


ROLE STÁTU VE VÝSTAVBĚ A PROVOZU ŽELEZNICE OD 30. LET 19. STOLETÍ DO 20. LET 20. STOLETÍ V INTERAKCI S VÝVOJEM EKONOMICKÉHO MYŠLENÍ V ČESKÝCH ZEMÍCH

Radim Ječný^a, Božena Kadeřábková ^b

Abstract

Role of State in Railway Construction and Operation from 1830s to 1920s in Interaction with Development of Economic Thought in Czech Lands

The topic of this study is historical analysis of the construction of the Czech railway network and the role of the state in its development in comparison with economic thought of the time. The aim of this study is to present relations between the development of theoretical economic foundations and the actual railway construction in the Czech lands from the middle of the 19th to the beginning of the 20th century. During this time, the railway network was constructed in the shape it functions until these days. The topic is examined as a historical sequence of interactions between actual railway construction and operation and economic opinions regarding the role of the state in construction and running of railways. The history of the relationship between the state and the railway went through a few periods differing in the approach of the state to ownership and operation. We can trace the private beginnings from the 1830s, to first state railways from 1841 to 1848, to privatization and indirect state subsidies, to the victorious definite idea of solely state railways in the last third of the 19th century. The study follows detailed discussions of the era together with connections to economic thought of the era.

Keywords: History of railways, railway liberalization, history of Czech economic thought, railway financing

JEL Classification: B10, B20, B30, R48, L40

a Vysoká škola ekonomická v Praze, Národohospodářská fakulta, Praha, Česká republika
E-mail: xjecr01@vse.cz

b České vysoké učení technické v Praze, Fakulta stavební, Praha, Česká republika
E-mail: kaderabb@fsv.cvut.cz

Úvod

Po mnoho generací je železnice vnímána jako něco sounáležitého s naším životem, jako přirozený prvek v naší krajině. Jistě k tomu přispívá i skutečnost, že české země historicky patřily k nejprůmyslovějším zemím s nejhustší železniční sítí na světě. V rozvoji, vývoji a provozu železniční dopravy docházelo a dochází k významným změnám od jejího založení a je zrcadlem vývoje ekonomiky i společnosti, a i současná evropská železniční doprava včetně české je praktickým uplatněním myšlenek ekonomické teorie, jak se snažíme ukázat v tomto článku.

Článek zkoumá vývoj železniční dopravy od jejích počátků, tedy od 30. let 19. století do 20. let 20. století v české ekonomice v komparaci s vývojem ekonomických názorů na úlohu státu při jejím budování a rozvoji a je zároveň výpovědí o utváření počátků ekonomického myšlení na našem území. Téma je zkoumáno z hlediska historické posloupnosti v interakci mezi reálným budováním a provozem železnice a ekonomickými názory na úlohu státu při budování a provozu železnice. Výklad je komplikován skutečností, že dnešní Česká republika byla v 19. století součástí Rakouska-Uherska, po 1. světové válce byla součástí Československa. Na jejím území probíhal jak bouřlivý rozvoj průmyslu ve století devatenáctém, kdy podíl průmyslové výroby na rakouské části monarchie činil 75%, tak prosperita 20. let 19. století v tehdejší Československu. Koncepce budování a provozu železnice byly více než v jiných zemích silně ovlivněny strategickými cíli těchto zemí a jejich hospodářských politik. Budování železniční sítě potvrzuje skutečnost, že ekonomická teorie a její rozvoj jsou úzce spjaty s hospodářskou politikou a konkrétním vývojem ekonomiky na daném území. Ačkoliv ekonomika byla vyspělá, ke vzniku žádné vlastní české ekonomické školy nikdy nedošlo. První česká ekonomická výuka proběhla až v roce 1877 na univerzitě v Praze.¹ Výuka byla zaměřena na stávající normy a uspořádání hospodářského života.

Cílem této studie je prezentace souvislostí mezi rozvojem teoretických ekonomických východisek a reálným budováním železnic v českých zemích od poloviny 19. století do počátku 20. století, kdy byla železniční síť, tak jak funguje doposud, vybudována. V tradiční historiografii o dějinách železnic² převládá pohled dopravně-technický a ekonomické aspekty se omezují jen na popis majetku jednotlivých železničních společností, popřípadě na spojení mezi politikou, resp. diplomacií, a železničním podnikáním, jak je patrné v díle *Dějiny železnic Rakouska-Uherska* (Strach *et al.*, 1895–1905). Více ekonomicky zaměřené

1 V roce 1877 habilitoval v češtině A. Bráf jako první docent národního hospodářství na České polytechnice v Praze a zároveň na Karlo-Ferdinandově univerzitě, kdy na obou univerzitách přednášel česky.

2 Vedle celé řady monografií jednotlivých tratí je nejvýznamnějším a nejkomplexnějším dílem Štěpán, M. (1958). Přehledné dějiny československých železnic 1824–1948.

byly až nejnovější práce Jakubce (1991, 1997) a Kvizdy (2006). Dobové diskuse byly nejen praktické, ale obsahovaly i teoretické argumenty. Při sledování tohoto myšlenkového vývoje se projevuje názorová nevyhraněnost z hlediska ekonomických teorií. Pro české ekonomické myšlení 19. století byl důležitý i důraz na to, co a jak prospěje českému národu.

Text je rozdělen na dvě části, kdy první část je věnována historickému vývoji hlavních tratí železniční dopravy a úloze státu, hospodářské politiky při výstavbě a provozu železnice a reakcí ekonomických myšlenek na ekonomickou realitu. Druhá část je věnována tratím vedlejším a ekonomickým názorům na problematiku této výstavby a provozu. Poslední částí je shrnující závěr. Mapy slouží k vytvoření představy o rozsahu jednotlivých etap budování železnic.

1. Historické etapy vývoje železnice na území České republiky v kontextu hospodářské politiky a ekonomické teorie

Vztah státu a železničního podnikání prodělal v průběhu 19. a počátku 20. století několik etap, od odmítnutí jakékoliv aktivní role státu přes jeho silnou angažovanost.³ Jednotliví uvádění autoři tvořili v delším období, než je vymezeno podle změn ve vývoji úlohy státu na železnici, ale jsou do jednotlivých období přiřazeni podle hlavních děl vztahujících se k vývoji železnice a hospodářské politiky v této oblasti.

1.1 Období privátních aktivit v budování železnice do roku 1841 a teorií lokalizace

Vývoj železniční dopravy v posledních 30 letech je na našem území provázen liberalizací ve smyslu příchodu nových poskytovatelů a vzniku konkurenčního prostředí v železniční infrastruktuře, a ČR tak navazuje a kopíruje reformy evropské.

Otevření trhu konkurenci a privátnímu kapitálu není nová záležitost. Privátní kapitál a aktivity soukromých společností stály u samotného vzniku železnice – první železnice byly postaveny a provozovány jako soukromé firmy. Teprve v období po 1. světové válce se vznikem Československa definitivně zvítězila idea monopolních a státem vlastněných drah.

V první etapě (do roku 1841) bylo zřizování železnic čistě privátní aktivitou: první (koněspřežná) železnice na našem území České Budějovice – Linec a i první parostrojní Severní dráha císaře Ferdinanda (*Kaiser Ferdinands-Nordbahn, KFNB*) Vídeň–Břeclav–Přerov–Krakow–Wieliczka s odbočnými tratěmi do Brna a Olomouce, obě budované

3 Pro výstavbu dráhy však bylo vždy zapotřebí státního povolení, tzv. koncese, a její získání bylo často předmětem konkurenčního boje různých podnikatelských skupin.

od 30. let 19. století. Primárně vznikly pro přepravu soli, ačkoliv skutečný význam měla až KFNB a její napojení na ostravský industriál.

