UNIVERZITA KARLOVA

FAKULTA SOCIÁLNÍCH VĚD

Institut mezinárodních studií

Katedra ruských a východoevropských studií

Diplomová práce

2026 **Marek Šimoník**

UNIVERZITA KARLOVA

FAKULTA SOCIÁLNÍCH VĚD

Institut mezinárodních studií

Katedra ruských a východoevropských studií

Železnice jako nástroj státní integrace v meziválečném Československu a Jugoslávii

Diplomová práce

Autor práce: Marek Šimoník

Studijní program: Balkánská, euroasijská a středoevropská studia

Vedoucí práce: doc. PhDr. Tomáš Nigrin, Ph.D.

Rok obhajoby: 2026

Prohlášení

1. Prohlašuji, že jsem předkládanou práci zpracoval samostatně a použil jen uvedené prameny a literaturu.
2. Prohlašuji, že práce nebyla využita k získání jiného titulu.
3. Souhlasím s tím, aby práce byla zpřístupněna pro studijní a výzkumné účely.
4. Prohlašuji, že jsem při zpracování této diplomové práce v omezené míře využil nástroje umělé inteligence (Chat GPT a Claude). Tyto nástroje jsem použil zejména v úvodní fázi k prvotnímu promýšlení a upřesňování výzkumného tématu. Dále jsem je využil jako jeden z doplňkových nástrojů při vyhledávání relevantních zdrojů, vedle standardních postupů, jako je běžné vyhledávání na internetu, práce s akademickými databázemi, knihovními katalogy, odbornou literaturou a prameny. Umělou inteligenci jsem rovněž využil při prvotním zkoumání některých elektronických zdrojů, zejména pro orientační posouzení jejich relevance pro můj výzkum a pro stručné shrnutí jejich obsahu. V omezené míře jsem ji využil také pro jazykové úpravy mnou již napsaného textu, konkrétně pro přeformulování některých pasáží do formálnějšího a akademičtějšího stylu. AI nástroje jsem využil i k závěrečné kontrole jazykových, typografických a stylistických chyb v práci. Veškeré výstupy z AI nástrojů při psaní této práce jsem vždy kriticky posoudil a případně upravil. Práce je tak výsledkem mé vlastní analýzy mnou vybraných pramenů a odborné literatury, jakož i mých vlastních myšlenek a jejich interpretace, za něž nesu plnou odpovědnost.

V Praze dne 3. 5. 2026

Marek Šimoník



Bibliografický záznam

Šimoník, Marek. *Železnice jako nástroj státní integrace v meziválečném Československu a Jugoslávii*. Praha, 2026. 88 s. Diplomová práce (Mgr.). Univerzita Karlova, Fakulta sociálních věd, Institut mezinárodních studií, Katedra ruských a východoevropských studií. Vedoucí diplomové práce doc. PhDr. Tomáš Nigrin, Ph.D.

Rozsah práce: 88 stran, 177 634 znaků (včetně mezer, bez poznámkového aparátu).

Abstrakt

Tato diplomová práce zkoumá železniční infrastrukturu jako nástroj státní integrace v meziválečném Československu a Jugoslávii. Vychází z předpokladu, že železnice nepředstavuje pouze technický nebo ekonomický systém, ale komplexní společenský fenomén spoluutvářející prostorovou organizaci moderního státu. Práce aplikuje vlastní analytický rámec zahrnující politicko-strategickou, prostorovou a symbolickou rovinu a metodologicky využívá kvalitativní historicko-interpretativní analýzu doplněnou o kvantitativní indikátory. Československo představuje hlavní analytický případ, Jugoslávie slouží jako kontrastní případ. Z analýzy vyplývá, že Československo formulovalo ucelený legislativní rámec (zákon č. 235/1920 Sb.) a postupně centralizovalo institucionální řízení železniční výstavby, ačkoli realizace zůstala výrazně za ambicemi: z 15 tratí vyjmenovaných zákonem nebyla v plánovaném termínu plně dokončena žádná a do roku 1938 jen 6 z nich. Plánovací koherenci doplňovala symbolická rovina utvářená funkcionalistickou nádražní architekturou a reprezentativními motorovými vozy, paralelně s níž se rozvíjela soukromá vizionářská perspektiva bratrů Baťových. Jugoslávie naproti tomu závazný plán nikdy nepřijala, její železniční správa zůstala fragmentovaná do pěti oblastních direkcí navazujících na odlišné imperiální tradice a klíčové projekty, zejména přístup k Jadranu, zůstaly z velké části nedokončeny. V komparativní perspektivě se československý projekt jeví jako koherentnější a institucionálně lépe ukotvený, byť rovněž jen částečně realizovaný. Z analýzy vyplývají tři klíčové faktory ovlivňující schopnost státu integrovat své území prostřednictvím dopravní infrastruktury: politická vůle a institucionální stabilita umožňující formulovat závazný plán, shoda elit a regionů na realizačních prioritách a schopnost symbolicky komunikovat tuto vizi.

Abstract

This thesis examines railway infrastructure as a tool of state integration in interwar Czechoslovakia and Yugoslavia. It is based on the premise that railways do not represent merely a technical or economic system, but a complex social phenomenon that co-shapes the spatial organisation of the modern state. The thesis applies an original analytical framework comprising the political-strategic, spatial, and symbolic dimensions, and methodologically employs a qualitative historical-interpretive analysis complemented by quantitative indicators. Czechoslovakia serves as the main analytical case, while Yugoslavia functions as a contrasting case. The analysis demonstrates that Czechoslovakia formulated a comprehensive legislative framework (Act No. 235/1920 Sb.) and gradually centralised the institutional management of railway construction, although the implementation fell significantly short of these ambitions: of the 15 lines specified by the act, none was fully completed within the planned timeframe, and only 6 by 1938. This planning coherence was complemented by a symbolic dimension shaped by functionalist station architecture and representative motor trains, alongside which a private visionary perspective developed in the form of the Bat'a brothers' transport concept. Yugoslavia, by contrast, never adopted a binding plan; its railway administration remained fragmented into five regional directorates inheriting distinct imperial traditions, and key projects—particularly access to the Adriatic—remained largely unfinished. From a comparative perspective, the Czechoslovak project appears more coherent and institutionally better secured, although only partially realised. The analysis identifies three key factors shaping a state's capacity to integrate its territory through transport infrastructure: political will and institutional stability enabling the formulation of a binding plan, agreement among elites and regions on implementation priorities, and the ability to symbolically communicate this vision.

Klíčová slova

Železniční infrastruktura; státní integrace; meziválečné období; Československo; Jugoslávie; národní prostor; dopravní politika; komparativní analýza

Keywords

Railway infrastructure; state integration; interwar period; Czechoslovakia; Yugoslavia; national space; transport policy; comparative analysis

Title

Railways as an Instrument of State Integration in Interwar Czechoslovakia and Yugoslavia

Poděkování

Na tomto místě bych rád poděkoval doc. PhDr. Tomáši Nigrinovi, Ph.D. za jeho trpělivost, cenné podněty a odborné vedení při zpracování této práce. Zvláštní poděkování však patří také mé manželce Markétě a dceři Adélce, které s velkou trpělivostí a pochopením tolerovaly dlouhé večery i víkendy, jež jsem věnoval psaní této diplomové práce. Bez jejich podpory by tato práce nemohla vzniknout.

Obsah

Úvod ... 3

1 Přehled literatury ... 5

2 Teoreticko-metodologický rámec ... 12

2.1 Teoretický rámec ... 12

2.2 Metodologický rámec ... 14

3 Společensko-historický kontext ... 16

3.1 Geneze železniční infrastruktury v evropském kontextu ... 16

3.2 Železnice v Rakousku-Uhersku ... 18

3.2.1 Prostorová struktura sítě: centrum a periferie ... 21

3.2.2 Vojenský význam a první světová válka ... 24

3.3 Železnice na Balkáně před 1. světovou válkou ... 26

4 Železnice a státní integrace v meziválečném Československu ... 29

4.1 Politicko-strategická rovina ... 30

4.1.1 Od poválečné improvizace k systematickému investičnímu programu ... 30

4.1.2 Realita výstavby po 10 letech ... 35

4.2 Ambiciózní vize bratří Baťů ... 38

4.3 Prostorová rovina: slovenská transversála jako jádro integrace ... 42

4.3.1 Železniční magistrála napříč republikou ... 42

4.3.2 Moravsko-slovenské pomezí ... 45

4.3.3 Železnice na Podkarpatské Rusi ... 47

4.4 Symbolická rovina ... 50

4.4.1 Architektura a design: železnice jako obraz státu ... 50

4.4.2 Reprezentativní motorové vlaky ... 54

4.4.3 Názvosloví nových tratí ... 55

4.5 Shrnutí ČSR ... 56

5 Železnice a státní integrace v meziválečné Jugoslávii ... 60

5.1 Politicko-strategická rovina: Jeden stát, několik dopravních prostorů ... 60

5.2 Prostorová rovina: přístup k Jadranu jako jádro integrace ... 62

5.2.1 Tři varianty jadranských tratí ... 64
5.2.2 Úzkokolejky a paralelní systémy ... 67
5.3 Symbolická rovina ... 70
5.4 Shrnutí Jugoslávie ... 73
6 Srovnání a Diskuze ... 76
6.1 Společná východiska a strukturální podmínky ... 76
6.2 Obecné a kvantitativní srovnání ... 77
6.3 Politicko-strategická rovina: zákon versus improvizace ... 79
6.4 Prostorová rovina: transversála versus přístup k moři ... 79
6.5 Symbolická rovina: Baťa, architektura a Slovenská strela versus králové a kartografie ... 81
6.6 Aplikace teoretického rámce ... 82
6.7 Přehledné srovnání ... 83
6.8 Srovnání se závěry Jeschkeho ... 84
6.9 Limity práce ... 84
Závěr ... 86
Bibliografie ... 89
I. Právní prameny ... 89
II. Parlamentní prameny ... 89
III. Dobové publikace (1900–1948) ... 89
IV. Kartografické prameny ... 90
V. Sekundární literatura ... 90
VI. Webové zdroje a obrazové prameny ... 92
Projekt Magisterské práce ... 94
Seznam příloh ... 96
Příloha 1: Zákon 235/1920 Sb. (Obrázek) ... 96
Příloha 2: Zákon 156/1925 sb. (Obrázek) ... 98
Příloha 3: Mapa československých železnic (Obrázek) ... 100
Příloha 4: Mapa železnic Rakouska-Uherska z roku 1919 (Obrázek) ... 101

Úvod

Když 28. října 1918 oznámil Isidor Zahradník prostřednictvím železniční telegrafní sítě vznik československého státu a vyzval všechny stanice k odstranění znaků bývalého Rakouska-Uherska, demonstroval tím, že železnice nebyla v moderním státě pouhou dopravní infrastrukturou, ale klíčovým médiem státní moci, organizace prostoru a symbolické přítomnosti státu v každodenním životě obyvatel. Ve stejnou dobu, jen o několik set kilometrů jižněji, řešilo nově vznikající Království Srbů, Chorvatů a Slovinců (později Jugoslávie) obdobné otázky, ovšem za podstatně horších výchozích podmínek. Hornatá země se musela vyrovnat se zděděnou železniční sítí tvořenou pěti vzájemně nekompatibilními systémy se čtyřmi různými rozchody, jejichž integrace představovala nepoměrně náročnější úkol než na území Československa.

Toto zdánlivě technické srovnání skrývá hlavní otázku této práce. Jakým způsobem byla železniční infrastruktura využívána k budování a integraci státu v meziválečném Československu a Jugoslávii? Tato hlavní otázka je dále rozvedena do několika podotázek, které se zaměřují na politické cíle spojené s výstavbou železnic, jejich význam pro územní integraci a vztah mezi ekonomickou funkcí železnice a její rolí mocenskou a integrační. Cílem práce je kvalitativní interpretace železnice jako nástroje státní moci, prostorové organizace a reprezentace moderního státu. Práce naopak neusiluje o testování kauzálních hypotéz ani o posuzování ekonomické efektivity železniční dopravy.

V tomto kontextu představuje železniční infrastruktura výjimečnou empirickou platformu. Od 19. století byla považována za jeden z klíčových nástrojů modernizace, který zásadně proměnil prostorové uspořádání společnosti. Nešlo přitom pouze o technologickou inovaci, ale o strukturální sílu, která ovlivnila ekonomickou organizaci, politickou kontrolu i každodenní zkušenost obyvatel. Po roce 1918 nabyla tato role nového rozměru v kontextu nově vzniklých států střední a jihovýchodní Evropy, které stály před úkolem přetvořit zděděné dopravní systémy podle nové státní geografie.

Akademická literatura tento fenomén zpracovává z různých perspektiv, ať už z kulturně-historické (Schivelbusch[1]), prostorové (Martí-Henneberg[2]), kartografické (Peukert[3]) i přímo

[1] Wolfgang Schivelbusch, *The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century* (Oakland: University of California Press, 2014).
[2] Jordi Martí-Henneberg, „The Influence of the Railway Network on Territorial Integration in Europe (1870–1950)“, *Journal of Transport Geography* 62 (2017): 160–171. https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2017.05.015.
[3] Arlene Peukert, „The Notion of Space on Railway Maps of the Habsburg Monarchy / Austria–Hungary“, *Hungarian Historical Review* 8, č. 1 (2019): 52–76, zde 65, https://www.jstor.org/stable/26902300 (staženo 1. května 2026).

s konkrétním zaměřením na meziválečné Československo (Jeschke[4]). Právě práce *Iron Landscapes* od Felixe Jeschkeho představuje relativně komplexní analýzu vztahu železnice a národního prostoru v československém kontextu a stala se motivačním východiskem této diplomové práce.

Tato práce tak na Jeschkeho volně navazuje a zároveň jeho přístup v několika ohledech rozšiřuje. Nejprve se obsáhleji věnuje historickému kontextu a dědictví po Rakousko-Uherské monarchii, následně pak klade silnější důraz na perspektivu státních aktérů a státního plánování shora, zejména prostřednictvím analýzy parlamentních dokumentů, zákonné úpravy a institucionálních opatření. A zároveň zavádí komparativní perspektivu, která vedle Československa zahrnuje i Jugoslávii. Volba Jugoslávie není náhodná, jelikož oba státy vznikly v roce 1918 jako mnohonárodnostní entity z rozpadlých multietnických říší a čelily tak obdobným výzvám integrace heterogenního území a budování státní identity. Komparace je přitom záměrně asymetrická, kdy Československo představuje hlavní analytický případ, zatímco Jugoslávie slouží jako kontrastní případ, který umožňuje lépe vystihnout a pochopit specifika československého vývoje.

Teoreticky práce vychází z pojetí železniční infrastruktury jako nástroje státní moci, jehož prostřednictvím je konstruován, organizován a stabilizován národní prostor, a aplikuje vlastní analytický rámec zahrnující politicko-strategickou, prostorovou a symbolickou rovinu. Metodologicky práce využívá kvalitativní historicko-interpretativní analýzu doplněnou o vybrané kvantitativní indikátory a opírá se o spektrum pramenů od parlamentních tisků a zákonných úprav, přes vizionářské podnikatelské texty bratrů Baťových, až po dobové kartografické materiály a sekundární odbornou literaturu.

Práce je strukturována do šesti hlavních částí. Po úvodu následuje přehled relevantní literatury, který představuje současný stav bádání a vymezuje místo této práce v něm. Teoreticko-metodologický rámec definuje analytické nástroje a metodologický postup. Společensko-historický kontext seznamuje s vývojem železniční infrastruktury v habsburském a balkánském prostoru před rokem 1918, který tvoří strukturální východisko meziválečného vývoje. Centrální analytické kapitoly se věnují Československu a Jugoslávii. Závěrečné kapitoly tvoří Srovnání a Diskuze, která systematicky komparuje oba případy a aplikuje teoretický rámec, a Závěr, který odpovídá na výzkumné otázky a zasazuje výsledky do dialogu se závěry Felixe Jeschkeho.

[4] Felix Jeschke, *Iron Landscapes: National Space and the Railways in Interwar Czechoslovakia* (New York: Berghahn Books, 2021).

1 Přehled literatury

Dopravní infrastruktura představuje ve společenských vědách důležité téma pro studium vztahu mezi státem, prostorem a společností. Přestože je často chápána především jako technická nebo ekonomická záležitost, společenskovědní literatura interpretuje infrastrukturu také jako politický, sociální a symbolický fenomén. Dopravní sítě totiž nejsou pouze neutrálním prostředkem pohybu osob a zboží, ale podílejí se na organizaci prostoru, utváření center a periferií a na každodenním fungování moderních společností.

Z obecného hlediska lze dopravní infrastrukturu chápat jako jeden z nástrojů, jimiž stát usiluje o strukturaci a zpřehlednění území, nad nímž uplatňuje svou autoritu. Dopravní sítě umožňují propojení různých částí státu, podporují administrativní správu, ekonomickou výměnu i mobilitu obyvatelstva. V tomto smyslu infrastruktura vytváří materiální rámec, v němž se odehrávají politické, hospodářské i sociální procesy. Zároveň je ale infrastruktura i úzce spjata s otázkami moci a rozhodování. Volba tras, prioritizace investic či tempo výstavby odrážejí politické cíle a představy o žádoucím uspořádání prostoru. Dopravní infrastruktura tak může fungovat jako prostředek integrace, ale také jako nástroj selektivního rozvoje, který zvýhodňuje některé regiony či skupiny obyvatel na úkor jiných. Právě tato ambivalence činí infrastrukturu relevantním tématem pro analýzu.

V rámci akademického zkoumání dopravní infrastruktury zaujímá železnice výjimečné postavení. Od 19. století představovala železnice jeden z nejvýznamnějších nástrojů modernizace, který zásadním způsobem proměnil prostorové uspořádání společnosti. Historici i sociální teoretici se shodují, že železnice nebyla pouze technickou inovací, ale strukturální silou, která ovlivnila ekonomickou organizaci, politickou kontrolu i každodenní zkušenost jednotlivců. Kulturně-historický přístup ke studiu železnice zdůrazňuje její vliv na proměnu vnímání času a prostoru. Jak ukazuje Wolfgang Schivelbusch, mechanizace pohybu na železnici oddělila mobilitu od tělesné námahy a přírodních omezení, čímž zásadně proměnila způsob, jakým je vzdálenost lidmi chápána. Prostor přestal být vnímán jako sled konkrétních míst a stal se abstraktní veličinou vyjádřenou časem a rychlostí, kdy čas byl standardizován prostřednictvím pravidelnosti železniční dopravy a jízdních řádů. Současně se proměnil i způsob vizuální percepce krajiny, která se během železniční cesty redukuje na panoramatický obraz pozorovaný z odstupu. Železnice je tak v tomto pojetí chápána nejen jako prostředek fyzického propojení prostoru, ale jako nástroj, který vytváří nový, homogenní a technicky organizovaný prostor, jenž se stává předpokladem moderních forem společenské a prostorové

organizace.[5] Tento posun měl hluboké důsledky nejen pro mobilitu, ale i pro moderní formy standardizace a organizace společnosti.

Na Schivelbuschovu interpretaci navazuje v literatuře řada dalších autorů. Například Luca Corchia a Andrea Borghini poukazují na železnici jako na příklad infrastruktury v širším kontextu, jejíž dopad na společnost se utvářel nejen prostřednictvím kolejí a vlaků, ale také skrze způsoby, jakými byla železniční doprava používána, organizována a chápána. Železnice tak podle nich neurychlila pouze pohyb osob a zboží, ale podílela se i na proměně každodenní zkušenosti, vztahu k prostoru a představ o tom, jak má fungovat moderní společnost. Tito autoři zdůrazňují, že infrastruktura vytváří základní podmínky společného fungování – usměrňuje pohyb, orientuje jednání a ovlivňuje způsoby, jak lidé svět kolem sebe vnímají a interpretují. [6] Na železnice je tak v tomto smyslu nahlíženo jako součást širšího uspořádání, které dlouhodobě formovalo moderní společnost a její prostorovou organizaci.

Jordi Martí-Henneberg je dalším z autorů, který železniční síť chápe jako klíčový prostředek, jehož prostřednictvím moderní státy od 19. století usilovaly o prostorovou soudržnost a administrativní uchopitelnost svého území. Touto optikou železnice nepředstavuje pouze reakci na existující ekonomickou poptávku, ale aktivní nástroj politické strategie, který umožňoval překonávání regionální fragmentace a začleňování periferních oblastí do jednotného státního prostoru.[7] Budování železničních sítí tak přispívalo a stále přispívá k vytváření předpokladů pro fungování moderního státu, a to skrze sjednocování dopravních režimů, podporu mobility a posilování vazeb mezi centrem a vzdálenějšími regiony. Autoři jako Matthew Beaumont a Michael Freeman také potvrzují, že železnici je třeba chápat jako komplexní soubor technických, organizačních a sociálních uspořádání, prostřednictvím nichž lidé vnímají pohyb, krajinu a prostor. Tímto pohledem železnice strukturovala nejen samotnou mobilitu, ale i způsoby orientace v prostoru a každodenní chápání o vzdálenosti a dostupnosti.[8] Významné důsledky měla železnice rovněž pro podobu moderních měst, jejich uspořádání a orientaci, jelikož nádraží postupně převzala roli klíčových orientačních bodů a stala se symbolem nové, technicky organizované urbanity.[9] Tento kulturně-historický a prostorově orientovaný badatelský rámec shrnuje a dále rozvíjí Felix Jeschke ve své práci *Iron Landscapes*, v níž aplikuje tyto přístupy na středoevropský kontext meziválečného Československa. Jeschke se

[5] Schivelbusch, *The Railway Journey*, 1–69.
[6] Luca Corchia a Andrea Borghini, „Infrastructure as a Sociological Category: Concept, Applications, and Paradigmatic Turns?“, *Journal of Classical Sociology* 25, č. 2 (2025): 6–7, https://doi.org/10.1177/1468795X251327051.
[7] Martí-Henneberg, „Influence of the Railway Network“, 161.
[8] Matthew Beaumont a Michael Freeman, *The Railway and Modernity: Time, Space, and the Machine Ensemble* (Oxford: Peter Lang, 2008), 7.
[9] Ralf Roth a Marie-Noëlle Polino, ed., *The City and the Railway in Europe* (Aldershot: Ashgate, 2003), 3–27.

nesoustředí na železnici pouze jako na prostředek mobility či státní integrace, ale chápe ji jako nástroj, jehož prostřednictvím byl aktivně vytvářen a stabilizován národní prostor. Ukazuje, že železniční infrastruktura se podílela na každodenním „zpřítomňování“ státu v prostoru, a to jak skrze svou fyzickou přítomnost v krajině, tak prostřednictvím diskurzů, reprezentací a praktických způsobů jejího užívání. Železnice tedy podle něj působila jako médium, které pomáhalo převádět abstraktní představu státu do konkrétní, smyslově zakoušené reality. [10] Jeschke tak propojuje kulturně-historickou analýzu železnic s otázkami státního budování a národní prostorové imaginace.

Doplňující perspektivu zkoumání železniční infrastruktury nabízí práce zaměřená na symbolickou a reprezentativní dimenzi od Arlene Peukert, která ve své analýze železničních map habsburské monarchie ukazuje, že železnice nepůsobila pouze skrze fyzickou přítomnost kolejí v krajině, ale také prostřednictvím způsobů, jakými byl prostor vizuálně zobrazován a interpretován. Peukert uvádí, že železniční mapy přispívaly k představě prostoru jako propojeného, hierarchizovaného a postupně homogenizovaného celku, v němž byly jednotlivé regiony začleňovány do širšího rámce státního území.[11] Kartografické znázornění železničních sítí tak fungovalo jako prostředek symbolické integrace, který podporoval vnímání území jako jednotného a ovladatelného. Tento přístup ukazuje, že železnice sehrávala roli nejen v materiální organizaci prostoru, ale i v jeho mentální a symbolické konstrukci, což dále posilovalo její význam v procesech moderní státní integrace.

V odborné literatuře se paralelně s kulturně-historickými přístupy prosadilo také interdisciplinární pojetí dopravní politiky, které překračuje úzký rámec hospodářské politiky a propojuje politologické, sociologické a ekonomické perspektivy. Tento směr se zaměřuje na dopravu jako na oblast veřejné politiky, v níž se střetávají státní zájmy, institucionální uspořádání a širší společenské dopady dopravních rozhodnutí. Ostatně tomuto tématu se věnuje i Tomáš Nigrin a v přehledu literatury své habilitační práce[12] poukazuje zejména na rozsáhlou *Příručku k dopravní politice* editovanou Oliverem Schöllerem,[13] na ni navazující *Interdisciplinární úvod k dopravní politice* vedený Oliverem Schwedesem,[14] novější syntézu

[10] Jeschke, Iron Landscapes.
[11] Peukert, „Notion of Space“, 62–73.
[12] Tomáš Nigrin, „Od nepostradatelnosti ke stagnaci? Železniční odvětví v Československu v 70. a 80. letech 20. století“ (habilitační práce, Univerzita Karlova, Fakulta sociálních věd, 2017), 23–26, http://hdl.handle.net/20.500.11956/94096 (staženo 1. května 2026).
[13] Weert Canzler, Andreas Knie a Oliver Schöller-Schwedes, ed., *Handbuch Verkehrspolitik* (Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, 2007).
[14] Oliver Schwedes, ed., *Verkehrspolitik: eine interdisziplinäre Einführung* (Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, 2011).

Dopravní politika Hanse-Helmuta Grandjota a Tobiase Berneckera,[15] stejně jako na moderní práci Helene Dyrhaugeové s názvem *EU railway policy-making: on track?* věnovanou formování evropské železniční politiky.[16]

Česká literatura o dopravní politice má podle Tomáše Nigrina[17] dlouhou tradici, kdy už v roce 1920 vyšla publikace Josefa Grubera *Dopravní politika*, která pojímá dopravu, včetně robustní sekce o železnici, jako samostatnou oblast veřejné politiky. Gruber chápe železnici nikoli pouze jako technický nebo hospodářský prostředek, ale jako strategickou infrastrukturu zásadního významu pro stát, jeho územní soudržnost a národohospodářský rozvoj. Zvláštní důraz klade na roli státu při regulaci železniční dopravy, a to prostřednictvím koncesního systému, tarifní politiky a dohledu nad provozem soukromých drah. Železnice je v jeho pojetí veřejným statkem, jehož fungování musí být podřízeno obecnému zájmu, nikoli výhradně logice zisku.[18] Ačkoli je Gruberův výklad silně normativní a vychází z dobového ekonomicko-právního rámce, představuje pozoruhodně časný pokus o systematické uchopení dopravní politiky jako svébytné oblasti státního rozhodování, na který pozdější česká literatura navazovala spíše jen okrajově. Nigrin dále poukazuje na to, že společenskovědní a historické zkoumání dopravy a dopravní politiky se výrazněji prosazuje až v posledních desetiletích, a to často v opozici vůči starším technicko-ekonomickým přístupům. Zvlášť dynamicky se podle něj rozvíjí výzkum dopravní politiky a chování státu vůči dopravnímu sektoru, přičemž dosavadní produkci lze rozdělit na práce věnující se dopravní politice jako takové a na studie zaměřené na dopravu v Československu.[19] Česká odborná literatura tedy spíše zkoumá dopravní politiku jako podtéma hospodářské politiky a přináší převážně deskriptivní, technicky orientované výklady, přičemž období před rokem 1989 je vyjma Nigrinovy práce zmiňováno v literatuře spíše stručně a bez hlubší analýzy souvislostí.

Ačkoli existuje řada zahraničních i domácích studií věnovaných dějinám dopravy a železnice, východní Evropa včetně Československa zůstává v tomto ohledu spíše na okraji badatelského zájmu a bývá zpracována především dílčím nebo deskriptivním způsobem. Významnou výjimku představují širší syntetické práce, které zasazují vývoj železnic ve střední a východní Evropě do dlouhodobé perspektivy od 19. století až po období transformace, zejména sborník studií sjednocený pod titulem *Eastern European Railways in Transition* Ralfa Rotha a Henryho

[15] Hans-Helmut Grandjot a Tobias Bernecker, *Verkehrspolitik: Grundlagen, Herausforderungen, Perspektiven* (Hamburg: Deutscher Verkehrsverlag, 2014).
[16] Helene Dyrhauge, *EU Railway Policy-Making: On Track?* (Houndmills, Basingstoke: Palgrave Macmillan, 2013).
[17] Nigrin, „Od nepostradatelnosti“, 23–26.
[18] Josef Gruber, *Dopravní politika* (Smíchov: Knihtiskárna Typus, 1924), 65–105, https://knihovna.vse.cz/zlatyfond/data/zf0022/zf0022_08.pdf (staženo 1. května 2026).
[19] Nigrin, „Od nepostradatelnosti“, 23–26.

Jacolina.[20] V českém prostředí se doprava a železnice nadále objevují převážně v rámci přehledových hospodářských dějin nebo v technicky a institucionálně orientovaných pracích a specializované studie a publikace věnované železniční dopravě, reprezentované například Josefem Honsem[21], Ivanem Jakubcem[22], Pavlem Schreierem[23], Zdeňkem Meitnerem[24], Pavlem Bekem[25] či Mojmírem Krejčiříkem[26] zůstávají často u chronologického popisu provozního a organizačního vývoje.

Vedle starší akademické produkce se v posledních letech objevují i nové české publikace, které reflektují železnici z širších, často interdisciplinárních perspektiv. Příkladem je kolektivní publikace s titulem, *Co stvořilo železnici, co stvořila železnice,* vzniklá v rámci aktivit Národního technického muzea, která má charakter tematicky strukturovaného sborníku. Namísto chronologického výkladu dějin železnice nabízí soubor dílčích studií zaměřených na různé aspekty fenoménu železnice – od vztahu železnice a krajiny, přes architekturu, technologii a otázky kontroly, až po kulturní a literární reprezentace. Publikace tak akcentuje pluralitu přístupů a představuje železnici jako mnohovrstevnatý společenský jev, který nelze redukovat na technicko-historický výklad.[27] Podobně tematicky orientovaný, avšak výrazně více sociálně-historicky zaměřený přístup nabízí publikace *Člověk na železnici 1* od Jana Štemberka a Ivana Jakubce, která strukturuje analýzu podle jednotlivých skupin aktérů a situací spojených s železniční dopravou – od každodenní zkušenosti cestujících, přes specifické sociální skupiny (např. zaměstnance, dojíždějící či vojáky), až po fenomény nucené mobility. Důraz na každodennost, sociální praxi a heterogenitu zkušeností ukazuje železnici jako prostor, v němž se odehrávají širší společenské procesy.[28] Tyto novější publikace tak doplňují dosavadní výzkum o perspektivy zaměřené zejména na sociální a kulturní dimenze železniční dopravy a potvrzují rostoucí akademický zájem o železnici jako komplexní společenský fenomén. Zároveň však zůstává role železnice jako nástroje státní integrace či budování státu v těchto pracích spíše okrajová, což otevírá prostor pro hlubší analýzu, která by tuto infrastrukturní dimenzi zasadila do širšího kontextu formování moderního státu.

[20] Ralf Roth a Henry Jacolin, ed., *Eastern European Railways in Transition: Nineteenth to Twenty-First Centuries* (Farnham: Ashgate, 2013).
[21] Josef Hons, *Dějiny dopravy na území ČSSR* (Bratislava: Alfa, 1975).
[22] Ivan Jakubec, *Železnice a Labská plavba ve střední Evropě 1918–1938: dopravněpolitické vztahy Československa, Německa a Rakouska v meziválečném období* (Praha: Karolinum, 1997).
[23] Pavel Schreier, *Naše dráhy ve 20. století: pohledy do železniční historie* (Praha: NADAS, 2004).
[24] Zdeněk Meitner, *Kronika železnic českých zemí* (Brno: CPress, 2021).
[25] Pavel Bek, *Historie státních drah / História štátnych dráh: 1918–2018* (Praha: České dráhy, 2018).
[26] Mojmír Krejčiřík, *Po stopách našich železnic* (Praha: NADAS, 1991).
[27] Alena Borovcová a kol., *Co stvořilo železnici, co stvořila železnice* (Praha: Národní technické muzeum, 2025).
[28] Jan Štemberk, Ivan Jakubec, Miroslav Sabol a Bohuslav Šalanda, *Člověk na železnici 1* (Praha: Karolinum, 2025).

Pro komparativní rovinu této práce je rovněž zásadní literatura věnovaná železniční historii jihovýchodní Evropy, která dlouho zůstávala v evropském kontextu na okraji zájmu. Ústřední postavení v tomto směru zaujímá současný výzkum Danijela Kežiće, jehož práce systematicky aplikují koncepty path dependency, mentálních map a sociálně produkovaného prostoru na případ meziválečné Jugoslávie. Ve jedné ze svých studií analyzuje roli železničních inženýrů a institucionálních struktur při budování společného jugoslávského dopravního a národního prostoru a ukazuje, jak odlišné kulturní zázemí řídících elit komplikovalo formulaci jednotné integrační vize. [29] V dalším svém článku se pak Kežić detailněji věnuje materiálnímu dědictví zděděných úzkokolejných sítí, které bránily konstrukci jugoslávského národního prostoru i po roce 1918. [30] Kežićovy práce tak představují hlavní referenci pro jugoslávskou část této práce. Doplňují jej pak kvantitativní studie Kaloyana Staneva a kol. o územní integraci Balkánu[31], práce Henryho Jacolina o srbském přístupu k Jadranu[32], kartografická analýza Matthewa Worsnicka[33] a institucionální studie Siniši Lajnerta o Direkciích jugoslávských státních železnic[34]. Tyto práce společně tvoří literární základnu, na níž tato diplomová práce staví analýzu jugoslávského případu, dosud v českém výzkumu téměř absentujícího.

Odlišný a dosud spíše výjimečný přístup představuje již zmíněná práce *Iron Landscapes* Felixe Jeschkeho, která propojuje kulturně-historickou analýzu železnice s otázkami státního budování a národní prostorové imaginace v meziválečném Československu. Jeschke nevnímá železnici pouze jako nástroj fyzické integrace či ekonomického rozvoje, ale jako infrastrukturu, prostřednictvím níž byl aktivně konstruován a stabilizován národní prostor. Vychází přitom z širšího teoretického rámce inspirovaného zejména kulturní historií mobility a prostorovými teoriemi, které chápou prostor a jeho uspořádaní jako produkci politiky. Metodologicky kombinuje analýzu infrastrukturní politiky shora, jako je rozhodování ministerstva železnic,

[29] Danijel Kežić, „Railway Experts and the Construction of National Space(s) in Post-Imperial Southeast Europe: The Case of the Kingdom of Serbs, Croats and Slovenes/Yugoslavia“, *The Journal of Transport History* 45, č. 1 (2024): 124–148, https://doi.org/10.1177/00225266231213237.

[30] Danijel Kežić, „The Bosnian and Serbian Narrow-Gauge Railways and the Construction of the Yugoslav Transport and Economic Space“, in *Taming the Yugoslav Space: Continuities and Discontinuities in Coping with the Infrastructural Challenges of the 20th Century*, ed. Danijel Kežić, Vladimir Petrović a Edvin Pezo (Beograd: Institut za savremenu istoriju, 2023), 19–44, https://doi.org/10.29362/2023.2794.kez.19-44.

[31] Kaloyan Stanev, Eduard Josep Alvarez-Palau a Jordi Martí-Henneberg, „Railway Development and the Economic and Political Integration of the Balkans, c. 1850–2000“, *Europe-Asia Studies* 69, č. 10 (2017): 1601–1625, https://doi.org/10.1080/09668136.2017.1401592.

[32] Henry Jacolin, „Serbia's Access to the Sea, 1830–2006“, in *Eastern European Railways in Transition: Nineteenth to Twenty-First Centuries*, ed. Ralf Roth a Henry Jacolin (Farnham: Ashgate, 2013), 69–85.

[33] Matthew Worsnick, „Mapping the Margins: National Borders, Transnational Networks and Images of Coherence in Interwar Italy and Yugoslavia“, *Contemporary European History* 31, č. 1 (2022): 48–70.

[34] Siniša Lajnert, „Ustroj Direkcije Jugoslavenskih državnih željeznica Zagreb (1918.–1941.)“, *Arhivski vjesnik* 60 (2017): 185–226.

výstavba tratí, státní strategie s perspektivou zdola, tedy se zkoumáním každodenních praktik, reprezentací a zkušeností spojených s železniční dopravou.

Klíčovým přínosem Jeschkeho práce je důraz na ambivalenci železnice, kterou konceptualizuje prostřednictvím napětí mezi národní a kosmopolitní funkcí dopravní infrastruktury. Na jedné straně železnice přispívala k integraci nově vzniklého státu po roce 1918, propojení jeho geograficky i historicky odlišných částí a každodennímu zpřítomňování státní moci v prostoru prostřednictvím jazykové politiky, personální struktury nebo symboliky nádražních budov. Na straně druhé však železnice současně fungovala jako médium otevřenosti a mezinárodního propojení, které bylo klíčové pro prezentaci Československa jako moderního a kosmopolitního státu. Jeschke tak dochází k závěru, že železniční infrastruktura nebyla jednoznačným nástrojem národního sjednocení, ale spíše prostorem, v němž se střetávaly různé a často protichůdné představy o povaze státu, jeho hranicích a identitě.[35] Zároveň poukazuje na limity tohoto projektu, když argumentuje, že navzdory intenzivní infrastrukturní a symbolické integraci se nepodařilo plně vytvořit homogenní československý národní prostor, což odráželo hlubší strukturální rozpory meziválečného státu.[36]

Význam a originalitu Jeschkeho přístupu reflektuje recenze Ivana Jakubce[37], který oceňuje zejména inovativní uchopení železnice jako prostoru mezi nacionalismem a kosmopolitismem a poukazuje na přínos propojení politických a kulturních reprezentací dopravní infrastruktury. Na druhou stranu, Jakubec kritizuje esejistický charakter díla, absenci systematického rozboru literatury a pramenů či dílčí mezery v sekundární literatuře. Jeschkeho přístup tak sice představuje významný posun oproti tradičním technicko-historickým studiím železnice, a to především důrazem na její kulturní, symbolickou a politickou dimenzi, ale nenaplňuje plně její potenciál.[38]

Tato diplomová práce se tak na Jeschkeho přístup snaží navázat, avšak v několika ohledech jej záměrně modifikuje. Větší důraz je kladen na železnici jako nástroj státní integrace a budování národního prostoru, zejména z perspektivy státních aktérů a s využitím dobových dokumentů a kartografických materiálů. Oproti Jeschkemu je tak částečně upozaděna kosmopolitní rovina ve prospěch analýzy procesů národního budování. Podrobnější vymezení teoretického a metodologického přístupu této práce je představeno v následující kapitole.

[35] *Ibid., 187–192.*
[36] *Ibid*.
[37] Ivan Jakubec, recenze knihy *Iron Landscapes. National Space and the Railways in Interwar Czechoslovakia*, Felix Jeschke, *Střed (Centre)* 14, č. 1 (2022): 102–106.
[38] Ibid.

2 Teoreticko-metodologický rámec

Tato kapitola vymezuje teoretický a metodologický rámec práce. Nejprve představuje klíčová teoretická východiska, na nichž je analýza založena, a která umožňují chápat železniční infrastrukturu jako součást širších procesů státní integrace, prostorové organizace a reprezentace moci. Následně je formulován metodologický přístup a výzkumný design práce, včetně vymezení analytických rovin, výběru případů a charakteru použitých pramenů.

2.1 Teoretický rámec

Práce navazuje na přístupy reprezentované zejména Felixem Jeschkem[39], které chápou železnici jako nástroj konstruování národního prostoru, avšak tento rámec dále rozvíjí a modifikuje. Větší důraz je kladen na perspektivu státních aktérů a procesy národního budování shora, zatímco kosmopolitní dimenze železniční infrastruktury zůstává v této analýze upozaděna. Zároveň je tento přístup rozšířen o komparativní perspektivu, která vedle Československa zahrnuje i Jugoslávii jako kontrastní případ meziválečného státu čelícího obdobným integračním výzvám.

Teoretický rámec této práce vychází z pojetí železniční infrastruktury jako nástroje státní moci, jehož prostřednictvím je konstruován, organizován a stabilizován národní prostor. Železnice tedy nepředstavuje pouze technický či ekonomický systém, ale komplexní společenský fenomén, který zásadním způsobem spoluutváří prostorovou organizaci moderní společnosti a zároveň strukturuje způsoby, jakými je tento prostor vnímán, interpretován a spravován.[40] Železnice v tomto smyslu nepůsobí pouze jako prostředek fyzického propojení území, ale jako mechanismus, který redefinuje vztahy mezi jednotlivými místy, proměňuje vnímání vzdálenosti a dostupnosti a přispívá k vytváření homogenního, technicky organizovaného prostoru jako základního rámce moderního státu.[41] Současně je chápána jako nástroj státní politiky, jehož prostřednictvím moderní státy překonávají regionální fragmentaci a usilují o začlenění periferních oblastí do jednotného státního prostoru.[42] Budování železničních sítí není pouze reakcí na hospodářské potřeby, ale může být vědomou strategií směřující k posilování územní soudržnosti, administrativní uchopitelnosti a politické integrace.[43]

[39] Jeschke, *Iron Landscapes*.
[40] Schivelbusch, *The Railway Journey*, 1–69.
[41] Beaumont a Freeman, *The Railway and Modernity*, 7.
[42] Martí-Henneberg, „Influence of the Railway Network“, 160–162.
[43] Ibid.

