

**Právnická fakulta Masarykovy univerzity
obor Právo
Katedra dějin státu a práva**



Vývoj železničního práva v českých zemích

Diplomová práce

Pavel Tazbirek

Brno 2018

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci na téma **Vývoj železničního práva v českých zemích** zpracoval sám. Veškeré prameny a zdroje informací, které jsem použil k sepsání této práce, byly citovány v poznámkách pod čarou a jsou uvedeny v seznamu použitých pramenů a literatury.

V Brně 31. března 2018

.....
Pavel Tazbirek

Poděkování

Předně děkuji doc. JUDr. Bc. Jaromíru Tauchenovi, Ph.D., LL.M. Eur.Int. za odborné vedení a cenné rady a připomínky a dále mým rodičům a přítelkyni za jejich značnou podporu po celou dobu mého studia.

Abstrakt

Diplomová práce *Vývoj železničního práva v českých zemích* se zabývá vývojem právní úpravy železnic od doby jejich vzniku do devadesátých let dvacátého století, tedy od prvních privilegií ke stavbě a provozu přes roztržitou právní úpravu Rakouska-Uherska po železniční kodexy dvacátého století. Chronologicky představuje zejména organizaci státní železniční správy, legislativní úpravu železničního provozu a roli státu v železničním podnikání v jednotlivých kapitolách, které jsou zpravidla strukturovány do období ohraničených významnými státoprávními událostmi českých dějin.

Klíčová slova

Železnice, zákon o dráhách, Československé státní dráhy, České dráhy, Ministerstvo dopravy, Ministerstvo železnic, železniční přepravní řád

Abstract

Thesis *Development of Railway Law in the Czech Lands* focuses on the legal railway development since its establishment in the early nineteenth century till the last decade of twentieth century, therefore since the first privileges were granted through the dashed legal system of Austria-Hungary till the complex railway codes of the 20th century. It chronologically describes development of the state railway administration, legal regulations of railway operations and the role of state in the railway business in separate chapters divided by significant constitutional changes during the Czech history.

Key words

Railway, Railway code, Czechoslovak State Railways, Czech Railways, Department of Transport, Department of Railways, railway transport regulation

Obsah

Seznam pojmů a zkratk	11
1 Úvod	13
2 Rakouské císařství	15
2.1 Cesta k první železnici na evropském kontinentě	15
2.2 Privilegium ke stavbě koněspřežné železnice České Budějovice – Linec... 17	
2.3 První parostrojní železnice v českých zemích	19
2.4 První železniční právní předpisy	22
2.5 Rakouské státní dráhy	23
2.6 Koncesní zákon	27
3 Rakousko-Uhersko	29
3.1 Období soukromých železnic.....	29
3.2 Znovuobnovení státních drah	35
3.3 Organizace státní železniční správy.....	38
3.4 Místní dráhy	39
4 Československá republika	43
4.1 Správa železnic v novém státě	43
4.2 Výstavba nových drah	46
4.3 Postátnění soukromých drah	49
4.4 Zákon č. 86/1937 Sb., o drahách	55
5 Druhá Československá republika a Protektorát Čechy a Morava	59
5.1 Reorganizace státní dopravy druhé republiky	60
5.2 Protektorátní dráhy Čech a Moravy.....	62
6 Třetí Československá republika a období do roku 1960	66
6.1 Poválečná obnova	66
6.2 Období po roce 1948.....	68
6.3 Zákon č. 97/1950 Sb., o drahách	72

7	Československá socialistická republika	75
7.1	Organizace drah v ČSSR	75
7.2	Zákon č. 51/1964 Sb., o dráhách	76
7.3	Železniční přepravní řád	79
8	Období po roce 1989	81
8.1	Modernizace	81
8.2	Reorganizace státních drah	82
8.3	Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách.....	83
9	Závěr	85
	Použité zdroje	91
	Monografie	91
	Články	91
	Judikatura	92
	Internetové zdroje.....	93
	Právní předpisy	93

Seznam pojmů a zkratk

KFNB	– Severní dráha císaře Ferdinanda (Kaiser Ferdinands-Nordbahn)
StEG	– Rakouská společnost státní dráhy (Österreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft)
BEB	– Buštěhradská dráha (Buschtährader Eisenbahn)
ATE	– Ústecko-teplická dráha (Aussig-Teplitzer Eisenbahn)
ÖNWB	– Rakouská severozápadní dráha (Österreichische Nordwestbahn)
SNDVB	– Jihoseveroněmecká spojovací dráha (Süd-norddeutsche Verbindungsbahn)
ČSR	– Československá republika
ČSD	– Československé státní dráhy
ČSSR	– Československá socialistická republika
ř. z.	– Říšský zákoník
z. z.	– Zemský zákoník

1 Úvod

Existuje už jen málo produktů průmyslové revoluce, které by byly využívány na stejném principu v hojně míře i dnes. Železnice je jedním z nich. Stejně jako před dvěma sty lety je i nyní základní podstatou jejího fungování jízda vlakové soupravy složené z hnacího vozu a několika vozů tažených, po železných kolejnicích. Všechny ostatní aspekty jejího provozu se však změnily, ať už se jedná o pohon těchto souprav, jejich rychlost nebo právní úpravu, kterou je upravena stavba, vlastnictví či provoz železnic. Předmětem této práce je poslední z jmenovaných, tedy železniční právo, respektive jeho vývoj od prvních strohých úprav v podobě privilegií k provozu a stavbě až po rozsáhlé železniční kodexy druhé poloviny 20. století.

Privilegium k první železnici na našem území bylo uděleno v roce 1824, železniční právo je tedy relativně mladou právní disciplínou. Nicméně i přesto se v průběhu své historie rozrostlo na poměrně obsáhlé právní odvětví. Rozsah této práce však nedovoluje, abych se mohl zabývat opravdu každým právním aspektem tuzemské železniční dopravy. Mým cílem proto bylo zdokumentovat vývoj jen dílčích otázek této právní úpravy. Předně se práce zabývá vývojem veřejné železniční správy se záměrem porovnat komparativní metodou její organizaci chronologicky v jednotlivých obdobích českých dějin. S organizací úzce souvisí také charakter železniční dopravy, který, jak z práce vyplývá, v jednotlivých obdobích osciloval mezi železnicí v soukromých a veřejných rukách. Práce se tedy zabývá klíčovými zákony, které vedly k umožnění soukromého železničního podnikání nebo naopak jeho postátnění. Sekundárním tématem pak byl železniční provoz, tedy analýza jednotlivých provozních předpisů, které upravují zejména práva a povinnosti železničních společností a subjektů vstupujících s nimi do právních vztahů (typicky cestující). K vyzdvižení charakteru doby, zejména v období během a po druhé světové válce, jsem do analýzy zahrnul také předpisy, které nepatří k cílům této práce jako takovým, jsou to například předpisy služební. Stejně tak jsem pro doplnění kontextu pracoval s neprávními historickými reáliemi, které usnadňují zejména pochopení důvodů přijetí jednotlivých předpisů.

Hlavním popudem k výběru tohoto tématu byl kromě mé osobní dlouholeté obliby železnice také fakt, že přestože je železnice objektem, se kterým prakticky každý člověk alespoň jednou přišel do styku, nebylo doposud toto téma v takovém rozsahu zpracováno. Jedinou výjimkou je práce Jiřího Havelky *Československé železniční právo* z roku 1922, mapující železniční předpisy prvních dvaceti let 20. století. V této práci jsem proto velmi často pracoval s literaturou zabývající se obecnými železničními dějinami, ze kterých jsem získával zejména povědomí o kontextu a průběhu jednotlivých období železniční historie. Zdrojem historických zákonů a nařízení mi byly zejména říšské a moravské zákoníky, jako zdroj podzákonných předpisů mi pak velmi dobře posloužily věstníky ministerstev železnic a dopravy. Nemalou pomocí při zisku celkového přehledu o atmosféře a pozadí přijímání předpisů, zejména z doby mezi lety 1918 až 1950, mi byly časopisecké články československých právníků a železničních odborníků. Se stejným cílem jsem také pracoval s důvodovými zprávami zákonů, stenoprotokoly a tisky Poslanecké sněmovny i Senátu. Ke konkretizaci pojmů užitých v některých právních normách jsem pak využil judikaturu prvorepublikového a protektorátního Nejvyššího soudu.

2 Rakouské císařství

2.1 Cesta k první železnici na evropském kontinentě

Původ dnešních železnic je nutno hledat – ostatně jako původ spousty dalších vynálezů průmyslové revoluce – v Anglii. Ve zdejších dolech ulehčovaly dřevěné koleje jízdu důlním vozíkům. Později byl tento systém rozšiřován i na povrchu k dopravě uhlí až do skladišť či ke břehům řek. Takto fungující systém existoval poblíž Newcastlu již okolo roku 1620. Dalším evolučním krokem bylo jejich pobití litinovými pásy, k čemuž poprvé došlo okolo roku 1767 v reakci na klesající cenu železa a současně stoupající ceny dřeva v severní Anglii.¹ Tento experiment se osvědčil, došlo k velké úspoře dřeva a při povozu docházelo díky hladšímu povrchu k nižšímu tření, a tedy i snadnější jízdě. Obliba železa při stavbě kolejnicových důlních systémů se šířila po celé Anglii a koncem 18. století se již koleje vyráběly ze železa celé – odtud název železnice.

Výhody jízdy po železných kolejnicích byly tak velké, že se ihned uvažovalo o možnosti dopravovat jimi hromadně uhlí, rudy, stavební materiály atd., a to nejen v dolech, ale i na povrchu a na velké vzdálenosti. Vůbec první veřejnou koněspřežnou železnicí na světě se stala v roce 1801 dráha mezi Wandsworthem a Croydonem poblíž Londýna. Díky neexistenci právní úpravy pro stavbu železnice byla tato dráha koncesována jako silnice. Tato dráha se nicméně nedá považovat za úspěšnou, jelikož finančně zcela selhala. Její neúspěch způsobil několikaletý útlum v železničním rozvoji, který přerušila až slavná parostrojní dráha mezi městy Stockton a Darlington v severní Anglii v roce 1825.²

Za vznikem první kontinentální veřejné železnice však stály úplně jiné důvody. Její poloha mezi městy Lincem a Českými Budějovicemi nebyla samozřejmě

¹ FIALA, Ctibor. *Železnice v republice Československé: historie a vývoj železnic v zemích československých*. Praha: Státní nakladatelství, 1932, s. 4-5.

² ŠTĚPÁN, Miloslav. *Přehledné dějiny československých železnic 1824-1948*. Praha: Dopravní nakladatelství, 1958, s. 30.

náhodná. Oběma těmito městy protékají řeky, které měly historicky velký dopravní význam – Dunaj a Vltava. Již od dob Karla IV. bylo vytvořeno mnoho plánů na vybudování kanálu, který by tyto dvě řeky spojoval. Jedním z nich byl i plán Jana Jonase, rytíře z Freyenwalde, který za účelem stavby kanálu založil v roce 1807 Českou hydrotechnickou privátní společnost. Vědeckým ředitelem této společnosti ustanovil Jonas profesora vyšší matematiky a mechaniky PhDr. Františka Josefa Gerstnera. Ten po důkladných terénních studiích v březnu 1808 na valném shromáždění členů doporučil opuštění od stavby vodního kanálu. Namísto toho navrhnul „*nový dopravní prostředek, tou dobou již v Anglii všeobecně používaný, a to tzv. železnou silnici.*“³ Členové společnosti jeho návrh jednomyslně přijali, nově vzniklá společnost však nedlouho poté zanikla a s ní také naděje na realizaci železnice.

Nový impuls ke stavbě dráhy dal až Vídeňský kongres v roce 1815, který inicioval mezinárodní porady o labské plavbě. Jejich výsledkem byla Labská plavební akta z roku 1821, tedy dokument, který mezi sebou uzavřely Rakousko, Dánsko a německé polabské státy. Jeho základním cílem byla svobodná plavba po Labi, vedle toho však obsahoval také výzvu rakouské vládě ke spojení Labe s Dunajem vodní cestou nebo železnou silnicí.⁴ Na světlo se tak opět dostal Gerstnerův projekt, tentokrát však již pod vedením jeho syna Františka Antonína. Ten záhy odcestoval do Anglie, aby prostudoval fungování tamních železnic. Zdejší praxi ve stavbě železnic ještě vylepšil⁵ a v prosinci 1823 podal žádost o udělení výhradní koncese na stavbu železné silnice mezi Vltavou a Dunajem, obsahující návrhy 16 bodů různých oprávnění a závazků.⁶

³ SVOBODA, Miloš. *Začalo to koněspřežkou: vyprávění o nejdelší koněspřežní železnici evropského kontinentu, jejím vzniku, stavbě a zániku*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1968, s. 21.

⁴ SCHREIER, Pavel. *Příběhy z dějin našich drah: kapitoly z historie českých železnic do roku 1918*. Praha: Mladá fronta, 2009, s. 10. ISBN 978-80-204-1505-9.

⁵ Stavbu naprojektoval tak, aby se v případě převýšení nemusel používat výtahový systém, nýbrž aby koně mohly táhnout náklad po celé délce železnice.

⁶ SVOBODA, Miloš. *Začalo to koněspřežkou: vyprávění o nejdelší koněspřežní železnici evropského kontinentu, jejím vzniku, stavbě a zániku*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1968, s. 27.

2.2 Privilegium ke stavbě koněspřežné železnice České Budějovice – Linec

„*List priwilegnj pro Professora Frantjsska Antonja Rytjře z Gerstneru k wyzdwiženj dřewěne a železne sylnice mezy Moldawau a Dunagji*“ byl udělen císařem Františkem I. 7. září 1824. Z povahy věci vyplývá, že toto privilegium se stalo prvním železničním právním předpisem v českých zemích. Hned v prvním odstavci oprávněnému umožňovalo, pod podmínkou povolení, zřízení akciové společnosti k jeho výkonu. Vzhledem k tomu, že rakouský stát odmítl finanční účast na stavbě, musel se F. A. Gerstner obrátit na rakouské velkoobchodníky, bankéře a šlechtu. S pomocí tří vídeňských velkoobchodních domů tak v dubnu 1825 založil akciovou společnost, která od roku 1826 užívala jméno *c. k. první privilegovaná železniční společnost*, a na kterou své privilegium postoupil.

Podobně jako v Anglii se i v Rakousku pro stavbu nové a dosud právem nepoznané „železné silnice“ užívalo dosavadní právní úpravy pro veřejné silnice, a to včetně úpravy vyvlastnění. Privilegium navíc řešilo pouze jejich střetnutí, a to tak, že muselo dojít k jejich protnutí použitelným způsobem nad nebo pod železnicí. Navíc jím byla stanovena povinnost zřídit novou silnici v místech, kde byla nahrazena stavbou dráhy.

Oprávnění provozovat dráhu bylo uděleno na 50 let, během kterých měla společnost volnost k přepravě jakýchkoli nákladů i v povolování přepravy jiným subjektům, zároveň se stát zavázal k tomu, že nebude po společnosti požadovat žádné mýto ani nebude bez souhlasu oprávněného dráhu jakkoli užívat. Privilegium však stanovilo podmínku, že do jednoho roku od jeho udělení musí být postavena alespoň jedna míle dráhy (7,58 km) a do šesti let musí dojít ke spojení Vltavy s Dunajem, jinak se privilegium považuje za neudělené.

Privilegium také chránilo železnici proti konkurenci. Výslovně zakazovalo postavit podobnou železnou silnici mezi Dunajem a Vltavou pod peněžitou pokutou, ze které měla polovina připadnout fondu chudých a polovina privilegovanému.

Narušitel tohoto zákazu měl být rovněž uvržen v nejvyšší císařovu nemilost a předvolán před soud k uhrazení vzniklých škod.⁷

Přestože byl komisí znalců stavební náklad odhadnut na 800 tisíc zlatých, což bylo ještě o 200 tisíc zlatých méně, než činil Gerstnerův odhad, na konci roku 1827 dostihla železniční společnost těžká finanční krize. Výdaje na již téměř dokončenou severní část trati (z Českých Budějovic přibližně k rakouské hranici) činily 752 tisíc zlatých, tedy téměř tolik, kolik měla stát stavba trati v celé délce. I proto byl společností v roce 1828 F. A. Gerstner vyzván k předání vedení stavby svým spolupracovníkům. Gerstner poté společnost opustil a odjel opět do Anglie, stavba železnice byla dokončena až v srpnu 1832 pod vedením jeho bývalého spolupracovníka Mathiase Schönerera.⁸

Přestože šlo o první stavbu svého druhu v kontinentální Evropě, jejíž provoz byl zahájen před více než 180 lety, podobalo se v některých oblastech její řízení dnešní železnici. Předně to byl jízdní řád. Osobní vlaky vyjížděly z obou koncových stanic každý den v 5 hodin ráno a trasu dlouhou 128 km ujely za 14 hodin.⁹ Nákladním vlakům trvala cesta tři dny, oproti dnešní době však měly na trase prioritu, došlo-li k setkání osobního vlaku s nákladním, musel se osobní vlak vrátit do nejbližší výhybny či stanice a uvolnit cestu.¹⁰

Jak již bylo řečeno, železnice byla provozována soukromou společností, jejím primárním cílem byl tedy zisk. Pro tento účel bylo nutno sestavit tarify, které byly sestaveny na svou dobu poměrně detailně. Základní sazba osobního tarifu činila 7 krejcarů za osobu a míli ve druhé třídě, cena jízdy v první třídě byla 1,5krát vyšší, ve třetí třídě naopak o třetinu levnější. Děti do 10 let platily poloviční jízdné. Cestující

⁷ SVOBODA, Miloš. *Začalo to koněspřežkou: vyprávění o nejdelší koněspřežní železnici evropského kontinentu, jejím vzniku, stavbě a zániku*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1968, s. 28.

⁸ Tamtéž, s. 38-46.

⁹ Pro srovnání: dnešní železniční spojení mezi Českými Budějovicemi a Lincem je dlouhé 125 km, vlaky vyjíždějí každé dvě hodiny a ty nejrychlejší ujedou trasu za 1 hodinu a 59 minut.

¹⁰ SVOBODA, Miloš. *Začalo to koněspřežkou: vyprávění o nejdelší koněspřežní železnici evropského kontinentu, jejím vzniku, stavbě a zániku*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1968, s. 50-52.

ve druhé třídě měl nárok na přepravu zavazadla do 10 liber váhy (5,6 kg), ve třídě první pak zavazadlo mohlo vážit až 20 liber. Pokud měl cestující zavazadlo těžší než stanovené limity, musel doplatit 26 krejcarů za každých započatých 10 liber váhy.¹¹

2.3 První parostrojní železnice v českých zemích

V době, kdy byla v Rakousku uvedena do provozu první koněspřežná železnice, se již v Anglii experimentovalo s parní trakcí. V roce 1825 postavil George Stephenson lokomotivu Locomotion No. 1, která vozila cestující na již zmíněné trati Stockton – Darlington v severní Anglii. O čtyři roky později, v roce 1829, představil Stephensonův syn Robert slavnou lokomotivu Rocket, která se stala základem pro pozdější masivní rozvoj parních lokomotiv po celém světě.

Jestliže byla první rakouská koněspřežná dráha pevně spjata se jmény otce a syna Gerstnerovými, pak první rakouská parní železnice byla spojena se jménem Franze Riepla. Nová parostrojní železnice úzce souvisela s průmyslovým rozvojem Ostravska. V roce 1828 byly založeny Vítkovické železářny, a právě Franz Riepl byl jedním z těch, kteří tomu byli nápomocni. Již v té době Riepl přemýšlel nad tratí, která by spojila Ostravsko s haličskými solnými doly na východě a s Vídní a později i Terstem na jihu. Jestliže Rakousko zaostávalo za světem v rozvoji parní železnice, mělo se nyní díky Rieplovu plánu stát světovou jedničkou. Plánovaná trať měla být více než 400 km dlouhá a takováto železnice neměla ve světě obdoby.¹² Paradoxně byla primárním cílem železnice přeprava haličské soli, obilí, dobytek a dřeva. Poptávka po uhlí a železu byla ještě v té době minoritní a rovněž těžba ostravského uhlí byla ve svých počátcích.

Podobně jako F. A. Gerstner ani Franz Riepl nemohl počítat s finanční účastí státu na stavbě a musel tak nalézt soukromé investory. Skrze finančníka Samuela Biedermanna získal Riepl pro svůj projekt přízeň jednoho z největších vídeňských

¹¹ SVOBODA, Miloš. *Začalo to koněspřežkou: vyprávění o nejdelsí koněspřežní železnici evropského kontinentu, jejím vzniku, stavbě a zániku*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1968, s. 50-52.

¹² Například v té době stavěná železnice z Manchesteru do Liverpoolu byla dlouhá 56,3 km.

bankéřů – Salomona Mayera Rothschilda. Známy bankéř Rieplovi, který se zabýval především technickými otázkami nové trati, stanovil za spolupracovníka Heinricha Sichorovského, který měl na starosti otázky hospodářské a obchodní. Tato dvojice připravila vše potřebné tak, aby v roce 1835 mohla začít příprava stavby. V témže roce byla také podána žádost o privilegium, která ale byla císařem Františkem I., známým pro svůj odpor ke všemu novému, zamítnuta. V březnu 1835 však císař umírá a na jeho místo nastupuje nový císař Ferdinand I., Rothschildův bankovní dům proto znovu podává žádost o privilegium, které je kladně vyřízeno a císařem podepsáno 4. března 1836.¹³

2.3.1 Privilegium ke zřízení železnice mezi Vídní a Bochní

Privilegium ke stavbě této železnice věcně vycházelo (především díky nezkušenosti státní správy s provozem parních železnic) z privilegia, které bylo uděleno pro stavbu koněspřežné železnice mezi Českými Budějovicemi a Lincem o 12 let dříve. O tom svědčí například odstavec pátý privilegia, který mezi zařízeními, která mají být budována k řádnému provozu dráhy, zmiňuje i kovárny a stáje. I toto privilegium bylo zřízeno na 50 let a umožňovalo ke stavbě a provozu železnice zřídit akciovou společnost. Tato společnost nedlouho po udělení privilegia skutečně vznikla s názvem *c. k. výsadně privilegovaná Severní dráha císaře Ferdinanda*, zkráceně též označována jako Severní dráha císaře Ferdinanda či KFNB.

Stejně jako u koněspřežky byla výstavba dráhy posuzována podle zákonů platných pro veřejné silnice. Oproti ní však privilegium podrobněji upravovalo postup při získávání pozemků pro stavbu dráhy: *„I u všech ostatních detailů stavby musí podnikatelství vždy podrobiti své speciální návrhy hodnocení příslušného zemského úřadu, ovšem jen ve vztahu k veřejným zájmům. Když pak příslušný zemský úřad udělí toto povolení pro celou železnici nebo pro jednotlivou trať, vydá tento úřad zároveň příkaz majitelům pozemků a budov i jejich částí, jichž se to týká, aby je postoupili*

¹³ HONS, Josef. *Čtení o Severní dráze Ferdinandově*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1990, s. 18-20.

*železničnímu podniku do vlastnictví za přiměřenou zvláštní náhradu.*¹⁴ Pokud by takové vyrovnání neproběhlo po dobrém, měla být cena pozemku určena soudním oceněním.

Společnosti bylo umožněno převážet veškeré zboží i osoby, avšak bez poškození poštovního regálu. Stát se také zavázal, že nebude zasahovat do provozu dráhy jinak než žádostí o přepravu zboží, a zároveň mu bylo privilegiem zakázáno vybírat mýtné a cestné.

I toto privilegium stanovilo podmínky, jejichž nesplnění by mělo za následek právní fikci jeho neudělení. Dle těchto podmínek měla být do dvou let postavena alespoň jedna míle železnice a do deseti let celá dráha mezi Vídní a Bochní.¹⁵ V případě splnění těchto podmínek stát dráze po dobu platnosti privilegia garantoval její výsadní postavení a zakazoval komukoliv zřízení konkurenční železnice.¹⁶

Podobně jako koněspřežnou dráhu i Severní dráhu císaře Ferdinanda v průběhu stavby potkaly finanční komplikace. Často docházelo k překračování rozpočtu, například výstavba tratí do Brna, Přerova a Olomouce přišla průměrně na 377 tisíc zlatých na míli místo plánovaných 200 tisíc. Tato skutečnost se samozřejmě projevila v časovém harmonogramu stavby. Proto byl císař Ferdinand společností v prosinci 1843 požádán o prodloužení lhůty dané ke stavbě dráhy, žádosti bylo vyhověno a lhůta byla v březnu 1844 prodloužena o deset let do 4. března 1856.¹⁷ K dalším změnám došlo v trasování, trať nově neměla končit v Bochni, ale v Osvětimi.

Veřejný provoz v celé délce Severní dráhy císaře Ferdinanda byl spuštěn 1. března 1856, tedy pouhé tři dny před uplynutím dodatečné lhůty pro její stavbu.

¹⁴ HONS, Josef. *Čtení o Severní dráze Ferdinandově*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1990, s. 231.

¹⁵ Bochnie je město ležící v dnešním Polsku, cca 40 km východně od Krakova, známé svými solnými doly.

¹⁶ HONS, Josef. *Čtení o Severní dráze Ferdinandově*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1990, s. 231.

¹⁷ Tamtéž, s. 58-60.

