

Co do zlevnění dopravy sníženy byly transportní výdaje železnicemi naproti silničním v pozemní dopravě nejméně na čtvrtinu, zpravidla na 1/10, v některých případech na 1/20 dovoz-

ného po opravě, v dopravě osobní při nejmenším na $\frac{1}{2}$. Sazby železniční, zvl. v nákladní dopravě, během doby podstatně ještě byly sníženy a ukazovaly až do války celkem tendenci k dalšímu ještě zlevňování. Příliš náhlé snížení mělo arci tu a tam v zápětí opětne znenáhlé zvyšování, jež již v poslední předválečné době vyvoláno bylo ostatně i zdražením materiálu a pomocných látek železniční dopravy (uhlí) i konečně sociálními reformami (zlepšení mzdy a postupu, zkrácení pracovní doby a pod. pro zřízence železniční) a plynoucí z toho pasivností četných tratí a podniků železničních.

Také bezpečnost dopravy je u železnic celkem větší, nežli byla u starých pošt povozných. V Rakousku bylo r. 1904 z 182·52 milionů dopravených osob úrazem železničním usmrceno 13, t. j. jedna z každých 14 milionů dopravených osob, poraněno 200, t. j. 1 na 0·91 mil. dopravených osob.

Zvláštním nebezpečnostvím jsou arci všanc vydání zřízenci, i jest naléhavým a vděčným úkolem techniky, počet úrazů zřízeneckých stále zmenšovati.

§ 30. Druhy železnic.

Technickým vývojem, jímž na kolejových drahách motor animální skoro naveskrz vytlačen byl mechanickým, o b m e z e n časem i pojem železnic jen na dráhy s p o h o n e m parním, vedle kterého — zejména pro dopravu městskou — vždy většího rozsahu nabývá pohon elektrický.

Nehledíc k drahám určeným jen pro ryze soukromou dopravu (jako jsou dráhy polní a lesní u velkostatků, báňské dráhy a tovární vlečky) dělíme dráhy určené pro veřejnou dopravu dle jejich významu pro souhrn dopravních účelů (hospodářských, politických, sociálních), jímž mají sloužiti, ve

1. dráhy hlavní, dráhy prvního řádu, které spojují vespolek velká střediska politického, hospodářského a sociálního života ve státě nebo různých států, sloužící tak obecně-státním účelům veřejné správy nebo vojenské obrany nebo obchodu národního či mezinárodního.

2. Naproti hlavním drahám jeví se všechny ostatní dráhy v e d l e j š í m i, avšak i zde rozeznáváme

a) dráhy, které prostředkují poboční spojení mezi tratěmi hlavních drah nebo otvírají dopravě méně živě, avšak teritoriálně

rozlehlé části obvodu státního, t. zv. dráhy sekundární, pobočné, dráhy druhého řádu,

b) dráhy určené jen pro místní dopravu užších obvodů, t. zv. dráhy místní;

c) pro menší dráhy místní užívá se i názvu dráhy drobné, terciární neb malodráhy (tramwaye v městech, výletní a horské dráhy a pod.).

Z rozdílnosti dopravních úkolů plyne i rozdílnost požadavků, jaké se kladou na jich zařízení i provozování.

Dráhy hlavní musí dostačovatí mohutné a rychlé dopravě: odtud co možná přímý a vodorovný směr, jehož se dosáhne násypy, průkopy, mosty a tunely, zvláště pevná konstrukce stavebních objektů, dle potřeby dvojí až čtverá kolej, výkonná zařízení nádražní (veliký počet kolejí, výhybek, signálových stanic, budov pro osobní dopravu, skladišť pro zboží atd.), hojný vozový park, nejvýkonnější lokomotivy, velký počet a rychlost i specialisace vlaků (vlaky expresní, luxusní, rychlovlaky, osobní, nákladní), rozmanitost tříd jízdnic, denní i noční služba, bezpečnostní opatření a k tomu všemu větší a specialisovaný personál správní.

Dráhy pobočné slouží dopravě pomalejší, řídnější a menší, mají proto i menší požadavky technické a správní, nejde tak o přímý směr, jako spíše, aby se v železniční síť pojala nejdůležitější místa ve směru dráhy ležící — toto i menší rychlost dovoluje klikatější trať a větší stoupání či klesání její, užší přimknutí se trati k terénu, lehčí a jednodušší stavbu tratě i budov nádražních, jednoduché koleje, skrovnější park vozový a lokomotivní, řídnější vlaky, často »smíšené«, méně diferencovaný personál. Kde nelze očekávatí průvoznou dopravu, může býti i podnormální rozchod kolejí (dráhy úzkokolejné, 1 m, 0·60 m) a potom i menší typy lokomotiv a vagonů.

Tato rozdílnost dopravního významu drah je předúležitá pro vnitřní ekonomii provozu, pro velikost potřebného kapitálu zařizovacího a provozovacího, pro tarifníctví i rentabilitu, především pak pro postavení veřejných činitelů k drahám železným. Pochopitelno, že stát má mocný a přímý zájem toliko na drahách hlavních a na důležitějších pobočných, kdežto dráhy místní dotýkají se přímo v prvé řadě jen zájmů teritoriálních těles samosprávných (zemí, okresů, obcí), dráhy drobné (terciární) dokonce jen zájmu jedné či několika obcí sousedících.

U drah místních a drobných omezí se tudíž stát jen na vytčení obecných zásad jejich organisace a ponechá svazkům samosprávným i péči o zjednání finančních prostředků pro jejich stavbu a provozování. Státní politika železniční obmezuje se tedy celkem jen na dráhy hlavní a na důležitější dráhy vedlejší.

§ 31. Správní principy železnic.

I. V první době železnic bylo se zvl. v Anglii v souhlase s liberálními snahami doby domníváno, že zásad o správě průplavů a silnic lze beze všeho užití i na dráhy kolejové, a že tedy každý sám a netoliko společnost železniční smí užívatí všech tratí železniční společnosti se svými stroji a vozy k dopravě zboží, cestujících nebo dobytka, ač-li jeho vozy vyhovují předpisům společností železniční, a určeny maximální tarify jako pro silnici nebo pro kanál. Tak zejm. privilegium dráhy Liverpool-Manchester z r. 1833; podobně ještě pruský zákon železniční z 3. listopadu r. 1838 vycházel z myšlenky soutěže rozličných dopravovatelů na téže trati. V praxi však záhy se ukázalo, že stará představa o volnosti jízdy po silnicích nebo zásada »s v o b o d y k o l e j e« (Freiheit der Schiene) je u železnic neudržitelná a že bezpečnost a technika i ekonomie dopravy vyžadují koncentrace monopolu, provozování vozby majitelem tratě.

Liberální tendence doby, v níž spadaly první počátky železnic, očekávající od volné soutěže nejpříměřenější vývoj všelikých produktivních sil ve všech oborech hospodářského života, hleděly však principu volné soutěže zjednatí v železničtví platnosti opět jiným směrem, přípuštěním konkurence o spojení určitých středisk dopravních několika paralelními tratěmi železničními, které by vespolek o provádění transportů na svých tratích soutěžily (t. zv. s o u t ě ž t r a ť o v á).

Vskutku zbudováno bylo v zemích důsledného systému drah soukromých, Anglii i Spojených Státech amerických, zejm. v dobách vysoké hospodářské konjunktury a spekulace dosti drah konkurujících, avšak soutěž jejich omezovala se na společné body, t. zv. uzliště železniční, jejichž silně snížené konkurenční sazby musili však tím draže zvýšenými tarify vykupovati dopravovatelé v místech uprostřed tratí ležících, kde konkurence jiných železničních společností nebylo. A i pro uzliště železniční výhoda soutěže společností železničních záhy byla od-

straněna tím, že konkurující společnosti, místo co by se navzájem potíraly, buď úplně splynuly nebo se zkartelovaly, jakož vůbec snahy o sdružení kapitalistických podniků za účelem vyloučení škodlivých účinků volné soutěže (snahy kartelové) právě vůbec poprvé v oboru železnic se projevují (na př. anglická North-Eastern pozůstává ze 37 dříve soutěživších tratí, podobně splynuly ve Francii v l. 1846—1857 33 železniční společnosti v 11, a rovněž tak v Amer. Unii).

Na místo četných menších společností nastoupilo tedy několik velikých, na místo soutěže monopol nebo dohoda. V zemích kontinentu evropského pak podnikatelé vůbec neodhodlávali se ke stavbě železných drah jinak, nežli byla-li soutěž pro spojení určitých konečných bodů v témže směru státem vyloučena a jim tedy traťový monopol předem právně zaručen.

II. Tato tendence k monopolu plyne nutně

a) z potřeby jednotného železničního zařízení i provozu, která je tím nutnější, čím širě rozpíná se teritoriální obvod dopravy železniční, i

b) z velikostí kapitálů v železnici investovaných, které by jinak sotva poskytovaly příslušného výtěžku.

c) Bylo by posléze i s hlediska národohospodářského nevhodným plýtváním, stavěti dvě nebo více tratí tam, kde ke transportům stačí jedna.

Je tedy principu volné soutěže ve správě železnic popřáno jen velmi skrovné působíště. I tam, kde jednotlivé dráhy v konečných bodech nebo jiných uzlišťích vespolek soutěží, dohodují se jak o sazby, tak o t. zv. dělení dopravy (Verkehrsteilung), t. j. rozdělují mezi sebe dle určitého klíče příjmy z dopravy v oněch tratích, jež pokládají za společné, konkurující pak navzájem nikoli cenami, nýbrž jinými prostředky (lepší úpravou jízdních řádů, vozů, skladišť, rychlostí a pod.).

I po jiné ještě stránce jeví správa železnic zvláštnosti. Veliký kapitál, jehož zbudování a provoz železnice vyžaduje, může býti — není-li podnikatelem stát nebo zvláště mohutný činitel samosprávný (země, velkoměsto) — opatřen toliko společností akciovou, jakož vůbec byly železné dráhy prvním hospodářským oborem, v němž tato forma podnikatelská většího a trvalejšího rozšíření dosáhla.

Správa velkopodniku akciového znamená však vůbec »formu byrokratické správy zájmů soukromo-hospodářských« (Philippo-

vich), dokonce pak již u železnic, kde celá povaha provozu, jeho teritoriální rozsah, potřeba stejnoměrných výkonů pro veliké obvody a nesčetné transporty a pod. individuální správu a individuální rozhodování přímo vylučuje. Správa železnic může tedy býti vedena jen armádou úřednictva, jehož povinnosti a ovšem i platové, postupové a vůbec služební poměry jsou upraveny jednotnými normami, individuální nadprůměrné vyniknutí po většině vylučujícími, a u něhož tedy není soukromohospodářského zájmu na dobrém fungování a prospívání podniku kromě nejvyšších míst řídicích, na celkovém výtěžku interesovaných.

III. Již tato monopolistická povaha železnic a potřeba jednotné, úřednické správy, úspěšným fungováním železnic diktovaná, zbavuje železnice z valné části rázu ryze soukromopodnikatelského, nadto pak význam a účinky železniční dopravy pro veškeru výrobu i spotřebu, pro veškeru hospodářskou, politickou i vojenskou moc a postavení státu donucují přímo zákonodárství i správu státní, aby zřízení a provoz drah železných nezůstavovala jen zřístným úvahám soukromých kapitalistů, nýbrž aby — nechápe-li se veřejná moc železničního podnikání sama — podrobovala soukromé podnikatele dalekosáhlým předpisům obmezujícím, regulujícím a kontrolujícím co do stavby, zařízení i provozu železnic.

Toto státní vsahování dochází formálního výrazu v koncesi železniční, t. j. výhradném oprávnění ke stavbě a provozování železné dráhy, uděleném podnikateli zvláštním aktem státním (panovníkem, zákonem, parlamentem nebo na základě zákonného zmocnění vládou) a zjišťujícím práva i povinnosti podnikatelovy.

