

Železniční doprava v Československu v letech 1918 až 1970

Československá republika patřila již v době svého vzniku v roce 1918 mezi státy s hustou, avšak nerovnoměrně rozvinutou železniční infrastrukturou. Její stav odpovídal dřívějšímu politickému členění území (proto železniční síť směřovala do dřívějších politických center) a různé míře industrializace regionů. Nově ustavené republice tak v prvních desetiletích její existence chyběla především kapacitní a spolehlivá spojení západu s východem země a bylo třeba posílit napojení některých odlehlejších regionů Slovenska a Podkarpatské Rusi na železniční infrastrukturu. Míra industrializace se odrazila na hustotě a kapacitě železniční sítě, která byla výrazně vyšší v Čechách, na Moravě a v české části Slezska. Naopak na Slovensku a na Podkarpatské Rusi neproběhla tak silná industrializace a hospodářský rozvoj, tudíž zde byla železniční síť výrazně řidší.

Trendy v dopravě vykazovaly po roce 1918 velmi silnou kontinuitu s předchozím obdobím za Rakouska-Uherska a z hlediska postavení železniční dopravy v hospodářském systému neznamenal tento rok natolik zásadní mezník, jako tomu bylo na poli politickém. Železniční doprava představovala od počátku období první Československé republiky dominantní pilíř osobní a nákladní dopravy a svoje postavení si udržela až do konce druhé světové války. Největším konkurentem železnice se postupně v průběhu následujících desetiletí stala v osobní i v nákladní dopravě silniční automobilová doprava. I tak železnice svoje čelní postavení ztrácela jen velmi pomalu a svůj význam klíčového dopravního odvětví především v oblasti kapacitních přeprav si jednoznačně udržela až do roku 1989.

Do fungování železničního odvětví významně promlouvaly geopolitické změny v regionu – vznik Československa vedl k potřebě stabilizovat síť s ohledem na strategické zájmy a potřeby nově ustaveného státu. Další významný zásah přišel spolu se změnou

hranic po mnichovské dohodě v roce 1938 následované rozpadem Československa v březnu 1939 na protektorát Čechy a Morava, okupovaný nacistickým Německem, a na samostatnou Slovenskou republiku. Obě změny vedly k dočasnému organizačnímu i provoznímu rozvratu v železniční dopravě. Stejně tak mělo obrovský dopad na železniční dopravu období druhé světové války, a to jak z hlediska přeprav, zkapacitňování dopravních směrů potřebných za války, tak i následným opotřebováním vozového a lokomotivního parku a poškozením infrastruktury na konci války. Po roce 1945 se začal pomalu navracet předválečný stav, záhy nicméně přišly další změny. Komunistický převrat v roce 1948 odstartoval éru centrálního plánování a navázání ekonomiky na Sovětský svaz. Železnici toto období přineslo nové úkoly, především důraz na kapacitní přepravy pro potřeby politicky preferovaného těžkého průmyslu.

Tato kapitola představuje historii a vývoj železničního odvětví od vzniku Československa až do počátku 70. let 20. století a je členěna chronologicky podle historicko-politických mezníků, které se v tomto období výrazně promítaly (nejen) do železniční dopravy. Zpracováno bude nejprve období první Československé republiky, kdy železniční odvětví a jeho rozvoj představovaly naprosto strategickou oblast pro existenci a obranyschopnost nově etablovaného státu. Dále se budeme věnovat období od počátku existence Československé republiky po konec druhé světové války. Úkoly a postavení železničního odvětví se změnily jak ve vztahu ke státu, tak i k úkolům v rámci středoevropského regionu. V neposlední řadě bylo po nacistické okupaci Československa a vyhlášení Protektorátu Čechy a Morava zcela podřízeno „válečnému úsilí“ Německé říše. Závěrem se zaměříme na roky 1945 až 1970, tedy na dobu poválečné obnovy a rychlého rozvoje železničního odvětví. Všechny dílčí části této kapitoly se snaží období analyzovat z hlediska formy (instituce a aktéři), obsahu (vnitřní mechanismy odvětví) a procesu (zájmy, problémy, provoz). Poslední kapitola nabídne pro zprostředkování kontextu a také pro zohlednění trendů procházejících mezi jednotlivými sektory dopravy dílčí pohled věnovaný také silniční, vodní a letecké dopravě.

2.1 PRVNÍ ČESKOSLOVENSKÁ REPUBLIKA (1918–1938)

Železniční odvětví na území nově etablovaného Československa rozhodně mělo výhodnou výchozí pozici, srovnatelnou s rozvinutými zahraničními regiony. Vznik Československé republiky proběhl v dopravě jako celku a v železničním odvětví (podobně jako v jiných oblastech) ve znamení institucionální a organizační kontinuity s Rakouskem-Uherskem. Československo převzalo (také) v dopravě všechny instituce a orgány v podobě, v jaké fungovaly za Rakouska-Uherska, avšak začaly pracovat s organizační působností v rámci československého státu. Dopravní odvětví spravovala zprvu tři ministerstva: železnice spadaly pod ministerstvo železnic, poštovníctví pod ministerstvo pošt a ostatní dopravní odvětví (silniční, letecká a vodní doprava) spadala pod ministerstvo veřejných prací. Ministerstvo dopravy slučující stávající ministerstvo pošt a ministerstvo železnic vzniklo až v roce 1938.¹

Železniční síť představovala v roce 1918 na území Československa na svoji dobu moderně rozvinutou a kapacitní dopravní soustavu. Hlavním problémem železniční soustavy ale byly především dva faktory, které podtrhovaly z dopravního hlediska faktickou heterogenitu státu. Jednak to byla odlišná hustota, resp. délka železniční sítě v Čechách a na Moravě ve srovnání se Slovenskem a Podkarpatskou Rusí (1), jednak nedostatek kapacitních železničních spojení mezi českými zeměmi a Slovenskem (2).

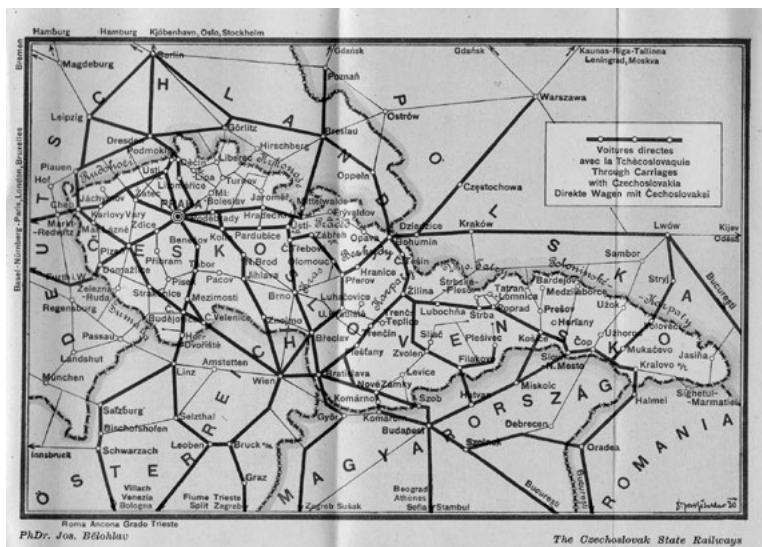
(1) Rozvoj železniční sítě odpovídal stavu hospodářství Rakouska-Uherska, v němž začala industrializace později než v ostatních státech na západě Evropy. Uvnitř habsburské monarchie probíhal industriální vývoj nerovnoměrně a důvodem pro odlišně rozvinutou síť v českých zemích a na Slovensku byla především právě rozdílná forma industrializace a úroveň hospodářství v obou dřívějších částech rakousko-uherské monarchie – Předlitavsku i Zalitavsku.² Zatímco Čechy a Morava (včetně malé části Slezska) patřily k Předlitavsku, tedy k rakouské části habsburské monarchie, a byly nadprůměrně průmyslově rozvinuté, čemuž odpovídala také hustota železniční sítě, Slovensko a obzvláště Podkarpatská Rus naopak patřily k hospodářským periferiím Zalitavska, tedy

uherské části monarchie. Na území Československa se tak v době jeho vzniku nacházelo necelých 13,5 tisíce kilometrů železničních tratí, z toho více než 3 tisíce na Slovensku a několik set kilometrů na Podkarpatské Rusi.³

(2) Trasování železniční infrastruktury odpovídalo zděděným správním poměrům na území nově ustaveného Československa. Mezi českými zeměmi a Slovenskem vedla dřívější hranice Předlitavska a Zalitavska, obě území navíc politicky spadala pod jiná centra - Vídeň představovala centrum pro české země a Budapešť pro Slovensko a Podkarpatskou Rus. Základním problémem železniční sítě tedy bylo nedostatečné spojení ve směru východ-západ. Kapacitní severní spojení dřívější Košicko-bohumínské dráhy vedlo neklidným Těšínskem, kvůli kterému vypukl v roce 1919 krátký ozbrojený konflikt mezi Československem a Polskem. Druhé kapacitní a sklonově nenáročné (a tudíž provozně výhodné) spojení českých zemí se Slovenskem vedlo na spojnici Brno - Bratislava přes Břeclav a Kúty, v těsné blízkosti jižní hranice s Rakouskem. Mezi těmito dvěma tratěmi se nacházelo jen několik spojek spíše lokálního charakteru, konkrétně v Holíci, Skalici a ve Vlárském průsmyku,⁴ které nebyly vhodné pro těžkou nákladní a dálkovou dopravu.

