

PETR POPELKA

Hospodářská krize a rakousko-uherské železniční společnosti ve světle burzovních výsledků z let 1870–1885

Diskuse o hospodářských cyklech v ekonomice 19. a 20. století mají poměrně bohatou a pestrhou historii. Přinejmenším od 20. let 20. století se staly debaty o ekonomických cyklech aktuálním tématem velké části ekonomů, k čemuž následně přispělo také vypuknutí velké hospodářské krize ve 30. letech 20. století. Většina významných ekonomů své teorie hospodářských cyklů dokazovala na vývoji v minulosti, především v období „dlouhého“ 19. století. Hospodářští historikové se začali analýzou ekonomických cyklů a jejich vlivu na jednotlivá odvětví hospodářství intenzivněji zabývat až mnohem později, přibližně od 60. let 20. století, tedy v době, kdy bylo téma hospodářských cyklů mezi ekonomy již na ústupu.

Jak vůbec vznikl hospodářský cyklus? V předindustriální ekonomice byly náhlé výkyvy cen jen lokální či regionální a byly způsobeny přírodními jevy (sucho, záplavy, mor apod.). Ty měly přímý vliv na zemědělskou úrodu a s tím spojené ceny zemědělských komodit, především obilí. S postupující industrializací a s integrací mezinárodního obchodu souvisely výkyvy výroby a cen často se „stavem obchodu“ (výkyvy v poptávce). Tyto tendence se staly cyklickými a díky stále více provázanému obchodu se šířily z jedné země do druhé. Cyklický charakter těchto cenových pohybů byl zřetelnější tím více, čím více se blížil závěr 19. století¹. Ekonomové a statistikové rozeznávají čtyři základní ekonomické cykly: relativně mírný a krátký Kitsinského cyklus (nebo také „cyklus zásob“), trvající cca 3 roky, dlouhodobější Juglarův cyklus s trváním cca 9 let, dlouhodobý Kuznetsův cyklus s délkou cca 20 let a nejdelší Kondratěvův cyklus s délkou trvání až 50 let².

¹ R. Cameron: *Stručné ekonomické dějiny světa*. Praha 1996, s. 324.

² Blíže H. Matis: *Das Industriesystem. Wirtschaftswachstum und sozialer Wandel im 19. Jahrhundert*. Wien 1988, s. 154–160.

Z pohledu hospodářského historika je nejdůležitější odhalit dlouhodobé tendence ve vývoji hospodářství v minulosti. V tomto ohledu byli pro historiky nejinspirovatějšími autory N.D. Kondratěv, S. Kuznets, L. Mendelson, J.A. Schumpeter a W.W. Rostow.

Otcem koncepce dlouhých vln konjunktury se stal ruský ekonom Nikolaj Dimi-trij Kondratěv (1892–1931). Kondratěv se zabýval především otázkami ekonomické konjunktury a růstu. Při zobecnění rozsáhlého statistického materiálu od konce 18. století po 20. léta 20. století týkajícího se dynamiky cen prodejců, úrokových sazeb, nominální mzdy, obratu zahraničního obchodu, těžby a spotřeby uhlí a výroby litiny v Anglii, USA a Francii došel k závěru, že vedle „malých cyklů“ existují v hospodářství „velké cykly“ o průměrné délce 48–55 let (dnes zvané jako Kondratěvovy dlouhé vlny). Kondratěv věřil, že se tyto dlouhé vlny výrazně odlišují od krátkodobých cyklů a vytváří mimořádné výkyvy ve vývoji kapitalismu. Tyto velké cykly se dále člení na dvě fáze (vlny): vzestupnou a sestupnou. První vlna probíhala podle Kondratěva od let 1787/1792 do let 1810/1817 (vzestupná fáze) a od let 1810/1817 do 1844/1851 (sestupná fáze). Druhý cyklus se odehrál v letech 1844/1851 do 1870/1875 (vzestupná fáze) a v letech 1870/1875 do 1890/1896 (sestupná fáze). Vzestupná fáze třetího cyklu pak připadala na léta 1890/1896 až 1914/1920³.