Zkoumání návaznosti vývoje železniční dopravy na teorii v této etapě by bylo možné začít u lokalizačních teorií. Pravděpodobně první prostorový model popsal ekonom, německá velkostatkář Johann Heinrich von Thünen (Thünen, 1826), který objasnil ideální model rozmístění zemědělské výroby v krajině, kde vzdálenost a cena dopravy hrají roli. Rozvoj průmyslu vedl k rozvoji lokalizačních teorií průmyslu, např. Wilhelm Launhardt (Launhardt, 1882) a Alfred Weber⁴. Jeho lokalizační teorie (Weber, 1922) je doplněna o faktory aglomerační (výroby na sebe vzájemně navazují, mají tendenci se k sobě přitahovat), náklady na pracovní sílu a náklady na dopravu.

Zvláštním případem lokalizačních teorií je popis rozčlenění železnic od Gustava Cohna, příslušníka německé historické školy. V díle *Ekonomie obchodu a dopravy* (Cohn, 1898) používá pro rozdělení železnic především technické podmínky. Jeho dílo se soustředilo na pruské železnice bez mezinárodního srovnání. Důraz kladl na výhody státního vlastnictví železnic. Ohledně cen (tarifů) zastával názor, že je má stát určovat s ohledem na své politické cíle. Tarify tak nejsou založeny na ekonomické kalkulaci, ale mají být součástí státní daňové politiky.

1.2 Období státních zásahů ve vývoji železnice 1841–1848

V roce 1841 vstupuje do výstavby železnice stát, zřizuje Generální ředitelství státní drah s cílem vybudovat ucelenou síť páteřních strategických tratí. Hlavním důvodem byly potřeby obrany monarchie, kdy dosavadní výstavba privátních drah se zdála příliš pomalá. Na naše území zasahuje především společnost Severní státní dráhy (*Nördliche Staatsbahn, NStB*), která vybudovala spojení Brno – Česká Třebová – Praha (1845) – Děčín (1851) s napojením na Sasko. Trať vzniklé v těchto dvou prvních etapách tvoří páteř železniční dopravní sítě v ČR a realizují se na ní v současnosti největší objemy osobní i nákladní dopravy.

1.3 Období 1854–1877 s dominancí soukromého kapitálu se státní podporou

V roce 1854 byl vydán tzv. koncesní zákon (*Konzessionsgesetz*), který opět předpokládal zapojení privátního sektoru do stavby a provozování drah. Zákon dle pruského vzoru z roku 1839 obsahoval dvě hlavní zásady: zákaz výstavby paralelních drah a především možnost získat státní garanci výdělku. Investoři poté mohli mít zaručen určitý minimální

4 Bratr jednoho ze zakladatelů sociologie Maxe Webera (nejvýznamnější dílo: *Protestantská etika a duch kapitalismu*, 1905).

úrok z investovaného kapitálu. Tato garance platila jen pro tratě ze státního pohledu potřebné. V roce 1862 bylo takto garantováno přes 40 % všech tratí, v roce 1866 však již více jak 75 % (Strach *et al.* (1895–1905). Stát se však nestáhl jen z výstavby nových tratí, ale prodal i dosavadní společnosti. Kupcem bylo rakousko-francouzské finanční konsorcium⁵, které 22. února 1855 založilo největší a nejvýznamnější soukromou železniční společnost na našem území: Společnost státní dráhy (*Österreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft, StEG*).⁶

Do tohoto období budování železnice spadá z česky psaných prací věnujících se železnici dílo Edurda Grégra *Česká severo-západní dráha* (Grégr, 1868). Grégr byl politik a novinář, proto i toto dílo bylo spíše politickou proklamací než ekonomickou studií. Za základ hospodářské prosperity považoval dostupnost levného uhlí jako základního energetického zdroje. V konečné ceně uhlí jsou náklady na dopravu rozhodující. Pro Grégra bylo účelem hospodářství povznést celý národ. Grégr popsal způsob prodeje uhlí v Čechách, kde rozhodující těžaři na Kladně i na Ostravsku byli majetkově propojeni s železnicemi, čímž vytvořili vertikální monopol a využívali ho k udržování vysoké ceny jak uhlí, tak jeho přepravy po železnici. Detailněji se Grégr zabýval situací v Praze, kdy těžaři kladenského uhlí společně s Buštěhradskou dráhou (*Buštěhrad Eisenbahn, BEB*) uzavřeli formální kartel (Spolek pro prodej uhlí), který jako jediný měl právo s kladenským uhlím obchodovat a který určoval jeho minimální ceny. Navíc z každého prodaného metrického centu inkasoval Spolek pro prodej uhlí zvláštní poplatek 12 krejcarů, cca 20 % z konečné ceny. Porušení kartelové dohody bylo sankcionováno na svou dobu astronomickou pokutou 30 000 zlatých. Grégr porovnal konečné ceny uhlí ve vybraných středoevropských metropolích a zjistil, že Praha má ceny uhlí o cca 15 % vyšší než Berlín anebo Vídeň, ačkoliv leží nedaleko uhelných dolů. Jako důsledný liberál se dovolával konkurence, která jediná může zajistit snížení cen, a tím zlepšit jak sociální postavení obyvatelstva, tak podnítit hospodářský růst. Nutnost vybudovat další železniční spojení pro uhlí si uvědomoval i stát. Probíhalo řízení s cílem udělit státní souhlas na vybudování dráhy, která by spojila Prahu s doly na Rakovnicku a v severní části Čech. Grégr varoval před tím, aby tuto licenci získala Buštěhradská dráha. V této souvislosti podrobil kritice i dosud užívanou praxi, kdy stát garantoval železnicím minimální výnos z investovaného kapitálu. Grégr obvinil správu železnice, že své náklady na správu úmyslně navyšuje, aby se vyhnula případnému snížení cen. Pro úplnost uvedme, že se Praha nakonec dočkala dvou nových spojení pro dovoz uhlí, a to v roce 1872 a 1873 dvojím spojením s doly na Chomutovsku.

5 Rothschild, Eskeles, Pereira a Societé General du Credit Mobilier, sídlem společnosti byla po celou dobu existence Paříž.

6 Přes slovo „státní“ ve svém názvu šlo o soukromou společnost.

Liberál Grégr své argumenty podpořil důkladnou analýzou cen i nákladů. Úkolem státu není určovat ceny ani náklady výroby či dopravy, ale měl by dbát o nastolení konkurence. Otázka kartelů nebyla v 19. století vnímána zcela negativně, naopak přirozené sdružování výrobců za účelem kontroly určitého odvětví bylo bráno jako účinný nástroj proti krizím a hospodářským potížím. Práce Grégra poskytuje zajímavou analýzu existence monopolu na příkladu prodeje uhlí Praze v 60. letech 19. století, stejně jako „dobývání renty“ akcionáři Buštěhradské dráhy.

1.4 Období 1877–1918: spolupráce státu a privátního kapitálu

V průběhu 60. let 19. století pak docházelo díky aktivitám celé řady společností a státní garanci k dobudování základní železniční sítě. Hospodářská krize v roce 1873 ukončila rozmach výstavby a vznik ekonomických potíží železničních společností. Reakce státu na stále se zvyšující platby z veřejných rozpočtů vedla k přijetí tzv. sekvestračního zákona (*Sequestrationsgesetz*, 1877⁷), podle kterého mohly být zestátněny ty společnosti, které vykazovaly dlouhodobou ztrátu dorovnávanou ze státního rozpočtu. Následovala vlna zestátnění především v 80. letech 19. století, kdy jednotlivé společnosti byly začleňovány do v roce 1884 vzniklých Císařských a královských státních drah (*Die kaiserlich-königlichen Staatsbahnen, kkStB*). Zestátnění neunikly nakonec ani KNFB a StEG, ačkoliv důvodem byl spíše strategický význam jejich sítě než ekonomické problémy. KNFB byla zestátněna k 1. 1. 1906, StEG k 1. 1. 1909.