Vedle své materiální funkce má železnice rovněž významnou dimenzi symbolickou a reprezentativní. Kartografické zobrazení železničních sítí nepůsobí pouze jako technický nástroj orientace, ale aktivně přispívá k vizualizaci prostoru jako propojeného, hierarchizovaného a postupně homogenizovaného celku, čímž podporuje začleňování jednotlivých regionů do rámce státního území.[44] Železnice tak neplní pouze funkci fyzického propojení prostoru, ale zároveň se podílí na jeho interpretaci a legitimizaci jako jednotného státního rámce. V tomto kontextu proto může být chápána jako strategická infrastruktura, jejíž fungování nemusí být vždy určováno výhradně ekonomickou logikou, ale může být podřízeno širšímu státnímu a společenskému zájmu.[45] Tento rozměr zdůrazňuje roli státu jako klíčového aktéra, který prostřednictvím železniční infrastruktury nejen organizuje prostor, ale zároveň v něm upevňuje svou autoritu a přítomnost.

Na základě těchto teoretických východisek práce konstruuje vlastní analytický rámec, který umožňuje systematicky uchopit roli železniční infrastruktury v procesech státní integrace. Tento rámec vychází z předpokladu, že železnice působí současně na několika vzájemně propojených úrovních, které nelze analyzovat izolovaně, ale je nutné je zkoumat ve vzájemné souvislosti. Analýza je proto strukturována do tří základních rovin: politicko-strategické, prostorové a symbolické, které společně tvoří integrovaný analytický celek.

Politicko-strategická rovina se zaměřuje na železnici jako nástroj státní politiky a moci. Sleduje, jaké cíle byly spojeny s výstavbou a organizací železniční sítě, jak stát prostřednictvím infrastruktury usiloval o integraci území a jakým způsobem byla železnice využívána k posilování administrativní kontroly a soudržnosti státu.

Prostorová rovina analyzuje železniční síť jako materiální strukturu, která reálně organizuje území. Zaměřuje se na to, jak železnice přispívala k překonávání regionální fragmentace, jak redefinovala vztahy mezi centrem a periferií a jak spoluutvářela dostupnost, hierarchii a funkční propojení jednotlivých částí státu.

Symbolická rovina se soustředí na reprezentace železniční infrastruktury, zejména prostřednictvím kartografických materiálů, fyzických objektů (typicky nádražních budov či vlaků) a dalších vizuálních či textových dokumentů. V této perspektivě je železnice chápána jako nástroj, který nejen propojuje prostor, ale zároveň jej interpretuje a vizualizuje, čímž přispívá k vytváření představy státního území jako jednotného a ovladatelného celku.

[44] Peukert, „Notion of Space“, 62–73.
[45] Gruber, *Dopravní politika*, 65–105.

Ačkoliv jsou tyto tři roviny představeny v práci odděleně, fungují vzájemně jako provázané dimenze jednoho procesu, v němž se železniční infrastruktura podílí na konstruování a stabilizaci moderního státu. Takto vymezený rámec zároveň umožňuje systematickou analýzu a následnou komparaci jednotlivých případů a tvoří základní teoretickou strukturu celé analytické části práce. Z tohoto teoretického ukotvení následně vychází metodologický přístup práce a výzkumný design.

2.2 Metodologický rámec

Cílem této práce je analyzovat roli železniční infrastruktury jako nástroje státní integrace v meziválečném Československu a Jugoslávii. Hlavní výzkumná otázka proto zní: Jakým způsobem byla železniční infrastruktura využívána k budování a integraci státu v meziválečném Československu a Jugoslávii? Tato otázka je dále rozpracována prostřednictvím dílčích podotázek, které se zaměřují na politické cíle spojené s výstavbou železnic, jejich roli v integraci území a vztah mezi ekonomickou funkcí železnice a její funkcí mocenskou a integrační. Cílem práce tedy není testování kauzálních hypotéz ani hodnocení ekonomické efektivity železniční dopravy, nýbrž interpretace železnice jako nástroje státní moci, prostorové organizace a reprezentace moderního státu.

Na základě teoretických východisek je navržen metodologický přístup práce, který se zakládá na kvalitativní historicko-interpretativní analýze. Analýza se soustředí na zkoumání politických záměrů, prostorových struktur a reprezentací spojených se železniční infrastrukturou, přičemž vychází z výše definovaného trojúrovňového analytického rámce (politicko-strategického, prostorového a symbolického), který slouží jako základní struktura analýzy i následné komparace.

Metodologické jádro práce tvoří analýza primárních pramenů, zejména dobových dokumentů a publikací, kartografických materiálů a vybraných textových zdrojů, které jsou doplněny odbornou sekundární literaturou. Kartografické materiály jsou přitom chápány jako důležitý zdroj pro analýzu, nikoli pouze jako ilustrativní doplněk, jelikož často nezobrazují pouze reálný stav, ale i zamýšlené či budované projekty apod. Tyto materiály jsou následně interpretovány jako prostředky vizuální reprezentace prostoru, které přispívají k jeho organizaci, hierarchizaci či symbolické integraci. Vedle kartografických materiálů a institucionálních dokumentů jsou využívány také dobové publicistické a programové texty. Tyto prameny, reprezentované například vizionářskými koncepcemi Jana Antonína Bati, nejsou chápány jako empirický popis reality, ale jako výraz dobových představ o roli infrastruktury při organizaci prostoru a rozvoji

státu. Umožňují tak zachytit ideové rámce, v nichž byla železnice interpretována nejen jako dopravní systém, ale jako nástroj modernizace, expanze a integrace státního prostoru. Kvalitativní analýza je následně doplněna o vybrané kvantitativní ukazatele (např. délka železniční sítě, její hustota, základní strukturální charakteristika či objem dopravy), které slouží ke kontextualizaci a základnímu srovnání jednotlivých případů. Tato data jsou využívána jako podpůrný nástroj umožňující zasadit interpretaci do širšího rámce.

Práce využívá kvalitativní komparativní přístup. Zvolenými případovými studiemi jsou meziválečné Československo a Jugoslávie (v prvních poválečných letech pod názvem Království Srbů, Chorvatů a Slovinců), tedy státy vzniklé po roce 1918, které čelily obdobným výzvám spojeným s integrací heterogenního území a budováním státní identity. Komparace je záměrně asymetrická. Československo představuje hlavní analytický případ, zatímco Jugoslávie slouží jako kontrastní případ, který umožňuje lépe vystihnout a pochopit specifika československého vývoje. Cílem komparace není úplnost, ale především zvýšení analytické výpovědní hodnoty hlavního případu. Práce se také vědomě vyhýbá detailní technické historii železnic a ekonomickému hodnocení jejich efektivity. Zaměřuje se na vybrané politické, prostorové a symbolické dimenze železniční infrastruktury, které umožňují analyzovat železnici jako klíčový nástroj státní integrace a reprezentace moderního státu.

Součástí metodologického přístupu práce je také zohlednění širšího společensko-historického kontextu, který je představen v následující kapitole. Ta na základě sekundární literatury vymezuje klíčová východiska pro pochopení formování železniční infrastruktury a jejích funkcí v meziválečném období, zejména s ohledem na rozdílné historické podmínky, z nichž oba sledované státy vycházely. Tento kontext tak vytváří základ pro následnou interpretaci role železnice v procesech státní integrace v Československu a Jugoslávii. Samotná analytická část práce je poté strukturována podle vymezených rovin a práce je uzavřena diskusí a zhodnocením výsledků, jejich komparací a závěrem.

3 Společensko-historický kontext

3.1 Geneze železniční infrastruktury v evropském kontextu

Počátky železniční dopravy sahají hluboko do raného novověku a jejich vývoj nebyl náhlým technickým zlomem, nýbrž postupným procesem konstrukčního a organizačního zdokonalování. Jak ukazuje Mojmír Krejčiřík, princip vedení kol po pevně vymezené dráze se formoval již v 16. století v rudných dolech střední Evropy, kde dřevěné kolejnicové drážky umožňovaly efektivnější pohyb vozíků s vytěženým materiálem.[46] Tato zdánlivě jednoduchá inovace měla zásadní význam. Umožnila přenést část odporu z nerovného terénu na konstrukčně upravenou dráhu a tím zvýšit objem přepravovaného nákladu bez nutnosti zvyšovat tažnou sílu. Postupně se přitom nezdokonalovala pouze samotná kolejnice, ale vznikal komplexní konstrukční systém zahrnující kolejový rošt, zemní těleso, náspy, zářezy a mostní konstrukce. Již v 17. století lze v Anglii doložit samostatné náspy a mosty budované výhradně pro kolejovou dopravu,[47] což představovalo kvalitativní posun, kdy trať přestávala kopírovat přirozený terén a začala být projektována jako svébytný technický koridor, který si krajinu podřizoval. Experimenty s materiály (přechod od dřeva k litině a následně k válcovanému železu) i hledání optimálního tvaru kolejnic (žlábkové, úhelníkové či hřibovité profily) ukazují, že vývoj železnice probíhal jako série pokusů a konstrukčních inovací.[48] Zásadním momentem se stalo přenesení vodicí funkce z kolejnice na samotné kolo prostřednictvím okolků, čímž vznikl technický princip, který umožnil stabilní a bezpečný provoz i při vyšší rychlosti a zatížení. Tímto krokem se kolejová dráha definitivně proměnila z pomocného důlního zařízení v základ moderní dopravní infrastruktury, která již od svého počátku znamenala nejen technické zlepšení dopravy, ale i nový způsob organizace prostoru.

Na přelomu 18. a 19. století se dosavadní technický vývoj kolejových systémů začal proměňovat do železnic, které již nepředstavovaly pouze pomocné průmyslové zařízení, ale začaly plnit širší hospodářské funkce. Zpočátku šlo především o dráhy spojující doly s hutěmi, přístavy či skladišti, jejichž hlavním cílem bylo zvýšit efektivitu přepravy těžkých nákladů. Kolejnice umožňovaly při využití stejné tažné síly přepravit výrazně větší objem zboží než tradiční formanské vozy na běžných cestách, čímž zásadně snižovaly náklady na dopravu.[49]

[46] Krejčiřík, *Po stopách našich železnic*, 5–6.
[47] *Ibid., 6–8.*
[48] *Ibid., 8–10.*
[49] Meitner, *Kronika železnic*, 16.

Tento vývoj nebyl náhodný a úzce souvisel s nástupem průmyslové revoluce, která právě v Británii vytvořila mimořádně příznivé podmínky pro technologické inovace. Koncentrace kapitálu, rozvinutý finanční trh, vysoká míra urbanizace, dostupnost uhlí a železné rudy i síť přístavů umožňovaly rychlou implementaci nových řešení v dopravě. Rostoucí objem těžby uhlí a průmyslové výroby vyžadoval spolehlivější a kapacitnější přepravní systém, než jaký nabízely tradiční silnice či říční doprava, a železnice se tak stala logickým pokračováním dosavadních experimentů s důlními drahami. Otevření tratě Stockton–Darlington roku 1825 a poté zejména Liverpool–Manchester Railway roku 1830 prokázalo, že železnice může fungovat jako veřejný dopravní systém s významným hospodářským i společenským dopadem.[50] Úspěch britských projektů neznamenal pouze technologickou inovaci, ale signalizoval vznik nového typu dopravního systému, který se stal integrální součástí industrializující se společnosti. Zatímco v Británii železnice vyrůstala z dynamiky průmyslové revoluce, soukromého kapitálu a potřeby propojit rychle rostoucí průmyslová centra, v kontinentální Evropě byla její role od počátku vnímána spíše jako nástroj překonání geografických a strukturálních limitů říční a silniční dopravy.

Doprava v pevninské Evropě, konkrétně Habsburské monarchii byla do 19. století závislá především na vodních tocích, zejména na Dunaji a jeho přítocích, a na síti silnic obsluhovaných formanskými podnikateli. Přeprava byla pomalá, sezónně limitovaná a nákladná. Myšlenka propojit povodí Dunaje a Vltavy (a Labe) prostřednictvím železnice proto představovala strategický krok směrem k hospodářské integraci monarchie. Budějovicko-linecká koněspřežná dráha, povolená 1824, zahájená 1825 a plně zprovozněná 1832,[51] měla usnadnit přepravu soli z hornorakouských skladů do Čech, zároveň však sloužila k dopravě dřeva, dalších komodit i cestujících.[52] Tato dráha patřila k prvním veřejným železnicím na evropském kontinentu mimo britské ostrovy a stala se významným nástrojem překonání dosavadní dopravní závislosti na říční síti. Výstavba náspů, zářezů, mostů a stanic zároveň znamenala zásadní zásah do krajiny a vytvoření nového technického koridoru, který přinášel do tradičního venkovského prostředí prvek modernity a současně otevíral region širším ekonomickým vazbám.[53]

Zkušenost už z 19. století tak ukazuje, že se železnice rychle stala vedle technologické inovace dopravního prostředku i nástrojem strukturace prostoru a hospodářské integrace. V britském prostředí se stala páteří industrializujícího se trhu, zatímco v habsburské monarchii sloužila

[50] Stanislav Antonický a kol., *Evropské železnice* (Praha: NADAS, 1977), 21–22.
[51] *Ibid., 35.*
[52] Krejčiřík, *Po stopách našich železnic*, 12–14.
[53] Meitner, *Kronika železnic*, 16–18.

jako prostředek překonávání geografických bariér a postupného propojování jednotlivých zemí říše. Železnice umožňovala stabilnější, méně sezónně závislou alternativu k vodním tokům a vytvářela nové osy ekonomické i administrativní soudržnosti. Již v této fázi se tedy formovala její dvojí role. Sloužila jako prostředek mobility a zároveň jako infrastruktura, která spoluutváří prostorovou organizaci státu. Tato strukturální funkce železnice se stala zvláště významnou v mnohonárodnostním a územně rozlehlém celku, jakým bylo Rakousko-Uhersko v 19. století, jehož železniční síť se postupně proměnila v jeden z klíčových nástrojů hospodářské i správní integrace říše.

3.2 Železnice v Rakousku-Uhersku

Budějovicko-linecká koněspřežná dráha prokázala, že kolejová doprava je schopna překonat strukturální omezení dosavadní říční a silniční sítě habsburské monarchie. Její význam však spočíval především v tom, že otevřela prostor pro zavedení parní trakce. Skutečný rozvoj železniční sítě v monarchii tak začíná až s parními drahami koncem 30. let 19. století, kdy se železnice postupně mění z technického experimentu v nástroj hospodářské a politické integrace státu.[54]

První generace parních drah nebyla budována nahodile, nýbrž se logicky snažila o propojení klíčových center monarchie s jejími průmyslovými a surovinovými oblastmi. Základní strukturou vznikající sítě se stala osa vycházející z Vídně jako politického a administrativního centra říše. Odtud směřovaly první hlavní tahy jednak na sever přes Moravu a Slezsko k průmyslovým oblastem Haliče a dále k pruské hranici, jednak na západ směrem k Praze a saskému prostoru, a postupně také na jih k jadranskému přístavu v Terstu. Již v této fázi je patrné, že železniční síť byla koncipována radiálně, s výraznou orientací na centrum monarchie a železnice se tak stala prostředkem upevňování vazeb mezi jednotlivými zeměmi a regiony říše a zároveň nástrojem jejich hospodářského začleňování do širšího imperiálního rámce.[55]

Plány na směřování prvních tratí odrážely i ekonomickou strukturu monarchie. Severní tah přes Moravu byl orientován na průmyslově se rozvíjející oblasti a těžbu uhlí, západní směr spojoval české země s německým hospodářským prostorem a jižní osa měla zajistit přímý přístup k moři nezávislý na zahraničních tranzitních cestách. Gruber v této souvislosti zdůrazňuje, že železnice umožnila překonat dosavadní jednostrannou orientaci dopravy na dunajskou říční osu a vytvořit nové směry obchodní výměny, které posílily ekonomickou integraci monarchie.[56] Severní dráha

[54] Bek, *Historie státních drah*, 15–18.
[55] *Ibid., 21–23.*
[56] Gruber, *Dopravní politika*, 82–85.

císaře Ferdinanda (Nordbahn) představovala první plně realizovaný projev této prostorové strategie. Dráha byla původně zamýšlena jako koněspřežná trať z Vídně do Wieliczky a Bochni, avšak pod vlivem britských zkušeností a po odborných konzultacích bylo rozhodnuto pro parní provoz.[57] Privilegium ke stavbě bylo vydáno roku 1836 a hlavním iniciátorem projektu se stal bankéř Salomon Mayer Rothschild, který zajistil potřebný kapitál i politickou podporu.[58] Projekt tak vznikl jako soukromá iniciativa, avšak s jasným vědomím jeho nadregionálního významu.

Provoz na prvních úsecích Severní dráhy byl zahájen v roce 1839 a téhož roku dorazil první slavnostní vlak i na Moravu. Trať z Vídně do Brna měřila 144 kilometrů a vyžádala si rozsáhlé inženýrské zásahy (mosty, náspy, viadukty), které zásadně proměnily krajinu.[59] Tato etapa výstavby představovala počátek systematické změny prostoru monarchie, kdy železnice ve velkém měřítku přestává kopírovat terén jako tradiční cesta a začíná jej technicky formovat. Původním cílem dráhy byla především přeprava surovin, soli, zemědělských produktů a hospodářských zvířat, zatímco osobní doprava byla zpočátku sekundární.[60] Již v prvních letech provozu se však ukázalo, že zájem veřejnosti o cestování je značný. Slavnostní příjezdy vlaků do Brna či Olomouce se staly významnými společenskými událostmi, které symbolizovaly vstup regionu do nové technologické epochy.[61] Tato symbolická rovina vnímání železnice společností jako projev modernity odpovídá i širšímu evropskému kontextu. Železnice v tuto dobu začala měnit vnímání prostoru, času i sociální vztahy tak, jako to popisuje Schivelbusch.[62]

Z ekonomického hlediska se Severní dráha ukázala jako velmi úspěšná. Po rozšíření tratě k Bohumínu a napojení na pruskou síť prudce vzrostl objem přepravy a již kolem roku 1850 přepravila více než jeden milion cestujících ročně.[63] Výnosnost investice byla vysoká, což podle Grubera potvrdilo, že železnice představuje nejen technologickou inovaci, ale i mimořádně efektivní dopravní prostředek schopný generovat stabilní kapitálové výnosy.[64] Současně se však ukazovaly limity čistě soukromého modelu výstavby a již ve 40. letech 19. století bylo zřejmé, že síť budovaná výhradně podle zájmů akciových společností nemusí odpovídat strategickým potřebám státu.[65] Tato skutečnost vedla k postupnému posilování role státu v oblasti železniční

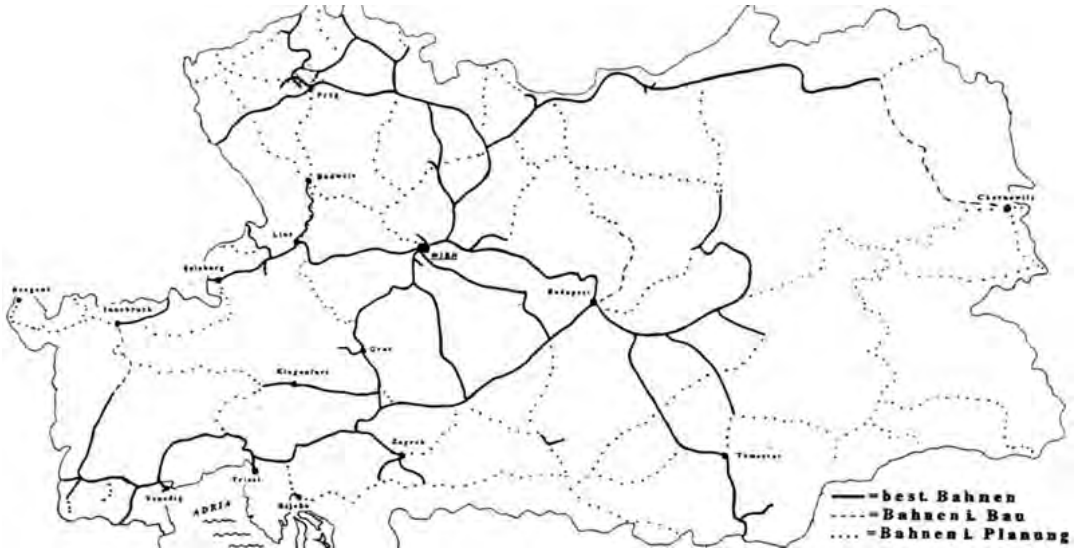
[57] Meitner, *Kronika železnic*, 22.
[58] Bek, *Historie státních drah*, 19–22.
[59] Meitner, *Kronika železnic*, 23.
[60] Bek, *Historie státních drah*, 21–23.
[61] Meitner, *Kronika železnic*, 31.
[62] Schivelbusch, *The Railway Journey*, 33–40.
[63] Meitner, *Kronika železnic*, 32–33.
[64] Gruber, *Dopravní politika*, 77–81.
[65] Bek, *Historie státních drah*, 27–29.

politiky a k období státních drah, které představovalo další fázi vývoje železniční infrastruktury v monarchii.

Již roku 1841 vzniklo Generální ředitelství státních drah a během 40. let stát přebíral iniciativu při budování klíčových tratí.[66] Po revolučním roce 1848 vstoupila železniční výstavba v habsburské monarchii do nové etapy. Zkušenosti s dosavadním koncesním modelem i politická nejistota vedly stát k aktivnějšímu zásahu do železniční politiky. Tento posun vycházel z přesvědčení, že železnice představuje infrastrukturu strategického významu, kterou nelze ponechat výhradně tržní logice. Symbolickým momentem této fáze bylo přivedení železnice do Prahy. V roce 1845 byla zahájena pravidelná parní doprava mezi Olomoucí a Prahou a česká metropole se tak napojila na vznikající páteřní síť monarchie.[67] Příjezd prvního vlaku do Prahy měl nejen dopravní, ale i výrazný společenský a symbolický rozměr – představoval vstup města do moderního dopravního systému a jeho pevnější integraci do imperiálního prostoru. Praha tak byla začleněna do širší radiální struktury orientované na Vídeň.

Státní angažmá však nebylo trvalé. V roce 1854 došlo k obratu a stát prodal část svých drah zpět soukromým společnostem. Tento krok, označovaný jako návrat ke koncesnímu systému, byl motivován fiskálními obtížemi i snahou přenést investiční riziko na soukromý kapitál.[68] Vznikla tak specifická kombinace, kdy železnice zůstávala formálně v rukou soukromníků, avšak stát si ponechával rozsáhlé regulační pravomoci. Gruber tuto fázi interpretuje jako kompromis mezi liberální doktrínou a rostoucím vědomím veřejného významu dopravní infrastruktury.[69] 60. léta 19. století byla zároveň obdobím mimořádně intenzivní výstavby. Byly dokončovány hlavní železniční magistrály spojující Vídeň s Prahou, s průmyslovým severem monarchie i s jadranským přístavem Terstem. Jak ilustruje mapa monarchie z roku 1864 na Obrázku 1, železniční síť získávala stále výraznější radiální podobu a vytvářela páteřní strukturu, na kterou se mohly napojovat regionální tratě. V této fázi již železnice zásadně proměnila ekonomickou geografii monarchie, urychlila pohyb surovin, umožnila koncentraci průmyslu a posílila městská centra.[70]

[66] Bek, *Historie státních drah*, 27–29.
[67] Meitner, *Kronika železnic*, 38–40.
[68] Bek, *Historie státních drah*, 30–32.
[69] Gruber, *Dopravní politika*, 82–85.
[70] Bek, *Historie státních drah*, 21–23.



Obrázek 1: Mapa Rakousko-Uherských drah z roku 1864[71]

Současně se s rychlým rozvojem a budování železnic začaly objevovat limity liberálního modelu. Koncesní společnosti byly závislé na státních garancích výnosů, jejich investiční strategie nebyly vždy koordinované a síť zůstávala organizačně roztříštěná. Ekonomický růst 60. let zakrýval strukturální slabiny systému, které se naplno projevily až během finanční krize roku 1873, která otřásla finančním sektorem i železničními společnostmi. Řada podniků se dostala do platební neschopnosti a stát byl nucen zasahovat prostřednictvím subvencí a převzetí zadlužených tratí. Právě po této krizi pak začíná systematické (znovu)přebírání drah do státní správy.[72] Bek tento proces interpretuje jako posun od liberálního investičního modelu k infrastrukturní politice řízené státem, která chápala železnici jako nástroj veřejného zájmu.[73]

3.2.1 Prostorová struktura sítě: centrum a periferie

Železniční síť Rakousko-Uherska nebyla budována jako rovnoměrná infrastruktura, nýbrž jako hierarchicky uspořádaný systém orientovaný na imperiální centra. Základní radiální struktura vycházela z Vídně jako politického a administrativního jádra říše. Odtud směřovaly hlavní magistrály na sever (Morava, Slezsko, Halič), na západ (Čechy, Sasko, Salcburk, Bavorsko), na východ (Budapešť) a na jih (Terst, Záhřeb). Tato orientace reprodukovala mocenské uspořádání státu a posilovala vazby periferních regionů na centrum.[74]

[71] „Die österreichische Eisenbahnkarte aus 1864“, *Eisenbahngeschichte Alpen-Donau-Adria*, https://www.oberegger2.org/salzburg/kap3.htm (staženo 1. května 2026).
[72] Meitner, *Kronika železnic*, 72–75.
[73] Bek, *Historie státních drah*, 34–36.
[74] Bek, *Historie státních drah*, 21–23.

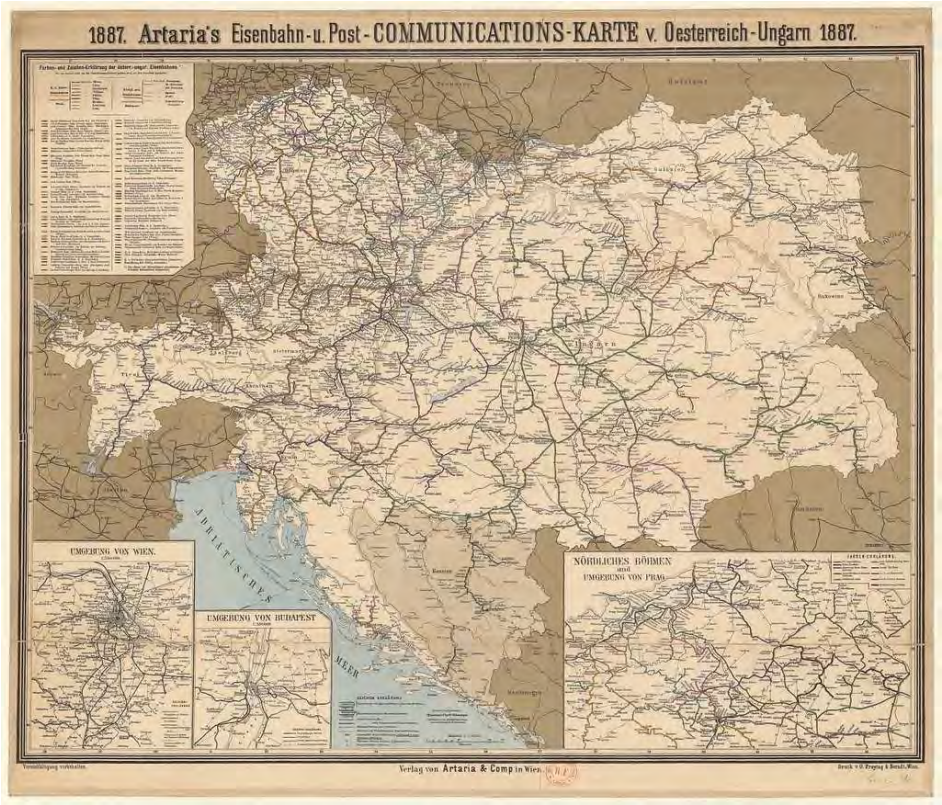
Po rakousko-uherském vyrovnání roku 1867 vznikla druhá železniční mocenská osa soustředěná kolem Budapešti. Dualistická struktura monarchie se promítla i do železniční organizace, kde existovaly dvě relativně autonomní soustavy (předlitavská a zalitavská) s odlišnou správou i investiční politikou.[75] V uherské části dominovaly státní dráhy MÁV, zatímco v rakouské části postupně převzaly rozhodující roli Císařsko-královské státní dráhy. Síť tak nebyla jednotným technickým a ekonomickým systémem, ale spíše výrazem ústavního (duálního) uspořádání monarchie.

Zároveň v druhé polovině 19. století přetrvávaly v monarchii výrazné regionální rozdíly. Zatímco české země a Dolní Rakousy patřily k nejhustěji železničně obslouženým oblastem říše, periferie jako Halič, severní a východní Uhry nebo Bosna a Hercegovina zůstávaly dlouhodobě méně napojeny. V Bosně, která byla od roku 1878 okupována, vznikaly železnice primárně s vojenským a administrativním účelem, nikoli jako plnohodnotné hospodářské magistrály.[76] Tato asymetrie mezi regiony a rozdílné funkce jednotlivých tratí ukazují, že železnice nejen spojovala a podporovala hospodářský růst, ale zároveň strukturálně hierarchizovala prostor monarchie.

Sekvestrační zákon z roku 1877 umožnil státu převzít kontrolu nad ztrátovými společnostmi a zahájil období postupného zestátňování. Roku 1884 vznikla státní železniční správa, která postupně sjednocovala tarifní politiku, technické normy i provozní pravidla.[77] Tento proces nebyl ideologickým znárodněním, nýbrž reakcí na skutečnost, že roztříštěná síť soukromých podniků nebyla schopna zajistit stabilní fungování páteřní infrastruktury. Gruber v této souvislosti zdůrazňuje, že se železnice stala předmětem národohospodářské regulace, protože její význam přesahoval rámec individuálního podnikání.[78] Mapa železnic Rakouska Uherska z roku 1887 na Obrázku 2 ilustruje tento vývoj. Její legenda umožňuje rozlišit tratě podle vlastnictví i stupně rozvoje, přičemž barevné odlišení poukazuje na přetrvávající fragmentaci železniční sítě. Zároveň však již patrně vystupují státní dráhy (rakouské žlutě a uherské zeleně), které naznačují postupující sjednocování a standardizaci. Mapa zachycuje i plánované a rozestavěné tratě, zejména v Uhrách, jižních Čechách a Bosně, což ukazuje na pokračující expanzi sítě. Z politicko-geografického hlediska jsou hranice mezi Předlitavskem a Zalitavskem i jednotlivými zeměmi sice naznačeny, avšak vizuálně potlačeny, což podporuje dojem jednotného prostoru. Podobně okupovaná Bosna a Hercegovina, přestože je mírně

[75] Schreier, *Naše dráhy*, 12–13.
[76] *Ibid., 14–15.*
[77] Meitner, *Kronika železnic*, 72.
[78] Gruber, *Dopravní politika*, 85–87.

odlišena, působí na této mapě jako integrální součást monarchie. Hustota železniční sítě je přitom výrazně nerovnoměrná; nejvyšší v okolí Vídně a v severních Čechách, zatímco periferní oblasti, zejména Balkán a Halič, zůstávají řídce pokryté. Celá síť je orientována na centra (Vídeň a Budapešť) a napojena na přístavy v Terstu a Rijece.



Obrázek 2: Mapa železnic Rakouska-Uherska z roku 1887[79]

Postupná centralizace železniční správy nepřinášela pouze sjednocení vlastnických vztahů, ale i standardizaci provozu. Zavádění jednotných jízdních řádů, tarifních systémů a technických norem znamenalo, že železniční prostor monarchie začal fungovat podle jednotného administrativního režimu. Železnice se stala nedílnou součástí systematické dopravní politiky státu a její provoz byl regulován v rámci širšího národohospodářského rámce.[80] Tím docházelo nejen k fyzickému propojení území, ale i k jeho časové a organizační synchronizaci. Železnice tak spoluutvářela jednotný komunikační a časový rámec monarchie, který byl nezbytný pro efektivní správu rozsáhlého a mnohonárodnostního státu. Vznik státních drah tak znamenal zásadní proměnu. Železnice přestaly být pouze jednotlivými ekonomickými projekty, ale staly se centrálním prostředkem řízení prostoru. Státní správa umožňovala plánovat síť v širších

[79] „Artaria's Eisenbahnkarte 1887", *Artaria & Comp in Wien*, https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/e/e3/Autriche-Hongrie._-_1887._Artaria%27s_Eisenbahn-u.-Post-Communications-Karte_v._OEsterreich-Ungarn_-_btv1b530227005.jpg (staženo 1. května 2026).
[80] Gruber, *Dopravní politika*, 85–87.

souvislostech, vyrovnávat či zvětšovat regionální disproporce a koordinovat dopravu v rámci celého státního území.

3.2.2 Vojenský význam a první světová válka

Strategický význam železnice se plně projevil v oblasti vojenské organizace. Již v 19. století byla železnice chápána jako zásadní nástroj mobilizace a rychlého přesunu vojsk. Vytvářely se specializované železniční jednotky a plánovaly se mobilizační trasy, které umožňovaly přesun armádních sborů během několika dnů namísto týdnů. Schreier upozorňuje, že už před vypuknutím první světové války byla železniční síť nedílnou součástí vojenského plánování monarchie.[81] Během války byla doprava podřízena vojenské správě a infrastruktura vystavena enormnímu zatížení. Železnice se tak stala logistickou páteří státu, když přepravovala vojáky, materiál i zásoby, a současně umožňovala administrativní kontrolu vzdálených oblastí. Tím se definitivně potvrdilo, že železnice představuje nejen hospodářský, ale i mocenský nástroj.



Obrázek 3: Mapa železnic Rakouska-Uherska z roku 1911[82]

[81] Schreier, *Naše dráhy*, 14–15.
[82] „Artaria's Eisenbahnkarte 1911", *Artaria & Comp in Wien*, https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/8/85/Austro-Hungarian_railway_map.jpg (staženo 1. května 2026).

V předvečer první světové války dosahovala délka železniční sítě Rakousko-Uherska přibližně 45 000 kilometrů tratí. Z toho více než 22 tisíc kilometrů připadalo na předlitavskou (rakouskou) část monarchie a podobná vzdálenost i na část uherskou. Českým zemím náleželo přibližně 8 tisíc kilometrů tratí, což představovalo mimořádně vysokou hustotu železniční sítě vzhledem k jejich rozloze i podílu na obyvatelstvu.[83] České země tak patřily k nejlépe železničně vybaveným oblastem celé říše, zatímco periferie jako Halič, severní a východní Uhry či Bosna a Hercegovina zůstávaly strukturálně slaběji napojeny a jejich železnice plnily často především administrativní či vojenské funkce.[84]

To ostatně dokládá i mapa z roku 1911 (Obrázek 3), která ukazuje výrazný posun oproti stavu o téměř 25 let dřív (Obrázek 2), především v podobě výrazného zahuštění železniční sítě. Hustota tratí se již neomezuje pouze na jádrové oblasti, ale rozšiřuje se i do periferií, včetně jižních Uher, Bosny či Haliče v okolí Lvova. Tento vývoj zároveň doprovází již zřetelná dominance státních drah, kdy rakouské (červeně) a uherské (zeleně) sítě tvoří páteř celé infrastruktury, zatímco soukromé společnosti přetrvávají již jen v omezené míře (např. Košicko-bohumínská, Ústecko-teplická či Buštěhradská dráha a Jižní dráha směřující z Vídně k Jadranu). Na rozdíl od mapy z roku 1887 je zde také mnohem výrazněji patrné institucionální rozdělení monarchie, kdy hranice mezi Předlitavskem a Zalitavskem vystupují zřetelněji a železniční síť tak reflektuje dualistické uspořádání státu. Bosna a Hercegovina je rovněž jasněji odlišena jako specifický prostor. Mapa zároveň zachycuje pokračující expanzi infrastruktury prostřednictvím plánovaných a rozestavěných tratí, zejména v oblasti jadranského pobřeží, kde je patrná snaha o lepší napojení přístavů, a v prostoru Bosny, kde se objevují projekty směřující k jejímu propojení se Srbskem. Celkově tak mapa ilustruje přechod od fragmentované sítě k relativně integrovanému, státem řízenému duálnímu dopravnímu systému.

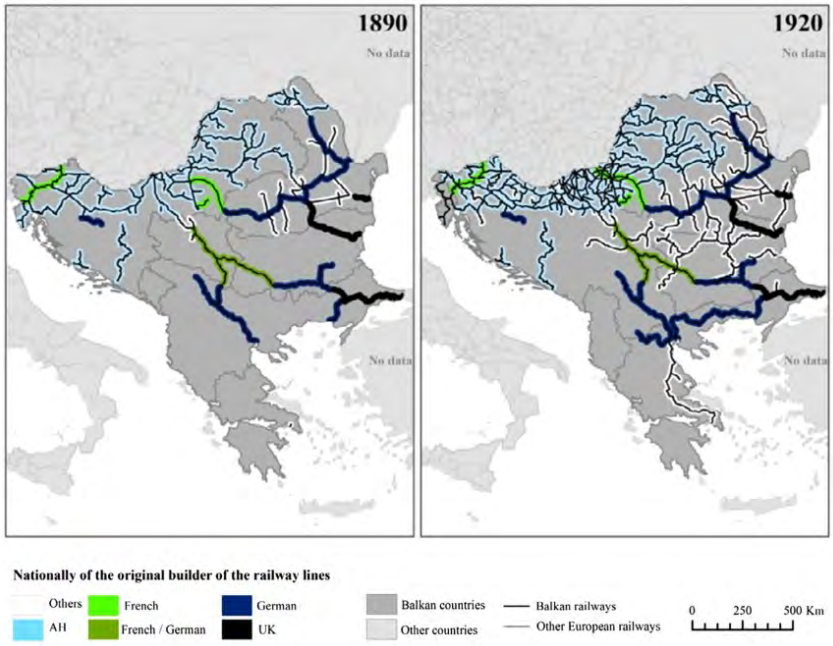
V okamžiku rozpadu monarchie v roce 1918 stále existovala rozsáhlá, technicky relativně vyspělá železniční síť, která však byla koncipována v logice imperiálního centra. Radiální orientace k Vídni a Budapešti znamenala, že po vzniku nástupnických států se řada tratí ocitla na nových hranicích nebo ztratila svůj původní tranzitní význam. Síť nebyla neutrální, jelikož byla navržena pro potřeby mnohonárodnostního impéria, nikoli jednotlivých národních států. Tato skutečnost vedla k problému odříznutých tratí, přerušených dopravních os a nutnosti reorganizovat železniční správu podle nových politických hranic. Nové státy tak nepřebíraly prázdnou infrastrukturu, ale strukturovaný prostor s logikou, který bylo třeba přizpůsobit

[83] Meitner, *Kronika železnic*, 75.
[84] Schreier, *Naše dráhy*, 14–15.

novému státnímu uspořádání. Rozpad monarchie tak nepředstavoval pouze politický zlom, ale i zásadní přerušení infrastrukturní kontinuity. Právě tato strukturální transformace železniční sítě tvoří klíčové východisko pro analýzu meziválečného období v této práci.