2.3.2 Provoz na železnici

Od prosince 1839, kdy již byla v provozu trať mezi Vídní a Brnem, byly vydávány „*Vorschriften für die Reisenden auf der Kaiser Ferdinands Nordbahn*“, tedy Provozní předpisy pro cestující na Severní dráze císaře Ferdinanda. Ty upravovaly povinnosti cestujících nejen během jízdy, ale i před a po jejím absolvování. Pokud by cestující chtěl vyjet z Vídně dále nežli do Gäsendorfu, vzdáleného cca 30 km, musel si nejprve opatřit propustku na policejním komisařství, tu si nechat potvrdit v cílovém místě a po návratu ji opět odevzdat. Jízdenky bylo možno zakoupit v předprodeji ve městě i na nádraží před odjezdem, jízdenek bylo k dispozici stejné množství jako počet míst ve vlaku, byly tedy zároveň také místenkami. Jinak to ani nebylo možné, jelikož tento provozní řád zakazoval stání za jízdy (s výjimkou 4. třídy, jejíž vozy neměly žádná sedadla, dokonce ani střechu). Již tehdy bylo v 1. třídě zakázáno kouření, v ostatních třídách bylo kouření možné, jestliže neobtěžovalo další spolucestující. V případě, že byl ve vlaku přistižen cestující bez jízdenky, musel zaplatit v nejbližší stanici dvojnásobné jízdné z výchozí stanice vlaku a mimoto mohl být z další jízdy vyloučen. Podobně mohla být odepřena přeprava opilcům a jiným neslušným osobám.¹⁸

2.4 První železniční právní předpisy

Jak již bylo řečeno výše, rakouský právní řád nebyl připraven na nový dopravní prostředek a železnice se tak řídily dosavadními silničními právními předpisy. S postupným rozšířením železnice v první polovině 19. století se však začaly objevovat první zákonné i podzákonné právní úpravy provozu na železnicích, kterými mělo být dosaženo především větší bezpečnosti. V červnu 1842 bylo v reakci na nehodu na trati mezi Paříží a Versailles, při níž zemřelo 157 osob, vydáno vládní nařízení, kterým byla stanovena maximální rychlost vlaků. Vlaky osobní se mohly pohybovat nejvýše rychlostí 5 mil za hodinu (cca 38 km/h), nákladní potom rychlostí 3 míle za hodinu (cca 23 km/h). Nařízení také zakazovalo užívání lokomotiv se čtyřmi koly,

¹⁸ ŠTĚPÁN, Miloslav. *Přehledné dějiny československých železnic 1824-1948*. Praha: Dopravní nakladatelství, 1958, s. 47-48.

lokomotivní postrk a uzamykání železničních vozů v případě, že není možné jejich odemčení zevnitř.¹⁹

Dalším nebezpečným prvkem na železnici byl kotel lokomotivy, o čemž svědčí například osud výše zmíněné Stephensonovy lokomotivy Locomotion No. 1, jejíž kotel v roce 1828 explodoval a usmrtil strojvedoucího. První předpisy o testování lokomotivních parních kotlů byly vydány již v roce 1844. V roce 1854 bylo vydáno nařízení ministerstva obchodu č. 48/1854 ř. z., týkající se opatření, aby se předešlo nebezpečnosti vybuchnutí u kotlů parních všelikého způsobu, který přenášel odpovědnost za provoz kotle na výrobce, především však byl zaveden povinný kotelní certifikát.

V roce 1847 byl vydán Policejní zákon o železnici, který řešil především otázky bezpečnosti cestujících i zboží, práv a povinností přepravce i cestujících a přestupků, které mohly z jeho porušení vzniknout. V mnohém tak došlo ke kodifikaci již existujících interních předpisů jednotlivých železničních společností.²⁰

2.5 Rakouské státní dráhy

2.5.1 Vznik

Bouřlivý rozvoj železnic ve 30. letech 19. století postavil Rakousko před otázku, jakou politiku ve směru k železniční dopravě zaujme. Tedy zda bude i nadále praktikovat anglický model železniční sítě v soukromých rukou, či zda se inspiruje například v Belgii a stát bude železnice stavět sám. Za tímto účelem byla v roce 1836 zřízena zvláštní komise, která měla dojít k odpovědím na následující otázky: kde železnice budovat, v jakém pořadí a za jakých podmínek. Namísto odpovědí však komise na základě svých šetření doporučila císařskému dvoru ponechat železnice v soukromých rukou. Stát se tedy vydal tímto směrem a v roce 1838 vydává koncesní

¹⁹ KREJČIŘÍK, Mojmír. Neotvírejte dveře, dokud vlak nezastaví. *Vagony.cz* [online]. Nové Město nad Metují [cit. 2018-03-19]. Dostupné z: <http://www.vagony.cz/historie/dvere.html>.

²⁰ HONS, Josef. *Čtení o Severní dráze Ferdinandově*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1990, s. 95-96.

směrnice, které byly jakýmsi desaterem pro udělování privilegií ke stavbě nových soukromých železnic. Upravovaly především postup při udělení koncesí a dozor nad stavbou a provozem železnic. Směrnice však neposkytly odpověď na otázky v té době nejdůležitější, tedy které železnice mají být budovány a v jakém pořadí. Tyto oblasti byly ponechány zcela volnému uvážení soukromých subjektů (s výhradou zákazu konkurence obsaženém v privilegiích).²¹

Na počátku 40. let však dochází obratu. Pod tlakem nejvyššího kancléře hraběte Mitrovského a prezidenta všeobecné dvorské komory Karla Kübecka se císař Ferdinand I. rozhodl ke stavbě státních železnic. Formálně se tak stalo císařským nařízením ze dne 19. prosince 1841 a dekretem dvorské kanceláře ze dne 22. prosince 1841. Dle tohoto dekretu nadále rozhoduje císař, které dráhy budou zřizovány jako státní. Tyto dráhy měl stát postavit svými finančními prostředky formou zadávání zakázek stavebním firmám za probíhajícího státního dozoru a provozem na nich měly být pověřeny zkušené železniční společnosti (např. Severní dráha císaře Ferdinanda).²²

Přestože dekret výslovně nederogoval koncesní směrnice z roku 1838, z jeho formulace vyplývalo, že soukromé podnikání při výstavbě železnic není zrušeno, ale dostane se mu vůči státním železničním aktivitám pouze doplňkového postavení. Dekret rovněž neměl žádný vliv na již zprovozněné soukromé dráhy.²³

Rozhodnutí stavět dráhy na státní útraty si vyžádalo také zřízení vůbec prvního speciálního železničního úřadu v Rakousku – generálního ředitelství státních drah, jakožto vrcholného orgánu administrativního i technického, odpovědného přímo prezidentu všeobecné komory. Ředitelství bylo založeno císařským patentem dne 23. prosince 1841. Statut generálního ředitelství navíc počítal také se třemi inspektory. První měl na starost dohled nad stavbou dráhy vedoucí

²¹ HONS, Josef. *U kolébky železných drah: Život a dílo Jana Pernera*. Praha: Dopravní nakladatelství, 1956, s. 124-125.

²² SCHREIER, Pavel. *Příběhy z dějin našich drah: kapitoly z historie českých železnic do roku 1918*. Praha: Mladá fronta, 2009, s. 56. ISBN 978-80-204-1505-9.

²³ Tamtéž.

z Vídně přes Prahu na sever k saským hranicím, druhý vykonával tento dohled nad stavbou Jižní státní dráhy z Vídně do Terstu a třetí měl na starosti provoz na již hotových úsecích trati.²⁴

2.5.2 Provozovací řád železniční

Od 1. ledna 1850 převzal stát provoz na svých drahách, který doposud smluvně zajišťovala Severní dráha císaře Ferdinanda. V této souvislosti bylo nutno zřídit oblastní úřady, které by zajišťovaly železniční provoz ve všech koutech rozsáhlé země. V českých zemích se tímto úřadem stalo od 1. května 1850 provozní ředitelství v Praze. Současně s uveřejněním jeho statutu byly vydány obsáhlé vyhlášky o osobní i nákladní přepravě, které se vztahovaly jak na provoz na Severní státní dráze, tak na Severní dráze Ferdinandově. Jednalo se o jakéhosi předchůdce Provozovacího řádu železničního, který byl vydán 16. listopadu 1851 císařským nařízením č. 1/1852. Tento řád se stal vůbec prvním obecným železničním řádem na našem území, dosud byly otázky provozu upravovány pouze interními vyhláškami jednotlivých společností.

Provozovací řád byl rozdělen na dvě části, první stanovila povinnosti provozovatelům dráhy a jejím zřízcům, druhá pak cestujícím. První část nejprve obsahovala obecné předpisy o železničním provozu. Mezi ty patřily například podmínky pro povolení zahájení provozu železnice nebo povinnost vydat jízdní řád, tarify a ustanovení o podmínkách přepravy osob. Dále řád zakazoval „*jeti rychleji, než tak co by vlakové, jimiž se dopravují osoby, ujeli za hodinu 7 mil cesty,*“²⁵ tedy zakazoval osobním vlakům jízdu rychlejší než 53 km/h, vlaky nákladní pak směly jezdit maximálně rychlostí 5 mil za hodinu (cca 38 km/h). Zakázána byla jízda podnapilým nebo neslušným osobám a dále osobám, které jevily známky „*nějaké podezřelé nemoci*“. Řád obsahoval také mnoho bezpečnostních předpisů, které se týkaly například požadavků na technický stav lokomotiv a vozů, pravidel sestavování vlakových

²⁴ SCHREIER, Pavel. *Příběhy z dějin našich drah: kapitoly z historie českých železnic do roku 1918*. Praha: Mladá fronta, 2009, s. 56. ISBN 978-80-204-1505-9.

²⁵ § 6 nařízení č. 1/1852 ř. z.

souprav, jízdních pravidel nebo pravidel signálních (stanovujících například osvětlení vlaku nebo zabezpečení železničních přejezdů).

Dále byla první část členěna na povinnosti úředníků a služebníků státních drah, povinnosti soukromých podnikatelů a jejich úředníků a služebníků a na ustanovení o dohledu ze strany drážních ředitelství nebo generálního dohlížitelství

Druhá část provozovacího řádu se týkala povinností cestujících osob nebo osob jinak do vztahu s železnicí přicházejících (například majitelů sousedních pozemků). Zde byly obsaženy především obecná pravidla, jako například povinnost nečinit dráze škodu nebo zákaz vystupování z vlaku za jízdy.

2.5.3 Zánik

Projekt státních drah se více než vydařil, již v roce 1845 bylo dokončeno spojení mezi Vídní a Prahou,²⁶ v roce 1849 byla zprovozněna spojovací dráha mezi Brnem a Českou Třebovou a od roku 1851 již mohly vídeňské vlaky díky nové trati zajíždět přes Prahu až do Drážďan (a dále do Berlína či Hamburku). Současně se Severní státní dráhou probíhala stavba dráhy jižní, která vedla z Vídně do Terstu. Další tratě stát odkupoval a v roce 1854 již železniční síť Státních drah měřila více než 2 000 kilometrů.

V první polovině 50. let však začal Státním drahám docházet dech. Výstavba a nákup tratí stejně jako nutné investice pro zajištění provozu tehdy největšího železničního podniku v Evropě přišly státní pokladnu na více než 250 milionů zlatých. Stát měl navíc značné výdaje i v jiných odvětvích, vysoké byly například válečné výdaje související s právě probíhající Krymskou válkou. Státní deficit se tak v roce 1854 vyšplhal až do výše 315 milionů zlatých. Tato finanční tíseň nejprve způsobila postupný stavební útlum, čímž se opět uvolňovala ve stavbě železnic cesta soukromým společnostem. Tento proces vyvrcholil v roce 1854, kdy bylo přijato nařízení

²⁶ Novostavbou však byla pouze trať mezi Prahou a Olomoucí, ve zbytku vlaky využívaly tratě Severní dráhy císaře Ferdinanda.

číslo 238/1854 ř. z. o udílení koncesí ke stavbě soukromých železnic, které bylo všeobecně známo jako koncesní zákon.²⁷

S cílem ulehčit státnímu rozpočtu se však šlo ještě dále, 1. ledna 1855 vstoupila v platnost smlouva, na základě které přešly koncese prakticky ke všem hlavním státním drahám na nově vzniklou Rakouskou společnost státní dráhy (StEG), tato společnost však měla se státem společné pouze jméno. Ve skutečnosti se jednalo o ryze soukromou společnost, která od státu výše zmíněné koncese odkoupila za 65 milionů zlatých. Státní železniční podnikání tak tímto datem zaniklo a železnice na území Rakouska byly opět pouze soukromé.²⁸

2.6 Koncesní zákon

Jak již bylo řečeno, zákon č. 238/1854 ř. z. byl důsledkem návratu státní dopravní politiky k modelu železnic výhradně soukromých. Zákon upravoval postup, kterým se žadatelům udělovalo povolení k přípravným pracím a posléze také samotná koncese ke zřízení železnice. Povolení spadalo do působnosti ministerstva obchodu, průmyslu a stavby veřejné, koncesi uděloval císař. Povolení k přípravným pracím k jedné trati mohlo být uděleno více osobám a mohlo se o něj žádat i opakovaně. Na druhé straně koncese mohla být udělena pouze jednomu subjektu a podobně jako dříve privilegia i ona zajišťovala výhradní postavení jejího majitele, zákon doslova zakazoval „*k užívání obecnstva zříditi jinou železnici, kteráž by ty samé punkty koncové spojovala*“.²⁹ Ve stejném paragrafu zákon přiznával držiteli koncese vyvlastňovací právo k nemovitostem, které byly k provedení železnice nevyhnutelně potřebné. Vyvlastnění mělo primárně probíhat dobrovolným vyrovnáním, pokud by však nedošlo k uzavření dohody, mohl se koncesionář obrátit na místodržícího dané země, který k tomuto účelu vydal vyvlastňovací nález.

²⁷ HONS, Josef. *Čtení o Severní dráze Ferdinandově*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1990, s. 110-111.

²⁸ HONS, Josef. *Čtení o Severní dráze Ferdinandově*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1990, s. 111.

²⁹ § 9 písm. b) nařízení č. 238/1854 ř. z.

Naproti tomu měl stavitel železnice povinnost předložit ke schválení podrobné plány železnice a také nahradit veškerou škodu, která by stavbou vznikla na veřejných i soukromých statcích. Stejně tak zákon, podobně jako už první privilegium ke stavbě budějovicko-linecké dráhy, stanovoval povinnost nahradit veřejné cesty, které byly zrušeny v důsledku stavby dráhy. Zároveň byla provozovateli železnice dána povinnost řídit se výše zmíněným provozovacím řádem železničním (nařízení č. 1/1852 ř. z.) a podle jeho § 68 dopravovat poštu zdarma.

Zákon dával podnikateli svobodu při stanovení jednotlivých tarifů, avšak pokud by čistý užitek z železnice činil více než 15 % vkladu, ponechávala si státní správa právo tarify přiměřeně snížit.

Koncese mohla být nyní udělena až na 90 let, mohla však pominout dříve, pokud nebyly dodrženy její podmínky, zejména lhůty k dokončení železnice nebo jejích částí. Podobný osud stihl také podnikatele, kteří se opakovaně provinili proti úředním nařízením, koncesní listině nebo provozovacímu řádu železničnímu. Pokud byl provozovatel železnice dvakrát bezvýsledně napomenut za nedodržování, mohlo ministerstvo obchodu nařídit sekvestraci, tedy nucenou státní správu, dané dráhy.

3 Rakousko-Uhersko

3.1 Období soukromých železnic

Téměř ihned po vydání koncesního zákona se rozjela nová vlna stavby soukromých železnic. Pro období od roku 1854 do přibližně poloviny 60. let 19. století to byly typicky uhelné dráhy. Za stavbou těchto drah stál obrovský rozmach těžby hnědého i černého uhlí, ostatně i pro železniční podniky samotné se uhlí stalo životodárnou surovinou. V roce 1848 bylo v celém Rakouském císařství vytěženo 17 milionů celních centů uhlí (cca 850 tisíc tun), v roce 1854 to bylo již 32 milionů a v roce 1865 dokonce 56 milionů, tedy bezmála 3 miliony tun. Uhlí se tedy stalo základní surovinou, na které závisel rozvoj celého rakouského průmyslu. Kromě drah, jejichž primárním cílem byla vozba uhlí, pokračovalo se také ve stavbách klasických dálkových drah, které měly cíle především obchodní, tedy vozbu zboží a osob. I vedení těchto drah si však uvědomovalo, že napojení na uhelné zdroje, je pro provoz parní železnice klíčové. Obě největší tuzemské dráhy si k nim proto zaopatřily co nejvýhodnější přístup, jak Severní dráha císaře Ferdinanda, tak Rakouská společnost státní dráhy tento problém řešily formou přímého vlastnictví uhelných dolů. KFNB těžila uhlí na Ostravsku, StEG pak především v okolí Kladna a na Ústecku.³⁰ Velkou motivací pro železniční podnikatele byly také daňové úlevy nebo státní garance, ke kterým se stát často zavazoval v koncesních listinách.

3.1.1 Uhelné dráhy

Jak již bylo řečeno, v prvním desetiletí soukromých rakouských drah vzniklo na železničním poli v českých zemích také několik úplně nových velkých subjektů. Předně to byla Buštěhradská železnice (BEB), jejíž stavba byla započata už v roce 1854, přestože koncesi dráha získala až 20. listopadu 1855. První úsek této železnice vedl z Kladna do Kralup nad Vltavou, kde se dráha připojovala na již zmíněnou

³⁰ ŠTĚPÁN, Miloslav. *Přehledné dějiny československých železnic 1824-1948*. Praha: Dopravní nakladatelství, 1958, s. 75-77.

olomoucko-drážďanskou dráhu Společnosti státní dráhy. Je tak zřejmé, že primární účel dráhy byl dovoz uhlí z Kladna do Prahy, který také společnosti zaručil vysokou výnosnost na dlouhá léta, což se také projevilo v jejím rozvoji – v roce 1891 měřily tratě BEB dohromady téměř 500 km.³¹

Velmi podobný účel i osud měla dráha Ústecko-teplická (ATE), jejíž koncesní listina byla udělena 2. srpna 1856. Cíl severočeského uhlí byl však odlišný – v labském přístavu bylo přeloženo na loď a dále putovalo na sever do Saska a dalších německých států. ATE se díky tomu stala nejvýnosnější železniční společností v celém Rakousku. I tato dráha byla postupně rozšiřována a v dobách jejího postátění ve 20. letech 20. století spojovala většinu měst mezi Chomutovem a Libercem, celkově tak její tratě měřily přibližně 250 kilometrů.³²

Mezi další uhelné dráhy patřila dráha Brněnsko-rosická, kterou v roce 1879 odkoupila Společnost státní dráhy, Jihoněmecká spojovací dráha nebo Česká západní dráha.

3.1.2 Zakladatelská horečka

Přibližně v polovině 60. let rozvoj železniční sítě opět pomalu utichá, stalo se tomu tak zejména díky soukromé povaze železničního provozu v Rakousku. Podobně jako jsou dnes soukromí železniční dopravci kritizováni za to, že provozují pouze trasy, které nabízejí nejvyšší výnos, i tehdy (po vybudování výdělečných uhelných drah) zájem o stavbu dalších nových drah opadl. Změna přišla v roce 1866, kdy Rakouský stát ocenil úlohu železnic v právě proběhlé prusko-rakouské válce. Již existujícím železničním společnostem tak oproti dřívější době vycházel mnohem více vstříc při udílení koncesí na nové tratě a stejně tak byly nabízeny nově vznikajícím společnostem milionové zálohy nebo přísliby vládních podpor. Ustálila se také soustava železničních správních orgánů, ústředním orgánem zůstávalo ministerstvo obchodu, k němuž byl zřízen dozorcí úřad po stránce dopravní, technické a správní

³¹ SCHREIER, Pavel. *Příběhy z dějin našich drah: kapitoly z historie českých železnic do roku 1918*. Praha: Mladá fronta, 2009, s. 81-85. ISBN 978-80-204-1505-9.

³² Tamtéž, s. 88-91.

v podobě generální inspekce rakouských železnic. Vzhledem k tomu, že státní aparát postupně opět začínal pomýšlet na stavbu drah vlastními silami, přistoupilo se v obou částech monarchie ke zřizování oblastních úřadů pro státní dráhy, první takovýto úřad byl zřízen v Uhrách v roce 1868.³³

3.1.3 Nové drážní předpisy

S výše nastíněným rozvojem soukromých drah souvisel také právní nesoulad drážních předpisů. Vyjma oblastí již upravených výše zmíněnými předpisy tak neexistovala jednotná právní úprava mnoha důležitých otázek. Tuto úpravu si tvořily svými interními normami jednotlivé železniční společnosti, často velmi rozdílně. Vydání nových železničních norem na konci 60. a v průběhu 70. let 19. století bylo prvním náznakem opětovného zájmu státní správy o železnici, která se doposud omezovala prakticky výhradně jen na udělování koncesí a poskytování finančních úlev železničním společnostem. Ke spíše okrajové změně v koncesní praxi došlo po roce 1867 v souvislosti s rakousko-uherským vyrovnáním. Nyní bylo nutno pro dráhu, která procházela oběma částmi monarchie, zažádat také o dvě koncese, kdy první umožňovala provoz na rakouské a druhá na uherské části trati. Platnost železničních předpisů po rozdělení říše upravil zákon č. 3/1868 ř. z. ve svém článku VIII. následovně: *„Nynější železnice budou se v obojí polovici říše dle stejných pravidel spravovati, a nové železnice, pokud toho dobrého obchodu obapolného bude vyhledávati, dle stejných pravidel stavebních a provozovacích zařizovati.“*

3.1.4 Úprava odpovědnosti železničních podniků

První podstatnou normou v tomto období byla úprava odpovědnosti drážních podniků za zranění způsobená provozem dráhy. K vydání jednotné normy došlo v důsledku první velké železniční nehody v Rakousku-Uhersku, při které v prosinci 1868 u Cerhovic zemřelo 22 cestujících. Výsledkem byl zákon č. 27/1869 ř. z. Tento zákon jasně stanovil odpovědnost železniční společnosti v případě zranění nebo

³³ ŠTĚPÁN, Miloslav. *Přehledné dějiny československých železnic 1824-1948*. Praha: Dopravní nakladatelství, 1958, s. 95-96.

usmrcení cestujícího buď provozem železnice nebo drážním zaměstnancem. Odpovědnost nevznikla pouze v případě, že byl úraz způsoben vyšší mocí či osobou nezúčastněnou na provozu železnice. Zákon rovněž zakazoval jakákoliv ustanovení, která by zprošťovala provozovatele železnice této odpovědnosti.

3.1.5 Pravidla o provozování jízdy po železnicích

Nařízením ministerstva obchodu č. 90/1872 ř. z. byla vydána pravidla o provozování jízdy po železnicích v královstvích a zemích v radě říšské zastoupených. Tato pravidla byla o dva roky později ještě novelizována nařízením č. 75/1874 ř. z. a znamenala novou, mnohem komplexnější, právní úpravu železničního provozu, která se svým obsahem již příliš nevzdaluje moderním železničním přepravním řádům vydávaným v českých zemích po roce 1918.

Pravidla byla rozdělena na čtyř části: ustanovení obecná; ustanovení o dopravování osob, zavazadel, mrtvých těl, vozidel a živých zvířat; ustanovení o dopravování zboží a ustanovení závěrečná. Obsah obecných ustanovení tvořily především základní práva a povinnosti drážních zaměstnanců.

Druhá část v sekci věnované dopravě osob podrobně upravila celý proces jízdy vlakem, a to od stanovení času, kdy má být otevřena nádražní pokladna k prodeji lístků přes formální náležitosti cestovního lístku po stanovení přípustné velikosti psa, kterého si může cestující vzít s sebou do vlaku („*toliko malé psíčky, které pocestní mají na klíně, mohou se vzít s sebou*“).³⁴ Podstatnou novinkou byla stanovená povinnost železnice nahradit cestujícímu ztracené, poškozené nebo opožděné zavazadlo (včetně přepravovaných zvířat).

Úvodní část třetí části nařízení tvořil detailní seznam zboží, které je vyloučeno z přepravy, či je připuštěno k přepravě pouze za určitých podmínek. Pravidla poté obsahují úpravu nákladních listů a přesně stanovují lhůty, v rámci kterých má být zboží přijaté k přepravě doručeno. Podobně jako u přepravy osob i zde je rozsáhle upravena otázka odpovědnosti za škody. Pravidla podrobně vymezují, za jakých

³⁴ § 22 nařízení č. 75/1874 ř. z.

podmínek a v jakém rozsahu dochází ke vzniku této odpovědnosti. Železnice se této odpovědnosti mohla zprostit, pokud ke škodě došlo vyšší mocí nebo přirozenou povahou zboží (např. zkázou potravin). Upraven byl také mechanismus výpočtu finanční náhrady za takto vzniklou škodu.

3.1.6 Železniční knihy a signalizace

Zákonem č. 70/1874 ř. z. byla železničním společnostem stanovena povinnost vést železniční knihy. Tyto knihy byly speciálním evidenčním nástrojem státní správy. Podobně jako ostatní veřejné knihy sloužily k evidenci především věcných práv drážních společností. Zapisovaly se do nich tedy právní poměry k nemovitostem, tzn. vznik, změna a zánik vlastnických a jiných věcných práv a obsahově doplňovaly tehdejší pozemkový katastr. V případě knih železničních byly jejich obsahem veškeré nemovitosti, které souvisí s provozem dráhy, vlastnické tituly k nim a věcná práva, která na nich vázla. Součástí byla také sbírka listin, jejímž obsahem byly ověřené kopie písemností souvisejících s výše zmíněnými skutečnostmi.³⁵ V případě železnice, která nevedla přes hranice jedné země knihy vedl „*sborový soud první instance, kterýž jest v sídle politického řízení zemského*“;³⁶ v opačném případě záleželo na společnosti, u soudu které dotčené země o vklad požádá.

1. října 1872 vešlo v platnost nařízení č. 80/1872 ř. z., kterým došlo k unifikaci železniční signalizace na všech železničních tratích monarchie. Toto nařízení sjednotilo denní i noční vizuální signály stejně jako signály akustické. Pojmem signály byly tímto nařízením myšleny především příkazy osádce vlaku. Příkaz k zastavení vlaku se tak mohl dát například točením ruční korouhvičkou, zastrčením signálního ručního terče doprostřed koleje nebo položením signálního ramena na stěžni do vodorovné polohy.³⁷

³⁵ BUMBA, Jan. České katastry od 11. do 21. století. Praha: Grada, 2007, s. 132. ISBN 978-80-247-2318-1.

³⁶ § 10 zákona č. 70/1874 ř. z.

³⁷ § 13 nařízení č. 80/1872 ř. z.