Postátnění bylo završeno počátkem 20. let 20. století po vzniku Československa a jeho Československých státních drah (dále také „ČSD“). Vznikla tzv. unitární železnice, kde stát provozuje nejen veškerou infrastrukturu, ale i dopravu na ní. Období unitární železnice trvalo až do vzniku Českých drah (dále také „ČD“) v roce 1993, kdy došlo k účetnímu oddělení infrastruktury od dopravy. Infrastruktura však byla stále spravována Českými drahami, ke skutečnému personálnímu a manažerskému oddělení došlo až vznikem Správy železniční dopravní cesty v roce 2003⁸.

Jestliže v předchozím období se v názorech na budování a provoz železnice projevoval důrazný Grégrův liberalismus, příslušník rakouské ekonomické školy Emil Sax požaduje státní podporu a vlastnictví v evropském prostředí za samozřejmou u hlavních tratí. V práci

7 Zákon č. 112/1877 ř. z.

8 Toto oddělení navíc probíhalo s ohledem na odbory postupně v několika etapách, dokončeno bylo teprve v roce 2011, kdy z ČD na Správu železniční dopravní cesty přešli zaměstnanci řízení dopravy, tj. výpravčí, signalisté, výhybkáři a další profese.

*Dopravní prostředky v místním a státním hospodářství*⁹ všechny tratě rozděluje do třech kategorií¹⁰ (tratě hlavní s intenzivním provozem, které spojují nejdůležitější místa obchodu a průmyslu, tratě vedlejší a tratě místní). Vedlejší a místní tratě mají schopnost dopravu vyvolat, a tím přispět k ekonomickému rozvoji oblasti, a stát má podporovat výstavbu těchto tratí. Sax nepožaduje od státu přímo výstavbu a provozování železnice, ale pouze utvoření podmínek, za kterých by to bylo možné.¹¹ Dráhy na kontinentu (na rozdíl od USA a Velké Británie) neměly plnit pouze úkoly hospodářské, ale i vojensko-strategické. Stát měl garantovat nejmenší možný výnos pro privátní kapitál. Z hlediska nákladů rozlišoval Sax tři druhy nákladů železničního podniku. Za fixní považoval:

- náklady všeobecné (mj. náklady na kapitál či daně) a
- náklady železniční infrastruktury (sem řadil většinu personálních nákladů, stejně jako náklady na železniční stanice) a
- za variabilní náklady dopravní, které vznikají až jízdou konkrétního vlaku.¹²

V této souvislosti kriticky poukázal na skutečnost, že podíl fixních nákladů je u „říšskoněmeckých“ železnic¹³ vyšší než u francouzských a britských (o cca 10–15 %)¹⁴, přičemž tento rozdíl je tvořen především vyššími personálními náklady. Za jeden ze základních úkolů státu v dopravě považoval Sax unifikaci, která vede ke snížení fixních nákladů.¹⁵

Sax popsal i základní způsoby tvorby prodejních tarifů, u kterých srovnával tarify platné u různých společností v Evropě i v USA. Za základní metodu tvorby cenových tarifů považoval tarifní degeneraci, tj. klesající jednotkovou cenu se vzrůstající vzdáleností přepravy anebo množstvím zboží podaného k přepravě. Vedle této tarifní degenerace rozděloval Sax jednotlivé druhy zboží do tzv. tarifních tříd podle postavení toho kterého zboží ve výrobním cyklu. Suroviny jako uhlí anebo dřevo jsou tarifovány levněji, hotové výrobky draž.¹⁶ Tarifní degenerace má své ekonomické zdůvodnění ve snaze pokrýt fixní náklady vyvolané větší vzdáleností či vyšší hmotností. U osobní dopravy¹⁷ mají tarifní

9 Sax, E. (1878). *Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft*. Wien.

10 Srov. tamtéž, s. 326.

11 Tamtéž, s. 356.

12 V originále Allgemeine-, Bahn- a Transpoerwerwaltung, srov. tamtéž, s. 371.

13 Prusko, Rakousko-Uhersko, Bavorsko, železnice Porýní.

14 Sax, E. (1878). *Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft*. Wien, s. 361.

15 Srov. tamtéž, s. 326.

16 Srov. tamtéž, s. 404.

17 Srov. tamtéž, s. 411.

třídy svoje ekonomické zdůvodnění, kdy cestující jsou tarifováni dle svého sociálního postavení.¹⁸

Sax své dílo vydal v roce 1878, tj. v letech hospodářské krize po krachu na Vídeňské burze v roce 1873 a v roce vydání sekvestračního zákona. Přesto v této své práci zůstal liberálem a za základ řádného fungování drah považoval na ekonomických nákladech stojící fungování, nikoli zestátnovací akci. Je to právě Sax, který je spjat s českými zeměmi (byl rektorem Karlo-Ferdinandovy univerzity v Praze a úředník dráhy Ostrava–Vídeň). Zároveň není uveden jako český ekonom v základním díle o českém ekonomickém myšlení do roku 1948 od Vencovského (Vencovský, 1997), neboť publikoval německy a přednášel na německé části univerzity.

Zevrubnou obhajobu kartelů přinesl např. Cyril Horáček v článku *K otázce kartelové*¹⁹ z roku 1896. Na této logice byl postaven již i zákon o udělování státních koncesí k výstavbě železnic z roku 1854, který zakazoval výstavbu paralelních, resp. vzájemně si konkurujících, tratí. Tento zákon vedl k oddálení vybudování tratí pro dovoz severočeského uhlí do Prahy (Grégr, 1868, s. 5). Přesto to bylo Rakousko, které vydalo vůbec první antimonopolní zákon na světě²⁰ již v roce 1870²¹, který prohlašoval za bezúčinné jakékoliv dohody, jejichž cílem je pouze zvýšit cenu výrobků. V USA první antimonopolní zákonodárství bylo přijato až v roce 1890²², resp. 1914²³.

Jedním z předkladatelů a obhájců zákona byl i Josef Kaizl. Ve svém článku *O postátnění železnic v Rakousku* z roku 1883 uváděl, že v roce 1878 odčerpaly subvence železnicím více jak 5 % státního rozpočtu (Kaizl, 1883). Vlastní hospodaření drah mělo být zlepšeno úsporami z rozsahu, jedny státní dráhy pro celé Rakousko-Uhersko měly mít efektivnější správu než roztržitá síť. Jednotné přepravní sazby měly umožnit zlevnění na delší vzdálenosti odstraněním lomených tarifů (tj. počítání dovozného přes několik společností). Realita zestátněných železnic však těmto plánům neodpovídala. Jak sám Kaizl přiznal ve svém projevu ve vídeňském parlamentu v roce 1894, celková ztráta přepočtená na jeden kilometr tratí stále rostla, v roce 1892 se dostala na cca dvojnásobek ve srovnání s rokem 1878 (Kaizl, 1914)²⁴. Kaizl však nesouhlasil s námitkou, že zestátnění

18 V tehdejší době byly pro přepravu osob k dispozici čtyři třídy, v I. bylo k dispozici zpravidla 18 míst na vagón, v nejlevnější IV. třídě 60 osob.