3.3 Železnice na Balkáně před 1. světovou válkou

Specifickou pozornost je třeba věnovat železniční infrastruktuře na Balkáně mimo území habsburské monarchie, jelikož významná část pozdější Jugoslávie nevycházela z jednotného institucionálního a infrastrukturního rámce, ale z několika odlišných historických a politických tradic. Na rozdíl od Rakouska-Uherska, kde se železniční síť rozvíjela relativně systematicky a byla integrální součástí státní modernizace, byl vývoj železnic v jihovýchodní Evropě charakterizován opožděností, závislostí na zahraničním kapitálu a silným vlivem geopolitických faktorů.[85]



Obrázek 4: Výstavba železniční sítě na Balkáně v roce 1890 a 1920[86]

Zejména v posledních desetiletích před první světovou válkou dochází k postupnému napojování balkánského prostoru na evropskou železniční síť prostřednictvím několika klíčových tranzitních koridorů. Mezi nejvýznamnější patřilo spojení Istanbul–Edirne–Plovdiv–Sofie–Niš–Bělehrad–Budapešť–Vídeň, které představovalo hlavní osu propojující Osmanskou říši se střední a západní Evropou.[87] Další důležité trasy směřovaly ze Soluně přes Skopji a Niš

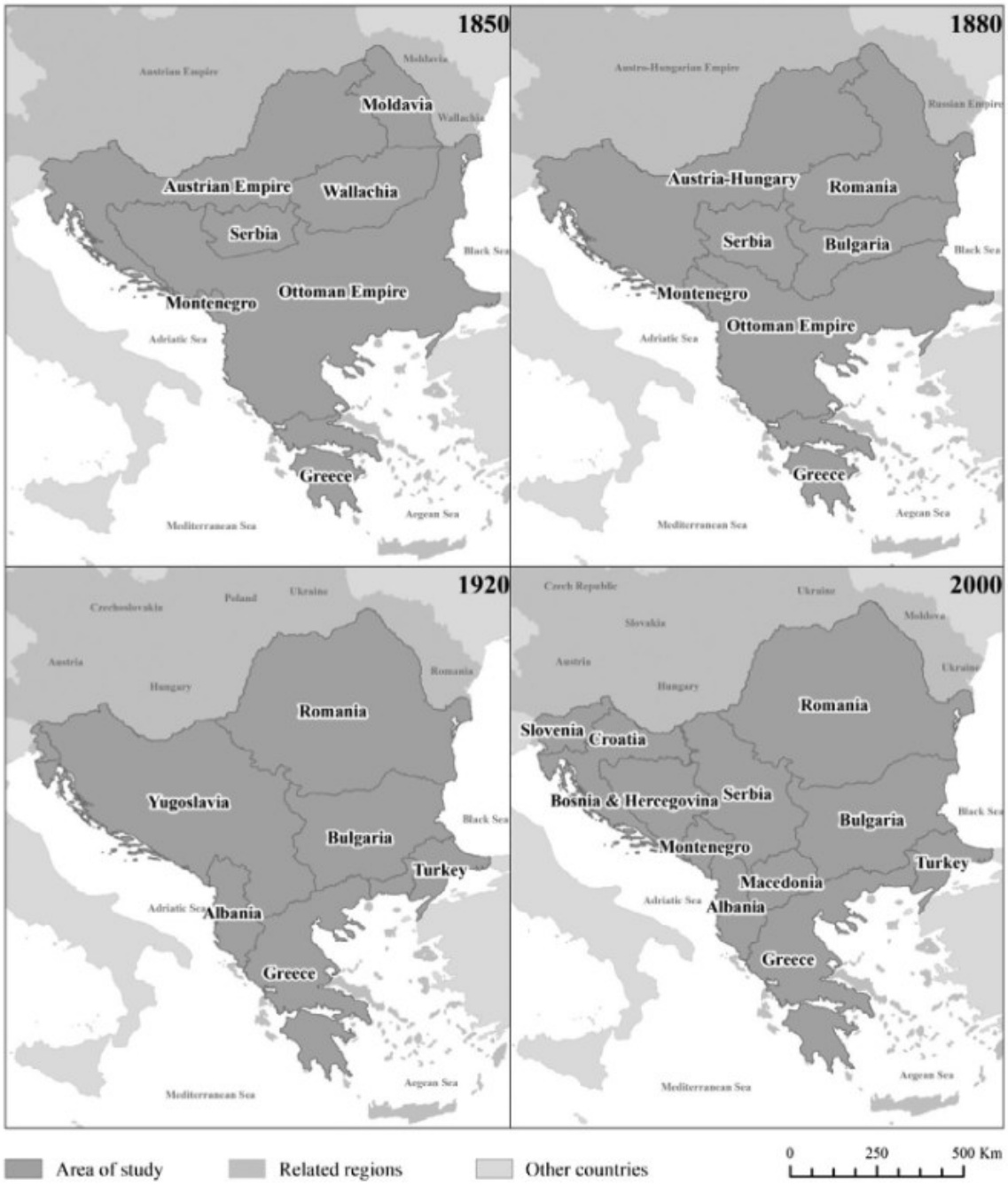
[85] Besnik Emini, „The Efforts of Ottoman Empire to Build Railways in the Balkans (1855–1913)“, *Journal of Balkan Studies* 2, č. 1 (2022): 52–62.
[86] Stanev, Alvarez-Palau a Martí-Henneberg, „Railway Development“, 1611.
[87] *Ibid*.

do vnitrozemí Balkánu, případně dále na sever k rakousko-uherské síti.[88] Tyto tratě zajišťovaly základní mezinárodní propojení a umožňovaly tranzit osob i zboží napříč regionem. Rozvoj těchto tratí se srovnáním mezi lety 1890 a 1920 je patrný z mapy na Obrázku 4, která také znázorňuje zájmy tehdejších mocností (Francie, Německo, Británie), které tratě financovaly a stavěly.

Tato relativně kvalitní napojení se však soustřeďovala především na hlavní dopravní osy a strategická centra mimo region, zatímco rozsáhlé venkovské oblasti zůstávaly mimo jejich dosah. Například vnitrozemské regiony Bosny, Černé Hory nebo části Makedonie byly napojeny velmi omezeně, často prostřednictvím úzkorozchodných tratí s nižší kapacitou a omezenou interoperabilitou.[89] Podobně i nově připojená území Srbska po balkánských válkách byla se stávající sítí propojena jen minimálně, což komplikovalo jejich ekonomickou i administrativní integraci.[90] Výsledkem byl prostor, který byl sice částečně integrován do širší evropské dopravní sítě, avšak interně zůstával fragmentovaný a nerovnoměrně rozvinutý.

Rozhodování o trasování železnic bylo výrazně ovlivněno zájmy velmocí i jednotlivých států, což vedlo k preferenci tranzitních koridorů před systematickým propojováním regionů.[91] Tento stav byl dále prohlouben politickými změnami po balkánských válkách, kdy nově vzniklé státy přebíraly nekompatibilní infrastrukturní systémy orientované k různým bývalým centrům moci.[92] V důsledku toho nevstupoval balkánský prostor do první světové války jako jednotně integrovaný dopravní celek, ale spíše jako soubor dílčích sítí s odlišnou orientací a funkcí. Právě tato strukturální fragmentace představovala zásadní rozdíl oproti habsburskému prostoru a významně ovlivnila i možnosti následné státní integrace v rámci Jugoslávie po roce 1918.[93] Fragmentaci balkánského prostoru mezi lety 1850–2000 dokládají i mapy z Obrázku 5, podle kterých je zřejmé, že si meziválečná Jugoslávie, jako zkoumaný státní útvar v této práci, prošel územně složitým a nejednotným vývojem.

[88] Stanev, Alvarez-Palau a Martí-Henneberg, „Railway Development“, 1601–1625.
[89] Kežić, „Bosnian and Serbian Narrow-Gauge“, 19–44.
[90] Miloš Jagodić, „Roads and Railway Lines in Serbia after the Balkan Wars“, *European Journal of Multidisciplinary Studies* 1, č. 1 (2016): 175–184.
[91] Anna Dzhaleva-Chonkova, „Balkan Railways Development: Contradictions in the Past, Cooperation at Present“, *Mechanics Transport Communications* 3 (2007).
[92] Jagodić, „Roads and Railway Lines“, 175–178.
[93] Kežić, „Railway Experts“, 124–128.



Obrázek 5: Politický vývoj hranic států na území Balkánu mezi lety 1850–2000[94]

[94] Stanev, Alvarez-Palau a Martí-Henneberg, „Railway Development“, 1604.

4 Železnice a státní integrace v meziválečném Československu

Poslední válečné roky zanechaly železniční síť na území budoucího Československa ve stavu hlubokého technického i organizačního rozvratu. Válečná doprava měla absolutní přednost, tratě byly přetížené vojenskými transporty, zanedbaná údržba vedla k opotřebení svršku i vozového parku a akutně se projevoval nedostatek lokomotiv i vozů. Podle odhadů potřebovaly československé železnice po převratu pro osobní dopravu asi 9 800 vozů, reálně však měly k dispozici jen asi 5 300 a v nákladní dopravě byl rozdíl ještě větší, kdy optimální stav představoval zhruba 136 tisíc nákladních vozů, ale fakticky jich bylo méně než 70 tisíc.[95] Nedostatek vozů byl navíc prohlouben nevyřešeným rozdělením společného rakousko-uherského majetku. V tomto kontextu byla železnice zároveň nepostradatelnou životní infrastrukturou i výrazně destabilizovaným systémem. Převzetí jejího řízení se stalo jedním z klíčových úkolů nově vznikajícího státu, protože bez funkční dopravy nebylo možné zajistit zásobování měst, přesuny vojenských jednotek ani základní správu území.

„Československý stát proklamován dnes o 11. hod. u sochy sv. Václava na Václavském náměstí. Odstraňte ihned všechny znaky a značky bývalého státu rakousko-uherského. Do Vídně a do Německa všechno zboží zadržte. Ostatní zásilky správně dopravujte… Ať žije československý stát. Nazdar! Dr. Zahradník“[96]

Tímto sdělením prostřednictvím železniční telegrafní sítě oznámil 28. října 1918 Isidor Zahradník železničním stanicím po celém území převzetí moci. Jeho telegram měl tři zásadní roviny. Zaprvé, komunikační, když umožnil prakticky simultánní rozšíření informace o vzniku republiky do regionů, kde jinak zprávy přicházely se zpožděním. Zadruhé, ekonomickou, jelikož zastavením určitých přepravních směrů přerušil dosavadní závislost na bývalém centru monarchie a naznačil novou orientaci hospodářských toků. A zatřetí, symbolickou, neboť odstranění státních znaků monarchie ze stanic a úřadů bylo viditelným projevem změny režimu v každodenním životě.

Na tuto improvizovanou akci navázaly poměrně rychle další institucionalizované kroky. Již 12. listopadu 1918 byl pro železniční podnik oficiálně přijat název Státní dráhy československé a 14. prosince 1918 bylo v rámci první vlády republiky zřízeno samostatné ministerstvo železnic, v jehož čele stanul právě Isidor Zahradník.[97] Tím se železniční agenda přesunula z roviny revolučního řízení do rámce klasické exekutivní moci. Prvním úkolem nového ministerstva

[95] Schreier, *Naše dráhy*, 34.
[96] *Ibid., 33.*
[97] Meitner, *Kronika železnic*, 79–82.

nebyla okamžitě výstavba nových tratí, ale stabilizace zděděného systému a zajištění provozuschopnosti, přerozdělení vozového parku, provizorní úprava tarifů, a především vyjednávání o majetkovém vypořádání s ostatními nástupnickými státy.[98]

4.1 Politicko-strategická rovina

4.1.1 Od poválečné improvizace k systematickému investičnímu programu

Zatímco první týdny po vzniku republiky byly charakterizovány snahou stabilizovat provoz, převzít správu tratí a čelit akutním nedostatkům, na půdě Národního shromáždění se již v průběhu roku 1919 začala formovat debata, která překračovala rámec technické obnovy. Ze stenoprotokolů a parlamentních tisků vyplývá, že železnice byla jedním z prvních odvětví, u nichž se poslanci pokusili formulovat celostátní koncepci a přenést řízení infrastruktury z roviny krizového managementu do roviny dlouhodobého plánování.

První výrazný impulz představoval návrh poslanců z ledna 1919 (tisk 409),[99] který kritizoval zanedbaný stav železniční sítě, upozorňoval na regionální nerovnosti zděděné z monarchie a požadoval, aby vláda předložila komplexní stavební program. Poslanci zde varovali, že bez jasného a centrálně řízeného plánu hrozí, že jednotlivé regiony budou prosazovat dílčí, vzájemně nekoordinované projekty. Tento dokument proto lze chápat jako důkaz, že železnice v novém státě je již na úrovni Národního shromáždění vnímána jako politický nástroj utváření nového státu.

Na tuto iniciativu reagovala vláda vypracováním návrhu zákona o stavbě nových železnic (tisk 2526),[100] který představoval první pokus definovat celostátní strategii rozvoje sítě. Návrh nahradil předchozí roztříštěné podněty detailně strukturovaným programem na léta 1921–1925, zahrnujícím nové tratě, rozsáhlé modernizační investice i mechanismus financování prostřednictvím rentových obligací. Již samotná forma dokumentu svědčí o posunu, jelikož namísto apelativních parlamentních požadavků se objevují přesně kvantifikované náklady, pětiletý časový rámec a explicitní cílení na stavby se státně integrační funkcí zejména na Slovensku a v Podkarpatské Rusi. Nicméně návrh kritizuje i trasování drah z doby monarchie a poukazuje na priority budování nových sítí, jak dokládá následující část znění tohoto zákona:

[98] Meitner, *Kronika železnic*, 79–82.
[99] Tisk č. 409, Poslanecký návrh, Národní shromáždění RČS, 1919, https://www.psp.cz/eknih/1918ns/ps/tisky/t0409_00.htm (staženo 1. května 2026).
[100] Tisk č. 2526, Vládní návrh zákona o stavbě nových železnic, Národní shromáždění RČS, 1918–1920, https://www.psp.cz/eknih/1918ns/ps/tisky/t2526_00.htm (staženo 1. května 2026).

„Snahy rakouské a maďarské vlády nesly se k tomu, by Slovensko bylo odloučeno od spřízněných zemí Čech a Moravy a pevně připoutáno železniční sítí k centru Maďarska. Vybudovány byly tudíž za staré správy tratě tíhnoucí k Pešti od severu k jihu a jen tu a tam zřízeny byly tratě ve směru kolmém, mezi sebou nesouvisící, jež měly jen přispěti ke zmohutnění proudu dopravního ke středisku maďarskému. Je tedy důležitým úkolem připraviti železniční síť tak, aby se dosáhlo spojení Moravy se severem, středem a jihem Slovenska a na Slovensku samém směrem ke Karpatské Rusi byla vybudována v první době dopravní páteř (transversální hlavní trať), ke které by možno bylo další železniční síť připojiti.“[101]

Klíčovou roli v politickém uchopení železniční otázky následně sehrála zpráva dopravního a rozpočtového výboru,[102] která poskytla jasné zdůvodnění nutnosti investic. Výbor otevřeně potvrdil, že železniční síť byla vybudována v zájmu rakouského hospodářství v ose sever–jih, tedy směrem k Vídni a Budapešti, a že v podmínkách nového státu je nezbytné dopravní proudy přesměrovat západ–východním směrem. Tato zpráva odhaluje hlubší politickou logiku, kdy cílem státu nebylo pouze doplnit chybějící úseky, ale přetvořit prostor republiky tak, aby odpovídal politickému, ekonomickému a bezpečnostnímu uspořádání Československa. Investiční program se tak stává prostředkem korekce imperiálního dědictví, jež bylo považováno za neslučitelné s potřebami národního státu.

Rozprava ve 136. schůzi Národního shromáždění z 30. března 1920 tento rámec dále rozvíjí.[103] Poslanci v debatě opakovaně upozorňují, že z hlediska Slovenska je současná síť nefunkční, neboť většina tratí směřuje k Maďarsku, chybí příčné propojení se západní částí republiky a některé klíčové úseky vedou těsně podél hranic, což je označováno za bezpečnostní riziko. Nové stavby jako Handlová–Horní Štubňa, Červená Skála–Margecany nebo Užhorod–Mukačevo jsou prezentovány jako projekty, které mají odstranit tuto izolaci, otevřít hospodářsky upozaděné oblasti a fyzicky propojit území státu. Budování tratí na Slovensku se tak ukazuje jako politická priorita, nikoli jako regionální doplňkový požadavek. Je zřejmé, že nejde o náhodný výběr staveb ani o trati s největším ekonomickým potenciálem, ale o cílenou snahu vytvořit novou prostorovou logiku státu – železniční síť má fungovat jako páteř, která propojuje dosud periferní regiony se státním centrem a zároveň mezi sebou.

[101] Tisk č. 2526. Část I. Stavba nových linií.
[102] Tisk č. 2585, Zpráva dopravního a rozpočtového výboru k návrhu zákona, Národní shromáždění RČS, 1920, https://www.psp.cz/eknih/1918ns/ps/tisky/t2585_01.htm (staženo 1. května 2026).
[103] Stenoprotokol 136. schůze Národního shromáždění RČS, 30. března 1920, body 6 a 7, https://www.psp.cz/eknih/1918ns/ps/stenprot/136schuz/ (staženo 1. května 2026).

Vrcholným vyústěním těchto debat je přijetí zákona č. 235/1920 Sb.[104] (celé znění v Příloze 1), který představuje syntézu poslaneckých iniciativ, vládního návrhu i výborových korekcí. Zákon nejen vyjmenovává konkrétní tratě a stanovuje investiční rámec, ale materiálně zakotvuje politickou představu o budoucí podobě státu, kde má být republika propojena vnitřní západovýchodní osou, zbavena závislosti na směrech zděděných z monarchie a vybavena takovou infrastrukturou, která umožní efektivní správu i hospodářský rozvoj. Tento vývoj však nelze chápat pouze jako vyjádření politické vůle, ale jako součást postupného procesu, v němž stát cíleně zasahuje do utváření prostoru prostřednictvím infrastruktury. Při uplatnění teoretického rámce lze tuto fázi interpretovat jako moment, kdy se železnice vedle své technické funkce stává i nástrojem státní politiky ve smyslu posilování teritoriální soudržnosti.

Na obsahové rovině představuje zákon č. 235/1920 Sb. dokument, který propojuje vymezení výstavby s investičním plánováním. Vedle samotného výčtu prioritních tratí je jeho integrální součástí i příloha, která přesně specifikuje jejich plánovanou délku, časový harmonogram a finanční náročnost v jednotlivých letech 1921–1925 (viz Příloha 1). Tato struktura umožňuje nahlížet na zákon nikoli jako deklarativní akt, ale jako konkrétní nástroj prostorové politiky státu, jehož cílem bylo systematické přebudování železniční sítě. Vizuální rekonstrukce těchto záměrů, zachycená na mapě s vyznačenými plánovanými tratěmi (Obrázek 6), přitom ukazuje jasnou orientaci investic do dosud slabě napojených oblastí, zejména v oblasti moravsko-slovenského pohraničí, na centrálním Slovensku a na Podkarpatské Rusi.



Obrázek 6: Mapa Československa s vyznačením žel. drah ze zákona č. 235/1920 (upraveno)[105]

[104] Zákon č. 235/1920 Sb., o stavbě nových železných drah na státní útraty a stanovení stavebního a investičního programu na léta 1921 až 1925, https://www.aspi.cz/opispdf/1920/045-1920.pdf (staženo 1. května 2026).
[105] Mapový podklad z *Deset let Československé republiky,* 384–385; upraveno autorem.

Z hlediska finančního rozsahu pak zákon odhaluje ambice, které dalece přesahovaly běžný rámec dopravní politiky. Samotná výstavba nových tratí měla v letech 1921–1925 dosáhnout přibližně 964 milionů Kč, zatímco na provoz železnic byl plánován v objemu zhruba 2,5 miliardy Kč a další téměř 3 miliardy Kč měly směřovat na obnovu a rozšíření vozového parku, zejména lokomotiv a vozů. Celkově tak mělo být na železnice v tomto období vynaloženo přibližně 6,4 miliardy Kč. Pro srovnání, státní rozpočet Československa pro rok 1921 činil přibližně 10,4 miliardy Kč[106], přičemž na železniční sektor připadalo kolem 1,5 miliardy Kč, tedy významný podíl veřejných výdajů. Tento nepoměr ukazuje, že železnice nebyla vnímána jako běžná infrastrukturní oblast, ale jako klíčová investiční priorita, jejímž prostřednictvím měl stát nejen stimulovat hospodářský rozvoj, ale především aktivně formovat a integrovat své území.

Na zákon č. 235/1920 Sb. bezprostředně navazovala i institucionální opatření, která měla zajistit jeho praktickou realizaci. Vládní nařízení č. 93/1921 Sb. zřídilo železniční stavební ředitelství jako specializovaný orgán přímo podřízený ministerstvu železnic, doplněný sítí stavebních správ a expositur odpovědných za jednotlivé projekty. Tento krok představoval zásadní posun od dosavadní roztříštěné správy k centralizovanému modelu řízení investic, který odpovídal rozsahu i ambicím schváleného programu.[107] Další vývoj pak potvrzuje tendenci k posilování této centralizace. Vládní nařízení č. 101/1923 Sb. transformovalo původní stavební ředitelství na Ústřední stavební správu přímo podřízenou ministrovi železnic.[108] Tím došlo nejen k institucionálnímu ukotvení investiční politiky, ale i k jejímu jasnému začlenění do hierarchie státní moci. V kontextu této práce lze tato opatření interpretovat jako důkaz, že železniční výstavba nebyla ponechána spontánnímu vývoji, nýbrž se stala předmětem cíleného a centralizovaného řízení, jehož prostřednictvím stát aktivně prosazoval své integrační a prostorové cíle.

Navazující parlamentní dokumenty opakovaně zmiňují přípravu zadávacích operátů, projednávání variantních tras či postupné zahajování stavebních prací, což ukazuje na schopnost státu nejen formulovat cíle, ale i organizovat jejich realizaci.[109] Železniční výstavba se tak stává kontinuálním administrativním procesem, v němž se státní moc materializuje

[106] Tisk č. 284, Senát Národního shromáždění RČS, 1920, https://www.psp.cz/eknih/1920ns/se/tisky/t0284_01.htm (staženo 1. května 2026).
[107] Vládní nařízení č. 93/1921 Sb., o zřízení nových úřadů k provedení stavby železných drah, https://www.aspi.cz/products/lawText/1/2372/1/2 (staženo 1. května 2026).
[108] Vládní nařízení č. 101/1923 Sb., novela vl. nař. o úřadech pro stavby železnic, https://www.aspi.cz/products/lawText/1/3310/1/2 (staženo 1. května 2026).
[109] Stenoprotokol 192. schůze Národního shromáždění RČS, 27. února 1923, https://www.psp.cz/eknih/1925ns/ps/stenprot/192schuz/ (staženo 1. května 2026).

prostřednictvím konkrétních technických a organizačních kroků. Tento posun od plánování k realizaci je zřetelně patrný i v dalších záznamech parlamentních rozprav. Ve stenoprotokolu z února 1923 už je železniční politika explicitně rámována jako „veliký investiční program“, přičemž jsou detailně popisovány konkrétní stavby, jejich časový harmonogram i organizační zajištění.[110] Zvláštní pozornost je přitom věnována projektům na Slovensku a Podkarpatské Rusi, kde se kromě výstavby nových tratí řeší i rozšiřování uzlů (např. Košice, Bratislava) či přeměna vedlejších tratí na tratě hlavní.

Zajímavý rozměr této politiky představuje její propojení se sociální otázkou. Požadavky na zaměstnávání pracovních sil ze Slovenska a Podkarpatské Rusi při výstavbě tratí ukazují, že železniční infrastruktura byla využívána i jako nástroj sociální stabilizace a integrace obyvatelstva.[111] V tomto smyslu lze výstavbu železnice chápat jako prostředek, skrze nějž stát vstupuje do každodenního života obyvatel, nabízí jim práci, ale také možnost účasti na budování infrastruktury a tím si upevňuje svou legitimitu v regionech, kde byla jeho přítomnost dosud slabší. Současně však dobové dokumenty naznačují, že schopnost státu tuto ambiciózní vizi naplnit byla omezená. Opakované zmínky o nedostatku finančních prostředků a nutnosti etapizace projektů ukazují, že proces prostorové integrace byl selektivní a nerovnoměrný.[112]

Další důležitou rovinu tohoto procesu představuje i postupná státní kontrola nad železniční sítí, která se neomezovala pouze na výstavbu nových tratí, ale zahrnovala i přebírání existující infrastruktury do přímé správy státu. Zákon z roku 1925 (Příloha 2) stanovoval převzetí rozsáhlého souboru místních drah, dosud provozovaných soukromými společnostmi nebo koncesionáři, do vlastnictví Československého státu.[113] Jednalo se o desítky regionálních tratí, rozprostřených převážně v českých zemích, jejichž provoz byl často ekonomicky problematický a závislý na státních garancích. Převzetím těchto drah stát nejen stabilizoval jejich financování, ale zároveň odstranil dualitu mezi státní a soukromou správou infrastruktury. Tento krok lze interpretovat jako součást širší strategie centralizace a sjednocení dopravní sítě, v níž železnice přestává být souborem jednotlivých podniků a stává se integrálním nástrojem státní politiky. Zákon tak doplňuje investiční program z roku 1920 o institucionální dimenzi, kdy vedle budování nových tratí dochází i k systematickému ovládnutí a sjednocení těch

[110] *Ibid*.
[111] Tisk č. 4930, Zpráva výboru rozpočtového o vládním návrhu státního rozpočtu republiky Československé a finančního zákona pro rok 1925, část 17 Ministerstvo železnic, Národní shromáždění RČS, 1920–1925, https://www.psp.cz/eknih/1920ns/ps/tisky/t4930_01.htm (staženo 1. května 2026).
[112] Tisk č. 5329, Zpráva výboru rozpočtového o vládním návrhu státního rozpočtu republiky Československé a finančního zákona pro rok 1926, část 17 Ministerstvo železnic, Národní shromáždění RČS, 1920–1925, https://www.psp.cz/eknih/1920ns/ps/tisky/t5329_01.htm (staženo 1. května 2026).
[113] Zákon č. 156/1925 Sb., podle kterého nabývá stát drah zaručených státem anebo zemí Českou, https://www.aspi.sk/opispdf/1925/061-1925.pdf (staženo 1. května 2026).

stávajících, což bylo nezbytným předpokladem pro efektivní řízení dopravních toků i prosazování integračních a bezpečnostních cílů státu.

Jiná rovina politického významu železnice je patrná například z interpelací týkajících se jazykových nápisů na stanicích a místních drahách. Odpověď ministerstva železnic[114] na interpelaci poslance Schollicha[115] ukazuje, že železnice byla chápána jako prostor výkonu státní suverenity. Ministerstvo zdůrazňuje, že i soukromé místní tratě, byť původně německé a vedoucí pouze německy mluvícími obcemi (např. Novojičínská dráha), vykonávají část výsostného práva státu, a proto se na ně vztahují státní jazyková pravidla. To potvrzuje, že se železnice stala symbolem státní přítomnosti v každodenním životě obyvatel. Železnice tak potvrdila i roli instituce, která zviditelňuje existenci nového státu i v regionech, kde byla jeho autorita v prvních letech nejkřehčí.

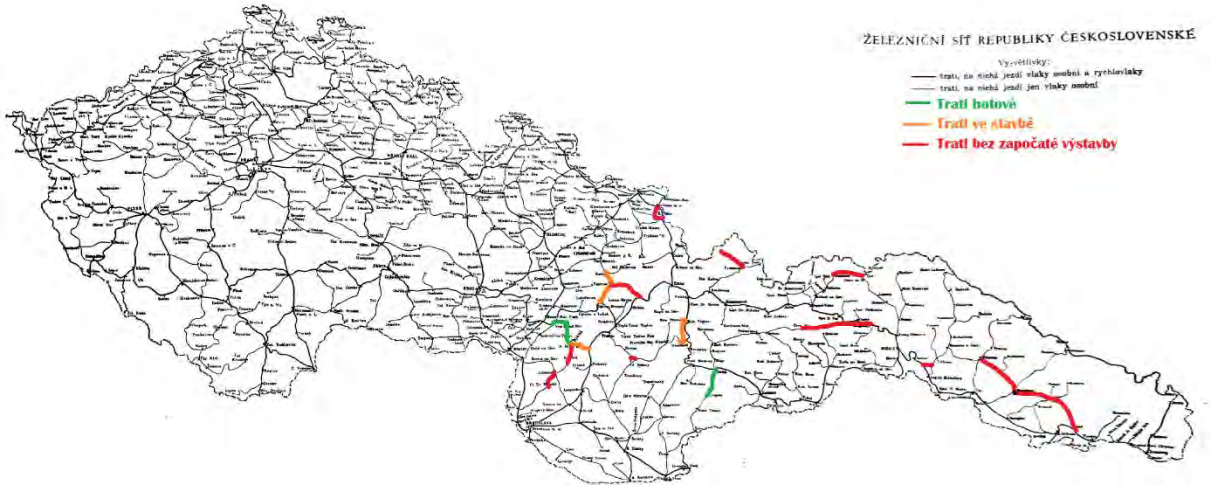
4.1.2 Realita výstavby po 10 letech

Pro zhodnocení, do jaké míry se ambiciózní železniční program první poloviny 20. let skutečně promítl do praxe, představuje klíčový pramen jubilejní publikace *Deset let československé republiky (1928)*, konkrétně část jejího druhého svazku věnovaná železnicím.[116] Tento text vznikl jako bilanční a reprezentativní výstup státní správy, a nelze jej proto chápat jako neutrální technický přehled. Vedle faktografických údajů zachycuje také způsob, jakým stát sám sebe v oblasti železniční politiky interpretoval a prezentoval po deseti letech existence. Právě tato kombinace činí publikaci mimořádně cenným pramenem, který umožňuje nejen rekonstruovat rozsah realizovaných a plánovaných staveb, ale také analyzovat dobový jazyk, priority a představy o roli železnice v procesu státní integrace.

Jazyk publikace je výrazně legitimační a zdůrazňuje pokrok, systematičnost a technickou racionalitu státní činnosti. Opakovaně se objevují formulace o zlepšení poměrů, zvýšení výkonnosti či odstranění nedostatků, které rámují železniční politiku jako úspěšný a kontinuální proces modernizace. Zároveň však text, často nepřímo, odhaluje i limity tohoto vývoje. Vedle dokončených staveb uvádí rozsáhlý soubor projektů, které se v době publikace nacházely pouze ve fázi studií či příprav. V tomto napětí mezi deklarovaným úspěchem a faktickou nedokončeností spočívá hlavní analytická hodnota tohoto pramene.

[114] Tisk č. 439, Odpověď ministra železnic na interpelaci, Národní shromáždění RČS, 1920, https://www.psp.cz/eknih/1920ns/ps/tisky/t0439_00.htm (staženo 1. května 2026).
[115] Tisk č. 101, Interpelace poslance Schollicha na ministra železnic, Národní shromáždění RČS, 1920, https://www.psp.cz/eknih/1920ns/ps/tisky/t0101_00.htm (staženo 1. května 2026).
[116] *Deset let Československé republiky*, sv. 2 (Praha: Státní tiskárna v Praze, 1928).

Z hlediska realizované výstavby publikace dokládá, že stát byl schopen prosadit pouze některé úseky s výrazným regionálním a integračním významem. Jedním z nejvýznamnějších příkladů je trať Veselí nad Moravou–Myjava–Nové Mesto nad Váhom, která představovala jedno z klíčových propojení Moravy se západním Slovenskem. Její význam nespočíval pouze v dopravní funkci, ale i v překonání geograficky náročného prostoru Bílých Karpat a v posílení každodenní propojenosti příhraničních regionů. Technická náročnost stavby, zahrnující tunely, viadukty a rozsáhlé zemní práce, zároveň ukazuje, že stát byl ochoten investovat značné prostředky do projektů, které měly zásadní význam z hlediska prostorové integrace, i když nebyly nutně ekonomicky nejvýhodnější v krátkodobém horizontu. Podobnou logiku lze sledovat i u dalších realizovaných tratí, například Zvolen–Krupina nebo u staveb na severní Moravě a ve Slezsku. V těchto případech publikace zdůrazňuje nejen samotnou výstavbu, ale i technické řešení, rozsah stavebních prací a množství zapojené pracovní síly. Železniční výstavba je tak prezentována nejen jako infrastrukturní projekt, ale i jako významný hospodářský a sociální faktor, přispívající k zaměstnanosti, prosperitě a regionálnímu rozvoji.



Obrázek 7: Železniční síť ČSR se zvýrazněnými úseky ve stavbě r. 1928 (upraveno)[117]

Po hlubší analýze příloh této publikace, jako je např. železniční síť z roku 1928 (Obrázek 7), je patrné, že budovatelský, ambiciózní a pokrokový jazyk je v kontrastu s reálnou aktuální výstavbou, která je na mapě zobrazena. V této mapě jsou znovu zvýrazněny hlavní tratě zmíněné v zákoně 235/1920, nicméně ačkoli se očekávalo zbudování 15 tratí během 5 let, realita po 10 letech ukázala, že se podařilo zbudovat a zprovoznit pouze jednu trať kompletně (Zvolen–Krupina) a další pouze z části (Veselí–Myjava). Pokračování tratě z Myjavy do

[117] Mapový podklad z *Deset let Československé republiky,* 384–385; upraveno a doplněno autorem

Nového Města bylo ve stavbě, stejně jako Vsetín–Bylnice a Handlová–Horní Štubňa. U zbylých 11 plánovaných tratí nebyla ani po 10 letech ještě vůbec zahájena stavba.

Vedle těchto konkrétních realizací však publikace uvádí rozsáhlý seznam projektů, které zůstávaly ve fázi studií nebo příprav. Jednalo se zejména o tratě na východě republiky, jako Užhorod–Mukačevo, Mukačevo–Hust, Prešov–Michalovce a Michalovce–Užhorod či spojení Rožňava–Turňa a další plánované úseky. Tyto úseky měly především podpořit projekt transversály napříč Moravou, Slovenskem i Podkarpatskou Rusí, které se blíže věnuje jedna z dalších kapitol. Ačkoliv byly tyto projekty prezentovány jako logické pokračování integrační politiky, jejich realizace byla odkládána nebo podmíněna dalšími faktory, zejména finančními a technickými. Právě zde se nejzřetelněji projevuje rozdíl mezi ambicí a realitou. Zatímco stát deklaroval snahu o komplexní propojení území, v praxi byl schopen realizovat pouze velmi omezenou část těchto plánů.

Zásadní, a často podceňovaný aspekt železniční politiky této doby představovaly kapacitní a technické úpravy stávající sítě. Publikace opakovaně ukazuje, že vedle výstavby nových tratí byla neméně důležitá i modernizace těch existujících. Jednalo se především o zdvoukolejňování hlavních tratí, přeložky a narovnávání tras, zesilování železničního svršku, výstavbu, rekonstrukce či rozšiřování stanic a budování výhyben, odstavných kolejí a další související infrastruktury. Typickým příkladem byla úprava tratě Břeclav–Bratislava, která představovala jedno z klíčových spojení mezi českými zeměmi a Slovenskem. Zde se potvrdilo, že pouhé zachování kapacity stávající infrastruktury by neodpovídalo nárokům státu a trať byla už na počátku 20. let zprovozněna plně dvojkolejně.[118] Tyto zásahy měly zásadní význam, protože vytvářely nové hlavní směry pohybu zboží i obyvatel díky zvýšení objemu dopravy a efektivnímu propojení již existujících center. Stát tak nebudoval železniční síť pouze extenzivně, ale i intenzivně, prostřednictvím systematického zvyšování její výkonnosti. Integrace prostoru tak spočívala ve vytvoření infrastruktury schopné nést rostoucí objem osobní i nákladní dopravy v prostoru nového státu.

Důležitou součástí tohoto procesu byla rovněž reorganizace celé železniční soustavy. Vedle investic do infrastruktury byla věnována pozornost zestátňování soukromých drah, konsolidaci právních a finančních poměrů, kategorizaci tratí a standardizaci provozu. Publikace potvrzuje, že tyto kroky umožnily vytvoření jednotného administrativního a technického rámce, v němž železnice fungovala. Integrace se tak neodehrávala pouze v prostoru, ale i na institucionální

[118] *Deset let Československé republiky*, 391.

úrovni, prostřednictvím sjednocování pravidel, tarifů a organizačních struktur. Specifickou roli v tomto procesu hrála také nádraží jako klíčové uzly železniční sítě. Publikace věnuje značnou pozornost plánům na přestavbu a rozšíření velkých nádraží, zejména v Praze, Brně, Olomouci či Bratislavě. Tyto projekty byly prezentovány jako nezbytné pro zvládnutí rostoucího objemu dopravy, ale zároveň měly i symbolický rozměr, kdy nádraží byla chápána jako reprezentativní vstupní body do měst a jako viditelný projev modernity a státní organizace prostoru. Úpravy nádražních uzlů tak doplňovaly liniovou infrastrukturu tratí a podílely se na vytváření hierarchizované dopravní sítě.

Z analytického hlediska je podstatné, že publikace prezentuje jednotlivé roviny (výstavbu nových tratí, modernizaci stávajících, institucionální změny i rozvoj uzlů) jako součást jednotného procesu modernizace. Jazyk textu systematicky zdůrazňuje úspěchy a minimalizuje problémy, přičemž ekonomické limity či selektivnost realizace jsou přítomny spíše implicitně než explicitně. Kritickým pohledem tedy nejde o objektivní zhodnocení tehdejšího stavu, ale jako o součást státního diskurzu, který měl legitimizovat dosavadní politiku a zároveň naznačovat její další směřování. Celkově tak publikace Deset let československé republiky ukazuje, že po deseti letech existence státu již železniční politika nepředstavovala pouze soubor ambiciózních plánů, ale vedla i ke konkrétním dílčím výsledkům. Ty však zůstávaly nerovnoměrné a selektivní. I přes to, že stát dokázal realizovat některé klíčové projekty a výrazně pokročit v institucionální konsolidaci železniční soustavy, velká řada plánovaných tratí se stále nacházela pouze ve fázi příprav. Železnice tak v roce 1928 současně představovala jak nástroj reálné integrace, tak i nedokončený projekt budování státního prostoru, jehož plné naplnění zůstávalo předmětem dalšího vývoje.

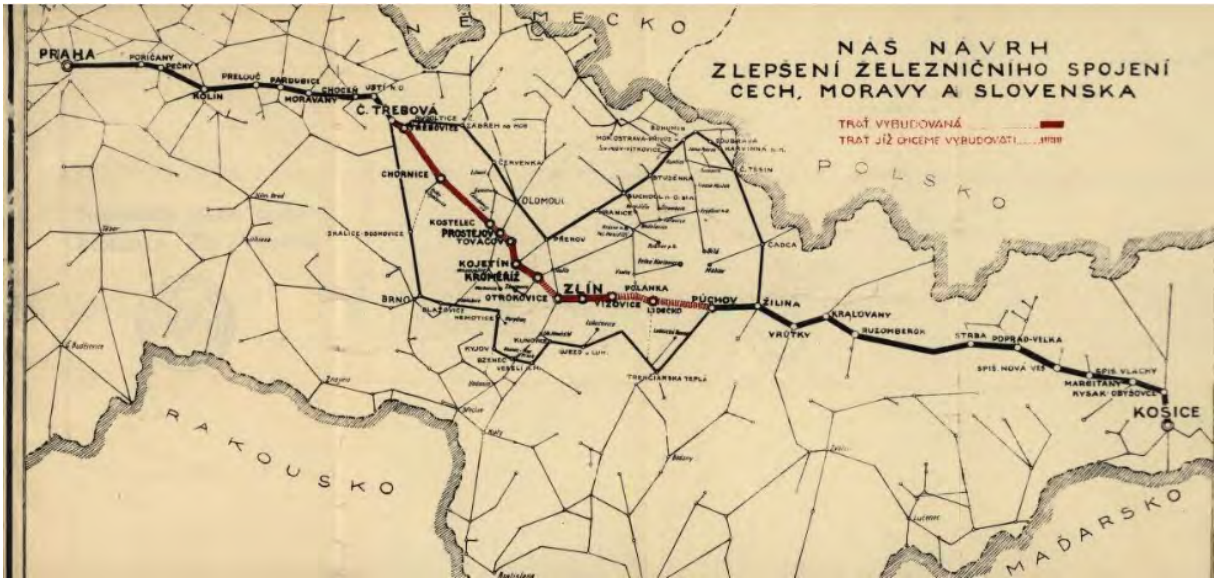
4.2 Ambiciózní vize bratří Baťů

Specifický kontrast k reálné státní železniční politice představují plány bratrů Baťových formulované nejprve v programové brožuře Tomáše Bati *Zlepšení železniční dopravy*[119] z roku 1928. Na rozdíl od výše analyzovaných pramenů, které zachycují poválečnou politickou debatu a první fázi budování československé železniční politiky, představuje Baťův text perspektivu významného podnikatele, který vystupuje zároveň jako kritik i iniciátor alternativního řešení. Na tuto koncepci později detailněji i mnohem komplexněji navazuje jeho bratr Jan Antonín Baťa v publikaci *Budujeme stát pro 40 milionů lidí*[120] z roku 1937. V ní J. A. Baťa částečně i

[119] Tomáš Baťa, *Zlepšení železniční dopravy* (Zlín: Tomáš Baťa, 1928). https://www.digitalniknihovna.cz/mzk/view/uuid:2c4be28b-706e-41ba-847e-8287e863872c (staženo 1. května 2026).
[120] Jan Antonín Baťa, *Budujeme stát pro 40 milionů lidí* (Zlín 1937; reprint Praha: Marek Belza, 2013).

reflektuje vývoj mladého státu s časovým odstupem téměř 20 let od jeho založení a umožňuje tak sledovat, jak se proměnilo uvažování o infrastruktuře v momentě, kdy je možné hodnotit nejen ambice, ale i jejich reálné naplnění.