Ačkoli se s Kondratěvovými názory, formulovanými v roce 1922, seznámila západní vědecká veřejnost již ve 20. letech díky Simonu Kuznetsovi, do všeobecné povědomí ji uvedl teprve rakouský ekonom Joseph Alois Schumpeter ve své práci *Business Cycles* z roku 1939, kde aplikoval svou inovační teorii⁴. Za určující ve vývoji ekonomiky považuje vlnovitý charakter technických a technologických inovací, které nejsou časově rozloženy stejnoměrně, přičemž každý zásadní technologický průlom odhaluje nové sféry pro uplatnění kapitálu, čímž dochází k praktickému využití v řadě odvětví. Vznikají tak shluky zásadních inovací, otevírající nové trhy, zdroje surovin, obory i formy podnikání. Inovační vlna způsobuje hospodářský rozmach a s jejím vyčerpáním dochází ke vzniku hospodářské recese. Schumpeter v návaznosti na Kondratěva nazval první vlnu (1787–1851) jako „průmyslový cyklus“, přičemž vůdčím sektorem měl být textilní průmysl, druhou vlnu (1851–1896), jejímž vůdčím sektorem byla železniční výstavba, nazval „občanským (bürgerlich) cyklem“ a třetí vlnu (1896–1937), jejímž vůdčím sektorem byl chemický a elektrotechnický průmysl, nazval „neomerkantilistickým cyklem“. Později ekonomové přidali ještě čtvrtou tzv. „neoklasickou vlnu“ (1932/1937–?), jejímž vůdčím sektorem se stal automobilový průmysl a spotřební zboží⁵.

Patrně jako první rakouský historik aplikoval myšlenku dlouhých vln v hospodářství v oblasti habsburské monarchie ve druhé polovině 19. století Eduard März.

³ M. Sojka a kol.: *Dějiny ekonomických teorií*. Praha 2000, s. 235–237; N.D. Kondratieff: *Die langen Wellen der Konjunktur*. „Archiv für Sozialwissenschaft und Sozialpolitik“ 1926, 56, s. 573–609.

⁴ S. Kuznets: *Secular Movements in Production and Prices*. Houghton–Mifflin 1930.

⁵ H. Matis: *Das Industriesystem...*, s. 160–163.

Poprvé tomu bylo ve studii o počátcích Schumpeterovy vývojové teorie z roku 1965, následované o tři roky jeho patrně nejznámější prací o hospodářské a bankovní politice za časů Františka Josefa⁶. Ve své rané studii ještě setrvává März pevně na pozici Schumpeterovy teorie inovačních shluků. Ve své pozdější práci však výslovně aplikuje Kondratěvovu myšlenku dlouhých vln na rakouské hospodářství. Je přesvědčen, že v hospodářském vývoji habsburské monarchie v druhé polovině 19. století proběhly tři dlouhé konjunkturální vlny. První probíhala od 50. let do roku 1873, který určuje novou fázi hospodářského vývoje. Druhá vlna trvala od krizového roku 1873 do poloviny 90. let 19. století a byla ve znamení hospodářské recese. Třetí vlna, znamenající tentokrát hospodářské oživení, probíhala od poloviny 90. let do předvečera první světové války.

Nedlouho po Märzovi se k obdobné myšlence přihlásil též Herbert Matis. Ve své práci z roku 1972 použil badatelské schéma Hanse Rosenberga k propracování vzájemného působení dlouhých cyklů v hospodářství a politice. Přitom přisoudil krizovému období od roku 1873 rozhodující úlohu a nazval období 70.–90. let 19. století obdobím „velké deprese“. V tomto období dochází podle Matise k zaostávání Rakouska za západními průmyslovými státy. „Velkou krizi“ v habsburské říši charakterizuje nejen jako dlouhodobý cyklický pokles po prodělané krizi, ale i jako zpomalení hospodářského růstu, snížení kapitálových investic, zmenšení podnikatelského zisku i pokles zúročení kapitálu⁷. März dokonce hovoří o „mentalitě deprese“ – investoři se stávají velmi konzervativními a banky jsou opatrnější ve svých investicích⁸. Mezi základní rysy tohoto období také patří státní zásahy do hospodářství (ochranná politika), odklon od hospodářského liberalismu a tendence ke kolektivnímu uspořádání vzájemné konkurence mezi podnikateli stejných výrobních odvětví (t.j. vznik kartelů). Teprve na počátku 90. let bylo překonáno negativní psychologické působení velké krize a polovina 90. let je již ve znamení nové vlny hospodářského růstu, tzv. pozdního (nebo některými nazývaného druhého) gründerkého období⁹.