Cíle, k nimž se přihlíží při udílení železničních koncesí, jsou: jednotné utváření sítě tak, aby každá trať železniční posuzována byla jakožto součást celé sítě, kterou buď doplňuje, nebo která vybudována býti má, aby nebyly stavěny dráhy méně důležité před důležitějšími nebo jen dráhy soukromohospodářsky výnosné (schvalování tratí železnic, určení počtu a polohy stanic);

ochrana obecného prospěchu naproti jednostranným zřístným tendencím monopolistických podnikatelů soukromých, zejména působením na ceny (sazby) za dopravní výkony

obecenstvu poskytnuté (t. zv. tarifní politika), buď že se stanoví všeobecné normy o vlivu státu na úpravu tarifů nebo určité speciální sazby pro dopravu osob a nákladů v rozličných vlacích a třídách, nebo alespoň tarifní maxima, která nesmějí býti překročena, nebo že se státu vyhradí právo za jistých okolností, na př. za určité výšky výnosu železnice, naříditi snížení jejích sazeb; dále

ochrana zájmů jednotlivců předpisem, že dráha je přístupna za týchž všeobecných podmínek všem cestujícím, dopravovatelům a nákladům (výjimky pro látky výbušné nebo zvlášt hořlavé), že slevy (refakce) přípustí se ne pro jednotlivé osoby, nýbrž pro celé určité druhy nákladů nebo pro tratě a stanice;

jednotné normy pro rozchod a mohutnost kolejí, umělé objekty, výhybky, závory a signály a státní dozor nad stavem železničního tělesa i provozovacích prostředků;

povinnost ke stavbě a provozování pod ztrátou koncese nebo trestem exekučního prodeje dráhy;

povinnost k náhradě škody při úrazech a průkazní břemeno (presumpce viny) podniku železničního;

stát si vyhrazuje právo, že po uplynutí koncesní doby (50, 90 nebo 99 let) případně celé těleso železniční se všim příslušenstvím movitým i nemovitým bezplatně státu (právo nápadu, Heimfallsrecht);

stát má právo i před uplynutím koncesní doby a i proti vůli společnosti za určitých podmínek provoz dráhy sám převzítí (sekvestrace dráhy), nebo si i vyhrazuje stát právo po určité delší řadě let dráhu vykoupit (postátnití). Anglie a Spojené státy udílejí koncese bez časového omezení.

S druhé strany bývá podnikatelům v železniční koncesi vyhrazeno zejména právo vyvlastnití veškeré pozemky a věcná práva ke stavbě a provozování dráhy potřebná, poskytuje se zvláštní ochrana trestního práva i policejní oprávnění k provozu dráhy potřebná.

Ve většině států bývá potřebí zvláštní koncese již ku provádění přípravných prací (měření, vyznačení tratí a pod.); i tato »předběžná (předchozí) koncese« udílí se jen na určitou kratší dobu a jen za předpokladu, že není pochybnosti ani o užitečnosti podniku ani o osobě podnikatelově, třebaže se jí

nenabývá obyčejně aniž jakého práva výhradného, aniž práva na udělení vlastní koncese stavební a provozovací.

§ 32. Dráhy státní či soukromé.

I. Převaha veřejných zájmů v železničnictví vzbudila záhy již snahu vyhradit stavbu a provoz železnic vůbec státu. Vskutku některé státy od počátku přidržovaly se soustavy státních drah, ve většině zemí evropského kontinentu soustava tato převládá (Československo, Rakousko, Německo, Dánsko, Belgie, Norsko, Rumunsko), v jiných stát alespoň po delší kratší dobu dráhy stavěl a provozoval a dosud četné tratě v rukou má.

I vznikla a v letech 1870. značnou pozornost v literatuře zabírala otázka, lze-li pro soustavu státních drah či proti ní uvést i důvody theoretické, a pokládána dříve za otázku zásadní, kterou rozřešit lze absolutně (výhradně) pro systém ten či onen, drah státních či soukromých, se všeobecných hledisek liberálních či antiliberálních.

Proti drahám soukromým bylo takto zásadně uváděno, že soukromý podnik bude na základě přirozeného monopolu z dráhy hledět vyzískati co nejvyšší rentu podnikatelskou, kdežto stát může spravovati dráhu více v zájmu obyvatelstva, protože to, co mu ujde na rentě železniční, přibude mu opět na poplatní síle obyvatelstva (»nepřímá rentabilita« železnic). Poněvadž také dráhy soukromé i jakožto podniky akciové i samou povahou železničnictví musí býti spravovány úřednictvem více méně byrokraticky organisovaným, odpadá i další námitka nezpůsobilosti k hospodářskému podnikání, státu jinak činěná.

Také princip volné soutěže provozní i traťové je u soukromých železnic obmezen nebo vyloučen a zřízení i provoz drah podrobeny obsáhlé regulaci státní.

Naopak proti drahám státním uváděno, že stát jako železniční podnikatel upadá v rozpor mezi svojí funkcí jako nejvyšší orgán správní a národohospodářskopolitický a mezi fiskální snahou docílití finančního výtěžku třebaš týmiž nešvary a nedostatky, na jichž odstranění naléhá u drah soukromých. Za finanční princip železných drah dlužno také u státu připustiti docílení podnikatelského zisku nad úhradu výdajů provozovacích a zúročení i umoření kapitálu zařizovacího — zisku

ovšem zřeteli k národohospodářským a jiným účelům železnic obmezeného.

Pro železniční projekty, které neslibují výnosnosti soukromohospodářské, musí také stát požadovati velmi nálehavé důkazy jejich prospěšnosti národohospodářské. Tarif bez zásadní výdělečné snahy je i u státních drah ideově účelný jen za předpokladu ideální soustavy daňové (Roscher). Výhod obrovského provozu (stejnóměrnosti zařízení a přístrojů, souladu jízdnicích řádů a pod.) i dohody s cizozemskými drahami přípojnými mohou soukromé dráhy dosíci stejně jako státní, plutokratické jejich tendence (kartely, trusty) mohou býti státním dozorem zmírněny. Dráhy soukromé potřebují při stejné transportní hustotě pro všeobecnou správu a druhdy i pro sám provoz sotva polovici tolik úřednictva, platů a mezd atd. jako dráhy státní. Veliký náklad kapitálový ke zřízení železnice potřebný, ukazuje sice jaksi přímo na stát, jakožto podnikatele, ale s druhé strany vzrůstá závislost obyvatelstva na státu (dráhy státní zaměstnávají statisíce zřízenců) a nešvary státní správy železniční odstraňují parlamenty a veřejné mínění často nesnadněji, než státní dozor u drah soukromých (totéž platí o uličních drahách v provozu měst).

Ze všeho plyne, že nebylo by zásadního odporu proti připuštění soukromého podnikání v železničtví. Bývá tudíž otázka systému nyní zodpovídána obyčejně v tom smyslu, že dráhy státní i soukromé jsou za určitých podmínek — t. j. provozování dle zásad veřejného podniku — stejně oprávněné formy železničního podnikání, mezi nimiž rozhodnutí je věcí oportunity («zákon relativity», Wagner).

II. S výhradou, že při volbě systému směrodatným jest historický vývoj i dočasné hospodářské, finanční a politické poměry v jednotlivých zemích, a že mohou býti dobře účinkující dráhy soukromé a špatně spravované dráhy státní a naopak, lze arci v principu dáti přednost soustavě drah státních.

Jenom tato soustava dovoluje nejdokonalejší vybudování soustavné sítě po celé zemi rozvětvené;

zabezpečuje plnou jednotnost organizace a služby provozní;

vyrovnává výtěžky a schodky tratí výnosných a nevýnosných a

může nejdokonaleji přihlížeti k mimohospodář-

s k ý m, zejména kulturním a politickým účinkům dopravy železniční;

státní regulace u soukromých podniků železničních, od které bývá druhdy očekáváno úplné uplatnění veřejných zájmů naproti zistným snahám podnikatelů, narážejí vřdycky na leckteré překážky, buď že státní vliv je upraven nedostatečně nebo neurčitě nebo že dlužno šetřiti ohledů k soukromému podniku nebo že jde o taková výjimečná opatření, která přesahují ingerenční oprávnění státu nebo by spojena byla s obětmi, jakých na soukromém podniku žádati nelze;

přes to, že i u soukromých železnic je celkem týž byrokratický organismus správní, orgány nejvyšší správy jsou vřdy ovládnány soukromohospodářským zájmem na největší možné rentabilitě podniku, tento zájem pak toliko v určitých směrech — jako ve snaze po dosažení co nejčtetnějších transportů zlevněním a zdokonalením dopravy nebo po zmenšení nákladů dokonalejší technikou, účelnější organizací provozu a správy — kryje se s obecným prospěchem národohospodářským.

S druhé strany je ovšem podmínkou účelností soustavy státních drah, aby po ruce bylo zdatné a spolehlivé úřednictvo, jehož vzdělání, charakter a tradice, cit povinností, věcný zájem a zodpovědnost před veřejností by byly dostatečnou náhradou za scházející zde osten zájmu soukromohospodářského; aby dále finance státní dopouštěly jak nové obtížení stavbou, koupí a provozem drah, tak hospodářské risiko kolísavých výtěžků státní sítě železniční; konečně aby silná vláda dovedla vymaniti se z nátlaku nahodilých majorit a hospodářských i politických stran parlamentních tam, kde by separátní snahy jejich byly neodůvodněným protežováním určitých krajů nebo interesovaných skupin nebo vůbec na úkor celku; i aby řídicí orgány železniční správy státní nepropadly úzkoprsmému byrokratismu, nýbrž ovládající spletité a konkurující hospodářské zájmy individuální, dovedly k platnosti přiváděti interesy celku a zejména i správně disponovati složitým mechanismem výkonným.

Abyste dosáhlo co nejužšího styku správ železničních s kruhy dopravovatelů, zřizují se v novější době rady železniční, t. j. poradní sbory, v nichž zástupcové různých hospodářských odvětví společně se zástupci železnic radí se a podávají dobrozdání o opatřeních železniční správy, zvláště v ohledu tarifním,

spolupůsobí na prospěch dopravovatelů (v Rakousku dříve státní rada železniční a zemské rady v jednotlivých zemích).

III. Ani soustava drah státních ani drah soukromých nebývá vždy provedena důsledně, nýbrž jde zpravidla o převládání toho či onoho systému. Kde dráhy státní i soukromé trvají vedle sebe jakožto celkem rovnocenné velké součásti národní sítě železniční, jedny nad druhými nepřevažující, mluvíme o »systému smíšeném« který vznikl buď tím, že stát po prvním rozběhu v budování vlastní sítě zůstavil doplnění její podnikům soukromým nebo naopak že stát viděl se nucena neúplnou sítí drah soukromých vlastní stavbou doplnití nebo dosavadní soukromé dráhy z příčin národohospodářských nebo finančních (garancie) z části postátnití. Smíšený systém býval druhdy od theoretiků přeceňován, jelikož prý slučuje přednosti obou soustav. Ve skutečnosti osvědčil se však právě tak málo (Rakousko) jako soustava propachtování státních železnic soukromým podnikatelům (Itálie). Toliko z důvodů správní a provozovací ekonomie propachtovávají se nyní kratší tratě drah soukromých i státních provozovatelům větších tratí přílehlých (sousedních).

§ 33. Státní podporování železnic soukromých.