Nejvýznamnější a na železnici téměř monopolní dopravní společnost představovaly Československé dráhy. Vznikly na území nového státu a převzaly provoz od státních rakouských železničních správ c. k. rakouských Státních drah (*k. k. österreichische Staatsbahnen*) v českých zemích a od Uherských královských státních drah (*Magyar Királyi Államvasutak*) na Slovensku. Významný úkol v počátečním období tak představovala standardizace provozu a vozového parku a zajištění dostatečného počtu vyškoleného a kvalifikovaného personálu, který chyběl především v některých oblastech Slovenska a Podkarpatské Rusi. Ještě několik let po vzniku republiky se hovořilo v železničním provozu německy tam, kde převažoval německy mluvící personál, který neovládal češtinu na úrovni nutné pro řízení železničního provozu a zajištění jeho provozní bezpečnosti.⁵

Obr. 2.1: Mapa hlavních tratí železniční sítě první Československé republiky (1930)



Zdroj: Archiv autora.

Vznik Československa nezpomalil dříve započatý trend zestátňování soukromých železničních společností probíhající v Rakousku-Uhersku od přelomu 19. a 20. století. Kromě mnoha desítek soukromých provozovatelů lokálních a méně významných drah, z nichž většina byla zestátněna do roku 1925 (na Slovensku fungovaly soukromé dráhy ještě v průběhu druhé světové války), přetrvaly ještě tři významné a finančně stabilní železniční společnosti - Ústecko-teplická dráha, Buštická dráha a Košicko-bohumínská dráha. První ze jmenovaných společností byla zestátněna v roce 1922 a druhá o rok později. Třetí jmenovaná sice zůstala uspořádána jako soukromoprávní subjekt (akciová společnost) až do období po konci druhé světové války, ale kvůli jejímu nepostradatelnému strategickému významu pro Československo na ní převzaly ČSD provoz již v roce 1921. Zestátnění proběhlo roku 1924, kdy Československá republika získala akcionářskou majoritu nákupem akcií; jiná cesta, jak může stát převzít kontrolu nad touto společností, nebyla možná kvůli

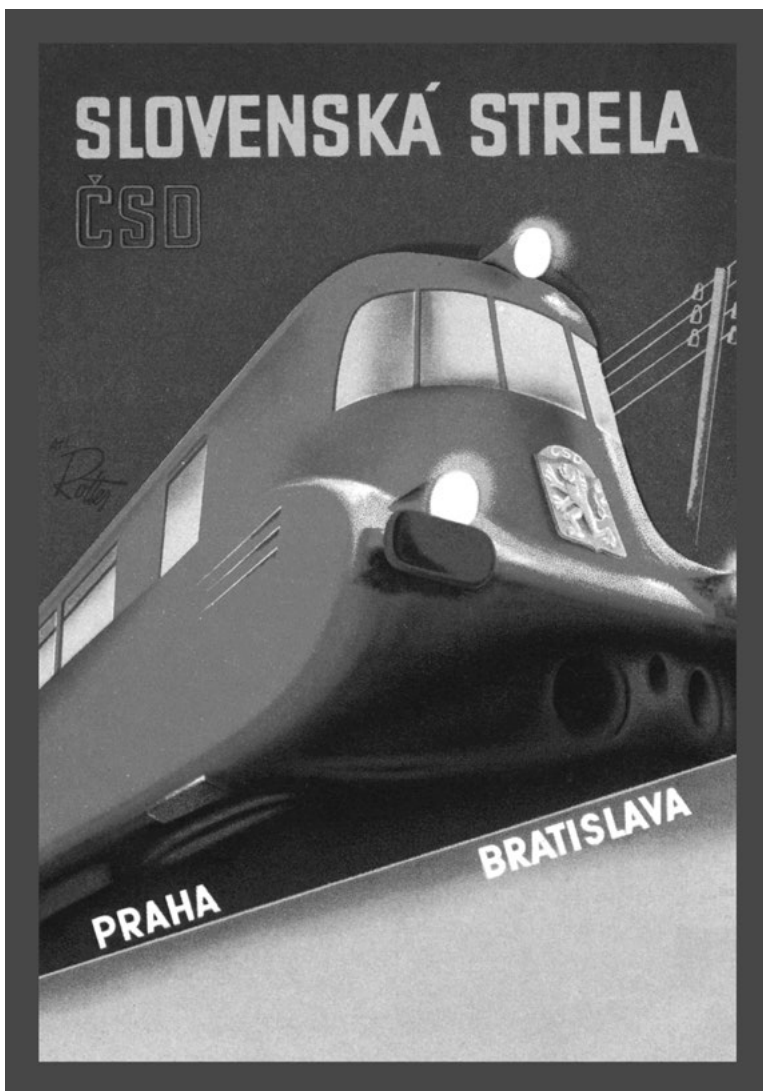
mezinárodnímu uspořádání Košicko-bohumínské dráhy a možnému ohrožení zahraniční reputace země. V reálném provozu nebyly zvláštnosti majetkoprávního uspořádání patrné.⁶

Vzhledem k tomu, že železnice představovala naprosto klíčový segment dopravy v nově vzniklém československém státě, patřila mezi první úkoly obnova všech tratí poškozených v neklidném pohraničí v Čechách a na Moravě, pak i v průběhu krátké občanské války na Slovensku, a posílení a dobudování strategických spojení západu s východem. Kromě zlepšení parametrů mnoha stovek kilometrů tratí (nosnost železničního svršku pro provoz moderních lokomotiv, traťová rychlost, zdvojkolejnění, zabezpečovací zařízení apod.) se podařilo v období první Československé republiky dokončit výstavbu zhruba 360 kilometrů nových tratí. V Čechách a na Moravě docházelo spíše jen k technickým úpravám stávajících železničních tratí, případně k jejich zdvojkolejňování. Nejvýznamnějším strategickým projektem byla železniční spojnice, částečně trasovaná ve staré stopě a částečně jako novostavba, z Havlíčkova Brodu do Brna, která představovala nové kapacitní spojení západu s východem, navíc vedoucí v dostatečné vzdálenosti od severní či jižní hranice republiky. Před vypuknutím druhé světové války se tuto trať ovšem nepodařilo zcela dokončit, podobně jako celou řadu dalších projektů.⁷

Významnější stavební projekty vznikaly na česko-slovenském pomezí, kde byla vybudována celá řada tratí vhodných pro dálkovou dopravu (především hornolidečská trať; Vsetín – Horní Lideč – Púchov) či jako strategická záloha pro případ ohrožení státu (zejména vlárskoprůšmycká trať; Staré Město u Uherského Hradiště – Bylnice – Trenčín). Na Slovensku byla železniční infrastruktura postupně zkapacitňována a také zde vznikaly strategické záložní spojnice, z nichž zhruba deset bylo dokončeno na nových transverzálních liniích spojujících východ se západem (například Červená Skala – Margecany, Zvolen – Krupina, Handlová – Horná Štubňa, Zbehy – Zlaté Moravce apod.) a některé opuštěny ve značném stadiu rozpracovanosti (např. tzv. gemerské spojky).⁸

Podkarpatskou Rus bylo třeba v podstatě nově napojit na stabilizující se československou síť, s ohledem na přírodní podmínky to nicméně představovalo velmi náročný úkol. Železniční síť na

Obr. 2.2: Reklamní plakát pro prestižní výkon ČSD z Prahy do Bratislavy s názvem Slovenská strela (motorový vůz Tatra M 290.0; 30. léta)



Zdroj: Archiv autora.