V kolektivní práci o hospodářském vývoji habsburské monarchie 1848–1918 se však Matis společně s Bachingerem staví k otázce velké krize poněkud méně vyhraněně. Pojmu velká krize, resp. deprese užívají, hovoří však také o nové fázi industrializačního procesu v Rakousku v 80. letech, jež byla ve znamení aplikace nových technologických postupů (rozvoj petrochemie, elektrotechniky a Siemens-Martino-

⁶ E. März: *Österreichische Industrie- und Bankpolitik in der Zeit Franz Joseph I.* Wien 1968; Týž: *Zur Genesis der Schumpeterschen Theorie der wirtschaftlichen Entwicklung*. In: *On Political economy and Econometrics: Essay in Honour of Oskar Lange*. Warszawa 1965, s. 363–388.

⁷ H. Matis: *Österreichs Wirtschaft 1848–1913. Konjunkturelle Dynamik und gesellschaftlicher Wandel im Zeitalter Franz Josefs I.* Berlin 1972, s. 413–440; H. Rosenberg: *Grosse depression und Bismarckzeit*. Berlin 1967, kapitola II.

⁸ E. März: *Österreichische Industrie- und Bankpolitik in der Zeit Franz Joseph I.*, s. 368.

⁹ H. Matis: *Österreichs Wirtschaft 1848–1913*..., s. 329.

va a Thomasova procesu v ocelářství). Za další znaky považují autoři koncentraci výroby a odbytu a přírůstek ekonomických aktivit v průmyslové výrobě¹⁰. Již z toho je patrné, že neplatí pro všechna odvětví stejné tvrzení, že v období velké deprese byl silně zpomalen příliv investic v soukromém podnikání¹¹.

Hospodářští historikové zabývající se výzkumem dlouhých řad hospodářských ukazatelů se dívali na problém hospodářského vývoje v 19. století z poněkud jiného úhlu a jsou vůči konceptu „velké deprese“ vesměs kritičtí. Good, Gross, Komlos či Rudolph nacházejí v poslední třetině 19. století růst sociálního produktu, stejně tak i Alois Mosser, který publikoval data k vývoji rakouských akciových společností¹². Pavla Horská, jakož i zastánce konceptu dlouhých vln Herbert Matis hovoří o trvale stoupajících reálných mzdách, Richard Rudolph zase o trvale stoupajícím indexu průmyslové výroby¹³. David Good analyzuje základní makroekonomické ukazatele (vývoj cen, hospodářské produkce a investic) s negativním závěrem týkajícím se působení dlouhých vln v ekonomice¹⁴. Na základě těchto výzkumů se nám objevuje nový obraz hospodářského vývoje závěru 19. století, který do určité míry relativizuje teorii dlouhých vln.

Jak vypadal hospodářský vývoj v habsburské monarchii ve druhé polovině 19. století? Reformní období kolem roku 1848 provázelo zároveň období vysoké hospodářské konjunktury. Do poloviny 50. let proběhla první vlna výstavby železniční sítě v monarchii, vznikly nové úvěrové ústavy (Credit-Anstalt für Handel und Gewerbe) a byl vytvořen společný rakousko-uherský hospodářský prostor. Po roce 1853 však dochází k pozvolnému sestupu hospodářské konjunktury. Přispěla k tomu jak špatná úroda obilí v roce 1853, tak i vypuknutí krymské války, která uzavřela monarchii trhy v podunajských knížectvích. V roce 1855 však krizové příznaky odezněly. Přispěly k tomu jak měnové zásahy ministra Brucka, tak vysoký export obilí do Pruska. Následná vysoká konjunktura však byla různé intenzity podle hospodářských odvětví a sektorů (konjunktura především v potravinářském, oděvním a železářském průmyslu)¹⁵. Matis proto označuje konjunkturu 50. let jako „první grüunderské období“ (1848–1857)¹⁶.

¹⁰ *Die Habsburgermonarchie 1848–1918*. Bd. 1: *Die wirtschaftliche Entwicklung*. Wien 1973, s. 131.

¹¹ P. Horská: *Ekonomické cykly v českých zemích v letech 1879–1914*. In: *Hospodářské dějiny I*. Praha 1978, s. 42.