19 Horáček, C. (1896). *K otázce kartelové*. *Obzor národohospodářský*, s. 465–469.

20 Blíže k historii antimonopolního zákonodárství: Kindl, J. (2009). *Kartelové a distribuční dohody*. Praha: C. H. Beck.

21 Zákon č. 43/1870 ř. z.

22 Sherman Antitrust Act.

23 Clayton Antitrust Act.

24 K = rakouská koruna; 1 rakouský zlatý = 2 rakouské koruny.

je neúčinné či přímo hospodářské výsledky ještě zhoršuje, ale prohlubující se ztráta byla způsobena nedůsledností státu při provádění zestátnění, které probíhalo pomalu a části železniční sítě vynechávalo. Dále kritizoval právní nejistotu v železničním sektoru, kdy zdoluhavé rozhodovací procesy odrazovaly majitele od investic, např. StEG odmítala budovat důležité spojky k zestátněným drahám a modernizovat nádraží (Kaizl, 1914).

Z českých národohospodářů v časech monarchie byl Kaizl nejbližší praktickému uplatňování hospodářské politiky. Byl členem parlamentu a zároveň teoretikem, ovlivněným především německou historickou školou. Jeho dílo bylo prvním vědecky založeným a soustavným dílem o národním hospodářství v české literatuře (Vencovský, 1997).

K zestátnění došlo postupně u všech společností, které provozovaly dopravu na většině hlavních tratí, včetně těch ziskových. Probíhalo za náhradu a po jednání s vlastníky. Výjimkou byly kapitálově velmi silné společnosti spojené s těžbou uhlí, již zmíněná Buštěhradská dráha a dále Ústecko-teplická dráha (*Aussig-Teplitzer Eisenbahn, ATE*).

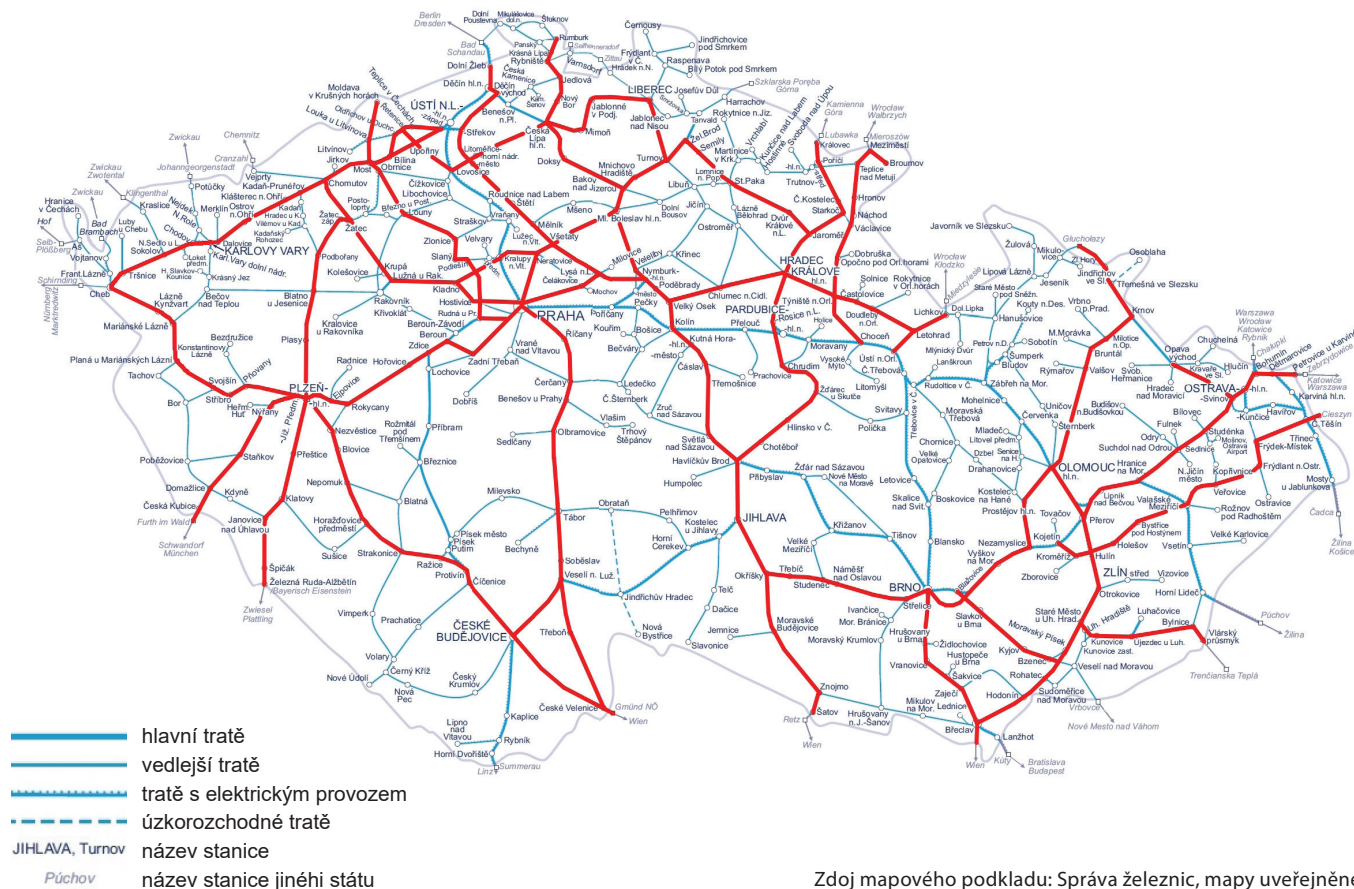
Vznik Československa (dále také ČSR) v roce 1918 vedl ke vzniku ministerstva železnic s úkolem sjednotit železniční systém tarifně, dopravně a vlastnický. Otázka vlastnictví se dostala do popředí jen u dvou společností: ATE a BEB. Jeden z argumentů pro jejich zestátnění přednesl Arnošt Mádl ve své přednášce o železničních tarifech z roku 1922, která vyšla tiskem o rok později (Mádl, 1923). Vedle hledisek celonárodních, tj. mít jednu železniční společnost pod československou správou (k tomu vedla i tzv. nostrifikační akce, podle které musely mít společnosti podnikající v ČSR zde také své sídlo), poukázal i na záležitost cenovou. Při přepravě přes více společností musí zákazník platit tzv. lomené tarify, zatímco při jedné železnici se uplatní tarifní degrese. Podle Mádlů jsou znevýhodněny ty uhelné doly, které jsou připojeny přes privátní společnosti a posílají uhlí svým zákazníkům na státních tratích. Otázka zásobování uhlím a nákladů na jeho přepravu byla jednou z klíčových hospodářských otázek vznikající republiky. Od dob Grégrova článku z roku 1868 se toho příliš nezměnilo – uhlí bylo stále nejdůležitější železniční komoditou. Obě privátní železnice byly nakonec, byť po bouřlivé debatě v parlamentu, postátněny s účinností od 1. ledna 1923.²⁵

Problematika lomeného dovozného nebyla odstraněna ani po kompletním zestátnění, zůstávala nadále v mezinárodní přepravě,²⁶ kdy překročením hranice dochází ke změně dopravce a dovozné se počítá opět od začátku. Především pro rozdrobenou střední a jiho-východní Evropu představovalo neustálé překračování hranic a počítání železničního

25 Ústecko-teplická dráha za náhradu cca 80 mil. Kč zákonem č. 234/1922 Sb. a Buštěhradská dráha následně za náhradu cca 70 mil. Kč zákonem č. 124/1923 Sb.