Podkarpatské Rusi si nemohla klást nárok na své strategické zajištění – některá spojení, především jižní spojení do nejvýchodnějšího města Jasina, vedla podél československo-maďarské a československo-rumunské hranice, na několika místech dokonce peáží⁹ přes rumunské území.

Po provozní a výkonové stránce v době první republiky železniční doprava jednoznačně dominovala celému dopravnímu systému. Počet přepravených cestujících zůstával až na výkyvy v době ekonomické krize na počátku 30. let stabilní. V roce 1920 železnici využilo 280 milionů cestujících a jejich počet se postupně zvýšil až na 343 milionů v roce 1929. Naopak v době vrcholící hospodářské krize jejich počet poklesl až na 240 milionů v roce 1933.¹⁰ Ještě výrazněji na velkou hospodářskou krizi reagovaly objemy přepraveného zboží po železnici. Zatímco mezi lety 1920 až 1929 se po železnici přepravovalo zhruba 70 až 110 milionů tun zboží, v době vrcholící hospodářské recese v roce 1933 se po železnici přepravilo pouze 55 milionů tun zboží.¹¹ Ostatní dopravní odvětví železnici ještě fakticky svými výkony neohrožovala. Historické statistické údaje ukazují, že se v Československu zvýšil mezi lety 1922 a 1937 počet motorových vozidel v soukromém vlastnictví (převážně osobních vozidel) z 5,3 tisíce na 90,9 tisíce, počet motorových vozidel vlastněných státem a společnostmi (převážně tedy nákladních vozidel a autobusů) se zvýšil z 2,1 tisíce na 31,5 tisíce.¹² Dopravní výkon silniční osobní i nákladní dopravy byl ve srovnání se železnici v této době naprosto marginální.

2.2 DRUHÁ ČESKOSLOVENSKÁ REPUBLIKA A OBDOBÍ NACISTICKÉ OKUPACE (1938-1945)

Období nacistické expanze ve střední Evropě a následné vypuknutí druhé světové války mělo likvidační dopad na Československo. Mnichovská dohoda z 30. září 1938 znamenala zánik první Československé republiky a odstoupení rozsáhlých oblastí Sudet Německé říši. Slovensko postihla dezintegrace území podobně jako Čechy a Moravu. Na podzim 1938 muselo na základě výsledku tzv. první vídeňské arbitráže odstoupit

jižní Slovensko a větší část Podkarpatské Rusi, kdy došlo k přerušení řady železničních tratí, které musely být propojovány peážními spojkami či byly nahrazovány autobusovou dopravou. Nově vytyčené hranice mezi českým územím a Slovenskem a Německou říší, respektive Maďarskem, rozbily dřívější kompaktně fungující dopravní síť a neblahé následky mělo nové vedení hranic obzvláště pro železniční dopravu. Od podzimu 1938 tak fakticky přestalo existovat kapacitní spojení západu a východu původního Československa, což zásadně ovlivnilo fungování státu. Hlavní železniční magistrála Praha – Česká Třebová – Olomouc byla přerušena na několika místech nově vedenými hranicemi a jižnější trasa přes Havlíčkův Brod ještě nebyla dobudována, jak již bylo zmíněno výše. Železniční dopravu pak ještě postihlo odstoupení části lokomotiv a vozů Říšským drahám pro obsluhu území Sudet.¹³

V období Československé republiky ještě nedošlo v institucionální struktuře dopravního odvětví k významnějším změnám a hlavní dopravní instituce zůstaly zachovány v nezměněné podobě. Až vznik protektorátu Čechy a Morava a samostatného tzv. Slovenského státu vedl k zásadnějším změnám. Protektorát se stal právně bezprostředním územím Německé říše a i přes zachování existence některých samostatných institucí a úřadů podléhal politickému a hospodářskému systému Říše. Oblast východního Slovenska se stala cílem maďarské ozbrojené expanze mezi dubnem a květnem 1939, která vedla ke ztrátě dalšího slovenského území se zhruba 70 tisíci obyvateli.¹⁴

Na jaře 1939 zanikly také Československé dráhy a na území Protektorátu byly zřízeny Českomoravské dráhy – *Böhmisch-Mährische Bahn* (ČMD-BMB). V období existence Protektorátu se v podstatě zastavily projekty na rozvoj železnic připravené a realizované v období první republiky. Probíhala pouze údržba infrastruktury a vozidel a hlavním úkolem železniční správy bylo zajištění provozu v závazku válečného úsilí Říše. K rozvoji infrastruktury docházelo pouze na dílčích stavbách souvisejících nejprve se změnami přepravními proudy. Za příklad zde může posloužit výrazně posilované spojení Vídeň – Ústí nad Orlicí – Vratislav či tzv. válečné spojky budované v pozdější fázi války.¹⁵

Železničním podnikem na území Slovenské republiky se staly Slovenské železnice, vzniklé teritoriálním rozdělením ČSD. Zprvu musely Slovenské železnice stabilizovat svoji infrastrukturu a dobudovat dalších cca 50 kilometrů tratí, aby disponovaly ve většině směrů také záložními tratěmi. Na Slovensku podobně jako v Protektorátu vedl průběh války ke vzniku zcela nových dopravních směrů. Zaznamenány byly silné dopravní proudy v nákladní i osobní dopravě směrem na západ do Německé říše a podobně jako v Protektorátu v dosud nepříliš běžném směru sever-jih.¹⁶

2.3 ČESKOSLOVENSKO PO DRUHÉ SVĚTOVÉ VÁLCE (1945–1970)

Republika byla bezprostředně po skončení druhé světové války v hospodářské oblasti postavena před obrovský úkol rozsáhlé obnovy válečné destrukce a válečné exploatace. V souvislosti s tím se hospodářská politika přiklonila již v prvních měsících míru k zestátnění nejvýznamnějších částí ekonomiky země, což mělo přinést zdroje využitelné k poválečné obnově země. První vlna poválečného znárodnění byla namířena především proti válečným kolaborantům a zaměřovala se také na odvětví významná pro národní ekonomiku. Dopravním odvětvím se zatím zcela vyhnula, i když obnovené Československé dráhy byly v této době státním podnikem.

Konec druhé světové války se na stavu dopravní infrastruktury významně podepsal, přičemž největší škody zaznamenala železniční síť zejména ve východních částech republiky. Postupující východní fronta spolu s ústupem německých jednotek a vypuknutí Slovenského národního povstání vedly k dalekosáhlé destrukci železniční infrastruktury na celém Slovensku, severovýchodní Moravě a ve Slezsku. Západnějších částí později obnovené republiky, tedy především území bývalého Protektorátu, se týkal jiný typ poničení – významné železniční uzly se totiž od počátku roku 1945 stávaly stále častěji terčem spojeneckého bombardování.

Na Slovensku nasadily německé jednotky v posledních měsících války speciální destrukční techniku, která zlikvidovala

významné části infrastruktury. Jejím nasazením a boji na konci války tak bylo poškozeno více než 73 procent tratí (z celkové délky 3 506 kilometrů), 72 procent mostů s délkou přes 5 metrů (z celkového počtu 1 111) a ze 71 tunelů jich bylo zničeno 31. Dále byla poškozena naprostá většina pozemních staveb a zařízení pro dorozumívání a zabezpečení železnice. Rozsah destrukce železniční sítě na Slovensku tak byl srovnatelný s územím Polska či boji zasazenými územími Sovětského svazu.¹⁷ Na území Čech a Moravy destrukce infrastruktury nedosáhla takové míry jako na Slovensku, bombardování zde zasáhlo především významné železniční uzly v Chebu, Plzni, Klatovech, Ústí nad Labem, Českých Budějovicích a Kralupech nad Vltavou. Pražský železniční uzel byl významněji poškozen obzvláště v průběhu Pražského povstání v prvních květnových dnech roku 1945.¹⁸