¹² D. Good: *Der wirtschaftliche Aufstieg des Habsburgerreiches 1750–1914*. Wien–Köln–Graz 1986; J. Komlos a kol. autorů: *Economic Development in the Habsburg Monarchy in the Nineteenth Century*. Boulder 1983; R. Rudolph: *Banking and Industrialization in Austria–Hungary*. Cambridge 1976; T. Gross: *Industrialization in Austria in the Nineteenth Century*. Berkeley 1966; A. Moser: *Die Industrieaktiengesellschaften in Österreich 1880–1913*. Wien 1980. K vysloveným odpůrcům teorie „velké deprese“ patřil S.B. Saul: *The Myth of the Great Depression 1783–1896*. Edinburgh 1968.

¹³ P. Horská: *Ekonomické cykly...*, s. 47–48.

¹⁴ D. Good: *Der wirtschaftliche Aufstieg...*, s. 150–163.

¹⁵ *Die Habsburgermonarchie 1848–1918*. Bd. I..., s. 116–119.

¹⁶ H. Matis: *Österreichs Wirtschaft 1848–1913...*, s. 90 ad.

Disproporční konjunkturální vzrůst však sebou přinesl i různé vedlejší efekty. K těm patřila především finanční spekulace, přetlak nabídky vyrobeného zboží nad poptávkou a disproporce mezi vývojem v prvovýrobě, průmyslu i obchodu. V roce 1857 se tak k vnitřní spekulaci krizi přidaly ještě vnější hospodářské otřesy, které měly svůj původ ve Spojených státech. K dalšímu zhoršení hospodářské situace habsburské monarchie přispěly i neúspěšné vojenské akce v severní Itálii, které znamenaly nejenom otřes státních financí, ale také územní ztrátu Lombardie, která patřila k hospodářsky nejrozvinutějším územím. První polovinu 60. let pak můžeme označit jako období hluboké stagnace v podstatě všech hospodářských sektorů. Zvláště silně byla postižena především textilní výroba. Státní správa se snažila s hospodářskou recesí bojovat poměrně neúčinnými prostředky, především silnou redukcí oběživa. Deflační politika ministra Plenera se však minula účinkem a přispěla naopak k dalšímu prohloubení krize¹⁷.

Situace se však prudce obrátila po politické konsolidaci habsburské monarchie a rakousko-uherském vyrovnání v roce 1867, což bylo provázáno následující rok také mimořádnou úrodou¹⁸. Následující neobyčejně vysoká konjunktura a zakladatelské období 1867–1873 patřilo k nejvýznamnějším hospodářským epochám habsburské monarchie. Došlo k prudkému nárůstu produktivity hospodářství, což se projevilo k výraznému růstu hospodářského produktu per capita, k boomu akciových společností i k prudkému růstu železniční sítě. Zvláště se dařilo odvětvím těžkého průmyslu spojených s výstavbou železniční sítě – hornictví, hutnictví a strojírenství. Výstavba železnic se v tomto období stala skutečným vůdčím sektorem hospodářství¹⁹.

Jako v každé hospodářské konjunkturu přinášelo období 1867–1873 tendenci k nárůstu životní úrovně a dražší úvěr. Již na konci roku 1872 se však začalo projevovat všeobecné zpomalování hospodářského růstu. Naplno se však projevila krize v květnu 1873, kdy došlo k prudkému pádu kurzů na vídeňské burze. Nastalá „velká deprese“ byla hluboká a dlouhodobá, patrně nejhorší jakou registruje novodobá historie. Výsledný pokles cen trval do poloviny až konce 90. let 19. století²⁰. Stejně jako vzestup konjunktury zasáhla nastalá hospodářská krize jednotlivá odvětví průmyslu dosti rozdílně. Např. ve výrobě železa a hornictví probíhal růst až do konce roku 1873, ve strojírenství byla situace ještě příznivější (stále např. stoupala výroba lokomotiv). V polovině 70. let však byla zasažena i tato hospodářská odvětví. Těžce krize zasáhla již v počátku textilní průmysl, především hedvábnictví a lnářství (o něco lépe si vedlo bavlnářství), což bylo spojeno m.j. s nahrazením lnu bavlnou v armádních zakázkách. Zvláště silně se krize dotkla železniční výstavby, která v předchozí konjunkturu zaznamenala obrovský nárůst. Stejně byly poškozeny různé dopravní

¹⁷ *Die Habsburgermonarchie 1848–1918*. Bd. 1..., s. 120–121.