Kde nestavěl železné dráhy stát sám, nedostačovaly druhdy ani zvláštní daňové a poplatkové výhody, v železniční koncesi zaručované, k tomu, aby přiměly podnikatele stavěti železnice, nýbrž kde šlo o tratě, které pro řídké zalidnění a málo vyvinutou výrobu protknutých krajů neslibovaly na delší dobu přiměřeného výtěžku, jichž zbudování bylo však žádoucí v zájmu národohospodářském, politickém nebo strategickém, viděl se stát nucena, nechtěl-li dotčené tratě stavěti sám, zejm. v letech 1850—70 (později především u drah lokálních) podporovati podniky, soukromohospodářsky prozatím nevýnosné, i finančně.

Formy, v jakých tyto státní (někdy i zemské a jiné veřejné) hmotné podpory či subvence v širším smyslu železničním podnikům soukromým byly poskytovány, aby ke zřízení určité dráhy vůbec došlo, byly (nehledíc k delšímu či kratšímu osvobození železničního podniku od daně výdělkové, daně z kuponů akcií, prioritních obligací, poplatků z převodu nemovitostí a pod. výhod daňových):

vlastní subvence (nesplatné dary) zaplacením určitého obnosu peněžního najednou při založení dráhy nebo v ročních splátkách (jako ve Francii, v jednotlivých státech Americké Unie, mezinárodní příspěvková konkurence Německa, Švýcarska a Itálie ke stavbě dráhy gotthardské);

darování pozemků ke zřízení dráhy potřebných (velmi vhodná to forma podpory železnic v zemích s nadbytkem nevzdělané půdy, avšak někdy také v Evropě, zejména u místních drah někde propůjčování silničního tělesa) nebo i dalších pozemků podél dráhy ležících (Spojené Státy u velkých drah »pacifických«, celý kontinent od oceánu Atlantického k Tichému protínajících); buď konečně

částečné převzetí a provedení samé stavby (ve Francii dle zákona z 11. června 1842 přenechána společností celá spodní stavba i staniční budovy, provedené státem, za to zkrácena doba nápadu státního);

účastenství v podniku železničním při opatření kapitálu převzetím určité části akcií kmenových (v Rakousku zřízena 1846 mimořádná úvěrní pokladna pro zakupování akcií soukromých drah, aby se předešlo jich úpadku);

poskytování hotových zápujček, zvláště stavebních záloh, které pak společností zhusta splácely přenecháním akcií podniku státu (zemí);

výnosové garancie, t. j. závazek státu, že podniku železničnímu nedostačující výnos dráhy na určité minimum doplní. Garantován býti může výnos hrubý nebo výnos čistý a tu zase buď určitým procentem skutečně upotřebeného kapitálu zařizovacího nebo určitým procentem paušálního obnosu jakožto předpokládaného kapitálu zařizovacího, nebo určitou číslicí absolutní.

Poskytne-li později dráha výnos vyšší nežli garantovaný, má podnik užití přebytků těchto k splacení dříve obdržených garancí úrokových. Kdyby naopak výnos dráhy neuhrazoval ani výdajů provozovacích a udržovacích, hradí se schodek provozovací z garancího příjmu a teprv zbytek obdrží akcionáři.

Dříve vztahovaly se státní garancie u hlavních drah v Rakousku vůbec na obnos, potřebný k určitému zúrokování veškerého kapitálu zařizovacího, v novější době obmezena u místních drah státní nebo zemská garancie jen na prioritní obligace a prioritní akcie, nikoliv na akcie kmenové. Zhusta

se totiž nehradivá veškeren náklad zřízení železnice akciemi, t. j. kapitálem železničních podnikatelů samých, nýbrž uhradí se částečně p ů j č k a m i, t. zv. p r i o r i t n í m i o b l i g a c e m i, které mají pak co do zúročení z výtěžku podniku přednost před akciemi. Také akcie dělí se opět v a k c i e p r i o r i t n í a k m e n o v é, z nichž opět ony mají přednější nárok na zúročení z výtěžku nežli kmenové. Převzetí k m e n o v ý c h a k c i í státem, zemí, okresy, obcemi, velkostatkáři a velkopřemyslníky znamená tudíž zpravidla vlastně poskytnutí subvence ve formě převzetí akcií na dohlednou dobu zhora nevýnosných.

Ačkoliv nelze neuznati, že poskytování úrokových garancí je zásadně oprávněno, zajišťujíc opatření zařizovacího kapitálu pro podniky s málo jinak zajištěnou výnosností a neobtěžujíc finance státní nad nezbytnou potřebu, a že v zemích s rozháranými poměry finančními a skrovnou hybností národohospodářskou bývaly nezbytnými, měla-li se železniční síť vůbec rozšířiti nebo zhustiti, přece je praktické provádění této formy subvenční velice obtížné, protože naproti věci znalým a svého prospěchu pečlivě dbalým podnikatelům soukromým stojí zde vládní orgány s křivolakými stezkami soukromé spekulace ne vždy dost obezrámené a k tomu přechasto politickými motivy a ohledy vědomě či nevědomky ovládané. Ve skutečnosti uvalil právě tento, zvlášt v Rakousku obvyklý, způsob veřejné podpory podniků železničních státu veliká břemena finanční, buď že povolovány garancie bez náležité kontroly nákladu zřizovacího nebo solidního zařízení železnic, nebo že nebylo dozoru nad hospodárností správy. Státní pokladna byla pak trvale a na úkor politické i soukromé mravnosti vydána všanc útokům spekulantů na doplnění výnosu drah, jichž stavební kapitál nepoctivými machinacemi byl rozplýtván, nebo jichž provozování bylo nepoměrně drahé nebo vědomě nereelní (Kaizl). Zhusta doplácel stát na všechny garantované tratě nevýnosné, zatím co u výnosných tratí podrželi často titíž akcionáři celý vyšší výtěžek pro sebe. (Ve Francii donucovala vláda společnosti, které se ucházely o koncesi pro tratě výnosnější nebo je již provozovaly, aby vystavěly zároveň tu onu nevýnosnou trať bez státní garancie).

§ 34. Vývoj železniectví a železniční politiky v Rakousku.

I. První železnou drahou v Rakousku byla »dřevěná a železná dráha« s pohonem koňským mezi Lincem (Mauthausen) a Budějovicemi pro spojení Dunaje s Vltavou a pro transporty solné, k níž bylo 7. září 1824 uděleno privilegium Fr. A. ryt. Gerstnerovi a která provedena byvši v letech 1825—1832 »c. k. priv. I. železniční společností« na místo průplavního spojení mezi Vltavou a Dunajem Gerstnerem zamítaného, byla první větší koňskou drahou pro dopravu zboží na kontinentě evropském. Po ní následovaly na základě podobných speciálních privilegií koňské dráhy z Prahy do Lán u Kladna (privileg. r. 1827 pro trať z Prahy do Plzně a provedena r. 1836), jež byla později (1863) podkladem železné dráhy buštěhradské, a dráha z Lince do Gmundenu (privil. 1832). Zatím vítězství Stephensonova parovoze utvořilo nové podklady pro stavbu železnic. Dne 4. března 1836 byla bankovnímu domu S. M. Rothschildovu udělena koncese pro železnou dráhu mezi Vídní a Bochniou v Haliči s pobočkami do Brna, Olomouce, Opavy a Bílska a 23. listopadu 1837 otevřena první dílčí její trať Floridsdorf-Wagram s jednoduchými lokomotivami dovezenými z Anglie a s primitivními vozy, a dne 7. července 1839 otevřena první velká trať Vídeň-Brno.

Brzy vynořily se i jiné projekty. Pro zřizování železnic udělena zprvu vždy jednotlivým podnikům speciální privilegia, jež obsahovala jisté opakující se formule, zejména právo vyvlastňovací jako u silnic, výlučnost naproti konkurujícím uchazečům (právní monopol), tarifní volnost, právo na obnovení privilegia po 50 letech, osvědčí-li se podnik, a pod.

Teprv dne 29. prosince 1837 vydány »všeobecné direktivy pro koncesní řízení u železnic«, které rozlišovaly již povolení předchozí a definitivní, zaručovaly koncesionáři monopol naproti projektům, jež by spojovaly tytéž konečné body, nedotýkající se nových mezi nimi ležících míst v komerčním ohledu důležitých, ukládaly mu však povinnost bezplatného dopravování pošty listovní a vyhrazovaly státu po 50 letech právo nápadu ke dráze samé, jejím pozemkům a příslušným budovám. Volba směru a pořadu drah, které měly býti zbudovány, i určování sazeb zůstaveno bylo podnikatelům, sazby musily jen býti publikovány a státní správa vyhradila si působiti na slušné snížení tarifů, překročí-li čisté výnosy 15% kapitálu.

II. Nedostatečná iniciativa soukromých podnikatelů, obava, že by při dosavadním pomalém chodu Rakousko zůstalo co do vybudování sítě železniční příliš pozadu za státy sousedními, a finanční tíseň, v které se mnohé podniky železniční záhy ocitly, přiměly státní správu k obratu. Nejv. rozh. z 19. prosince 1841 rozlišovaly se dráhy ve státní a soukromé; za státní prohlášeny tratě z Vídně k severu přes Prahu do Drážďan, z Vídně na jih do Terstu, z Benátek přes Milán k jezeru Komskému a z Vídně na západ k Bavorsku, které, kdyby se ke stavbě neodhodlali podnikatelé soukromí, měly být zbudovány na útraty státní a potom k provozu propachtovány podnikatelům soukromým, zejména stávajícím již společnostem železničním. Ve skutečnosti postupováno daleko rozhodněji; v letech 1845—1851 zbudována státem trať z Brna do Olomouce a pak přes Prahu do Podmokel, když pak v polou let čtyřicátých vypukla krise v hodnotách železničních a stát r. 1846 prostřednictvím zvlášť zřízené úvěrní pokladny vydal (v jediném roce) 24 mil. zl. na zakupování akcií drah soukromých, takže měl koncem r. 1847 v majetku 50—60% všech akcií železničních, vykupoval stát soukromé dráhy dosud zřízené a finančně stísněné a se vzrůstem vlastní sítě železniční přešel i k samostatnému provozování jejímu, dříve perhoreskovanému.

Nejv. rozh. z 10. července 1845 bylo udílení koncesí soukromým podnikatelům, vyjímajíc dráhy uhelné a podobné, do r. 1850 dokonce zásadně zastaveno. Koncem roku 1854 přes dvě třetiny tehdejších 2617 km drah bylo v majetku státním, tratě byly rozděleny v severní (z Brna a Olomouce přes Prahu do Sas), východní v Haliči, jižní z Vídně do Lublaně, lombardsko-benátské a jiho-východní (dřívější uherská ústřední dráha). Po technické stránce provedeny v této periodě státních staveb železničních některé výkony velkolepé (trať semmeringská). Dne 16. listopadu 1851, č. 1 ř. z. z 1852 byly vydány v »provozovacím řáde železničním« policejní předpisy železniční, k vykonávání státního dozoru zřízena c. k. generální inspekce.

III. Nepříliš skvělé finanční výsledky státního provozu železničního, rozpočtové schodky následkem politických zápletek (válka krímská) a záměr valutní nápravy přiměly však stát poměrně záhy k úplnému obratu. Předzvěstní jeho byly vydání koncesního zákona železničního ze dne 14. září 1854 ř. z. č. 238 a uveřejnění nové železniční sítě ze dne 10. listopadu 1854, která měla (spolu s drahami již hotovými i teprv bu-

dovanými) protínati říší vždy třemi hlavními tratěmi od západu na východ a od severu k jihu, spojujíc nejdůležitější místa říše nejenom vespolek, nýbrž i se všemi státy sousedními. Poněvadž by vybudování úplně této sítě v tehdejších finančních a hospodářských poměrech Rakouska bylo vyžadovalo dlouhé doby, stát otevřeně apeloval na podnikavost soukromou a zvláště i na účast cizozemského kapitálu zaručuje kapitalistům příznivější podmínky, nežli byly obsaženy v direktivách z r. 1837, zejména udílení koncesí na plných 90 let a garancie úrokové, t. j. záruky jistého minimálního výnosu.