Kromě infrastruktury došlo ke zničení celé řady lokomotiv a vozů. Lokomotivy byly na konci války napadány tzv. hloubkaři, tedy letadly nalétávajícími na cíl. Zvláštností byla různorodost samotných vozidel (lokomotiv i vagonů) provozovaných na síti. Průběh války a především rychlý ústup nacistických armád z území na východě Evropy vedl k významnému promíchání vozového a lokomotivního parku. Zatímco v době míru si každá železniční správa hlídá své lokomotivy a vozy, v posledním období války, kdy se dostávaly i dřívější Hitlerovy satelity pod stále větší kontrolu Německé říše, nebyl brán přílišný ohled na vlastnictví a stroje byly použity tam, kde jich bylo třeba. Kromě závlaků nejrozličnějších lokomotiv byly po Evropě rozšířeny ještě německé parní lokomotivy řady 52 masově vyráběné za války a dodávané většině železničních správ, které sloužily po různých úpravách (nejen) v Československu až do počátku 70. let.¹⁹

Nejvyšší státní institucí zahrnující všechny součásti dopravní soustavy se stalo po roce 1945 ministerstvo dopravy. Na Slovensku bylo paralelně zřízeno Pověřenectvo dopravy, které záhy ztratilo pravomoci v dopravních záležitostech ve vztahu k železnici. Mezi lety 1952 a 1953 byla z působnosti ministerstva dopravy vyčleněna oblast železniční dopravy a zhruba po dobu 13 měsíců existovalo samostatné Ministerstvo železnic. Organizační experiment se neosvědčil, protože docházelo k oddělování

rozhodování a řízení v oblasti železnic od ostatních částí dopravní soustavy, což se ukázalo pro státní zájmy jako nevýhodné. Došlo tedy ke sloučení celé dopravní agendy pod ministerstvo dopravy.²⁰ V roce 1960 byly sloučeny resorty ministerstva dopravy a ministerstva spojů (nazývajících se do roku 1952 ministerstvo pošt). Odpovídalo to obecného trendu, kdy se rozvíjející telekomunikace a oblast přenosu informací stále jasněji profilovaly jako součást dopravní soustavy.²¹

Obnovu dopravní infrastruktury na území poválečného Československa můžeme rozdělit do dvou fází. (1) První z nich probíhala ještě před samotným koncem druhé světové války. Některá území pozdějšího Československa (nepočítejme do něj území dřívější Podkarpatské Rusi odstoupené v roce 1945 Sovětskému svazu), především v severovýchodní části Slovenska, byla osvobozena sovětskou armádou již koncem roku 1944. Od té chvíle bylo třeba toto území stabilizovat a mezi to patřila obnova dopravní infrastruktury nutné pro vojenské zásobování – zde měla s ohledem na svoji kapacitnost přednost železnice. Železniční správy na osvobozených územích začaly s opravou nejnepříjemnějších území, část oprav prováděly stavební útvary železničního vojska sovětské armády.²²

(2) Od dubna 1945 na Slovensku a od května 1945 v Čechách a na Moravě začala druhá fáze obnovy – rozběhla se koordinace rekonstrukčních prací podle priorit jednotlivých úseků. Nejdůležitější byla obnova spojení z Moravy na Slovensko a spojení dále na východ Slovenska. Obnova všech tratí na Slovensku trvala až do prosince 1947.²³ Význam dopravního odvětví v poválečné situaci dokládá text Košického vládního programu z 5. dubna 1945, který si v bodě XII kladl za cíl:

„Znovuzřídit poštovní, telegrafní, telefonní a rádiové (telekomunikační) spojení, vybudovat dálkovou i místní dopravu, zejména dovoz potravin z vesnic do měst a mobilizovat k tomu cíli všechny po ruce jsoucí dopravní prostředky.“²⁴

Napjatost poválečné situace v dopravě dokazují také dobová legislativní opatření zaměřená na sektor dopravy. Železniční

dopravy se týkal Dekret prezidenta republiky č. 77 ze dne 21. září 1945 „o některých opatřeních k urychlení nakládky a vykládky zboží v železniční dopravě“,²⁵ který měl napomoci pod hrozbou pokuty ve výši až 100 tisíc korun či odnětí svobody až na šest měsíců²⁶ plynulosti toku zboží při nakládce a vykládce. Měly být dodržovány lhůty požadované železnicí a zároveň se nařizovala vykládka a nakládka zboží o sobotách, nedělích a přes poledne.²⁷ Výsledkem mělo být zejména zrychlení oběhu vozů a tím i navýšení kapacity pro přepravu zboží. Železnice dokázala velice rychle během roku 1945 obnovit a stabilizovat provoz s tím, že některá poškození byla opravena jen provizorně.

Období stabilizace bylo pouze krátké a záhy přišly další změny, jež zcela proměnily rámcové podmínky. Události roku 1948 je možné považovat za mezník nejen pro politický, ale také hospodářský vývoj Československa. Únorový převrat odstartoval v ekonomice rozsáhlou vlnu znárodnování většiny podniků a provozoven drobných živnostníků.²⁸ Znárodnování představovalo krok ke změně hospodářského systému směrem k centralizaci a jeho plnému podřízení státnímu hospodářskému plánu. Dopravní odvětví nebyla z tohoto procesu vyňata, ale v dosud nejvýznamnější součásti dopravní soustavy, na železnici, již neprobíhal. Vyjma nevyjasněného právního postavení českého úseku Košicko-bohumínské dráhy (její slovenský úsek byl již zestátněn slovenským zákonem č. 52/1943 z 13. května 1943) bylo již celé odvětví pod státní kontrolou a sjednocené pod státním podnikem Československé dráhy. Zmíněný český úsek Košicko-bohumínské dráhy byl formálně zestátněn zákonem č. 311/1948 Sb. ze dne 22. prosince 1948, zákona o národních dopravních podnicích.²⁹ Zásadně se znárodnění dotklo především odvětví silniční a vodní dopravy, jež zmíníme později.

Spolu s postupujícím tlakem na zestátnování ekonomiky inklinoval poválečný hospodářský systém stále více k preferenci centrálního plánování. První předzvěsti pozdějšího vývoje se stal tzv. dvouletý hospodářský plán, který byl schválen na roky 1947 a 1948. Jeho jasně deklarovaným cílem bylo do konce roku 1948 překonat o 10 procent hospodářskou úroveň z roku 1937. Ačkoliv byl průmysl na území pozdějšího Československa v době

druhé světové války postižen deformací odvětvové struktury, stagnací strojního vybavení a odvozem zásob,³⁰ dosáhl jeho růst mezi lety 1939 a 1944 přesto 18,2 procenta.³¹

Dvouletý hospodářský plán byl přijat Předpisem č. 192/1946 Sb. jako zákon o dvouletém hospodářském plánu³² a dopravní odvětví podle něj měla převzít klíčové úkoly. Předpokládalo se, že bude do konce roku 1948 dosaženo „dopravního výkonu roku 1937“.³³ Dále měly být dokončeny některé rozvojové dopravní plány, rozpracované ještě v období první Československé republiky. V železniční, silniční, říční, letecké a poštovní dopravě mělo dojít k rozsáhlé obnově vozového parku a infrastruktury. Z rozvojových projektů navazujících na úkoly přetrvávající z první republiky je možné jmenovat například navýšení kapacity Košicko-bohumínské dráhy na dvojnásobek oproti roku 1937.³⁴

Při pohledu na statistická data je možné zhodnotit, zda se dopravnímu sektoru podařilo dosáhnout cílů, které pro něj byly stanoveny v rámci tzv. dvouletého plánu. Celková data nezohledňují samotnou strukturu přepravovaného zboží – těžký průmysl podporovaný po druhé světové válce totiž vytěžoval dopravní soustavu přepravou těžkých a objemných substrátů (uhlí, železná ruda apod.) více než jiné druhy průmyslu – ani kvalitu přepravních služeb (rychlost apod.). Při pohledu na celkové objemy přepraveného zboží na železnici lze říci, že v roce 1937 bylo přepraveno 70 059 mil. t. a v roce 1948 to bylo 63 801 mil. t. Přitom se zvýšila celková přepravní vzdálenost v nákladní dopravě ze 157,9 km na 191,8 km. Odpovídajícím způsobem se zvýšilo množství hrubých tunových kilometrů, a to z 24 004 mil. tkm na 28 083 tkm.³⁵ V osobní železniční dopravě došlo k významnému nárůstu přepravených osob – zatímco bylo v roce 1937 přepraveno 293 mil. osob, v roce 1948 to bylo již 459 mil. osob – průměrná přepravní vzdálenost vzrostla z 27,3 na 34,7 km.³⁶