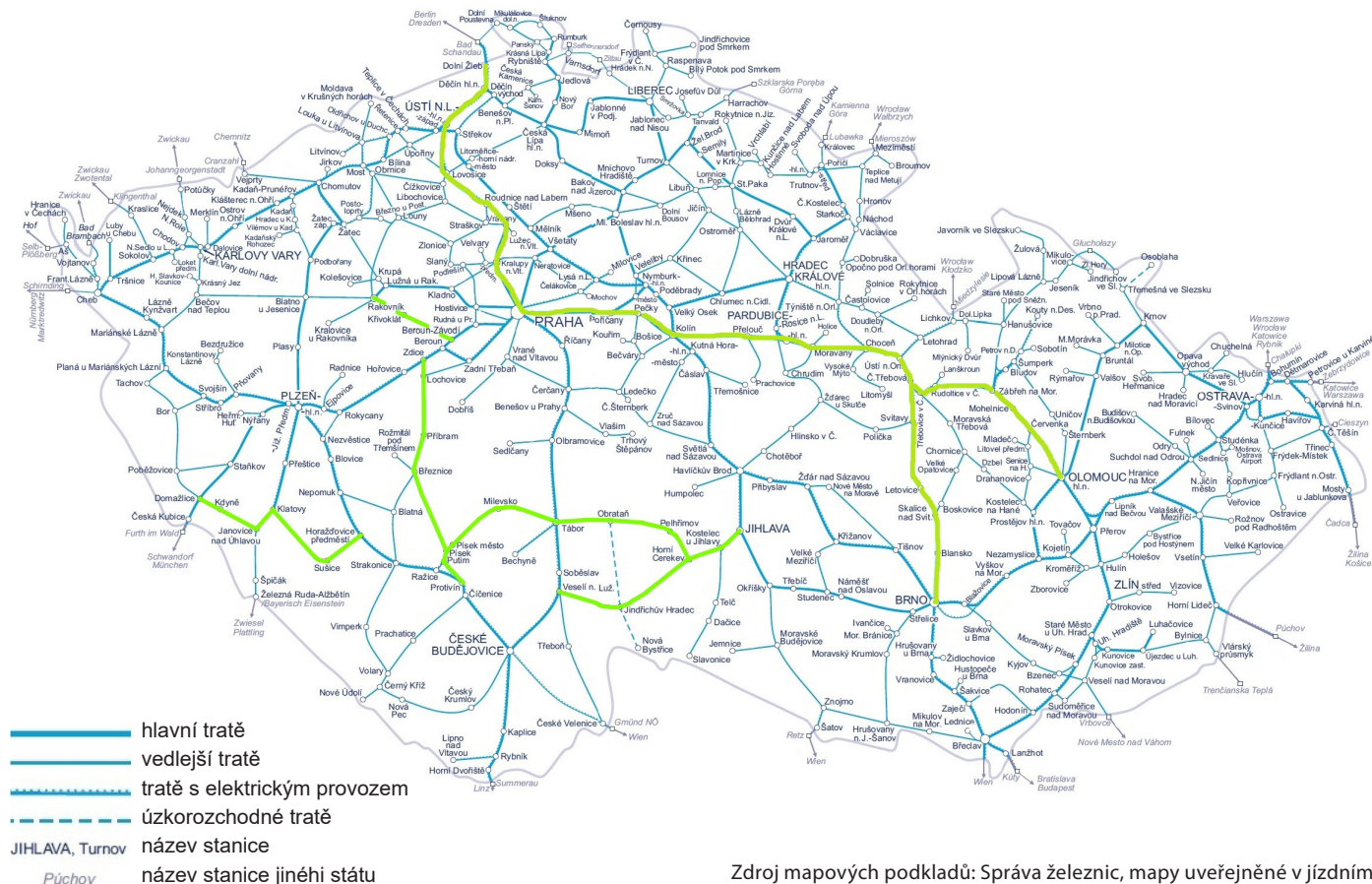
26 Srov. např. Jakubec, I. (2006). *Československo-německé dopravněpolitické vztahy v období studené války se zvláštním zřetelem na železnici a laskou plavbu (1945/1949–1989)*. Praha: Karolinum.

Obrázek 1: Hlavní tratě postavené privátním kapitálem do roku 1918 (mimo lokálek) – červeně



Zdroj mapového podkladu: Správa železnic, mapy uveřejněné v jízdním řádu

Obrázek 2: hlavní tratě postavené státem do roku 1918 (mimo lokálék)



Zdroj mapových podkladů: Správa železnic, mapy uveřejněné v jízdním rádu

dovozního narušování tarifní degrese a zvyšování konečné ceny přepravného. Teprve politika Evropské unie z konce 90. let 20. století vedla ke svobodnému přeshraničnímu přístupu na železniční infrastrukturu. V současné době mohou dopravci nabízet své služby napříč Evropou a překonáním problematiky lomeného dovozného zvýšit konkurenceschopnost železničního sektoru, především v nákladní dopravě.²⁷

Státnímu vlastnictví se ve své krátké práci *Státní podniky, státní dluhy*²⁸ věnoval také Josef Pazourek. Obhajoval sice státní vlastnictví železnic, zároveň však kritizoval jejich neefektivnost. Zdůrazňoval, že efektivně lze železnice řídit jen tehdy, pokud bude celá síť státní a nebude docházet ke střetávání soukromých a státních železnic, čímž mj. navázal na čtyřicet let staré myšlenky Kaizla. Požadoval efektivní řízení státních podniků, které mají být nuceny k finanční soběstačnosti na základě obchodní kalkulace.²⁹ V soustavě veřejných rozpočtů navrhoval oddělení veřejných podniků od státního rozpočtu, a to především železnic.³⁰ Investiční dluhy vzniklé hospodářskou činností státu a jeho nákupem lesů, statků, dolů a dalších podniků či výpůjčky na zakoupení anebo výstavbu železnic³¹ měly být splaceny z činnosti těchto podniků, a neměly by tedy představovat pro veřejné finance žádné riziko, protože toto riziko je kryto zakoupeným majetkem. Pazourek doporučoval před každou takovou investicí obchodní kalkulaci podobnou kalkulaci soukromého investora.³²

Výčet ekonomů by nebyl úplný bez Aloise Rašína, tvůrce měnové a hospodářské politiky prvních let Československa. Rašín vycházel z teoretických základů rakouské ekonomické školy mezního užítku. Spíše než teoretikem byl především hospodářským praktikem. Jako přesvědčený ekonomický liberál dával opakovaně ve svých veřejných projevech i v tiskem vydaných dílech důraz na úspornou roli státu v ekonomice, na pracovitost a spořivost. Je oprávněně pokládán za tvůrce československé měny, která vznikla úspěšnou měnovou odlukou od rakouské koruny. Za zlo považoval dluhy a inflaci, v důsledku čehož tvrdě prosazoval deflační měnovou politiku – i proti zájmům exportního průmyslu. Své názory na politiku ČSR explicitně vyjádřil v prosinci 1918 jako čerstvě ustanovený ministr financí ve svém projevu v Měšťanské besedě v Praze (Rašín, 1918, s. 32): „*Musíme bojovati proti všem, kteří si myslí, že jest možné, aby dvě třetiny obyvatelstva*

27 Podrobněji k železniční tarifní teorii např. Hurbiš, P. a Procházka, R. (1994). *Základy mezinárodního zasilatelství v železniční přepravě*. Praha.

28 Pazourek, J. (1926) *Státní podniky, státní dluhy*. Praha, s. 11.

29 Tamtéž, s. 6.

30 Tamtéž, s. 5.

31 Rakousko-Uhersko i Československo emitovalo pravidelně dluhopisy za účelem investic do železniční sítě, a to včetně výkupu privátních akcií drážních firem.