3.1.7 Vyvlastňování

Pozemky a další nemovitosti pro stavbu získávaly společnosti primárně dohodou s jejich majiteli. Pro případ, že by takováto dohoda nebyla možná, obsahovaly koncesní listiny ustanovení, která umožňovala získání pozemků vyvlastněním za spolupráce se zemským úřadem (viz např. kapitola 2.3.1). V roce 1878 byl pro účely vyvlastňování vydán jednotný předpis v podobě zákona č. 30/1878 ř. z., jenž se týče vyvlastňování k účelu stavení železnic a provozování jízdy po nich. Dle tohoto zákona „každé podnikatelstvo může užívati práva vyvlastňovacího v plné míře paragrafem 365. obecného zákona občanského povolené dotud, pokud státní úřad správní k tomu ustanovený obecnou užitečností toho podniknutí uzná.“³⁸ Postoupení pozemku mohlo být trvalé i dočasné a vyvlastnit bylo možno i jen část pozemku. V případě trvalého postoupení pozemku měla společnost zaplatit hotovou náhradu, za dočasné postoupení se platil důchod.

Aby mohla být nemovitost vyvlastněna, musela železniční společnost nejprve předložit ministerstvu obchodu plány odkoupení pozemků každé jedné obce, přes níž měla dráha vést. Ministerstvo poté nařídilo politický obchod železnice, ten byl prováděn komisí složenou ze zástupce politického řízení zemského, zástupce generální inspekce rakouských železnic a ze zástupce okresního úřadu. Proti vyvlastnění mohly být podávány námitky u okresního úřadu. Politické řízení zemské poté vydalo jeden nebo několik vyvlastňovacích nálezů, které stanovily jaké věci se mají vyvlastnit a v jaké míře. Ti, kteří proti vyvlastňování učinili včas námitky, mu mohli odporovat rekusem.³⁹

Náhrada za vyvlastněnou nemovitost se mohla stanovit buď úmluvou mezi společností a majitelem, nebo ji vyměřil soud. Soudní vyměření náhrady probíhalo pomocí tří znalců, které soud vybral ze seznamu znalců vedeného u zemského

³⁸ § 1 zákona č. 30/1878 ř. z.

³⁹ § 11 – 21 zákona č. 30/1878 ř. z.

vrchního soudu. Také soudní rozhodnutí o náhradě bylo možné napadnout rekuresem.⁴⁰ Samotný výkon vyvlastnění pak příslušel politickému okresnímu úřadu.

3.2 Znovuobnovení státních drah

Hospodářská krize, která následovala po krachu na vídeňské burze v roce 1873, znamenala konec masivního rozvoje soukromých železničních drah v Rakousku-Uhersku.⁴¹ Výše zmíněné státní garance výnosu udělené železničním společnostem začaly velmi tíživě dopadat na veřejné finance. Z deseti tisíc kilometrů drah, které byly v monarchii od roku 1855 postaveny, jen 2 600 km nepoužívalo státní garance.⁴² Původní myšlenkou, která stála za vznikem státních garancí, bylo umožnění stavby železnic širší skupině společností, které nedisponovaly dostatečným kapitálem, aby přežily první roky provozu. Reálně jich však většina společností nevyužívala jen v počátcích své existence, nýbrž dlouhodobě, ba dokonce ve stále větším rozsahu.⁴³ V roce 1876 doplatky státní pokladny na provoz soukromých drah činily již 6 % výdajů státního rozpočtu. Státní správa tak byla nucena urychleně řešit dva problémy, předně to bylo zajištění stavby nových drah a v druhé řadě také vyřešení problémů se ztrátovými garantovanými drahami.

3.2.1 Nová státní stavební iniciativa

Nedostatek zájmu o stavbu železnic nebyl typický jen pro české země, v roce 1873 byla státem nabízena koncese pro stavbu nové dráhy do Terstu, avšak nepřihlásil se o ni ani jeden zájemce. Rakouský stát tak „*nouzí donucen, opustil stanovisko trpného platíče záruk a jako politický faktor účinně začal zasahovat všude tam, kde bylo*

⁴⁰ § 22 – 34 zákona č. 30/1878 ř. z.

⁴¹ V tomto roce už probíhala pouze dostavba započatých projektů, nová železniční společnost již nebyla založena ani jedna.

⁴² SCHREIER, Pavel. *Příběhy z dějin našich drah: kapitoly z historie českých železnic do roku 1918*. Praha: Mladá fronta, 2009, s. 144. ISBN 978-80-204-1505-9.

⁴³ FIALA, Ctibor. *Železnice v republice Československé: historie a vývoj železnic v zemích československých*. Praha: Státní nakladatelství, 1932, s. 33.

*nejhůře: zvyšoval subvence, hradil schodky, přiděloval zálohy, získával akcie drah a hlavně začal sám stavět.*⁴⁴

První novou státní dráhou se stala v roce 1874 dráha Rakovník – Protivín. Koncese k této dráze byla udělena již v říjnu 1872 soukromé České jihozápadní dráze, společnost se však dostala do finančních obtíží a žádala stát o pomoc. V rámci nové politiky byl ale namísto záloh nebo půjček vydán zákon č. 65/1874 ř. z., který ve svém třetím článku ruší platnost koncese a namísto ní se vládě „dává moc, vystavěti nákladem státním část povolené dne 8. října 1872 lokomotivní železnice.“⁴⁵ V roce 1875 bylo vydáno programové prohlášení vlády, na základě kterého měly být státními stavbami vyplněny mezery v síti hlavních drah a soukromým společnostem měla být ponechána jen výstavba vedlejších drah.⁴⁶ V dalších letech však státní železniční investice směřovaly spíše mimo území českých zemí. Z celkových výdajů monarchie na železniční stavbu v letech 1874 – 1880 připadlo na stavbu českých drah jen necelých 27 %.

3.2.2 Postátnění soukromých železnic

Vzhledem k tomu, že již nyní doplácel stát na provoz většiny železničních drah, bylo rozhodnuto, že provoz těch nejvíce prodělečných převezme do svých rukou. Stalo se tak zákonem č. 112/1877 ř. z., jenž se týče železnic garancie požívajících. Tento zákon dával vládě právo provozu garantované dráhy, jestliže tato dráha za posledních pět let žádala více než polovinu zjištěného čistého užitku ročně. Jednalo se tak o nucenou správu nad nezdravě hospodařící železnicí. § 6 zákona zároveň zmocňoval vládu k dohodě o koupi těchto železnic.

Další železnice, které netrápily finanční potíže takovou měrou, že by se na ně vztahoval sekvestrační zákon, pak stát získával jejich odkupem. Vůbec první takto

⁴⁴ ŠTĚPÁN, Miloslav. *Přehledné dějiny československých železnic 1824-1948*. Praha: Dopravní nakladatelství, 1958, s. 175.

⁴⁵ Článek I. zákona č. 65/1874 ř. z.

⁴⁶ FIALA, Ctibor. *Železnice v republice Československé: historie a vývoj železnic v zemích československých*. Praha: Státní nakladatelství, 1932, s. 56.

získanou dráhou se stala Dráha císařovny Alžběty, jejíž provoz převzal stát na základě dohody vydané ve formě zákona č. 141/1881 ř. z., který zároveň připouštěl možnost jejího odkupu – k tomu došlo v roce 1884. Další dráha následovala zanedlouho, v roce 1883 byla uzavřena úmluva, na základě které stát nabyl v dubnu 1884 Dráhu císaře Františka Josefa.⁴⁷ Takto byla započata první etapa rozsáhlé postátňovací akce, v rámci níž bylo mezi lety 1880 – 1894 zestátněno 8 železničních společností.

Většina těchto společností byla menšího rázu, velkých a prosperujících společností⁴⁸ se pochopitelně odkup nedotknul. Jedinou výjimkou se mohla stát Severní dráha císaře Ferdinanda, které, jakožto nejstarší železniční společnosti v Rakousku, právě v tomto období (5. 5. 1886) končila platnost padesátiletého privilegia. Přestože zestátnění bylo v souladu s novou státní politikou, panovaly mezi vládními představiteli obavy, že stát není připraven na tak velkou akvizici a nemohl by sám zajistit provoz na tak rozsáhlé železnici. Ministr financí rovněž argumentoval příliš vysokými výdaji, které logicky s převzetím Severní dráhy souvisely. Parlament naopak požadoval bezvýhradné zestátnění. Nakonec bylo přijato kompromisní řešení. Zákon č. 122/1885 ř. z. stanovil podmínky, za kterých bude Severní dráze Ferdinandově udělena další koncese. Tyto podmínky se týkaly zejména snížení sazeb za přepravu uhlí. KFNB je splnila a 1. ledna 1886 jí byla vydána nová koncese, tentokrát s platností do 31. prosince 1940, avšak § 12 vyhradil státní správě právo kdykoliv po 1. lednu 1904 celou dráhu odkoupit.⁴⁹

Po skončení první postátňovací etapy následovala desetiletá pauza, během které se stát připravoval na převzetí zbývajících velkých železničních společností. Nedalo se totiž očekávat, že by majitelé těchto výnosných drah podstoupili zestátnění dobrovolně, bylo tedy nutné hledat jednotlivých koncesních listinách klíčová

⁴⁷ Zákon č. 51/1884 ř. z.

⁴⁸ Patřily mezi ně například Společnost státní dráhy, Ústecko-teplická dráha, Buštěhradská železnice nebo Severní dráha císaře Ferdinanda.

⁴⁹ HONS, Josef. *Čtení o Severní dráze Ferdinandově*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1990, s. 154-155.

ustanovení, pomocí kterých by mohl být zahájen odkup. Nejsnazší byla cesta k postátnění Severní dráhy císaře Ferdinanda, které si stát pojistil v druhé koncesní listině z roku 1886. Jednání k vykoupení společnosti byla započata ihned v roce 1905 a k nabytí dráhy státem došlo zákonem č. 212/1906 ř. z. Za tento převod se stát zavázal majitelům společnosti vyplácet roční rentu 30 a půl milionu korun až do roku 1940.

Po KFNB nabytí stát zákonem č. 169/1908 ř. z. Českou severní dráhu a posléze zákonem č. 46/1909 ř. z. další tři velké železniční společnosti – Rakousko-uherské státní dráhy (StEG), rakouskou Severozápadní dráhu (ÖNWB) a Jiho-severoněmeckou spojovací dráhu (SNDVB). Výkup ÖNWB byl možný na základě jednání, která byla vedena mezi společnostmi a vládou mezi lety 1885 – 1895. Podobně tomu bylo také v případě StEG, která byla odkoupena na základě předchozí dohody společností se státem.⁵⁰ SNDVB pak byla zestátněna na základě zvláštního zákona, který mimo jiné zmocňoval vládu, „*aby v čase, který za vhodný uzná, vykonala zákupní právo.*“⁵¹

Tímto skončila druhá postátnovací etapa státních drah, zbývající tři velké soukromé železnice – Buštěhradská, Ústecko-teplická a Košicko-bohumínská – již do začátku první světové války zestátněny nebyly. Bylo tomu tak jednoduše proto, že se státu nepodařila najít cesta, jak by na nich výkup vymohl, k jejich postátnění tak došlo až po státním převratu v roce 1918 (viz kapitola 4.3).

3.3 Organizace státní železniční správy

V souvislosti s obnovenými státními drahami docházelo od 70. let 19. století k reorganizaci státní železniční správy. Nařízením ministerstva obchodu č. 116/1875 ř. z. bylo zřízeno c. k. generální dozorství k železnicím rakouským. Dozorství se skládalo z pěti oddělení: pro stavbu a chování železnic; jízdu a dopravování vlaků; komerční provozování; účetnictví v příčině garancie státní a správu obecnou.

⁵⁰ ŠTĚPÁN, Miloslav. *Přehledné dějiny československých železnic 1824-1948*. Praha: Dopravní nakladatelství, 1958, s. 182.

⁵¹ Článek IV. zákona č. 96/1892 ř. z.

V roce 1884 bylo nařízením č. 103/1884 ř. z. opětovně zřízeno c. k. generální ředitelstvo pro rakouské dráhy státní „*pro správu železničné vozby státní a pro správu železničných staveb státních.*“⁵² V jeho čele stál předseda a tento úřad v přenesené působnosti samostatně úřadoval ve všech věcech železniční správy, které nebyly vyhrazeny ministrovi obchodu. Dozoru generálního ředitelství podléhala nově zřízené dopravní ředitelstva železniční, kterých bylo v celém Předlitavsku zřízeno celkem 11, v Čechách to byla ředitelství v Budějovicích, Plzni a v Praze. V jejich čele stáli dopravní ředitelé.

Při ministerstvu obchodu byla také nařízením zřízena padesátičlenná státní rada železniční, jejímiž členy byly mimo jiné zástupci rakouských obchodních a živnostenských komor. Úkolem rady bylo dle § 19 nařízení „*podávati své dobré zdání o věcech železničné vozby, které týkají se zájmů obchodních, průmyslových, zemědělských a lesnických.*“

Zásadním se pro příští vývoj organizace českých železnic stal rok 1896. 19. ledna bylo vyhláškou ministerstva obchodu č. 16/1896 ř. z. zřízeno samostatné ministerstvo železnic a současně vydán organizační statut státní železniční správy. Dle něj se nově vzniklé ministerstvo stalo nejvyšším železničním správním úřadem. Jako pomocný dozorčí orgán ministerstva byla ustanovena c. k. generální inspekce rakouských železnic a zcela novým orgánem se stal c. k. ústřední úřad pro dirigování vozů rakouských státních drah, který měl na starosti evidenci a nejvyšší jednotnou dispozici o celém vozovém parku státních drah. I nadále zůstala zachována státní rada železniční i jednotlivá železniční ředitelství.

3.4 Místní dráhy

Během 70. 19. století byla síť hlavních drah na českém území již téměř dokončena a budování nových drah oproti předchozímu desetiletí prakticky utichlo. Tyto hlavní dráhy měly být nyní doplněny stavbou drah místních. Jak však vyplývá

⁵² § 9 nařízení č. 103/1884 ř. z.

z předchozích kapitol, mnoho železničních společností nebylo schopno dosáhnout zisku ani při provozu na hlavních tratích a stát tak nemohl očekávat, že by se za současných podmínek pustily do stavby ještě mnohem méně perspektivnějších lokálních drah. Ze strany státu byla proto zavedena nová praxe při udělování koncesí a nové místní dráhy požívaly ve svých koncesních listinách nemálo výhod. Mezi tyto výhody patřily povětšinou úlevy z daňových, bezpečnostních a technických předpisů. Lokální charakter těchto drah totiž jednoduše nevyžadoval tak přísná bezpečnostní a technická opatření, která byla typická pro dráhy hlavní. Vůbec první takovou dráhou se stala v roce 1875 loketská dráha, jejíž úlevy byly vydány v podobě zákona č. 57/1875 ř. z. Článek III. zákona stanovil: *„Jezdily-li by vlaky po železnici, k níž tento zákon se vztahuje, jenom s největší rychlostí 12 kilometrů za hodinu, zmocňuje se vláda, aby netoliko při stavbě té dráhy koncesionáři všelikých polehčení dopřála, ale i také, co se týče provozování jízdy, upustila od opatření bezpečnosti, předepsaných v řádu provozování jízdy po železnicích.“* Dráha byla dále zproštěna placení daně z příjmu po dobu 30 let a povinnosti dopravovat poštu zdarma.

Zákonnou formou, vztahující se vždy pouze ke konkrétní dráze, byly výhody místním drahám udělovány až do roku 1880, kdy došlo k vydání jednotné úpravy v podobě zákona č. 56/1880 ř. z., o tom, jaká polehčení a jaké výhody se mohou povolit železnicím místním. Obsahově se tento zákon v mnohém shodoval z výše zmíněným zákonem o loketské dráze, umožňoval tedy přiměřené nedodržování bezpečnostních a provozních předpisů, daňové úlevy, zproštění povinnosti dopravy pošty zdarma, zjednodušené přípravné řízení nebo zproštění od kolků a poplatků. Zákon enormně zvýšil zájem soukromých společností o stavbu místních drah, například Společnost státní dráhy získala po jeho přijetí 17 koncesí pro lokální dráhy o celkové délce cca 400 km.⁵³ I proto byla jeho původně zamýšlená dvouletá účinnost postupně prodloužena až do roku 1887.

⁵³ FIALA, Ctibor. *Železnice v republice Československé: historie a vývoj železnic v zemích československých*. Praha: Státní nakladatelství, 1932, s. 53.

Ani poté však státní podpora místních drah neustala, zákon z roku 1880 byl nahrazen zákonem č. 81/1887 ř. z., jímž vydávají se předpisy pro zřizování a vozbu drah místních, kterým byl rozsah dosavadních úlev převzat. Tento zákon však šel ještě dále a umožňoval prospěšným a potřebným drahám získat dalších státních podpor. Společnosti tak pro stavbu mohly navíc získat příspěvek ze státních peněz, účast státu v opatření kapitálu, převzetí vozby na státní účet za slíbení určitého pachtového atd. Vedle účasti státu se mohli na stavbě podílet také interesenti i jednotlivé země, a to především bezplatným postupem pozemků, bezplatným dodáním stavebních materiálů, účastenstvím v opatření kapitálu a přislíbením výnosu nebo úrokové garance.

Účast zemí na výstavbě místních drah získala v zemi České konkrétnější obrysy v podobě zákona č. 8/1892 z. z., o zvelebení železnic nižšího řádu, v zemi Moravské pak zákonem č. 54/1895 z. z., čelícím k tomu, by se podporovalo zřizování železných drah nižšího řádu. Moravský zákon, podobně jako český, umožňoval zemskou podporu ve formě záruky ročního čistého výnosu, zápůjčky s nejvýše 4% úrokem nebo udělení nesplatných příspěvků, které se vyplatí kapitálem. Tyto výhody země poskytla buď v případě, že byla dráha z pohledu zemského považována za potřebnou a prospěšnou nebo, že stát nebo interesenti přislíbí příspěvky ve výši alespoň 30 % stavebního nákladu či přislíbí doplatky, jestliže zisk dráhy nepostačí k umoření zřizovacího kapitálu.

Zákonem č. 2/1895 ř. z., o drahách nižšího řádu, byly státní úlevy ještě více rozšířeny. Předně zákon umožnil místním drahám hospodářsky nebo vojensky důležitým získat slibu státní záruky výtěžku nebo státního příspěvku ke stavbě za náhradu v kmenových akcích. Zákon také poprvé pracuje s pojmem drobných drah, kterými se pro účely zákona myslely *„místní dráhy pro veřejnou dopravu určené, které mají malou důležitost pro všeobecnou vozbu železničnou (odbočky o kolejích pravidelných neb úzkých, dráhy silničné s parní nebo elektrickou vozbou, s jinými mechanickými*

motory nebo se silou zvířecí, dráhy lanové atd.).⁵⁴ Tento zákon byl dále nahrazen zákonem č. 149/1910 ř. z., kterým se dané výhody již nerozšiřovaly, nýbrž obsahoval spíše formální změny (například v souvislosti se změnou organizace drah po roce 1896).

Výsledkem výše nastíněných podpor a úlev byl obrovský rozmach ve stavbě místních drah a nemalý podíl na tom měly zejména zákony o zemských podporách. Do roku 1906 vzniklo v Čechách 48 zemí garantovaných lokálek a železniční síť ve všech českých zemích se od roku 1892 rozrostla o 2 315 km.⁵⁵

⁵⁴ Článek XVI. zákona č. 2/1895 ř. z.

⁵⁵ ŠTĚPÁN, Miloslav. *Přehledné dějiny československých železnic 1824-1948*. Praha: Dopravní nakladatelství, 1958, s. 170.

4 Československá republika

4.1 Správa železnic v novém státě

4.1.1 Správní orgány

„Československý stát se právě před sochou sv. Václava prohlásil. Já jako zástupce železniční správy nařizuji, aby se znaky bývalého rakouského státu sňaly, úřadovalo se česky, provoz udržoval normálně a zastavil se dovoz vozů do Vídně a do Německa. Dr. Zahradník“, takto zněl telegram tehdejšího železničního referenta Národního výboru československého a pozdějšího ministra železnic dr. Isidora Zahradníka, kterým 28. října 1918 na pražském nádraží císaře Františka Josefa oznámil světu vznik nového státu a zároveň udal první pokyny československým železničářům.⁵⁶ Později téhož dne Národní výbor přijal vůbec první zákon nového státu – zákon č. 11/1918 Sb., o zřízení samostatného státu československého, který ve svém druhém článku obsahoval normu o plné recepci právního řádu Rakouska-Uherska, tedy i dosud platných norem železničních.

Vzhledem k tomu, že ministerstvo železnic i ředitelství nemalé části státních drah sídlila ve Vídni a v Budapešti, ocitnuly se tyto nyní bez svého správního orgánu. Národní výbor proto urychleně zřídil již 30. října dočasné generální ředitelství drah. Agendu oblastních ředitelství poté zajišťovaly pomocí zvětšených pravomocí provozní inspektoráty v Praze a Brně.⁵⁷ Zákonem č. 2/1918 Sb. bylo 2. listopadu zřízeno ministerstvo železnic jako nejvyšší úřad pro správu dopravy, pro který, s ohledem k výše zmíněnému článku 2 zákona č. 11/1918 Sb., se stal závazným organizační statut bývalého rakouského ministerstva železnic (zákon č. 16/1896 ř. z.).

Nové ministerstvo bylo rozděleno do šesti odborů: právního a správního, finančního, komerčního, stavebního, strojně-technického a dopravního. Síť železničních ředitelství byla v doplněna v únoru 1919 a celkově tak od té doby v ČSR

⁵⁶ ŠTĚPÁN, Miloslav. *Přehledné dějiny československých železnic 1824-1948*. Praha: Dopravní nakladatelství, 1958, s. 190.

⁵⁷ Tamtéž.

fungovalo celkem sedm železničních ředitelství – krom již existujících v Plzni, Praze a Olomouci, byly zřízeny nové jednotky v Hradci Králové, Brně, Bratislavě a v Košicích.⁵⁸ V březnu 1919 již bylo nové ministerstvo plně provozuschopné, a tak nařízením ze 6. března převzalo agendu prozatímního generálního ředitelství železnic, které bylo tímto zrušeno.⁵⁹

Takto strukturovaná soustava orgánů železniční správy ve formě tří instancí (exekutivní služebny, ředitelství státních drah a ministerstvo železnic) existovala, až na drobné změny a výkyvy, do přijetí nového zákona o drahách v roce 1937.

4.1.2 Železniční dopravní řád

13. května 1921 bylo přijato vládní nařízení č. 203/1921 Sb., o dopravním řádě pro železnice v Československé republice, které nahrazovalo dosavadní rakouský dopravní řád (nařízení č. 172/1909 ř. z.). Tento předpis byl ve velké většině totožný se svým předchůdcem, došlo zde jen k drobným změnám, které souvisely zejména se státoprávními změnami, podružně pak také ke změnám, které sloužily k efektivnějšímu provozu železnice (např. cestující bez platné jízdenky oproti předchozí úpravě nyní neplatil dvojnásobné jízdné pouze za doposud projetou trať, ale také za úsek do nejbližší nadcházející stanice, rovněž došlo ke zvýšení minimální sazby z 6 korun na 10).

4.1.3 Československé státní dráhy

Se vznikem samostatného Československa se pojí také vznik Československých státních drah (ČSD). Pojmem „*státní dráhy*“ se však jak v Rakousku-Uhersku, tak době po státním převratu (díky výše zmíněné recepci organizačního statutu ministerstva železnic), oproti dnešnímu chápání nemyslel subjekt ve smyslu právnické osoby

⁵⁸ Vývoj právnej úpravy a organizačnej štruktúry československých železnic v období rokov 1918 – 1993. *Vlaky.net* [online]. 2010 [cit. 2018-02-16]. Dostupné z: <https://www.vlaky.net/zelez-nice/spravy/003608-Vyvoj-pravnej-upravy-a-organizacnej-struktury-ceskoslovenskych-zelez-nic-v-obdobi-rokov-1918-1993/>

⁵⁹ ŠTĚPÁN, Miloslav. *Přehledné dějiny československých železnic 1824-1948*. Praha: Dopravní nakladatelství, 1958, s. 190.

dopravce či správce železničního svršku, nýbrž objekt právních vztahů železničního správního práva. Jako subjekt v těchto vztazích tak vystupovala výlučně soustava státních orgánů v čele s ministerstvem železnic.

Určitou „kvazisubjektivitu“ přiznal ČSD zákon č. 404/1922 Sb. v souvislosti s prováděcím nařízením č. 206/1924. Tyto předpisy byly vyvrcholením snah o finanční osamostatnění správy státních drah, vytvoření samostatného podniku pro jejich provoz a postavení tohoto podniku na obchodní základ. Na rozdíl od ruských a německých drah však ČSD ani po přijetí těchto předpisů nezískaly právní osobnost a staly se tak pouze „státním podnikem spravovaným podle zásad obchodního hospodaření.“⁶⁰

§ 1 výše zmíněného nařízení obsahuje taxativní seznam podniků, kterých se týká (mimo ČSD takovými podniky byly například Československá tisková kancelář, Státní loterie nebo Československá pošta). Paragraf druhý uváděl základní zásady správy těchto podniků, přičemž jejich nový obchodní charakter udával odstavec 1, který stanovil že tyto podniky „*jest spravovati tak, aby plníce co nejdokonaleji svůj národohospodářský, případně správní úkol a dbajíce všeobecně uznaných zájmů veřejných, byly vedeny podle zásad řádného obchodníka.*“ Důsledkem této zásady bylo, že se tyto podniky měly stát finančně samostatnými, což znamenalo úhradu veškerých výdajů z vlastních příjmů. Veřejnoprávní charakter se na druhou stranu projevil v systému jejich řízení. Vrchní vedení podniku dle § 6 i nadále náleželo ministerstvu železnic, při kterém byl zřízen nový orgán nesoucí označení *správní sbor*, který měl být jakousi obdobou správní rady obchodních společností.⁶¹ Do působnosti správního sboru náležely všechny záležitosti podniku, pokud nebyly vyhrazeny zákonem nebo všeobecným organizačním řádem výslovně buď vládě nebo resortnímu ministru.