Rozsah investic do dopravního sektoru nejlépe přiblíží statistika celkového rozdělení investičních prostředků. Celkově měly být provedeny investice v oboru státní správy, samosprávy a státního, znárodněného i soukromého podnikání ve výši 78,665 mld. Kčs. Na dopravu mělo být vyčleněno celkem 15,773 mld. Kčs, tedy 20 procent všech investičních prostředků

v hospodářství. Do samostatné statistické kolonky byly zahrnuty pozemní, vodohospodářské, dopravní a jiné veřejné stavby v celkové hodnotě 12,847 mld. Kčs, což činilo 16 procent ze všech investičních prostředků. Zde ale nelze určit, jak vysoké investice měly být konkrétně určeny na dopravní stavby.³⁷ Z celkové sumy investičních prostředků 78,665 mld. Kčs mělo na území Slovenska připadnout 22,14 mld. Kčs. Na dopravu pak 4,71 mld. Kčs, tedy 21 procent. Na pozemní, vodohospodářské, dopravní a jiné veřejné stavby 3,73 mld. Kčs, což činilo téměř 17 procent prostředků. Čísla pro Slovensko odpovídala celorepublikové struktuře investic ve dvouletém hospodářském plánu.³⁸ Výše investic byla drobně upravena v roce 1947 v souvislosti s pohybem cen.³⁹

Preference a urychlený rozvoj těžkého průmyslu a jeho surovinová vazba na Sovětský svaz se promítaly velmi silně do struktury dopravy. Trendy výrazného růstu výkonů v železniční dopravě byly zaznamenávány po celé období let 1950 až 1970. Za nárůstem výkonů železnice stálo geografické rozložení průmyslu, zdrojů významných nerostných surovin, především ložisek uhlí a železné rudy. Některá nově vybudovaná průmyslová centra, elektrárny apod. vznikala v místě s nedostatkem surovin, jež bylo třeba ve velkých objemech dopravovat. Jako příklad výstavby podniku těžkého průmyslu bez návaznosti na umístění zdrojů nerostných surovin je možné uvést stavbu Východoslovenských železáren v Košicích, kam musely být veškeré potřebné suroviny, hlavně železná ruda a uhlí, dopravovány po železnici ze Sovětského svazu. Toto zboží muselo být navíc až do zprovoznění širokorozchodné tratě do železáren překládáno ze širokého na normální (evropský) rozchod.

Lokace zdrojů a míst spotřeby v Československu vedla k vyprofilování dvou hlavních železničních spojnic pro nákladní dopravu, na nichž se koncentrovala naprostá většina výkonů nákladní železniční dopravy v Československu, v oficiálních dokumentech jsou nazývány jako tzv. I. a II. tah. První z nich spojoval severní Čechy se severní Moravou, severním Slovenskem a východoslovenským překladištěm v Čierné nad Tisou, kde se stýkala československá a sovětská železniční síť a kde bylo nutné

veškeré zboží překládat kvůli odlišné šířce rozchodu kolejí. Zatímco ČSD využívaly běžného evropského rozchodu 1435 mm, sovětské železnice používaly rozchod 1520 mm. Tzv. II. tah vedl jižními částmi republiky a zabezpečoval spojení na jižní Slovensko a dále do Maďarska.⁴⁰

Oba tahy tvořily 13,3 procenta sítě ČSD, avšak v hrubých tunokilometrech se na ně např. v roce 1961 soustředilo 61 procent výkonu celé sítě.⁴¹ Po období silného růstu došlo k dílčímu odlehčení železničních tratí budováním produktovodů, zejména ropovodu Družba spojujícího Československo s nalezišti ropy v Sovětském svazu. První ropa přitekla do Československa v roce 1962, a to 2 mil. tun. V roce 1970 to bylo již téměř 10 mil. tun ropy. Odpovídajícím způsobem poklesly výkony železniční dopravy, která tak přišla o většinu přeprav ropných produktů.⁴²

2.4 OSTATNÍ DOPRAVNÍ ODVĚTVÍ V ČESKOSLOVENSKU (1918–1970)

Ve srovnání s železnicí nebyla na počátku existence Československé republiky ostatní dopravní odvětví, tedy silniční, vodní a letecká doprava, ještě dostatečně rozvinuta, a nemohla tak konkurovat jejímu rychlému nástupu. V těchto odvětvích platilo stejně jako u železnice, že výchozí stav reflektoval situaci v Rakousku-Uhersku. U silnic převzaly československé centrální úřady správu nad dříve c. k. silniční sítí, tu však doplňovalo ještě velké množství silnic nestátních, dělicích se na zemské, okresní (I. a II. třídy) a obecní. Ačkoliv nebyla silniční doprava ještě příliš hustá, význam silnic v přepravě především na krátké vzdálenosti neustále stoupal. Stát se tudíž snažil stabilizovat a zkvalitňovat silniční síť. Proto se pokoušel převzít maximum nestátních silnic do své správy po celá 20. léta. Do roku 1929 se mu to podařilo zhruba u 4 000 dosud nestátních silnic a díky tomu vznikla kompaktní síť hlavních státních silnic.⁴³

Neustále se zrychlující rozvoj silniční dopravy v období první republiky a potřeba zajistit strategická spojení se všemi částmi nového státu vedly vládu k rozhodnutí započít s výstavbou

dálniční síť. Mezi její výrazné podporovatele a iniciátory patřili někteří českoslovenští podnikatelé, z nichž nejznámější byl zlínský podnikatel Tomáš Baťa. První dálnice měla spojit Prahu s Podkarpatskou Rusí a vytvořit tak strategickou spojnicí napříč celým Československem. Rozhodnutí o zahájení její stavby padlo v době těsně před zánikem první republiky na podzim 1938.⁴⁴

U zrodu a rozvoje silniční dopravy stály Československé dráhy, jíž se věnovaly ve 20. a 30. letech. ČSD zřizovaly první autobusové linky, které navazovaly na vlaky osobní dopravy, a řada uzlových nádraží disponovala nákladními automobily, aby mohlo být dopraveno zboží převezené železnicí až ke koncovému zákazníkovi. Rozvoj těchto doprovodných služeb vyvolal v roce 1933 vznik samostatného závodu Automobilová doprava ČSD, který byl podřízen Ústřední správě automobilové dopravy, fungující při ministerstvu železnic. Tento podnik převzal ještě v roce 1934 vozový park Správy poštovní automobilové dopravy. Úlohou Ústřední správy automobilové dopravy tedy byla samotná koordinace linek, ale také vykonávání dozoru a regulace nad soukromými dopravci a podnikateli v dopravě, od roku 1933 mohla navíc udělovat koncese pro soukromé podnikání v automobilové dopravě. Později byla regulace rozšířena i na nejvýznamnějšího konkurenta ČSD v nákladní dopravě ve 30. letech – na dopravu závodovou. Kolem roku 1938 byla v rámci protekcionistických opatření ve prospěch železniční dopravy stanovena maximální povolená vzdálenost zboží přepravovaného silniční dopravou.⁴⁵

V období druhé světové války byla silniční doprava silně svázána koncesemi a redukována, jak již bylo zmíněno výše. Po institucionální stránce zůstávala nadále vnímána jako doplněk železniční dopravy, nedošlo tedy k žádné významnější změně oproti předchozímu období. Zásadnější změna nastala ve vlastnictví silnic – většina vedlejších cest byla zestátněna v roce 1941. V době druhé světové války se navíc neustále zhoršovala dostupnost paliv a také kvalita pneumatik. Proto docházelo k postupnému omezování, které od roku 1940 téměř zcela zastavilo civilní automobilový provoz na území Protektorátu.⁴⁶

V období Protektorátu byla ještě po několik měsíců budována dálniční síť. Pokračovala výstavba dříve naplánované spojnice

Prahy s Brnem nedaleko Průhonice a vznikala spojnice Vídně s Vratislaví, prioritní spojení pro Německou říši. Tato dálnice, která měla disponovat právním exteritoriálním statutem, byla v okamžiku zastavení výstavby v roce 1942 rozestavěna v délce zhruba 70 kilometrů. Další plánovanou dálnicí, z níž je dodnes patrné jen několik základních zemních úprav, mělo být spojení Chebu a Liberce.⁴⁷ Soustředění hospodářství na válku a nedostatek surovin zastavil i všechny ostatní dálniční projekty v roce 1942.