Avšak nejen to, stát rozhodl se i trati jím samým již zbudované nebo postátněné nebo rozestavěné pod zástěrou propachtování provozu prodati novým akciovým společností, utvořeným za značné účasti kapitálu cizozemského, zvl. francouzského. Na obratu r. 1854/5 prodány skutečně »společnosti státních drah« linie severní (Olomouc-Brno-Praha-Podmokly, 470 km) a jihovýchodní (Vídeň-Pešť-Baziáš, 690 km) a dráha vídeňsko-rábská (159 km) za 70 mil. zl. — kromě toho i státní doly a domény u Kladna a Teplic a v Banátě (Rešica, Anina za 10 mil. zl.) —, r. 1856 prodány trati lombardsko-benátské a r. 1858 i ostatní, zejména ty, které tvořily pak součásti jižní dráhy (Vídeň-Terst-Rjeka), ztrativ při tom v celku přes 50% kapitálu k jejich zbudování vynaloženého. Od roku 1858 do 1874 zůstaly v majetku státním pouze dva pohraniční úlomky (Podmokly-saská hranice a Kufstein-bavorská hranice, celkem 13·8 km), státní provozovací úřady rozpuštěny. Společnosti zavázaly se trati nedokončené do stavěti.

Prodejem státních drah však nevzdal se stát všeliké účasti v železničním podnikání. Shledáváno nezbytným, podněcovati soukromé podnikání v zájmu rychlého vybudování sítě státními podporami, přejímáním akcií a zejména úrokovými garancemi v očekávání, že tyto zálohy budou splaceny, jakmile dráha se vžije a výnos převyší garantované minimum.

Avšak způsob, jakým tato garanční soustava byla prováděna, byl více než nevhodný. Kdežto dle původních intencí měly býti garancie poskytovány jen dle skutečně vynaloženého a řádně vykázaného kapitálu zařizovacího, brán ve skutečnosti za podklad garancie veškeren kapitál základní, garantované obnosy pašalovány, zvláštní garancie poskytovány i na trati přípojné a pokračovací, takže jeden a týž podnik z jedné trati bral garanční

podpory a z druhé vyplácel svým akcionářům nadprůměrné zisky, o účinné kontrole upotřebení zařizovacího kapitálu nebylo ani stopy, jednokolejné dráhy s tračou všem dražším objektům (mostům, tunelům, náspům) a vši obtížnější terénní práci hadovitě se vyhýbající, s přeúzkým tělesem, slabými kolejnicemi, dřevěnými mosty, s nedostatečnými nádražními zařízeními a provozními prostředky odevzdávány od »generálních podnikatelů« a jejich poddodavatelů za ceny, za které bylo lze budovati dráhy rázu semmeringského (Kaizl). Síť železniční rozvětvila se velmi značně (v l. 1858 až 1872 z 2401 km na 8304 km v Předlitavsku), ale kdežto někde byly za státní garancie stavěny zbytečné dráhy konkurenční, zely jinde mezery ve směrech národohospodářsky důležitých, trať, které by byly měly tvořiti přirozený celek, zadávány různým podnikatelům.

R. 1873 hrozná k r i s e v í d e ň s k á zachvátila i železnictví. Četné trať zůstávaly nedostavěny, pro nové, třebaš národohospodářsky nezbytné, nebylo podnikatelů, dráhy provozované byly v rostoucí tísní, leckteré propadly exekuci, státní garancie stoupaly úžasně — od r. 1870 do 1875 ze 7 na 21·04 mil. zl. — a vždy do větší dálky mizela naděje na jejich splacení. V rozpočtu na r. 1876 požadováno na železniční subvence 23·1 mil. zl., plných 5% veškerých výdajů státních.

R. 1874 a násl. stát jakožto stavby dílem z nouze, dílem z národohospodářské potřeby jal se prováděti stavbu čtyř menších nesouvislých linií v Dalmácii, Istrii, Haliči a v Čechách (Rakovník-Protivín), ponechav je zatím provozu soukromému.

IV. Pod tlakem těchto poměrů naléháno v parlamentě i veřejnosti na p o s t á t ě n í ž e l e z n í c. Obrat v soustavě, která v l. 1868—1881 stála stát ryzího výdaje garančního (po srážce záloh zcela nebo z části splacených) 197·6 mil. zl., zejm. v posledním pětiletí tohoto období, zahájen vydáním s e k v e s t r a č n í h o z á k o n a ze dne 14. prosince 1877 ř. z. č. 112, jímž vláda zmocněna jednak převzítí provozování těch drah, kterým byla od státu poskytnuta záloha pro schodek p r o v o z o v a c í nebo po 5 let více než polovice garantovaného čistého v ý t ě ž k u, jednak učiniti dohody o zakoupení garantovaných drah. Avšak teprve s odstoupením liberálních vlád a nastolením konservativní vlády Taaffeovy s t. zv. železným kruhem pravice (Češi, Poláci, alpští Němci) zahájeno období čilejšího postátnění i vlastní záměrné a rozsáhlé stavby státní. Roku 1880 převzata do státní správy na

základě sekvestračního zákona dráha Rudolfova, r. 1882 dráha Eliščina, zák. ze 7. května 1888 uzákoněna stavba arlberské dráhy, zák. z 25. prosince 1881 stavba příčné dráhy haličské a zák. z 28. listopadu 1883 č. 173 ř. z. stavba české transverzálk y od Domažlic přes Klatovy, Tábor, Jihlavu a Brno do Uherského Hradiště s některými pobočnými tratěmi, od konce let 1880, budovány i jiné rozličné tratě doplňovací a přípojné. Zákonem ze dne 6. června 1901 nařízeno stavěti t. zv. druhé železniční spojení s Terstem (dráhu turskou, karavanskou, bohiňskou) spolu s některými menšími tratěmi v Haliči, alpských zemích a Čechách a vypravití dokonaleji státní dráhy již zřízené. Kompensací pro severní daňově aktivní země státu mělo býti uzákonění stavby vodních cest spojujících Dunaj s Vltavou, Labem, Odrou a Vislou, k jichž skutečnému provedení však nedošlo.

V sestátnění drah soukromých pokračováno až do polou let 1880 (r. 1884 postátněna dráha Františka Josefa z Prahy přes Tábor a Cmunt do Vídně a dráha plzeňsko-březenská a převzaty do státního provozu dráhy pražskoduchcovská a (duchcovskopodmokelská), R. 1885 dosáhla však mocná severní dráha Ferdinandská na vládě i parlamentu toho, že jí po vypršení jejího privilegia udělena byla koncese nová do r. 1940, když se zavázala ke zbudování nových tratí, zejména strategicky důležitých, a k přiznání státního podílu na zisku a pronikavého státního vlivu na tarify. V majetku soukromém zůstaly i výnosné tratě společností rak.-uherské státní dráhy [Praha-Čes. Třebová-(Olomouc)-Brno-Vídeň], dráhy severozápadní (Děčín-Lysá-Kolín-Něm. Brod-Jihlava-Vídeň), české severní (Praha-Bakov-Turnov atd.), buštěhradské (Praha-K. Vary-Cheb), ústeckoteplické, a dráha jižní, ačkoliv koncesní listiny u většiny by sestátnění již byly dovolovaly. Teprv od let 1890. došlo k další akci, trůnní řečí z 11. dubna 1891 k novému parlamentu ohlášené; postátněna tehdy zejména od 1. ledna 1895 česká západní dráha z Prahy přes Plzeň do bavor. Brodu.

Po pádu předlohy o postátnění severozápadní dráhy r. 1896 nastala nová desítiletá téměř úplná stagnace. Teprve opět zákonem z 31. října 1906 ř. z. č. 212 došlo k postátnění severní Ferdinandské dráhy a v roce 1908 postátněna Česká severní dráha (o celkové délce 348 km) a tratě společností dráhy státní (Podmokly-Praha-Brno-Vídeň-Olomouc atd., celkem 1570 km), rak. severozápadní dráhy (Děčín-Praha-Jihlava-Vídeň, 938 km) a jiho-severoněmecké spojovací dráhy (Liberec-Pardubice-Něm. Brod,

285 km). Síť státních drah stoupla tím na 18.100 km, kdežto v rukou soukromých zůstalo pouze 3755 km — 18% všech tehdejších drah rakouských (dráha buštěhradská, ústeckoteplická, vídeňsko-aspanžská a společné rakousko-uherské dráhy, totiž dráha jižní a košickobohumínská).

Od let 1880. vyznačovala železniční politiku rakouskou i péče o vybudování drah místních, za součinnosti státu (zákon z 31. ledna 1894 ř. z. č. 2 ex 1895 o drahách nižšího řádu) i autonomie zemské (nejprve Štýrsko již r. 1890 a Čechy — »lex Mattuš« ze dne 17. prosince 1892 — a Halič r. 1893, ostatní země teprv po vydání zákona říšského — r. 1895 Morava a Slezsko, Rakousy Horní a Dolní, Salcbursko, r. 1896 Krajina).

S rostoucí sítí vznikala a měnila se i organizace provozu, dřív zásadně soukromým podnikatelům zůstavovaného. R. 1880 zřízeno ve Vídni c. k. ředitelství pro provoz státních drah, a při nové organizaci r. 1884 c. k. generální ředitelství rakouských státních drah s podřízenými c. k. výkonnými ředitelstvy železničními. Nejvyšším rozhodnutím z 15. ledna 1896 vyloučeny byly záležitosti železniční z dosavadní působnosti ministerstva obchodu a zřízeno zvláštní ministerstvo železnic, jemuž podřízena byla c. k. ředitelství státních drah. Dráhy r. 1906 postátněně podržely pro své tratí svá zvláštní ředitelství. Dozor nad stavbou železnic a provozováním jízdy po nich vykonávala — pro dráhy státní i soukromé — generální inspekce rakouských železnic.

§ 35. Železniční politika v jiných státech.

V Uhrách se chod železniční politiky celkem bral podobným směrem jako v Rakousku. Železné dráhy, kterých bylo v roce 1867 v území uherského státu v délce 2285 km, byly v rukou tří soukromých společností (dráhy státní, dráhy jižní a paroplavební společností tiské a dunajské). Hned v roce 1867 navržena nová síť o 25 liniích paprskovitě z Budapešti všemi směry se rozvíjející v úhrnné délce 4820 km, k jejímuž vybudování obráceno se na soukromé podnikatele týmž způsobem a s týmiž vadami, snad ještě stupňovanými, jako v Předlitavsku. Krisí z roku 1873 stavební ruch železniční také v Uhrách úplně utuchl, tíseň železničních podniků donucovala stát k novým a novým obětem. Od r. 1879 celní politika německá, jež vysokými cly na rolnické pro-

dukty znesnadňovala agrární export Uhrám nezbytný, vnucovala uherskému státu obranu politikou dopravní a tarifní. Usilováno tudíž postátňováním a vlastními stavbami dáti do rukou státu síť státních drah veškeré hlavní dopravní směry co možná úplně ovládající, zesílití státní vliv i na soukromé dráhy, finančně na státu nezávislé, vybudovati síť drah místních a zejména tarifní politiku vstavítí úplně ve služby národní hospodářské politiky uherské.

Od r. 1884 postátňeny skoro veškeré hlavní trati uherské — naposledy 18. července 1891 uherské linie priv. společnosti rakousko-uherské státní dráhy, 1490 km — takže hlavní dráhy uherské byly z 90% v majetku a provozu státním, z drah t. zv. společných (rakousko-uherských) byla dráha košickobohumínská tarifně zcela v područí státním a jižní dráha donucena byla k tarifním ústupkům zvl. na prospěch Rjegy.