⁶⁰ KRČMÁŘ, Oldřich. Státní podnik Č.S.D. *Železniční revue: list věnovaný otázkám veřejného dopravnictví*. 1926, roč. 8., č. 14, s. 2.

⁶¹ FIALA, Ctibor. *Železnice v republice Československé: historie a vývoj železnic v zemích československých*. Praha: Státní nakladatelství, 1932, s. 68.

Přestože primárním cílem státních podniků většinou nebyl zisk, nýbrž zajištění základních veřejných služeb v určitých úsecích veřejné správy, vedly si Československé státní dráhy velmi dobře i po obchodní stránce. Před vypuknutím hospodářské krize, v roce 1928, činil provozní koeficient, tedy poměr provozních výdajů k provozním příjmům, úctyhodných 88 %.⁶²

4.2 Výstavba nových drah

Dne 8. července 1919 jmenoval prezident Tomáš Garrigue Masaryk novým ministrem železnic Jiřího Stříbrného, který v úřadu vystřídal již zmíněného Isidora Zahradníka. Součástí příslušného prezidentova dekretu bylo také sdělení: „*Tato válka ukázala ohromnou důležitost komunikačních prostředků; jejich nedostatky jsme pocítili sami a vidíme následky ve všech zemích. Promyšlená politika musí odčinit vady po centralizačním úsilí Vídně a Budapešti. Zejména Slovensko a Rusínsko vyžadují úsilné rozmnožení železniční sítě. Musíme své železnice přizpůsobit drahám sousedních států a novým světovým drahám.*“⁶³ Potřeba dostavby československé železniční sítě byla nejen v důsledku změny severojižních dopravních směrů na západovýchodní tedy jednou z hlavních státních priorit.

4.2.1 Místní dráhy

Tyto dráhy byly zpočátku stavěny především jako dráhy soukromé, avšak brzy se ukázalo, že jejich provoz není rentabilní a pro soukromé společnosti tak přestaly být zajímavé. Rakouský stát s tímto nezájmem zpočátku bojoval tak, že společnostem, které provozovaly hlavní soukromé dráhy, přikazoval budovat také přípojné místní dráhy.⁶⁴ Posléze byla výstavba podporována např. stavebními, berními a poplatkovými úlevami (rozsah těchto úlev byl postupně rozšiřován, viz zákony č. 56/1880

FIALA, Ctibor. *Železnice v republice Československé: historie a vývoj železnic v zemích československých*. Praha: Státní nakladatelství, 1932, s. 69.

⁶³ Tamtéž, s. 64.

⁶⁴ Je možno přikročiti k výstavbě místních drah? *Železniční revue: list věnovaný otázkám veřejného dopravnictví*. 1926, roč. 8., č. 9, s. 1.

ř.z., č. 81/1887 ř.z., či zákon č. 149/1910 ř.z.). Významný rozmach ve stavbě místních drah nastal, jakmile začaly země přebírat záruku za zúročení a úmor výpůjčkou opatřeného stavebního kapitálu. Místní dráhy vystavěné tímto způsobem se nazývaly dráhy zemí garantované.⁶⁵ Tendence směřující k čím dál větší účasti státu na stavbě místních železnic vyvrcholily zákonem č. 373/1919 Sb., o doplnění sítě železniční stavbou drah místních.

Dle § 2 tohoto zákona se budoucí místní dráhy měly stavět již výhradně jako dráhy státní, tímto zákonem tak byla derogována některá ustanovení koncesního zákona (zákon č. 238/1854 ř. z.). Aby se předešlo výstavbě ztrátových místních drah, které by jen zatěžovaly státní rozpočet, stanovil zákon několik podmínek pro jejich stavbu. Dle § 2 bylo možné takovouto dráhu zřídit za podmínky, že hromadnou dopravu v daném místě nelze opatřit jinými dopravními prostředky⁶⁶ a zároveň, bylo-li předběžným výpočtem výnosnosti úředně prokázáno, že příjmy provozu uhradí alespoň provozní náklad. § 3 podmiňoval zřízení nové dráhy alespoň 30% příspěvkem interesentů na její výstavbu. Interesenty byly myšleny subjekty, které mají zájem na výstavbě těchto drah, nejčastěji šlo o obchodní společnosti sídlící v jejím okolí, nemálo se však na stavbě tratí jako interesenti podílely také obce. § 4 zákona sloužil pouze jako zadní vrátka pro stát, aby nebyl obligatorně nucen stavět každou dráhu, u které by došlo ke splnění podmínek v paragrafech 2 a 3. Stanovil proto poslední podmínku, že ke stavbě každé místní dráhy zmocňuje se vláda zákonem, stavbu tak musela nejprve schválit zákonodárna moc. Dle § 5 se zákon nevztahuje na drobné dráhy (např. tramvajové tratě v obcích), které se i nadále stavěly jako dráhy soukromé a jejich stavba podléhala koncesnímu řízení.

4.2.2 Hlavní dráhy

V době před 28. říjnem panoval ohledně hlavních drah na našem území stavební ruch především v soukromé sféře, stát investoval do stavby drah zejména v zemích

⁶⁵ Vedle nich existovaly také dráhy garantované státem.

⁶⁶ Národní shromáždění vyzvalo při přijetí zákona rezolucí vládu, aby tam, kde je to možné a vhodné, byla hromadná doprava řešena autobusy.

rakouských, o čemž svědčí následující statistika: od roku 1851 bylo v Rakousku státem vybudováno celkem 44 drah, z čehož na Čechy a Moravu připadalo pouze 5 tratí a z toho byly jen dvě větší (trať Rakovník – Protivín a česko-moravská transversální dráha).⁶⁷ Ani o tyto tratě, včetně drah již postátněných, se však stát náležitě nestaral a nepřizpůsoboval je rostoucímu provozu na nich, o čemž svědčí dobový tisk: „*Dráhy i se vším provozním materiálem, jež nám napadly z pozůstalosti Rakouska, jsou do té míry nedostatečné a stavu schátralého, že jest pro republiku kategorickým imperativem, aby, neohlížejíc se na finanční oběti a majíc před očima potřeby celostátní, přikročila k nápravě toho, co úmyslně zanedbala bývalá říše rakousko-uherská.*“⁶⁸

Jak již bylo řečeno, zákon č. 373/1919 Sb. stanovil, že místní dráhy se nyní budou stavět výhradně jako dráhy státní, o tom, jak mají být stavěny dráhy hlavní však tehdejší zákonná úprava mlčí. Důvodová zpráva k výše zmíněnému zákonu však zmiňuje, že je úkolem státu stavěti hlavní dráhy.⁶⁹ K podobnému výsledku bychom mohli dojít logickým výkladem zákona za použití argumentu a minori ad maius, tedy jestliže stát považuje stavbu místních drah, pochopitelně pro něj méně významných, za tak důležitou, že si zákonem přisvojil jejich realizaci, je nepochybné, že tím více je v jeho zájmu mít pod kontrolou také výstavbu tratí hlavních.

V září 1919 vystřídal v úřadu ministra železnic Jiřího Stříbrného dr. Emil Franke a teprve jemu se podařilo dostat požadavkům, které formuloval v červenci tohoto roku prezident Masaryk. Výsledkem byl masivní investiční a stavební program, který byl zhmotněn v podobě zákona č. 235/1920 Sb., o stavbě nových železných drah na statní útraty a stanovení stavebního a investičního programu na léta 1921 až 1925. Tento program byl rozdělen na dvě části, první z nich, která byla označena jako „stavba nových drah“, obsahovala podrobný rozpis tratí, které mají být postaveny státem v průběhu let 1921 – 1925. Těchto tratí bylo 15 o celkové délce

⁶⁷ KAMENICKÝ, Jindřich. Stavební a investiční program státní správy železniční. *Železniční revue: list věnovaný otázkám veřejného dopravnictví*. 1920, roč. 2., č. 6, s. 1.

⁶⁸ Tamtéž.

⁶⁹ HAVELKA, Jiří. *Československé železniční právo*. Praha: Nákladem Ministerstva železnic, 1922, s. 13.

558 km a na jejich stavbu bylo vyhrazeno bezmála 964 milionů korun. Až na malé výjimky se většina těchto tratí nacházela na Slovensku a Podkarpatské Rusi, jelikož zde, s výjimkou Košicko-bohumínské dráhy, prakticky neexistovalo spojení mezi východem a západem. K provedení těchto staveb bylo zřízeno vládním nařízením č. 93/1921 Sb. zvláštní železniční stavební ředitelství, které bylo v roce 1923 přeměněno na Ústřední stavební správu při ministerstvu železnic.

Mnohem nákladnější byla ovšem druhá část programu nazvaná „provoz státních drah“. Tato část se zaměřovala na přizpůsobení již existujících tratí modernímu železničnímu provozu. Zahrnovala zejména rekonstrukce tratí, jejich rozšíření o druhou či třetí kolej, rozšíření stanic a topírenských zařízení, stavbu nových obytných a nocležních budov, elektrifikaci vybraných tratí a v neposlední řadě také nákup nových lokomotiv a vozů. Celkem tyto práce měly stát přijít na téměř 5 a půl miliardy korun.⁷⁰

K zajištění financí pro tento program začal stát od roku 1921 vydávat státní obligace, které byly zvláštním dluhem ČSR a měly být každoročními splátkami splaceny nejdéle za padesát let počínaje rokem 1926. Stavba podle tohoto programu však neprobíhala tak rychle, jak zákon předpokládal a některé z tratí nebyly dokončeny ani do roku 1938.

4.3 Postátnění soukromých drah

Jak vyplývá z předchozích kapitol, státní železniční politika v novém československém státě následovala trend, který bylo možno pozorovati téměř v celé poválečné Evropě, tedy že železnice má pro stát tak velký význam, že je nutno, aby její síť byla nadále jen ve státním vlastnictví. Většina hlavních soukromých drah byla postátněna již před státním převratem, nicméně i přesto leželo na území ČSR v roce 1918 ještě 1238 km hlavních drah v soukromém vlastnictví. Jednalo se o tyto dráhy: Ústecko-teplická dráha (331 km), Buštěhradská dráha (481 km) a Košicko-

⁷⁰ KAMENICKÝ, Jindřich. Stavební a investiční program státní správy železniční. *Železniční revue: list věnovaný otázkám veřejného dopravnictví*. 1920, roč. 2., č. 6, s. 2.

bohumínská dráha (426 km). Další více než čtyři tisíce kilometrů soukromých drah tvořily dráhy místní.

Tři výše zmíněné hlavní dráhy měly navíc pro dopravu ve státě velký význam, jelikož dráhy Ústecko-teplická a Buštěhradská zajišťovaly dopravu v severočeském hnědouhelném revíru a dráha Košicko-bohumínská představovala klíčové spojení českých zemí se Slovenskem a Podkarpatskou Rusí. Všechny tři byly k tomu v rukou zahraničního kapitálu, který pocházel ze zemí, se kterými (zejména v období krátce po 28. říjnu) neměla ČSR příliš přátelské vztahy (prvé dvě byly ovládány německým a třetí maďarským kapitálem). I proto bylo již 25. listopadu 1919 Národním shromážděním uloženo vládě, aby vykonala potřebné přípravy k postátnění.⁷¹

4.3.1 Košicko-bohumínská dráha

Cesta k postátnění této dráhy byla komplikovaná z mnoha různých důvodů. Prvním problémem byl spor ČSR a Polska o Těšínsko, kterým dráha procházela. Do konečného vyřešení sporu v červenci 1920 se Těšínsko stalo nejprve součástí Polska a posléze územím pod mezinárodní kontrolou. Československo proto nemohlo na tomto území prosazovat svou svrchovanou moc, a tedy ani přistoupit k postátnění Košicko-bohumínské dráhy v celém jejím rozsahu. Nabízela se proto možnost postátnění pouze slovenské části dráhy, toto řešení bylo ovšem v rozporu s koncesní listinou, udělenou dráze v roce 1866, podle níž bylo možné zestátnění dráhy pouze v celém rozsahu. Podobně nebyla možná ani sekvestrace dráhy dle § 12 zákona č. 238/1854 ř. z., jelikož pro ni tento zákon ukládal podmínku, že dráha přes opětne napomenutí neuposlechla nadřízeného úřadu, anebo, že jedná proti ustanovení koncesní listiny nebo provozního řádu. Aby železniční státní správa měla alespoň možnost nahlížet do způsobu provádění správy a aby byla informována o opatřeních vedoucích provozních orgánů, ustanovilo ministerstvo železnic orgán vládního

⁷¹ Národní shromáždění československé 1918-1920, 92. schůze (25. 11. 1919). *Společná česko-slovenská digitální parlamentární knihovna* [online]. Praha: Poslanecká sněmovna Parlamentu České republiky, 1919 [cit. 2018-02-16]. Dostupné z: www.psp.cz/eknih/1918ns/ps/stenprot/092schuz/s092001.htm

komisaře, kterému příslušelo zejména dohlížet na to, aby dráha sloužila všem potřebám státu, a aby udržoval styk mezi oběma částmi dráhy, jež postrádaly jiného společného orgánu. Jeho ustanovení však nemělo opory v žádném zákonném předpisu a jeho pravomoc také nebyla nikdy přesně vymezena.⁷²

První úspěšnou akcí se stalo až vládní nařízení č. 539/1919 Sb., kterým ministerstvo železnic převzalo správu nad slovenskými tratěmi Košicko-bohumínské dráhy, konkrétně jejich správu převzalo ředitelství státních drah v Košicích. Stát tímto nařízením získal kontrolu nad provozem dráhy na Slovensku, přičemž majetková práva k ní zůstala nedotčena, i nadále byla k jejich výkonu oprávněna akciová společnost sídlící v Budapešti.

Dalším důležitým momentem bylo přijetí zákona č. 690/1920 Sb., o převzetí soukromých železnic do správy státní, jehož § 1 stanoví: „*Ministerstvo železnic má právo z důvodů státních zájmů kdykoliv se ujmouti správy soukromé železnice, sloužící veřejné dopravě, a vésti ji státní správou železniční na účet koncesionářův.*“ Tento zákon se držel obdobných principů, jako výše zmíněné nařízení a stal se tak předposledním krokem k docílení jednotné sítě státních drah.

V červenci 1920 došlo k vyřešení sporu o Těšínsko a slezská část Košicko-bohumínské dráhy se opět ocitla na československém území. Na základě zákona č. 690/1920 Sb. byla proto 25. ledna 1921 přijata Protokolární úmluva, dle které přechází Košicko-bohumínská dráha v celém svém rozsahu pod státní správu.⁷³ Slovenská část zůstala v působnosti ředitelství státních drah v Košicích, zatímco část slezská byla zařazena do působnosti olomouckého ředitelství. Současně bylo zrušeno generální ředitelství dráhy v Budapešti, nicméně sídlo společnosti zde

⁷² SLÁDEK, B. Převzetí správy Košicko-bohumínské dráhy státem. *Železniční revue: list věnovaný otázkám veřejného dopravnictví*. 1920, roč. 2., č. 24, s. 6.

⁷³ Důvodová zpráva k zákonu č. 158/1925 Sb., o nabytí akcií Košicko-bohumínské dráhy československým státem. *Historické tisky a stenozáznamy z 1. volebního období* [online]. Praha: Senát Parlamentu České republiky, 1925 [cit. 2018-02-16]. Dostupné z: http://www.senat.cz/informace/z_historie/tisky/1vo/tisky/T2147_00.htm

zůstávalo i nadále. Převzetí správy státem tedy neznamenalo, že by se dráha stala drahou státní nebo že by se z ní stal státní podnik.⁷⁴

Avšak ani nyní nebylo možno přistoupit k postátnění této dráhy. Dle dobového tisku i důvodové zprávy k zákonu č. 158/1925 Sb. tomu tak bylo z důvodu „*složitosti některých právních otázek, které plynou z ustanovení koncesních listin a které se nedoporučovalo řešiti jednostranně (např. otázka státní garancie, otázka měnová akciového kapitálu, garanční zálohy maďarského státu a jiné)*“⁷⁵ Jako nejvhodnější způsob definitivního vyloučení vlivu maďarského sídla společnosti bylo uznáno nabytí akcií Košicko-bohumínské dráhy státem. Státní správa proto navázala jednání se Všeobecným rakouským ústavem pro úvěr pozemkový ve Vídni, který vedl finanční správu dráhy, jež vedlo k tomu, že bylo možno zahájit akci směřující k nabytí akcií pro stát výměnou za 4% státní dlužní úpisy.⁷⁶ K tomuto jednání byla vláda zmocněna již zmíněným zákonem č. 158/1925 Sb., o nabytí akcií Košicko-bohumínské dráhy československým státem.

Stát tímto způsobem skutečně nabyl téměř všechny akcie společnosti a tím získal rozhodující vliv ve všech záležitostech správy dráhy. Dle důvodové zprávy k výše zmíněnému zákonu se tímto měla otevřít cesta ke konečnému zestátnění společnosti⁷⁷, k tomu však do začátku druhé světové války nedošlo a zestátněna byla až po jejím skončení.

⁷⁴ Nález nejvyššího správního soudu Československa ze dne 13. 6. 1922, č. 8374.

⁷⁵ Důvodová zpráva k zákonu č. 158/1925 Sb., o nabytí akcií Košicko-bohumínské dráhy československým státem. *Historické tisky a stenozáznamy z 1. volebního období* [online]. Praha: Senát Parlamentu České republiky, 1925 [cit. 2018-02-16]. Dostupné z: http://www.senat.cz/informace/z_historie/tisky/1vo/tisky/T2147_00.htm

⁷⁶ Košicko-bohumínská dráha. *Železniční revue: list věnovaný otázkám veřejného dopravnictví*. 1925, roč. 7., č. 12, s. 3.

⁷⁷ Důvodová zpráva k zákonu č. 158/1925 Sb., o nabytí akcií Košicko-bohumínské dráhy československým státem. *Historické tisky a stenozáznamy z 1. volebního období* [online]. Praha: Senát Parlamentu České republiky, 1925 [cit. 2018-02-16]. Dostupné z: http://www.senat.cz/informace/z_historie/tisky/1vo/tisky/T2147_00.htm

4.3.2 Ústecko-teplická a Buštěhradská dráha

Oproti Košicko-bohumínské dráze probíhalo zestátnění ostatních dvou hlavních československých soukromých drah hladce, svůj podíl na tom měla zejména skutečnost, že obě společnosti, vlastníci tyto dráhy, měly své sídlo v ČSR. Dne 30. června 1922 byl přijat zmocňovací zákon č. 234/1922 Sb., o výkupu Ústecko-teplické dráhy státem, který byl následně jednostranně proveden vládním nařízením č. 354/1922 Sb. s účinností k 1. lednu 1923. Vykoupení jednotlivých tratí probíhalo na základě koncesních listin, které tuto možnost připouštěly, například § 20 odst. 3 koncesní listiny č. 97/1870 ř. z.: „*Když se železnice odkoupí, nabude stát ode dne odkoupení proti vyplacení vyhledaného ročního důchodu bez dalšího platu práva vlastnického a požívání železnice nyní povolené se všemi prve jmenovanými věcmi k nim náležejícími, movitými i nemovitými.*“

V případě Buštěhradské dráhy byla situace ještě snazší. Hospodářská situace této dráhy se od roku 1918 konstantně zhoršovala a provozní schodek této společnosti za léta 1921 až 1922 činil téměř 33 milionů korun. Společnost se proto obrátila s žádostí o pomoc na stát, ten jí vyhověl v podobě daňových úlev, avšak ani tato podpora situaci dráhy nezlepšila, a proto koncem ledna 1923 sama požádala o postátnění.⁷⁸ Oproti Ústecko-teplické dráze tak dráha Buštěhradská nebyla postátněna jednostranně, nýbrž konsenzuální kupní smlouvou. K jejímu uzavření byla vláda zmocněna 8. června 1923 zákonem č. 124/1923 Sb., o nabytí Buštěhradské železnice státem.

4.3.3 Místní dráhy

Přestože byla vláda již od roku 1919 pravidelně vyzývána Národním shromážděním k vyřešení otázky zestátnění místních drah, až na pár výjimek tak do roku 1924 nečinila. Hlasy volající po jejich zestátnění tak činily zejména z důvodu vytvoření jednotné státní železniční sítě, ke které také směřovala státní železniční politika již od

⁷⁸ HOUŠKA, Vojtěch. Zestátnění Buštěhradské železnice. *Železniční revue: list věnovaný otázkám veřejného dopravnictví*. 1923, roč. 5., č. 10, s. 7.

roku 1918. Jestliže důvody pro zestátnění tří výše zmíněných hlavních drah byly zejména politického, strategického a národohospodářského rázu, byla důvodem tlaku veřejnosti i Národního shromáždění na postátnění místních drah především otázka tarifní. Jak již bylo zmíněno, místní dráhy byly až na malé výjimky dlouhodobě ve ztrátě, což vedlo jejich vlastníky ke zvyšování tarifů, čímž docházelo jednak k diskriminaci krajů, ve kterých byly dominantní dráhy soukromých subjektů oproti krajům, kde převahovaly dráhy státní, a jednak ke snižování konkurenceschopnosti železnice oproti rostoucí automobilové dopravě. Na druhou stranu by znamenalo převzetí téměř čtyř tisíc kilometrů těchto drah neúnosnou finanční zátěž pro stát. Navíc by, po jejich postátnění, tyto ztrátové dráhy přešly pod správu Československých státních drah, což by bylo v rozporu se zásadami obchodního hospodaření, na základě kterých má být tento podnik veden od účinnosti zákona č. 404/1922 Sb. Vláda se nakonec k zestátnění rozhodla přikročit, avšak jen za určitých podmínek, zejména mělo dojít k nabytí drah pokud možno bezplatně. Druhou podmínkou pak bylo prohlášení, že na zestátněných tratích nebudou podnikány žádné nové investice, pokud nejsou nezbytně nutné z bezpečnostních nebo provozních důvodů.⁷⁹

22. května 1924 vydala vláda usnesení, kterým stanovila program zamýšlené postátněvací akce místních drah. V první etapě mělo být postátněno 48 místních drah státem nebo zemí českou garantovaných, které byly „*vlastně jen formálně podniky soukromými, ve skutečnosti nutno je pokládati za železnice státní nebo zemské, protože stát nebo země, jež se zaručily za zúrokování a umořování největší části nákladu stavebního a jež hradí i případné schodky, byť jen ve formě záloh, nesou celé riziko podniku právě tak, jako by tyto dráhy samy byly zřídily a na vlastní účet provozovaly.*“⁸⁰ Jako druhé měly přijít na řadu dráhy slovenské, jejichž právní a finanční

⁷⁹ KREJZA, Jan. Zestátnění místních drah. *Časopis pro železniční právo a politiku*. 1924, roč. 3., č. 2, s. 1-6.

⁸⁰ Důvodová zpráva k zákonu č. 156/1925 Sb., podle kterého nabývá stát drah zaručených státem nebo zemí českou. *Historické tisky a stenozáznamy z 1. volebního období* [online]. Praha: Senát Parlamentu České republiky, 1925 [cit. 2018-02-16]. Dostupné z: http://www.senat.cz/informace/z_historie/tisky/1vo/tisky/T2125_01.htm

poměry nebyly ještě tak dalece upraveny, aby mohlo být přistoupeno bezprostředně k jejich zestátnění. Jako poslední měly přijít na řadu zbývající místní dráhy na území českých zemí. Jedinou výjimkou měly zůstat drobné dráhy, které byly ponechány v soukromém vlastnictví.⁸¹

Z výše uvedených důvodů proběhla první etapa rychle a bez větších komplikací. Již 25. června 1925 byl přijat zákon č. 156/1925 Sb., podle kterého nabývá stát drah zaručených státem nebo zemí Českou, na základě kterého přešlo všech 48 drah k 1. lednu 1925 do vlastnictví státu. Další dráhy stát nabýval postupně jednotlivými zákony, vytvoření kompletní sítě státních železnic se však státu (zejména na Slovensku) do roku 1938 nezdařilo.

4.4 Zákon č. 86/1937 Sb., o drahách

Tento zákon se stal první základní kodifikací železničního práva u nás a dle dobového tisku i prvním svého druhu v Evropě.⁸² Záměrem tohoto zákona bylo upravit výkon veřejné železniční správy, jakož i postavení železničních podniků v právním státě vůbec. Zásadně se nedotýkal otázky vnitřní organizace státních drah ani poměrů k jejich zaměstnancům. Derogoval tak železniční provozní řád (1/1852 ř. z.), koncesní zákon (238/1854 ř. z.) nebo zákon o drahách nižšího řádu (149/1910 ř. z.), zejména však také odstranil v základních otázkách železničního práva dosud přetrvávající dualismus rakouského a uherského práva.

Členil se na úvodní ustanovení a 7 částí, první z nich, nazvaná *dráhy pro přepravu veřejnou*, byla rozdělena na tři hlavy – dráhy hlavní, dráhy vedlejší a dráhy drobné. Druhá část se zabývala drahami pro omezenou přepravu veřejnou a přepravu neveřejnou, třetí část obsahovala zvláštní ustanovení o výkonu veřejné

⁸¹ Důvodová zpráva k zákonu č. 156/1925 Sb., podle kterého nabývá stát drah zaručených státem nebo zemí českou. *Historické tisky a stenozáznamy z 1. volebního období* [online]. Praha: Senát Parlamentu České republiky, 1925 [cit. 2018-02-16]. Dostupné z: http://www.senat.cz/informace/z_historie/tisky/1vo/tisky/T2125_01.htm

⁸² EDERER, Antonín. Železniční zákon. *Železniční revue: list pro otázky veřejné dopravy, zejména železniční*. 1936, roč. 18., č. 17, s. 2-3.

železniční správy, čtvrtá upravovala znění vyvlastňovacího zákona z r. 1878, část pátá se týkala odpovědnosti za škody na osobách a věcech, šestá obsahovala zmocňovací ustanovení a poslední část se věnovala závěrečným ustanovením.