Silniční doprava vycházela tradičně z organizační struktury železnice. Ještě před druhou světovou válkou představovala automobilová doprava, nákladní i osobní, součást Československých drah. Mimo stál neustále se rozvíjející sektor živnostenské dopravy. Válčná destrukce silně zasáhla také silniční síť, na níž se podobně jako na železnici nacházelo množství zničených mostů a dalších stavebních konstrukcí. S obnovou sjízdnosti nejvýznamnějších silnic však započaly dříve než státní úřady postupující armády. Mosty na nich byly obnovovány za pomoci mostních provizorií. Následovaly centrálně koordinované opravy, završené kategorizací silnic na silnice I. a II. třídy podle významu pro státní dopravní síť.⁴⁸

Nutnost zajistit dopravu v době poválečné obnovy státu vedla k omezení vlastnictví práv a soukromého podnikání v silniční dopravě již na podzim roku 1945. Odvětví silniční dopravy se dostalo Dekretem prezidenta republiky č. 76 ze dne 21. září 1945 „o požadování dopravních prostředků po dobu mimořádných hospodářských poměrů“⁴⁹ do stavu, kdy mohly okresní národní výbory „požadovati dopravní prostředky pro zvlášť důležité účely hospodářské, např. pro kampaň cukrovarů, pro sklizeň bramborů a pro odvoz uhlí“.⁵⁰ Pod pojmem „dopravní prostředky“ se rozuměli „koně a jiná tažná zvířata, vozidla pro zvířecí potah, nákladní motorová vozidla a vhodná plavidla (vše i s příslušenstvím)“.⁵¹ Dekret byl namířen přímo proti soukromému vlastnictví a podnikání v nákladní dopravě, protože z účinnosti tohoto dekretu byla vyňata mimo jiné vozidla „patřící státu, státním podnikům a ústavům, svazkům územní samosprávy a podnikatelům poštovních jízd“.⁵²

Nově nastavené organizační poměry v silniční dopravě neznamenaly její poválečný růst oproti předválečnému období a také v tomto odvětví mohly být splněny cíle tzv. dvouletého

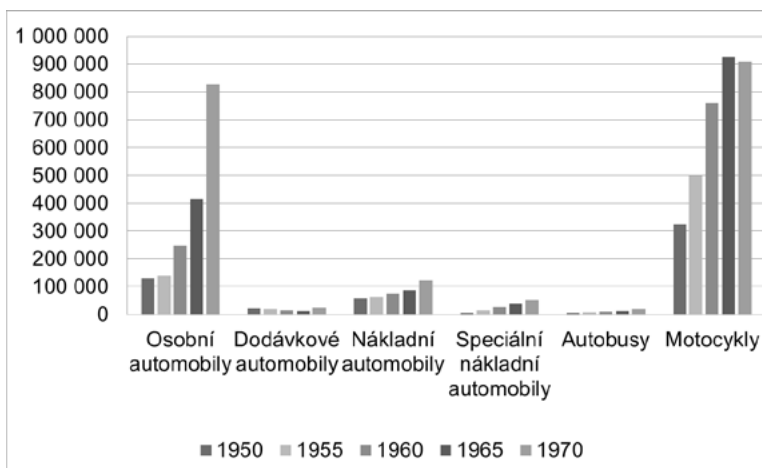
plánu. Nárůsty přeprav a výkonů v silniční dopravě byly několikanásobně vyšší, než předpokládal plán. V roce 1937 bylo přepraveno 13 mil. t. zboží, v roce 1948 24 mil. t. Výkon silniční nákladní dopravy se zvýšil z 121 mil. tkm na 363 mil. tkm.⁵³ V silniční osobní dopravě, která zůstávala stále ještě relativně marginální, se zvýšil počet přepravených osob z 84 mil. v roce 1937 na 292 mil. v roce 1948.⁵⁴ Převážná vzdálenost nebyla statisticky sledovaná, ale v této době nešlo o dálkové přepravy v nákladní i osobní dopravě, nýbrž spíše o místní přepravu na malé vzdálenosti.

Události roku 1948 vedly k dalším centralizačním tendencím v odvětví silniční dopravy a k jeho postupnému zestátnování. V první vlně byly zákonem č. 311/1948 Sb. zestátněny větší podniky (dle počtu zaměstnanců) provozující veřejnou osobní a nákladní dopravu a vznikl již zmíněný jednotný národní podnik Československá automobilová doprava.⁵⁵ V odvětví silniční dopravy nicméně působilo ještě množství živnostníků a drobných firem, které nepostihl výše zmíněný zákon. Jejich faktickou likvidaci přinesl až Předpis č. 34/1950 ze dne 27. března 1950, Nařízení ministra dopravy o zcizování silničních motorových vozidel používaných pro živnostenskou dopravu. Na základě této úpravy mohly rozhodnout národní výbory o zcizení (tedy dražbě) dopravních prostředků živnostenských firem. Takový postup mohl být aplikován na základě žádosti dotyčných firem či přímo z nařízení národních výborů.⁵⁶

Od počátku 50. let tak z veřejné osobní i nákladní dopravy zcela vymizely soukromé společnosti. Naprostou většinu dopravních výkonů národního hospodářství zajišťovaly od této doby znárodněné dopravní podniky. Výjimku patrnou ve statistikách silniční dopravy představovala tzv. závodová doprava, tedy doprava zajišťovaná dopravními náležitostmi výrobních podniků. Velmi malý podíl na celkových výkonech si udržovaly komunální dopravní podniky.⁵⁷

K 1. lednu 1949 byl zřízen centralizovaný národní podnik ČSAD, v němž postupně vzniklo Ústřední ředitelství v českých zemích a Oblastní ředitelství na Slovensku, který postupně převzal poslední zbytky soukromé podnikatelské činnosti v dopravě. Snaha o operativnější řízení vedla v roce 1952 k rozdělení

Graf 2.1: Počty motorových vozidel podle druhu registrovaných k 30. červnu uvedeného roku v Československu



Zdroj: Federální statistický úřad. Historická statistická ročenka ČSSR (Praha: SNTL, 1985), 313.

centralizovaného podniku podle jednotlivých krajů. Nad těmito podniky vykonávalo metodické vedení a operativní správu ministerstvo dopravy. Po roce 1957 byl učiněn krok směřující k další decentralizaci a správa dopravy byla převedena z centrálního ministerstva na krajské správy v českých zemích a na oblastní správu pro Slovensko. Decentralizace se nezastavila na krajské úrovni a šla ještě dále – v roce 1960 byly zřízeny národní dopravní podniky ČSAD v každém okrese. To se ukázalo jako značně neefektivní, protože ne každá okresní správa dokázala operativně a efektivně řídit dopravní hospodářství (vytěžování, proběhy vozidel apod.). Navíc se rozlohou jednalo o velmi malé oblasti. V roce 1963 došlo k návratu k původnímu stavu, kdy byl v každém kraji zřízen jeden národní podnik ČSAD. Po federalizaci Československa přešlo metodické řízení podniků ČSAD na Ministerstvo dopravy ČSR (Česká socialistická republika) a Ministerstvo dopravy, pošt a telekomunikací SSR (Slovenská socialistická republika).⁵⁸

Poválečný rozvoj průmyslu a jeho modernizaci provázal také rychlý nárůst počtu všech druhů motorových vozidel. Samostatnou

kategorii vstupující stále významněji do celkových statistik představoval individuální motorismus. Motorových vozidel byl na trhu neustálý nedostatek a kromě vysoké ceny omezovaly jejich nákup dílčí restriktce. Například v 50. letech vyžadoval nákup osobního automobilu souhlas zaměstnavatele, avšak s postupem času byla tato omezení postupně rušena. Stále se zvyšující kupní síla obyvatelstva a společenská potřeba po individuální dopravě vedla k obrovskému rozvoji motorismu – nejprve dostupnějších jednodušších vozidel, jejichž počet nejvíce vzrostl v první polovině 60. let, od druhé poloviny 60. let také automobilů.⁵⁹ Nárůsty byly tak zásadní, že na ně musela reagovat státní dopravní politika urychleným rozvojem silniční a dálniční sítě. Rostoucí individuální motorismus zároveň svědčil o tom, jaký je dobový stav a kvalita veřejné dopravy. Rozvoj individuální motorizace se stal průvodním jevem rozvoje konzumní úrovně společnosti. Níže uvedené dvě statistiky ukazují, jak se stoupající společenský produkt v Československu odrážel na zvyšujícím se stupni motorizace, včetně rozdělení na jednotlivé kategorie motorových vozidel. Největšího skoku z hlediska počtu osobních automobilů na jednoho obyvatele bylo dosaženo v průběhu 60. let. Následující dvě dekády tento trend potvrdily.