V Ně m e c k u, kde si o počátky železničního ruchu zjednal zásluhy národohospodář Friedr. L i s t, byly první dráhy — r. 1835 Norimberk-Fürth, r. 1837 Lipsko-Drážďany — vystavěny společnostmi akciovými. V menších státech (Bádensku, Virtembersku, Hanoversku a j.) byly již od počátku státní dráhy, kdežto větší státy (Bavorsko, Sasko a Prusko) měly zprvu dráhy soukromé. Avšak zejména P r u s k o dovedlo si od počátku — koncesním zákonem z 3. listopadu 1838 — vyhradítí dalekosáhlý vliv na správu garantovaných drah i právo k sekvestraci, k jakým Předlitavsko dospělo teprv po značných nových ztrátách v r. 1877 a Uhry teprv od r. 1883. Pravidlem byl však stále systém smíšený, jehož vady (obmezený vliv státních správ na dráhy soukromé, schodky drah státních zbudovaných z důvodů strategických a j. veřejných) ukazovaly se vždy zřejměji. Od r. 1875 nastává tudíž postátňování železnic v Bavorsku (bavorská východní dráha) i v Sasku (dráha z Drážďan do Lipska), od konce r. 1879 počala souběžně s obratem v politice obchodní a celní velkolepá postátňovací akce v Prusku, která počavši třemi nejmocnějšími železnicemi (Berlín-Štětín, Magdeburk-Halberstadt a Kolín n. R.-Minden), ponechala do r. 1885 v rukou soukromých jen nepatrné procento železnic. Finanční výtěžky státního provozu byly před válkou světovou v státech německých celkem příznivé, v Prusku přímo skvělé.

Ř í š e ně m e c k á měla do skončení světové války jen dráhy alsasko-lotrinské, spolkové vlády se ústavou z r. 1871 jen zavázaly spravovati železnice jakožto jednotnou síť a zařizovati

nové dráhy dle jednotných norem. Nabídka pruská z r. 1876 na přenechání státních drah říší a pokusy o říšské společenství železniční však ztroskotaly. R. 1896 založeno toliko pruskohesenské železniční společenství provozní, k němuž připojena od r. 1901 dráha mohansko-nekarská (Frankfurt-Darmstadt-Heidelberg) patřící třem státům (Prusko, Hesensko, Baden-sko). Proti rozšíření tohoto společenství na celou říši se však státy s dosud samostatnými soustavami železničními — státy jihoněmecké a Sasko — bránily. Byl pouze jednotný svaz a park vozový a zaručena volnost oběhu vozů, od r. 1904 byl kromě Bavorska i jednotný řád stavební a provozní, od r. 1907 i jednotné předpisy tarifní a stejná klasifikace zboží.

Ve Francii již koncesní zákon z r. 1833 zaručoval státu právo převzetí provozu a právo nápadu po uplynutí koncesní doby nejdéle na 90 let určené. Před prvními většími koncesemi r. 1842 nový zákon Thiersův z 11. června stanovil železniční síť pro celou zemi, stát měl za přispění departementů a obcí zbudovati těleso železniční, vykoupiti pozemky a postavití budovy, svrchní stavbu měly provéstí společnosti samy. Později též úrokové garancie poskytovány, koncesní lhůta prodloužena na 99 let. Když velkolepá stavební a postátnovací akce Freycinetova z let 1878 a 1879 ztroskotala, odevzdány trati státem zbudované k těžení šesti velikým společnostem železničním, v něž byly dřívější drobné společnosti během času skoro veskrze splynuly. Stát přinášel železnicím v úrokových garancích veliké oběti, za něž se utěšoval příjmy z daní a poplatků železnic, z cel a spotřebních daní za uhlí a koks atd. drahami spotřebovaný, i úsporami za dopravu pošty, vojenských osob a nákladů, zajatců, úředníků a j. (výhody tyto byly r. 1887 odhadovány na ročních 295 $\frac{1}{2}$ mil. fr.).

Soustava drah soukromých potrvá až do r. 1950—60, kdy veškeré dráhy francouzské dle znění koncesí případnou státu; za trvání koncese musejí dráhy umořiti všechny své dluhy a akcie.

V Itálii byly původně v jednotlivých státech sítě drah soukromých. Sjednocené království ujalo se v zájmu národně-politické koncentrace nakonec postátnění železnic, avšak rozhodlo se pro soukromý provoz a v r. 1885 veškeré dráhy italské, ve tři sítě — jaderskou, středozemní a sicílskou — rozdělené, pronajaty na 60 let třem společnostem soukromým. Všestranně nepříznivé účinky tohoto systému přiměly však stát, že převzal r. 1905 veškeré hlavní trati ve vlastní provoz.

Anglie setrvala od počátku důsledně při soustavě soukromého podnikání bez dalekosáhlejší státní regulace, ale též bez jakékoliv státní podpory. Snahy po účinnější státní kontrole nebo dokonce postátnění tříštily se o mocný vliv železničních společností a odpor většiny veřejného mínění k přílišnému vsahování státu v konání hospodářské.

Rusko stavělo do r. 1880 bez systému částečně státní dráhy, většinou podporovalo však dráhy soukromé, skoro vesměs pasivní, s nepoměrnými oběťmi a bez vzájemné výhrady práv státu. Od let 1880. rozšiřovalo Rusko soustavně síť drah státních a provedlo zejm. obrovské železniční stavby v Asii.

V Americké Unii, kde bylo se stavbou železnic velmi záhy počato a při velikosti země a nedostatku silnic stavba všestranně podporována, spatřovány zprvu toliko příznivé účinky železnic a spoléháno ostatně na prospěšné účinkování volné soutěže. Neobmezená soutěž přivodila však časem veliké nešvary v americké železnictví, zejména tarifní nesrovnalosti, přeskovnou bezpečnost dopravy, nepříznivé poměry zřízeníctva, přemrštěně vysoké tarify pro kraje bezkonkurenčně ovládané, jednostranné výhody pro jednotlivá místa nebo i jen dopravovatele a pod., takže si veřejné mínění již v l. 1870—80 vynutilo státní vliv na tarify, a stále rostoucí moc železničních sdružení (tzv. pools) způsobila, že zákonem ze 4. února 1887 (Interstate Commerce Law) upravena pravomoc bundu vůči železnicím a zřízen spolkový úřad dopravní (Interstate Commerce Commission). Všeliké tarifní dohody, sdružení a dělení přepravy zakázáno. R. 1906 a 1910 oprávněnosti dopravního úřadu zvýšeny, r. 1913 nařízeno vyšetřiti hodnotu železnic a j. dopravních podniků jako základ pro zjištění přiměřené výšky tarifů. Dráhy uvnitř jednotlivých států spadají pod dozor a kontrolu těchto, dráhy mezistátní a mezinárodní v kompetenci kongresu. Ve skutečnosti byla celá obrovská síť Unie v majetku asi 2000 společností, ovládaných však malou skupinou ztrustovaných podnikatelů.

Kdežto v Evropě byly železnice zakládány v krajinách hustě zalidněných a mezi místy obchodem a průmyslem vynikajícími, takže výnosnost drah se zdála více méně zajištěnou, byly ve Spojených Státech železné dráhy vedeny zprvu převážně krajinami zcela neobydlenými, v nichž měly kolonisační, agrikulturu, obchod a živnosti teprve umožniti. Co nejúspornější stavba i provoz byly tedy nezbytným příkazem oekonomie. I přes poměrně

nízké stavební náklady docilovaly však jen pořádku, jen málokteré železniční podniky a jen ony přiměřeného zúročení investovaného kapitálu, jichž trati vedly krajinami již kultivovanými. Stesky na horší jakost i menší dopravní bezpečnost amerických železnic docházejí tím vysvětlení. Od těch dob dosáhly alespoň nejhlavnější železniční trati Unie technických pokroků, jimiž předčily samu Evropu. Železné kolejnice nahrazují se těžkými ocelovými. Nosnost nákladních vozů činila r. 1917 průměrně 40 tun a kolísala mezi 30 až 80 tunami. U osobních vagonů má až 90% všech vozů konstrukci celoocelovou (All steel construction). Uhrnná délka všech tratí Americké Unie stoupla v létech 1890—1916 ze 167.191 na 397.014 angl. mil., t. j. o 138%, a poměrně ještě značněji stoupl počet drah vícekolejných. Jsou tisícimílové tratě čtyřkolejové. Obdivuhodných výsledků bylo docíleno zvláště co do přepravy zemědělských produktů a surovin amerického západu na průmyslový východ a v opačném směru pro přepravu tovarů. Budují se zvláštní dráhy pouze nákladní a co možná přímé na veliké vzdálenosti. Od počátku 20. století stavba nových tratí v americké Unii u srovnání s horečnou činností předchozích desítek leti značně ochabla. Po vystavení nejdůležitějších hlavních tratí (Trunk Lines) mezi oceánem Atlantickým a Tichým a mezi jihem a severem není již praktické nutnosti k stavbě nových velikých linií. Nepříznivé finanční zkušenosti se stavbou konkurenčních tratí (provozovací výtěžky klesly hluboko pod přiměřené zúročení investovaného kapitálu) donutily americký kapitál k větší obezřelosti. —

Před válkou světovou převažovaly státní dráhy silně nad soukromými v Rakousku-Uhersku, Švýcarsku, Itálii, Bulharsku, Rumunsku, Německu, Holandsku (kde však státní dráhy byly pronajaty dvěma společností provozním), a Norsku, z polovice alespoň v Rusku, Belgii, Dánsku, Portugalsku, Srbsku; skrovného rozsahu byly státní dráhy ve Francii a ve Švédsku, jen soukromé dráhy byly v Anglii, Španělsku, Řecku a evropském Turecku. Z jiných dílů světa byly v čele soustavy státních drah Australie a Afrika, kdežto v Americe měly Spojené státy, Bolivie, Uruguay a Paraguay jen dráhy soukromé, jen Peru asi dvě třetiny a Chile i Brazílie asi polovici drah státních, Mexiko a Argentina jen menší jich komplexy. V Asii měla státní dráhy Sibiř, Japan, britská Indie, Siam, Malá Asie, kdežto Čína, Kočínčina, Ceylon, Persie a j. měly pouze soukromé. Ve svých osadách přidržovala se Anglie

(a do války Německo) soustavy drah státních, Francie, Itálie, Portugalsko drah soukromých. V celku je z železnic celé zeměkoule státních drah jen asi 35%, a sice v Evropě 50%, v Asii 70%, v Africe 50%, v jižní Americe 33%, v Kanadě 52% a Mexiku 49%. Ve Spojených státech amerických, v Anglii a Španělsku jsou veškeré dráhy v majetku soukromém, naproti tomu je v Německu státních drah 92%, v Itálii 73%, v Belgii 50% a ve Francii 22%, v jiných dílech světa v Indii státních drah nebo státem kontrolovaných 85%, v Japonsku 67%, v anglické jižní Africe 82%. Od počátku světové války přibýlo železniční sítě světové asi o 80.000 km (čítá nyní asi 1'2 mil. km).

V některých státech, kde státní dráhy jsou v převaze, jako zejm. v Německu a v Itálii, mluvilo se nověji o odstátnění železnic, převodu jejich ve správu soukromou.

§ 36. Železniční politika za světové války a po ní.