První část byla také částí nejrozsáhlejší, obsahovala 168 paragrafů, které se týkaly drah pro přepravu veřejnou. Upravovala nejprve proces vzniku nové dráhy od povolení k přípravným pracím přes koncesi až po povolení k užívání dráhy a dále její provoz, včetně stanovení základních pravidel pro tvorbu řídicích orgánů, povinnosti přijmout služební řád, v němž podnik upraví své poměry k zaměstnancům, základních zásad pro tvorbu tarifů nebo úpravy vzájemných vztahů mezi železničními podniky.⁸³ Následuje úprava vztahů dráhy s osobami, které s ní přicházejí do styku, a také s jinými správními orgány.

Důležitým dílem nového zákona je díl dvanáctý první hlavy první části nazvaný *o úkolech státní výsosti zvláště*. Tento díl reorganizuje železniční správu tak, že dochází ke vzniku jednotného správního úřadu jako nositele veřejné železniční správy. Tímto úřadem se stal železniční správní úřad, dle § 124 odst. 4 je železničním správním úřadem ministerstvo, jemuž přísluší dozor na dráhy. Přestože se na první pohled zdá, že nedošlo k žádné změně, není tomu tak. Účelem vzniku tohoto úřadu bylo především oddělení správní a podnikové agendy ministerstva, jelikož, jak bylo řečeno výše, ministerstvo železnic vykonávalo vedle funkce železničního správního orgánu také řízení Československých státních drah jako podniku spravovaného podle zásad obchodního hospodaření. Záměrně se také zákon vyhýbá označení „ministerstvo železnic“, jelikož již od dvacátých let bylo jisté, že časem, s ohledem k novým dopravním prostředkům, dojde k jeho přejmenování na ministerstvo dopravy. U drah pro neveřejnou přepravu byla navíc v § 179 zavedena nižší instance v podobě zemského úřadu. Dle § 187 může být pravomoc železničního správního úřadu i úřadu zemského také delegována na jiné orgány: „*Žádají-li toho zřetele účelnosti a*

⁸³ Přestože z předchozího textu vyplývá, že stát neměl na dalším zřizování soukromých drah zájem, formálně tuto možnost stále umožňoval. Několik krátkých drah bylo dokonce i po účinnosti tohoto zákona koncesováno, jednalo se však o drobné výjimky.

úspornosti, může býti pravomoc železničního správního úřadu, jakož i pravomoc zemského úřadu, pokud vykonává státní výsost ve věcech drah, přikázána: služebním výkonné služby správy drah státních, politickým úřadům, jednotlivým zaměstnancům služeben výkonné služby drah státních i nestátních (komisaři pro výkon veřejné železniční správy).“

Další podstatnou částí byla část pátá, věnující se odpovědnosti za škody. Zde došlo ke sjednocení dosud rozdílných úprav rakouské a uherské, například institut bolestného, upraveného v § 197 odst. 1, dosud platné právo na Slovensku vůbec neznalo. Vznik odpovědnosti železničního podniku upravuje zákon v § 196 takto: *„Byli někdo poškozen na těle (na zdraví) neb usmrčen při železniční dopravě na trati úkony nebo jevy, kterými se navenek projevuje nebezpečnost vlastní této dopravě, odpovídá za škodu, která z toho vznikne, železniční podnik.“* K tomu druhý odstavec přidává tři liberační důvody pro případ, že škoda vznikla: ze zavinění poškozeného, z neodvratného jednání osoby jiné nebo jako škoda neodvratná, kterou nelze odvozovati ani z povahy nebo stavu provozních zařízení, ani ze zvláštního způsobu, selhání nebo nedostatků jejich činnosti.

Úprava vzniku odpovědnosti tak byla odlišná od dosud platného zákona č. 27/1869 ř. z., který jako základ odpovědnosti stanovoval: *„Byloli někomu nějakou příhodou v jízdě po železnici, na které se užívá síly parní, na těle uškozeno nebo bylli někdo usmrčen, má se vždy za to, že příhoda se stala zaviněním podnikatelstva nebo těch osob, jichž podnikatelstvo k provozování jízdy užívá.“* Terčem dlouhodobé kritiky byl především institut příhody, který byl vykládán jako mimořádná událost odchylovající se od pravidelných dopravních poměrů. Proto například jiskra, která zranila oko cestujícího, nezakládala odpovědnost provozovatele dráhy, jestliže sršení jisker nepřevýšilo poměry obvyklé a přípustné v železničním provozu.⁸⁴ Nový železniční zákon proto již institut příhody neobsahoval. Aby však nedošlo k přílišnému rozšíření odpovědnosti, došlo k určitým omezením. Jednak pro vznik odpovědnosti

⁸⁴ CHMELAR, Arnošt. Osnova zákona o drahách (Železničního zákona). *Železniční revue: list pro otázky veřejné dopravy, zejména železniční*. 1935, roč. 17., č. 11, s. 1-3.

musely škodu způsobit úkony nebo jevy, kterými se navenek projevuje *nebezpečnost* železniční dopravy a jednak k nim muselo dojít při železniční dopravě *na trati*. Pojem *trati* byl však tak obecný, že nebylo jasné, co vše se ještě za ni považuje (dle § 1 se zákon vztahoval i na lanové a visuté dráhy, trolejbusy i jiná dopravní zařízení drahám podobná). Dle důvodové zprávy k zákonu se trati rozumí ta část dráhy, která je určena k výkonu dopravy po kolejích.⁸⁵ Tento pojem pak byl ještě konkretizován Nejvyšším soudem tak, že ke trati v obvodu stanic patří jak všechny koleje se zabezpečovacími a ochrannými zařízeními, tak také plochy bezprostředně přilehlé, tj. nástupiště.⁸⁶ V jiném rozsudku pak pod pojem *trat'* podřadil také podchody sloužící k přístupu cestujících na nástupiště.⁸⁷

⁸⁵ CHMELAR, Arnošt. Osnova zákona o drahách (Železničního zákona). *Železniční revue: list pro otázky veřejné dopravy, zejména železniční*. 1935, roč. 17., č. 11, s. 1-3.

⁸⁶ Rozsudek Nejvyššího soudu Protektorátu Čechy a Morava ze dne 16. 3. 1942, sp. zn. Rv II 367/41.

⁸⁷ Rozsudek Nejvyššího soudu Protektorátu Čechy a Morava ze dne 4. 9. 1942, sp. zn. Rv I 280/42.

5 Druhá Československá republika a Protektorát Čechy a Morava

V důsledku Mnichovské dohody přišla ČSR zhruba o 30 % svého území. Tato skutečnost se samozřejmě dotkla také železnic: v Čechách a na Moravě došlo ke ztrátě 4 738 km (35 %) železniční sítě, na Slovensku 930 km (28 %) a na Podkarpatské Rusi 150 km (24 %).⁸⁸ Vytyčením nových hranic došlo k přerušení téměř všech hlavních drah (např. Praha – Česká Třebová, Česká Třebová – Brno, Česká Třebová – Olomouc nebo Přerov – Ostrava).⁸⁹

„Pro vlast se buď umírá nebo se pro ni žije. Vybrali jsme si to druhé, musíme se tedy dáti do práce znovu a od samého začátku, jako koncem roku 1918.“⁹⁰ Tato věta uznávaného prvorepublikového železničního odborníka, docenta Ctibora Fialy, poměrně přesně vyjadřovala pomnichovské snahy o optimismus, které ovládaly také neodborný československý tisk pod heslem „malá, ale naše“. Přestože republika přišla o výše zmíněné území, téměř ihned začalo ministerstvo pracovat na nových plánech železnic, které by nahradily dráhy, které byly nyní přetřaty hranicemi. To byl například i případ klíčové Košicko-bohumínské dráhy, která nyní opět vedla polským územím.

Výsledkem byl zejména investiční plán na novou dráhu vedoucí z pohraniční Plzně přes Havlíčkův Brod, Brno a Trenčín až do Podkarpatské Rusi. Tato dráha však nebyla jediná, vzniknout mělo ve dvou etapách dalších více než 10 tratí. Žádná z těchto tratí se však za krátké období druhé ČSR nedočkala realizace.⁹¹

⁸⁸ CHMELAR, Arnošt. Nové budování státního dopravního podnikání. *Železniční revue: list pro otázky veřejné dopravy*. 1939, roč. 21., č. 1, s. 1.

⁸⁹ SCHREIER, Pavel. *Naše dráhy ve 20. století: pohledy do železniční historie*. Praha: Mladá fronta, 2010, s. 80. ISBN 978-80-204-2312-2.

⁹⁰ FIALA, Ctibor. Co teď? *Železniční revue: list pro otázky veřejné dopravy, zejména železniční*. 1938, roč. 20., č. 20, s. 5.

⁹¹ SCHREIER, Pavel. *Naše dráhy ve 20. století: pohledy do železniční historie*. Praha: Mladá fronta, 2010, s. 83. ISBN 978-80-204-2312-2.

5.1 Reorganizace státní dopravy druhé republiky

Jiná byla situace v reorganizačních plánech ministerstva, které bylo možno přeci jen realizovat rychleji než plánované železniční novostavby. Již 4. listopadu došlo vládním nařízením č. 269/1938 Sb. ke zrušení ministerstva železnic a ministerstva pošt a telegrafů a do jejich působnosti vstoupilo nové ministerstvo dopravy.

Mnohem důležitějším předpisem ale bylo nařízení č. 2/1939 Sb. II, o úpravě působnosti ministerstva dopravy a o organizaci státního dopravního podniku. Předně toto nařízení potvrzuje kontinuitu působnosti ministerstva dopravy jako železničního správního úřadu ve smyslu železničního zákona. Následující předchozí sloučení poštovního a železničního ministerstva pak § 3 slučuje dosavadní podniky Československé státní dráhy a Československá pošta do jednoho státního podniku Česko-Slovenské dráhy a pošty v zemích českých.

Reorganizace těchto podniků měla proběhnout ve dvou etapách. V první etapě, účinné od 1. ledna 1939, došlo k samotnému spojení drážního a poštovního podniku. Právní postavení podniku se i nadále řídilo zákony č. 404/1922 Sb. a vládním nařízením č. 206/1924 Sb. (viz kapitola 4.1.3). Oproti dosavadní úpravě bylo nově pověřeno vedením podniku generální ředitelství v čele s generálním ředitelem. Ministerstvo dopravy tak i nadále zůstalo klíčovým článkem podniku, nicméně došlo k ještě zásadnějšímu oddělení jeho podnikové agendy.

Postupné oddělení Česko-Slovenských drah a pošt v zemích českých od ministerstva mělo vyvrcholit druhou etapou, při které se již tento podnik měl stát samostatnou právnickou osobou, které se svěřuje k věrné ruce správa veškerého jmění spravovaného doposud v zemi České a zemi Moravskoslezské podnikem uvedeným v § 3. To zahrnovalo všechny pomocné i vedlejší závody, jako hospodářský celek, se všemi právy a povinnostmi, a to jak v poměru k osobám třetím, tak v poměru k jiným odvětvím státní správy.⁹² Do působnosti tohoto nového podniku samozřejmě spadl také provoz drah, pošt a telegrafů a jeho řízením měly být pověřeny nové orgány,

⁹² § 9 odst. 1 vládního nařízení č. 2/1939 Sb.

kterými se měli stát generální ředitel a správní výbor. K realizaci této etapy však nikdy nedošlo, jelikož účinnost daných ustanovení byla nastavena na 1. ledna 1940.

Nařízení výslovně zmiňuje, že je platné pouze v zemi České a Moravskoslezské, a to z toho důvodu, že v listopadu 1938 byly přijaty zákony č. 299/1938 Sb. a 328/1938 Sb., kterými byla potvrzena autonomie Slovenské a Podkarpatoruské země. Ohled bylo při přijímání výše zmíněného nařízení nutno brát především na § 15 odst. 3 části druhé zákona č. 299/1938 Sb., který stanovil, že hospodaření státních dopravních podniků se uspořádá podle zásady, že Slovenská země hospodaří samostatně a na svůj účet. Výše zmíněné zákony tak sice ponechávaly věci dopravní v předmětu společného státního zákonodárství⁹³, ale moc vládní a výkonná náležela ústavním činitelům příslušných zemí. Železniční zákon tak například zůstával jednotnou normou pro celý stát, avšak všechny normy nižší právní síly (vládní nařízení, ministerské výnosy) i podnikové předpisy zůstávaly v platnosti jen pokud byly přijaty před datem účinnosti zákonů o autonomii.⁹⁴

Posledním významným druhorepublikovým železničním předpisem se stal Organizační řád podniku „Česko-Slovenské dráhy a pošty v zemích českých“.⁹⁵ Teprve tento řád nahradil zastaralý organizační statut pro státní správu železniční z roku 1896. Soustavu správních orgánů podniku rozčlenil na generální ředitelství (se správním sborem působícím při něm), oblastní ředitelství, která nahradila dosavadní ředitelství státních drah, ústřední služebny a místní služebny. Klíčová rozhodnutí však i nadále příslušela ministrovi dopravy a vládě.

⁹³ § 4 odst. 1 bod 7 části druhé zákona č. 299/1938. Toto ustanovení platilo také pro Podkarpatskou Rus, jelikož zákon č. 328/1928 Sb. přejímal s výhradami text zákona o slovenské autonomii.

⁹⁴ CHMELAR, Arnošt. Nové budování státního dopravního podnikání. *Železniční revue: list pro otázky veřejné dopravy*. 1939, roč. 21., č. 1, s. 1.

⁹⁵ Výnos ministerstva dopravy z 27. února 1939, č. j. 14720. *Úřední věstník ministerstva dopravy republiky Česko-Slovenské (v Praze)*. Praha: Ministerstvo dopravy, 1939, č. 12, s. 1-6.

5.2 Protektorátní dráhy Čech a Moravy

Jak všeobecně známo, 16. března 1939 byl na území země České a Moravskoslezské vyhlášen Protektorát Čechy a Morava. Postupná germanizace se na železnicích v českých zemích začala nicméně projevovat až v létě tohoto roku. 13. července bylo vydáno vládní nařízení č. 178/1939 Sb., o Protektorátních drahách Čech a Moravy a Protektorátní poště Čech a Moravy, které hned ve svém prvním paragrafu zrušuje výše zmíněné nařízení č. 2/1939 Sb. II a namísto podniku Česko-Slovenské dráhy a pošty v zemích českých opět zřizuje samostatné drážní a poštovní podniky. Povaha podniků jako státních, řízených podle zásad obchodního hospodářství dle zákona č. 404/1922 Sb. zůstala zachována. V jejich čele stál generální ředitel, který přímo podléhal ministru dopravy. Výnosem ministerstva dopravy byl poté 24. srpna 1939 název státních drah upřesněn na *Protektorátní dráhy Čech a Moravy* (zkráceně ČMD), ve znění německém *Protektorsbahnen Böhmen und Mähren* (zkráceně BMB).

S německou nadvládou přišly v létě 1939 také první jazykové předpisy. Výnos ministerstva dopravy ze dne 28. srpna 1939 přikazoval železničním zaměstnancům příslušníky německé národnosti oslovovat pouze německy a označit veškeré drážní budovy vedle českých názvů také názvy německými (včetně místních označení stanic a zastávek). Stejně tak veškeré publikace (např. železniční věstníky, služební předpisy či jízdní řády) měly být od nynějška vydávány dvojjazyčně.⁹⁶ 16. prosince byl tento předpis doplněn o příkaz, že místa ležící v Německé Říši lze v písemném i ústním styku označovat jen jejich německým jménem.⁹⁷ To se samozřejmě týkalo také sudetských měst, Liberec proto nadále musel být označován jako

⁹⁶ Výnos ministerstva dopravy ze dne 28. srpna 1939, č. j. 72469/1939. *Věstník ministerstva dopravy pro obor Protektorátních drah Čech a Moravy*. Praha: Ministerstvo dopravy, 1939, č. 45a, s. 4-8.

⁹⁷ Výnos ministerstva dopravy ze dne 16. prosince 1939, č. j. 92119-II/1-39. *Věstník ministerstva dopravy pro obor Protektorátních drah Čech a Moravy*. Praha: Ministerstvo dopravy, 1939, č. 58a, s. 2.

Reichenberg, Opava jako Troppau apod. Od 9. května 1940 pak nesměly být osoby neovládající němčinu zaměstnávány na pozicích, ve kterých dochází ke styku s veřejností.⁹⁸

Dále musely zmizet všechna označení prvorepublikového železničního podniku a bývalé státní znaky.⁹⁹ V drážních budovách musely být zničeny také všechny obrazy, busty a podobizny osob zúčastněných na výstavbě bývalé ČSR a všech upomínek na bývalé státoprávní poměry.¹⁰⁰ Změnám podlehly i názvy nesoucí jména osob, které byly spjaty s první ČSR. To se dotklo zejména pražských nádraží, 15. února 1940 tak bylo Wilsonovo nádraží přejmenováno na hlavní, Masarykovo na Hybernské a Denisovo na nádraží Vltavské.¹⁰¹ Tento trend se týkal i dalších názvů v oblasti železnice, např. Zahradníkův fond sociální péče čs. státních drah, nesoucí jméno prvního ministra železnic ČSR byl přejmenován na Fond sociální péče ČMD.

Železnic se dotkly také rasové předpisy. Na železniční zaměstnance se vztahovalo nařízení č. 136/1940 Sb., o právním postavení židů ve veřejném životě. Dle tohoto nařízení Židé nemohli být zaměstnanci v činné službě u Protektorátu a jiných veřejnoprávních korporací a subjektů. Pokud tomu tak bylo, museli být do 24. července 1940 přeloženi do trvalé výslužby, respektive jejich služební poměr musel být zrušen s odbytným, případně výpovědí. Židovský původ byl zjišťován z moci úřední, pokud se zaměstnanec řízení odmítl zúčastnit, hrozila mu pokuta až 100 000 korun nebo až šestiměsíční vězení. O pár měsíců později, 14. listopadu 1940, byl zbývajícím

⁹⁸ Výnos ministerstva dopravy ze dne 9. května 1940, čís. D 23.945-II/1-1940. *Věstník ministerstva dopravy pro obor Protektorátních drah Čech a Moravy*. Praha: Ministerstvo dopravy, 1940, č. 21a, s. 14-15.

⁹⁹ Výnos ministerstva dopravy ze dne 18. prosince 1939, č. j. 90938-II/3-39. *Věstník ministerstva dopravy pro obor Protektorátních drah Čech a Moravy*. Praha: Ministerstvo dopravy, 1939, č. 59a, s. 7-8.

¹⁰⁰ Výnos ministerstva dopravy ze dne 29. srpna 1940, č. Kd 2.088-II/3-40. *Věstník ministerstva dopravy pro obor Protektorátních drah Čech a Moravy*. Praha: Ministerstvo dopravy, 1940, č. 40a, s. 7.

¹⁰¹ Výnos ministerstva dopravy ze dne 30. ledna 1940, č. 10.704-IV/1-40. *Věstník ministerstva dopravy pro obor Protektorátních drah Čech a Moravy*. Praha: Ministerstvo dopravy, 1940, č. 6a, s. 3.

nežidovským zaměstnancům zakázán také styk s Židy: „*Ministerstvo dopravy upozorňuje, že udržování styku se židy neodpovídá zvláštním povinnostem zaměstnanců ČMD a jejich postavení v protektorátní správě. Vzhledem k tomu necht' všichni zaměstnanci od takového styku všeobecně upustí.*“¹⁰²

Během celého období Protektorátu německá správa musela čelit značným problémům při provozu železnic. Časté byly provozní zmetky, například v podobě horkých ložisek, neschopností lokomotiv či vozových závleků. S postupem války, zejména po zlomovém roce 1943, se také množily případy sabotáže ze strany železničních zaměstnanců. Tato spočívala v různých činnostech, například v nízké produktivitě práce, přerézávání brzdových spojek či sypání písku do ložisek. Z tohoto důvodu byla vytvořena nová soustava drážních dohlížitelských orgánů podle vzoru Německých říšských drah. Nejprve bylo 7. října 1939 zřízeno Provozní ústředí při ministerstvu dopravy, které mělo za úkol vydávat opatření při dopravních poruchách, zlepšovat dopravu po stránce provozní, vyrovnávat lokomotivy a personál mezi jednotlivými ředitelstvími a zavádět v případech provozní potřeby odklony nákladních vlaků. V roce 1940 byly za účelem podpory Provozního ústředí při řízení a dohledu na provozní službu zřízeny vlakové správy, kterých bylo, krom Hlavní vlakové správy v Praze a u jednotlivých ředitelství, po celém Protektorátu celkem 19.¹⁰³

Tím však byrokratizace Protektorátních drah nekončila, v rámci přizpůsobení drah k poměrům u Německé říšské dráhy byla 27. března 1943 zavedena instituce tzv. úřadů. Jejich potřeba byla zdůvodněna chybějícím mezičlánkem mezi ředitelstvími drah a nejnižšími služebnami pro místní službu, jelikož cesta od ředitelství drah k nejnižší služebně byla údajně příliš dlouhá, aby mohla být zajištěna dostatečná pružnost železniční správy. Zřízeny tak byly *provozní úřady* pro vedení a

¹⁰² Výnos ministerstva dopravy ze dne 14. listopadu 1940, č. Kd 2641-I/1-40. *Věstník ministerstva dopravy pro obor Protektorátních drah Čech a Moravy*. Praha: Ministerstvo dopravy, 1940, č. 54a, s. 8.

¹⁰³ SCHREIER, Pavel. *Naše dráhy ve 20. století: pohledy do železniční historie*. Praha: Mladá fronta, 2010, s. 90-95. ISBN 978-80-204-2312-2.

dohled na místní službu dopravní a stavební, *přepravní úřady* pro vedení a dohled na místní službu přepravní a *strojní úřady* pro vedení a dozor na vozební službu a správčárny výtopen. Tyto úřady byly zřízeny pro jednotlivé obvody při ředitelstvích a celkem bylo zřízeno 36 úřadů provozních, 12 přepravních a 16 strojních.¹⁰⁴

S blížícím se koncem války rostla tvrdost postihů stále častějších sabotážních činností železničních zaměstnanců: „Zaměstnanci Českomoravských drah se důrazně upozorňují, že každý úmyslný neb nedbalostní spáchaný trestní čin, který bezprostředně poškozuje neb může poškoditi řádný železniční provoz, stíhá se zvláštními soudy u německých zemských soudů za použití německého trestního práva. Těžké a úmyslné ohrožení železničního provozu, které může býti způsobeno i opomenutím nutných a povinných opatření, stíhá se trestem smrti.“¹⁰⁵ O tom, co bylo míněno těžkým a úmyslným ohrožením provozu, svědčí například poprava přednosta stanice Morkovice, který dle soudu podporoval osoby, které v této stanici nechaly vytéci větší množství tankových vozů s benzínem a dalšími válečně důležitými látkami.¹⁰⁶

¹⁰⁴ RUBÍNA, Josef. Úkoly úřadů Českomoravských drah. *Železnice: odborný časopis pro železniční zaměstnance*. 1944, roč. 1., č. 1, s. 3.

¹⁰⁵ Oznámení ministra dopravy a techniky ze dne 19. ledna 1945. *Eisenbahnamtsblatt des ministeriums für verkehr und technik*. Praha: Ministerstvo dopravy a techniky, 1945, č. 3, s. 1.

¹⁰⁶ SCHREIER, Pavel. *Naše dráhy ve 20. století: pohledy do železniční historie*. Praha: Mladá fronta, 2010, s. 97. ISBN 978-80-204-2312-2.

6 Třetí Československá republika a období do roku 1960

6.1 Poválečná obnova

Vyhláškou ministerstva vnitra č. 30 ze dne 3. srpna 1945 nabyt v zemi České a zemi Moravskoslezské účinnosti ústavní dekret prezidenta republiky č. 11/1944 Úř. věst. čsl., o obnovení právního pořádku, a to zpětně k datu 5. května 1945. Tento dekret stanovil: „*Ústavní a jiné právní předpisy československého státu, vydané do 29. září 1938 včetně, pochází ze svobodné vůle československého lidu a jsou československý právní řád,*“ a naopak, že „*předpisy vydané v oblasti tohoto řádu v době, kdy československý lid byl zbaven své svobody (doba nesvobody), nejsou součástí československého právního řádu.*“ Těmito předpisy tak došlo k obnovení podniku Československé státní dráhy v podobě, v jaké fungoval v době předmnichovské. Obnovení se však nedočkal ministerstvo železnic, v tomto případě se navázalo na druhorepublikovou úpravu a ústavním dekretem č. 1/1945 Sb. II bylo 2. dubna 1945 zřízeno ministerstvo dopravy.

Změny probíhaly i ve vnitřní organizaci drah. Již v květnu 1945 byly zrušeny výše zmíněné provozní a přepravní úřady. Naopak byly prezidentským dekretem č. 104/1945 Sb. zřízeny závodní a podnikové rady, což byly odborové orgány, které měly primárně hájit a povzbuzovat hospodářské, sociální, zdravotní a kulturní zájmy zaměstnanců. Zřízeny byly u každého podniku a jeho závodu, který měl alespoň 20 zaměstnanců, tedy i u ČSD a jim podřízených subjektů.