Tabulka 2.1: Motorizace společnosti a společenský přírůstek v Československu v letech 1950 až 1988

	Osobní automobily celkem	Počet obyvatel připadajících na jeden osobní automobil	Přírůstek spol. produktu/byvy.
1950	130 583	95	0 %
1960	247 092	55	92 %
1970	825 755	17	255 %
1980	2 273 931	7	507 %
1988	2 904 000	5	698 %

Zdroj: Benešová, Klára: Výkonnost železniční dopravy v Československu (Brno, 2014, rukopis diplomové práce), 76.

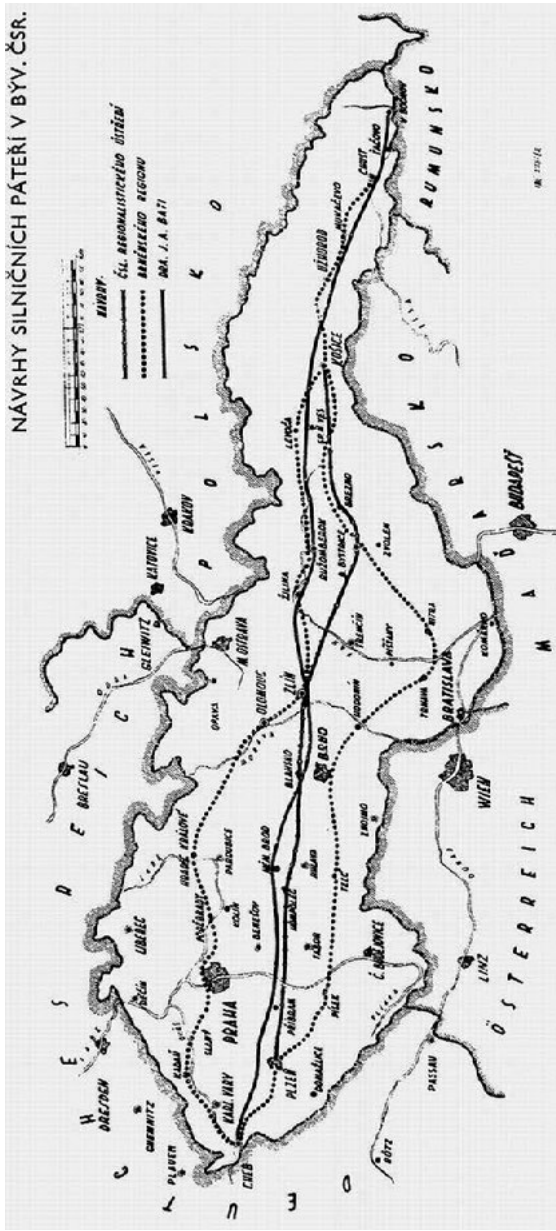
Strategickou roli pro Československo po roce 1918 v mezinárodní dopravě hrála lodní doprava, zatímco letecká doprava se

začala rozvíjet až v průběhu 20. let. Z hlediska vodní dopravy představovalo pro Československo nejvýznamnější vodní cestu Labe, které mu díky Versailleské mírové smlouvě umožňovalo privilegované spojení s námořním přístavem v Hamburku. Československu byl touto smlouvou a dalšími mírovými smlouvami uzavíranými po první světové válce umožněn přístup k námořním přístavům po Labi, Odře a Dunaji, včetně následné námořní plavby, což byla do té doby pro vnitrozemské státy naprostá novinka. Volnou plavbu na Labi zaručovala tzv. Labská akta z roku 1922, na jejichž dodržování dohlížela mezinárodní komise.⁶⁰

Plavbu na Labi provozovala Československá plavební akciová společnost, která vznikla sloučením Československé paroplavební společnosti a Rakouské severozápadní paroplavební společnosti. I přes ustanovení o volné plavbě nebylo v období první republiky dosaženo objemu zbožové výměny srovnatelného se stavem před první světovou válkou. V roce 1903 dosahoval roční obrat ústeckých přístavů zhruba 2,4 mil. tun zboží, v letech 1924–1937 se pohyboval mezi 0,5 až 0,8 mil. tun za rok.⁶¹ Na Odře zajišťovala plavbu Československá oderská plavební akciová společnost a na Dunaji, který se potýkal s nedostatečnými regulačními opatřeními, Československá plavební společnost dunajská. Vnitrostátní síť vodních cest se rozvíjela po roce 1918 spíše sporadicky, a to především kvůli nevýhodným přírodním podmínkám a rozvoji železnice, která dokázala zajistit potřeby kapacitních přeprav. Dlouho diskutované vodní spojení Dunaje, Labe a Odry plavebním kanálem proto nepostoupilo dále než k projektovým pracím.⁶² Úspěšně pokračovaly projekty splavňování a regulace Vltavy, kde se začaly budovat první přehrady tzv. Vltavské kaskády, a na Slovensku vznikala tzv. Vážská kaskáda, plně však nebyly dodnes zprovozněny a splavněny. Například u Vltavské kaskády dodnes dominuje role spíše energetická než dopravní.⁶³

Vnitrozemská vodní doprava zůstávala po skončení války paralyzována. Kromě mnoha zničených plavidel se potýkala se zablokovanými plavebními cestami. Překážky tvořily zejména poničené mosty a poničená plavební zařízení (zdymadla apod.). Na Labi došlo navíc po roce 1945 k dlouhodobému přerušení splavnosti a ztrátě mezinárodního statusu. Po obnovení splavnosti do

Obr. 2.3: Návrhy silniční páteří sítě první Československé republiky (1938)



Zdroj: Archiv autora.

hry vstoupila studená válka a vzrůstající napětí mezi oběma mocensko-politickými bloky, jejichž hranici tok Labe protínal. Nakonec došlo k vyjasnění postavení československé plavby a oba německé státy umožňovaly plavbu československým lodím do Hamburku, včetně udržení tamního československého přístavního pásma zřízeného ještě Versailleskou mírovou smlouvou, ale už nebyla možná plavba po návazných vodních cestách.⁶⁴ Také Dunajská vodní cesta si zachovala mezinárodní status, který byl obnoven v roce 1948 uzavřením tzv. Dohody o režimu plavby na Dunaji.⁶⁵

Dopady politického převratu v roce 1948 se do institucionální struktury plavebních společností promítly až s účinností zákona č. 311/1948 Sb.,⁶⁶ kterým byly zestátněny dosavadní plavební společnosti, přístaviště a překladiště a zřízeny centralizované národní podniky: Československá plavba labská, Československá plavba oderská, Československá plavba dunajská.⁶⁷ V roce 1952 došlo ke sloučení Československé plavby labské a Československé plavby oderské a vznikl tak národní podnik Československá plavba labsko-oderská.⁶⁸

Oblast vodní dopravy po celou dobu spadala pod gesci ministerstva dopravy (a jeho nástupnických organizací). Plavební dozor vykonával od roku 1945 nejprve Československý plavební úřad, po roce 1950 jej vykonávaly po přechodnou dobu krajské úřady. V roce 1955 byly vytvořeny dvě plavební správy se sídlem v Praze a v Bratislavě, po roce 1960 byly centralizovány do Státní plavební správy s několika pobočkami v českých zemích a na Slovensku. Po federalizaci Československa vznikly opět oddělené plavební správy - Státní plavební správa pro ČSR se sídlem v Praze a Státní plavební správa pro SSR se sídlem v Bratislavě.⁶⁹

Lodní doprava hrála ve vnitrostátní dopravě pouze doplňkovou roli, většinou se tento druh přepravy využíval pro zahraniční obchod - nejčastěji ve směru po Labi do Hamburku či po Dunaji ve směru do Černého moře. Spolu s rozvojem plavby byly modernizovány také říční přístavy, především na Dunaji v Komárně. Snaha zajistit vhodné logistické podmínky pro československý zahraniční obchod vedla v roce 1959 k založení Československé námořní plavby, která vznikla částečně přeměnou společnosti

Čechofracht jako mezinárodní akciové společnosti. Zprvu tvořilo flotilu 11 speciálních námořních lodí a jejich počet se postupem času rozrostl.⁷⁰ Ve srovnání s ostatními vnitrozemskými státy disponovalo Československo početnou námořní flotilou a dokázalo tak v kombinaci se svými smluvně ošetřenými námořními přístavy v Hamburku a v Gdaňsku podporovat svůj zahraniční obchod.