I. K účelům válečným bylo železnic ve větším měřítku užito poprvé r. 1859 od Francouzů v italském tažení proti Rakousku, ne toliko k přívozu vojsk a zásob, nýbrž i ke strategickému přesunutí vojska, arci zde pouze v jakési příležitostné improvizaci. Plné poznání významu železnic ve válkách r. 1866 a 1870/1 mělo v zápětí, že při rozvoji sítě železniční bylo již předem vždy více hleděno k účelům strategickým, t. j. tratě stavěny a vypravovány (nádražími, kolejemi, výhybkami, rampami atd.) dle potřeb pravděpodobného bojiště. V Německu Východní Prusy dosud zanedbávané, současně s rozpadáváním se dlouholetého přátelství s Ruskem, obdržely vždy hustší síť železniční, podobně pracováno Německem na hranici belgicko-francouzské, Ruskem v Polsku (také dráhy sibiřská a mandžurská, zakaspická i amurská měly účel předem strategický), Rakouskem v Haliči a v Tyrolsku. Avšak i nehledíc k těmto drahám strategickým, t. j. stavěným nikoli z důvodů dopravních, nýbrž hlavně pro svoji vojenskou důležitost v určitých případech válečných, také veškerá síť ostatních železnic, státních i soukromých, musí sloužiti válečným účelům, a již v míru se k tomu připravuje a dle vojenských požadavků přizpůsobuje (na př. vedení tratí, mosty, viadukty, křižování s jinými komunikacemi, poloha a rozměry nádraží, vodní stanice atd.) a během provozu zkoumá se vojenská způsobilost drah, počet i jakost obozu, zdatnost a spolehlivost personálu, již v míru se

vypracovávají a stále zdokonalují zevrubné jízdní řády pro dopravu vojska i materiálu válečného. Pro zdar a rychlost strategického nástupu, který ovšem pak podmiňuje dočasné téměř úplné zastavení vší dopravy železniční pro účely nevojenské, je důležité též, v kolika a kterých rukou se dráhy nacházejí, jaký je poměr drah jednokolejných a dvoukolejných atd., pro úspěch války pak i doplňování a náhrada zničeného a opotřebovaného materiálu železničního (lokomotiv a j.).

II. Pokud jde o změny způsobené válkou a sociálními přesuny za ní a po ní nastalými v postavení státu k železnicím a o finanční a sociálněpolitickou stránku poválečného vývoje železnic, lze všeobecně válečný a bezprostřední poválečný vývoj železnic v nejčtenějších kulturních státech charakterisovat takto:

1. Snahy po soustředění vlastnictví a provozu železnic s o k r o m ý c h v rukou státu nebo alespoň v rukou nečetných velkých společností za zesíleného vlivu státu;

2. pronikání vlivu zaměstnanectva na správu a provoz železnic;

3. všeobecný pokles finančního výnosu železnic a následkem toho soustavné zvyšování tarifů;

4. pokles výkonů dopravních, pokles výkonnosti zaměstnanectva i přechodný pokles morálky jevící se ve vzrůstu krádeží, nedbalosti při provozu atd. a z toho vzniklých úrazů.

III. Velká Británie má výhradně dráhy soukromé, jež patří (kromě několika malých tratí) 33 největším železničním společnostem (17 v Anglii, po 5 ve Walesu a Skotsku a 6 v Irsku). Ve válce požadovala vláda od železnic bezplatné dopravování všech transportů pro vojsko a loďstvo, zaručivši jim za to jakožto protídávku příjmy (dividendy) ve výši roku 1913. Tato záruka vyžádala si však od státu za r. 1920 43 mil. liber místo původních rozpočtených 22 mil. liber. Finanční výsledek tarifních zvýšení byl pohlcen stoupanutím výdajů, hlavně vysokých mezd dělnických, zkrácením doby pracovní a novější péčí sociální a nezaměstnanostní i náhradami za věci poškozené a ztracené. Dělnické mzdy upraveny za války dohodou tak, že se k l o u z a v o u s t u p n í c í (gliding scale) přizpůsobovaly automaticky cenám životních potřeb, ministerstvem obchodu na podkladě statistiky cen maloobchodnických čas od času stanovených. Přímou sociální závadou se ukázalo stejnoměrné určení mezd pro celou zemi, bez rozdílu

velikosti stanic, povahy práce atd., při jednotném určení pracovní doby. Státní provoz zaveden byl tedy na anglických železnicích fakticky ve formě, že výdaje a příjmy železnic šly na účet státu, že však nebylo dotčeno poměrů vlastnických. R. 1919 zřízeno dopravní ministerstvo, jemuž zároveň uloženo navrhnouti novou zákonitou úpravu anglického železniectví. K této úpravě mělo se dojíti dle těchto zásad: Železniční společnosti zůstanou zachovány, avšak jejich sítě se sloučí v 7 velikých skupin, dle potřeb provozu. Dozorčí právo státu bude značně rozšířeno, takže dráhy mluví o jakémsi »postátnění bez zaplacení«. Vedení jednotlivých skupin má příslušetí správní nebo dozorčí radě, v níž však jen většina má sestávat z akcionářů, ostatní pak ze zaměstnanců, a sice $\frac{1}{3}$ z vedoucích úředníků, jmenovaných akcionáři členy správní rady, a $\frac{2}{3}$ volenými z dělnictva. Pro urovnávání sporů mzdových a vůbec pracovních, trvají již v Anglii *d o h o d ě í v ý b o r y* na podkladě volné úmluvy, jež mají se státi zařízením trvalým (Central Wages Board, National W. B.). — Veřejné mínění nedělnické je však nejen proti shrnutí železnic ve skupiny, v němž se spatřuje první krok k postátnění, nýbrž i proti rozšíření státního práva dozorčího a zvláště proti spolupůsobení dělnictva v řízení podniků, leč by šlo pouze o jakýsi poradní sbor úřednictva a dělnictva v otázkách provozovacích a hospodářských (akcionářů železnic je v Anglii přes $\frac{1}{2}$ mil., mimo to mají též pojišťovny a j. podniky uloženy značné částky v akciích železničních, takže i jejich drobní akcionáři jsou nepřímou zúčastnění podnikání železničního). Opačné je arci stanovisko dělnictva.

IV. Také ve Francii nový zákon úpravy železnic, jehož projednávání trvalo celkem 2 $\frac{1}{2}$ roku a který teprve koncem října 1921 byl přijat sněmovnou poslaneckou, mění od 1. ledna 1922 dosavadní organizaci železnic francouzských. Sítě jednotlivých společností a síť státních drah zůstávají sice v dosavadní samostatnosti, jsou však nyní shrnuty pod jednotnou správu *v r c h n í ž e l e z n i č n í r a d y* (Conseil-Supérieur des chemins de fer) při ministerstvu veřejných prací, jejímž úkolem bude vytýčiti směrnice pro železniční politiku francouzskou a býti poradním sborem vlády i společností. Pro správu záležitostí všem železničním společným, je při ministerstvu veřejných prací *ř í d í c í v ý b o r* (Comité de direction), v němž zasedají řiditelé, president i členové správní rady, avšak žádní dělníci. Zavedeny dále *s m í r ě í s o u d y* pro spory mezi železničními správami a dělnictvem ohledně

mzdy a jiných podmínek pracovních, ohledně výkladu služebních předpisů atd. i konečně jakási účast na zisku. Provoz všech drah děje se takřka n a s p o l e č n ý ú č e t, aby se však u jednotlivých společnostech podnítila hospodárnost správy a dosáhly co možná vysoké přebytky provozovací, přikazují se jim ze společné pokladny premie dle výšky jejich dopravy a výtěžků odstupňované. Z těchto přidělených obnosů případně však pouze $\frac{1}{2}$ společněm k vyplacení dividendy, $\frac{2}{3}$ připadají dělníkům, nikoliv však k volné dispozici, nýbrž k zakupování železničních akcií a jiných bezpečných papírů na společný družstevní účet. Nový statut dává konečně dělnictvu zastoupení v několika výborech rázu poradního, jako pro otázky zlepšení provozu, pro otázky mzdové a služební a t. d.

V. V Ně m e c k u čl. 89 nové ústavy říšské prohlásil, že veškeré dráhy spravovati jest úkolem říše. Za tím účelem měly jednotlivé země postoupiti říši svá práva vůči drahám s o u k r o m ý m, zejména tedy právo výkupu, dosavadní s t á t n í dráhy jednotlivých zemí pak měly na říši přejíti dnem 1. dubna 1921 (čl. 171). Tím uskutečněna stará idea Bismarckova, který po válce německo-francouzské usiloval k posílení vnitřní jednoty nově utvořené říše německé použitím i drah železných a nabídnutím zvláštním zákonem pruské státní dráhy říši. Snaha jeho ztroskotala však o separatistické idee zemí, které nepřály si přílišného sesílení říše (a tím i Pruska jakožto vedoucího státu), naproti zemím ostatním a došlo jenom ku provoznímu společenství prusko-hesenskému. V teorii a literatuře však myšlenka jednotného železničtví říše udržovala se houževnatě z příčin politických i hospodářských.*)

Po válce tyto snahy dosáhly převahy. Za války byla správa všech železnic aspoň fakticky soustředěna (pokud šlo o transporty vojenské, které přirozeně stály v popředí) v rukou generálního

*) Délka státních německých sítí železničních činila posledně kromě drah lokálních:

Prusko-Hesensko	40.312 km
Bavorsko	8.545 »
Sasko	3.367 »
Virtembersko	2.153 »
Badensko	1.859 »
Meklenburk	1.094 »
Oldenburk	693 »

štábu. Po převratu pak jevílo se nutným čelití nebezpečným zprvu separatistickým tendencím jednotlivých států (Bavorsko!), dokonce když jednotící dříve moc vojenská byla mírem zbavena dosavadního vlivu ve státě a když také finanční jednota říše byla oslabena. K utužení jednoty říše nezbyvala tedy než pošta a železnice. Očekávány ovšem od poříšštění též výhody hospodářské: sjednocení správy, jednotná politika dopravní i personální, odstranění vzájemných třenic a nevráživostí, větší hospodárnost provozu a finanční úspory v personálních a materiálu. Ke správě železnic zřízeno bylo nové ministerstvo dopravy.

Převod státních drah na říši proveden dokonce o rok dříve, než nařizovala ústava, dnem 1. dubna 1920, převodu drah soukromých zabránily dosud obtíže finanční. Za postoupení státních železnic všech dosavadních států německých převzala říše železniční dluhy všech těchto států v částce 15 miliard M, a protože zařizovací kapitál těchto státních drah (20 miliard M, jen v Prusku 15 miliard) i jejich vnitřní hodnota byly počítány ve zlatých markách a nemohly býti prostě převedeny na marky papírové, převzala říše k tomu i přechodné (nezaložené) dluhy států, takže náhradní suma při převzetí železnic dne 31. března 1920 činila 40.296 mil. marek. Tento kapitál měl býti z výtěžku drah nad provozovací výdaje zúrokován a umořován (do války státní dráhy v Německu vynesly na zúročení železničního dluhu ročně asi 700 mil. M, v Prusku 500 mil. M). Ve skutečnosti však činily u všech dnešních říšských drah v Německu:

	provozovací		přebytek	schodek
	příjmy	výdaje		
v miliardách marek				
1913 . . .	3.35	2.35	1	—
1919 . . .	7.59	12.15	—	4.56
1920 . . .	14.96	26.08	—	11.84

Provozovací koeficient, t. j. poměr provozovacích výdajů k provozovacím příjmům vyjádřený v procentech příjmů, činí u říšských drah německých r. 1913 70.2%, r. 1920 179.6%, dráhy doplácely 80% na úhradu výdajů provozu; u soukromých drah německých v týchž letech je poměr příznivější (r. 1913 60.4%, roku 1920 96%), tedy byly aktivní alespoň 4%. Při tom jsou veškeré provozovací prostředky v širším smyslu (nejen lokomotivy a vagony, nýbrž i stavby tratí) silně opotřebovány a nedoplňovány.