32 Pazourek, J. (1926) *Státní podniky, státní dluhy*. Praha, s. 15.

byly živý na státní útraty.“ Rašín se postavil proti dalšímu zadlužování státu a varoval před přílišnými nadějemi, které veřejnost vkládala na nový stát v hospodářské oblasti.

Zajímavé je srovnání s Velkou Británií, která jako jediná v 19. století nepřistoupila k žádnému zestátnění. Obdobně svůj názor na železniční politiku nově vznikajícího státu vyjádřil Rašín ve spisu *Finanční a hospodářská politika Československa do konce r. 1921* (Rašín, 1922). Za prapůvod zestátnění v druhé polovině 19. století označil především vojenské důvody. Evropské země, v první řadě Prusko a podle jeho vzoru i Rakousko, potřebovaly spolehlivý dopravní systém pro své armády. Železnice tak měla sloužit v první řadě potřebám armády, hospodářské důvody byly až sekundární. Za potřebu armády starého mocnářství označil Rašín i možnost zaměstnávat vysloužilé vojáky a železniční správa se zdála pro tento účel ideální (Rašín, 1922, s. 98).

Při hodnocení situace železnic Československa bral Rašín již za definitivní, že železnice má být součástí státu, ačkoliv tomu tak plně v roce 1921 ještě nebylo. Hovořil o státním monopolu na železniční dopravu, byl si však vědom všech nevýhod pro hospodaření, které to přináší: „*Monopol tento má nedostatky všech monopolů a vyloučení soutěže. U státních drah k tomu přistupuje ještě, že personálu je nadbytek, správa vždycky ztrácí na iniciativě obchodní, trpí pod vlivy politickými...*“ a objektivně hodnotil i neschopnost státního podniku nakupovat efektivně od svých dodavatelů (Rašín, 1922, s. 99). Úkolem nového státu mělo být vybudování spojení mezi západem a východem země, včetně napojení Podkarpatské Rusi. Za další významný úkol považoval dopravní spojení Dunaje a Labe a po Labi s Hamburkem, kde na základě Versailleské mírové smlouvy mělo ČSR své výsostné území.

Josef Gruber vydal v roce souhrn dosavadního poznání o dopravě ve své knize *Dopravní politika* (Gruber, 1923). Ačkoliv vyšla až za trvání Československa, názory v ní uvedené se formovaly již v období před válkou. V kapitole³³ věnované formám vlastnictví železnic objektivně zhodnotil i nevýhody státního vlastnictví: stát by neměl být podnikatelem, protože se dostává do střetu zájmů mezi svou rolí jako nejvyššího správního orgánu a snahou docílit zisk při řízení konkrétního podniku. Státní dráhy mají navíc tendenci se byrokratizovat. Uváděl, že soukromé dráhy potřebují při stejné hustotě provozu jen sotva polovinu zaměstnanců. Zajímavá je kritika zaměstnanosti – podle Grubera není správné, že statisíce zaměstnanců jsou závislé na státu, protože státy selhávají ve své roli dozoru a jakékoliv změny je obtížné politicky prosadit. Přes tyto výhrady se ale Gruber přiklonil ke státnímu vlastnictví. Podnikatel je veden snahou o co nejvyšší zisk, ale stát spravuje dráhu v zájmu všeho obyvatelstva (uvedl termín nepřímá rentabilita).

33 Gruber, 1923, s. 76.

Tabulka 1: Etapizace železničních dějin na území České republiky

Etapu	Období	Subjekt	Tratě
I.	do 1841	Privátní	České Budějovice – Linec / Severní dráha císaře Ferdinanda
II.	1841–1848	Stát	Severní státní dráha
III.	1854–1877	Privátní se státní podporou	Dobudování sítě drah Společnost státní dráhy
IV.a	1877–1914	Stát	Postupné zestátnění hlavních tratí
IV.b	1880–1914–1918	Privátní se státní podporou	Výstavba lokálků
V.	1918–1923	Stát	Dokončení zestátnění ČSD
VI.	1923–1992	Stát	Unitární železnice ČSD (1939–1945, Českomoravské dráhy ČMD/ BMB1)
VII.	1993–2011	Stát Privátní v nákladní dopravě	Oddělení infrastruktury ČD, OKD Doprava, Unipetrol doprava, Viamont
VIII.a	2011–2019	Stát Privátní v nákladní i osobní dopravě	RegioJet, Leo Express
VIII.b	2019 – dosud	Stát Privátní v nákladní i osobní dopravě	Privátní i na účet státu v osobní dopravě

Zdroj: vlastní zpracování

Dalším důvodem pro státní výstavbu je velká kapitálová náročnost, která by vedla privátní kapitál jen k budování a provozu omezené sítě pouze tam, kde je zaručen velký objem přepravy. V závěru kapitoly shrnul principiální výhody státních železnic: možnost vybudovat hustou síť pokrývající celý stát, jednotná organizace dopravy i správy (tj. úspory z rozsahu), možnost subvencovat ztrátové části sítě ze ziskových, využívat politických a kulturních aspektů výstavby železnic.³⁴ K problematice vlastnictví se Gruber nepřímou vyjádřil i v kapitole věnované tarifům³⁵. Tarifní politiku považoval za součást

34 Tamtéž s. 78.

35 Tamtéž s. 119.

hospodářské a finanční politiky státu. Stát by měl mít „tarifní výsadu“, kterou může přes cenu dopravy ovlivňovat zbožíové toky např. zvýhodněním exportu.

Tabulka 1 znázorňuje vztahy mezi státem a železničním podnikáním. Po prosazení státem vlastněných, tzv. unitárních, železnic ve 20. letech 20. století se po roce 1992 vydal vývoj opětovným návratem k privátnímu podnikání.

2. Výstavba a provoz lokálních tratí a ekonomické názory českých ekonomů a politiků

Zatímco hlavní trať měl stát zájem provozovat sám, na vybudování místních drah se měli podílet místní zájemci, byť s výraznou státní podporou. Zlomem ve výstavbě těchto tratí se stal v roce 1880 zákon o poskytování výhod místním drahám³⁶, následovaný dalšími zákony na úrovni země³⁷. Tyto normy zmírňovaly technické standardy a poskytovaly velmi velkorysé státní subvence. Nastalo tak poslední období velkého budování tratí a zahušťování sítě, především v Čechách, protože na Moravě nebyla podpora tak velkorysá.

V období po roce 1890 se diskuse soustředila na otázky budování, financování a hospodaření těchto železnic nižšího řádu, souhrnně označované jako lokálky. Ostatně debaty o páteřní železniční síti již byly, i zásluhou Josefa Kaizla, skončeny – převládla idea státem vlastněných a státem řízených železnic.

Václav Horák ve svém příspěvku z roku 1903 (Horák, 1903) poukazoval na nedjednotnost a roztržitost staveb tratí. Za základní problém považoval, že každé město či region si nárokovalo stavbu trati a že záleželo spíše na jeho vyjednávacích schopnostech více než na hospodářské účelnosti. Obdobně Václav Pramen v roce 1906 kritizoval výstavbu železnic po „kouskách“, protěžování místních zájmů a požadoval jednotnou a státem řízenou železnici (Pramen, 1906).