Ve své brožuře Tomáš Baťa zdůrazňuje, že doprava je základní podmínkou hospodářského i sociálního rozvoje. Kritizuje stav tehdejší železniční infrastruktury, zejména její nedostatečné napojení na hospodářsky slabší regiony. Poukazuje také na její nízkou kapacitu, pomalost i nevyhovující organizaci, což je v kontrastu s optikou vlády prezentovanou v publikaci *Deset let Československa* ze stejného roku. Hlavní pozornost věnuje Baťa moravsko-slovenskému pomezí, kde nedostatečné spojení podle něj brání rozvoji výroby, obchodu i mobility obyvatelstva. Nepokrytě také zmiňuje i potenciál pro rozvoj vlastní firmy. Jeho úvahy přitom nezůstaly pouze teorie, ale byly přetaveny do konkrétního návrhu nové železniční magistrály, která by propojila Čechy se Slovenskem prostřednictvím nové trasy Česká Třebová–Prostějov–Kroměříž–Zlín–Vizovice–Púchov. Tento projekt měl odstranit nevýhodu protáhlého území Československa a výrazně zkrátit dopravní vzdálenosti mezi jednotlivými částmi země, jak ukazuje mapa na Obrázku 8.



Obrázek 8: Návrh magistrály Čechy–Morava–Slovensko od T. Bati[121]

Jan Antonín Baťa pak o 9 let později vydal populární knihu *Budujeme stát pro 40 milionů lidí*, ve které používá silně normativní a mobilizační jazyk. Baťa v publikaci pracuje s metaforou státu jako živého organismu, jehož životaschopnost závisí na kvalitě dopravní sítě, která plní funkci oběhového systému.[122] Tento obraz mu umožňuje zdůraznit, že doprava není pouze

[121] Baťa, *Zlepšení železniční dopravy*, 17.
[122] Baťa, *Budujeme stát pro 40 milionů lidí*, 30.

technickou otázkou, ale základní podmínkou existence moderního státu. Baťova koncepce dopravy je přitom mimořádně komplexní. Neomezuje se na jeden typ infrastruktury, ale systematicky pracuje s celým dopravním systémem, který zahrnuje silniční síť, vodní dopravu a železnici a okrajově se pak věnuje letectví a zpravodajství. Kromě toho navrhuje i reformy v oblasti financí, školství těžebního průmyslu či práva. V jeho návrzích zaujímá primární roli silniční infrastruktura, zatímco železnice zůstává důležitá především pro nákladní dopravu a dálková osobní spojení. Tento přístup ukazuje, že Baťa uvažuje v kategoriích integrovaného dopravního systému ve spojení s reformami státní správy.

Významnou součástí jeho argumentace je inspirace zahraničím, zejména Spojenými státy. Baťa opakovaně porovnává československé poměry se státy západní Evropy i Ameriky a poukazuje na zaostávání v oblasti dopravy i organizace hospodářství.[123] Americký model pro něj představuje příklad efektivního propojení rozsáhlého území prostřednictvím infrastruktury, která slouží především ekonomickému růstu. V Baťově koncepci je kladen důraz právě na ekonomickou stránku dopravy, zejména na tarifní politiku a kritizuje dražší vnitrostátní dopravu než dopravu na dlouhé mezinárodní vzdálenosti. Na tomto základě navrhuje systém tarifního sbližování, který má tuto disproporci odstranit.[124] Cílem J. A. Bati je tak vytvořit hospodářský prostor, v němž vzdálenost nejsou překážkou obchodu.

Dalším důležitým motivem je důraz na rychlost a zrychlení dopravy, tedy zkrácení vzdáleností. Baťa zdůrazňuje, že moderní stát musí minimalizovat časové vzdálenosti mezi jednotlivými regiony, přičemž počítá jak s modernizací železnice, tak s rozvojem silniční a letecké dopravy. Baťa doslova říká: „*Nové úseky je třeba budovati hned od počátku jako rychlíkovou trať o několika kolejích. Musíme při tom počítati se zvýšením rychlosti, která se uplatňuje v celém světě, kde totiž 100 kilometrová rychlost představuje normál, a kde zrychlené vlaky mají možnost jeti na některých úsecích i přes 150 km.“*[125]

Baťa taky zdůrazňuje nutnost postupného zesilování a rozšiřování stávajících železničních tratí s cílem vybudovat československou železniční magistrálu jako páteř celého dopravního systému. Tato magistrála by měla podle něj nejen technický význam, ale i zásadní hospodářskou a politickou funkci, protože propojí jednotlivé části státu, posílí jeho vnitřní jednotu a zároveň umožní napojení na mezinárodní tranzitní toky mezi jihovýchodní a severozápadní Evropou. Výsledkem by tak bylo výrazné zkrácení cestovních dob, kdy bude možné projet celou

[123] *Ibid., 28.*
[124] Baťa, Budujeme stát pro 40 milionů lidí, 72–78.
[125] *Ibid., 71.*

republiku přibližně za 10 až 11 hodin.[126] Vizualizace této magistrály je na Obrázku 9 i 10 znázorněna v celé délce země od Chebu až do Jasiny včetně úseků již hotových nebo těch nutných k výstavbě. Nejdelší úsek k vybudování je mezi východoslovenskými Margecany a podkarpatským Chustem.



Obrázek 9: Mapa železniční magistrály dle návrhu J. A. Bati[127]



Obrázek 10: Mapa železniční magistrály s mezinárodními spoji dle návrhu J. A. Bati[128]

Vedle ekonomický motivací a tlaku na zkrácení vzdáleností dává Baťa důraz i na sociální rozměr infrastruktury. V kontextu hospodářské krize poukazuje na rozsah nezaměstnanosti a prezentuje infrastrukturní projekty jako prostředek jejího řešení.[129] Výstavbu dopravy tak nevnímá pouze v technické a ekonomické rovině, ale i sociální.

Z hlediska teoretického uchopení lze Baťovu koncepci interpretovat v návaznosti na přístupy k dějinám dopravy a prostoru. Jak ukazuje Schivelbusch, rozvoj dopravních technologií vede k proměně vnímání prostoru, kdy dochází k „zmenšování světa“ prostřednictvím zrychlení

[126] *Ibid., 72.*
[127] *Ibid.*, *zadní přebal knihy.*
[128] *Ibid.*
[129] *Ibid., 20–22.*

dopravy. Baťa tuto logiku dále rozvíjí, když zdůrazňuje, že prostor lze ovlivňovat nejen technicky, ale i ekonomicky prostřednictvím tarifní politiky. Podobně lze jeho přístup vztáhnout k interpretacím, které chápou dopravní infrastrukturu jako nástroj ekonomické integrace prostoru, jak ukazuje například Jordi Martí-Henneberg. Baťova vize představuje syntézu technického, ekonomického a sociálního přístupu k infrastruktuře.

Baťova koncepce tak představuje kontrast ke státní železniční politice meziválečného Československa, která byla charakterizována spíše postupnou centralizací, důrazem na správu existující sítě a omezenou schopností realizovat rozsáhlejší infrastrukturní projekty. Zatímco stát reagoval spíše na zděděnou strukturu sítě a její provozní problémy, Baťa formuloval relativně radikální expanzivní vizi přetváření prostoru.

4.3 Prostorová rovina: slovenská transversála jako jádro integrace

Jak vyplývá z předchozích kapitol, nejvýraznější politický i prostorový problém železniční infrastruktury byla slabá a z hlediska potřeb nového státu nevyhovující propojenost českých zemí a Slovenska. Existující síť nabízela jen omezený počet přímých spojení, která navíc trpěla kapacitními limity nebo problematickou polohou v blízkosti státních hranic. Výsledkem byla situace, kdy železniční infrastruktura nedokázala plnohodnotně plnit integrační funkci v rámci nově vzniklého Československa. S tím byla spojená otázka o vedení hlavní dopravní osy mezi českými zeměmi a napříč Slovenskem až do Podkarpatské Rusi. Právě skutečnost, že se toto téma objevuje napříč různými typy pramenů i časovými rovinami, z něj činí jeden z hlavních problémů státní integrace, a proto jej tato kapitola zkoumá hlouběji. Následně se v další podkapitole zaměří i na varianty překonání moravsko-slovenské hranice.

4.3.1 Železniční magistrála napříč republikou

Jak už bylo zmíněno ve vládním návrhu z roku 1920[130], Československo potřebovalo vytvořit nové páteřní spojení, které by nebylo závislé na trasách vedených v blízkosti hranic či přes území sousedních států, a které by zároveň umožnilo efektivní propojení slovenského území v jeho vnitřní struktuře. Tento požadavek vedl k formulaci koncepce tzv. transversály, tedy železniční magistrály orientované v západo–východním směru napříč slovenským územím. Transversála nepředstavovala pouze dopravní projekt, ale vědomý pokus o prostorovou rekonstrukci státu. Jejím cílem bylo nahradit dědictví habsburské železniční sítě, orientované na vnější centra, novou infrastrukturou, která by reflektovala potřeby národního státu. V tomto

[130] Tisk č. 2526. Část I. Stavba nových linií.

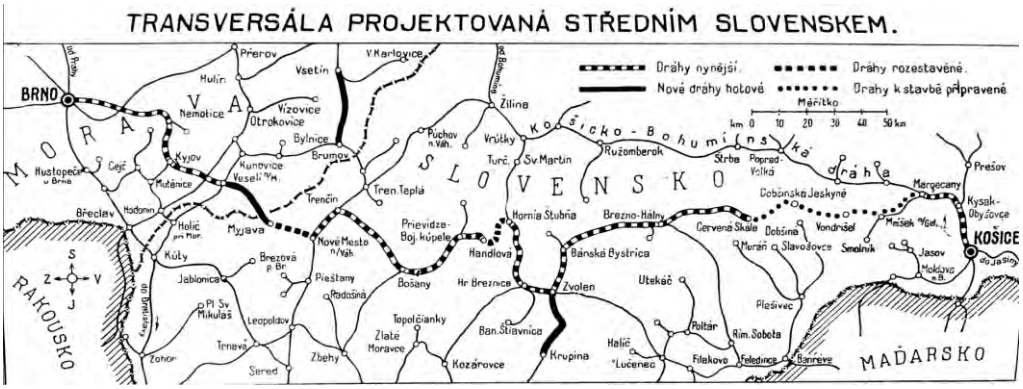
smyslu lze transversálu chápat jako nástroj, jehož prostřednictvím se stát snažil redefinovat prostorové vazby mezi jednotlivými regiony a vytvořit novou, vnitřně orientovanou strukturu území a zároveň i vizuálně zpodobnit propojenost celé země.

Proces hledání optimální trasy této magistrály však nebyl jednoznačný a odrážel střet různých představ o budoucím uspořádání prostoru i osobní zájmy jednotlivých aktérů. Již v prvních letech existence státu se objevovaly návrhy trasování, které se lišily jak ve svých technických parametrech, tak v politicko-strategických prioritách. Rané projekty z počátku 20. let 20. století se soustředily především na co nejrychlejší vytvoření základního spojení, zatímco pozdější koncepce, včetně vizionářských návrhů od bratrů Baťových, uvažovaly o komplexnější reorganizaci dopravní sítě s důrazem na její hospodářský i integrační potenciál. Proměnlivost těchto návrhů zároveň ukazuje, že trasování železniční magistrály nebylo pouze otázkou technického řešení, ale i ekonomických zájmů a politických představ o tom, jak má být státní prostor organizován a jaké regiony mají být prioritně integrovány.

Konkrétní realizace těchto záměrů se promítla do výstavby nových úseků, z nichž klíčovou roli sehrály především tratě na Slovensku. Mezi významné projekty patřila například trať Bánovce nad Ondavou–Vojany či trať Zvolen–Krupina, avšak nejambicióznějším záměrem byla tzv. středoslovenská transverzála, spojující Brno a Košice přes horské oblasti středního Slovenska. Tyto projekty byly mimořádně technicky i finančně náročné, vyžadovaly obrovské přesuny zeminy, výstavbu desítek mostů a tunelů a nasazení tisíců dělníků.[131] Již samotný rozsah stavebních prací naznačuje, že ekonomická návratnost nebyla hlavním kritériem při volbě investičních priorit. Výstavba tratí v obtížně přístupném horském terénu a rozsáhlé investice do infrastruktury v méně rozvinutých oblastech měly omezenou hospodářskou racionalitu, odpovídaly však především politickým a strategickým cílům – zejména snaze o integraci státu, posílení jeho bezpečnosti a propojení českých zemí se Slovenskem a Podkarpatskou Rusí.

Právě propojení Brna a Košic železniční transverzálou (Obrázek 11) mělo představovat bezpečnější alternativu k severněji vedené Košicko-bohumínské dráze. Koncepce tohoto spojení vycházela z využití již existujících tratí, které měly být vzájemně propojeny prostřednictvím několika klíčových novostaveb realizovaných v rámci investičního programu, konkrétně úseků Veselí nad Moravou–Nové Město nad Váhom, Handlová–Horná Štubňa a Červená Skala–Margecany.

[131] Krejčiřík, *Po stopách našich železnic*, 176–187.



Obrázek 11: Projekt slovenské železniční transversály[132]

Zcela specifickou rovinu těchto úvah představují projekty spojené s iniciativou bratrů Baťových. Jejich programová i koncepční činnost prezentuje snahu o reálné přetvoření dopravní struktury státu. Již Tomáš Baťa ve své brožuře *Zlepšení železniční dopravy* zdůrazňuje, že nedostatečné spojení centra se Slovenskem představuje zásadní překážku hospodářského rozvoje, a navrhuje konkrétní řešení v podobě nové železniční magistrály vedené přes Zlínsko směrem na Slovensko (Obrázek 8). Alternativní a více ambiciózní trasování pak byly prezentovány Janem Antonínem Baťou (Obrázek 9).

Oba návrhy se od sebe výrazně liší. Zatímco Tomáš Baťa počítal s využitím stávající trati z Prahy do České Třebové a následně s vybudováním (či úpravou) spojení přes Prostějov, Kroměříž, Zlín a Púchov s napojením na Košicko-bohumínskou dráhu v Žilině, tak koncepce Jana Antonína Bati byla podstatně velkolepější. Vycházela z vedení magistrály už z Chebu do Prahy a následně Brna přes Havlíčkův Brod, dále navrhovala výstavbu zcela nových úseků mezi Brnem, Uherským Hradištěm, Trenčínem a Banskou Bystricí, s pokračováním jižně od Nízkých Tater až na východ Slovenska do Trebušan. V tomto ohledu je podstatné, že se J. A. Baťa nelišil výrazně od státních plánů, které také preferovali jižní trasy vedené pod Nízkými Tatrami. Rozdíl byl však v její západní části, kde prosazoval přímější a kapacitně významnější napojení přes jihovýchodní Moravu. Tento rozdíl odráží nejen vyšší míru ambice jeho návrhu, ale i zřejmou snahu přiblížit plánovanou hlavní dopravní osu k průmyslovému zázemí jeho podniků ve Zlíně a Otrokovicích.

Zásadní a do jisté míry překvapivá je skutečnost, že tyto soukromé projekty nezůstaly pouze na úrovni plánů a publikací. V prostoru Zlínska byla ve 30. letech skutečně zahájena výstavba železniční trati z Vizovic směrem k moravsko-slovenské hranici podle představ T. Bati, přičemž

[132] *Deset let Československé republiky*, 393.

vzniklo rozsáhlé drážní těleso, které však nebylo nikdy dokončeno ani uvedeno do provozu.[133] Představy mladšího z bratrů už nedostaly příležitost k realizaci v důsledku politických změn po roce 1938. Přesto projekty bratří Baťů představují výjimečný příklad situace, kdy se soukromá iniciativa pokusila řešit problém, který byl současně identifikován i na úrovni státní politiky. Zároveň jejich téměř absolutní nenaplnění ukazuje limity těchto ambiciózních vizí. Potvrdilo se, že ani v případě angažovanosti silného ekonomického aktéra nebylo možné překonat kombinaci extrémní finanční náročnosti, technické obtížnosti terénu a institucionálních omezení meziválečného Československa. Touto optikou se tak moravsko-slovenské pomezí stalo prostorem, kde se střetávaly ambiciózní projekty dopravní integrace s jejich reálnou (ne)uskutečnitelností.

Tato částečná shoda mezi státními plánovacími snahami a Baťovou vizí přitom není náhodná. Jak ukazují dobové i pozdější analýzy vývoje železniční infrastruktury, hlavním úkolem Československa po roce 1918 bylo právě propojení západní a východní části republiky novými železničními tepnami. Baťovy plány tak nepředstavují odchylku od hlavního proudu, ale spíše jeho radikálnější variantu, která ještě zřetelněji odhaluje potenciální význam projektu pro fungování celého státu. Zároveň je však třeba zdůraznit, že tyto myšlenky nevznikaly izolovaně. J. A. Baťa ve svých textech explicitně uvádí, že byl členem investiční komise a své záměry aktivně prezentoval poslancům i členům vlády a vstupoval s nimi do přímé diskuse.[134] Jeho koncepce se tak formovala v průběžné interakce s oficiálními plánovacími snahami státu a nešlo o paralelní či opoziční vizi, ale spíš vizionářský o návrh, který se s vládními záměry vzájemně ovlivňoval, rozvíjel a v některých ohledech jej radikalizoval.

4.3.2 Moravsko-slovenské pomezí

Jak vyplývá z předchozí kapitoly, budování železniční magistrály se moravsko-slovenské pomezí postupně profilovalo jako klíčový prostor integračních úvah, v němž se koncentrovaly jak technické (prostorové), tak politické (strategické) i symbolické aspekty budování státní infrastruktury. Jak vyplývá z historického vývoje, propojení mezi českými zeměmi a Slovenskem bylo omezené nejen kvantitativně, ale i kvalitativně. Jednotlivá spojení vykazovala zásadní nedostatky z hlediska kapacity, trasování i strategické polohy. Trať vedoucí přes Vlárský průsmyk představovala sice jedno z mála přímých a bezpečných spojení, avšak její technické parametry a kapacitní omezení neumožňovaly plnohodnotné plnění funkce páteřní

[133] „Baťova dráha (nedokončená železnice Vizovice – Valašská Polanka)“, *Moravské-Karpaty.cz*, 15. listopadu 2022, https://moravske-karpaty.cz/prumysl/stavby/batova-draha/ (staženo 1. května 2026).
[134] Baťa, *Budujeme stát pro 40 milionů lidí*, Úvodem.

trati. Další významná trasa mezi Břeclaví a Bratislavou byla sice relativně kvalitní, avšak její poloha v těsné blízkosti rakouské hranice z ní činila z hlediska státní bezpečnosti i symboliky problematické řešení. Zároveň směřovala primárně do Bratislavy, aniž by představovala přirozené pokračování dále do vnitrozemí Slovenska.

Podobně ambivalentní roli sehrávala i Bohumínská dráha, která sice poskytovala důležité spojení mezi českými zeměmi a severním i východním Slovenskem, avšak její trasování v blízkosti polské hranice a vlastnická struktura omezovaly její využitelnost jako plně kontrolovaného a strategicky bezpečného páteřního spojení. Od roku 1921 byla sice dráha předána k provozování ČSD, avšak nadále zůstávala ve vlastnictví soukromé společnosti, jejíž ředitelství se až v roce 1927 přemístilo z Budapešti do Košic.[135] Celkově tak železniční infrastruktura na česko-slovenském rozhraní vykazovala znaky strukturální nedostatečnosti, která nebyla pouze technickým problémem, ale měla zásadní politické a prostorové důsledky.

Z pohledu státních investic do nové výstavby byla v tomto regionu nejsledovanější stavba tratě Veselí nad Moravou–Myjava–Nové Mesto nad Váhom. Tato trať představovala zásadní krok k vytvoření přímého, bezpečného a vnitrostátního propojení mezi českými zeměmi a slovenským územím (Obrázek 11). Její význam spočíval nejen ve zkrácení dopravních vzdáleností, ale především v posílení vnitřní soudržnosti státu. Vedle hospodářských a dopravních funkcí však měla tato výstavba i výrazný strategický rozměr. Budování tohoto spojení bylo motivováno snahou omezit závislost na tratích vedených v bezprostřední blízkosti státních hranic, které byly v případě vojenského konfliktu snadno ohrozitelné. Železniční infrastruktura se tak stávala i zásadním prvkem obranné politiky státu, což se promítalo jak do prioritizace jednotlivých staveb, tak do jejich konkrétního trasování.[136]

Podobný cíl měla plnit i trať budovaná ve 30. letech směřující z Horní Lidče do Púchova, která umožnila napojení na další části železniční sítě na Slovensku a přispěla k vytváření alternativního západo–východního koridoru v této oblasti. Tato dráha tak po 16 letech od vydání investičního programu naplnila cíl zprostředkovat spojení se severním Slovenskem. Zároveň jí předcházela výstavba spojovací trati mezi Vsetínem a Bylnicí, která umožnila lepší napojení i na původní trasu přes Vlárský průsmyk. Tyto projekty tak nelze chápat izolovaně, ale jako součást širšího integračního úsilí, jehož cílem bylo překonat historickou fragmentaci a vytvořit nový, funkčně propojený a bezpečný státní prostor.

[135] Pavel Schreier, *Zrození železnic v Čechách, na Moravě a ve Slezsku* (Praha: Baset, 2004), 266–267.
[136] Miroslav Sabol a Ľudovít Hallon, *Slovenské dráhy 1918–1948* (Praha: Karolinum, 2024), 54–57, https://doi.org/10.14712/9788024660103.

4.3.3 Železnice na Podkarpatské Rusi

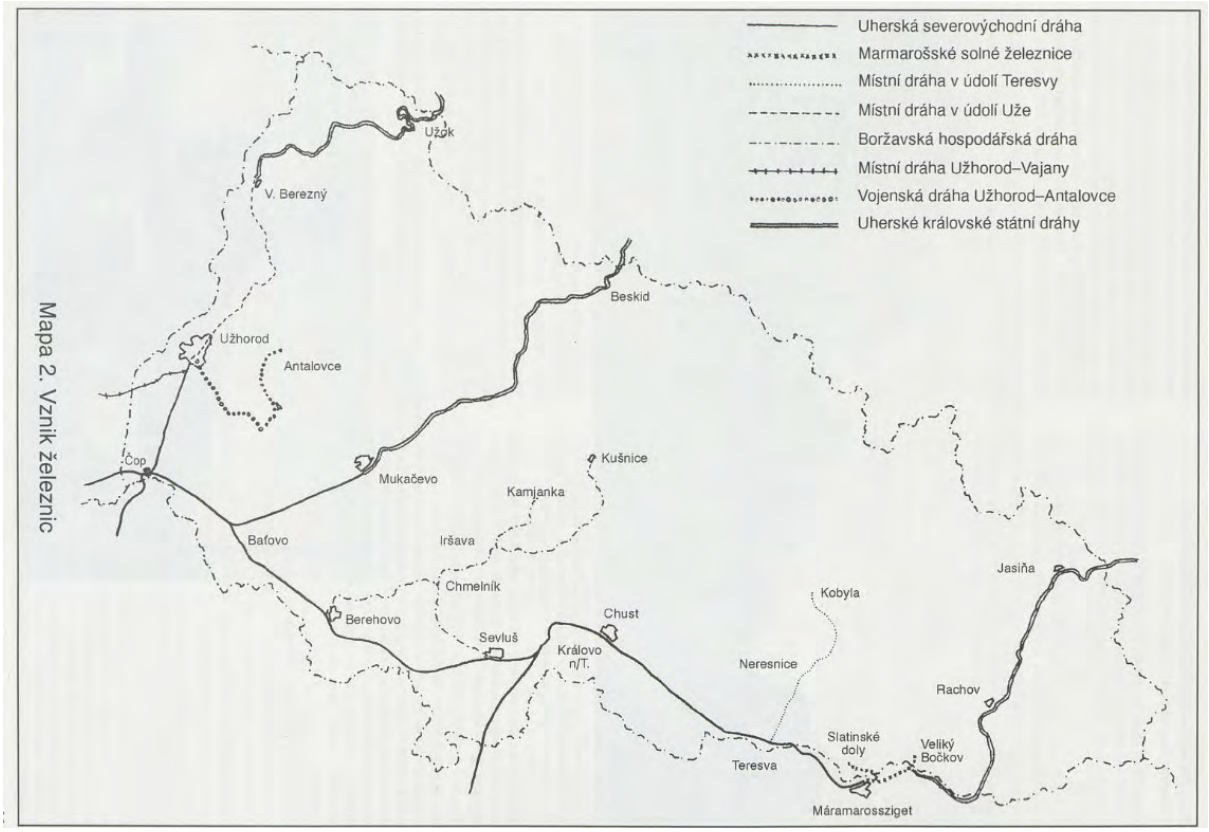
Předchozí kapitoly ukázaly značný rozpor mezi deklarovanými cíli československé železniční politiky po roce 1918 a jejich skutečnou realizací. Tento rozpor se nejvýrazněji projevil na Podkarpatské Rusi. Zatímco politická reprezentace i programové dokumenty zdůrazňovaly potřebu propojení nejvzdálenějších částí státu, včetně Podkarpatské Rusi, skutečné investice se soustředily na bezprostřední napojení Moravy na Slovensko nebo na střední Slovensko. Naopak výstavba nových železnic na Podkarpatské Rusi zůstávala sekundárním zájmem. Ve srovnání s jinými částmi republiky tak Podkarpatská Rus nepředstavovala prostor systematické výstavby, ale území, kde stát spíše udržoval a adaptoval již existující infrastrukturu.

Napojení Užhorodu na slovenskou železniční síť lepším způsobem, než železnicí na jižní hranici s Maďarskem byla absolutní priorita státu a jedna z prvně zbudovaných tratí v poválečném Československu. Ta mohla být zprovozněna už v roce 1921 díky dostavbě trati mezi Bánovcemi nad Ondavou a Vojany.[137] Jak ale poukazuje Beneš ve své analýze železnic na Podkarpatské Rusi, ačkoli během 20. let vznikaly další návrhy tratí směřující k lepšímu napojení regionu (např. Prešov–Michalovce–Užhorod), zůstávaly převážně ve fázi studií či dílčích realizací a jejich význam a dopad byl omezený.[138] Jejich omezená realizace souvisela nejen s finanční náročností, ale také s nízkou očekávanou hospodářskou návratností investic v periferním, řídce osídleném a technicky obtížném území.

Reálné fungování železniční sítě v regionu tak i na konci 20. let odráželo spíše dědictví uherské infrastruktury než systematickou přestavbu podle potřeb nového státu. Tato disproporce se výrazně projevovala v samotném provozu. Železniční síť Podkarpatské Rusi byla tvořena převážně fragmentovanými jednokolejnými tratěmi vedenými v náročném terénu, s omezenou kapacitou a nízkou frekvencí spojů, což potvrzuje i mapa na Obrázku 12. Provoz byl navíc zpočátku organizován v provizorních podmínkách, často pouze s několika páry smíšených vlaků denně, což odpovídalo jak technickým limitům infrastruktury, tak nízké ekonomické výkonnosti regionu.[139] Ačkoli prvotní politické ambice byly větší, reálnou výzvou nebyla výstavba nových tratí, ale především zprovoznění a stabilizace existující sítě, která byla provozně narušená rozpadem monarchie. K zásadní modernizaci ani kapacitnímu posílení tratí přitom nedošlo, což kontrastovalo s paralelním vývojem na moravsko-slovenském pomezí.

[137] *Deset let Československé republiky*, 390–391.
[138] Karel Beneš, *Železnice na Podkarpatské Rusi* (Praha: Nakladatelství dopravy a turistiky, 1995).
[139] *Ibid., 22.*

Železnice zde proto nefungovala jako moderní integrační osa, ale spíše jako základní prostředek udržení minimální dopravní obslužnosti regionu.

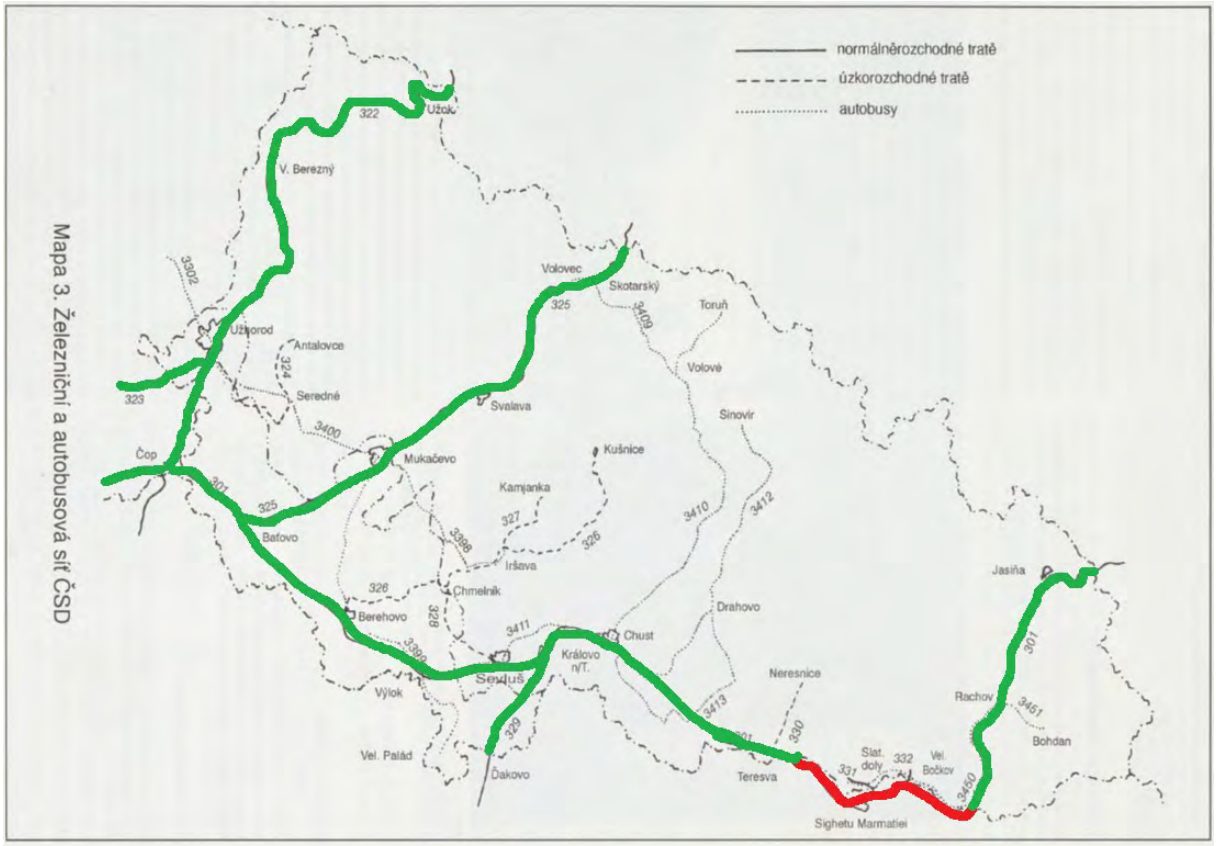


Obrázek 12: Železnice na Podkapatské Rusi při vzniku Československa[140]

Vzdálenost mezi Prahou a Jasinou (nejvýchodnější částí republiky) je přibližně 750 km vzdušnou čarou. Tato vzdálenost v kontrastu převyšovala vzdálenost mezi Prahou a řadou západoevropských metropolí (např. Bruselem či Milánem) a byla umocněna složitým horským terénem. Zásadní omezení budování železnic zde představovaly právě geografické podmínky. Trasy byly vedeny převážně v údolích řek (Tisa, Uže), což zvyšovalo jejich zranitelnost. Beneš uvádí i opakované přerušení provozu v důsledku povodní, například v roce 1925 (přerušení provozu na 6 týdnů) a po dalších poškozeních infrastruktury v roce 1927. Tyto faktory dále snižovaly spolehlivost i atraktivitu železniční dopravy v regionu.[141] V neposlední řadě i kulturní a etnická odlišnost regionu, spolu s jeho hospodářskou zaostalostí posilovala jeho periferní postavení. Výsledkem byla situace, kdy železnice na Podkarpatské Rusi plnila pouze částečně roli nástroje státní integrace a kontroly. Tento rozdíl mezi deklarovanými ambicemi a reálnými možnostmi přitom nepředstavoval selhání jednotlivých projektů, ale strukturální limit

[140] *Ibid., 11.*
[141] *Ibid., 24.*

meziválečné československé železniční politiky jako celku. Podkarpatská Rus tak nepředstavovala periferii pouze geograficky, ale i infrastrukturně a politicky.



Obrázek 13: Železnice a autobusová síť na Podkarpatské Rusi kolem roku 1930[142] (upraveno)

Zvláštní komplikaci představovalo železniční spojení na hranici s Rumunskem, na úseku mezi Teresvou a Trebušany, na kterém vedla původní uherská trať nově přes rumunské území a provoz byl možný jen za specifických podmínek, včetně celních a pasových kontrol.[143] To je patrné na Obrázku 13 (červeně zvýrazněná část hlavní železnice je na Rumunském území). Československý stát se přitom nepokusil tuto situaci řešit výstavbou alternativní vnitrostátní trasy, ale spíše ji stabilizoval prostřednictvím provozních a administrativních opatření ve spolupráci s Rumunskem. Ačkoli obě země byly spojenci, provoz na těchto tratích narážel na praktické limity státní správy a kontroly. Železnice zde tak nefungovala jako plně integrační prvek, ale spíše odrážela limity poválečného uspořádání.

V tomto kontextu se ukazuje, že železniční politika Československa vůči Podkarpatské Rusi měla asymetrický charakter, který lze vysvětlit vztahem mezi centrem a periferií prostřednictvím konceptu vnitřní kolonizace, kdy centrum určovalo směr modernizace, zatímco

[142] *Ibid., 22.*
[143] *Ibid., 24.*

periferie zůstávala strukturálně závislá.[144] Tento vztah se v dopravní infrastruktuře promítal velmi konkrétně. Zatímco jádrové oblasti procházely modernizací, zkapacitňováním a zdvoukolejňováním tratí a Slovensko, jako semi-periferie, byla postupně napojována na jádrové oblasti, Podkarpatská Rus zůstávala regionem s omezenou dopravní dostupností a nižší investiční prioritou.

4.4 Symbolická rovina

4.4.1 Architektura a design: železnice jako obraz státu

Spolu s rozšiřováním železniční sítě vznikala i komplexní infrastruktura, jejíž nedílnou součástí byly nádražní budovy. Ty neplnily pouze technickou funkci, ale postupně se staly významnými uzly propojujícími dopravu, ekonomiku i každodenní život obyvatel. Již stavební program vycházející ze zákona 235[145] počítal s mimořádně vysokými investicemi do rozšíření stanic. Zatímco na stavbu nových tratí bylo alokováno 964 milionů Kč, na rozšiřování stanic dokonce více než 1 miliarda Kč.[146] Toto srovnání naznačuje, že výstavby a rekonstrukce nádražních budov byly z pohledu republiky minimálně stejně důležité, jako vznik nových spojení.

Zatímco stanice postavené v 19. století byly často koncipovány jako velkolepé reprezentativní stavby symbolizující modernitu a technologický pokrok, od počátku 20. století začal sílit důraz na funkčnost a provozní efektivitu. Tento trend se projevil zejména ve zvětšování vestibulů, čekáren a dalších prostor pro cestující, ale také v racionalizaci dispozičního řešení.[147] V meziválečném období se tento vývoj dále prohloubil. Nádraží byla navrhována s ohledem na frekvenci cestujících a celkovou dopravní zátěž, což vedlo k větší standardizaci a účelnosti staveb. Funkcionalistická architektura zdůrazňovala jednoduchost, řád a jasnou vazbu mezi formou a funkcí.[148] Zároveň se nádraží stávala významnými městotvornými prvky. V jejich okolí vznikaly nové služby, obchody i veřejné prostory, což vedlo k jejich proměně ve společenská centra.[149]

Tuto interpretaci potvrzují i dobové prameny, které zdůrazňují rozsáhlé přestavby hlavních uzlů, zejména v Praze, Brně, Bratislavě či Košicích.[150] Nádraží zde vystupovala jako centra dopravního systému, ale zároveň i jako místa, kde se stát vizuálně i funkčně prezentoval svým

[144] Erik Lukas, *Československá „kolonizační" politika na Podkarpatské Rusi mezi léty 1919–1939* (Karviná: Paris ve spolupráci s Masarykovým demokratickým hnutím, 2024), 50.
[145] Zákon č. 235/1920 Sb.
[146] *Ibid*.
[147] Krejčiřík, *Po stopách našich železnic*, 163.
[148] Štemberk a kol., *Člověk na železnici 1*, 26.
[149] Jeschke, *Iron Landscapes*, 15–17.
[150] *Deset let Československé republiky*, 410–411.

obyvatelům. Plánované oddělení osobní a nákladní dopravy, reorganizace uzlů a výstavba nových objektů potvrzují snahu vytvořit přehledný, hierarchizovaný a racionálně uspořádaný prostor odpovídající ideálům moderního státu.

Architektura nádražních budov v meziválečném Československu odrážela širší kulturní i politické ambice první republiky. Ministerstvo železnic vědomě spolupracovalo s architekty a usilovalo o to, aby jednotlivé stanice nesly jedinečný výraz, čímž se nádraží proměnila nejen ve funkční dopravní uzly, ale i v reprezentativní objekty prezentující stát navenek. [151] Tento přístup byl součástí snahy ukázat Československo jako moderní a kulturně vyspělou zemi. Zásadní proměna se projevila zejména v architektonickém pojetí nově budovaných výpravních budov. Architekt Ústřední stavební správy ČSD Augustin Škudla vytvořil jednotný, avšak výrazně svébytný styl, který se vědomě odkláněl od dřívější typizované drážní architektury.[152] Jeho návrhy navazovaly na tvorbu Dušana Jurkoviče a inspiraci čerpaly z lidové architektury, což se projevovalo především ve stylu střech, štítů i dekorativních motivů.[153] Dispoziční řešení těchto budov odráželo racionální organizaci provozu, kdy v přízemí se nacházely dopravní kanceláře, pokladny a čekárny, zatímco horní podlaží sloužila jako služební byty či zázemí personálu.[154]



Obrázek 14: Nádržní budova v Hradci Králové[155]

[151] Schreier, *Naše dráhy*, 45–47.
[152] Krejčiřík, *Po stopách našich železnic*, 196–199.
[153] *Ibid*.
[154] *Ibid*.
[155] „Nádraží Hradec Králové“, Fotoarchiv Muzea východních Čech, https://kam.hradcekralove.cz/objekt/29-nadrazi (staženo 1. května 2026).

Konkrétní realizace meziválečného období ukazují, že nádražní budovy fungovaly především jako významné veřejné a reprezentativní stavby, prostřednictvím nichž se nový stát prezentoval navenek i vůči vlastním obyvatelům. Zejména hlavní nádraží ve větších městech se stávala symbolickými vstupními branami do měst i celé republiky. Příkladem může být nádraží v Hradci Králové (otevřeno 1935, Obrázek 14), které spojovalo funkcionalistické principy s monumentálním výrazem odpovídajícím významu veřejné stavby.[156] Podobně i nádraží v České Třebové (otevřeno 1924, Obrázek 15), jako jeden z klíčových železničních uzlů, reflektovalo snahu o moderní, přehledně organizovaný prostor, který odpovídal představám efektivně fungujícího státu.[157] V těchto stavbách se tak propojuje praktická funkce s reprezentativní rolí.



Obrázek 15: Nádraží v České Třebové[158]

Vedle velkých uzlů se podobné principy prosazovaly i v regionální infrastruktuře. Nádražní budovy, včetně menších stanic, byly navrhovány tak, aby působily moderně, přehledně a zároveň důstojně. Jak ukazuje dobová architektonická praxe, důraz byl kladen nejen na funkčnost, ale i na celkový výraz stavby, který měl spoluvytvářet obraz státu jako organizovaného a kulturně vyspělého celku. Příkladem můžou být stanice v Teplicích nad Bečvou či Poděbradech (Obrázek 16 a 17).

[156] Mojmír Krejčiřík, *Česká nádraží I* (Litoměřice: Vydavatelství dopravní literatury, 2003), 199–200.
[157] *Ibid*.
[158] „Projekt Monografie stanic: Česká Třebová“, *ŽelPage*, https://www.zelpage.cz/clanky/projekt-monografie-stanic-ceska-trebova (staženo 1. května 2026).