Obrovské schodky revoluční říšské správy železnic měly za příčinu:

1. silné rozmnožení personálu (zvl. dělnictva) a zákony o nuceném zaměstnávání demobilisovaných vojáků (dráhy se staly jakousi zastřenou zaopatřovnou pro nezaměstnané), mělyť

	úředníků	dělníků	úhrnem
1913	281.178	459.324	740.502
1920	429.479	614.141	1043.620

2. Osmihodinová pracovní doba vylučující plně zaměstnání zřízeníctva, zvláště na tratích méně frekventovaných.

3. Všeobecný pokles výkonnosti zaměstnanců na 70% výkonnosti mírové, a hledí-li se k tomu, že se provoz proti době předválečné o 20% zmenšil, pokles výkonnosti jednotlivce na pouhých 62% výkonnosti mírové.

4. Zvýšení mezd a platů a to poměrně tím větší, čím jsou práce nebo služby zaměstnancovy rázu podrízenějšího.

Vedle reforem organizačních (ve správě) hleděno sice ozdravěti železniční finance zvyšováním tarifů, zvláště od 1. července 1921, způsoben však tím zase zejména v osobní dopravě pokles počtu cestujících a stěhování z vyšších vozových tříd do nižších, aniž dosaženo správného přízpůsobení tarifů k poměrům drahotným. Z kruhů tak zv. těžkého průmyslu západoněmeckého (uhlí, železo atd.), vyšel tudíž na podzim 1921 podnět také odbornými kruhy a valnou částí obecenstva vítaný, aby říšské dráhy německé byly přenechány soukromému podnikání, buď vůbec nebo alespoň ve formě tak zv. smíšeného podniku veřejného, při kterém by tedy dráhy byly zalcionovány, většinu akcií by podržela říše, menšina by připadla průmyslu a snad i personálu na dráze zaměstnanému. Při provozu by však byl důrazněji uplatněn obchodní duch soukromého podnikatelství. Proti této extrémní reakci v říši, která byla od mnoha desetiletí jaksi přímo srostlá se státním provozem železnic, ozvalo se nejen dělnictvo, které v odstátnění železnic nutně spatřovalo doznání úplného nezdaru idee socialisační, nýbrž i vláda z ohledu politiky vnitřní i vnější (z obav před oslabením jednotnosti říše i před vnikáním cizího kapitálu) i konečně určité kruhy průmyslové, které nepřály úplnému propadnutí železnic trustu železářskému a uhelnému.

Za východisko z trudné finanční a provozní situace pokládá se při podržení soustavy říšských drah v Německu:

1. Vyloučení železnic z ostatního souboru státní správy, jejich osamostatnění, jako zvláštního podniku ryze hospodářského, který má ve státním rozpočtu figurovat jen svým konečným výsledkem, a důsledně jejich odpolitování.

2. Odstranění jakýchkoli transportních výhod, jak pro vlastní zaměstnance, tak i pro jiné obory státní správy, zejména poštu a vojenství.

3. Naprostá hospodárnost správy a přizpůsobení se potřebám života hospodářského.

VI. Nepříznivý rozvoj železniční dopravy, způsobený všude válečnými a ještě více poválečnými poměry hospodářskými a sociálními, přirozeně tím hůře se projevoval u drah r a k o u s k ý c h. Z dřívější celorošské soustavy zůstalo rakouské republice pouhé torso. Celková dnešní železniční síť rakouská má délku 6.940 km, z nichž je státem spravováno 4.555 km. Z jižní dráhy, která v dřívějším státě čítala 2.334 km, zbylo v republice rakouské pouze 708 km (kromě 195 km drah místních), dráha Vídeň—Aspang má 87 km, samostatné místní dráhy 1072 km délky. Nezměněny zůstaly jen linie západní Vídeň—Bregenz, Vídeň—Linec—Pasov a trať k jihu (Vídeň—Bělák—Trbiž). Ohledně používání jižní dráhy, patřící kapitalistům francouzským, shodly se Rakousko, Jugoslavie a Itálie, jichž územím dráha nyní probíhá, až do konečného řešení problému této dráhy o »régime provisoire«, který ponechává pro správu jižní dráhy v platnosti tytéž řády jako pro dráhy státní. Z tratí severních a východních (Vídeň—Krakov, Vídeň—Praha—Děčín, Vídeň—Cmunt—Praha a Vídeň—Cheb) zbyly republice rakouské zlomky 41—164 km. Transitní stanice Cmunt, Znojmo, Hrušovany, Břeclava, přiřknuty mírovou smlouvou Československu. Obtíže vzniklé ve vzájemné železniční přepravě mezi Rakouskem a státy nástupnickými, hleděno bylo odstraniti mezinárodní konferencí v Portorose v září r. 1921.

Mírem st. germainským byly tedy rakouské železnice redukovány skoro jen na tratě alpské, nemnoho frekventované a trpící obtížnými podmínkami stavebními i provozními. Postupující znehodnocování měny zvyšovalo obrovsky výdaje na mzdy i za materiál, kdežto analogické zvyšování tarifů záhy naráželo na pauperisaci mass. Ještě větší výdaje způsobovalo zásobování uhlím z ciziny a až 180násobné zdražení uhlí proti cenám předválečným. Schodek železničního provozu v r. 1921 činil (při výdejích 16.6

miliard K a příjmech 7.8 miliard K) až 8.8 miliard K nehledíc ani k zúročení a umoření dluhu železničního. Z výdajů připadala polovice na platy a mzdy zřízenců, jichž bylo asi 90.000. Tarify byly několikrát zvyšovány a vydatně (osobní 100krát a nákladní 150krát proti mírovým). Nedostatek uhlí v tuzemsku uvádí v popředí otázku použití vodní síly a elektrisace železnic, především na dráze arlberské. Pro řešení finanční stránky elektrisace počítá se na úvěr mezinárodní.

VII. *Železnice Spojených Států* za světové války po krátkém poklesu transportů následkem počáteční všeobecné deprese hospodářské octly se rozmachem veliké industrie válečné již v r. 1916 před tak obrovským stoupenutím dopravy nákladní, že nestačil ani oběžný materiál, ani zařízení nádražní a překladní. Když pak na jaře r. 1917 vstoupila Americká Unie do války, přešly koncem téhož roku veškeré železniční tratě Unie na základě zákona již r. 1916 vydaného do »federální kontroly«, t. j. vláda převzala správu veškerých tratí železničních s podržením všech dělníků a zřízenců do vlastní režie. Celá, po obrovsky velikém území rozprostřená a mnoha železničním společnostem náležející síť železniční, byla v nejkratší době přeměněna v jedinou velikou a jednotnou síť. V čelo federálního železničtví postaven generální ředitel, s oprávněnostmi diktátorskými. Všechn oběžný materiál, veškeré tratě a stanice, zkrátka celý aparát byl prohlášen za jediný společný celek. Konečné stanice otevřeny vlakům všech tratí. Každé tratě mohlo býti beze všeho použito pro kteroukoliv linii druhou. Zdálo se, že přišla doba pro zavedení správy státní, která částí amerického obecnstva již odedávna byla doporučována. Státní hospodaření na železnicích (trvalo 27 měsíců) nespĺnilo však očekávání v ně kladené. Dopravní prostředky byly nedostatečné, mzdy a ceny stoupaly. Přes to, že osobní tarify byly zvýšeny o 50% a nákladní o 25%, doplácel stát, který zaručil společnostem železničním zúročení dluhu kapitálového, ročně asi 950 mil. dolarů. Po průměří v roce 1918 chtěl stát (vláda) postavití železničtví na basi spořádanější, ale již koncem roku 1919 vzrostla oposice proti potrvání federální správy, že pod tlakem veřejného mínění byl experiment se státním provozem opuštěn a dnem 1. března 1920 železniční tratě Unie opět vráceny svým držitelům soukromým. Federální zákon (Transportation Act) o tom vydaný, obsahuje však též celý program o budoucí úpravě železničtví Unie. Výkonná moc na železnicích dána do rukou již

odědávna zřízené mezistátní komisi dopravní (Interstate Commerce Commission), jejíž oprávněnosti zároveň značně rozšířeny. Nový zákon obsahuje tyto základní zásady: Předpis o ponenáhlem sloučení dnešních přečetných společností železničních v omezený počet velikých podniků a předpis o zákonné záruce minima 5½% zisku z celkové hodnoty investovaného kapitálu. Komise má vypracovati obsáhlý plán konsolidační, při čemž však vzájemná soutěž železničních podniků má býti zachována a dopravní sazby vesměs pokud lze ujednoceny. Kdežto dosud byly tarifní dohody mezi jednotlivými železničními podniky dle Shermanova protitrustového zákona z r. 1890 zakázány, nový zákon nejen že je dovoluje, nýbrž připouští i úmluvy, které se nakonec rovnají úplnému splynutí podniků. Předpokladem druhého principu, zákonné záruky minimálního výtěžku, byla úprava tarifů. Mezistátní komise může předepsati jak maximální, tak minimální tarify, tak pevné sazby, tak i průběžné tarify pro železnice, jejichž trati jsou tratěmi transitzními, a sice tak, aby jednotlivé podniky mohly dosíci 5½% zúročení investovaného majetku, komise má však zvýšením tarifů zajistiti železnicím i další zisk ½% na užitečná nová zařízení a zlepšení. Zisk 6% převyšující případně však z polovice dotyčným podnikům, z polovice společnému fondu pro všeobecné železniční účely komisi spravovanému. Za podklad zúročení bere se dnešní hodnota investovaného kapitálu, kterou pro všechny železniční podniky Unie odhadovala mezistátní komise na 18.900 milionů dolarů.

VIII. V R u s k u trpěly železnice za války hůře než v jiných státech. Mnohé z beztoho nečetných dílen železničních byly přeměněny v továrny muniční, stroje i výkonnost poškozovány používáním horšího paliva, obrovské objednávky v Americe nebyly do konce r. 1916 provedeny. Ještě před revolucí byl stav železniční dopravy pokládán za katastrofální. Útěk armády z fronty dokonala destrukci, samočinná živelní demobilisace provedla se hlavně na účet stavu železnic, obrovské krádeže na drahách, hlavně kovových součástí a vnitřního zařízení vagonů, byly z počátku revoluce příliš shovívavě trpěny, v občanské válce sloužily vagony často i za úkryty, i za opevnění i za kasárny, zničeny tisíce mostů, telegrafních a telefonních zařízení, téměř všechna vedení drátová, správní orgány starého režimu se rozběhly, osobní doprava zničena tím vším takřka úplně, nákladní z veliké části. Od revoluce ustoupilo dřívější výhradné železniční palivo uhlí i nafta

rostoucí spotřebě dříví, které stále ještě zaujímá převládající postavení, působíc zlobně jak na stav lesů, tak na stav lokomotiv a na rychlost dopravní. Ustředního orgánu železničního na počátku revoluce nebylo, v čele stál »všeruský výkonný výbor železničářů« (»Vikžel«), jehož éra znamenala všeobecné roznášení železničního majetku a násilné vypuzování odborníků. Pracovní výkonnost klesla do r. 1918 na pětinu výkonnosti z dob normálních, v l. 1918—1920 spravována železniční síť bez pravidelných záznamů o příjmech a vydáních, zadarmo se jezdilo a zdarma se vozily náklady. Technicky koncem r. 1919 stála veškerá doprava před úplným zastavením. Počátkem r. 1920 postaven v čelo železniční správy Trockij, který obnovu dopravy prohlásil za nejpřednější úkol hospodářský. Při sovětě práce a obrany zřízena »základní komise dopravní«, do níž povolání převážně odborníci staré správy, park lokomotiv měl býti do 5 let obnoven. R. 1921 až 1923 za Dzeržinského prováděn prakticky přechod k nové hospodářské politice a s tím i k vybudování systému tarifního a exploatačního vůbec. Všechny železnice prohlášeny za jednotný státní podnik, 16. ledna 1922 převedeny na základnu obchodní rozvahy a dovoleno jim používat služeb státní banky. Místní komisariáty zrušeny a organisovány správy dle širších okruhů, najato na 290 továren, aby pracovaly výlučně pro transport železniční, lokomotivy objednány r. 1921 v cizině, hlavně v Německu a Švédsku. Poněvadž také za revoluce stavba některých tratí pokračovala, dosáhla ruská železniční síť délky 69.679 verst v 31 velkých tratích, jež se nyní rozdělují v nové správní okruhy, dle potřeb obchodněhospodářských. S druhé strany bylo přes 10.000 verst železnic odstoupeno státům, jež nyní k sovětskému Rusku nenáleží. Přes leckterá zlepšení však nepřekročila dnešní výkonnost ruských železnic čtvrtinu výkonnosti předválečné. Finančně dráhy dosud byly stále pasivní, přes stále zvyšování tarifů a stanovení jich ve zlatě, otázka mezd a platů personálu, jehož ruské dráhy poč. r. 1922 zaměstnávaly 1·6 milionu osob, výcviku železničního dorostu a propouštění přebytečných a neschopných sil, je v kritickém stadiu. R. 1913 vykazovaly ruské železnice přebytek 480·1 mil. rublů, revolucí r. 1917 počínají schodky, které ještě v r. 1922 činily za 10 měsíců 117·5 mil. zlatých rublů. —