Důležitou otázkou rezonující v politickém životě před rokem 1914 byla otázka národnostní. Dalo by se očekávat, že debata o výstavbě lokálek bude vyhrocena i národnostně. Je překvapující, že v možnosti získat státní subvence se dokázaly spojit zájmy obou zemských národů, čemuž odpovídá vedení většiny místních tratí napříč jazykovou hranicí, některé z tratí tuto jazykovou hranici překročovaly i několikrát.³⁸ Národnostní otázkou výstavby se zabýval Arnošt Winter v článku *Subvencování místních drah* (Winter, 1910). Článek byl psán již po ukončení velké železniční akce a za nepříznivých poměrů

36 Zákon č. 56/1880 ř. z.

37 Zákon č. 81/1887 ř. z. a č. 8/1893 ř. z., novelizován 1910.

38 Např. Jindřichův Hradec – Nová Bystřice, Strakonice–Vimperk, Čičenice–Volary, Doudleby nad Orlicí – Rokytnice v Orlických Horách, Martinice v Krkonoších – Rokytnice nad Jizerou, Čížkovice–Obrnice, Louny–Postoloprty, Kostelec u Jihlavy – Telč – Slavonice – Waidhofen an der Thaya, Staňkov–Poběžovice, Svinov–Klimkovice.

veřejných financí (Winter, 1910, s. 175)³⁹. Winter na statistických datech dokazoval, že při státních subvencích se preferovaly tratě v německých oblastech. Winter sice připouští, že na české území připadlo 64 % veškeré podpory vyplacené na podporu lokálek po roce 1880 (Winter, 1910, s. 177), ale argumentuje tím, že německé území bylo favorizováno v předchozí době. Požadoval další budování tratí čistě na českém území a finanční náklady měla nést centrální vláda ve Vídni. Nutno podotknout, že průmyslové a na uhlí bohaté území severních Čech bylo protkáno sítí železnic, které ale byly vybudovány z důvodu bohatých ložisek uhlí, a ne proto, že byly osídleny Němci.

Nejkomplexnějším příspěvkem ve zkoumání lokálek byla práce Františka Hodače *Finanční účast království a zemí při zřizování vedlejších železnic předlitavských* (Hodač 1910). Na práci je vidět i velký posun ve formě a metodologii psaní vědecké práce. Oproti práci Grégra starší o 50 let obsahuje již všechny náležitosti kladené na vědeckou práci – od přehledu nejvýznamnější literatury (práce Hodače sloužila i jako základní vodítko pro tento text) po obsáhlý poznámkový aparát. Hodač v úvodu definoval tři typy drah: dráhy hlavní, dráhy vedlejší (obsluhující atrakční území větší jak jeden okres a sloužící často ke spojení dvou a více drah hlavních) a dráhy místní, které obsluhují jen určitý mikroregion či obec. Z místních drah vyčlenil ještě malodráhy. Dále se zabýval teoretickými i praktickými východisky vedlejších drah, protože ačkoliv zákonodárce často používal termíny místní, popřípadě lokální dráha, ve skutečnosti se jednalo o dráhy z definice vedlejší. Vedle definice drah zavedl i termín dopravní ostrov jako území, které není žádnou dopravní infrastrukturou obslouženo. Zřízení železnice má vliv na zemědělskou a průmyslovou výrobu. Cena zemědělských komodit vstupující do další výroby je dána především světovými cenami, které uplatňují zprostředkovatelé. Při existenci železničního spojení klesají dopravní náklady a rozdíl může jít ku prospěchu zemědělských závodů. Zároveň klesají náklady na dopravu umělých hnojiv a strojů. Naopak při neúrodě kompenzuje železnice úrodné a neúrodné oblasti, brání prudkým vzestupům cen v neúrodné oblasti a hladu mezi obyvatelstvem. U vcelku očekávaného efektu pro průmyslový závod (pokles nákladů na dopravu surovin i výrobků ke spotřebitelům) uvedl Hodač i nepříznivý efekt na růst osobních nákladů. Otevření tratě umožňuje obyvatelstvu delší cesty za příznivých nákladů. Tato mobilita za vyššími mzdami může vést, především u fabrik na venkově, ke zvyšování mzdových nákladů. Hodač velmi nekompromisně zaútočil na ideu, že zřízením nové železnice dochází v jejím atrakčním obvodu k investiční činnosti do nové výroby. Možnost železnice „vyvolat“ nový průmysl označil za fikci a omyl: „*Je naprosto nesprávné tvrditi, že by vedlejší železnice sama o sobě*

39 „Finanční tíseň království Českého dostoupila takového stavu..., že i choromyslné z ústavů jejich propouštění nutno je.“

tajemnou jakousi silou jej způsobila, že by zvláště nový průmysl ‚vyvolávala‘. Železnice jako zařízení technické je také zde pouze nástrojem lidského ducha; může zadržovati neb usnadňovati vývoj, ale příčiny jeho jsou rázu sociálního a nikoli technického. Jestliže leží ladem podmínky, jež by umožňovaly ne-li vznik velkozávodu, tož jistě menšího podniku s bližším okruhem spotřebitelů vystačujícího a na železniční spojení neodkázaného, jest příčinou nikoli nedostatek železnice, nýbrž nedostatek podnikavosti.“ (Hodač, 1910, s. 15)

Efekty zřízení vedlejší dráhy rozdělil Hodač na efekty přímé a nepřímé. Přímými efekty rozuměl finanční náklady na stavbu a provoz dráhy, resp. výnosy z provozu železnice. Nepřímé efekty (dnes bychom použili termín pozitivní externality) jsou ty, které vedou k růstu blahobytu celé oblasti, ačkoliv nejsou přímo obsaženy v příjmech za přepravu. Zatímco první skupina je snadno vyčíslitelná (a Hodač na mnoha příkladech ukazuje ztrátovost vedlejších tratí v Předlitavsku), druhá je vyčíslitelná obtížně, a proto se jí často omlouvá primární ztrátovost tratě. Hodač zvolil jako metodu vyčíslení nepřímých efektů dopad na daňové příjmy. Porovnával obce a jejich daňové výnosy před a po zavedení železniční dopravy, resp. obce se železnicí a bez železnice. Porovnal 21 obcí z různých částí Rakouska mezi lety 1877–1896 s výsledkem, který žádnou kauzalitu nenašel (Hodač, 1910, s. 15). Dále zpochybnil, opět na statistickém vzorku (Hodač, 1910, s. 15), přínos vedlejších tratí pro tratě hlavní. Na mnoha příkladech uváděl, že rozhodnutí o výstavbě tratí padlo na základě politického rozhodnutí bez jakékoliv ekonomické opodstatněnosti. Naopak by se mělo při ztrátovosti poukázat i na náklady ušlé příležitosti, kdy je kapitál neefektivně alokován v železnici. Nutno však podotknout, že Hodač ve své práci, ve srovnání s výše uvedenými Kaizlem či Grégrem, vůbec nepočítal s korupčním efektem – kdy privátní kapitál byl často alokován velmi dobře.

V závěru práce se postavil plně za zestátnění všech železnic Rakouska a k vybudování unitární železniční správy. Uvědomoval si politickou citlivost s odkazem na to, že jednotlivé země Rakouska si budou bránit svá autonomní práva rozhodovat si o svých zemských železnicích. Na podporu svých argumentů citoval i tehdejšího ředitele Zemské banky Jaroslava Preisse, pozdějšího dlouholetého ředitele Živnobanky a výrazného spolutvůrce hospodářské politiky v Československé republice: „... *zakládání, vedení a udržování těchto drah náleží státu, a že přesunutí tohoto břemena na bedra jeho nebude narážeti u nás na žádné zásadní překážky. Doplácti na pasivní dráhy přestane býti potěšením i pro ty, kdož od tak zvané železniční politiky zemské tolik si slibovali, zapomínajíce, že při ní zemi nepřísluší vlastně nic, nežli právě doplácti.*“

Problém velkoryse vybudovaných, ale stále pasivních lokálek se pak objevoval vždy, když došlo ke zhoršení celkové hospodářské situace. Ať už to bylo v letech 1918–1919, za hospodářské krize ve 30. letech 20. století anebo naposledy v rámci transformace

ekonomiky v 90. letech 20. století. A ačkoliv byl provoz na nich postupně racionalizován a některé byly uzavřeny, vždy nakonec převládl politický názor před ekonomickým pohledem.