Obrázek 16 & 17: Nádraží v Teplicích nad Bečvou[159] a Poděbradech[160]

Současně však architektura nádraží nefungovala pouze jako nositel univerzální modernity. V některých případech se do návrhů promítaly i prvky regionální identity, například inspirace lidovou architekturou a folklorem. Tato inspirace je patrná u staveb na česko-slovenském pomezí, typicky v Uherském Hradišti či Velké nad Veličkou (Obrázek 18 a 19) a dalších stanicích při nově budovaných úsecích zmíněných v předchozích kapitolách. Tento dvojí charakter byl typický pro meziválečné Československo, které se snažilo propojit technický pokrok s ideou národní jednoty.





Obrázek 18 & 19: Nádraží v Uherském Hradišti (1942)[161] a Velké nad Veličkou[162]

V širším kontextu lze nádražní budovy chápat jako součást procesu budování státu, kde železniční infrastruktura funguje jako nástroj prostorové i sociální integrace, který v každodenní

[159] „Výpravní budova železniční stanice Teplice nad Bečvou“, Asociace muzeí a galerií ČR, https://www.amop.cz/objekt/15-vypravni-budova-zeleznicni-stanice-teplice-nad-becvou (staženo 1. května 2026).
[160] „Pohlednice z minulosti: Budova nádraží v Poděbradech“, *Nymburský deník*, 4. srpna 2019, https://nymbursky.denik.cz/zpravy_region/pohlednice-z-minulosti-budova-nadrazi-v-podebradech-20190804.html (staženo 1. května 2026).
[161] „Uherské Hradiště má v celé zemi nádraží nejkrásnější“, *Česká televize – ČT24*, https://ct24.ceskatelevize.cz/clanek/archiv/uherske-hradiste-ma-v-cele-zemi-nadrazi-nejkrasnejsi-256030 (staženo 1. května 2026).
[162] „Trať 343 Veselí nad Moravou – Myjava“ (fotogalerie: Nádraží Velká nad Veličkou), *iDnes.cz*, 21. září 2025, https://www.idnes.cz/cestovani/po-cesku/na-co-zira-masinfira-trat-343-veseli-nad-moravou-myjava-zeleznice-bile-karpaty.A250921_212338_po-cesku_vrja/foto (staženo 1. května 2026).

zkušenosti obyvatel pomáhá utvářet představu společného státního prostoru.[163] Nádraží jako viditelné a intenzivně využívané objekty sehrávala v tomto procesu za první republiky významnou roli. Byla to místa, kde se stát materializoval v konkrétní architektonické podobě a vstupoval do každodenního života obyvatel. Zvláštní význam měla přitom nádraží v periferních regionech, kde představovala nejen dopravní uzly, ale i symbol přítomnosti a modernizační role státu.[164]

4.4.2 Reprezentativní motorové vlaky

Vedle výstavby železničních tratí a modernizace nádražních budov představovala důležitou součást rozvoje železniční infrastruktury také výroba lokomotiv a železničních vozidel, která se stala významným symbolem technologické i průmyslové vyspělosti státu. Československý průmysl byl v meziválečném období schopen nejen pokrýt domácí poptávku, ale zároveň se aktivně podílel na vývoji nových typů vozidel, především v oblasti motorové trakce. Ta reagovala jak na hospodářskou krizi konce 20. let, tak na rostoucí konkurenci silniční dopravy, což vedlo k postupnému zavádění rychlejších, provozně úspornějších a flexibilnějších spojů.[165] Motorizace železnic tak zásadně proměňovala charakter dopravy, jelikož umožňovala častější spojení, zkracovala cestovní časy a přibližovala jednotlivé regiony republiky.

Vrcholem tohoto vývoje se staly konstrukčně i esteticky progresivní motorové vozy 30. let, mezi nimiž vynikaly jak tzv. Modré šípy, tak především Slovenská strela.[166] Zatímco šípy představovaly snahu o modernizaci rychlíkové dopravy na hlavních tratích, Slovenská strela byla koncipována jako reprezentativní spoj mezi Prahou a Bratislavou. Její nasazení od roku 1936 vedlo k výraznému zkrácení jízdní doby (na přibližně 4 hodiny a 18 minut), čímž zásadně proměnilo časoprostorové vnímání vzdálenosti mezi oběma centry státu.[167] Současně se však jednalo o exkluzivní a kapacitně omezený spoj, který sloužil spíše reprezentativním než masovým účelům. V podobném duchu byl vyvíjen i motorový vůz přezdívaný Stříbrný šíp, jenž měl ambici na Slovenskou strelu navázat, avšak v důsledku politických událostí roku 1939 zůstal pouze v prototypové fázi.[168]

Význam těchto vlaků však přesahoval jejich praktické využití. Slovenskou strelu i další motorové rychlíky lze v tomto kontextu chápat prakticky, jako konkrétní příklad rychlejšího

[163] Jeschke, *Iron Landscapes*.
[164] *Štemberk a kol., Člověk na železnici 1,* 26–27.
[165] Meitner, *Kronika železnic*, 96–98.
[166] Schreier, *Naše dráhy*, 64–66.
[167] *Ibid.*
[168] *Ibid.*

spojení různých částí republiky, ale i symbolicky, kdy zkracovaly vzdálenosti a posilovaly představu jednotného státního celku.[169] Jejich moderní, často až futuristický design navíc reprezentoval ideály pokroku, rychlosti a technologické vyspělosti, které byly klíčové pro sebeprezentaci první republiky. Samotné názvy těchto vozů, pak odkazovaly k dynamice, rychlosti a zároveň i k symbolické hierarchii prostoru, v níž rychlé spojení centra se Slovenskem sehrávalo důležitou roli v legitimizaci projektu československého státu.



Obrázek 20: Slovenská strela na Wilsonově nádraží v Praze[170]

4.4.3 Názvosloví nových tratí

Symbolická rovina meziválečné železniční politiky se neprojevovala pouze v architektuře nádraží či designu motorových vozů, ale také v samotném pojmenovávání nově budovaných tratí a tunelů. Volba jmen představovala jeden z nejpřímějších způsobů, jak stát komunikoval politický význam dopravní infrastruktury a propojoval fyzickou výstavbu s diskurzem budování společné československé identity. Pojmenování systematicky využívala především T. G. Masaryka a Milana Rastislava Štefánika a tematizovala tak myšlenku česko-slovenského sblížení.

Nejvýraznějším příkladem byla Dráha prezidenta Masaryka (Vsetín–Bylnice), uvedená do provozu 21. října 1928 přesně k desátému výročí republiky. Tato symbolika výročí, prezidentova jména a překonávání geograficky náročného terénu Bílých Karpat propojovala technickou modernost s politickou proklamací suverénního státu. Otevírání nových tratí a staničních budov se přitom pravidelně proměňovalo ve velké slavnosti často i za účasti vládních

[169] Jeschke, *Iron Landscapes*, 163–175.
[170] „Slovenská strela – prohlídka“, *iDnes.cz*, 11. října 2021, https://www.idnes.cz/cestovani/po-cesku/slovenska-strela-prohlidka-video-m-290-002-tatra-koprivnice-nostalgie-pamatka.A211011_124717_po-cesku_vrja (staženo 1. května 2026).

představitelů a místních elit. Konkrétně např. zahájení stavby trati Diviaky–Banská Bystrica se v září 1936 osobně zúčastnil i prezident Edvard Beneš, který tím demonstroval zájem státu o hospodářské pozdvižení Slovenska.[171] Na Dráhu prezidenta Masaryka v roce 1937 navázala nová trať Horní Lideč–Púchov, oficiálně označovaná jako Dráha slovensko-české vzájemnosti. Její název tak explicitně tematizoval program integrace obou částí státu prostřednictvím infrastruktury.[172]

Symbolika státotvornosti se promítla i do pojmenování klíčových tunelů. Na trati Veselí nad Moravou–Nové Mesto nad Váhom byl proražen dlouhý Štefánikův tunel pod masivem Poľany, který se po dokončení stal nejdelším tunelem v ČSR.[173] Tento primát mu však krátce poté odebral Bralský tunel na trati Handlová–Horná Štubňa, který byl v letech 1930–1938 nazýván Masarykovým tunelem.[174] Volba jmen tratí a tunelů tak zrcadlila ideologickou strukturu prvorepublikového státotvorného narativu a stavěla železniční výstavbu do role hmatatelného důkazu, že československý národní projekt funguje.

4.5 Shrnutí ČSR

Meziválečné Československo převzalo po roce 1918 železniční síť, která byla koncipována podle potřeb Rakousko-Uherska a orientována na Vídeň a Budapešť. Tato struktura neodpovídala novému státnímu uspořádání, což z železniční politiky učinilo klíčový nástroj integrace státu. Hlavním úkolem bylo nejen sjednocení provozu, ale i vytvoření nových spojení mezi českými zeměmi, Slovenskem a Podkarpatskou Rusí. Zásadní roli v tomto procesu sehrála snaha o přebudování prostorové logiky sítě. Projekty jako slovenská transversála měly posílit vnitřní soudržnost státu a omezit závislost na dřívějších, na centrum monarchie orientovaných trasách. Železnice tak fungovala jako nástroj, který měl prakticky i symbolicky propojit jednotlivé části republiky a posílit jejich vazbu na centrum v Praze.

Nejvýraznějším projevem této integrační snahy byla koncepce slovenské transversály, tedy západo-východní železniční osy napříč Slovenskem. Jejím cílem bylo vytvoření nové páteřní struktury republiky, která by nahradila starší vazby orientované mimo československé území. Transversála tak představovala pokus o prostorovou rekonstrukci státu, neboť měla propojit české země, Slovensko a Podkarpatskou Rus do jednoho funkčního dopravního rámce a zároveň oslabit závislost na trasách vedených přes území sousedních států nebo v blízkosti

[171] Sabol a Hallon, *Slovenské dráhy*, 49.
[172] *Ibid., 47*.
[173] *Ibid., 41–42*.
[174] *Ibid., 43*.

nových hranic. V tomto smyslu šlo o projekt, v němž se hospodářské, strategické a politicko-integrační cíle vzájemně prolínaly.

Zároveň však analýza ukazuje limity těchto snah. Československo sice formulovalo ambiciózní investiční program a dokázalo zahájit či realizovat některé z důležitých staveb, avšak rozsah problémů, finanční náročnost a složitý terén zejména na Slovensku a Podkarpatské Rusi omezovaly rychlost a úplnost integračního projektu. Výsledkem proto nebylo úplné překonání zděděné fragmentace, ale spíše její postupné zmírňování. Jádrové oblasti českých zemí zůstávaly infrastrukturně nejvyspělejší, Slovensko bylo postupně intenzivněji začleňováno do státního prostoru a Podkarpatská Rus nadále představovala periferní oblast s omezenou dopravní dostupností. Československá železniční integrace tak měla zřetelně asymetrický charakter.

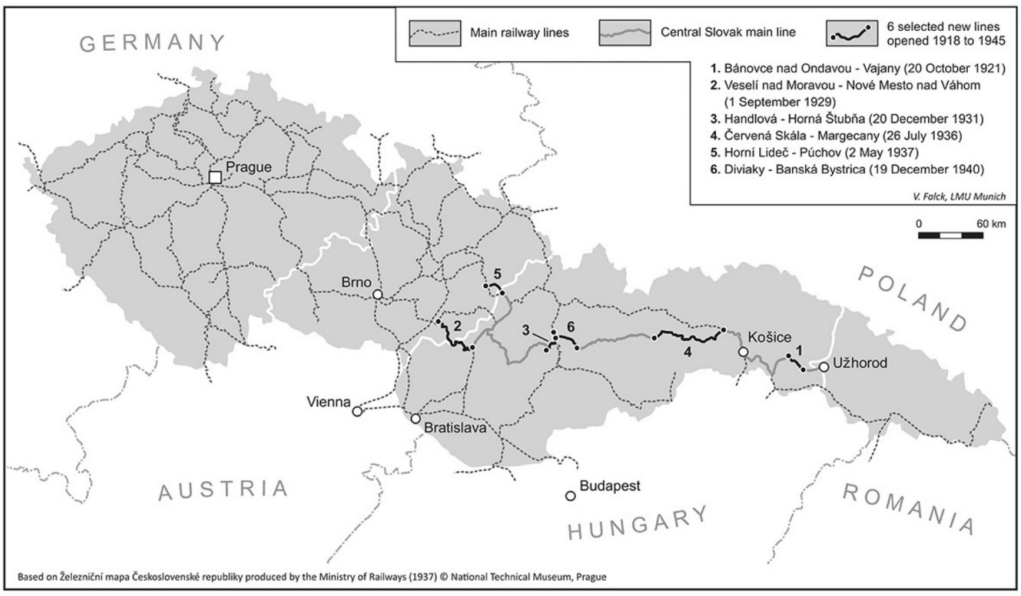
Trať	V zákoně 235/1920 sb.	Plán náklad (1921–1925)	Reálný náklad	Plán. rok dokončení	Skutečné dokončení	Plánováno (km)	Realizováno (km)
Bánovce n. O. – Vojany	Ne*	-	34 000 000 Kč	1921	1921	-	20
Handlová – Horní Štubňa	Ano	105 000 000 Kč	148 000 000 Kč	1924	1931	18	19
Červená Skala – Margecany	Ano	176 000 000 Kč	265 000 000 Kč	1925	1936	105	93
Sliv. Nová Ves – Trebišov	Ano	17 000 000 Kč	- Kč	1921	Nerealizováno	15	-
Užhorod – Mukačevo	Ano	34 000 000 Kč	- Kč	1922	Nerealizováno	41	-
Mukačevo – Bilky – Hust	Ano	100 000 000 Kč	- Kč	1924	Nerealizováno	72	-
Vsetín – Bylnice – Brumov	Ano	52 000 000 Kč	210 000 000 Kč	1923	1928	37	38
Veselí n. Moravou – Nové Mesto n. V.	Ano	115 000 000 Kč	246 000 000 Kč	1925	1929	65	68
Krupina – Zvolen	Ano	40 000 000 Kč	73 000 000 Kč	1922	1926	36	34
Jablonica – Plavecký Mikuláš	Ano	14 000 000 Kč	- Kč	1925	Rozestavěno 1943-49, nedokončeno	14	-
Myjava – Brezová	Ano	16 000 000 Kč	- Kč	1925	Nerealizováno	13	-
Spojka u Žabokrek	Ano	5 000 000 Kč	- Kč	1921	Nejasné, zřejmě realizováno	3	-
Podolínec – Orlov	Ano	40 000 000 Kč	- Kč	1923	Nerealizováno	35	-
Trstěná – Polhora	Ano	32 000 000 Kč	- Kč	1923	Nerealizováno	32	-
Karviná – Trličko – Těšín	Ano	16 000 000 Kč	- Kč	1922	Nejasné	21	-
Púchov – Horní Lideč (Dráha spojující sever se Slovenskem)	Ano	190 000 000 Kč	150 000 000 Kč	1925	1937	46	28
Zbehy – Zlaté Moravce	Ne	-	106 000 000 Kč		1938		37
Banská Bystrica – Diviaky	Ne	-	445 000 000 Kč		1940		41

Tabulka 1: Srovnání plánů[175] a realizace[176]

Tabulka 1 prezentuje realitu výstavby tratí investičního programu podle zákona č. 235/1920 Sb. a dalších vybraných důležitých tratí. Z tohoto srovnání vyplývá, že realizace plánovaných železničních staveb byla pouze částečná a výrazně zaostávala za původními plány. Zatímco některé tratě byly zprovozněny s výrazným zpožděním a překročením plánovaných nákladů (např. Handlová–Horní Štubňa či Červená Skala–Margecany), značná část projektů, zejména na východě země nebyla realizována vůbec. V několika případech došlo pouze k částečné

[175] Příloha Zákona 235/1920 Sb.
[176] Sabol a Hallon, *Slovenské dráhy*, 54.

realizaci nebo k transformaci původních záměrů. Tabulka 1 tak ilustruje zásadní nesoulad mezi ambiciózní plánovací vizí a její praktickou realizací, což odráží jak finanční a institucionální limity státu, tak selektivní charakter jeho infrastrukturní politiky. Tento přehled pak ilustruje i mapa vybraných vybudovaných tratí z let 1918–1945 na Obrázku 21.



Obrázek 21: Mapa vybraných nově vybudovaných tratí mezi lety 1918–1945 s konceptem slovenské transversály[177]

Význam železnice se však neomezoval pouze na rovinu tratí a dopravních spojení. Důležitou součástí státní integrační politiky byla také symbolická a reprezentativní dimenze železniční infrastruktury. Nádražní budovy, moderní motorové vlaky, pojmenování tratí po vůdčích osobnostech země, oslavy při otevření nových tratí, ale i kartografické materiály a veřejné prezentace dopravních plánů přispívaly k tomu, že železnice zprostředkovávala obraz moderního, technicky vyspělého a organizačně schopného státu. Železniční infrastruktura se tak stávala jedním z prostředků, jímž se republika vizuálně i každodenně zpřítomňovala svým obyvatelům. Zejména v nově napojených periferních regionech tak mohla železnice fungovat jako hmatatelný znak přítomnosti státu a jeho modernizační ambice.

Při aplikaci teoretického rámce lze shledat, že železnice v meziválečném Československu částečně plnila všechny tři funkce (politicko-strategickou, prostorovou i symbolickou). Politicky sloužila jako nástroj sjednocení nového státu a upevnění jeho kontroly nad územím. Prostorově se pokusila přetvořit zděděnou síť tak, aby odpovídala nové státní geografii a umožňovala pevnější propojení centra s periferiemi, i když s nepřesvědčivými výsledky.

[177] Jeschke, *Iron Landscapes.*

Symbolicky pak reprezentovala modernizační projekt republiky a podílela se na vytváření představy Československa jako jednotného a ovladatelného prostoru. Československý případ tak dokazuje, že železnice byla jedním z významných nástrojů státního budování, avšak schopnost infrastruktury integrovat stát nebyla neomezená, narážela na geografické, ekonomické i politické limity a nedokázala plně odstranit strukturální nerovnosti mezi jednotlivými částmi republiky.

Z pohledu následného vývoje byl proces státní integrace prostřednictvím železniční infrastruktury zásadně narušen událostmi roku 1938. Důsledky Mnichovské dohody a Vídeňské arbitráže neznamenaly pouze územní ztráty, ale i rozpad dopravní struktury státu. Jak ukazuje železniční mapa z roku 1939 na Obrázku 22, redukované Československo přišlo o kontrolu nad velkými částmi klíčových tratí, které tvořily páteř jeho vnitřního propojení. Hlavní tahy mezi centry, jako Praha–Brno či Praha–Olomouc, byly přerušeny novými hranicemi nebo vedeny mimo území republiky. Nově vybudované tratě na moravsko-slovenském pomezí sice pomohly udržet spojení na Slovensko, nicméně celková síť se stala fragmentovanou a méně funkční. Výrazně oslabené zůstalo i napojení na východní části státu, přičemž ztráta území na jihu Slovenska ještě více komplikovala jejich dostupnost. Železnice tak přestala plnit integrační roli, a naopak odrážela dezintegrační procesy. Na jejím příkladu je patrné, jak ztráta kontroly nad územím může oslabit schopnost státu fungovat jako soudržný celek. To se ostatně promítlo i do jeho zániku na počátku druhé světové války.



Obrázek 22: Železniční mapa Česko-Slovenské republiky z roku 1939[178]

[178] Josef Klos, *Železniční mapa Česko-Slovenské republiky: podle provozního stavu ze dne 31. prosince 1938*, 1:850 000 (Praha: Ministerstvo dopravy, 1939), https://kramerius.cuni.cz/uk/uuid/uuid:0f30c1be-593a-11ec-a887-fa163e4ea95f (staženo 1. května 2026).

5 Železnice a státní integrace v meziválečné Jugoslávii

Vznik Království Srbů, Chorvatů a Slovinců v roce 1918 představoval zásadní politickou proměnu prostoru jihovýchodní Evropy. Nový stát nevznikl jako výsledek postupné integrace, ale jako politický projekt, který spojil regiony s odlišnou historickou zkušeností, institucionálním rámcem i ekonomickou strukturou. Na rozdíl od Československa, které navazovalo na relativně kompatibilní infrastrukturu habsburské monarchie, bylo Království Srbů, Chorvatů a Slovinců (od roku 1929 pod jménem Jugoslávie[179]) charakterizováno výrazně vyšší mírou vnitřní heterogenity. Ta se promítala i do podoby dopravní infrastruktury. Území nového státu zahrnovalo části bývalého Rakouska-Uherska, Srbska, Černé Hory i osmanského prostoru, jejichž železniční sítě byly budovány s ohledem na odlišná imperiální centra a potřeby. Výsledkem byla roztříštěná a technicky nesourodá síť, která jednotlivé regiony spíše oddělovala, než propojovala. Zděděná železniční infrastruktura v kombinaci s hornatou krajinou tak nepředstavovala neutrální výchozí podmínky, ale spíše strukturální problém, který zásadně ovlivňoval možnosti integrace nového státu.

V tomto kontextu lze železnici vnímat jako potenciálně důležitý nástroj státní politiky, jehož prostřednictvím mělo dojít k překonání regionální fragmentace a vytvoření jednotného prostoru. Zároveň však právě její podoba tyto snahy komplikovala a často reprodukovala staré prostorové vazby. Tato kapitola proto analyzuje roli železniční infrastruktury v meziválečné Jugoslávii jako nástroje státní integrace v politicko-strategické, prostorové a symbolické rovině a zaměřuje se na to, do jaké míry se jugoslávskému státu podařilo tyto protichůdné tendence překonat. Analýzu tak staví do kontrastu s extensivnějším československým případem.

5.1 Politicko-strategická rovina: Jeden stát, několik dopravních prostorů

Nový stát vznikl spojením bývalého Království Srbska a Černé Hory s jihoslovanskými územími habsburské monarchie a částmi bývalé Osmanské říše, čímž vytvořil mimořádně různorodý celek. To se projevovalo nejen v etnické a náboženské skladbě obyvatelstva, ale i v existenci zásadně odlišných ekonomických systémů. [180] Na rozdíl od většiny evropských států, jugoslávské hranice automaticky nevytvořily národní prostor, neboť zde neexistoval ani jednotný trh, ani společný dopravní systém a výsledkem tak byla situace, v níž bylo nutné teprve dodatečně konstruovat základní předpoklady fungování státu, včetně jeho prostorové

[179] Práce pro zjednodušení používá termín „Jugoslávie“ i pro období 1918–1929 namísto historicky správného označení Království Srbů, Chorvatů a Slovinců.
[180] Luka Miladinović, „Trade and Nationalism: Market Integration in Interwar Yugoslavia“ (diplomová práce, Lund University, 2016), 10.

integrace.[181] Tato infrastrukturní fragmentace nebyla pouze pasivním důsledkem imperiálních dědictví, ale i vědomé dlouhodobé rakousko-uherské strategie, která systematicky bránila propojení srbského území s Jadranem.[182] Vídeň totiž dlouhodobě prosazovala železniční projekty, které měly obejít Srbsko a zabránit mu tak v přístupu k moři, například oddělením od Černé Hory. Zároveň vybudování úzkorozchodné sítě v Bosně bylo motivováno vojensky.[183] Ačkoliv bosenská páteřní trať sice vedla k Jadranu, nebyla napojená na hlavní tratě ve vnitrozemí, takže nově vzniklá Jugoslávie zdědila velmi roztříštěnou infrastrukturu bez přímého spojení Bělehradu k vlastnímu pobřeží. Jednalo se tedy o důsledek dřívější politiky, nikoli jen geografických podmínek.

V prvních letech existence jugoslávského státu dominovaly především politické a institucionální výzvy spojené s jeho stabilizací a legitimizací. Nový stát byl charakterizován slabou politickou legitimitou a silnými vnitřními napětími, což se odráželo i v tom, že klíčové institucionální otázky, včetně přijetí ústavy, byly řešeny až s určitým zpožděním.[184] Současně se politické elity snažily aktivně prosazovat koncept jednotné jugoslávské identity, který měl překlenout existující etnické a regionální rozdíly.

Vedle politické stabilizace představovala další klíčovou prioritu ekonomická integrace nového státu. Již v roce 1919 přijala vláda opatření směřující k odstranění obchodních bariér a vytvoření jednotného trhu, což mělo umožnit volný pohyb zboží a podpořit hospodářskou soudržnost jednotlivých regionů.[185] Tyto kroky však narážely na strukturální překážky, zejména na přetrvávající regionální rozdíly, sílící nacionalistické tendence, ale i reálnou dopravní propojenost jednotlivých oblastí, což proces integrace zpomalovalo nebo narušovalo.[186]

V kontrastu s Československem, kde byl po roce 1920 přijat ucelený investiční program železniční výstavby jako zákon, v Jugoslávii žádný analogický oficiálně schválený plán železniční sítě nikdy neexistoval. Odborná diskuze sice probíhala intenzivně, například v rámci První železniční konference v Bělehradě v květnu 1920, na níž zástupci ministerstva dopravy, železničářských asociací a regionálních ředitelství představili konkurenční vize budoucí sítě,[187] avšak její závěry nebyly nikdy přijaty parlamentem ve formě závazného dokumentu.[188] Železniční politika tak fungovala v podmínkách permanentní improvizace, kdy konkrétní

[181] Kežić, „Railway Experts“, 125.
[182] Jacolin, „Serbia's Access“, 69–74.
[183] *Ibid*.
[184] Miladinović, „Trade and Nationalism“, 10–11.
[185] *Ibid*.
[186] *Ibid*.
[187] Kežić, „Railway Experts“, 142–143.
[188] *Ibid.*

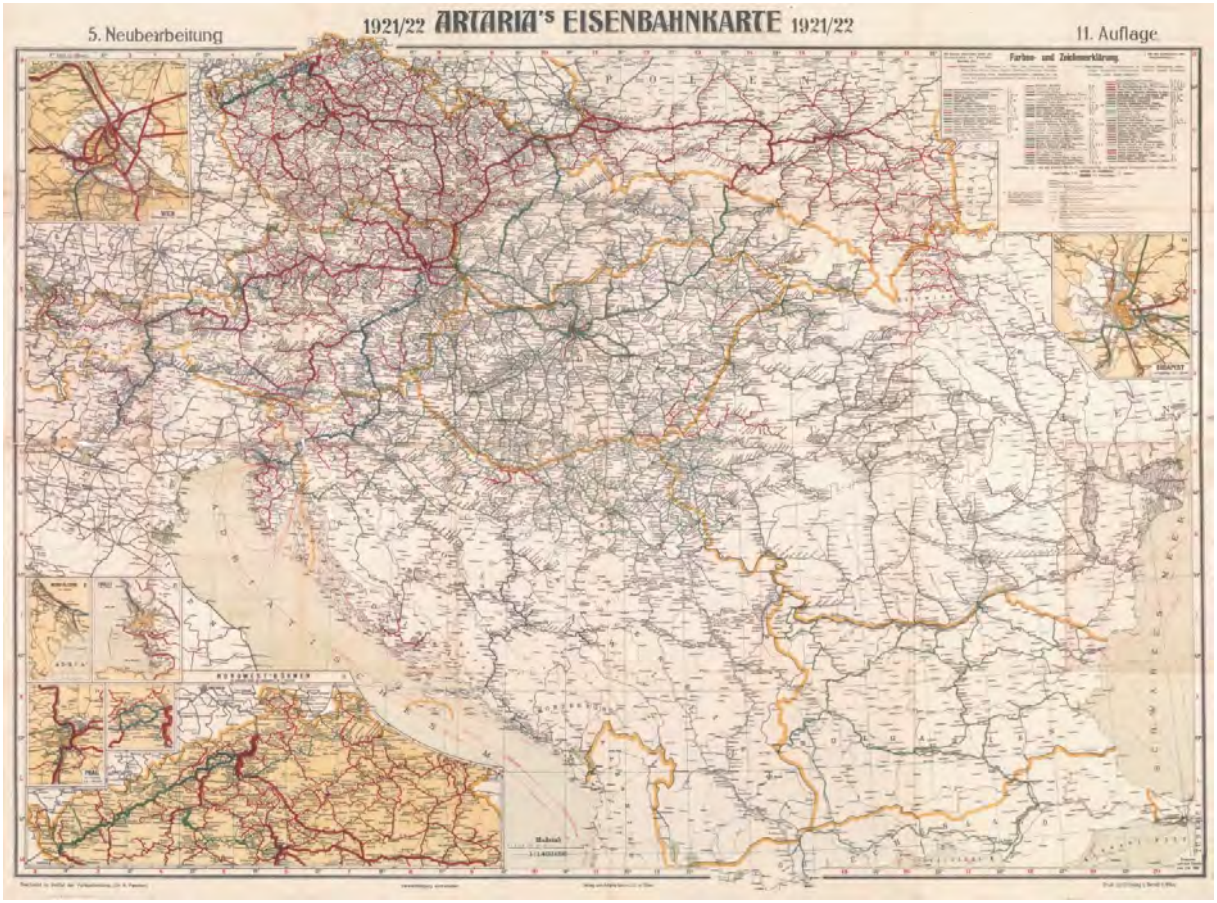
rozhodnutí o trasování či prioritách nebyla výsledkem systematického plánování, ale dílčích politických kompromisů a tlaků jednotlivých regionálních zájmů.

Tato absence rámcového plánu se prolínala s institucionální fragmentací železniční správy. Po roce 1918 zdědil nový stát nikoli jeden, ale několik paralelních systémů: bývalé srbské státní železnice, sítě uherských státních drah (MÁV) v Chorvatsku, Slavonii a Vojvodině, soukromé Společnosti jižních železnic (Südbahn) ve Slovinsku a Dalmácii, bosenské zemské úzkokolejné dráhy a fragmenty osmanské sítě v Makedonii. Postupné institucionální sjednocování této infrastruktury probíhalo až do roku 1924, kdy bylo dokončeno zestátnění Společnosti jižních železnic.[189] Železniční správa byla rozdělena mezi pět oblastních direkcí (v Bělehradě, Záhřebu, Lublani, Sarajevu a Subotici), z nichž každá vycházela z jiné institucionální tradice. Všechny podléhaly Generální direkci v Bělehradě, jejímž úkolem bylo postupně sjednocovat provozní pravidla a postupy napříč zděděnými systémy.[190] Sjednocování však postupovalo pomalu, a i když nařízení z března 1927 výrazně posílilo pravomoci Generální direkce na úkor oblastních direkcí, k úplné centralizaci do rozpadu státu v roce 1941 nikdy nedošlo.[191] Tyto procesy probíhaly na pozadí sílícího sporu mezi centralistickou srbskou politickou reprezentací a federalisticky orientovanými chorvatskými, slovinskými a muslimskými politiky. Železniční politika se tak stala součástí širšího konfliktu o povahu státu, kde volba tras, umístění direkcí i obsazování klíčových pozic byly vnímány jako otázky národní, nikoli jen technické. Z práce Kežiće vyplývá, že původem srbští či chorvatští železniční inženýři, kteří po roce 1918 obsadili klíčové pozice v Direkci pro výstavbu nových železnic, využívali svých pravomocí k prosazování vlastních nacionalistických vizí, často v rozporu s původními celonárodními plány.[192] Rozhodování o trasách tak místo posilování státní jednoty často prohlubovalo regionální rozdíly a sloužilo zájmům jednotlivých elit.

5.2 Prostorová rovina: přístup k Jadranu jako jádro integrace

Jak naznačuje předchozí podkapitola, cílem železniční politiky nemělo být jen prosté rozšiřování sítě, ale především přesměrování zděděných dopravních vazeb od starých imperiálních center (Vídně, Budapešti, Cařihradu) k nově konstruovaným jugoslávským centrům (Bělehradu a Záhřebu) a k jadranskému pobřeží.

[189] Lajnert, „Ustroj Direkcije“, 192–195.
[190] *Ibid., 195–203.*
[191] *Ibid.*
[192] Kežić, „Railway Experts“, 125.



Obrázek 23: Mapa z roku 1921–1922[193]

Z analýzy železniční mapy z roku 1921–1922 (Obrázek 23) vydané ve Vídni vyplývá, že ačkoli hranice nově vniklých států už jsou na této mapě znázorněny, toto znázornění je výrazně slabší oproti starším vydáním této mapy (např. Obrázek 3 nebo Příloha 4). Zároveň jsou zde stále zvýrazněny původní dráhy spadající pod Předlitavsko a Zalitavsko. I díky tomuto zobrazení je patrné, že na území nově vzniklé Jugoslávie existovalo nejméně pět odlišných a vzájemně velmi špatně propojených dopravních prostorů. Lze je rozdělit takto: bývalé rakouské území (Slovinsko, Dalmácie), bývalé uherské území (Chorvatsko, Slavonie, Vojvodina), původní srbské království, území Bosny a Hercegoviny a území Černé Hory. Některé z nich, zejména Dalmácie a Černá Hora, neměly s ostatními regiony žádné přímé železniční spojení normálního rozchodu. Jediným spojením k jadranskému pobřeží byla bosenská úzkokolejná trať vedoucí ze Sarajeva do Dubrovníku, která však pro hromadnou nákladní dopravu nedostačovala kapacitně ani technicky.[194] Železniční trať sice byla dovedena i do přístavů v Šibeniku a Splitu, ale končila

[193] Karl Peucker, *Artaria's Eisenbahnkarte 1921/22*, 1:1 400 000 (Wien: Artaria, 1921), https://www.digitalniknihovna.cz/cdk/uuid/uuid:45cb033a-98da-11ec-ab8e-fa163e4ea95f (staženo 1. května 2026).
[194] Kežić, „Railway Experts“, 134.

jen v nedalekém Kníně. Zásadní problém byla také ztráta přístavního města Rijeka. To bylo dobře napojeno na uherskou železniční síť, avšak po první světové válce připadlo Itálii.

Po vzniku Jugoslávie se diskutovalo o třech základních přístupech k integraci železnic: vybudovat zcela novou jednotnou síť, nejprve rozvíjet oddělené národní sítě a ty následně propojit, nebo propojit již existující zděděné tratě. Většina představitelů státu přitom upřednostňovala první či třetí variantu a varovala, že druhý scénář by mohl oslabit soudržnost státu.[195] Z nových koncepčních návrhů byl zásadní plán Nikola Đuriće, který identifikoval několik historicky vzniklých dopravních oblastí a zdůrazňoval potřebu jejich propojení do jednotné sítě směřující k Jadranu.[196] Debatu přitom výrazně formovali odborníci vychovaní v habsburském prostředí a absolventi univerzity ve Vídni,[197] což ukazuje paradox, že představu jugoslávského prostoru spoluutvářely elity z bývalé monarchie.

5.2.1 Tři varianty jadranských tratí

Otázka železnice k Jadranu představovala zřejmě nejdůležitější téma jugoslávské železniční politiky meziválečného období. Celé jugoslávské pobřeží Jadranu totiž zůstávalo izolováno bez jakéhokoli přímého spojení normálního rozchodu s Bělehradem, Záhřebem či Lublaní. Jediné dosažitelné železniční spojení k moři představovala bosenská kapacitně nevyhovující úzkokolejka ze Sarajeva do Dubrovníku. Vyřešení tohoto problému znamenalo zároveň odpovědět na zásadní otázku, jak má být jugoslávský národní prostor konstruován, tedy kterými trasami a kterým přístavem má být centrum státu propojeno s mořem.

Snaha o přístup k Jaderskému moři měla v srbském politickém myšlení dlouhou historii, která rámovala i meziválečnou debatu. Již v roce 1856 referovala Rada pro zlepšení obchodu srbskému parlamentu, že přístup k moři bude možný jedině tehdy, vybuduje-li Srbsko železnice k Jadranu a poté do Cařihradu nebo k Černému moři. Tato Rada také požadovala, aby tehdejší vláda zajistila, že žádná železniční síť Srbsko nebude obcházet a že trasa Bělehrad–Bosna–Skadar bude pro vlast zásadní.[198] Nicméně se tyto představy Srbsku dalších 70 let nesplnily. Zprvu kvůli blokování ze strany Rakousko-Uherska i Osmanské říše a následně s donucením Srbska, že musí na svém území postavit úsek pro trať Vídeň–Cařihrad, čímž bylo nuceno na celé desetiletí soustředit své omezené finanční zdroje právě sem a odsunout otázku jadranského spojení. [199] Konečně vznikem Albánie po balkánských válkách v roce 1913 ztratilo Srbsko

[195] Kežić, „Bosnian and Serbian Narrow-Gauge“, 20.
[196] Kežić, „Railway Experts“, 128–129.
[197] *Ibid.*
[198] Jacolin, „Serbia's Access“, 70.
[199] Jacolin, „Serbia's Access“, 70–72.

poslední možnost dosáhnout Jadranu po vlastních liniích a fakticky tak vstoupilo do první světové války stále jako vnitrozemský stát závislý na cizích tranzitních cestách.[200]

Po roce 1918 se historická touha proměnila ve strukturální problém. Nový stát sice získal dlouhé jadranské pobřeží, avšak zděděný systém přístavů a tratí potřebám nového státu zdaleka neodpovídal ze čtyř důvodů: jediný přístav napojený na železnici normálního rozchodu, přístav Rijeka byl po italském útoku v roce 1919 vyňat zpod jugoslávské kontroly. Split a Šibenik sice měly normálně rozchodné spojení, to však končilo v Kníně a obsluhovalo jen blízké okolí (z Knina sice ještě pokračovala Steinbeisova soukromá úzkokolejka do bosenských hor, která ale nevyhovovala kapacitně). Přístav Metković v deltě Neretvy, Dubrovník i Boka Kotorská byly napojeny pouze bosenskou úzkokolejnou sítí, a tedy prakticky odříznuty od zbytku Jugoslávie. Konečně Bar v Černé Hoře disponoval pouze úzkorozchodnou lesní tratí ke Skadarskému jezeru.[201] Otázka jadranské železnice tak nebyla pouze technickým, ale politicko-symbolickým problémem, v němž se zhmotňovala jak kontinuita srbské státnické vize, tak nové výzvy jugoslávské integrace.

Mezi železničními funkcionáři tak postupně krystalizovaly tři hlavní varianty nové jadranské tratě. První projekt od náměstka ministra dopravy Sabo Jeliće navrhoval normálně-rozchodnou trať Bělehrad–Sarajevo–ústí Neretvy, jejíž koncovým bodem měl být budoucí přístav Neum nebo Ploče. Druhý projekt prosazoval politik Josip Smodlaka spolu s železničním inženýrem Petarem Senjanovićem, kteří preferovali variantu Bělehrad–Sarajevo–Split. Třetí variantou byla trasa Bělehrad–Višegrad–Kotor, kterou na konferenci 1920 podpořili zejména černohorští zástupci, kteří v tomto projektu spatřovali záruku jednoty Černé Hory a Srbska.[202] Všechny tři projekty byly vládou popisovány jako zcela jugoslávské, neboť jejich smyslem bylo vytvoření zcela nového společného hospodářského a dopravního prostoru, nikoli pouhé propojení zděděných regionů. Zároveň se čelní představitelé země shodovali na tom, že ideálně by měly být postaveny všechny tři, lišily se však názory na pořadí priorit.[203]

Vedle těchto nových jugoslávských projektů existovaly i historicky nedokončené rakousko-uherské a srbské projekty, které částečně řešily totéž. Především Lika-railway (Záhřeb–Ogulin napojující se na Knin–Split) a Una-railway (Záhřeb–Bihać–také se napojující na Knin–Split), kdy opakovaně zaznívaly argumenty, že pro skutečnou integraci Dalmácie do Chorvatska i Jugoslávie jako celku je klíčová Una-railway, jejíž trasa údolím řeky Uny by přímo propojila

[200] *Ibid., 72–75.*
[201] *Ibid., 77.*
[202] Kežić, „Railway Experts“, 138–142.
[203] *Ibid.*

Split jak se Záhřebem, tak s Bělehradem (přes Bihać–Vinkovci). Lika-railway byla naproti tomu hodnocena jako lokální chorvatský projekt s omezenou kapacitou a strategickým dosahem.[204] Tyto projekty znázorňuje mapa na Obrázku 24.



Obrázek 24: Mapa znázorňující Lika (1) a Una (2) Railways (upraveno)[205]

V roce 1922 vláda ze tří nových projektů zvolila překvapivě variantu Bělehrad–Kotor a po tajných jednáních se společností Blair & Co. a americkou Railway and Port Construction Company of Yugoslavia uzavřela mezinárodní úvěr ve výši 100 milionů USD za podmínek nevýhodných pro Jugoslávii.[206] To vyvolalo bouřlivou debatu i mezi srbskými politiky i odbornou veřejností, která upřednostňovala trasu Bělehrad–Sarajevo–Split.