¹⁸ D. G o o d: *Der wirtschaftliche Aufstieg...*, s. 146.

¹⁹ Bliže *Die Habsburgermonarchie 1848–1918*. Bd. 1..., s. 125–126.

²⁰ R. C a m e r o n: *Stručné ekonomické dějiny světa...*, s. 326.

i stavební společnosti²¹. Zároveň docházelo k prudkému růstu nezaměstnanosti, poklesu cen zboží, který ale nepřímě způsobil nárůst hodnoty reálných mezd, k poklesu úrokové míry a k poklesu zúročení kapitálu akciových společností²².

Akutní krize trvala v prostředí habsburského soustátí přibližně sedm let s nejnižším poklesem v roce 1879 (v USA dosáhla následná deprese svého kulminačního bodu již v roce 1877). Přes řadu státních zásahů do hospodářství, ochranná cla a ochranářské akce, se dařilo jen stěží opět oživit podnikatelské prostředí (1879 nový celní tarif). Teprve na počátku 80. let dochází ke krátkému konjunkturálnímu vzrůst, který byl provázen aplikací nových technických inovací. Konsolidovaly se především poměry v těžkém a chemickém průmyslu, naopak odvětví textilního průmyslu zůstala krizí těžce zasažena. V českých zemích bylo překonání deprese především ve znamení rozmachu cukrovarnického průmyslu²³. Svého vrcholu dosáhla krátkodobá konjunktura v letech 1880/1. V roce 1882 však v Evropě období krátké prosperity skončilo a nastalá hospodářská krize trvala až do roku 1888²⁴. Krátké období konjunktury na přelomu 80. a 90. let mělo v různých zemích poněkud různý průběh. V USA začal hospodářský vzestup již v roce 1886 a v druhé polovině 80. let se zrychlil natolik, že v nejvýznamnějších výrobních oblastech předstihly Velkou Británii. Na konci 80. let probíhá rozsáhlá modernizace domácího průmyslu v Německu. Zato v Rakousku-Uhersku nebyl konjunkturální vzestup tak výrazný, snad díky značné německé konkurenci, stagnaci nízkých obilních cen, malé kupní síle obyvatelstva. Přesto jsme informováni o nárůstu především v hornictví a hutnictví. Silné impulsy vycházely z rozvíjejícího se zbrojního a elektroprůmyslu. Následná deprese v první polovině 90. let byla vnímána v Českých zemích jako nápadný pokles zisků dopravních společností, který se marně rakouské státní dráhy snažily krýt zvýšenými přepravními tarify²⁵.

Rok 1896 je vnímán z makroekonomického hlediska jako konec „velké deprese“. V letech 1896–1913 pak proběhly dva konjunkturální cykly. První probíhal v letech 1896 – 1904 s vrcholem konjunktury v letech 1898/1899, přičemž v letech 1900–1904 procházelo hospodářství fází recese. Tou byl postižen tentokrát především těžký průmysl, který ale od roku 1906 participoval na mezinárodním hospodářském oživení. Od roku 1904 pak došlo k celosvětovému hospodářskému oživení, které mělo za následek hospodářský růst, trvající s přestávkou v l. 1908–1909 až do první světové války²⁶. Americký historik R. Rudolph je ve své práci o roli bank na industrializaci českých zemí poněkud jiného názoru. V letech 1903–1913 podle něj proběhly dva

²¹ Např. na konci roku 1876 vykázaly vídeňské stavební společnosti ztrátu jedné třetiny celkového kapitálu.

²² *Die Habsburgermonarchie 1848–1918*. Bd. 1..., s. 130.

²³ Blíže P. Horská: *Ekonomické cykly...*, s. 52–58.

²⁴ Tamtéž, s. 52. Good posouvá vrchol konjunktury až do let 1883/1884.

²⁵ P. Horská: *Ekonomické cykly...*, s. 62–63.