Náročnějším cílem však byla obnova železniční infrastruktury, po skončení války bylo na území republiky těžce poškozeno celkem 3 506 kilometrů tratí, zničeno bylo 130 železničních mostů a dalších 1 600 bylo poškozeno. I vlaková cesta

Edvarda Beneše z Košic do Prahy 16. května 1945 musela být v několika úsecích nahrazena automobilem.¹⁰⁷

Již Košický vládní program zdůrazňoval nutnost rychlé obnovy dálkové i místní dopravy, především aby mohla být co nejrychleji zajištěna distribuce potravin z vesnic do měst.¹⁰⁸ Nemalý podíl na obnově tratí měla v prvních týdnech po válce Rudá armáda, pro kterou znamenala železnice zásadní dopravní prostředek. Díky sovětským ženijním jednotkám tak došlo například k zprůjezdnění celého ostravského železničního uzlu. K provizornímu zprůjezdnění všech hlavních tratí pak došlo, především díky poválečnému optimismu, již v červnu 1945. První zákonnou normou, kterou byla upravena poválečná obnova a výstavba, se stal zákon č. 192/1946 Sb., o dvouletém hospodářském plánu. Tento zákon se netýkal, na rozdíl od prvorepublikového stavebního a investičního programu, pouze železniční dopravy, ale kompletně celého hospodářství. Vzhledem k takto širokému okruhu působnosti, působil zákon poměrně obecně až vágně. § 1 zákona v bodě d) stanovil za cíl plánu dosažení dopravního výkonu z roku 1937. Dle § 5 mělo být pořízeno 300 lokomotiv, 250 motorových vozidel, 17 090 nákladních a 700 osobních vozů; nákladem 200 milionů Kčs mělo být obnoveno zabezpečovací a dorozumivací zařízení drah; nákladem 100 milionů Kčs obnoveno a doplněno zařízení železničních dílen a konečně dopravní zařízení košicko-bohumínské dráhy měla být doplněna tak, aby se zvýšila její výkonnost o 50 % oproti roku 1937. Více se plán o železniční dopravě nezmiňoval. K tomu, aby byl plán dostatečně plněn, motivoval stát své železniční zaměstnance tzv. národní soutěží v dopravě, která byla zavedena na podkladě dekretu č. 89/1945 Sb., o vyznamenáních za zásluhy o výstavbu státu a za vynikající pracovní výkony. Tato soutěž probíhala za dobu platnosti dvouletého plánu celkem v osmi kolech a výše zmíněný dekret umožňoval osobám, které se vynikajícími výkony

¹⁰⁷ SCHREIER, Pavel. *Naše dráhy ve 20. století: pohledy do železniční historie*. Praha: Mladá fronta, 2010, s. 102-103. ISBN 978-80-204-2312-2.

¹⁰⁸ Košický vládní program. *Totalita.cz* [online]. Praha [cit. 2018-02-27]. Dostupné z: http://www.totalita.cz/txt/txt_kvp.pdf

zasloužily o výstavbu státu, udělit vyznamenání jako např. čestný titul „Hrdina práce“, čestnou standartu „Bojovníkům práce“ apod. Současně s vyznamenáním byly oceněným udělovány také finanční odměny.¹⁰⁹

6.2 Období po roce 1948

Výše zmíněná Ústřední podniková rada Československých státních drah, tedy odborový orgán, sehrála při únorových událostech na poli dopravy klíčovou roli. 23. února došlo k ozbrojenému obsazení ministerstva dopravy a právě Ústřední podniková rada od té doby vykonávala prozatímní faktickou moc v oblasti působnosti ministerstva dopravy. Podobný průběh mělo také převzetí moci na jednotlivých drážních ředitelstvích. Po všeobecně známých událostech byl 25. února 1945 jmenován nový ministr dopravy Alois Petr.¹¹⁰ Nový ministr paradoxně nebyl členem Komunistické strany, nýbrž Československé strany lidové, po únorovém převratu se však otevřeně spojil s komunisty, jeho přesvědčení o socialistických ideálech pak potvrzuje oznámení v prvním poúnorovém Úředním věstníku: „Československý lid prošel státníkovou zkouškou a čestně v ní obstál. Celému světu ukázal neochvějnou věrnost ideálům lidové demokracie a před celým světem projevil vůli, bez rozvratníků a bez škůdců pracovat pokojně pro blaho celého národa. Vy, železničáři a ostatní dopravní zaměstnanci, jste stáli při tom v předních radách obránců našeho pokojného vývoje. Pokračovali jste tím v tradici, jež vždy stavěla dopravníky mezi pionýry pokroku a socialismu.“¹¹¹ Nejen na ministerstvu dopravy došlo ihned po převratu k čistkám v řadách železničních zaměstnanců. Z ministerstva tak bylo odstraněno devět vyšších úředníků, ze všech ředitelských ústředen pak celkem 107 zaměstnanců a u

¹⁰⁹ Výnos ministerstva dopravy ze dne 7. března 1948, č. Pres-1826. *Úřední věstník ministerstva dopravy*. Praha: Ministerstvo dopravy, 1948, č. 12, s. 5.

¹¹⁰ ŠTĚPÁN, Miloslav. *Přehledné dějiny československých železnic 1824-1948*. Praha: Dopravní nakladatelství, 1958, s. 218.

¹¹¹ Oznámení ministra dopravy ze dne 9. března 1948. *Úřední věstník ministerstva dopravy*. Praha: Ministerstvo dopravy, 1945, č. 11, s. 1.

výkonných služeben přišlo o práci dohromady 918 zaměstnanců.¹¹² Už 11. března byl jmenován nový správní sbor ČSD složený ze spolehlivých členů.¹¹³

6.2.1 Reorganizace železniční dopravy

Komunistický převrat znamenal pro československé dopravní společnosti především znárodnění. Tuto skutečnost potvrdila nová Ústava ze dne 9. května 1948, když ve svém § 148 říká: „*veřejná doprava železniční a pravidelná doprava silniční a letecká mohou být jen národním majetkem.*“ K realizaci tohoto paragrafu došlo zákonem č. 311/1948 Sb., o národních dopravních podnicích. Dle § 1 se dnem vyhlášení tohoto zákona znárodnily všechny zbývající nestátní dráhy pro veřejnou přepravu. Ke znárodnění nestátních drah došlo vyhláškou ministra dopravy, znárodněno bylo posledních 54 místních drah, které se doposud nepodařilo zestátnit.¹¹⁴ Jedinou hlavní dráhou v seznamu byla Košicko-bohumínská dráha, která sice byla de facto státní drahou již od roku 1925, de iure ji však stát nabyt až nyní.

§ 7 zákona č. 311/1948 Sb. uložil vládě také zřízení Československých drah, národního podniku se sídlem v Praze. Jelikož protektorátní ustanovení o samostatném drážním podniku jako právnické osobě nebyla nikdy realizována, teprve tento zákon přiznává poprvé v historii státním drahám na území českých zemí právní osobnost. Nový organizační statut Československých drah byl vydán vládním nařízením 123/1949 Sb. dne 10. května 1949 a jejich zřízení bylo stanoveno na 1. ledna 1949. Nový podnik disponoval představenstvem a ústředním ředitelem podniku jako řídicími orgány. Došlo tak sice k definitivnímu oddělení podniku ČSD od ministerstva dopravy, to nicméně i nadále vykonávalo nad podnikem odborný dozor. Vnitřní správa podniku byla výrazně centralizována, zřízena byla pouze dvě ředitelství, a to

¹¹² ŠTĚPÁN, Miloslav. *Přehledné dějiny československých železnic 1824-1948*. Praha: Dopravní nakladatelství, 1958, s. 218.

¹¹³ Výnos ministerstva dopravy ze dne 11. března 1948, čís. Pres-2688/48. *Úřední věstník ministerstva dopravy*. Praha: Ministerstvo dopravy, 1948, č. 16, s. 12.

¹¹⁴ Vyhláška ministra dopravy ze dne 7. března 1949 č. 338/1949 Ú.I.II, o znárodnění některých nestátních drah pro veřejnou přepravu.

ústřední ředitelství v Praze a oblastní ředitelství v Bratislavě. Těmto ředitelstvím podléhaly již přímo okrskové a místní provozní jednotky.

Takto rozvržená organizace státních železnic však neměla dlouhého trvání. Zákonem č. 148/1950 Sb. byl novelizován zákon č. 311/1948 Sb. a název národního podniku *Československé dráhy* změněn zpět na *Československé státní dráhy*. Zajímavostí této novelizace je změna § 11 zákona, který stanovuje zásady hospodaření podniků. Krátce po komunistickém převratu zněl tento paragraf takto: *„Národní podniky bud'ěž vedeny podle zásad obchodního podnikání; jsou povinny uspořádati svůj provoz tak, aby co nejlépe a nejhospodárněji obstarávaly dopravní potřeby ve státě.“* V tomto znění se zásada obchodního hospodaření příliš nelišila od té prvorepublikové. Při novelizaci v roce 1950 však již § 11 plně akcentoval nový politický i ekonomický směr státu, který byl zcela odlišný od předválečných hodnot: *„Národní podniky se řídí zásadami socialistického hospodářství. Jsou zejména povinny plnit úkoly stanovené jednotným hospodářským plánem co nejlépe a nejhospodárněji, zvyšovat produktivitu práce, pečovat o technický a hospodářský rozvoj dopravy, a tím zlepšovat své služby pracujícimu lidu. Přitom dbají, aby se úsilí o dosažení příznivých výsledků v plnění plánovaných úkolů a v úsporném hospodaření opíralo o socialistické uvědomění zaměstnanců v nich pracujících a o závislost jejich hmotných zájmů na těchto výsledcích.“*

Změny v organizaci dopravy pokračovaly i v roce 1952. 1. srpna bylo vládním nařízením č. 33/1952 Sb. zřízeno ministerstvo železnic. Tímto krokem došlo ke zřízení nového ústředního orgánu, pod který spadala železniční správa. Silniční, letecká a plavební doprava zůstala i nadále v působnosti ministerstva dopravy. Ani tento stav však netrval příliš dlouho, § 6 vládního nařízení č. 77/1953 Sb. sloučil ministerstva železnic a dopravy do jednotného ministerstva dopravy.

Železniční síť byla nově podle sovětského vzoru rozdělena na územní celky, které byly podřízeny přímo ministerstvu a společně s ním tvořily tehdejší správu železnic ČSR. Výše zmíněné celky se nazývaly *dráhy* bylo jich celkem šest: Plzeňská, Ústecká, Pražská, Ostravská, Bratislavská a Košická. Další podstatnou změnou byl § 3 nařízení č. 33/1952 Sb., který zrušoval Československé státní dráhy, národní

podnik. Po nedávném zisku autonomie tak státní dráhy opět spadaly přímo pod správu ministerstva a bez právní osobnosti nadále vystupovaly až do roku 1989.

6.2.2 Železniční přepravní řád

Za předchozích poměrů bylo vydáno hned několik železničních přepravních řádů. Výše zmíněný železniční dopravní řád z roku 1921 (viz kapitola 4.1.2) byl aktualizován jako železniční přepravní řád v letech 1928 (vládní nařízení č. 144/1928 Sb.), 1938 (vládní nařízení č. 163/1938 Sb.) a 1946 (vládní nařízení č. 1/1946 Sb.). Změny v nich obsažené byly však spíše minoritní a podmínky jimi stanovené byly, z pohledu komunistické ideologie, utvořeny tak, aby co nejlépe vyhovovaly „*liberalisticko-kapitalistickému hospodářství a potřebám buržoasie jako panující třídy*,”¹¹⁵ která z železničního přepravního řádu vytvořila „*typickou kapitalistickou normu, vycházející ze zásady, že vůle jednotlivce nemá být nikterak omezována, i když jde proti zájmům lidu a společnosti*.”¹¹⁶

Nový železniční přepravní řád (vládní nařízení č. 2/1952 Sb.) se tak od základu koncepčně lišil od svých předchůdců, přičemž vzorem se mu stal přepravní řád Sovětského svazu. Jelikož se základem socialistického hospodaření stal plán a jeho řádné plnění, bylo nutno také přepravu zboží a osob náležitě plánovat, aby úspěšně napomáhala výrobě. Plnit státní plán přepravy zboží a cestujících tak § 2 přepravního řádu stanovil železnici jako její základní povinnost. Povinnost železnice provést přepravu proto již nevznikala po splnění čtyř dosavadních podmínek,¹¹⁷ nýbrž až tehdy, kdy takováto přeprava byla také v souladu s plánem. Jelikož však v rodícím se lidově-demokratickém státě ještě nebylo možno všechnu přepravu uspokojivě

¹¹⁵ SKÁLA, František. Zásady nového železničního přepravního řádu. *Železnice: měsíčník pro pokrok na železnici*. 1951, roč. 1., č. 7, s. 5.

¹¹⁶ PAVLOVSKÝ, Ladislav. Historická událost v naší železniční dopravě. *Železnice*. 1952, roč. 2., č. 4, s. 1.

¹¹⁷ § 1 nařízení č. 1/1946 Sb. stanovil povinnost provést přepravu, jestliže a) bylo vyhověno přepravním podmínkám, b) byla-li přeprava možná pravidelnými přepravními prostředky, c) nebyla-li přeprava zakázána zákonem nebo úředními opatřeními z důvodu veřejného pořádku a d) nebánily-li přepravě okolnosti, které železnice nemohla odvrátit.

plánovat, umožňoval přepravní řád také přepravu neplánovanou. Je však nutno podotknout, že plánovaná přeprava měla vždy prioritu.

K hlavním změnám, ke kterým došlo v oboru nákladní přepravy, bylo zrušení přepravy kusových zásilek rychlého zboží a přepravy uspíšeného zboží rychlého vůbec. Důvodem tohoto zrušení byla skutečnost, že přeprava tohoto zboží z provozních důvodů ve skutečnosti rychleji neprobíhala nebo jen nepatrně. Namísto toho byla zřízena terminovaná přeprava, tedy doručení zboží do určitého data (§ 10 odst. 2). K dalším novinkám patřily zejména povinnosti stanovené k zefektivnění a urychlení provozu. Tak měl například nově odesílatel povinnost balit zboží tak řádně, aby bylo za přepravy chráněno před úplnou nebo částečnou ztrátou a před poškozením a aby nemohlo způsobit škodu osobám, provozním prostředkům nebo jiným předmětům (§ 18). Železnice také byla zbavena povinnosti vážit zboží, pokud má odesílatel možnost zvážit zboží sám, v takovém případě bylo vážení zpoplatněno (§ 21).

Na poli osobní dopravy došlo k především ke změnám, které zlepšovaly komfort cestujících. Řád tak stanovil povinnost, aby výdejny jízdenek byly otevřeny včas před odjezdem vlaku, aby si cestující mohli opatřit jízdenky „*bez chvatu a návalu*,” a to nejméně 15 minut před odjezdem vlaku (§ 74). Dle § 78 byla železnice povinna v rámci jednotného hospodářského plánu zajišťovat nutné pohodlí pro cestující a poskytnout jim možnost použít po dobu pobytu ve stanici a na cestě kulturních zařízení. Dle časopisu Železnice bylo pojmem kulturní zařízení myšleno především řádné vybavení čekáren, dále *kina* a sociální zařízení pro matky s dětmi.¹¹⁸

6.3 Zákon č. 97/1950 Sb., o drahách

Charakter železničního zákona z roku 1937, který ctí nedotknutelnost soukromého vlastnictví a respektoval soukromé podnikání, se přirozeně neslučoval s hospodářskými a společenskými změnami, které v Československu proběhly v únoru roku

¹¹⁸ PAVLOVSKÝ, Ladislav. Historická událost v naší železniční dopravě. *Železnice*. 1952, roč. 2., č. 4, s. 2.

1948. Příprava nového zákona probíhala již od roku 1949 a účinnosti nabyl k 1. červnu 1951.

Oproti předchozímu zákonu došlo ke změně v rozdělení drah. Dráhy se nyní členily pouze na dráhy pro přepravu veřejnou a neveřejnou, a to samozřejmě jen dráhy státní, dráhy nestátní v době přípravy zákona již neexistovaly a jejich úprava v dosavadním zákoně tak byla nadbytečná. Neveřejné dráhy se poté dělily na dráhy, z nichž je možný přechod vozidel na dráhu pro přepravu veřejnou a dráhy, z nichž tento přechod možný není. Dráhy pro přepravu veřejnou se dělily na dráhy celostátní, které se dále dělily na dráhy hlavní a dráhy vedlejší (dřívější dráhy místní), a místní (dřívější dráhy drobné).

Podstatnou změnou ve stavbě nových drah byl § 5, který stanovil „Vybudovat a provozovat dráhu celostátní může toliko stát nebo národní podnik pro drážní dopravu, dráhu místní kromě nich také jiný národní podnik nebo podnik komunální. Vybudovat a provozovat dráhu místní pro městskou dopravu přísluší však zpravidla komunálnímu podniku.“ V souladu s novou státoprávní ideologií mohl nové železnice stavět pouze stát, respektive státní podniky, z nového zákona tak úplně vymizela část zabývající se koncesí k výstavbě a provozu nové dráhy. Podstatnou náležitostí procesu výstavby nové dráhy bylo namísto koncese nyní zařazení stavby do jednotného hospodářského plánu, jelikož v novém státě musela být prakticky každá investiční akce v souladu s takovým plánem.

Namísto železničního správního úřadu § 49 zákona operoval s institutem dopravního správního úřadu. Železniční správa byla nyní více decentralizovaná, krom ministerstva dopravy vykonávaly působnost dopravního správního úřadu také krajské a okresní národní výbory. Ministerstvo dopravy mělo vykonávat především vrchní dozor, řídicí činnost a výkon veřejné správy ve věcech, které přesahují hranice krajů. Dle důvodové zprávy by měl být výkon veřejné správy rozvržen mezi

ústřední úřad a národní výbory tak, aby účast národních výborů na výkonu veřejné dopravní správy byla v běžné praxi převládající.¹¹⁹

Ignorance soukromého vlastnictví státem stavbu nových drah v mnohém také zjednodušila, například díl pátý hlavy první dosavadního zákona, nazvaný „styk s jinými komunikacemi, vodami, vodními díly a s územím, v němž jsou dobývány nerosty“ obsahoval celkem 22 paragrafů, zatímco nový zákon se obdobné problematice věnoval pouze v jediném paragrafu: „*Není proto třeba a není ani možno upravovat poměr dráhy k těmto sousedům s hlediska vztahu mezi různými vlastnickými subjekty, nebo dokonce podle hledisek soukromokapitalistických jako je nedotknutelnost soukromého vlastnictví nebo ochrana prvenství ve zřízení objektu (zásada priority), jak tomu bylo v dosavadním železničním zákoně.*“¹²⁰

Podstatné zeštíhlení železničního kodexu (zákon z roku 1937 obsahoval 214 paragrafů, zatímco zákon z roku 1950 pouze 54) měly na svědomí také plánované rozsáhlé a unifikované kodifikace různých odvětví soukromého i veřejného práva. Tak byla například úprava nakládání s věcmi na dráze ztracenými a zapomenutými ponechána novému občanskému zákoníku anebo ustanovení o stíhání přestupků vyhrazeny trestnímu správnímu zákoníku. Zvláštní kapitolou byla úprava odpovědnosti za škody z provozu drah. Pro tuto oblast ponechal zákon v účinnosti ustanovení zákona o drahách z roku 1937 a nově byla upravena až zákonem č. 63/1951 Sb., o odpovědnosti za škody způsobené provozem dopravních prostředků, kterým byla sjednocena úprava odpovědnosti nejen pro provoz drah, ale také silničních motorových vozidel, letadel a plavby.

¹¹⁹ Důvodová zpráva k zákonu č. 97/1950 Sb., o drahách. Národní shromáždění republiky Československé 1948–1954, tisk 476 (13. 6. 1950). *Společná česko-slovenská digitální parlamentární knihovna* [online]. Praha: Poslanecká sněmovna Parlamentu České republiky, 1950 [cit. 2018-02-27]. Dostupné z: http://www.psp.cz/eknih/1948ns/tisky/t0476_01.htm

¹²⁰ Tamtéž

7 Československá socialistická republika

7.1 Organizace drah v ČSSR

„Československá socialistická republika je socialistický stát, založený na pevném svazku dělníků, rolníků a inteligence, v jehož čele je dělnická třída,“ takto zněl první odstavec prvního článku nové Ústavy, která byla přijata 11. července 1960. Dle ní byly v Československu „již vyřešeny všechny základní úkoly přechodu od kapitalistické společnosti k společnosti socialistické“¹²¹ a republika se tak mohla stát socialistickou. S novou Ústavou byl zároveň přijat zákon č. 101/1960 Sb., kterým došlo ke sloučení ministerstva dopravy a ministerstva spojů v jednotné ministerstvo dopravy a spojů, podobně jako předchozí organizační změny ve státní dopravní správě však ani toto ministerstvo nemělo dlouhého trvání. Zákonem č. 62/1963 Sb. tak došlo k opětovnému zřízení samostatných ministerstev. K dalším změnám v organizaci ústředního orgánu pro správu železnic došlo v souvislosti se zákonem č. 143/1968 Sb., o československé federaci. Dle zákona č. 171/1968 Sb. bylo zřízeno sedm federálních ministerstev, ministerstvo dopravy však mezi nimi chybělo. Pro resort dopravy byla namísto federálního zřízena národní ministerstva dopravy, v České socialistické republice se tak stalo zákonem č. 2/1969 Sb. Tento stav trval pouze do 1. ledna 1971, kdy bylo završeno dvacetileté období neustálých změn a zákonem č. 126/1970 Sb. došlo ke zřízení federálního ministerstva dopravy a zároveň zrušení národních ministerstev.

Změny se odehrály také v nižších úrovních řízení státních drah, ministeruským rozkazem došlo v dubnu 1963 k reorganizaci dosavadních šesti dopravně hospodářských celků na čtyři: Východní (sídlo v Bratislavě), Střední (Olomouc), Severozápadní (Praha) a Jihozápadní dráhu (Plzeň). V rámci těchto drah pak byly zřízeny nové provozní oddíly, zajišťující jednotné a komplexní řízení železničních stanic,

¹²¹ Prohlášení k ústavnímu zákonu č. 100/1960 Sb., Ústava Československé socialistické republiky.

lokomotivních dep, vozových dep atd. Těchto oddílů bylo po celé republice zřízeno celkem 12.¹²²

K větším změnám v této organizaci drah došlo až v roce 1989 zákonem č. 68/1989 Sb., kterým byla založena státní organizace Československé státní dráhy. Právní forma státní organizace, zapisované do podnikového rejstříku, pro ČSD především znamenala opětovné nabytí právní osobnosti. Zákonem bylo také zrušeno rozdělení železniční sítě na čtyři dráhy a do nové organizace byly kromě výrobně hospodářské jednotky Československé státní dráhy zahrnuty také další subjekty, například Jídelní a lůžkové vozy, Výzkumný ústav železniční nebo Správa domovního majetku. V čele organizace stanul ústřední ředitel. Dosavadní geografické členění na Východní, Střední, Severozápadní a Jihozápadní dráhu bylo nahrazeno oblastními organizačními jednotkami, které zajišťovaly dopravní a přepravní proces a údržbu a provoz technické základny železnice ve vymezeném územním obvodu. Dalšími články organizace byly specializované a účelové organizační jednotky, Drážní správní úřad, Státní drážní technická inspekce a Sbor ozbrojené ochrany železnic.

7.2 Zákon č. 51/1964 Sb., o dráhách

Novým zákonem o drahách byla ještě více upevněna výsadní role státu při stavbě a provozu drah: „zákon odstranil na jedné straně celý soubor formalit, které byly v našem společenském uspořádání nadbytečné a našim potřebám cizí, na druhé straně zařadil celou oblast drah jako jedno odvětví národního hospodářství do komplexu právních úprav vytvořených během socialistické přestavby národního hospodářství.“¹²³ Zákon tak byl ještě více zeštíhlen, například o úpravu procesu stavby nové

¹²² VORÁČEK, Čeněk. *30 let socialistické dopravy ČSSR*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1975, s. 50.

¹²³ ŠŤASTNÝ, Aleš; BRYNDA, Eduard. *Zákon o dráhách: komentář*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1966, s. 3.

dráhy, který nově v obecnostech probíhal dle stavebního řádu (zákon č. 87/1958 Sb.).

Dráhy již formálně nebyly rozlišovány podle třídy (dráhy pro přepravu veřejnou a neveřejnou) ani podle skupiny (dráhy hlavní a vedlejší). Stalo se tomu tak zejména z důvodu, že pro novou socialistickou společnost plnily všechny dráhy tutéž ekonomickou funkci, ať už se jednalo o hlavní trasu Most – Čierna nad Tisou či osoblažskou úzkokolejnou dráhu. Dráhy proto byly nově děleny na celostátní, vlečky, dráhy městské a dráhy zvláštního určení. Opuštění dělení drah na veřejné a neveřejné tak bylo spíše jen terminologické, fakticky zde toto rozdělení zůstalo i nadále, jelikož pod novým pojmem vlečky se rozuměly především dosavadní dráhy neveřejné. Za dráhy městské byly zákonem považovány kolejové a trolejbusové dráhy, dle důvodové zprávy zákon počítal také s budoucí výstavbou podzemních, nadzemních a dokonce také jednokolejných městských drah, pro které byl zaveden pojem „městské rychlodráhy“.¹²⁴

Zákonem byl zaveden drážní správní orgán, který působil především jako orgán státního odborného dozoru a jako stavební úřad. Působnost tohoto orgánu vykonávalo ministerstvo dopravy ve věcech souvisejících s vybudováním nebo provozem dráhy, která přesahovala okruh zájmu krajů. U drah místního významu, zejména drah městských, tuto působnost vykonávaly krajské národní výbory. § 19 umožňoval přenos působnosti na jiný orgán. Takto přeneslo ministerstvo dopravy vyhláškou č. 68/1964 Sb. převážnou část své působnosti jako drážního správního orgánu a orgánu státního odborného technického dozoru na správy jednotlivých drah.¹²⁵

¹²⁴ Důvodová zpráva k zákonu č. 51/1964 Sb., o drahách. Národní shromáždění Československé socialistické republiky 1960–1964, tisk 153 (15. 11. 1963). *Společná česko-slovenská digitální parlamentární knihovna* [online]. Praha: Poslanecká sněmovna Parlamentu České republiky, 1963 [cit. 2018-03-29]. Dostupné z: http://www.psp.cz/eknih/1960ns/tisky/t0153_02.htm

¹²⁵ ŠŤASTNÝ, Aleš; BRYNDA, Eduard. *Zákon o drahách: komentář*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1966, s. 14.