Dalším politickým krokem, který ohrožoval ekonomickou racionalitu jadranské linky byla konvence uzavřená v roce 1923 s Řeckem, díky níž získala Jugoslávie svobodnou zónu v přístavu Soluň, což vyřešilo velkou část jejího exportně-importního provozu přes řecké území.[207] Tato skutečnost oslabila politickou urgenci výstavby vlastní jadranské spojnice a posílila pozici těch, kteří jadranský projekt považovali za neúměrně nákladný. Konzistentně proti nové jadranské dráze byli představitelé Chorvatska, jelikož neviděli ekonomický přínos v tomto náročném projektu a místo toho prosazovali dvě jiné priority. Jednak vybudování

[204] Kežić, „Railway Experts“, 140.
[205] Oberegger, „Railways in Dalmatia“, kap. I.
[206] *Ibid., 138–139.*
[207] *Ibid.*

vlastního přístavu poblíž Rijeky na jugoslávském území, navazujícího na trasu Záhřeb–Rijeka, a jednak dokončení normálně–rozchodného spojení Záhřeb–Split–Šibenik, jehož koncové úseky byly postaveny ještě za Rakouska-Uherska. Tento poslední projekt měl pro chorvatské politiky stejnou váhu jako jadranská linka pro politiky srbské, přičemž zpoždění předválečné výstavby bylo Záhřebem opakovaně přičítáno cílené habsburské politice rozdělit chorvatský národní prostor a zabránit Splitu a Šibeniku konkurovat Rijece.[208]

Skutečná realizace ukázala omezenost rozhodovacího procesu. Z plánovaných tří jugoslávských jadranských železnic nebyla nakonec dokončena žádná. Jediná trať Bělehrad–Kotor byla zahájena, ale nedokončena.[209] Místo toho byla v létě 1925 dokončena poslední část Lika-railway o délce téměř 160 km, jejíž větší část již byla postavena Rakouskem-Uherskem. Trať sice měla stále omezenou kapacitu a obsluhovala hospodářsky slabé oblasti, avšak v tomto politickém rozhodnutí lze spatřit klasický příklad path dependency, protože trať již byla z velké části hotová či připravená ke stavbě a nabízela tak rychlý politický úspěch.[210] Důsledkem zprovoznění trati se namísto integrace Dalmácie do jugoslávského prostoru stala spíše integrace pouze do prostoru chorvatského. Dalším projevem omezeného úspěchu projektu byla výstavba nového přístavu Ploče, zahájená v roce 1937 (tehdy nazvaného Aleksandrovo po zavražděném králi), jehož napojení však záviselo na prodloužení úzkorozchodné trati z Metkoviće, dokončeném až za italské okupace v roce 1942.[211]

Zásadnější posun přinesly až investice z poloviny 30. let jako modernizace trati Metković–Sarajevo včetně výstavby tunelu pod průsmykem Ivan v normálním rozchodu jako předstupně širší přestavby a zahájení výstavby tzv. Una-railway mezi Kninem a Bosanskim Novim Gradem v roce 1936, která byla dokončena až po válce v roce 1948.[212] Selhání politiky v prosazení realizace jadranského spojení tak v meziválečné Jugoslávii znamenalo selhání samotné konstrukce jednotného národního prostoru.

5.2.2 Úzkokolejky a paralelní systémy

Pokud byla otázka přístupu k Jadranu pro budování jugoslávského národního prostoru zkouškou politické vůle, úzkorozchodné tratě představovaly totéž v rovině materiální. Jugoslávská železniční síť po roce 1918 byla směsicí různých technologických systémů

[208] Elmar Oberegger, „A Short History of the Railways in Dalmatia 1876–2007“, *Eisenbahngeschichte Alpen-Donau-Adria*, Sattledt, 2008, kap. II, https://www.oberegger2.org/ada/dalmatia.htm (staženo 1. května 2026).
[209] Kežić, „Railway Experts“, 142.
[210] Oberegger, „Railways in Dalmatia“, kap. V.
[211] *Ibid.*
[212] *Ibid*.

pracujících se čtyřmi nekompatibilními rozchody (klasickým 1,435 m a třemi úzkými: 0,60 m, 0,75 m a 0,76 m).[213] Tato situace neměla v poválečné Evropě obdoby, avšak na rozdíl od ostatních nástupnických států, Jugoslávie zdědila celou jednu plně integrovanou úzkorozchodnou síť v Bosně. Úzký rozchod 0,76 m v ní tvořil páteř systému a byl natolik specifický, že se mu mezinárodně začalo říkat *bosenský rozchod* (*Bosnian gauge*).[214] Otázka, jak s touto specifickou sítí naložit, se proto okamžitě stala předmětem politických debat, jak má vypadat samotný infrastrukturně propojený jugoslávský prostor.

Bosenská úzkokolejná síť byla ve své době nejintegrovanějším železničním prostorem na Balkáně (bez započtení Slovinska a severního Chorvatska). Vznikla po rakouské okupaci roku 1878 jako kombinace vojenské, hospodářské a strategické infrastruktury a projekty jako Narentabahn (Sarajevo–Mostar–Metković, z roku 1890), Zelenikabahn (1901) nebo Steinbeisbahn (1902) zajistily Bosně přístup k moři a celá síť postupně přesáhla 1 800 km.[215] Pro novou Jugoslávii to znamenalo, že nedědila jen tratě, ale celý funkční transportní prostor – integrovaný, relativně dobře spravovaný, ale zcela odlišný od zbytku státu.

Bosenská úzkokolejná síť přitom ovlivňovala srbské státotvorné úvahy ještě před rokem 1918. Když se srbští představitelé v roce 1895 rozhodli pro úzký rozchod, šlo primárně o snahu přiblížit se bosenskému systému a potenciálně jej v budoucnu propojit.[216] Bosenská infrastruktura tak nepřímo formovala i srbské železniční plánování ještě před vznikem samostatné Jugoslávie. Výsledkem bylo, že Srbsko vstoupilo do roku 1918 s výrazným vlastním podílem úzkorozchodných tratí, které však na rozdíl od Bosny netvořily jednotný celek. Tyto srbské úzkokolejné tratě byly prostorově roztříštěné a přerušené hlavní tratí s tradičním rozchodem spojující Bělehrad–Niš, která byla součást mezinárodního orientálního tahu Vídeň–Cařihrad.[217] Srbsko tak samo fakticky disponovalo dvěma odlišnými systémy, což vedlo k tomu, že úzký rozchod zde prostor nesjednocoval, ale naopak fragmentoval.

Otázka, co s úzkokolejkami, neznamenala v meziválečné debatě jen rozhodnutí o rozchodu, ale rozhodnutí o povaze národního prostoru. Tři strategické scénáře zmíněné výše odpovídaly třem různým představám o tom, jak by bylo možné Jugoslávii vlastně postavit. V prvním scénáři bylo navrhnuto zděděnou infrastrukturu prakticky ignorovat a vytvořit zcela nový prostor. Hlavní tratě v klasickém rozchodu a dvojkolejné, jako moderní páteř státu konstruovaného od

[213] Lajnert, „Ustroj Direkcije“, 186–187.
[214] Stanev, Alvarez-Palau a Martí-Henneberg, „Railway Development“, 1607–1608.
[215] Oberegger, „Railways in Dalmatia“, kap. III.
[216] Kežić, „Bosnian and Serbian Narrow-Gauge“, 25–26.
[217] *Ibid., 27.*

nuly. To však bylo politicky a finančně nejnákladnější varianta.[218] Opačný scénář prosazoval normalizaci všech hlavních tratí a podřízení bosenské sítě jednotnému jugoslávskému měřítku, který by naplnil vizi unitárního prostoru ve smyslu: jeden rozchod, jedna síť, jeden trh.[219] Nakonec však zvítězil třetí, prostřední scénář, který počítal s tím, že Jugoslávie bude disponovat dvěma paralelními organickými sítěmi: klasickou a úzkorozchodnou (0,76 m), které by fungovaly nezávisle, avšak komplementárně. Argument měl i politické zastání na základě logiky která tvrdila, že když je bosenská síť postavená, relativně dobře organizovaná a hospodářsky efektivní, bylo by nesmyslné ji zničit.[220] Dvě paralelní sítě však nebyly neutrálním technickým řešením, ale materializací vnitřního rozdělení Jugoslávie, kdy úzkorozchodná síť obsluhovala chudší, hornaté oblasti bývalé osmanské sféry a síť s klasickým rozchodem naopak propojovala bohatší, dříve habsburská území. Zachování duálního systému tedy znamenalo zachování rozdělení země.[221]



Obrázek 25: Mapa jugoslávských železnic z let 1928–1929[222]

[218] *Ibid., 27–28.*
[219] *Ibid., 29–30.*
[220] *Ibid.*
[221] *Ibid., 30–31.*
[222] *Karta željezničke mreže Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca uz Željeznički almanah 1928–1929* (1928), Zbirka geografskih karata, planova i arhitektonskih nacrta, Pomorski i povijesni muzej Hrvatskog primorja Rijeka, inv. č. PPMHP 150513, https://digitalni.ppmhp.hr/?pr=i&id=815690 (staženo 1. května 2026).

Reálná užití této duální strategie ve výstavbě lze ilustrovat na dvou konkrétních projektech. Nejprve v roce 1925 byla otevřena úzkokolejná trať Užice–Vardište, čímž se srbská a bosenská síť poprvé v historii spojily a následně v roce 1928 propojila trať Bělehrad–Obrenovac přímo i hlavní město Jugoslávie s jadranským pobřežím přes Sarajevo a Dubrovník.[223] Symbolicky tak šlo o naplnění srbského snu starého více než půl století. Nicméně ekonomický efekt tohoto propojení byl slabý a hlavní tah z Bělehradu k Jadranu zůstal nadále i po roce 1928 přes Záhřeb na Sušak a Split.[224] To ostatně dokazuje i mapa z let 1928–1929 (Obrázek 25), kde sice je národní prostor mezi Bělehradem a Jadranem spojen přímou železnicí, nicméně hlavní spojení vede stále z Bělehradu přes Záhřeb.

Existence dvou paralelních úzkorozchodných systémů tak v meziválečné Jugoslávii nepředstavovala nástroj integrace, ale spíš materializaci historických rozdílů, které měla nová Jugoslávie překonávat. Volba mezi třemi přístupy k budování železnic v zemi z národního pohledu přitom nebyla nikdy explicitně učiněna a Jugoslávie spíše reagovala nesystémově a nahodile při realizaci jednotlivých projektů, avšak z technického pohledu akceptovala variantu propojení zděděných struktur, čímž vytvořila zvláštní hybrid, tedy dva fyzicky existující systémy spravované, jako kdyby existoval jen jeden. Důsledkem tedy bylo oslabení argumentů pro výstavbu nové dráhy spojující centrum země s Jadranem v klasickém rozchodu, jelikož úzkokolejky tuto funkci částečně plnily. Omezená, selektivní a nekoncepční výstavba železnic se tak stala hmotným ztělesněním limitů státotvorného projektu. V tomto smyslu zděděné prostorové vzorce ztížily a téměř znemožnily výstavbu nového jugoslávského prostoru a ukázaly, že národ a stát sice lze deklarovat politicky, ale je složité jej vybudovat tam, kde sama materiální infrastruktura zůstává organizována podle předchozích politických celků.[225]

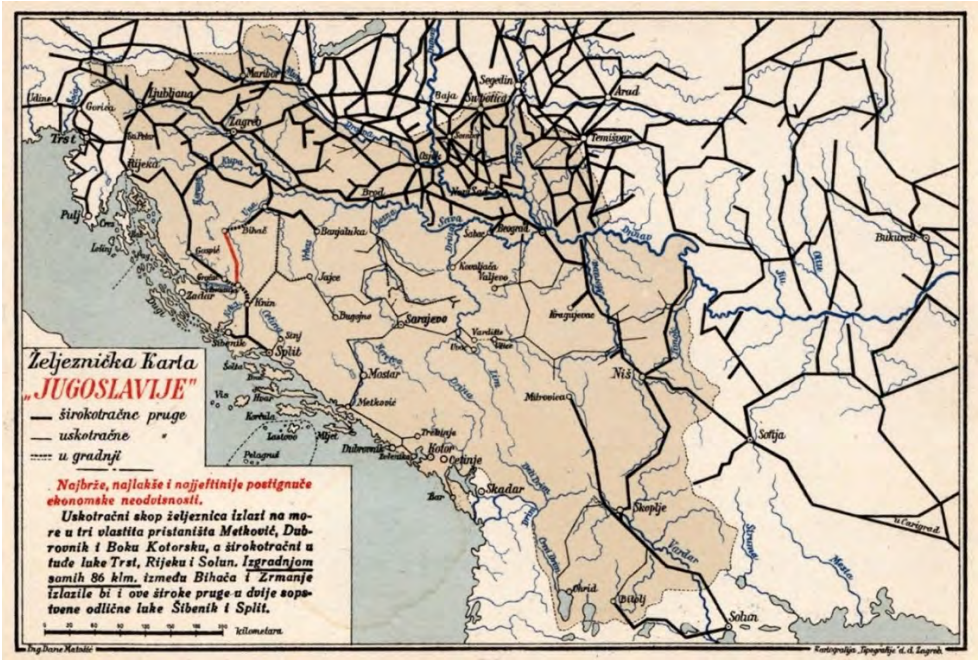
5.3 Symbolická rovina

Symbolická a reprezentativní rovina jugoslávské železniční politiky byla méně rozvinutá než v Československu, kde se železnice díky architektuře nádražních budov, dobové propagandě či kultu Slovenské strely stala srozumitelným médiem státní modernizace. To však neznamená, že symbolická dimenze v Jugoslávii absentovala. Spíše fungovala specifickými způsoby, které dobře odhalují strukturální omezení samotného jugoslávského národního projektu, a lze ji

[223] *Ibid., 34*.
[224] *Ibid.*
[225] Iva Lučić, „Infrastructures in Politics and Politics in Infrastructure: The Case of Two Yugoslavias“, afterword in *Taming the Yugoslav Space: Continuities and Discontinuities in Coping with the Infrastructural Challenges of the 20th Century*, ed. Danijel Kežić, Vladimir Petrović a Edvin Pezo (Beograd: Institut za savremenu istoriju, 2023), 295–298, https://doi.org/10.29362/2023.2794.luc.291-305.

rekonstruovat na třech úrovních: v rovině kartografické, v rovině slavnostních otevírání nových tratí a v rovině zděděných infrastrukturních objektů.

V meziválečné Jugoslávii měly mapy silný symbolický význam. Nešlo jen o neutrální zobrazení prostoru, ale mapy aktivně ukazovaly stát jako propojený a jednotný celek a zároveň odrážely i formovaly představy těch, kdo ho budovali. Jak ukazují dobové příklady, kartografie sloužila i jako argument, kdy například schémata železnic z počátku 20. let neukazovala jen trasy, ale zdůrazňovala potřebu nových investic.[226]



Obrázek 26: Mapa Jugoslávie[227]

Například mapa *Željeznička karta Jugoslavije* z druhé poloviny dvacátých let (Obrázek 26) znázorňuje železniční síť s rozlišením mezi širokorozchodnými tratěmi, úzkorozchodnými tratěmi a úseky ve výstavbě. Zatímco úzkorozchodná síť směřuje k jugoslávským přístavům (Metković, Dubrovník, Boka Kotorská), hlavní širokorozchodné tratě stále vedou do zahraničních přístavů, jako jsou Terst, Rijeka či Soluň. Text v legendě zároveň poukazuje na strategický význam dostavby chybějících úseků, které by umožnily lepší přístup k dalším důležitým přístavům, například Šibeniku a Splitu. Tato kartografická reprezentace tak vizualizuje napětí mezi vizí jednotného jugoslávského prostoru a faktickou závislostí na zděděných tranzitních koridorech.

[226] Worsnick, „Mapping the Margins", 48–50.
[227] *„Yugoslavia Railway-Lines 1920s" (mapa). Wikimedia Commons. https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Yugoslavia_Railway-Lines_1920s.jpg (staženo 1. května 2026).*

Podobně i pozdější mapy Jugoslávie působily dojmem dobře propojené sítě, přestože ve skutečnosti hlavní spojení Bělehradu s Jadranem zůstávalo neefektivní a vedlo oklikou. Symbolická jednota z map tak často neilustrovala reálný stav infrastruktury. Příkladem může být mapa z roku 1930 (viz Obrázek 27), která zobrazuje na první pohled propojenou a funkční síť, což může evokovat zdařilou státní integraci. Symbolická koherence map tak významně předbíhala materiální realitu.



Obrázek 27: Mapa železnic na Balkáně z roku 1930[228]

Druhou rovinou symbolického působení byly slavnostní otevírací rituály a tisková reprezentace nových tratí. Otevření úzkokolejné trati Užice–Vardište 25. července 1925 a její pokračování Bělehrad–Obrenovac 1. října 1928 byly v dobovém srbském tisku, prezentovány jako historický okamžik naplnění srbského snu starého více než půl století. Ačkoli ekonomický efekt nebyl velký, nové spojení a jeho mediální obraz mělo pro Srbsko velkou ideologickou hodnotu.[229] Podobnou hodnotu pak měla Lika railway pro Chorvaty, když poskytla alespoň symbolickou integraci Dalmácie do Chorvatska a utvářela chorvatský národní prostor.

Specifickou jugoslávskou symboliku měla královská patronace železniční politiky, kdy ministr dopravy i vybraní srbští železniční představitelé byli pravidelnými hosty u krále, s nímž diskutovali železniční politiku. Konkrétně v roce 1923 dal král pověření k výstavbě železnice

[228] *Southeastern Europe: Bulgaria, Hungary, Jugo-Slavia and Rumania* (mapa, 1930), *Alabama Maps*, Cartographic Research Laboratory, University of Alabama, http://cartweb.geography.ua.edu/lizardtech/iserv/calcrgn?cat=Europe&item=/Europe1930ak.sid (staženo 1. května 2026).
[229] Kežić, „Bosnian and Serbian Narrow-Gauge“, 34.

Veles–Štip, dokončené během jednoho roku i navzdory tomu, že nepatřila mezi prioritní projekty země.[230] Tato neformální královská intervence ukazuje, že na rozdíl od Československa, kde železniční politiku rámcoval parlament zákonem, byla železnice v Jugoslávii symbolicky do jisté míry vztažena k osobě panovníka a nevycházela tak z uceleného plánu výstavby. Vyvrcholením kultu panovníka pak bylo pojmenování nově zakládaného přístavu Ploče v roce 1937 jako Aleksandrovo na počest krále Alexandra zavražděného v Marseille v říjnu 1934.[231]

Třetí a v jugoslávském kontextu nejzajímavější vrstvu představovaly zděděné infrastrukturní objekty, které do nového státu vstupovaly jako materiální nositelé předjugoslávských významů. Typickým příkladem je monumentální orientální nádraží v Bosanském Brodu, postavené ještě Rakousko-Uherskem jako jediný napojovací bod bosenské úzkokolejné sítě na zbytek monarchie, který dokonale symbolizoval vstup do bosenského prostoru.[232] Obecně však architektonická řešení nádražních budov v meziválečné Jugoslávii nijak nevynikala a zřídkakdy formulovala soudržný národní styl srovnatelný s československým funkcionalismem.

Schopnost Jugoslávie vytvořit tak silný symbolický rámec státní integrace byla přitom omezená samotnou povahou jejího národního projektu, který postrádal jednoznačný kulturní obsah a osciloval mezi unitárním jugoslávstvím a regionalismy.[233] Železnice tak nikdy nedosáhla výrazné reprezentativní funkce jako v mnoha jiných státech Evropy, avšak symbolická rovina zde byla stále přítomná.

5.4 Shrnutí Jugoslávie

Při aplikaci teoretického rámce této práce vyplývá, že jugoslávská železniční politika v meziválečném období selhala v politicko-strategické a z velké míry i v prostorové rovině, zatímco v rovině symbolické dosáhla částečných úspěchů, jejichž charakter sám potvrdil strukturální limity celého státu.

V politicko-strategické rovině Jugoslávie nedokázala formulovat závazný a parlamentem, vládou či králem schválený plán železniční sítě, což ji odlišuje od československého příkladu. Rozhodování o klíčových investicích bylo proto převážně nesystematické, určováno spíše neformálními vlivy srbských inženýrů z Direkcí pro výstavbu nových železnic, politickými tlaky či královskou patronací. Důsledkem byla nestabilita priorit a institucionální fragmentace

[230] Kežić, „Railway Experts“, 144–145.
[231] Oberegger, „Railways in Dalmatia“, kap. V.
[232] Kežić, „Bosnian and Serbian Narrow-Gauge“, 25.
[233] Lučić, „Infrastructures in Politics“, 291–292.

železniční správy, kterou ilustruje případ úzkokolejné direkce v Sarajevu, funkčně nejschopnější jednotky státu, jejíž centralizační kompetence byly po jedenácti měsících politicky omezeny tlakem Bělehradu.[234]

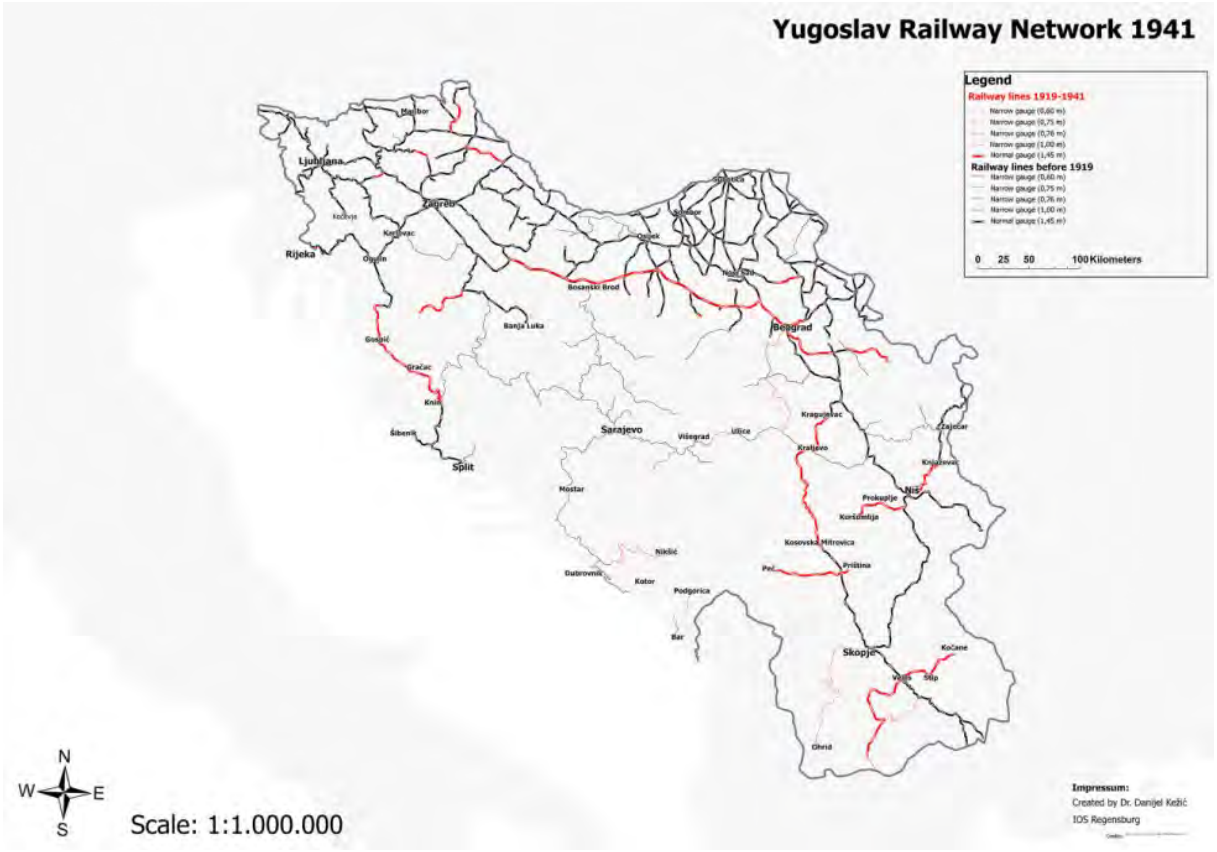
Projekt / trasa	Původ a typ projektu	Popis	Realizace
Bělehrad–Sarajevo–ústí Neretvy (Neum)	Nový jugoslávský projekt; normální rozchod 1,435 m	Koncept „Adriatické železnice" jako nejkratšího spojení hlavního města s mořem.	Nerealizováno. Projekt zůstal na papíře; v meziválečném období nebyl ani zahájen.
Bělehrad–Sarajevo–Split	Nový jugoslávský projekt; normální rozchod 1,435 m	Alternativní koncept „Adriatické železnice" jako spojení hlavního města s mořem.	Nerealizováno. Po roce 1929 přestal být projekt vládou vážněji zvažován.
Bělehrad–Višegrad–Kotor	Nový jugoslávský projekt; normální rozchod 1,435 m	Alternativní koncept „Adriatické železnice" podporovaný černohorskými představiteli	Nerealizováno nikdy jako celek. Roku 1922 vláda po tajných jednáních uzavřela s Blair & Co. úvěr 100 mil. USD specificky na tuto trať. Trasování upraveno 1924 (přes Sandžak a Černou Horu do Baru). Finanční prostředky nakonec přesunuty na tratě Kraljevo–Kosovska Mitrovica–Kotor
Lika-Railway (Záhřeb–Ogulin–Knin–Split)	Starý rakousko-uherský projekt; normální rozchod 1,435 m	Spojení Záhřebu a přístavu ve Splitu. Výstavba zahájena už 1912. Do 1918 dokončila Rakousko-Uhersko cca 1/3 trasy, vč. úplných stavebních a finančních plánů.	Dokončena 25. července 1925.
Una-Railway (Záhřeb–Bihać–Knin–Split)	Starý projekt (rakousko-uherský i srbsko-chorvatský diskurz); normální rozchod 1,435 m	Trať měla současně propojit Split se Záhřebem (přes údolí Uny) i s Bělehradem (přes Bihać–Vinkovce).	Částečně realizováno. Bos. Novi–Bihać (70 km): dokončen 1924. Bihać–Knin (113 km): zahájen až 1936, ale v roce 1941 nedokončen. Dostavba proběhla až 1948 v socialistické Jugoslávii.
Bělehrad–Užice–Vardište–Sarajevo–Dubrovnik (Gruž)	Starý projekt s úzkým rozchodem 0,76 m (využití bosensko-srbského úzkokolejného systému)	Logické pokračování srbské politiky úzkokolejek směrem k Jadranu. Spojení Bělehradu s mořem přes bosenský úzkokolejný systém.	Realizováno. Užice–Vardište (56 km, úzký rozchod): zprovozněno 1925. Bělehrad–Obrenovac (38 km, úzký rozchod): 1928.
Transbalkánská železnice (Zaječar–Niš–Prokuplje–Priština–Peć–Černá Hora–Bar)	Starý srbský projekt; normální rozchod 1,435 m	Původní cíl: srbská cesta k Jadranu přes Kosovo, Černou Horu až do Albánie (k přístavům Bar a Drač). V plánu z 1924 trasa mimo Albánii přes Černou Horu do Baru s cílem integrovat Černou Horu do srbského prostoru.	Postupně realizováno přes Kosovo, ale nedokončeno. Knjaževac–Niš (66 km): 1922. Doljevac–Prokuplje (22 km): 1925. Prokuplje–Pločnik (20,3 km): 1929. Pločnik–Kuršumlija (13,7 km): 1930. Priština–Kosovo Polje (7 km): 1934. Kosovo Polje–Peć (83 km): 1936. Kuršumlija–Priština: dostavba až 1948 (socialistická Jugoslávie). Peć–Jadranské pobřeží Černé Hory: nikdy nepostaveno.
Kraljevo–Kragujevac–Raška–Kosovska Mitrovica	Starý srbský projekt; normální rozchod 1,435 m	Měla integrovat západní Srbsko a propojit Bělehrad s úsekem Orient Expressu Mitrovica–Skopje–Soluň alternativní trasou k železnici přes Niš.	Realizováno do 1931 (190 km). Trasa, do nichž byly v praxi investovány hlavní prostředky určené původně na Adriatickou železnici.
Bileća–Nikšić	Doplnění bosensko-srbského úzkokolejného systému; rozchod 0,76 m	Pokus o integraci Černé Hory do jugoslávské úzkokolejné sítě (alternativa k normálně rozchodné trati Bělehrad–Kotor).	Dokončeno 1938. První železniční spojení Černé Hory s ostatní jugoslávskou sítí vůbec. Zbytek Černé Hory však zůstal mimo dosah železnice.

Tabulka 2: Přehled železničních projektů z meziválečné Jugoslávie (vytvořeno autorem)[235]

V prostorové rovině nedokázala Jugoslávie vytvořit nový společný dopravní prostor a místo toho reprodukovala zděděné struktury pěti nekompatibilních předválečných systémů. Konkrétně toto ilustruje Tabulka 2 s přehledem železničních realizovaných i nerealizovaných projektů z meziválečné Jugoslávie. Tento přehled pak ještě doplňuje i mapa dostavěných železnic na Obrázku 28. Klíčovým ukazatelem tohoto neúspěchu je, že ze tří hlavních jugoslávských jadranských železnic nebyla dokončena žádná a místo toho byly realizovány

[234] Kežić, „Bosnian and Serbian Narrow-Gauge", 35–37.
[235] Vytvořeno autorem na základě publikací:
Kežić, „Railway Experts", Kežić, „Bosnian and Serbian Narrow-Gauge", Lajnert, „Ustroj Direkcije", Jacolin, „Serbia's Access".

projekty zděděné z předválečného období, jejichž integrační efekt zůstal pouze regionální. Una-railway, kterou většina expertů považovala za prioritu pro skutečnou integraci Dalmácie, byla zahájena až v roce 1936 a dostavena až v roce 1948, tedy již v socialistické Jugoslávii.[236]



Obrázek 28: Mapa vybudovaných tratí mezi lety 1919–1941 v Jugoslavii[237]

V symbolické rovině Jugoslávie dosáhla dílčích úspěchů prostřednictvím kartografických reprezentací a slavnostních otevírání nových tratí, jejichž ideologická hodnota výrazně přesahovala jejich hospodářský efekt. Tento symbolický rozměr byl však strukturálně omezen samotnou povahou jugoslávského národního projektu, který, postrádal jednoznačný kulturní obsah a nedokázal formulovat soudržné celostátní symboly.[238]

Tento výsledek však neznamená, že jugoslávská železniční politika byla zcela neúspěšná. Naopak, její selhání v integrační roli osvětluje, jak důležitou podmínkou úspěšné státní integrace prostřednictvím dopravní infrastruktury je sladění tří faktorů, politické vůle a stability, připravenost a shoda na realizaci projektů ke změně národního prostoru a schopnosti symbolicky tuto vizi komunikovat.

[236] Jacolin, „Serbia's Access“, 78–80.
[237] Kežić, „Railway Experts“, 141.
[238] Lučić, „Infrastructures in Politics“, 295–298.

6 Srovnání a Diskuze

Komparace meziválečné železniční politiky Československa a Jugoslávie odhaluje, že ačkoli oba státy vznikly v roce 1918 z rozpadlých multietnických říší a musely přetvořit imperiální infrastrukturní rámec a vytvořit nový integrovaný národní prostor, jejich přístupy, schopnosti i výsledky se v řadě klíčových rovin podstatně lišily. Tato kapitola nejprve na základě obecného kvantitativního srovnání a následně na základě analýz z předchozích kapitol systematicky porovnává oba případy v politicko-strategické, prostorové a symbolické rovině, a identifikuje, kde získané poznatky tento rámec potvrzují, a kde naopak naznačují jeho meze. V závěru poté srovnává získané poznatky se závěry Felixe Jeschkeho, jehož práce *Iron Landscapes* tvořila motivační východisko této diplomové práce.

6.1 Společná východiska a strukturální podmínky

Z analýzy obou případů vyplývá, že Československo i Jugoslávie sdílely několik společných východisek. Oba státy zdědily železniční síť, jejíž prostorová logika byla orientována na zaniklá imperiální centra (Vídeň, Budapešť, případně Cařihrad), nikoli na nově vznikající státní celky. V obou případech byla železnice vnímána jako klíčový nástroj překonání této strukturální asymetrie a propojení regionů s odlišnou historickou zkušeností. Obě země zároveň usilovaly o symbolické zviditelnění státu prostřednictvím dopravní infrastruktury a obě narazily na nedostatečné finanční zdroje, technické limity i politické tlaky.

Klíčový rozdíl však spočíval v míře vnitřní heterogenity zděděné infrastruktury. Československo přebíralo síť, která sice nebyla orientována podle nových státních potřeb, vycházela však z relativně jednotného habsburského institucionálního rámce s kompatibilním rozchodem, sdílenými technickými normami i navazujícími provozními tradicemi. Naproti tomu Jugoslávie vstoupila do meziválečného období s pěti odlišnými železničními systémy (bývalými srbskými státními drahami, sítí MÁV v Chorvatsku, Slavonii a Vojvodině, Společností jižních železnic ve Slovinsku a Dalmácii, bosenskou úzkokolejnou sítí a fragmenty osmanské infrastruktury v Makedonii) pracujícími se čtyřmi nekompatibilními rozchody. Tato strukturální fragmentace nebyla pouze pasivním důsledkem imperiálních dědictví, ale i výsledkem vědomé rakousko-uherské a osmanské strategie, která měla zabránit propojení srbského území s Jadranem. Zatímco Československo tedy přebíralo dezorientovaný, ale relativně koherentní systém, Jugoslávie přebírala soubor vzájemně neslučitelných systémů, jejichž integrace představovala nepoměrně náročnější úkol.

6.2 Obecné a kvantitativní srovnání

Před samotnou kvalitativní komparací je vhodné srovnaní na základě kvantitativních ukazatelů, které obecně vymezují strukturální podmínky, v nichž se oba státy v meziválečném období nacházely. Jak ukazuje Tabulka 3, Československo a Jugoslávie představovaly v meziválečném období dva státy s podobnou populační velikostí, avšak zásadně odlišnou prostorovou strukturou. Při sčítání v roce 1921 měla ČSR přibližně 13,6 milionu obyvatel a Jugoslávie přibližně 12 milionu. Obě populace rostly, Jugoslávie však rychlejším tempem a v druhé polovině 30. let se rozdíl téměř smazal, kdy obě země obývalo asi 15 milionu obyvatel. Rozlohou se oba státy výrazně lišily. Zatímco ČSR pokrývala přibližně 140 tisíc km², Jugoslávie zaujímala přes 247 tisíc km², tedy téměř dvojnásobek. Tato disproporce se přímo promítala do hustoty osídlení, která byla v ČSR během sledovaného období kolem 100 obyvatel na km² a v Jugoslávii pouze kolem 50 obyvatel na km². Československo bylo tedy územně menší, kompaktnější stát s nepoměrně vyšší hustotou osídlení, zatímco Jugoslávie představovala územně rozlehlejší, ale řidčeji osídlený celek s rozsáhlými venkovskými a hornatými oblastmi. Tento výchozí strukturální rozdíl přímo ovlivňoval jak technickou náročnost budování železniční sítě, tak její ekonomickou efektivitu.

Ukazatel	**Jednotka**	**Československo**	**Jugoslávie**	***Poměr***
Rozloha	km²	140 500	247 542	*0,57*
Obyvatelstvo 1922	osob	13 595 818	11 984 911	*1,13*
Obyvatelstvo 1930	osob	14 729 536	13 934 038	*1,06*
Obyvatelstvo 1936	osob	15 215 107	15 035 000	*1,01*
Hustota osídlení 1921	obyv./km²	97	48	*2,00*
Hustota osídlení 1930	obyv./km²	105	56	*1,86*
Hustota osídlení 1936	obyv./km²	108	61	*1,78*
Délka tratí 1922	km	12 435	9 172	*1,36*
Délka tratí 1930	km	13 232	9 167	*1,44*
Délka tratí 1936	km	13 269	9 419	*1,41*
Tratí na 1 000 km² rozlohy 1922	km / 1 000 km²	88,5	37,1	*2,39*
Tratí na 1 000 km² rozlohy 1930	km / 1 000 km²	94,2	37,0	*2,54*
Tratí na 1 000 km² rozlohy 1936	km / 1 000 km²	94,4	38,1	*2,48*
Tratí na 10 000 obyvatel 1922	km / 10 000 obyv.	9,1	7,7	*1,20*
Tratí na 10 000 obyvatel 1930	km / 10 000 obyv.	9,0	6,6	*1,37*
Tratí na 10 000 obyvatel 1936	km / 10 000 obyv.	8,7	6,3	*1,39*

Tabulka 3: Obecné srovnání vybraných ukazatelů obou států[239]

[239] Tabulka sestavena na základě dat z následujících zdrojů: Pavel Bek a kol., *Historie státních drah / História štátnych dráh: 1918–2018* (Praha: České dráhy, 2018), 51–58; „Czechoslovak Population Census – 1930“, Český statistický úřad, https://csu.gov.cz/czechoslovak-population-census-1930 (staženo 3. května 2026); „Yugoslavia“, *Encyclopædia Britannica*, https://www.britannica.com/place/Yugoslavia-former-federated-nation-1929-2003 (staženo 1. května 2026); *Definitivni rezultati popisa stanovništva od 31. marta 1931. godine, knj. 1: Prisutno stanovništvo, broj kuća i domaćinstava* (Beograd:

Tyto strukturální rozdíly se v plné míře projevily i v podobě železniční infrastruktury, která přímo vycházela z dědictví po předchozích říších na tomto území. V provozní délce sítě sice Československé dráhy (ČSD) převyšovaly Jugoslávské železnice (JŽ) přibližně 1,4krát, avšak po přepočtu na 1 000 km² rozlohy se rozdíl zvětšuje na 2,5násobek. Z pohledu přepočtu na 10 000 obyvatel je rozdíl výrazně menší, přibližně 1,4násobek, což ukazuje, že hustota železniční sítě v ČSR nebyla pouze odrazem vyspělejší ekonomiky, ale i přímým důsledkem vyšší koncentrace obyvatelstva na menším území.

Metrika	Subjekt/Rok	1922	1924	1926	1928	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936
Provozní délka železniční sítě (km)	ČSD	12 435	13 273	13 343	13 764	13 232	13 873	13 917		13 480	13 252	13 269
	JŽ	9 172	9 172	8 776	9 846	9 167	10 132	10 132		9 350	9 370	9 419
	Poměr ČSD/JŽ	*1,4*	*1,4*	*1,5*	*1,4*	*1,4*	*1,4*	*1,4*		*1,4*	*1,4*	*1,4*
Počet zaměstnanců (osob)	ČSD			164 234			165 045	156 331	140 491	134 103	136 805	144 773
	JŽ			65 694			76 009	71 953	70 960	71 308	71 307	71 613
	Poměr ČSD/JŽ			*2,5*			*2,2*	*2,2*	*2,0*	*1,9*	*1,9*	*2,0*
Lokomotivy a motorové vozy (kusů)	ČSD			4 295		4 445	4 503	4 544	4 561	4 615	4 644	4 690
	JŽ			2 759		2 832	2 623	2 624	2 503	2 511	2 455	2 417
	Poměr ČSD/JŽ			*1,6*		*1,6*	*1,7*	*1,7*	*1,8*	*1,8*	*1,9*	*1,9*
Osobní vozy (kusů)	ČSD			8 674		8 887	8 979	9 065	9 098	8 927	9 014	9 715
	JŽ			4 245		4 079	3 626	3 569	3 544	3 519	3 501	3 514
	Poměr ČSD/JŽ			*2,0*		*2,2*	*2,5*	*2,5*	*2,6*	*2,5*	*2,6*	*2,8*
Nákladní vozy (kusů)	ČSD			109 893		108 442	106 644	104 681	95 936	93 751	93 733	93 529
	JŽ			58 412		58 084	59 254	57 232	57 241	57 052	56 959	56 494
	Poměr ČSD/JŽ			*1,9*		*1,9*	*1,8*	*1,8*	*1,7*	*1,6*	*1,6*	*1,7*
Vlakokilometry (vlkm)	ČSD			102 132 887		117 870 000	102 000 000	114 000 000	115 000 000	121 000 000	126 000 000	130 300 000
	JŽ			46 199 235		47 930 000	48 000 000	46 000 000	45 000 000	47 000 000	47 000 000	47 800 000
	Poměr ČSD/JŽ			*2,2*		*2,5*	*2,1*	*2,5*	*2,6*	*2,6*	*2,7*	*2,7*

Tabulka 4: Srovnání železničních metrik obou států[240]

Ještě výraznější rozdíl dokládá Tabulka 4 při srovnání vozového parku. Zatímco ČSD provozovaly v polovině 30. let zhruba 4 600 lokomotiv a motorových vozů, V Jugoslávii pouze asi 2 500. Podobně na tom byly i další vozy, kdy ČSD disponovalo přibližně 9 000 osobních vozů oproti JŽ s 3 500 vozy a okolo 94 000 nákladních vozů oproti JŽ 56 500. Zvláště nápadný je poměr osobních vozů, který v 30. letech rostl z 2,0násobku na téměř 2,8násobek ve prospěch ČSD, což odráží vyšší intenzitu osobní dopravy v hustěji osídleném československém prostoru. Nejvýrazněji se však strukturální rozdíl mezi oběma sítěmi projevuje v provozní intenzitě měřené vlakokilometry (vlkm)[241]. Zatímco ČSD zvýšily provoz ze 102 na 130 milionů vlkm, Jugoslávské železnice se po celé sledované období pohybovaly v relativně stabilním rozmezí 45–48 milionů vlkm. Poměr ČSD k JŽ tak činil 2,2 v prvních poválečných letech a do roku 1936 vzrostl na 2,7. Tento ukazatel je analyticky zásadní, neboť ČSR měla pouze 1,4krát delší síť než Jugoslávie, avšak vykonávala na ní 2,5–2,7krát vyšší přepravní výkon, který během meziválečného období stále rostl. Jinými slovy, československá železniční síť byla nejen hustší, ale také výrazně intenzivněji využívaná, což odpovídalo vyšší úrovni industrializace, koncentraci obyvatelstva a fungujícímu jednotnému trhu. Kvantitativní data tak již předem

Opšta državna statistika Kraljevine Jugoslavije, 1937), https://pretraziva.rs/pregled/definitivni-rezultati-popisa-stanovnistva-31-marta-1931-1-prisutno-stanovnistvo-broj-kuca-i-domacinstava (staženo 1. května 2026).