Letecká doprava se začala rozvíjet až v průběhu existence samostatné Československé republiky. V roce 1918 na území Československa zatím žádná letecká společnost neprovozovala dálkovou vnitro- či mezinárodní leteckou dopravu. První společnosti vzniklé na počátku 20. let se zaměřovaly především na vyhlídkové lety. V roce 1923 byl schválen záměr ministerstva veřejných prací na vznik státního podniku Československé aerolinie (ČSA), jejichž prvním domovským letištěm se stalo dosavadní vojenské letiště v pražských Kbelích. Jejich cílem bylo provozovat linky osobní dopravy ve vnitro- i mezinárodním režimu.

První linka byla zavedena bezprostředně po zřízení podniku v říjnu 1923 a spojovala Prahu s Bratislavou. To byla také jediná místa v Československu, kde se nacházela moderní letiště. V následujícím období se rozvíjely další vnitrozemské linky, například z Prahy do Košic, Liberce či Mariánských Lázní. První mezinárodní linka mířila do Francie – přes Milán do Marseille.⁷¹ Ve 30. letech došlo k dalšímu významnému rozvoji linek československých leteckých společností. V létě 1938, tedy v době před omezením mezinárodního leteckého provozu z Československa, dosahovaly linky ČSA celkem 11 400 kilometrů.⁷²

Úspěch a silný rozvoj letecké dopravy dokládá vznik dalších společností, jež konkurovaly ČSA. Za zmínku stojí Československá letecká společnost, která byla majetkově propojená se Škodovými závody. Nevlastnila žádná letadla, ale jako člen Mezinárodního sdružení leteckých dopravců umožňovala německým a rakouským společnostem provozovat dopravu na lince Vídeň – Praha – Drážďany – Berlín. Nejvyšším pomyslným milníkem rozvoje letecké dopravy v období první republiky se stalo vybudování samostatného civilního letiště v Praze, na tzv. Ruzyňské pláni. Výstavba první generace letiště trvala od počátku 30. let až

do roku 1937. Paralelně s tím se zlepšovalo také zabezpečení provozu - vznikaly osvětlené letové dráhy, letecké zaměřovače a řízení letového provozu.⁷³

Po roce 1938 byla letecká doprava silně redukována. Na podzim 1938 nejprve nakrátko ustal veškerý letecký provoz, následně došlo k obnovení jediné relace, a to linky provozované německou leteckou společností Lufthansa v trase Vídeň - Praha - Berlín. Velká část dřívějšího leteckého personálu ČSA navíc odešla do zahraničního exilu a stála u počátku formování československých bojových zahraničních letek.⁷⁴

Po druhé světové válce se letecká spojení obnovovala postupně a první lety zahájily ČSA až na jaře 1946. V té době byly k podniku připojeny zbytky Slovenské akciové letecké společnosti z období Slovenského štátu. Politický vývoj po roce 1948 spolu se zestátněním letecké odvětví příliš neovlivnil, protože Československé aerolinie představovaly v podstatě dominantní státní podnik a jejich jediným větším konkurentem byla Československá letecká společnost. Ovlivněno bylo směřování a provoz aerolinií. Preferovaná spojení mířila na Východ, především do Sovětského svazu a uvnitř východního bloku či mezi spřátelenými státy.⁷⁵ Nejdlejší linka, kterou ČSA kdy provozovaly, spojovala Prahu s kubánskou Havanou.⁷⁶ Na československá letadla se vztahoval bojkot znemožňující tankování uplatňovaný západními rafineriemi protestujícími tak proti poválečnému znárodnění západoněmecké rafinerie ESSO v Československu a také zákaz přeletů nad územím Spolkové republiky Německo. ČSA se začaly vybavovat východní, obzvláště sovětskou leteckou technikou, protože dodávky ze Západu nebyly možné kvůli embargu na dovoz náhradních dílů a dalších leteckých technologií.

S ohledem na postupný rozvoj letectví a neustále se zvyšující nároky byla v roce 1958 vytvořena Státní letecká správa. V roce 1965 byla dále rozdělena na Státní leteckou inspekci, která vykonávala funkci odborného dozoru, a Správu dopravních letišť, která zajišťovala výstavbu a provoz letišť. Druhý jmenovaný podnik byl po federalizaci rozdělen na Čs. správu dopravních letišť Praha a Čs. správu dopravních letišť Bratislava. Změna

uspořádání Československa se promítla rovněž do samotného podniku ČSA, od kterého se oddělil Slov-air, jenž převzal činnosti chemicko-letecké služby v zemědělství a lesním hospodářství a také smluvní osobní přepravy.⁷⁷

2.5 DÍLČÍ SHRNUÍ

Vývoj dopravního odvětví v letech 1918 až 1970 ukázal nejvýraznější vývojové trendy a dopady politických a geopolitických změn na strukturu, organizaci a provoz jednotlivých dopravních odvětví. Turbulentní doba kolem druhé světové války znamenala pro dopravní odvětví celou řadu zásadních změn ve velmi krátké časové posloupnosti. Z hlediska železniční dopravy znamenalo toto období pomyslný zlatý věk, tedy dobu naprosté dominance železnice v osobní i v nákladní dopravě, která v Československu skončila na přelomu 40. a 50. let. Nově nastupující technologie s hospodářskými a společenskými potřebami urychlily postupně rozvoj i dalších dopravních odvětví, jež přejímala některé úkoly od železniční dopravy a některé nově vytvořené.

Období po druhé světové válce přineslo řadu změn zejména v politické a následně i ekonomické oblasti. Centrálně plánovaná ekonomika stavěla dopravní vztahy nutné pro zajištění chodu především těžkého průmyslu a také uspokojení poptávky po osobní přepravě majoritně na železničním odvětví. Zároveň se rozvíjela další dopravní odvětví, mezi nimi i individuální automobilismus v osobní dopravě, která měla postupně stále větší vliv na postavení a výkony železniční dopravy. Grafy 2.2 a 2.3 níže ukazují výkony jednotlivých odvětví nákladní dopravy v letech 1950 až 1970, a umožňují tak vzájemnou komparaci trendů ve všech dopravních sektorech. I přes významné objemové nárůsty není nutné tyto hodnoty fetišizovat, protože postrádají jakoukoliv kvalitativní výpověď.

V nákladní dopravě si zachovala železnice objemné přepravy na dlouhou vzdálenost a úkoly v přepravě nákladu na kratší vzdálenosti rychle přebírala nastupující silniční doprava zaznamenávající obdivuhodné přírůstky. Zhruba dvě třetiny této hodnoty

případly na závodovou dopravu, zbytek na závody ČSAD. Silniční doprava hrála po celé období let 1950 až 1970 spíše komplementární úlohu v lokálních přepravách či návozu zboží k železnici. Ve vztahu k hospodářství statistiky ukazují, že došlo k výraznému nárůstu dopravní náročnosti hospodářství. Důvodem bylo posilování těžkého průmyslu a s tím související výrazný nárůst přeprav uhlí a železné rudy.

Postupný rozvoj dopravních odvětví a infrastruktury v letech 1918 až 1945 předznamenal stav, který následoval po konci druhé světové války do roku 1970. Železnice sice stále představovala ekonomicky nejvýznamnější dopravní odvětví v osobní i v nákladní dopravě, ale docházelo ke stále zjevnějšímu posilování významu také dalších odvětví, obzvláště silniční dopravy. Stále patrnější konkurence těchto dvou nejvýznamnějších odvětví, silniční a železniční dopravy, a postupná diverzifikace jejich úkolů předznamenaly vývoj po roce 1970. I přes centrální plánování naprosté většiny ekonomických parametrů, které tedy teoreticky umožňovaly zakonzervování stávajícího národohospodářského významu a postavení železnice, došlo k rozvoji silné konkurence především se silniční dopravou. Na tento tlak reagovala státní dopravní politika, která se na jednu stranu snažila eliminovat slabá místa železniční dopravy, avšak na druhou stranu musela kvůli zvyšujícímu se tlaku rozvíjet silniční infrastrukturu. Stav a postavení obou nejvýznamnějších odvětví se postupně proměnily v boj o zdroje státní ekonomiky, které nedisponovaly dostatečným množstvím investičních prostředků. Šedesátá léta znamenají mezník, od něž začalo plynout do železniční dopravy méně investičních prostředků než do dopravy silniční a začalo období její vyčerpanosti. Tento stav se postupně odrazil ve stavu železničního odvětví jako celku a jeho vnitřních vztahů. Železnice si i přesto stále zachovávala své silné postavení, jehož příčiny se pokusíme vysvětlit v následujících kapitolách.