Odpovědnost za škody způsobené provozem, která byla doposud upravena zákonem č. 63/1951 Sb., nebyla přejata do úpravy nového železničního zákona, nýbrž do občanského zákoníku č. 40/1964 Sb., konkrétně jeho §§ 427 – 431, které upravovaly odpovědnost za škodu způsobenou provozem dopravních prostředků. I nadále byla tato odpovědnost pojata jako odpovědnost za výsledek, tedy odpovědnost objektivní. Provozovatel se mohl odpovědnosti zprostit, *„jen jestliže prokáže, že škodě nemohlo být zabráněno ani při vynaložení veškerého úsilí, které lze požadovat.“*¹²⁶

Stavbu nových drah zákon podmiňoval zásadou hospodářské účelnosti: *„dráha může být vystavěna a provozována jedině tam, kde nelze žádané přepravy obstarávat ekonomičtěji jiným druhem doprava,“*¹²⁷ a nevyhýbal se také jejich zrušení v případě, že pominuly přepravní potřeby, pro které byla dráha zrušena. Jak již bylo zmíněno, obecně se stavba nových drah řídila stavebním řádem, zákon o dráhách k němu pouze působil v některých oblastech jako *lex specialis*, mezi tyto oblasti patřilo například uvádění drah do provozu nebo jejich zrušování. Obecné úpravy stavebního řádu bylo užito také pro problematiku vyvlastňování nemovitostí pro stavbu dráhy, jelikož se stalo *„zjevem velmi řídkým a nepřichází v úvahu u nemovitostí v socialistickém vlastnictví.“*¹²⁸

Podobně zákon již nadále neupravoval přípravné práce ke stavbě dráhy, pro které bylo užito obecných ustanovení zákona č. 84/1958 Sb., o územním plánování.

Zajímavostí nového zákona o dráhách bylo odstranění nejednotného užívání slova dráhy v jednotném a množném čísle. V množném čísle se často užívalo slova dráhy s krátkou samohláskou „a“ (např. o drahách, s drahami atd.), dle nových pravopisných pravidel se tak užívá slovo dráhy s dlouhou samohláskou „á“ ve všech

¹²⁶ § 428 zákona č. 40/1964 Sb.

¹²⁷ ŠTASTNÝ, Aleš; BRYNDA, Eduard. *Zákon o dráhách: komentář*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1966, s. 24.

¹²⁸ Tamtéž, s. 26.

pádech (s výjimkou druhého pádu). Z tohoto důvodu je proto od roku 1964 železniční zákon oproti svým dvěma předchůdcům nazýván „o dráhách“.

7.3 Železniční přepravní řád

V souvislosti s novým zákonem o dráhách byl vyhláškou ministerstva dopravy č. 132/1964 Sb. vydán nový železniční přepravní řád, který především odstranil dosavadní podmínky, za kterých má železniční podnik povinnost provést přepravu. Dle tehdejšího názoru se totiž jednalo „o povinnost uspokojovat přepravní požadavky bez zřetele na společenskou potřebu, hospodárnost a využití únosnosti a ložného prostoru železničních vozů.“¹²⁹ Základní železniční povinnost tak řád nově definoval v § 3 takto: „Základní povinnost železnice a přepravců je splnit státní plán přepravy. Železnice a přepravci jsou povinni plánovat, organizovat a provádět přepravy co nejhospodárněji; jsou povinni zabezpečovat neporušenost přepravovaných zásilek a dodržovat stanovené lhůty.“

V části věnované přepravě cestujících nový přepravní řád spíše konkretizoval ustanovení jeho předchůdce. Například vedle povinnosti vyvěsit jízdní řád stanovila vyhláška také náležitosti, které v něm musí být uvedeny. Železnici také bylo poprvé uloženo vydávat knižní variantu vývěsných jízdních řádů. Podobně jako jízdní řády měly nově stanoveny povinné náležitosti také jízdenky a cestující se nyní mohli bránit proti neoprávněnému vyloučení z přepravy. Pokud by k němu došlo, železnice měla povinnost vrátit jízdné a zaplatit pokutu 20 Kčs.

Přeprava zboží již nyní probíhala výhradně podle státního plánu dopravy, který byl sestaven na základě jednotlivých návrhů plánů přepravy: „Odesílatelé jsou povinni sestavovat a předkládat ve stanovených lhůtách návrhy plánů přepravy podle metodických pokynů a formulářů Státní plánovací komise a podle Směrnic pro plánování a kontrolu plnění plánu železniční přepravy zboží.“¹³⁰ V případě, že by plán nebyl

¹²⁹ ŠTASTNÝ, Aleš; BRYNDA, Eduard. *Zákon o drahách: komentář*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1966, s. 7.

¹³⁰ § 37 odst. 2 vyhlášky ministerstva dopravy č. 132/1964 Sb.

splněn, stanovil § 40 řádu odpovědnost jak odesílatele, pokud např. nenaložil vozy podle plánu, tak železnice, pokud nepřistaví dané vozy k nakládce. Sankce za obě tyto porušení řádu byla stanovena na 30 Kčs za vozovou jednotku. Železnice pak měla povinnost přepravit vozovou zásilku do stanice určení do 24 hodin na vzdálenost každých započatých 150 kilometrů, respektive 300 kilometrů v případě rychlého zboží.

V oblasti odpovědnosti umožňoval nyní přepravní řád cestujícím nebo odesílateli zboží uplatnit reklamaci, která se stala jednotným prostředkem k vymáhání škod způsobených železnicí v souvislosti s přepravou. Cestující k ní byl oprávněn například pokud nevyužil zaplacenou jízdenku, jestliže mu bylo ztraceno zavazadlo nebo byla-li jeho přeprava jen opožděna. V případě, že reklamáce nebyla vyřízena, mohl se cestující obrátit na soud.

Během 46 let existence Československa se na jeho území vystřídalo v účinnosti celkem 9 železničních přepravních řádů. Řád z roku 1964 oproti svým předchůdcům zůstal v účinnosti dalších 36 let a nahrazen byl až vyhláškou ministerstva dopravy a spojů č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu.

8 Období po roce 1989

8.1 Modernizace

Zatímco v západní Evropě byla probíhala osmdesátá léta ve znamení stavby vysokorychlostních železničních tratí,¹³¹ v Československu byla ještě na počátku devadesátých let maximální rychlost na železnici stanovena na 120 km/h, a to jen na několika málo úsecích. Jestliže tedy měla československá železnice „dohnat Západ“, muselo se co nejrychleji přistoupit k modernizaci nejen železničních tratí, ale také vozidel.

Prvním projevem západoevropského standartu cestování se stal 2. června 1991 první spoj EuroCity v českých zemích, linka EC 8 Antonín Dvořák od té doby spojovala Prahu s Vídní. Mnohem důležitější však byla infrastruktura, proto byly vládním usnesením č. 592 z 26. září 1991 přijaty Zásady státní dopravní politiky, které mimo jiné stanovily za cíl vybudovat do roku 2000 čtyři tranzitní koridory s maximální rychlostí 160 km/h. Koridory měly vésti ve směrech Děčín – Břeclav, Ostrava – Břeclav, Ostrava– Cheb a Děčín – České Budějovice.¹³² Se stavbou koridorů se započalo již v roce 1993, přesto však ani v roce 2018 nejsou všechny dokončeny.

Obdobný osud potkal také vysokorychlostní elektrické jednotky, které měly být po koridorech provozovány. Obchodní soutěž na nové vlaky vyhlásily České dráhy 7. června 1995 a vítězně z ní vyšlo konsorcium společností ČKD, Moravskoslezská vagonka Studénka, Fiat Ferroviaria a Siemens.¹³³ Nové jednotky měly být dodány ve stejnou dobu jako měly být dokončeny nové koridory, tedy v roce 2000. Krátce před zahájením sériové výroby však společnost ČKD vyhlásila bankrot a zakázku převzala společnost Fiat Ferroviaria. Výsledkem bylo opuštění původního

¹³¹ Například ve Francii byla v roce 1990 otevřena trať LGV Atlantique s maximální rychlostí 300 km/h.

¹³² O modernizaci železničních koridorů Českých drah. *Železničář: týdeník Českých drah*. 1994, roč. 1, č. 4, s. 6.

¹³³ PALÍK, František. Soupravy pro koridor. *Železničář: týdeník Českých drah*. 1996, roč. 3, č. 28, s. 6.

projektu a započítí výroby úplně nových jednotek, do provozu byly uvedeny až na konci roku 2005, tedy deset let po vyhlášení původní soutěže.

Velkorysé plány modernizace Českých drah tak stihl do jisté míry totožný osud jako stavební a investiční program ČSD z roku 1920, ve kterém si stát podobně dal za cíl obnovu a výstavbu dokončit do roku 1925, avšak některé jeho body se nepodařilo splnit ani do roku 1938.

8.2 Reorganizace státních drah

Se zásadní organizační změnou přišel v roce 1992 Návrh nové organizační struktury ČSD, vůbec poprvé v historii českých železnic mělo dojít k organizačnímu rozdělení železniční dopravy a infrastruktury. Dle tohoto návrhu mělo v první etapě dojít k rozdělení ČSD na divizi obchodně-provozní a divizi infrastruktury. Do organizace drah tak byl včleněn nový stupeň. 14 dosavadních provozních ředitelství mělo spadat pod obchodně-provozní divizi. Pro divizi infrastruktury měly být zřízeny v Praze, Olomouci a Bratislavě Správy infrastruktury. Realizace tohoto návrhu byla naplánována na 1. ledna 1993, avšak 16. prosince 1992 byl v souvislosti rozdělením Československa přijat zákon č. 625/1992 Sb., kterým byla, po více než 70 letech, zrušena státní organizace Československé státní dráhy.¹³⁴

O čtyři dny později, 20. prosince 1992, byl vydán zákon č. 9/1993 Sb., dle kterého se nástupnickým subjektem Československých státních drah staly České dráhy. Státní dráhy měly dle tohoto zákona i nadále formu státní organizace, tedy samostatné právnické osoby zapsané v obchodním rejstříku. K 1. 7. 1993 pak došlo k diviznímu rozdělení, které bylo původně plánováno pro ČSD, tedy k rozdělení Českých drah na divizi obchodně-provozní a divizi správy dopravní cesty.¹³⁵ Novelizace zákona o Českých drahách zákonem č. 212/1993 Sb. stanovila Českým drahám tyto

¹³⁴ SCHREIER, Pavel. *Naše dráhy ve 20. století: pohledy do železniční historie*. Praha: Mladá fronta, 2010, s. 166-167. ISBN 978-80-204-2312-2.

¹³⁵ POSPÍŠILOVÁ, Irena. Základní přístupy a východiska Transformačního projektu ČD, s. o. *Železničář: týdeník Českých drah*. 1994, roč. 1., č. 43, s. 2.

řídící orgány: generální ředitel, správní rada a generální inspektor. Touto novelizací také došlo k rozdělení drah do dvou finančně a účetně oddělených okruhů: okruhu železniční a dopravní cesty a okruhu přepravních a ostatních výkonů. § 4e zákona uložil správní radě, aby předložila vládě „projekt organizačně právního uspořádání činností Českých drah a projekty záměrů privatizace částí majetku Českých drah (dále jen "projekt transformace Českých drah").“ Zásady této transformace byly schváleny vládou 7. listopadu 1995, přičemž nejdůležitější změnou bylo plánované rozdělení státní organizace České dráhy na dva nové samostatné subjekty, tedy jeden pro provoz a druhý pro správu infrastruktury.¹³⁶ Ke konečnému rozdělení provozní a infrastrukturní části došlo však až v roce 2002 zákonem č. 77/2002 Sb, kterým byly založeny akciová společnost České dráhy a státní organizace Správa železniční dopravní cesty.

8.3 Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách

Tento zákon předně opět zavedl rozdělení železničních drah na dráhy hlavní a dráhy místní, které byly nazývány dráhy celostátní a dráhy regionální. K tomuto rozdělení došlo zejména proto, že v první polovině devadesátých let ještě nebylo rozhodnuto o budoucí podobě provozu drah v České republice. Často se objevovaly zejména návrhy na oddělení provozu hlavních a místních drah do samostatných státních společností či na privatizaci regionálních drah, kdy by si stát ponechal ve svém vlastnictví pouze hlavní dráhy.¹³⁷ V roce 1996 skutečně došlo k vyčlenění 128 regionálních drah, které byly určeny k prodeji nestátním subjektům, rozsah této privatizace byl však ve skutečnosti menší, než se očekávalo a většina lokálních tratí tak zůstala ve státním vlastnictví.¹³⁸ Mezi další kategorie drah patřily vlečky a speciální dráhy, kdy jedinou speciální dráhou dle tohoto zákona je pražské metro.

¹³⁶ Zásady transformace Českých drah. *Železničář: týdeník Českých drah*. 1995, roč. 2, č. 44, s. 3.

¹³⁷ SOUŠEK, Jaroslav. Nový Zákon o dráhách. *Železničář: týdeník Českých drah*. 1995, roč. 2, č. 4, s. 2.

¹³⁸ SOUŠEK, Radovan. Právo železniční. In: SCHELLE, Karel; TAUCHEN, Jaromír. *Encyklopedie českých právních dějin. VII. svazek*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2017, s. 747. ISBN 978-80-7380-648-4.

Působnost v oblastech upravených zákonem o drahách vykonával drážní správní úřad, kterým bylo ministerstvo dopravy a také Drážní úřad, který byl ministerstvu přímo podřízen.

Nový zákon, vzhledem k přechodu k tržnímu hospodářství, již nepovažoval stát jako hlavního provozovatele drah a svou filosofií se tak, zjednodušeně řečeno, vrátil k zákonu o drahách z roku 1937. Zákon tak zavedl tři nové obecné subjekty: vlastníka dráhy, provozovatele dráhy a provozovatele drážní dopravy. Provozovatelem dráhy a drážní dopravy mohly být soukromé subjekty, jejichž práva a povinnosti zákon upravoval ve své druhé a třetí části. Nový zákon o drahách se tak stal základem pro pozdější liberalizaci železniční dopravy v České republice a přímo počítal s možností provozu více dopravců na státních železnicích.¹³⁹ K provozování dráhy bylo třeba úřední povolení drážního správního úřadu, k provozování dopravy pak licence.

Část pátá zákona se věnovala technické způsobilosti vozidel a technickým zařízením. O schválení způsobilosti vozidla k provozu na dráze rozhodoval drážní správní úřad, přičemž byl vždy schválen určitý typ vozidla. V případě, že by dopravce chtěl provozovat stejný typ vozidla, stačilo osvědčení výrobce, že se dané konkrétní vozidlo shoduje s již schváleným typem. Dle § 45 drážní správní úřad rovněž vydával průkazy způsobilosti, umožňující řízení drážních vozidel.

¹³⁹ Soukromé železniční podnikání bylo v České republice možné i před přijetím tohoto zákona, a to jako koncesovaná živnost dle živnostenského zákona (zákon č. 455/1991 Sb.). Provoz drah a drážní dopravy byl novým zákonem o drahách z živnostenského zákona vyjmut a toto podnikání bylo nadále povolováno dle části třetí a čtvrté železničního zákona.

9 Závěr

Svou diplomovou práci, která se zabývá tématem historického vývoje železničního práva, jsem strukturoval do jednotlivých období, jejichž předěly byly často spojeny s významnými státoprávními změnami rakouského a později československého státu. Pro tuto strukturu jsem se rozhodl proto, že železniční právo bylo jako odvětví správního práva často těmito událostmi ovlivněno. Jedním z cílů práce byla zároveň komparace jednotlivých historických změn v organizaci státní železniční správy a takováto struktura se s ohledem k němu přímo nabízí.

Vůbec prvním obdobím českých dějin, ve kterém můžeme poprvé mluvit o železničním právu, je období Rakouského císařství, konkrétně po roce 1824. V tomto roce byl vydán první železniční předpis, kterým se stalo privilegium ke stavbě a provozu koněspřežné železnice mezi Českými Budějovicemi a Lincem. Nedlouho poté následoval vývoj v Rakousku celoevropský trend a v roce 1836 získala privilegium první rakouská parostrojní železnice. Privilegia obsahovala první strohé normy železničního práva a měla zpočátku jen jednu stranu, avšak již tehdy byly jejich obsahem práva a povinnosti, kterými byl majitel listiny při stavbě a provozu vázán. Mezi nimi byla například povinnost nahradit zrušené veřejné silnice nebo vyvlastňovací právo. Po krátkém období soukromých železnic přebírá železniční iniciativu stát – začíná stavět své vlastní železnice, jsou vydány první obecně platné železniční předpisy (např. provozovací řád železniční) a založeny také nové státní orgány pro provoz na železnici. Státní železniční podnikání však nemělo dlouhého trvání a již v polovině padesátých let 19. století dochází k obnovení podnikání soukromého, tentokrát na podkladě koncesí, jejichž vydávání upravil speciální zákon.

V kapitole věnované vývoji v českých zemích po roce 1867 jsem se zaměřil především na nové provozní železniční předpisy, které sjednotily dosavadní interní normy jednotlivých železničních společností, jednalo se například o úpravu odpovědnosti železničních podniků nebo drážní signalizace. Dále jsem se v tomto

období soustředil na obnovu rakouských státních drah a následné postátňování soukromých železnic. Zřejmě nejdůležitější novinkou tohoto období však byla reorganizace státní železniční správy a s ní související zřízení ministerstva železnic v roce 1896, jehož statut tato práce rozebírá.

Období první Československé republiky znamenalo hlavně opětovnou reorganizaci a také zřízení Československých státních drah, jejichž problematiku právní subjektivitu jsem detailně rozebral v první podkapitole. Politika nového státu navazovala na předchozí rakouskou praxi a pokračovala v postátňování železnic, z rakouského dědictví však státu zůstaly jen hlavní dráhy, jejichž postátňování bylo pro Rakousko-Uhersko problematické. Zabýval jsem se proto podrobně postupem státu, který měl za cíl postátňování nejen tří největších hlavních drah, ale také více než dva tisíce drah místních. Krom postátňovacích akcí jsem se v této kapitole zaměřil také na státní stavební akce, které probíhaly na zákonném podkladě. V poslední podkapitole se pak věnuji nové komplexní kodifikaci železničního práva v podobě zákona č. 86/1937 Sb., o drahách, a to především v poměru k předcházející, převážně rakouské, právní úpravě.

Pro pomnichovskou republiku byly charakteristické reorganizační změny související s vyhlášením autonomie Slovenska a Podkarpatské Rusi. Důležitou inovací, která až na pár výjimek funguje dodnes, bylo zřízení ministerstva dopravy. V kapitole jsou nastíněny také další reorganizační plány zamýšlené na rok 1940, které však nikdy nebyly realizovány. V podkapitole o Protektorátu jsem se zaměřil především na předpisy, do kterých byla promítnuta nacistická ideologie, tedy především předpisy jazykové a rasové.

Poválečné období, kterému se věnuji v šesté kapitole, bylo charakteristické snahami o obnovu, a to jak obnovu provozu, tak obnovu organizace železnic. Zejména po roce 1948 však byla organizace poměrně zmatečná a často docházelo k jejím změnám. Nové státoprávní uspořádání a československého státu se, společně s novou vedoucí ideologií státu, v 50. letech projevilo zejména přijetím zákona č. 97/1950 Sb., o drahách.

Rušné období bylo završeno reorganizací spojenou s federalizací Československa a novým zákonem o drahách v 60. letech. Během následujících dvaceti let již k výraznějším změnám v právu na železnici nedocházelo.

O to větší však byly změny v letech devadesátých, a to v souvislosti jak s přechodem k tržnímu hospodářství, tak rozdělením Československa. Primárně se tyto změny projeví ve vzniku nového státního železničního podniku a také v jeho restrukturalizaci, která vyvrcholila v roce 2002 jeho rozdělením na dvě různé společnosti. Tržní hospodářství se promítlo také to znění nového zákona o drahách z roku 1994, který, zjednodušeně řečeno, opět zavedl konkurenční prostředí na české železnici.

Organizace veřejné správy železnic se v průběhu historie rozvíjela v souladu s rozvojem železniční sítě a překvapivě byla ve svých základech od počátku 20. století poměrně konstantní. Mohutný rozvoj železnic v druhé polovině 19. století vyvrcholil v roce 1896 vznikem samostatného ministerstva železnic, které v českých zemích existovalo až do období druhé Československé republiky. Ani tehdy však železnice o své ministerstvo nepřišlo, bylo pouze, díky rozvoji letectví a silniční dopravy, přejmenováno na ministerstvo dopravy, které vystupuje jako nejvyšší drážní správní orgán dodnes. Podobně dnes fungují také oblastní ředitelství Správy železniční dopravní cesty, které mají svůj původ v místních ředitelstvích státních drah, které byly na českém území poprvé zřízeny již v roce 1850. A také protějšek generálního ředitelství rakouských státních drah, které bylo ustanoveno v roce 1881, lze nalézt v generálním ředitelství akciové společnosti České dráhy. Svůj původ v 19. století mají rovněž dohlížitelé orgány.

Vývoj právní úpravy provozu železnic lze v průběhu času charakterizovat postupným procesem unifikace a systematizace. Ze strany státu byla zpočátku železnice regulována minimálně, především pomocí koncesních listin a později koncesního zákona a provozovacího řádu železničního. Většinu provozních předpisů si tak jednotlivé drážní společnosti vydávaly samy. Ve větší míře začíná být dráha regulována v druhé polovině devatenáctého století. Právní úprava však byla roztříštěná a prakticky pro každou oblast provozu existoval zvláštní předpis. Příkladem mohou

být zvláštní zákony pro udělování koncesí, pro stanovení odpovědnosti železničních společností nebo pro vyvlastňování. Tato roztržitost byla po vzniku Československé republiky ještě umocněna vznikem právního dualismu rakouského a uherského práva. Tento stav byl napraven až přijetím prvního zákona o drahách v roce 1937, který obsahoval komplexní úpravu stavby a provozu drah. Jeho nástupce, zákon o drahách z roku 1950, pak především potvrdil konec železničního podnikání v Československu vypuštěním většiny ustanovení, která jej upravovala. Zákon o dráhách z roku 1964 pak přinesl především důslednější systematické zařazení železničního práva do práva veřejného i soukromého. Řízení před drážním správním úřadem probíhala dle správního řádu, stavba dráhy probíhala dle stavebního řádu a odpovědnost za škody byla stanovena dle občanského zákoníku. Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách pak navíc, v souladu s novou tržní orientací státu, umožnil opětovné soukromé železniční podnikání a také důslednější železniční správu.

Nejzajímavějším poznatkem pro mne však při zpracovávání této práce byla nejednotnost různých státních politik v názoru na provozu železnic, tedy zda mají býti železnice v rukách státních či soukromých. Zdá se, že jednoznačná odpověď na tuto otázku nebyla nalezena ani po více než 150 letech účasti státu na železniční dopravě u nás. Zpočátku byly železnice v českých zemích soukromé, ve 40. letech 19. století však dochází k obratu a dráhy začíná stavět stát a dochází tak ke smíšenému provozu, kdy vedle soukromých drah provozuje stát také své vlastní dráhy. Tuto politiku však rakouský stát zastával jen přibližně 15 let a po roce 1854 jsou železnice v Rakousku opět pouze soukromé. Důvodem k tomuto kroku byla špatná finanční situace státu, ta se však příliš nezlepšila ani v následujících letech, kdy stát velmi tratil na finanční pomoci poskytované ztrátovým drahám. V 70. letech proto stát opět přejímá iniciativu, a kromě stavby nových drah začíná ztrátové dráhy také po-státňovat. Zároveň se také projevuje jejich strategická úloha v případě válečného stavu. V dobách první ČSR se pokračuje v politice státních drah, která je zdůvodňována národohospodářskými a strategickými zájmy. Zpočátku vítaná politika se však dočkává v odborném tisku koncem 20. let minulého století kritiky, která má svůj původ zejména ve vysokých nákladech na provoz v souvislosti s hospodářskou

krizí. Rovněž jsou vyzdvihovány výhody konkurence soukromých podnikatelů, které by zvýšily kvalitu cestování. Důvody pro státní vlastnictví drah v následujících šedesáti letech byly spíše ideologické než racionální a ekonomické, proto je v tomto hodnocení přeskočím. Zákon o drahách zavádí v roce 1994 opět možnost zisku licence k provozu pro soukromé dopravce, tratě jako takové však zůstávají ve státním vlastnictví. Celková nálada devadesátých let vítala otevření trhu a články v odborném tisku často navrhovaly také postupnou privatizaci Českých drah, a to včetně infrastruktury. V České republice byl nakonec přijat systém, kdy jsou hlavní dráhy otevřené trhu a doprava na regionálních tratích je přidělována dopravcům na základě veřejné soutěže. Odborná veřejnost je však nyní k těmto krokům skeptická, zejména z důvodu nevyřešených tarifních rozdílů jednotlivých společností, ale také díky negativním zkušenostem v jiných evropských zemích, zejména Velké Británii, kde jsou v současnosti dotace vyplácené státem soukromým dopravcům mnohonásobně vyšší než dotace vyplácené státním drahám před privatizací.

Použité zdroje

Monografie

1. BUMBA, Jan. *České katastry od 11. do 21. století*. Praha: Grada, 2007, 190 s. ISBN 978-80-247-2318-1.
2. FIALA, Ctibor. *Železnice v republice Československé: historie a vývoj železnic v zemích československých*. Praha: Státní nakladatelství, 1932, 72 s.
3. HAVELKA, Jiří. *Československé železniční právo*. Praha: Nákladem Ministerstva železnic, 1922, 80 s.
4. HONS, Josef. *Čtení o Severní dráze Ferdinandově*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1990, 263 s.
5. HONS, Josef. *U kolébky železných drah: Život a dílo Jana Pernera*. 2. vyd. Praha: Dopravní nakladatelství, 1956, 354 s.
6. SCHREIER, Pavel. *Naše dráhy ve 20. století: pohledy do železniční historie*. Praha: Mladá fronta, 2010, 173 s. ISBN 978-80-204-2312-2.
7. SCHREIER, Pavel. *Příběhy z dějin našich drah: kapitoly z historie českých železnic do roku 1918*. Praha: Mladá fronta, 2009, 207 s. ISBN 978-80-204-1505-9.
8. SOUŠEK, Radovan. Právo železniční. In: SCHELLE, Karel; TAUCHEN, Jaromír. *Encyklopedie českých právních dějin. VII. Svazek*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2017, s. 721-752. ISBN 978-80-7380-648-4.
9. SVOBODA, Miloš. *Začalo to koněspřežkou: vyprávění o nejdelsí koněspřežní železnici evropského kontinentu, jejím vzniku, stavbě a zániku*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1968, 113 s.
10. ŠTASTNÝ, Aleš; BRYNDA, Eduard. *Zákon o drahách: komentář*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1966, 347 s.
11. ŠTĚPÁN, Miloslav. *Přehledné dějiny československých železnic 1824-1948*. Praha: Dopravní nakladatelství, 1958, 269 s.
12. VORÁČEK, Čeněk. *30 let socialistické dopravy ČSSR*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1966, 173 s.