[240] Bek, *Historie státních drah*, 40–58, upraveno autorem.

[241] Vlakokilometr vyjadřuje přemístění jednoho osobního vlaku, příp. sólo motorového vozu o jeden kilometr.

naznačují, že rozdíl mezi oběma případy nespočíval pouze v rozloze či velikosti sítě, ale především v míře, do jaké byla železnice schopna stát skutečně provozně integrovat.

6.3 Politicko-strategická rovina: zákon versus improvizace

Srovnání politicko-strategické roviny ukazuje patrně nejvýraznější kontrast obou případů. Československo bylo schopno již v roce 1920 přijmout zákon, který představoval ucelený investiční program s vyjmenováním konkrétních tratí, kvantifikovanou délkou, časovým harmonogramem a explicitním finančním rámcem. Tento zákon vznikl na základě rozsáhlé parlamentní debaty a byl doplněn institucionálními opatřeními, která centralizovala správu výstavby pod ministerstvo železnic. Jugoslávie naproti tomu nikdy ekvivalentní zákon nepřijala. Ačkoli odborná diskuze o budoucí podobě sítě probíhala, zejména na První železniční konferenci v Bělehradě v květnu 1920, její závěry nebyly nikdy parlamentem schváleny ve formě závazného dokumentu. Železniční politika tak fungovala v podmínkách permanentní improvizace, kde rozhodování o trasách bylo výsledkem dílčích politických kompromisů, regionálních tlaků a v některých případech přímé královské intervence.

Tento rozdíl měl zásadní institucionální důsledky. Československo sice rovněž zápasilo s pomalým tempem zestátňování soukromých drah, avšak proces směřoval k jednotné centralizované správě pod jednoznačnou autoritou ministerstva. Jugoslávie postup zestátňování dokončila v roce 1924, avšak její železniční správa zůstala rozdělena do pěti oblastních direkcí v Bělehradě, Záhřebu, Lublani, Sarajevu a Subotici, z nichž každá vycházela z jiné institucionální tradice. Ačkoli nařízení z března 1927 posílilo pravomoci Generální direkce na úkor oblastních, k úplné centralizaci do rozpadu státu v roce 1941 nikdy nedošlo.

6.4 Prostorová rovina: transversála versus přístup k moři

V prostorové rovině obě země vycházely z rozdílných základen. Československo mělo nevýhodně podlouhlý tvar a hustota železnic v periferních hornatých oblastech na východě země byla nízká. Naopak jádrové oblasti českých zemí disponovaly hustou železniční sítí. Oproti tomu Jugoslávie měla dlouhé pobřeží, avšak hornatý ráz krajiny nebyl pro velké infrastrukturní projekty ideální. Dalším specifikem byla nevyváženost a fragmentace sítě, která byla nejhustší na severu země, nikoli kolem centra v Bělehradu. Což bylo v kontrastu s postavením Prahy v Československu.

Pro překonání těchto výchozích podmínek se obě země soustředily na dva strukturálně odlišné integrační projekty. Pro Československo byla klíčovou výzvou orientace osa západ–východ a propojení českých zemí, Slovenska a Podkarpatské Rusi prostřednictvím tzv. slovenské

transversály a navazujících nových tratí na moravsko-slovenském pomezí (Veselí nad Moravou–Nové Mesto nad Váhom, Vsetín–Bylnice). Cílem tak bylo vytvoření nové páteřní struktury, která by nahradila dřívější vazby orientované na území bývalé monarchie. Pro Jugoslávii naproti tomu byla dominantní výzvou orientace osa centrum vnitrozemí–pobřeží a otázka, kterou trasou a kterým přístavem má být Bělehrad spojen s Jadranem. Tento problém rezonoval srbskou státotvornou tradicí již od 19. století a po roce 1918, kdy nový stát získal dlouhé jadranské pobřeží se tím ještě umocnil. Nastalá situace byla jugoslávskou vládou vnímána jako hlavní železniční problém, jelikož jediný přístav s normálně rozchodným spojením, Rijeka, byl po roce 1919 ovládnut Itálií, Split a Šibenik měly napojení končící v Kníně, a přístavy Metković, Dubrovník i Boka Kotorská byly napojeny pouze bosenskou úzkokolejnou sítí.

Realizace v obou případech výrazně zaostala za ambicemi, avšak v různé míře. V Československu, byla z plánovaných 15 tratí do roku 1928 plně dokončena pouze trať Zvolen–Krupina. Dílčí část úseku Veselí–Myjava byla zprovozněna a několik dalších úseků bylo ve stavbě. U 11 plánovaných tratí nebyla po deseti letech ještě zahájena ani stavba. Některé klíčové projekty (Handlová–Horní Štubňa, Červená Skala–Margecany) však byly před druhou světovou válkou nakonec skutečně dokončeny, byť s výrazným zpožděním a překročením rozpočtů. V Jugoslávii byla situace dramatičtější, kdy ze tří hlavních jugoslávských jadranských projektů (Bělehrad–Sarajevo–Neum/Ploče; Bělehrad–Sarajevo–Split; Bělehrad–Višegrad–Kotor) nebyl dokončen žádný. Místo toho byla v roce 1925 dokončena Lika-railway, jejíž větší část byla postavena již za Rakouska-Uherska. Integrační efekt této dráhy však zůstal spíše regionální. Una-railway, kterou většina státních představitelů považovala za skutečnou prioritu pro integraci Dalmácie do jugoslávského prostoru, byla zahájena až v roce 1936 a dokončena až v roce 1948.

Společným jmenovatelem obou případů je tedy zřetelně asymetrický charakter integrace. V Československu zůstávaly jádrové oblasti českých zemí infrastrukturně nejvyspělejší, Slovensko bylo postupně intenzivněji začleňováno a Podkarpatská Rus představovala periferii s omezenou dopravní dostupností, což lze interpretovat prostřednictvím konceptu vnitřní kolonizace. V Jugoslávii pak strukturální fragmentace nejen přetrvávala, ale v některých rovinách byla samotnou železniční politikou dokonce podpořena. Zachování duálního systému (klasický rozchod a bosenský úzký rozchod) materializovalo vnitřní rozdělení země mezi bývalá habsburská a bývalá osmanská a srbská území. Volba mezi třemi koncepčními přístupy k budování jugoslávských železnic (vytvořit zcela novou síť, nejprve rozvíjet oddělené sítě a

pak je propojit, či pouze propojit zděděné tratě) nebyla nikdy explicitně učiněna a Jugoslávie de facto akceptovala nejméně ambiciózní variantu, která zachovala dva paralelní systémy.

6.5 Symbolická rovina: Baťa, architektura a Slovenská strela versus králové a kartografie

Symbolická rovina ukazuje další zřetelný rozdíl. Československo dokázalo vytvořit ucelený symbolický rámec, v němž se železnice stala srozumitelným médiem státní modernity. Reprezentativní funkcionalistická nádraží v Hradci Králové, České Třebové či Poděbradech, regionalistické inspirace v Uherském Hradišti a Velké nad Veličkou, motorové vozy 30. let (Slovenská strela, Modré šípy, Stříbrný šíp) i jména zbudovaných tratí a tunelů po státních představitelích tvořily viditelný a koherentní obraz státu jako technicky vyspělého, organizovaného a vnitřně propojeného celku. Význam Slovenské strely jako rychlého spojení Prahy a Bratislavy, přesahoval praktickou dopravní funkci a symbolicky posiloval představu jednotného státního celku, v němž rychlé spojení českého a slovenského centra sehrávalo důležitou roli v legitimizaci samotného projektu československého státu.

Specifickým a v jugoslávském srovnání obzvláště významným prvkem československé strategické, ale i symbolické roviny byly ambiciózní vize bratrů Baťových, které ukazují unikátní rovinu československého železničního diskurzu, neboť dokládají, že vize budování a integrace státu prostřednictvím dopravní infrastruktury nebyla pouze záležitostí státních úředníků, ministrů a parlamentu, ale prosazovala ji i část soukromé podnikatelské sféry. Jejich vize zahrnovala železniční magistrálu napříč republikou od Chebu po Jasinu, jež by umožnila projet celou zemi za 10 až 11 hodin, doplněnou o silniční síť, vodní dopravu a nová letiště. Symbolicky tak Baťové vystupovali jako podnikatelští vizionáři, kteří svůj soukromý úspěch interpretovali jako součást širšího národně-modernizačního projektu a aktivně se podíleli na utváření představy o tom, jak má vypadat moderní československý prostor. Zároveň však jejich práce představovala i kritiku státu, který nebyl schopný naplánované projekty realizovat.

V Jugoslávii zůstal symbolický rozměr strukturálně omezen. Architektonické řešení nádražních budov nijak nevynikalo a zřídkakdy formulovalo soudržný národní styl srovnatelný s československým funkcionalismem. Místo toho symbolika fungovala specifickými způsoby. Typicky šlo o kartografickou reprezentací jednoty, která často významně předbíhala materiální realitu nebo slavnostními otevíráními nových tratí (úzkokolejná trať Užice–Vardište 1925, Bělehrad–Obrenovac 1928), jejichž ideologická hodnota výrazně přesahovala jejich hospodářský efekt, či přímou královskou patronací a pokyny k výstavbě tratí.

6.6 Aplikace teoretického rámce

Trojrovinný vzájemně se překrývající analytický rámec práce se v obou případech ukázal jako analyticky produktivní, byť s různými výsledky. V Československu lze shledat, že železnice v omezené míře plnila všechny tři funkce, kdy politicky sloužila jako nástroj sjednocení státu a upevnění jeho kontroly nad územím, prostorově přetvářela zděděnou síť tak, aby odpovídala nové státní geografii a symbolicky reprezentovala modernizační projekt republiky. Jugoslávský případ rámec rovněž potvrzuje, ovšem jako příklad částečného selhání ve dvou rovinách (politicko-strategické a prostorové) a omezeného úspěchu v rovině symbolické. Komparace tak posiluje analytickou hodnotu rámce, neboť ukazuje, že oba póly úspěchu i neúspěchu lze jeho prostřednictvím systematicky zachytit.

Zároveň však komparace odhaluje, že samotný rámec nestačí k vysvětlení, proč obě země dosáhly tak odlišných výsledků. Z analýzy vyplývají tři podmínky, jejichž současné naplnění se ukazuje jako klíčové pro úspěšnou státní integraci prostřednictvím dopravní infrastruktury. Zaprvé politická vůle a institucionální stabilita, která umožní formulovat závazný plán a vytvořit centralizovanou správu. Zadruhé připravenost a shoda elit i regionů na konkrétních realizačních prioritách. A zatřetí schopnost stát vizi symbolicky komunikovat tak, aby byla obyvateli akceptována.

Navržený analytický rámec a výsledky komparace zároveň umožňují zasadit zjištění této práce zpět do širšího teoretického a literárního kontextu. Analýza potvrzuje základní východisko autorů, jako jsou Wolfgang Schivelbusch či Jordi Martí-Henneberg, že železniční infrastruktura nepůsobí pouze jako technický či ekonomický systém, ale jako strukturální nástroj, který zásadně ovlivňuje organizaci prostoru a fungování moderního státu. Zároveň se ukazuje, že důraz Felixe Jeschkeho na symbolickou a každodenní dimenzi železnice je oprávněný, avšak sám o sobě nedostačující pro vysvětlení rozdílů v míře státní integrace. Komparativní perspektiva této práce naznačuje, že vedle kulturních a reprezentativních aspektů sehrávají klíčovou roli i faktory institucionální a politicko-strategické, zejména schopnost státu formulovat dlouhodobou koncepci, prosazovat ji prostřednictvím stabilních institucí a koordinovat jednotlivé infrastrukturní projekty. Tím práce částečně rozšiřuje existující literaturu o důraz na státní aktérství a poukazuje na nutnost vnímat železniční infrastrukturu jako výsledek interakce mezi idejemi, institucemi a materiálními podmínkami.

6.7 Přehledné srovnání

Předchozí srovnání lze přehledně shrnout do následující Tabulky 5, která zachycuje klíčové dimenze obou případů.

Dimenze srovnání	Československo	Jugoslávie
Zděděná infrastruktura	Relativně koherentní habsburský systém s jednotným normálním rozchodem Orientace na Vídeň a Budapešť	Pět paralelních systémů (srbské státní dráhy, MÁV, Südbahn, bosenská úzkokolejka, fragmenty osmanské sítě) Čtyři nekompatibilní rozchody
Závazný plán výstavby	Zákon č. 235/1920 Sb. (ucelený investiční program 1921–1925, následně prodlužován)	Žádný parlamentem schválený plán nepřijat, pouze konferenční debaty (Bělehrad 1920) a improvizace
Institucionální správa	Centralizovaná pod ministerstvem železnic Vládní nařízení č. 93/1921 a 101/1923 ustanovují Ústřední stavební správu	Pět oblastních direkcí (Bělehrad, Záhřeb, Lublaň, Sarajevo, Subotica) s odlišnou tradicí Centralizace pod Generální direkcí nikdy plně dokončena
Klíčový integrační projekt	Slovenská transversála a moravsko-slovenské pomezí (osa západ – východ spojující české země – Slovensko – Podkarpatská Rus)	Přístup Bělehradu k Jadranu – osa vnitrozemí–pobřeží, tři konkurenční varianty (Sarajevo–Ploče, Sarajevo–Split, Višegrad–Kotor)
Realizace klíčových projektů	Z 15 tratí zákona č. 235/1920 nebyla v plánovaném horizontu dokončena žádná a do roku 1938 pouze 6 z nich	Ze tří hlavních jadranských projektů nebyl dokončen žádný Realizována byla Lika-railway (1925) a částečně Una-railway dokončena až 1948 a úzkokolejné části napojující Bělehrad k přístavům v Metkoviči a Dubrovníku
Symbolická rovina	Funkcionalistická i regionalistická nádraží Motorové vozy (Slovenská strela, Modré šípy, Stříbrný šíp) Podnikatelská vize bratrů Baťových Státní propaganda	Slabá architektonická koherence Symbolika prostřednictvím královské patronace Slavnostních otevírání Kartografie předbíhající realitu
Symbolický referent	Zákon a parlament + podnikatelská vize jako součást národního modernizačního projektu	Osoba panovníka a oscilace mezi unitárním jugoslávstvím a regionalismy
Charakter integrace	Asymetrická, ale postupující – jádro (české země) plně integrované, Slovensko postupně začleňované, Podkarpatská Rus periferní a opomíjená	Reprodukce zděděné fragmentace s dvěma paralelními systémy (klasický + bosenský úzký rozchod) materializujícími vnitřní rozdělení mezi bývalá habsburská a osmanská území

Tabulka 5: Komparativní přehled meziválečné železniční politiky Československa a Jugoslávie podle tří analytických rovin, vlastní zpracování na základě analýzy v předchozích kapitolách

6.8 Srovnání se závěry Jeschkeho

Práce *Iron Landscapes* Felixe Jeschkeho jež tvořila motivační východisko této diplomové práce, dochází k závěru, že železniční infrastruktura v meziválečném Československu nebyla jednoznačným nástrojem národního sjednocení, ale spíše prostorem střetu různých představ o povaze státu. Navzdory integračním snahám se podle něj nepodařilo plně vytvořit homogenní národní prostor. Závěry této práce s tímto pohledem v zásadě souhlasí, zároveň jej však v několika ohledech zasazují do širšího kontextu. Perspektiva státních aktérů ukazuje, že Československo formulovalo poměrně konzistentní integrační strategii a železnici cíleně využívalo jako nástroj státního budování. Limity, které Jeschke identifikuje, je proto vhodné chápat spíše jako omezení realizace než absence integrační ambice.

Důležitý posun přináší tato práce díky prezentaci robustního historického kontextu i komparaci s Jugoslávií. Z pohledu této komaprace se československý projekt jeví jako relativně úspěšnější právě zejména díky schopnosti formulovat jednotnou dopravní strategii a realizovat klíčové projekty. Naopak jugoslávský případ ukazuje strukturální selhání, spojené s roztříštěností infrastruktury i absencí koherentní státní vize. Komparace zároveň umožňuje reinterpretovat Jeschkeho protiklad národní a kosmopolitní funkce železnice. V československém případě šlo o produktivní napětí spoluutvářející moderní státní identitu, zatímco v Jugoslávii se podobný rámec vůbec nepodařilo ustavit. Tato práce tak Jeschkeho závěry nevyvrací, ale zasazuje je do širšího srovnávacího kontextu, který umožňuje rozlišit mezi částečným úspěchem a strukturálním selháním státotvorných strategií.

6.9 Limity práce

Současně je však nutné reflektovat i limity této práce. Téma vztahu železniční infrastruktury a státní integrace představuje komplexní a mnohovrstevnatý problém, který nelze v rámci jedné práce plně vyčerpat. Zvolený přístup nutně zjednodušuje realitu a pracuje pouze s vybranými proměnnými, přičemž jiné potenciálně významné faktory (například detailní ekonomické dopady, regionální sociální dynamika, politický vývoj země či každodenní zkušenost uživatelů železnice) zůstávají spíše v pozadí. Komparace je navíc záměrně asymetrická a v tomto smyslu i nevyvážená. Československo představuje hlavní analytický případ, zatímco jugoslávský případ má spíše kontrastní a doplňující funkci. S tím souvisí i rozdílná kvalita a dostupnost pramenné základny. Zatímco pro československý případ bylo možné ve větší míře pracovat s primárními zdroji, v případě Jugoslávie se analýza opírá výrazněji o sekundární literaturu, což

je dáno jak jazykovou bariérou, tak omezenou dostupností relevantních primárních dokumentů. Tento faktor nutně ovlivňuje hloubku a míru detailu obou částí analýzy.

Prostor práce je rovněž vymezen meziválečným obdobím, čímž zůstává otevřená otázka, jak se identifikované vzorce proměňovaly v následujících dekádách, zejména v kontextu poválečné obnovy, socialistického plánování či pozdější transformace dopravních systémů. Další výzkum by se proto mohl zaměřit jak na dlouhodobější sledování vývoje železniční infrastruktury a její role ve státní integraci i po roce 1945 až do současnosti, tak na detailnější případové studie konkrétních projektů, regionů či aktérů, které by umožnily hlubší porozumění mechanismům, jež tato práce zachycuje spíše v obecnější rovině.

Závěr

Tato diplomová práce se pokusila přispět k pochopení role železniční infrastruktury jako nástroje státní integrace v meziválečném Československu a Jugoslávii. Vycházela z teoretického rámce, který chápe železnici nejen jako technický a ekonomický systém, ale jako komplexní společenský fenomén spoluutvářející prostorovou organizaci moderního státu, a aplikovala analytický rámec ve třech vzájemně propojených rovinách. Konkrétně v rovině politicko-strategické, prostorové a symbolické na komparativní analýzu obou případů.

Provedená analýza umožňuje odpovědět na výzkumnou otázku, jakým způsobem byla železniční infrastruktura využívána k budování a integraci státu v meziválečném Československu a Jugoslávii, diferencovaně podle obou sledovaných případů. V Československu byla železnice využívána jako systematicky koncipovaný nástroj státního budování. Stát formuloval ucelený legislativní rámec, centralizoval institucionální řízení výstavby, prosazoval přesměrování zděděných dopravních vazeb od bývalých imperiálních center směrem k vnitřní západovýchodní ose republiky. Realizace tohoto programu však zaostala výrazně za jeho ambicemi — z 15 tratí vyjmenovaných zákonem nebyla v plánovaném horizontu dokončena žádná, během prvních 10 let republiky pouze jedna a do roku 1938 jen 6 z nich. Zároveň periferie jako Podkarpatská Rus zůstávaly strukturálně podinvestované a opomínané. Československý případ tak nelze chápat jako příklad plně uskutečněné integrace, nýbrž jako příklad konzistentně formulovaného integračního projektu, jehož státně-plánovací logika byla v rovině zákonodárství, institucí i symbolické komunikace přítomná, avšak jehož praktický výkon zůstal selektivní a opožděný. Symbolickou rovinu utvářela funkcionalistická i regionalisticky inspirovaná nádražní architektura, motorové vozy 30. let, tratě pojmenované po představitelích státu i kartografické materiály prezentující stát jako jednotný a moderní celek. Paralelně s touto státní linií se rozvíjela soukromá vizionářská perspektiva reprezentovaná bratry Baťovými, jejíž návrhy magistrály propojující republiku od Chebu po Jasinu vystupovaly současně jako alternativní koncepce a kritika dosavadního státního výkonu, čímž ukazují pluralitu aktérů formujících dobový železniční diskurz.

V Jugoslávii byla železnice rovněž vnímána jako nástroj státní integrace, avšak jugoslávský stát nedokázal tuto vizi systematicky formulovat ani realizovat. Absence závazného plánu, institucionální fragmentace správy do pěti oblastních direkcí navazujících na pět odlišných imperiálních tradic a nedokončenost klíčových prostorových projektů, zejména přístupu k Jadranu, kde nebyla dovedena ke konci žádná ze tří plánovaných tras, ukazují, že železnice v Jugoslávii spíše reprodukovala zděděné předjugoslávské struktury a sledovala lokální zájmy,

než aby vytvářela nový integrovaný národní prostor. Komparace tak ukazuje, že československý projekt byl v relativní perspektivě podstatně koherentnější a institucionálně lépe ukotvený.

Dílčí podotázky umožňují tuto odpověď dále precizovat. Pokud jde o politické cíle spojené s výstavbou železnic, oba státy formulovaly integrační ambice, avšak jejich institucionální zakotvení se zásadně lišilo. V Československu prostřednictvím parlamentního zákona, v Jugoslávii prostřednictvím nezávazných expertních konferencí, regionálních tlaků a královské intervence. V rovině integrace území Československo prosazovalo osu západ–východ a slovenskou transversálu, zatímco Jugoslávie se soustředila na propojení vnitrozemí s Jadranem. Oba projekty se nepodařilo zcela naplnit, avšak československý postupoval podstatně dále. Vztah mezi ekonomickou funkcí železnice a její funkcí mocenskou a integrační se v obou případech ukazuje jako asymetrický, kdy financování projektů, jako byla slovenská transversála, Veselí nad Moravou–Nové Mesto nad Váhom či Bělehrad–Kotor, neodpovídalo pouze ekonomické racionalitě, ale především strategickým a symbolickým cílům státotvorné politiky.

Z teoretického hlediska analýza potvrdila užitečnost trojrovinného rámce inspirovaného zejména pracemi Jeschkeho, Martí-Henneberga, Peukert a Schivelbusche. Komparativní zasazení obou případů zároveň naznačuje, že úspěch či neúspěch státní integrace prostřednictvím dopravní infrastruktury souvisí s několika vzájemně provázanými faktory, které se v provedené analýze opakovaně projevují. Z práce tedy vyplývá, že těmito faktory jsou politická vůle a institucionální stabilita umožňující formulovat závazný plán, shoda elit a regionů na realizačních prioritách a schopnost komunikovat integrační vizi symbolicky. V Československu byly tyto faktory alespoň zčásti přítomné, a železnice zde byť selektivně plnila integrační funkci. V Jugoslávii pak železnice spíše reprodukovala, než překonávala zděděnou fragmentaci.

Práce navazuje na závěry Felixe Jeschkeho a v komparativní perspektivě je doplňuje. Jeschkeho diagnostika limitů československé státní integrace zůstává platná, jelikož řada plánovaných tratí nebyla dokončena, jádrové oblasti zůstaly privilegované a periferie strukturálně podinvestované. Srovnání s Jugoslávií však umožňuje rozlišit mezi částečným úspěchem a strukturálním selháním státotvorných strategií a ukázat, že československá železniční politika byla v širším srovnávacím kontextu institucionálně i symbolicky koherentnější, než by se z izolovaného pohledu mohlo zdát. Železnice byla nástrojem státu, ale její schopnost utvářet národní prostor je vždy podmíněna konkrétními politickými, institucionálními a symbolickými

okolnostmi, v nichž je nasazena. V tomto smyslu meziválečné Československo a Jugoslávie nepředstavují pouze dva paralelní příklady meziválečné státní integrace, ale dvě komplementární zkušenosti, jejichž srovnání umožňuje hlouběji porozumět tomu, jak a za jakých podmínek může dopravní infrastruktura sloužit jako nástroj budování moderního státu.

Bibliografie

I. Právní prameny

Vládní nařízení č. 93/1921 Sb., o zřízení nových úřadů k provedení stavby železných drah. https://www.aspi.cz/products/lawText/1/2372/1/2/narizeni-c-93-1921-sb-o-zrizeni-novych-uradu-k-provedeni-stavby-zeleznych-drah-dle-zakona-ze-dne-30-brezna-1920-c-235-sb-z-a-n (staženo 1. května 2026).

Vládní nařízení č. 101/1923 Sb., novela vl. nař. o úřadech pro stavby železnic. https://www.aspi.cz/products/lawText/1/3310/1/2 (staženo 1. května 2026).

Zákon č. 235/1920 Sb., o stavbě nových železných drah na státní útraty a stanovení stavebního a investičního programu na léta 1921 až 1925. https://www.aspi.cz/opispdf/1920/045-1920.pdf (staženo 1. května 2026).

Zákon č. 156/1925 Sb., podle kterého nabývá stát drah zaručených státem anebo zemí Českou. https://www.aspi.sk/opispdf/1925/061-1925.pdf (staženo 1. května 2026).

II. Parlamentní prameny

Stenoprotokol 136. schůze Národního shromáždění RČS, 30. března 1920, body 6 a 7. https://www.psp.cz/eknih/1918ns/ps/stenprot/136schuz/ (staženo 1. května 2026).

Stenoprotokol 192. schůze Národního shromáždění RČS, 27. února 1923. https://www.psp.cz/eknih/1925ns/ps/stenprot/192schuz/ (staženo 1. května 2026).

Tisk č. 101, Interpelace poslance Schollicha na ministra železnic, Národní shromáždění RČS, 1920. https://www.psp.cz/eknih/1920ns/ps/tisky/t0101_00.htm (staženo 1. května 2026).

Tisk č. 284, Senát Národního shromáždění RČS, 1920. https://www.psp.cz/eknih/1920ns/se/tisky/t0284_01.htm (staženo 1. května 2026).

Tisk č. 409, Poslanecký návrh, Národní shromáždění RČS, 1919. https://www.psp.cz/eknih/1918ns/ps/tisky/t0409_00.htm (staženo 1. května 2026).

Tisk č. 439, Odpověď ministra železnic na interpelaci, Národní shromáždění RČS, 1920. https://www.psp.cz/eknih/1920ns/ps/tisky/t0439_00.htm (staženo 1. května 2026).

Tisk č. 2526, Vládní návrh zákona o stavbě nových železnic, Národní shromáždění RČS, 1918–1920. https://www.psp.cz/eknih/1918ns/ps/tisky/t2526_00.htm (staženo 1. května 2026).

Tisk č. 2585, Zpráva dopravního a rozpočtového výboru k návrhu zákona, Národní shromáždění RČS, 1920. https://www.psp.cz/eknih/1918ns/ps/tisky/t2585_01.htm (staženo 1. května 2026).

Tisk č. 4930, Zpráva výboru rozpočtového o vládním návrhu státního rozpočtu republiky Československé a finančního zákona pro rok 1925, část 17 Ministerstvo železnic, Národní shromáždění RČS, 1920–1925. https://www.psp.cz/eknih/1920ns/ps/tisky/t4930_01.htm (staženo 1. května 2026).

Tisk č. 5329, Zpráva výboru rozpočtového o vládním návrhu státního rozpočtu republiky Československé a finančního zákona pro rok 1926, část 17 Ministerstvo železnic, Národní shromáždění RČS, 1920–1925. https://www.psp.cz/eknih/1920ns/ps/tisky/t5329_01.htm (staženo 1. května 2026).

III. Dobové publikace (1900–1948)

Baťa, Jan Antonín. Budujeme stát pro 40 milionů lidí. Zlín 1937; reprint Praha: Marek Belza, 2013.

Baťa, Tomáš. *Zlepšení železniční dopravy*. Zlín: Tomáš Baťa, 1928. https://www.digitalniknihovna.cz/mzk/view/uuid:2c4be28b-706e-41ba-847e-8287e863872c (staženo 1. května 2026).

Deset let Československé republiky. Svazek 2. Praha: Státní tiskárna v Praze, 1928.

Gruber, Josef. *Dopravní politika*. Smíchov: Knihtiskárna Typus, 1924. https://knihovna.vse.cz/zlatyfond/data/zf0022/zf0022_08.pdf (staženo 1. května 2026).

IV. Kartografické prameny

Brunclík, Josef. *Místopisná a železniční mapa nástupnických států*. 1:2 000 000. Mladá Boleslav: Jos. Švíkal, 1919–1920. https://kramerius.cuni.cz/uk/uuid/uuid:36130624-4d3d-11ec-996f-fa163e4ea95f (staženo 1. května 2026).

Klos, Josef. *Železniční mapa Česko-Slovenské republiky: podle provozního stavu ze dne 31. prosince 1938*. 1:850 000. Praha: Ministerstvo dopravy, 1939. https://kramerius.cuni.cz/uk/uuid/uuid:0f30c1be-593a-11ec-a887-fa163e4ea95f (staženo 1. května 2026).

Machát, František. *Železniční mapa Republiky československé*. 1:1 000 000. Smíchov: V. Neubert, 1925–1935. https://kramerius.cuni.cz/uk/uuid/uuid:68899d8a-7979-11ec-9459-fa163e4ea95f (staženo 1. května 2026).

Matějček, Josef. *Železniční síť Československé republiky*. 1:1 000 000. Praha: Josef Matějček, 1920. https://kramerius.cuni.cz/uk/uuid/uuid:75a4e910-5909-11ec-acd9-fa163e4ea95f (staženo 1. května 2026).

Karta željezničke mreže Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca uz Željeznički almanah 1928–1929. 1928. Zbirka geografskih karata, planova i arhitektonskih nacrta, Pomorski i povijesni muzej Hrvatskog primorja Rijeka, inv. č. PPMHP 150513. https://digitalni.ppmhp.hr/?pr=i&id=815690 (staženo 1. května 2026).

Peucker, Karl. *Artaria's Eisenbahnkarte 1921/22*. 1:1 400 000. Wien: Artaria, 1921. https://www.digitalniknihovna.cz/cdk/uuid/uuid:45cb033a-98da-11ec-ab8e-fa163e4ea95f (staženo 1. května 2026).

Southeastern Europe: Bulgaria, Hungary, Jugo-Slavia and Rumania (mapa). 1930. *Alabama Maps*, Cartographic Research Laboratory, University of Alabama. http://cartweb.geography.ua.edu/lizardtech/iserv/calcrgn?cat=Europe&item=/Europe1930ak.sid (staženo 1. května 2026).

Srp, Jan. *Šolcova nejnovější politická a železniční cestovní mapa Rakousko-Uherska*. 1:1 600 000. Praha-Karlín: Emil Šolc, 1910–1915. https://kramerius.cuni.cz/uk/uuid/uuid:686276aa-5936-11ec-a2a7-fa163e4ea95f (staženo 1. května 2026).

V. Sekundární literatura

Antonický, Stanislav a kol. *Evropské železnice*. Praha: NADAS, 1977.

Beaumont, Matthew a Michael Freeman. *The Railway and Modernity: Time, Space, and the Machine Ensemble*. Oxford: Peter Lang, 2008.

Bek, Pavel. *Historie státních drah / História štátnych dráh: 1918–2018*. Praha: České dráhy, 2018.

Beneš, Karel. *Železnice na Podkarpatské Rusi*. Praha: Nakladatelství dopravy a turistiky, 1995. https://www.digitalniknihovna.cz/mzk/view/uuid:9e4cdd80-1924-11f0-a0ff-005056827e52 (přístup omezen, staženo 1. května 2026).

Borovcová, Alena, Adam Horký, Tomáš Konopáč, Ivo Mahel, Michal Novotný a Michal Špína. *Co stvořilo železnici, co stvořila železnice*. Praha: Národní technické muzeum, 2025.

Canzler, Weert, Andreas Knie a Oliver Schöller-Schwedes, ed. *Handbuch Verkehrspolitik*. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, 2007.

Corchia, Luca a Andrea Borghini. „Infrastructure as a Sociological Category: Concept, Applications, and Paradigmatic Turns?“. *Journal of Classical Sociology* 25, č. 2 (2025): 123–151. https://doi.org/10.1177/1468795X251327051.

Dyrhauge, Helene. *EU Railway Policy-Making: On Track?* Houndmills, Basingstoke: Palgrave Macmillan, 2013.

Dzhaleva-Chonkova, Anna. „Balkan Railways Development: Contradictions in the Past, Cooperation at Present“. *Mechanics Transport Communications* 3 (2007).

Emini, Besnik. „The Efforts of Ottoman Empire to Build Railways in the Balkans (1855–1913)“. *Journal of Balkan Studies* 2, č. 1 (2022): 52–62.

Grandjot, Hans-Helmut a Tobias Bernecker. *Verkehrspolitik: Grundlagen, Herausforderungen, Perspektiven*. Hamburg: Deutscher Verkehrsverlag, 2014.

Hons, Josef. *Dějiny dopravy na území ČSSR*. Bratislava: Alfa, 1975.

Jacolin, Henry. „Serbia's Access to the Sea, 1830–2006“. In *Eastern European Railways in Transition: Nineteenth to Twenty-First Centuries*, ed. Ralf Roth a Henry Jacolin. Farnham: Ashgate, 2013, 69–85.

Jagodić, Miloš. „Roads and Railway Lines in Serbia after the Balkan Wars“. *European Journal of Multidisciplinary Studies* 1, č. 1 (2016): 175–184.

Jakubec, Ivan. Recenze knihy *Iron Landscapes. National Space and the Railways in Interwar Czechoslovakia*, Felix Jeschke. *Střed | Centre* 14, č. 1 (2022): 102–106.

Jakubec, Ivan. *Železnice a Labská plavba ve střední Evropě 1918–1938: dopravněpolitické vztahy Československa, Německa a Rakouska v meziválečném období*. Praha: Karolinum, 1997.

Jeschke, Felix. *Iron Landscapes: National Space and the Railways in Interwar Czechoslovakia*. New York: Berghahn Books, 2021.

Kežić, Danijel. „Railway Experts and the Construction of National Space(s) in Post-Imperial Southeast Europe: The Case of the Kingdom of Serbs, Croats and Slovenes/Yugoslavia“. *The Journal of Transport History* 45, č. 1 (2024): 124–148. https://doi.org/10.1177/00225266231213237.

Kežić, Danijel. „The Bosnian and Serbian Narrow-Gauge Railways and the Construction of the Yugoslav Transport and Economic Space“. In *Taming the Yugoslav Space: Continuities and Discontinuities in Coping with the Infrastructural Challenges of the 20th Century*, ed. Danijel Kežić, Vladimir Petrović a Edvin Pezo. Beograd: Institut za savremenu istoriju, 2023, 19–44. https://doi.org/10.29362/2023.2794.kez.19-44.

Krejčiřík, Mojmír. *Po stopách našich železnic*. Praha: NADAS, 1991.

Krejčiřík, Mojmír. *Česká nádraží I*. Litoměřice: Vydavatelství dopravní literatury, 2003.

Lajnert, Siniša. „Ustroj Direkcije Jugoslavenskih državnih željeznica Zagreb (1918.–1941.)“. *Arhivski vjesnik* 60 (2017): 185–226.

Lučić, Iva. „Infrastructures in Politics and Politics in Infrastructure: The Case of Two Yugoslavias“. Afterword in *Taming the Yugoslav Space: Continuities and Discontinuities in Coping with the Infrastructural Challenges of the 20th Century*, ed. Danijel Kežić, Vladimir Petrović a Edvin Pezo. Beograd: Institut za savremenu istoriju, 2023, 291–305. https://doi.org/10.29362/2023.2794.luc.291-305.

Lukas, Erik. *Československá "kolonizační" politika na Podkarpatské Rusi mezi léty 1919–1939*. Karviná: Paris ve spolupráci s Masarykovým demokratickým hnutím, 2024.

Martí-Henneberg, Jordi. „The Influence of the Railway Network on Territorial Integration in Europe (1870–1950)“. *Journal of Transport Geography* 62 (2017): 160–171. https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2017.05.015.

Meitner, Zdeněk. *Kronika železnic českých zemí*. Brno: CPress, 2021.

Miladinović, Luka. „Trade and Nationalism: Market Integration in Interwar Yugoslavia“. Diplomová práce, Lund University, 2016.

Nigrin, Tomáš. „Od nepostradatelnosti ke stagnaci? Železniční odvětví v Československu v 70. a 80. letech 20. století“. Habilitační práce, Univerzita Karlova, Fakulta sociálních věd, 2017. http://hdl.handle.net/20.500.11956/94096 (staženo 1. května 2026).

Oberegger, Elmar. „A Short History of the Railways in Dalmatia 1876–2007“. *Eisenbahngeschichte Alpen-Donau-Adria*, Sattledt, 2008. https://www.oberegger2.org/ada/dalmatia.htm (staženo 1. května 2026).

Peukert, Arlene. „The Notion of Space on Railway Maps of the Habsburg Monarchy / Austria–Hungary“. *Hungarian Historical Review* 8, č. 1 (2019): 52–76. https://www.jstor.org/stable/26902300 (staženo 1. května 2026).

Roth, Ralf a Henry Jacolin, ed. *Eastern European Railways in Transition: Nineteenth to Twenty-First Centuries*. Farnham: Ashgate, 2013.

Roth, Ralf a Marie-Noëlle Polino, ed. *The City and the Railway in Europe*. Aldershot: Ashgate, 2003.

Sabol, Miroslav a Ľudovít Hallon. *Slovenské dráhy 1918–1948*. Praha: Karolinum, 2024. https://doi.org/10.14712/9788024660103.

Schivelbusch, Wolfgang. *The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*. Oakland: University of California Press, 2014.

Schreier, Pavel. *Naše dráhy ve 20. století: pohledy do železniční historie*. Praha: NADAS, 2004.

Schreier, Pavel. *Zrození železnic v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. Praha: Baset, 2004.

Schwedes, Oliver, ed. *Verkehrspolitik: eine interdisziplinäre Einführung*. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, 2011.

Stanev, Kaloyan, Eduard Josep Alvarez-Palau a Jordi Martí-Henneberg. „Railway Development and the Economic and Political Integration of the Balkans, c. 1850–2000“. *Europe-Asia Studies* 69, č. 10 (2017): 1601–1625. https://doi.org/10.1080/09668136.2017.1401592.

Štemberk, Jan, Ivan Jakubec, Miroslav Sabol a Bohuslav Šalanda. *Člověk na železnici 1*. Praha: Karolinum, 2025.

Worsnick, Matthew. „Mapping the Margins: National Borders, Transnational Networks and Images of Coherence in Interwar Italy and Yugoslavia“. *Contemporary European History* 31, č. 1 (2022): 48–70.

VI. Webové zdroje a obrazové prameny

„Artaria‘s Eisenbahnkarte 1887“, *Artaria & Comp in Wien*, https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/e/e3/Autriche-Hongrie._-_1887._Artaria%27s_Eisenbahn-u.-Post-Communications-Karte_v._OEsterreich-Ungarn_-_btv1b530227005.jpg (staženo 1. května 2026).