Závěr

Z hlediska ekonomické teorie je spor o úlohu státu v ekonomice starší, než jak ho známe z učebnic ekonomie, jak ukazuje předchozí text. České ekonomické myšlení vedle klasické ekonomické školy bylo ovlivněno německou historickou školou a rakouskou subjektivně psychologickou školou. Většina českých ekonomů nebyla názorově příliš vyhraněná a inklinovala spíše k praktickému uplatňování hospodářské politiky s rysy nacionalismu.

Státní vlastnictví železnic z teoretických pozic navrhovala německá historická škola, například Gustav Cohn. Z jeho myšlenek vycházel i Josef Kaizl, který měl jako ministr financí Rakouska možnost tuto politiku prakticky uplatňovat. Čistě liberální a proprivátní postoj zastával příslušník rakouské školy Emil Sax. Obdobný liberální názor převládal i u starší generace českých myslitelů a politiků, jakými byl i Eduard Grégr.

Liberální postoje zastávající národohospodáři a politici ke konci 19. století a počátkem 20. století však v železniční věci upřednostňovali eklektické postoje. František Hodač i Alois Rašín byli liberálové, oba vycházeli z rakouské školy, přesto prosazovali státní železnice. Dokázali dobře popsat a kritizovat nedostatky státní správy i neefektivnost monopolu, přesto ze strategických důvodů prosazovali státní železnice. Převahu výhod státních železnic obhajoval i Josef Gruber, autor první komplexní vysokoškolské dopravně-ekonomické učebnice v Československu.

Tehdejší autoři, bez ohledu na svá teoretická východiska, považovali za problém smíšený model, tj. model, kdy vedle sebe existují jak státní, tak privátní dráhy. Kritizovali tedy model, který je naopak v posledních 20 letech v Evropě postupně prosazován.

Po první světové válce převládla tedy idea jednotné, národní a státem vlastněné železniční správy, která byla více chápána jako úřad a státem poskytovaná služba než jako obchodní podnik založený za účelem zisku. Tato idea nevznikla se samotným vznikem nového státu, ale byla výsledkem dlouhého vývoje železničních podniků na našem území. Podobně jako se vyvíjely obchodní společnosti a podnikatelské prostředí, měnilo se i myšlení soudobých ekonomů. Od liberálních myšlenek Saxe či Grégra po argumentaci ve prospěch státních železnic. Zestátnění drah se však jako účinný lék nakonec nepotvrdilo. Problémy s financováním ČSD mělo i Československo v letech 1918–1948.

Celkově je možné systém budování železnic v Rakousku-Uhersku z hlediska vlivu státu označit za smíšený, tj. za koexistenci státu a soukromých investorů. Podobný systém byl v 19. století např. ve Francii anebo v Belgii. Naopak ve Velké Británii byly železnice

čistě privátní až do znárodnění v roce 1948 a v protikladu Prusko (a následně i Německá říše) budovalo svůj systém jako převážně státní. K rozsáhlému postátnění v Rakousku⁴⁰ začalo docházet především po roce 1880 na základě sekvestračního zákona. Důvodem nebyl obrat v politicko-ekonomickém myšlení, ale neochota vlády nadále proplácet štedré garance privátním společnostem.

Literatura

- Cohn, G. (1898). *Nationalökonomie des Handels und des Verkehrswesens*. Stuttgart: Ferdinand Enke.
- Geschichte der Eisenbahnen der Österreichisch-Ungarischen Monarchie (1895–1905). Wien: Prochaska, 5. sv.
- Grégr, E. (1868). *Česká severo-západní dráha*, Praha: vlastní náklad.
- Gruber, J. (1923). *Dopravní politika*. Praha: Všehrd.
- Hodač, F. (1910). *Finanční účast království a zemí při zřizování vedlejších železnic předlitavských*. Brno: Česká vysoká škola v Brně.
- Horák, V. (1903). Na našich drahách. *Obzor národohospodářský*. Praha: J. Otto. 8(1), 465–469.
- Jakubec, I. (1991): Vývoj československých a německých drah 1929–1937. Praha: Karolinum.
- Jakubec, I. (1997): Železnice a Labská plavba ve střední Evropě 1918–1938. Dopravněpolitické vztahy Československa, Německa a Rakouska v meziválečném období. Praha: Karolinum.
- Kaizl, J. (1883). *O postátnění železnic v Rakousku*. Praha: vlastní náklad.
- Kaizl, J. (1914). *Z mého života*. Praha: J. R. Vilímek.
- Kvizda, M. (2006). *Ekonomické dějiny železniční sítě České republiky*. Brno: Masarykova universita. ISBN 80-210-4219-2.
- Launhardt, W. (1882). *Die Bestimmung des Zweckmässigsten Standorte einer gewerblichen Anlage*. Düsseldorf: Verein Deutscher Ingenieure.
- Mádl, A. (1923). *O železničním tarifnictví v republice československé*. Praha: Česká národohospodářská společnost.
- Di Pietroantonio, L., Pelkmans, J. (2004). *The Economics of EU Railway Reform*. Brusel: EU, <https://doi.org/10.1177/178359170400500304>
- Pazourek, J. (1926). *Státní podniky, státní dluhy*. Praha: vlastní náklad.

40 Po rakousko-uherském vyrovnání v roce 1867 si obě části monarchie ponechaly svrchovanost v železničních věcech, dále se tedy v textu hovoří již jen o Rakousku, resp. rakouských železnicích, čímž se myslí celé Předlitavsko, tj. včetně českých zemí. Pro úplnost dodejme, že v Uhrách k zestátnění většiny společnosti došlo ihned po roce 1867 bez ohledu na ztrátovost, resp. požadavek státních subvencí. I ekonomicky stále úspěšná StEG byla nucena nejprve oddělit svoji uherskou část a tu následně prodat Uhrám (1881), které na jejím základě vybudovaly v současné době nejstarší, stále fungující železniční společnost v Evropě – Maďarské královské dráhy (Magyar Államvasutak, MÁV).

- Pramen, V. (1906). *Hospodaření na zemských železnicích. Obzor národohospodářský*. Praha: J. Otto, 105–166.
- Rašín, A. (1918). *Řeč ministra financí dra. Al. Rašína O přechodném hospodářství na schůzi Mladé generace ČStD*. Praha: Česká státoprávní demokracie.
- Rašín, A. (1922). *Finanční a hospodářská politika Československa do konce r. 1921*. Praha: Pražské akciové tiskárny.
- Sax, E. (1878). *Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft*. Wien: Alfred Hélder.
- Štěpán, M. (1958). *Přehledné dějiny československých železnic 1824–1948*. Praha: Dopravní nakladatelství.
- Von Thünen, J. H. (1826). *Der isolierte Staat in Beziehung auf Landwirtschaft und Nationalökonomie, oder Untersuchungen über den Einfluß, den die Getreidepreise, der Reichthum des Bodens und die Abgaben auf den Ackerbau ausüben*. Hamburg: Fridrich Perthes.
- Vencovský, F. (1997) *Dějiny českého ekonomického myšlení do roku 1948*. Brno: Masarykova universita. ISBN 80-902215-5-6.
- Weber, A. (1922). *Standort der Industire*. Thübingen: J. C. B. Mohr.
- Winter, A. (1910). Subvencování místních drah v království Českém ve světle národnostním. *Obzor národohospodářský*. Praha: J. Otto. 15(1), 175–184.