Články

13. CHMELAŘ, Arnošt. Nové budování státního dopravního podnikání. *Železniční revue: list pro otázky veřejné dopravy*. 1939, roč. 21., č. 1, s. 1-3.
14. CHMELAŘ, Arnošt. Osnova zákona o drahách (Železničního zákona). *Železniční revue: list pro otázky veřejné dopravy, zejména železniční*. 1935, roč. 17., č. 11, s. 1-3.
15. EDERER, Antonín. Železniční zákon. *Železniční revue: list pro otázky veřejné dopravy, zejména železniční*. 1936, roč. 18., č. 17, s. 2-3.

16. FIALA, Ctibor. Co teď? *Železniční revue: list pro otázky veřejné dopravy, zejména železniční*. 1938, roč. 20., č. 20, s. 5-6.
17. HOUŠKA, Vojtěch. Sestátnění Buštěhradské železnice I. *Železniční revue: list věnovaný otázkám veřejného dopravnictví*. 1923, roč. 5., č. 10, s. 7-10.
18. KAMENICKÝ, Jindřich. Stavební a investiční program státní správy železniční. *Železniční revue: list věnovaný otázkám veřejného dopravnictví*. 1920, roč. 2., č. 6, s. 1-6.
19. Košicko-bohumínská dráha. *Železniční revue: list věnovaný otázkám veřejného dopravnictví*. 1925, roč. 7., č. 12, s. 3-4.
20. KRČMÁŘ, Oldřich. Státní podnik Č.S.D. *Železniční revue: list věnovaný otázkám veřejného dopravnictví*. 1926, roč. 8., č. 14, s. 1-3.
21. KREJZA, Arnošt. Zestátnění místních drah. *Časopis pro železniční právo a politiku*. 1924, roč. 3., č. 2, s. 1-6.
22. PALÍK, František. Soupravy pro koridor. *Železničář: týdeník Českých drah*. 1996, roč. 3, č. 28, s. 6.
23. PAVLOVSKÝ, Ladislav. Soupravy pro koridor. Historická událost v naší železniční přepravě. *Železnice*. 1952, roč. 2., č. 4, s. 1-2.
24. POSPÍŠILOVÁ, Irena. Základní přístupy a východiska Transformačního projektu ČD, s. o. *Železničář: týdeník Českých drah*. 1994, roč. 1., č. 43, s. 2.
25. RUBÍNA, Josef. Úkoly úřadů Českomoravských drah. *Železnice: odborný časopis pro železniční zaměstnance*. 1944, roč. 1., č. 1, s. 3-7.
26. SKÁLA, František. Zásady nového železničního přepravního řádu. *Železnice: měsíčník pro pokrok na železnici*. 1951, roč. 1., č. 7, s. 5-7.
27. SLÁDEK, B., Převzetí správy Košicko-bohumínské dráhy státem. *Železniční revue: list věnovaný otázkám veřejného dopravnictví*. 1920, roč. 2., č. 24, s. 6-8.
28. SOUŠEK, Jaroslav. Nový Zákon o drahách. *Železničář: týdeník Českých drah*. 1995, roč. 2, č. 4, s. 2.

Judikatura

29. Nález nejvyššího správního soudu Československa ze dne 13. 6. 1922, č. 8374. In: TRNKA, Jan. *Přehled judikatury ve věcech železničních. Svazek 2*. Praha: Nákladem spolku československých železničních právníků. 1922, s. 262-264.
30. Rozsudek Nejvyššího soudu Protektorátu Čechy a Morava ze dne 4. 9. 1942, sp. zn. Rv I 280/42. In: *ASPI [právní informační systém]*. Wolters Kluwer ČR. [cit. 29. 3. 2018].
31. Rozsudek Nejvyššího soudu Protektorátu Čechy a Morava ze dne 16. 3. 1942, sp. zn. Rv II 367/41. In: *ASPI [právní informační systém]*. Wolters Kluwer ČR. [cit. 29. 3. 2018].

Internetové zdroje

32. Důvodová zpráva k zákonu č. 156/1925 Sb., podle kterého nabývá stát drah zaručených státem nebo zemí českou. *Historické tisky a stenozáznamy z 1. volebního období* [online]. Praha: Senát Parlamentu České republiky, 1925 [cit. 2018-02-16]. Dostupné z: http://www.senat.cz/informace/z-historie/tisky/1vo/tisky/T2125_01.htm
33. Důvodová zpráva k zákonu č. 158/1925 Sb., o nabytí akcií Košicko-bohumínské dráhy československým státem. *Historické tisky a stenozáznamy z 1. volebního období* [online]. Praha: Senát Parlamentu České republiky, 1925 [cit. 2018-02-16]. Dostupné z: http://www.senat.cz/informace/z-historie/tisky/1vo/tisky/T2147_00.htm
34. Důvodová zpráva k zákonu č. 51/1964 Sb., o dráhách. Národní shromáždění Československé socialistické republiky 1960–1964, tisk 153 (15. 11. 1963). *Společná česko-slovenská digitální parlamentární knihovna* [online]. Praha: Poslanecká sněmovna Parlamentu České republiky, 1963 [cit. 2018-03-29]. Dostupné z: http://www.psp.cz/eknih/1960ns/tisky/t0153_02.htm.
35. Důvodová zpráva k zákonu č. 97/1950 Sb., o drahách. Národní shromáždění republiky Československé 1948–1954, tisk 476 (13. 6. 1950). *Společná česko-slovenská digitální parlamentární knihovna* [online]. Praha: Poslanecká sněmovna Parlamentu České republiky, 1950 [cit. 2018-02-27]. Dostupné z: http://www.psp.cz/eknih/1948ns/tisky/t0476_01.htm.
36. Košický vládní program. *Totalita.cz* [online]. Praha [cit. 2018-02-27]. Dostupné z: http://www.totalita.cz/txt/txt_kvp.pdf.
37. KREJČIŘÍK, Mojmír. Neotvírejte dveře, dokud vlak nezastaví. *Vagony.cz* [online]. Nové Město nad Metují [cit. 2018-03-19]. Dostupné z: <http://www.vagony.cz/historie/dvere.html>.
38. Vývoj právné úpravy a organizační struktury československých železnic v období rokov 1918 – 1993. *Vlaky.net* [online]. 2010 [cit. 2018-02-16]. Dostupné z: <https://www.vlaky.net/zeleznice/spravy/003608-Vyvoj-pravnej-upravy-a-organizacnej-struktury-ceskoslovenskych-zeleznic-v-obdobi-rokov-1918-1993/>.

Právní předpisy

Zákony

39. Zákon č. 3/1868 ř. z., jímžto se ministerstvu království a zemí na radě říšské zastoupených dává moc, aby se umluvilo o spolek celní a obchodní s ministerstvem zemí koruny uherské. In: *Překlady zákonův a nařízení ze Zákonníka říšského na rok 1868 pro Markrabství Moravské otištěných*. Brno: Tiskem a nákladem Rudolfa M. Rohrera, 1868, částka I., s. 5-10.

40. Zákon č. 27/1869 ř. z., jenž se týče závazku podnikatelstva železnic, dáti náhradu za to, když někomu bylo příhodou nějakou na železnici na těle ublíženo nebo když byl někdo usmrčen. In: *Překlady zákonův a nařízení ze Zákonníka říšského na rok 1869 pro Markrabství Moravské otištěných*. Brno: Tiskem a nákladem Rudolfa M. Rohrera, 1869, částka IV., s. 106-107.
41. Zákon č. 65/1874 ř. z., o tom, že se má neprodleně vystavěti část navržené lokomotivní železnice z Hodkovic do Kunžvartu, jdoucí z Rakovníka na Příbram do Protivína. In: *Zákonník říšský pro království a země v radě říšské zastoupené*. Vídeň: Císařsko-královská tiskárna dvorská a státní, 1874, částka XX., s. 148-149.
42. Zákon č. 70/1874 ř. z., o zakládání knih železničných, o účinku práv hypotečních na některé železnici povolených a o knihovním zajištění zástavních práv majetníků prioritních obligací železničných. In: *Zákonník říšský pro království a země v radě říšské zastoupené*. Vídeň: Císařsko-královská tiskárna dvorská a státní, 1874, částka XXIII., s. 163-178.
43. Zákon č. 57/1875 ř. z., jenž se týče výminek a výhod, kterýmiž se může zajistiti stavba železnice sekundární z města Lokte ke štaci Loketsko-Novosedlské. In: *Zákonník říšský pro království a země v radě říšské zastoupené*. Vídeň: Císařsko-královská tiskárna dvorská a státní, 1875, částka XIX., s. 136-137.
44. Zákon č. 112/1877 ř. z., jenž se týče železnic garancie požívajících. In: *Zákonník říšský pro království a země v radě říšské zastoupené*. Vídeň: Císařsko-královská tiskárna dvorská a státní, 1877, částka XXXIX., s. 227-228.
45. Zákon č. 56/1880 ř. z., o tom, jaká polehčení a jaké výhody se mohou povolit železnicím místním. In: *Zákonník říšský pro království a země v radě říšské zastoupené*. Vídeň: Císařsko-královská tiskárna dvorská a státní, 1880, částka XXIII., s. 212-214.
46. Zákon č. 141/1881 ř. z., jímžto se schvaluje, aby stát převzal provozování jízdy po železnici císařovny Alžběty a dle případu tuto železnici odkoupil. In: *Zákonník říšský pro království a země v radě říšské zastoupené*. Vídeň: Císařsko-královská tiskárna dvorská a státní, 1881, částka LII., s. 445-446.
47. Zákon č. 122/1885 ř. z., o podmínkách nové koncese, která severní dráze císaře Ferdinanda bude udělena, a o výkonu zákupních práv, která dle toho státu budou vyhrazena. In: *Zákonník říšský pro království a země v radě říšské zastoupené*. Vídeň: Císařská a královská tiskárna dvorská a státní, 1885, částka XXXIX., s. 273-276.
48. Zákon č. 81/1887 ř. z., jímž vydávají se předpisy pro zřizování a vozbu drah místních. In: *Zákonník říšský pro království a země v radě říšské zastoupené*. Vídeň: Císařská a královská tiskárna dvorská a státní, 1887, částka XXX., s. 377-380.
49. Zákon č. 2/1895 ř. z., o drahách nižšího řádu. In: *Zákonník říšský pro království a země v radě říšské zastoupené*. Vídeň: Císařská královská tiskárna dvorská a státní, 1895, částka II., s. 7-13.

50. Zákon č. 54/1895 z. z., čelící k tomu, by se podporovalo zřizování železných drah nižšího řádu. In: *Zákony a Nařízení zemská pro Markrabství Moravské*. Brno: Tiskem a nákladem Rudolfa M. Rohrera, 1895, částka XI., s. 102-106.
51. Zákon č. 149/1910 ř. z., o drahách nižšího řádu. In: *Zákonník říšský pro království a země v radě říšské zastoupené*. Vídeň: Císařská královská tiskárna dvorní a státní, 1910, částka LXIII., s. 417-425.
52. Zákon č. 11/1918 Sb., o zřízení samostatného státu československého. In: *ASPI [právní informační systém]*. Wolters Kluwer ČR. [cit. 29. 3. 2018].
53. Zákon č. 2/1918 Sb., jímž se zřizují nejvyšší správní úřady ve státě československém. In: *ASPI [právní informační systém]*. Wolters Kluwer ČR. [cit. 29. 3. 2018].
54. Zákon č. 373/1919 Sb., o doplnění sítě železniční stavbou drah místních. In: *ASPI [právní informační systém]*. Wolters Kluwer ČR. [cit. 29. 3. 2018].
55. Zákon č. 235/1920 Sb., o stavbě nových železných drah na státní útraty. In: *ASPI [právní informační systém]*. Wolters Kluwer ČR. [cit. 29. 3. 2018].
56. Zákon č. 690/1920 Sb., o o převzetí soukromých železnic do správy státní. In: *ASPI [právní informační systém]*. Wolters Kluwer ČR. [cit. 29. 3. 2018].
57. Zákon č. 404/1922 Sb., o úpravě hospodaření ve státních závodech, ústavách a zařízeních. In: *ASPI [právní informační systém]*. Wolters Kluwer ČR. [cit. 29. 3. 2018].
58. Zákon č. 156/1925 Sb., podle kterého nabývá stát drah zaručených státem. In: *ASPI [právní informační systém]*. Wolters Kluwer ČR. [cit. 29. 3. 2018].
59. Zákon č. 158/1925 Sb., o nabytí akcií Košicko-bohumínské dráhy československým státem. In: *ASPI [právní informační systém]*. Wolters Kluwer ČR. [cit. 29. 3. 2018].
60. Zákon č. 86/1937 Sb., o drahách. In: *ASPI [právní informační systém]*. Wolters Kluwer ČR. [cit. 29. 3. 2018].
61. Ústavní zákon č. 299/1938 Sb., o autonomii Slovenskej krajiny. In: *ASPI [právní informační systém]*. Wolters Kluwer ČR. [cit. 29. 3. 2018].
62. Zákon č. 192/1946 Sb., o dvouletém hospodářském plánu. In: *ASPI [právní informační systém]*. Wolters Kluwer ČR. [cit. 29. 3. 2018].
63. Ústavní zákon č. 150/1948 Sb., Ústava Československé republiky. In: *ASPI [právní informační systém]*. Wolters Kluwer ČR. [cit. 29. 3. 2018].
64. Zákon č. 311/1948 Sb., o národních dopravních podnicích. In: *ASPI [právní informační systém]*. Wolters Kluwer ČR. [cit. 29. 3. 2018].
65. Zákon č. 148/1950 Sb., kterým se mění a doplňuje zákon o národních dopravních podnicích. In: *ASPI [právní informační systém]*. Wolters Kluwer ČR. [cit. 29. 3. 2018].
66. Zákon č. 97/1950 Sb., o drahách. In: *ASPI [právní informační systém]*. Wolters Kluwer ČR. [cit. 29. 3. 2018].

67. Ústavní zákon č. 100/1960 Sb., Ústava Československé socialistické republiky. In: *ASPI* [právní informační systém]. Wolters Kluwer ČR. [cit. 29. 3. 2018].
68. Zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník. In: *ASPI* [právní informační systém]. Wolters Kluwer ČR. [cit. 29. 3. 2018].
69. Zákon č. 51/1964 Sb., o dráhách. In: *ASPI* [právní informační systém]. Wolters Kluwer ČR. [cit. 29. 3. 2018].
70. Zákon č. 171/1968 Sb., o zřízení federálních ministerstev a federálních výborů. In: *ASPI* [právní informační systém]. Wolters Kluwer ČR. [cit. 29. 3. 2018].
71. Zákon č. 68/1989 Sb., o organizaci Československé státní dráhy. In: *ASPI* [právní informační systém]. Wolters Kluwer ČR. [cit. 29. 3. 2018].
72. Zákon č. 625/1992 Sb., o státní organizace Československé státní dráhy. In: *ASPI* [právní informační systém]. Wolters Kluwer ČR. [cit. 29. 3. 2018].
73. Zákon č. 9/1993 Sb., o Českých dráhách. In: *ASPI* [právní informační systém]. Wolters Kluwer ČR. [cit. 29. 3. 2018].
74. Zákon č. 212/1993 Sb., novela zákona ČNR o Českých dráhách. In: *ASPI* [právní informační systém]. Wolters Kluwer ČR. [cit. 29. 3. 2018].
75. Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách. In: *ASPI* [právní informační systém]. Wolters Kluwer ČR. [cit. 29. 3. 2018].

Ostatní

76. Císařské nařízení č. 1/1852 ř. z., jímžto se vydává provozovací řád železničný pro všechny země korunní. In: *Obecný Zákoník říšský a Věstník vládní pro císařství Rakouské*. Vídeň: Císařsko-královská dvorská a státní tiskárna, 1852, částka I., s. 1-24.
77. Nařízení ministerstva obchodu č. 48/1854 ř. z., týkajíc se opatření, nejvyšším rozhodnutím od 25. listopadu r. 1853 předepsaných aby se předešlo nebezpečnosti vybuchnutí u kotlů parních všelikého způsobu. In: *Věstník vlády zemské v makrabství Moravském*. Brno: Tiskem Františka Gastla, 1854, částka XXX., s. 368-374.
78. Nařízení ministerstva obchodu, průmyslu a stavby č. 238/1854 ř. z., týkajíc se propůjčování koncesí k podniknutí železnic soukromých. In: *Věstník vlády zemské v makrabství Moravském*. Brno: Tiskem Františka Gastla, 1854, částka XLIX., s. 660-666.
79. Nařízení ministerstva obchodu č. 80/1872 ř. z., jímžto se zavádí předpis o stejném signalisování na veškerých železnicích království a zemí v radě říšské zastoupených. In: *Zákoník říšský pro království a země v radě říšské zastoupené*. Vídeň: Císařsko-královská tiskárna dvorská a státní, 1872, částka XXXII.I, s. 227-246.
80. Nařízení ministerstva obchodu č. 90/1872 ř. z., jímžto se zavádějí nová pravidla o provozování jízdy po železničních v královstvích a zemích v radě říšské zastoupených. In: *Zákoník říšský pro království a země v radě říšské*

- zastoupené*. Vídeň: Císařsko-královská tiskárna dvorská a státní, 1872, částka XXXVI., s. 261-302.
81. Nařízení ministerstva obchodu č. 116/1875 ř. z., ježto se týče organizace c. k. generálního dozorství k železnicím rakouským. In: *Zákonník říšský pro království a země v radě říšské zastoupené*. Vídeň: Císařsko-královská tiskárna dvorská a státní, 1875, částka XXXVIII., s. 279-282.
 82. Nařízení ministerstva obchodu č. 103/1884 ř. z., jímž upravuje se organizace státní správy železničné v královstvích a zemích na říšské radě zastoupených a ustanovují se sídla dopravních ředitelstev železničných, jež dle této organizace zřízena budou. In: *Zákonník říšský pro království a země v radě říšské zastoupené*. Vídeň: Císařská a královská tiskárna dvorská a státní, 1884, částka XXIX., s. 245-255.
 83. Nařízení Vlády Československé republiky č. 539/1919 Sb., o správě Košicko-bohumínské dráhy. In: *ASPI* [právní informační systém]. Wolters Kluwer ČR. [cit. 30. 3. 2018].
 84. Nařízení Vlády Československé republiky č. 203/1921 Sb., o dopravním řádě pro železnice v Československé republice. In: *ASPI* [právní informační systém]. Wolters Kluwer ČR. [cit. 30. 3. 2018].
 85. Nařízení Vlády Československé republiky č. 354/1922 Sb., jímž provádí se zákon o výkupu Ústecko-Teplické dráhy státem. In: *ASPI* [právní informační systém]. Wolters Kluwer ČR. [cit. 30. 3. 2018].
 86. Nařízení Vlády Československé republiky č. 206/1924 Sb., provedení zák. o hospodaření ve státních závodech. In: *ASPI* [právní informační systém]. Wolters Kluwer ČR. [cit. 30. 3. 2018].
 87. Nařízení Vlády Československé republiky č. 269/1938 Sb., o organizaci některých ministerstev. In: *ASPI* [právní informační systém]. Wolters Kluwer ČR. [cit. 30. 3. 2018].
 88. Nařízení Vlády republiky Česko-Slovenské č. 2/1939 Sb.II, o úpravě působnosti ministerstva dopravy. In: *ASPI* [právní informační systém]. Wolters Kluwer ČR. [cit. 30. 3. 2018].
 89. Vládní nařízení Vlády Protektorátu Čechy a Morava č. 178/1939 Sb., o Protektorátní drahách Čech a Moravy a o Protektorátní poště. In: *ASPI* [právní informační systém]. Wolters Kluwer ČR. [cit. 30. 3. 2018].
 90. Vládní nařízení Vlády Protektorátu Čechy a Morava č. 136/1940 Sb., o právním postavení židů ve veřejném životě. In: *ASPI* [právní informační systém]. Wolters Kluwer ČR. [cit. 30. 3. 2018].
 91. Nařízení Vlády Československé republiky č. 123/1949 Sb., o organizačním statutu podniku „Československé dráhy, n. p.“ In: *ASPI* [právní informační systém]. Wolters Kluwer ČR. [cit. 30. 3. 2018].
 92. Nařízení Vlády Československé republiky č. 2/1952 Sb., jímž se vydává železniční přepravní řád. In: *ASPI* [právní informační systém]. Wolters Kluwer ČR. [cit. 30. 3. 2018].

93. Nařízení Vlády Československé republiky č. 33/1952 Sb., o zřízení ministerstva železnic a o reorganizaci železnic. In: *ASPI* [právní informační systém]. Wolters Kluwer ČR. [cit. 30. 3. 2018].
94. Nařízení Vlády Československé republiky č. 77/1953 Sb., o nové organizaci ministerstev a ústředních orgánů státní správy. In: *ASPI* [právní informační systém]. Wolters Kluwer ČR. [cit. 30. 3. 2018].
95. Vyhláška ministra obchodu a ministra železnic č. 16/1896 ř. z., že zřízeno bylo železničné ministerium a že vydán byl nový organizační statut pro státní železničnou správu v královstvích a zemích na říšské radě zastoupených. In: *Zákonník říšský pro království a země v radě říšské zastoupené*. Vídeň: Císařská královská tiskárna dvorní a státní, 1896, částka VI., s. 21-33.
96. Vyhláška Ministra vnitra č. 30/1945 Sb. II, o platnosti ústav. dekretu presidenta o obnovení právního pořádku. In: *ASPI* [právní informační systém]. Wolters Kluwer ČR. [cit. 30. 3. 2018].
97. Vyhláška Ministra dopravy č. 338/1949 Ú.I.II, o znárodnění některých nestátních drah pro veřejnou přepravu. In: *ASPI* [právní informační systém]. Wolters Kluwer ČR. [cit. 30. 3. 2018].
98. Vyhláška Ministra dopravy č. 132/1964 Sb., o železničním přepravním řádu. In: *ASPI* [právní informační systém]. Wolters Kluwer ČR. [cit. 30. 3. 2018].
99. Dekret Prezidenta republiky č. 104/1945 Sb., o závodních a podnikových radách. In: *ASPI* [právní informační systém]. Wolters Kluwer ČR. [cit. 30. 3. 2018].
100. Dekret Prezidenta republiky č. 89/1945 Sb., o vyznamenáních za zásluhy o výstavbu státu a za vynikající výkony. In: *ASPI* [právní informační systém]. Wolters Kluwer ČR. [cit. 30. 3. 2018].
101. Výnos ministerstva dopravy z 27. února 1939, č. j. 14720. In: *Úřední věstník ministerstva dopravy republiky Československé (v Praze)*. Praha: Ministerstvo dopravy, 1939, č. 12, s. 1-6.
102. Výnos ministerstva dopravy ze dne 28. srpna 1939, č. j. 72469/1939. In: *Věstník ministerstva dopravy pro obor Protektorátních drah Čech a Moravy*. Praha: Ministerstvo dopravy, 1939, č. 45a, s. 4-8.
103. Výnos ministerstva dopravy ze dne 16. prosince 1939, č. j. 92119-II/1-39. In: *Věstník ministerstva dopravy pro obor Protektorátních drah Čech a Moravy*. Praha: Ministerstvo dopravy, 1939, č. 58a, s. 2.
104. Výnos ministerstva dopravy ze dne 18. prosince 1939, č. j. 90938-II/3-39. In: *Věstník ministerstva dopravy pro obor Protektorátních drah Čech a Moravy*. Praha: Ministerstvo dopravy, 1939, č. 59a, s. 7-8.
105. Výnos ministerstva dopravy ze dne 30. ledna 1940, č. 10.704-IV/1-40. In: *Věstník ministerstva dopravy pro obor Protektorátních drah Čech a Moravy*. Praha: Ministerstvo dopravy, 1940, č. 6a, s. 3.
106. Výnos ministerstva dopravy ze dne 9. května 1940, čís. D 23.945-II/1-1940. In: *Věstník ministerstva dopravy pro obor Protektorátních drah Čech a Moravy*. Praha: Ministerstvo dopravy, 1940, č. 21a, s. 14-15.

107. Výnos ministerstva dopravy ze dne 29. srpna 1940, č. Kd 2.088-II/3-40. In: *Věstník ministerstva dopravy pro obor Protektorátních drah Čech a Moravy*. Praha: Ministerstvo dopravy, 1940, č. 40a, s. 7.
108. Výnos ministerstva dopravy ze dne 14. listopadu 1940, č. Kd 2641-I/1-40. In: *Věstník ministerstva dopravy pro obor Protektorátních drah Čech a Moravy*. Praha: Ministerstvo dopravy, 1940, č. 54a, s. 8.
109. Výnos ministerstva dopravy ze dne 7. března 1948, č. Pres-1826. In: *Úřední věstník ministerstva dopravy*. Praha: Ministerstvo dopravy, 1948, č. 12, s. 6.
110. Výnos ministerstva dopravy ze dne 11. března 1948, čís. Pres-2688/48. In: *Úřední věstník ministerstva dopravy*. Praha: Ministerstvo dopravy, 1948, č. 16, s. 5.
111. Oznámení ministra dopravy a techniky ze dne 19. ledna 1945. In: *Eisenbahnamtsblatt des ministeriums für verkehr und technik*. Praha: Ministerstvo dopravy a techniky, 1945, č. 3, s. 1.
112. Oznámení ministra dopravy ze dne 9. března 1948. In: *Úřední věstník ministerstva dopravy*. Praha: Ministerstvo dopravy, 1945, č. 11, s. 1.