„Artaria‘s Eisenbahnkarte 1911“, *Artaria & Comp in Wien*, https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/8/85/Austro-Hungarian_railway_map.jpg (staženo 1. května 2026).

„Baťova dráha (nedokončená železnice Vizovice – Valašská Polanka)“. *Moravské-Karpaty.cz*, 15. listopadu 2022. https://moravske-karpaty.cz/prumysl/stavby/batova-draha/ (staženo 1. května 2026).

„Czechoslovak Population Census – 1930“, Český statistický úřad, https://csu.gov.cz/czechoslovak-population-census-1930 (staženo 3. května 2026).

Definitivni rezultati popisa stanovništva od 31. marta 1931. godine, knj. 1: Prisutno stanovništvo, broj kuća i domaćinstava“, Opšta državna statistika Kraljevine Jugoslavije, 1937, https://pretraziva.rs/pregled/definitivni-rezultati-popisa-stanovnistva-31-marta-1931-1-prisutno-stanovnistvo-broj-kuca-i-domacinstava (staženo 3. května 2026).

„Die österreichische Eisenbahnkarte aus 1864“. *Eisenbahngeschichte Alpen-Donau-Adria*. https://www.oberegger2.org/salzburg/kap3.htm (staženo 1. května 2026).

„Nádraží Hradec Králové“. Fotoarchiv Muzea východních Čech. https://kam.hradcekralove.cz/objekt/29-nadrazi (staženo 1. května 2026).

„Pohlednice z minulosti: Budova nádraží v Poděbradech“. *Nymburský deník*, 4. srpna 2019. https://nymbursky.denik.cz/zpravy_region/pohlednice-z-minulosti-budova-nadrazi-v-podebradech-20190804.html (staženo 1. května 2026).

„Projekt Monografie stanic: Česká Třebová“. *ŽelPage*. https://www.zelpage.cz/clanky/projekt-monografie-stanic-ceska-trebova (staženo 1. května 2026).

„Slovenská strela – prohlídka“. *iDnes.cz*, 11. října 2021. https://www.idnes.cz/cestovani/po-cesku/slovenska-strela-prohlidka-video-m-290-002-tatra-koprivnice-nostalgie-pamatka.A211011_124717_po-cesku_vrja (staženo 1. května 2026).

„Trať 343 Veselí nad Moravou – Myjava“ *iDnes.cz*, 21. září 2025. https://www.idnes.cz/cestovani/po-cesku/na-co-zira-masinfira-trat-343-veseli-nad-moravou-myjava-zeleznice-bile-karpaty.A250921_212338_po-cesku_vrja (staženo 1. května 2026).

„Uherské Hradiště má v celé zemi nádraží nejkrásnější“. *Česká televize – ČT24*. https://ct24.ceskatelevize.cz/clanek/archiv/uherske-hradiste-ma-v-cele-zemi-nadrazi-nejkrasnejsi-256030 (staženo 1. května 2026).

„Vypravní budova železniční stanice Teplice nad Bečvou“. Asociace muzeí a galerií ČR. https://www.amop.cz/objekt/15-vypravni-budova-zeleznicni-stanice-teplice-nad-becvou (staženo 1. května 2026).

„Yugoslavia“, *Encyclopædia Britannica*, https://www.britannica.com/place/Yugoslavia-former-federated-nation-1929-2003 (staženo 3. května 2026).

„Yugoslavia Railway-Lines 1920s“ (mapa). Wikimedia Commons. https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Yugoslavia_Railway-Lines_1920s.jpg (staženo 1. května 2026).

Projekt Magisterské práce

PROJEKT MAGISTERSKÉ PRÁCE
Jméno (příjmení, křestní): **Marek Šimoník**
E-mail:
Program: **Balkánská, eurasijská a středoevropská studia**
Specializace (uveďte zkratkou):* **BESSB**
Datum zadání: **25. 10. 2024**
Předpokládaný termín dokončení (semestr, školní rok): **Letní semestr, 2024/2025**
Vedoucí diplomového semináře: **doc. PhDr. Tomáš Nigrin, Ph.D.**
Vedoucí práce (povinné): **doc. PhDr. Tomáš Nigrin, Ph.D.**
Název práce: **Železnice jako nástroj státní integrace v meziválečném Československu a Jugoslávii**
Základní charakteristika tématu (10 řádek): **V meziválečném období hrály železnice zásadní roli při státní integraci v nově vzniklých státech, jako bylo Československo a Jugoslávie. Obě země zdědily železniční infrastrukturu z Rakousko-Uherska, což poskytlo základ pro další rozvoj. V českých zemích byla železniční síť již dobře rozvinutá, zatímco Slovensko a Podkarpatská Rus potřebovaly značné investice do modernizace a rozšíření železničních tratí, aby byla zajištěna vnitřní propojenost a podpora ekonomického růstu. V Jugoslávii byla železniční infrastruktura více fragmentovaná, protože se skládala z dědictví po různých předchozích říších, což si vyžádalo sjednocení a modernizaci zastaralých tratí. Železnice tedy fungovaly nejen jako prostředek fyzického propojení různých regionů, ale také jako nástroj státní centralizace, ekonomického rozvoje a politické kontroly. V obou zemích přispěly k překonávání regionálních a etnických rozdílů, čímž hrály klíčovou roli při vytváření stabilních a moderních států v prostředí geopolitických a hospodářských změn meziválečné Evropy.**
Cíl práce (5 řádek): **Cílem této práce je zjistit a srovnat, jak železniční infrastruktura v meziválečném Československu a Jugoslávii přispěla k politické a ekonomické stabilizaci a rozvoji těchto nově vzniklých států. Konkrétně bude analyzováno, zda a jak modernizace a rozšiřování železničních sítí pomohly těmto státům překonat vnitřní regionální, etnické a ekonomické rozdíly a zda tyto procesy přispěly k rozvoji a a podpoření ekonomického růstu.**
Základní literatura (10 nejdůležitějších titulů): **1. Jeschke, F. (2021). Iron landscapes: national space and the railways in interwar Czechoslovakia. Berghahn. https://doi.org/10.2307/j.ctv31xf4f9** **2. Jacolin, H. (2016). Eastern European railways in transition: nineteenth to twenty-first centuries. Routledge. https://www.routledge.com/Eastern-European-Railways-in-Transition-Nineteenth-to-Twenty-first-Centuries/Roth-Jacolin/p/book/9781138246980?srsltid=AfmBOoqJqVNlfNl9Drw9ot518sX4Cm2R1OLp_SjlyHx8xz93Bc4Qsvlv**

3. **Anastasiadou, I. (2011). Constructing Iron Europe: Transnationalism and Railways in the Interbellum. Amsterdam University Press. https://doi.org/10.2307/j.ctt6wp784**

4. **Newman, J. P. (2015). Yugoslavia in the Shadow of War: Veterans and the Limits of State Building, 1903–1945. Cambridge: Cambridge University Press. https://doi.org/10.1017/CBO9781107707597**

5. **Otte, T. G., Neilson, K. (2012). Railways and international politics: paths of empire, 1848-1945. Routledge. https://www.routledge.com/Railways-and-International-Politics-Paths-of-Empire-1848-1945/Otte-Neilson/p/book/9780415651318?srsltid=AfmBOoqzbRnN8Trr5L1TIL8zK-oPIBKtjZ6Sd5EPtlDElzLQFwc1K_YI**

6. **Schivelbusch, W. (2014). The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century (1st ed.). University of California Press. http://www.jstor.org/stable/10.1525/j.ctt6wqbk7**

7. **Bek, P. (2018). Historie státních drah: História štátnych dráh: 1918-2018. Praha: České dráhy. https://katalog.lib.cas.cz/Record/002335616?sid=7893003**

8. **Ambrosius, G., Henrich-Franke, C. (2016). Integration of infrastructures in Europe in historical comparison. Cham: Springer International Publishing. https://link.springer.com/book/10.1007/978-3-319-22467-1**

9. **Glenny, M. (2017). The Balkans, 1804–2012: Nationalism, war and the great powers. Granta Books. https://granta.com/products/the-balkans-1804-2012/**

10. **Högselius, P., Kaijser, A., Van der Vleuten, E., & Schot, J. (2016). Europe's infrastructure transition: Economy, war, nature. Basingstoke: Palgrave Macmillan. https://link.springer.com/book/9780230307995**

Etika výzkumu:** **Není relevantní z důvodu zvoleného charakteru výzkumu.**		
Podpis studenta a datum **25. 10. 2024**		
Schváleno	**Datum**	**Podpis**
Vedoucí diplomového semináře		
Garant programu		

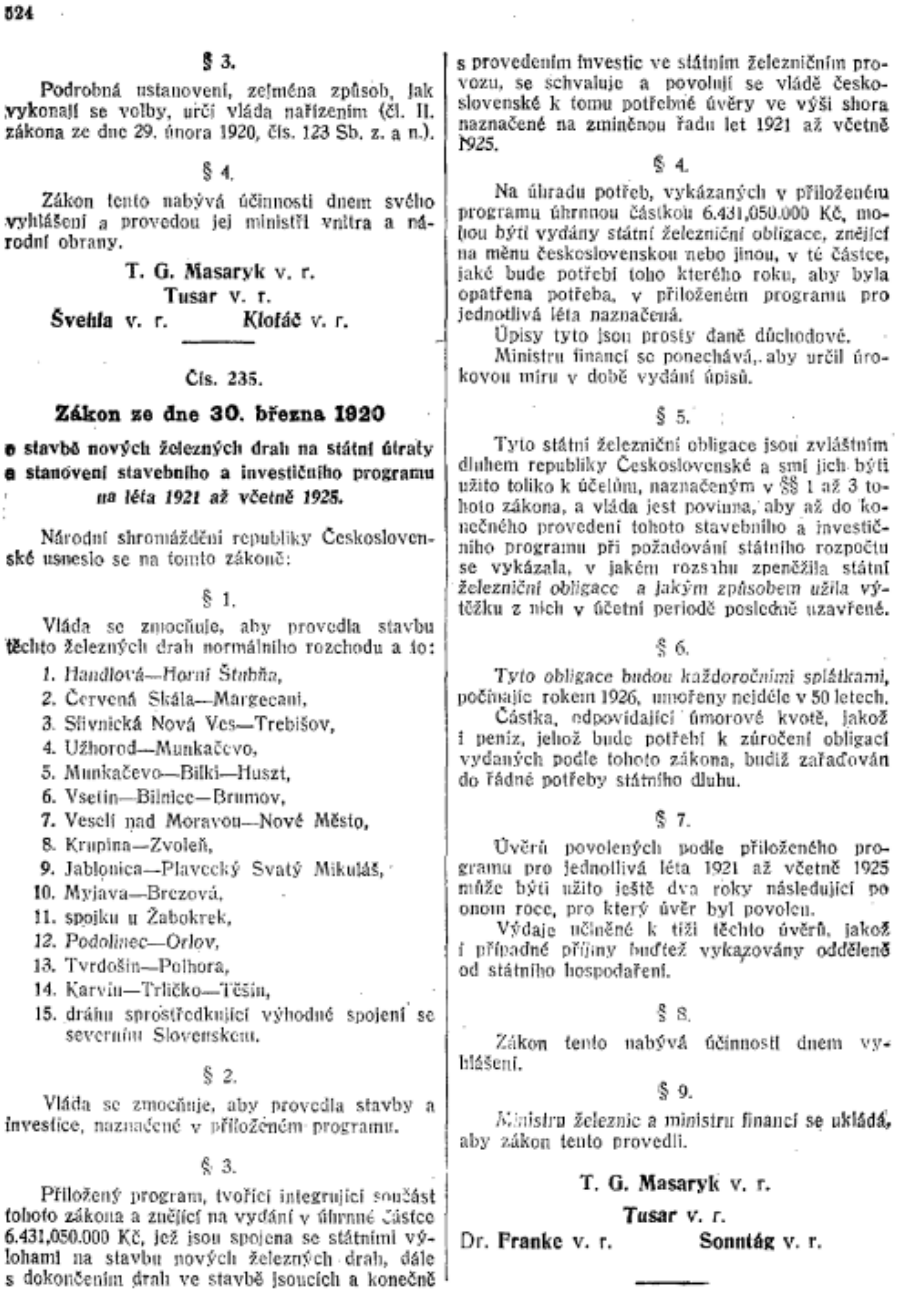
* BESSB – Balkánská, eurasijská a středoevropská studia se zaměřením na Balkán a střední Evropu; BESSR – Balkánská, eurasijská a středoevropská studia se zaměřením na Rusko a Eurasii; ES – Evropská studia; NRS – Německá a rakouská studia; SAS – Severoamerická studia; ZES – Západoevropská studia.

** Pokud je to relevantní, tj. vyžaduje to charakter výzkumu (nebo jeho zadavatel), data, s nimiž pracujete, nebo osobní bezpečnost vaše či dalších účastníků výzkumu, vysvětlete, jak zajistíte dodržení, resp. splnění těchto etických aspektů výzkumu: 1) informovaný souhlas s účastí na výzkumu, 2) dobrovolná účast na výzkumu, 3) důvěrnost a anonymita zdrojů, 4) bezpečný výzkum (nikomu nevznikne újma).

Seznam příloh

Příloha 1: Zákon 235/1920 Sb. (Obrázek)

Zákon 235/1920 Sb. ze dne 30. března 1920 o stavbě nových železných drah na státní útraty a stanovení stavebního a investičního programu na léta 1921 až včetně 1925 včetně příloh k zákonu[242]



524

§ 3.

Podrobná ustanovení, zejména způsob, jak vykonají se volby, určí vláda nařízením (čl. II. zákona ze dne 29. února 1920, čís. 123 Sb. z. a n.).

§ 4.

Zákon tento nabývá účinnosti dnem svého vyhlášení a provedou jej ministři vnitra a národní obrany.

T. G. Masaryk v. r.
Tusar v. r.
Švehla v. r. **Kloáč** v. r.

Čís. 235.

Zákon ze dne 30. března 1920

o stavbě nových železných drah na státní útraty a stanovení stavebního a investičního programu *na léta 1921 až včetně 1925.*

Národní shromáždění republiky Československé usneslo se na tomto zákoně:

§ 1.

Vláda se zmocňuje, aby provedla stavbu těchto železných drah normálního rozchodu a to:

1. *Handlová—Horní Štubňa,*
2. Červená Skála—Margecani,
3. Slivnická Nová Ves—Trebišov,
4. Užhorod—Munkačevo,
5. Munkačevo—Bilki—Huszt,
6. Vsetín—Bílnice—Brumov,
7. Veselí nad Moravou—Nové Město,
8. Krupina—Zvoleň,
9. Jablonica—Plavecký Svatý Mikuláš,
10. Myjava—Brezová,
11. spojku u Žabokrek,
12. *Podolinec—Orlov,*
13. Tvrdošín—Polhora,
14. Karvín—Trličko—Těšín,
15. dráhu sprostředkující výhodné spojení se severním Slovenskem.

§ 2.

Vláda se zmocňuje, aby provedla stavby a investice, naznačené v přiloženém programu.

§ 3.

Přiložený program, tvořící integrující součást tohoto zákona a znějící na vydání v úhrnné částce 6.431,050.000 Kč, jež jsou spojena se státními výlohami na stavbu nových železných drah, dále s dokončením drah ve stavbě jsoucích a konečně s provedením investic ve státním železničním provozu, se schvaluje a povolují se vládě československé k tomu potřebné úvěry ve výši shora naznačené na zmíněnou řadu let 1921 až včetně 1925.

§ 4.

Na úhradu potřeb, vykázaných v přiloženém programu úhrnnou částkou 6.431,050.000 Kč, mohou býti vydány státní železniční obligace, znějící na měnu československou nebo jinou, v té částce, jaké bude potřebí toho kterého roku, aby byla opatřena potřeba, v přiloženém programu pro jednotlivá léta naznačená.

Úpisy tyto jsou prosty daně důchodové.

Ministru financí se ponechává, aby určil úrokovou míru v době vydání úpisů.

§ 5.

Tyto státní železniční obligace jsou zvláštním dluhem republiky Československé a smí jich býti užito toliko k účelům, naznačeným v §§ 1 až 3 tohoto zákona, a vláda jest povinna, aby až do konečného provedení tohoto stavebního a investičního programu při požadování státního rozpočtu se vykázala, v jakém rozsahu zpeněžila státní železniční obligace a jakým způsobem užila výtěžku z nich v účetní periodě poslednč uzavřené.

§ 6.

Tyto obligace budou každoročními splátkami, počínajíc rokem 1926, umořeny nejdéle v 50 letech.

Částka, odpovídající úmorové kvotě, jakož i peníz, jehož bude potřebí k úročení obligací vydaných podle tohoto zákona, budiž zařaďován do řádné potřeby státního dluhu.

§ 7.

Úvěrů povolených podle přiloženého programu pro jednotlivá léta 1921 až včetně 1925 může býti užito ještě dva roky následující po onom roce, pro který úvěr byl povolen.

Výdaje učiněné k tíži těchto úvěrů, jakož i případné příjmy budtež vykazovány odděleně od státního hospodaření.

§ 8.

Zákon tento nabývá účinnosti dnem vyhlášení.

§ 9.

Ministru železnic a ministru financí se ukládá, aby zákon tento provedli.

T. G. Masaryk v. r.
Tusar v. r.
Dr. **Franke** v. r. **Sonntág** v. r.

[242] Zákon č. 235/1920 Sb., o stavbě nových železných drah na státní útraty a stanovení stavebního a investičního programu na léta 1921 až 1925, https://www.aspi.cz/opispdf/1920/045-1920.pdf (staženo 1. května 2026).

Příloha k zákonu ze dne 20. března 1920, č. 235 Sb. z. a n.

Stavební a investiční program.

Poř. čís.	Označení	km.	Potřeba na rok					Celková potřeba pro 1921—1925	
			1921	1922	1923	1924	1925	jednotlivě	úhrnem
	I. Stavba nových drah.								
1	Handlová-Horní Štubňa	18	20,000.000	25,000.000	30,000.000	30,000.000	—	105,000.000	105,000.000
2	Červená Skála-Margecani	108	35,000.000	35,000.000	35,000.000	35,000.000	36,000.000	176,000.000	176,000.000
3	Sliv. Nová Ves-Trebičov	15	17,000.000	—	—	—	—	17,000.000	17,000.000
4	Užhorod-Munkačevo	41	15,000.000	19,000.000	—	—	—	34,000.000	34,000.000
5	Munkačevo-Bilki-Huszt	72	30,000.000	30,000.000	30,000.000	10,000.000	—	100,000.000	100,000.000
6	Vsetín-Bilnice-Brumov	37	7,000.000	20,000.050	25,000.000	—	—	52,000.000	52,000.000
7	Veselí n. Moravou-Nové Město	65	20,000.000	25,000.000	25,000.000	25,000.000	20,000.000	115,000.000	115,000.000
8	Krupina-Zvolen	36	25,000.000	15,000.000	—	—	—	40,000.000	40,000.000
9	Jablonica-Plav. Sv. Mikuláš	14	—	—	—	5,000.000	9,000.000	14,000.000	14,000.000
10	Myjava-Brezová	13	—	—	6,000.000	6,000.000	4,000.000	16,000.000	16,000.000
11	Spojka u Žabokrek	3	5,000.000	—	—	—	—	5,000.000	5,000.000
12	Podolinec-Orlov	35	—	5,000.000	35,000.000	—	—	40,000.000	40,000.000
13	Tvrdošín-Polhora	32	—	5,000.000	27,000.000	—	—	32,000.000	32,000.000
14	Karvín-Trličko-Těšín	21	6,000.000	10,000.000	—	—	—	16,000.000	16,000.000
15	Dráha, sprostředkující spojení se sever. Slovenskem	46	40,000.000	40,000.000	40,000.000	40,000.000	30,000.000	190,000.000	190,000.000
16	Práce přípravné a trasovací		2.000.000	2,000.000	2,650.000	2,650.000	2,650.000	11,950.000	11,950.000
	Úhrn pol. 1—16		222,000.000	231,000.000	255,650.000	153,650.000	101,650.000	963,950.000	963,950.000
	Úhrnem km	558							

926

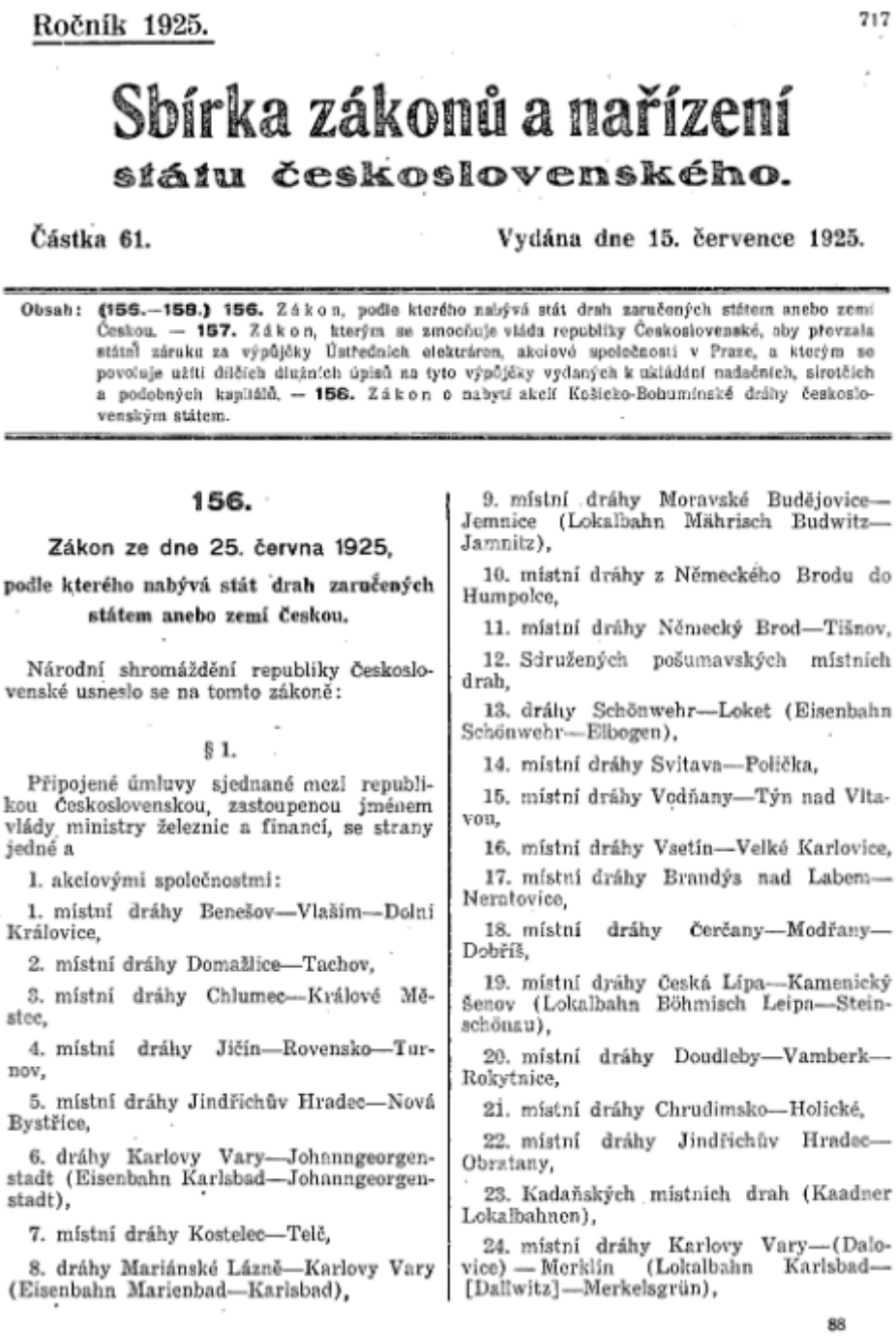
Poř. čís.	Označení	Potřeba na rok					Celková potřeba pro 1921—1925	
		1921	1922	1923	1924	1925	jednotlivě	úhrnem
	II. Provoz stát. drah.							
17	**Stavba II., III. a IV. kolejí**	90,250.000	117,800.000	87,900.000	54,500.000	15,000.000	365,450.000	365,450.000
18	**Úprava tratí pro zvýšený provoz-výhybiště**	37,180.000	44,350.000	44,100.000	33,550.000	23,250.000	182,430.000	182,430.000
19	**Rozšíření stanic a topírenských zaříz.**	143,510.000	211,500.000	218,710.000	222,480.000	227,220.000	1.023,420.000	1.023,420.000
20	**Zřízení a rozšíření dílen (inkl. strojní zařízení)**	43,735.000	57,410.000	52,800.000	56,300.000	38,900.000	249,145.000	249,145.000
21	**Doplňov. stavby na spodku železničním**	12,700.000	7,800.000	8,300.000	5,700.000	7,700.000	42,200.000	42,200.000
22	**Doplňov. stavby na svršku železničním**	80,000.000	78,000.000	76,000.000	76,000.000	76,000.000	386,000.000	386,000.000
23	**Obytné budovy a nocleárny**	20,450.000	26,400.000	24,700.000	21,650.000	15,000.000	108,200.000	108,200.000
24	**Budovy ředitelské**	9,000.000	10,000.000	9,000.000	3,500.000	—	31,500.000	31,500.000
25	**Zabezpečení vozby, telefony, telegrafy**	9,250.000	11,200.000	8,150.000	7,550.000	6,150.000	42,300.000	42,300.000
26	**Stavby menšího rozsahu**	3,500.000	3,500.000	3,500.000	3,500.000	3,000.000	7,000.000	17,000.000
27	**Elektr. zaříz. pro pohon a osvětlov.**	4,600.000	4,850.000	4.850.000	4,850.000	4,850.000	24,000.000	24,000.000
28	**Práce projekční a studie**	700.000	700.000	700.000	700.000	700.000	3,500.000	3,500.000
29	**Nepředvídané**	4,970.000	4,970.000	4,970.000	4,970.000	4,975.000	24,855.000	24,855.000
30	**Opatření vozidel:**							
	a) lokomotiv	135.600.000	124,100.00	144,000.000	167,200.000	194,000.000	764,900.000	2.967,100.000
	b) vozů	665,600.000	427.700.000	335,000.000	368,500.000	405,400.000	2,202,200.000	
	Úhrn pol. 17—30	1.261,045.000	1.130,280.000	1.022,650.000	1.030,950.000	1.022,145.000	5.467,100.000	5.467,100.000
	„ „ 1—16	222,000.000	231,000.000	255,650.000	153,650.000	101,650.000	963,950.000	963,950.000
	Celkem pol. (1—30)	1.483,045.000	1.361,280.000	1.278,300.000	1.184,600.000	1.123,795.000	6.431,050.000	6.431,050.000

927

Státní tiskárna v Praze.

Příloha 2: Zákon 156/1925 sb. (Obrázek)

Zákon 156/1925 Sb. ze dne 25. června 1925, podle kterého nabývá stát drah zaručených státem anebo zemí Českou.[243]



Ročník 1925. 717

Sbírka zákonů a nařízení státu československého.

Částka 61. Vydána dne 15. července 1925.

Obsah: (155.—158.) **156.** Zákon, podle kterého nabývá stát drah zaručených státem anebo zemí Českou. — **157.** Zákon, kterým se zmocňuje vláda republiky Československé, aby převzala státní záruku za výpůjčky Ústředních elektráren, akciové společnosti v Praze, a kterým se povoluje užití dílčích dlužních úpisů na tyto výpůjčky vydaných k ukládání nadačních, sirotčích a podobných kapitálů. — **156.** Zákon o nabytí akcií Košicko-Bohumínské dráhy československým státem.

156.

Zákon ze dne 25. června 1925,

podle kterého nabývá stát drah zaručených státem anebo zemí Českou.

Národní shromáždění republiky československé usneslo se na tomto zákoně:

§ 1.

Připojené úmluvy sjednané mezi republikou Československou, zastoupenou jménem vlády ministry železnic a financí, se strany jedné a

1. akciovými společnostmi:

1. místní dráhy Benešov—Vlašim—Dolní Královice,

2. místní dráhy Domažlice—Tachov,

3. místní dráhy Chlumec—Králové Městec,

4. místní dráhy Jičín—Rovensko—Turnov,

5. místní dráhy Jindřichův Hradec—Nová Bystřice,

6. dráhy Karlovy Vary—Johanngeorgenstadt (Eisenbahn Karlsbad—Johanngeorgenstadt),

7. místní dráhy Kostelec—Telč,

8. dráhy Mariánské Lázně—Karlovy Vary (Eisenbahn Marienbad—Karlsbad),

9. místní dráhy Moravské Budějovice—Jemnice (Lokalbahn Mährisch Budwitz—Jamnitz),

10. místní dráhy z Německého Brodu do Humpolce,

11. místní dráhy Německý Brod—Tišnov,

12. Sdružených pošumavských místních drah,

13. dráhy Schönwehr—Loket (Eisenbahn Schönwehr—Elbogen),

14. místní dráhy Svitava—Polička,

15. místní dráhy Vodňany—Týn nad Vltavou,

16. místní dráhy Vsetín—Velké Karlovice,

17. místní dráhy Brandýs nad Labem—Neratovice,

18. místní dráhy Čerčany—Modřany—Dobříš,

19. místní dráhy Česká Lípa—Kamenický Šenov (Lokalbahn Böhmisch Leipa—Steinschönau),

20. místní dráhy Doudleby—Vamberk—Rokytnice,

21. místní dráhy Chrudimsko—Holické,

22. místní dráhy Jindřichův Hradec—Obrataný,

23. Kadaňských místních drah (Kaadner Lokalbahnen),

24. místní dráhy Karlovy Vary—(Dalovice) — Merklín (Lokalbahn Karlsbad—[Dallwitz]—Merkelsgrün),

88

[243] Zákon č. 156/1925 Sb., podle kterého nabývá stát drah zaručených státem anebo zemí Českou, https://www.aspi.sk/opispdf/1925/061-1925.pdf (staženo 1. května 2026).

25. místní dráhy Kolín—Čerčany—Kácov,

26. místní dráhy Libochovice—Vraňany,

27. místní dráhy Louny—Libochovice (Lokalbahn Laun—Libochowitz),

28. místní dráhy z Mělníka do Mšena,

29. Mostecko—Lovosické spojovací dráhy,

30. místní dráhy Mšeno—Dolní Cetno,

31. místní dráhy Netolické,

32. místní dráhy Nový Dvůr—Bezdružice,

33. místní dráhy Opočno—Dobruška,

34. místní dráhy Ostrov—Jáchymov (Lokalbahn Schlackenwerth—Joachimsthal),

35. místní dráhy Rakovník—Bečov—Bochov,

36. místní dráhy Rakovník—Mladotice,

37. místní dráhy Roudnice—Hospozín,

38. místní dráhy Sedlec—Hora Kutná—Zruč,

39. místní dráhy Staňkov—Horšův Týn—Ronšperk,

40. místní dráhy Strakonice—Blatná—Březnice s odbočkami,

41. místní dráhy Světlá—Ledeč—Kácov,

42. místní dráhy Svojšín—Bor (Lokalbahn Schweissing—Haid),

43. místní dráhy Táborsko—Bechyňské,

44. místní dráhy Zadní Třebáň—Lochovice,

45. místní dráhy Tršnice — Vildštein — Schönbach (Lokalbahn Tirschnitz—Wildstein—Schönbach) a

II. koncesionáři místních drah:

46. Sudoměř—Skalsko—Stará Paka,

47. Mikulášovice—Rumburk,

48. Polná Stoky—Polná město

se strany druhé, jimiž stát nabývá dnem 1. ledna 1925 těchto drah, se schvalují.

§ 2.

Ministr železnic se zmocňuje, aby uhradil v mezích rozpočtu ministerstva železnic, po případě na vrub příjmů československých státních drah, vykázaných v titulu 3. kap. XVII. státního rozpočtu republiky Československé pro rok 1925, jak provozní výdaje drah uvedených v § 1 tohoto zákona za rok 1925 neuhrazené jejich provozními příjmy, tak i výdaje na zúročení, případně umoření jejich prioritního kapitálu, pokud jest v připojených úmluvách povinnost tato státem převzata, jakož i likvidační výdaje společností těchto drah.

§ 3.

Nevydá-li některá společnost nebo koncesionář uvedení v § 1 státní správě železniční listin potřebných ku provedení knihovního pořádku nebo neopatří-li svým podpisem těchto listin státní správou železniční sepsaných ve lhůtě smlouvou určené, nahradí tyto listiny prohlášení ministra železnic.

§ 4.

Veškeré s provedením tohoto zákona související úkony, majetkové převody, podání, zápisy, připojené úmluvy a jiné listiny jsou osvobozeny ode všech veřejných dání, dávek, kolků a poplatků.

§ 5.

Železniční oddělení zemského správního výboru v Praze přejímá se s e v š í m personálem, pokud tento nemá vysloužено, i vším zařízením, se všemi jeho právy i závazky do služeb státních.

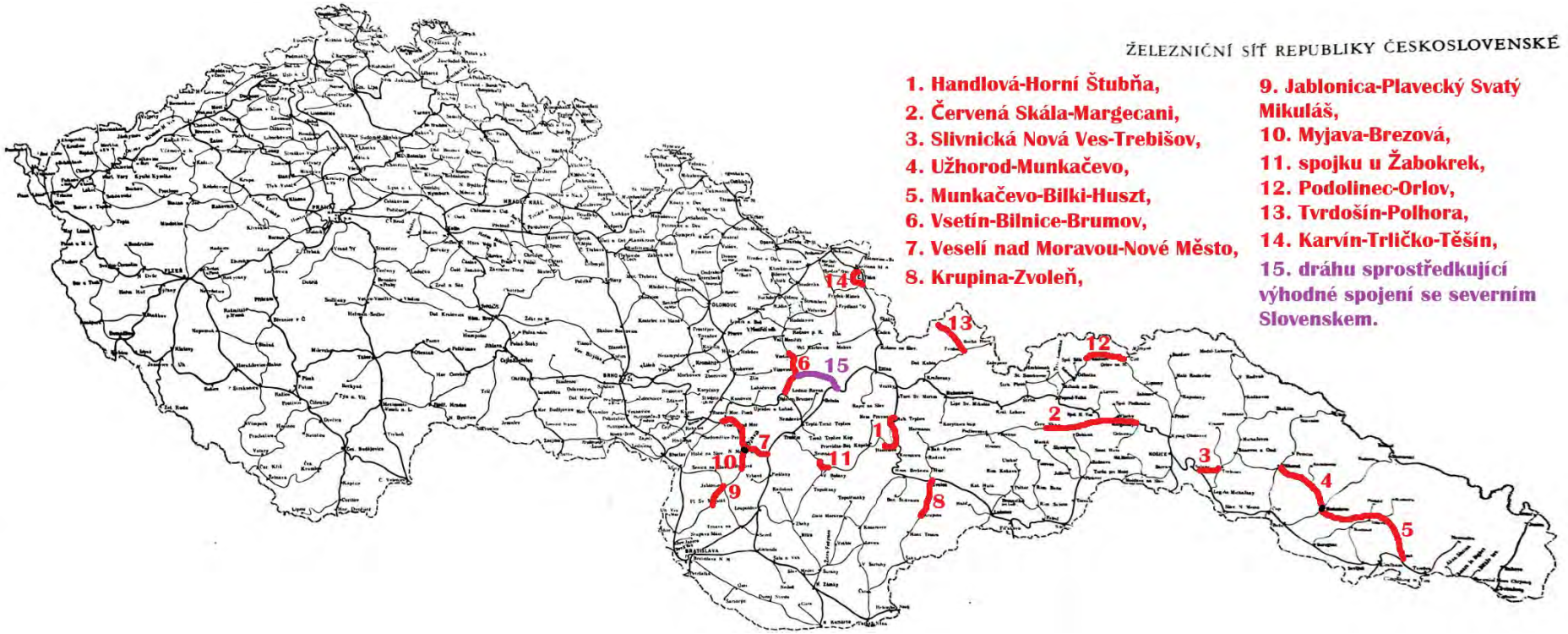
§ 6.

Tento zákon, jehož provedení se ukládá ministrům železnic a financí, nabývá účinnosti dnem vyhlášení.

T. G. Masaryk v. r.
Švehla v. r.
Stříbrný v. r. **Bečka** v. r.

Příloha 3: Mapa československých železnic (Obrázek)

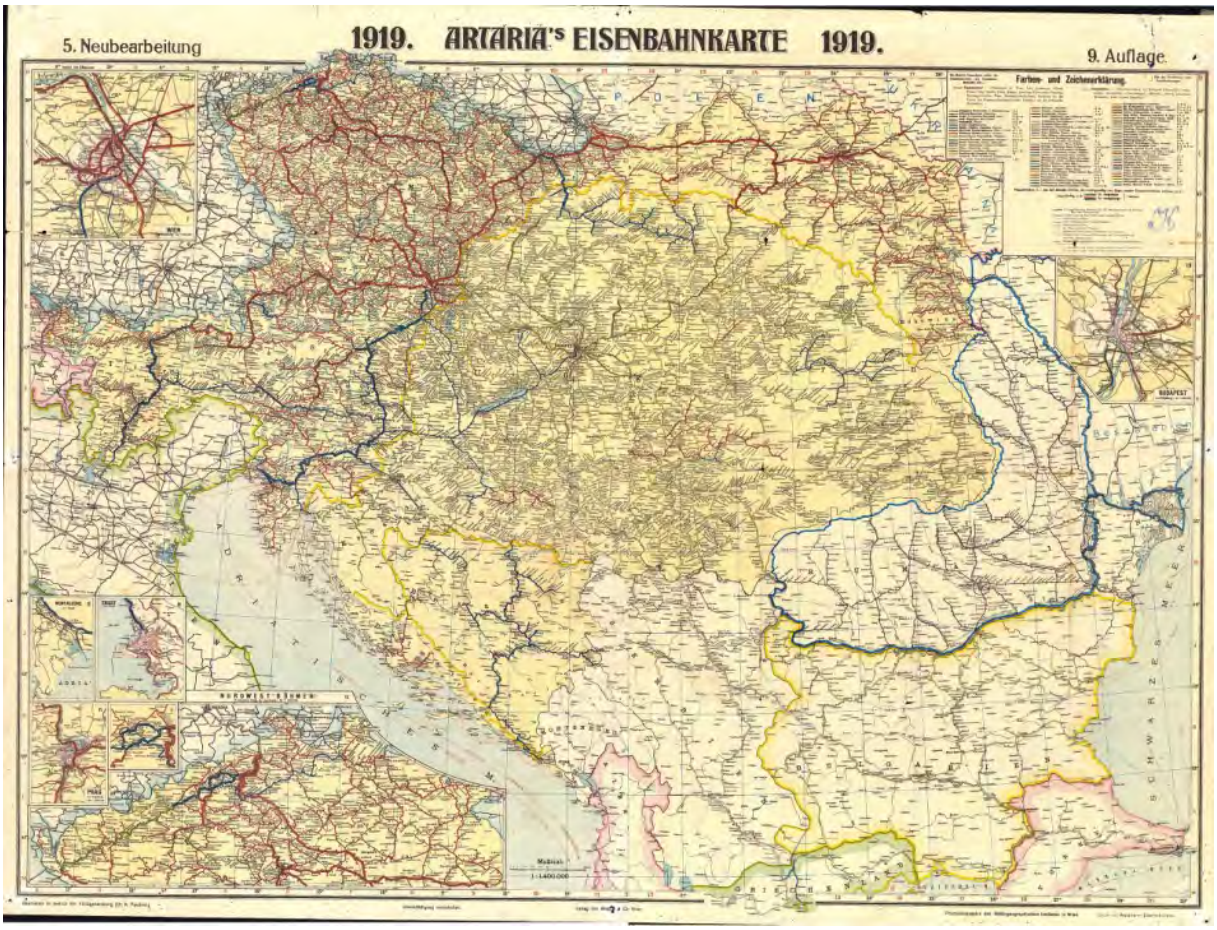
Mapa Československa s vyznačením žel. drah ze zákona č. 235/1920 Sb.[244]



[244] Mapový podklad: *Deset let Československé republiky*, sv. 2 (Praha: Státní tiskárna v Praze, 1928), 384–385; doplněno autorem.

Příloha 4: Mapa železnic Rakouska-Uherska z roku 1919 (Obrázek)

Železniční mapa Artaria's eisenbahkarte z roku 1919 stále znázorňující jednotnost monarchie[245]



[245] Karl Peucker, *Artaria's Eisenbahnkarte 1919*, Biblioteka Matice Srpske, Novi Sad, sign. GK IV 195, reprodukováno v: Danijel Kežić, „Railway Experts and the Construction of National Space(s) in Post-Imperial Southeast Europe: The Case of the Kingdom of Serbs, Croats and Slovenes/Yugoslavia", *The Journal of Transport History* 45, č. 1 (2024): 132, https://doi.org/10.1177/00225266231213237.