Také v jiných státech byla bezprostřední poválečná finanční situace železnic nepříznivá. Ke zdražení materiálů železničních

přistoupilo zkracování pracovní doby, zvyšování mezd a současný pokles výkonnosti. Ve Švýcarsku, kde rok 1913 končil u spolkových drah přebytkem 8 mil. fr., přinesla léta 1914—1919 schodek úhrnem 167·5 mil. fr. tím, že při zmenšené dopravě osobní a nezvýšené nákladní se výdaje osobní v l. 1913—1919 zdvojnásobily a věcné ztrojnásobily (tyto z 20·1 na 69·8 mil. fr., ony ze 101·5 na 206·0 mil. fr.) provozovací koeficient stoupl v týchž letech z 66·94% na 90·98% a 85·12% v l. 1918 a 1919. Ve Španělsku hrozily železniční společnosti, jejichž kritická finanční situace nepřipouštěla obnovu schátralých prostředků provozovacích, že zastaví provoz a vyhlásí konkurs, takže stát r. 1920 musel drahám poskytnouti zálohu k opatření nových lokomotiv a vozů. V Kanadě dosáhl schodek železnic, jichž asi 52% je v majetku a provozu státním, roku 1920 140 mil. dol., jen 9% celkové železniční sítě končilo provozovacím přebytkem. Schodkem trpěly po válce železné dráhy i v jiných státech, v kterých rovněž léta válečné konjunktury přivodila jinak dočasný silný rozmach národního hospodářství, ve Východní Indii, jižní Africe a j.

§ 37. Železnice v čsl. republice.

Po převratu způsobovaly organisaci státní služby železniční v čsl. republice obtíže tyto okolnosti:

1. Většinu hlavních tratí čsl. státu řídily ústřední úřady sídlící ve Vídni a obsazené zaměstnanci k republice nepatřícími, i bylo nutno zříditi nové ústřední úřady železniční v území republiky a téměř současně obsazovati i slovenské tratě, opouštěné hromadně personálem maďarským.

2. Dopravě vnitrostátní vadil nedostatek vozů, lokomotiv, uhlí a olejů i nedostatečné vypravení tratí i stanic, zvláště těch, jež politickým převratem a změnou dopravní politiky nabyly náhle zvýšené důležitosti (dříve hlavní směry dopravy od severu k jihu, teď od západu k východu). Ve styku s cizinou družila se pak k tomu nerozřešená otázka rozdělení obozu bývalé monarchie mezi státy nástupnické, vozy poslané za hranice našeho státu se buď úplně ztrácely, nebo se vracely až po předlouhé době.

3. Naše dosavadní soustava železniční byla vytvořena jako podstatná součást železniční sítě bývalé monarchie, směřující koncentricky u nás k Vídni, v Uhrách k Budapešti, jak tomu bylo a jest i ve státech národnostně jednolitých (Francie, Španělsko, Ně-

mecko, Itálie). Hlavní tratě probíhaly tedy směrem severojižním, kterážto orientace byla ostatně u nás i ve shodě s poměry horopisnými a vodopisnými. Trati, probíhající ve směru podélné osy republiky od západu k východu, nedostačují dnešní potřebě politické a správní, vojenské i hospodářské, ani počtem, ani svou konstrukcí, ani svými zařízeními. Z malých stanic se nyní staly důležité dopravní uzly, z podružných stanic se utvořily na východě a na jihu přechodní stanice pohraniční.

Ve všech těchto směrech státní správa železniční musila hleděti ukojiti nejnaléhavější potřeby nového státu. Již dne 30. října 1918 zřízeno generální ředitelství železnic v Praze, v lednu 1919 pak zřízeno ne sice jednotné ministerstvo dopravní pro veškerou dopravu ve státě, jak by jediné bývalo účelno, nýbrž jen zvláštní ministerstvo železnic, jako nejvyšší úřad dohlédací a správní, a vedle něho ministerstvo pošt a telegrafů a dokonce již neúčelně rozdělena plavba mezi ministerstvo obchodu a veřejných prací. Jako druhá instance pro správu státních drah zřízena ředitelstva v Praze, Plzni, Hradci Králové, Olomouci, Brně, Bratislavě a Košicích, z nichž toliko Praha, Plzeň a Olomouc trvaly již z dřívějších a olomoucké ředitelství muselo býti podstatně zvětšeno ku převzetí tratí bývalé severní dráhy. Správa slovenských tratí dřívějších drah uherských byla státem převzata vlád. nař. z 9. října 1919 a pověřeno jí ředitelství v Košicích.

V příčině společného parku vozového byla r. 1921 učiněna v Portorose a ve Vídni ujednání, dle nichž všechny dosud definitivně nerozdělené vozy společného parku, jež se nalézaly na území čsl. r., měly se prozatímně označovati a posuzovati jako vlastní vozy čsl. státních drah, takže se dosáhlo jednotného parku vozového.

Konečně zákonem ze dne 30. března 1920 č. 235 sb. z. určen především investiční program pro výstavbu nových tratí na útraty státní a zdokonalení tratí již existujících. Vláda zmocněna, aby v letech 1921—1925 provedla stavbu 15 nových tratí v úhrnné délce 558 km o celkovém stavebním nákladu 963·95 mil. korun (asi 1·79 mil. Kč na 1 km, 8krát více než před válkou) a sice na výhodné spojení se severním Slovenskem 190 mil., na příčnou hlavní trať Slovensko-Podkarpatská Rus asi 432 mil., na jižní spojení v těchto oblastech asi 112 mil. (vše kromě rekonstrukce přiléhajících tratí průvozních). Týmž zákonem povolen byl dále

investiční úvěr 5.467 mil. korun na zdokonalení dosavadních tratí výstavbou 2., 3. a 4. kolejí, rozšířením stanic a dílen, doplňovacími stavbami spodními a vrchními a j. (úhrnem 2.500 mil. Kč) i na opatření lokomotiv a vagonů (2.967 mil. korun) v letech 1921—1925. Peníze měly se opatřiti emisí státních železničních obligací v 50 letech umořitelných.

Pokud jde o soukromé dráhy v čsl. republice, zabezpečen státní zájem nejprve jmenováním zvláštních orgánů dozorcích. Zákonem z 22. prosince 1920 č. 690 sb. zák. a nař. zmocněno ministerstvo železnic, aby z důvodů státních zájmů kdykoliv ujalo se správy soukromé železnice a vedlo ji státní železniční správou na účet koncesionářů. Na tomto podkladě byla pak 1. ledna 1921 celá K o š i c k o - B o h u m í n s k á d r á h a (673 km), dříve oběma státům monarchie společná, i se svými místními drahami převzata do správy státní. Při provedené tarifní reformě (propočítání tarifů) znamenalo to podstatný krok k ujednocení železnictví a zlevnění transiitní dopravy v republice. Od 1. července 1921 zaveden byl 24hodinový železniční čas.

Zák. z 30. června 1922 č. 234 sb. z. zmocněna vláda vykoupiti s účinkem od 1. ledna 1923 dráhu ústeckoteplickou (253 km) a zák. z 28. června 1923 č. 124 sb. z. postátněna poslední velká soukromá dráha v historických zemích, b u š t ě h r a d s k á železnice (422 km), spojující Prahu přes Karlovy Vary s Chebem a Františkovými Lázněmi. Postátnění obou drah urychleno bylo obtížemi finančními, v kterých se obě dráhy octly vývojem poměrů popřevratových.

Stavba nových drah místních v čsl. republice upravena s platností od 1. ledna 1922 zák. z 27. června 1919 v ten způsob, že místní nebo vedlejší dráhy budou zřizovány pouze tehdy, přispějí-li k jejich stavbě též místní zájemníci, a to nejméně 30% nákladu zařizovacího.

U srovnání s bývalým Rakouskem čítala

	Rakousko (1913)	čsl. republika (1919)
při počtu obyvatelstva	28,571.934	13,595.816
tratí v osobní dopravě	23.023 km	11.814
dopravených osob	301,915.375	215,239.929
projetych km	8.465,152.433	6.428,804.063
na 1 osobu v roce km	296	47.3
na 1 km dopravených osob	13.113	18.219

U čsl. státní správy železniční činily v mil. Kč

	(skutečné)	příjmy	výdaje	schodek
1919		1241:30	1630:40	419:10
1920		3273:38	4531:99	1258:61
1921		4912:54	5468:88	556:34
1922	(rozpočet)	4945:50	4660:26	přebýtek 285:24
1923	»	4951:76	4206:08	» 745:68
1924	»	4603:24	4174:52	» 428:72

Rozpočet státních drah je však vědomě neúplný, jelikož na straně výdajů neobsahuje ohromnou položku na zúrokování a umořování kapitálu investovaného ve státních drahách (podle mírových smluv saintgermainské a trianonské musí čsl. republika převzaté státní dráhy zaplatiti, suma této úplaty není však dosud ani přibližně známa). V rozpočtu nejsou dále zahrnuty investice, na něž bylo do r. 1923 povoleno 5½ miliardy Kč a na rok 1924 1148 mil. Kč, a protože nové trati se budují hlavně z důvodů celostátních a dnešní nevýhodné spoje (zvl. na východě republiky) budou jimi zkráceny, je pravděpodobno, že by při ponechání nynějšího systému provozního schodek železniční (ani nehledíc k zúrokování a úmoru kapitálu zařizovacího) ještě stoupl. Ve smyslu zákona z 18. prosince 1922 č. 404 sb. z. a n., mají též státní železnice patřiti mezi podniky, jež dlužno spravovati podle zásad obchodního hospodaření.

R. 1921 bylo u nás 13.495 km železnic (z toho ve státním provozu 12.418 km), 1 km na 10·7 km² plochy (v hustotě železniční sítě předčí nás Belgie, Anglie, Švýcarsy, Německo).

Vlád. nař. z 27. ledna 1921 č. 54 sb. z. zřízena při ministerstvu železnic »čsl. ústřední rada železniční« jakožto poradní sbor, který podává ministerstvu posudky, návrhy a dotazy o všeobecných věcech železničních, kteréhokoliv odvětví hospodářské činnosti a prozatím i zásobování obyvatelstva se týkajících, a zejm. též o zásadách a směrnících tarifnictví i ustanovení reglementárních. Jednotlivým ředitelstvím pak přiděleny jako poradní sbory »ředitelské rady železniční« podle vzoru pruského a rakouského (v praxi ovšem neprovedeného).