²⁶ Tamtéž, s. 65–74.

cykly: 1903–1910, který znamenal prudkou konjunkturu nejen v těžkém průmyslu, ale i v dalších odvětvích (největší růst v l. 1903–1907 znamenal největší nárůst hospodářského produktu v dějinách habsburské monarchie). To jistě mělo souvislost s velkorysým plánem dostavby železniční sítě v habsburském soustátí²⁷.

Následující analýza vývoje vybraných železničních společností v habsburské monarchii na základě burzovních výsledků z let 1870–1885 si klade za cíl zodpovědět hned několik otázek. Rozbor by měl napomoci lepšímu pochopení vývoje jednotlivých společností jakožto podnikatelských subjektů, a to jak v předkrizovém, tak v krizovém období. Měl by odhalit roli státu v železničním podnikání v habsburské říši a v neposlední řadě by měl přispět k analýze průběhu hospodářské krize v sektoru dopravy.

Severní dráha Ferdinandova patřila k nejstarším a největším dopravním podnikům v habsburské monarchii. K roku 1873 měřila včetně formálně samostatné Moravsko-slezské severní dráhy přibližně 740 km a zaujímal mimořádně výhodné strategické postavení v rámci celé rakousko-uherské železniční sítě. Není jistě bez zajímavosti, že první železniční spojení habsburské monarchie s Pruskem vybudovala právě Severní dráha s Vilémovou dráhou v Bohumíně v roce 1849. Severní dráha spojovala hlavní město Vídeň s Moravou, Slezskem a Haličí, přičemž využívala výhodného napojení na ostravsko-karvinský revír i na haličské solné doly. Vedle dopravy podnikala Severní dráha v uhelném průmyslu, vlastnila řadu realit a přímo či nepřímo ovládala některé další dopravní společnosti.

V průběhu 50. a 60. let si dráha vytvořila širokou klientelu jak cestujících, tak subjektů využívajících nákladní přepravu. Ročně přepravila dráha v druhé polovině 50. a v 60. letech v průměru kolem dvou milionů cestujících (s maximem v krizovém roce 1873, kdy služeb dráhy využilo na 2,8 milionů osob). Podstatnější byl však nárůst přepraveného zboží v období 1858–1861 (z 1,2 na 1,8 milionů tun), ale především v letech 1866–1869 (z 1,9 na 3,6 milionů tun). V krizovém roce 1873 dráha přepravila rekordních 3,9 milionů tun zboží s čímž byl spojen také rekordně vysoký hrubý zisk ve výši 24,6 milionů zlatých. V polovině 80. let pak dráha přepravovala ročně kolem šesti milionů tun zboží a tři milionů cestujících²⁸. Z přepravovaných komodit hrálo prim především uhlí, které tvořilo téměř polovinu všeho přepravovaného zboží a Severní dráha si vytvořila do značné míry monopol na jeho přepravu směrem do Dolních Rakous. To společnosti umožňovalo udržovat velmi vysoké uhelné tarify (i když k jejich snížení došlo hned několikrát v průběhu 60. let). Neúměrně vysoké tarify na přepravu uhlí si dráha udržela také v 70. letech a předčila v podstatě všechny ostatní železniční podniky monarchie²⁹.

²⁷ R. Rudolph: *Banking and Industrialization...*

²⁸ *Die ersten fünfzig Jahre der Kaiser Ferdinands-Nordbahn 1836–1886*. Wien 1886.

²⁹ M. Myška: *Der Kampf der hüttenmännischen Lobby für die Eisenbahntarife in der Habsburgermonarchie (1830–1914)*. In: „Universitas Ostraviensis. Acta Fakultatis Philosophicae“. 215. *Historica* 11. Ostrava 2004, s. 60–61.

Vysoké zisky umožňovali společnosti, aby vyplácela skutečně rekordní dividendy, které neměly obdoby ani v habsburské monarchii, ani v sousedních zemích. Do poloviny 60. let se pohybovaly od 11,5% do 15%, aby v roce 1868 dosáhly svého maxima na 19%. Poté ale dochází k poklesu až na téměř 13%, přesto, že příjem společnosti přepočtený na kilometr trati stále (i když jen zvolna) roste. V krizových 70. letech se Severní dráha ve vyplácení dividend nijak neuskromnila a pouze v roce 1875 klesla jejich hodnota pod 12%. Na počátku 80. let již dosahovaly dividendy 16%.

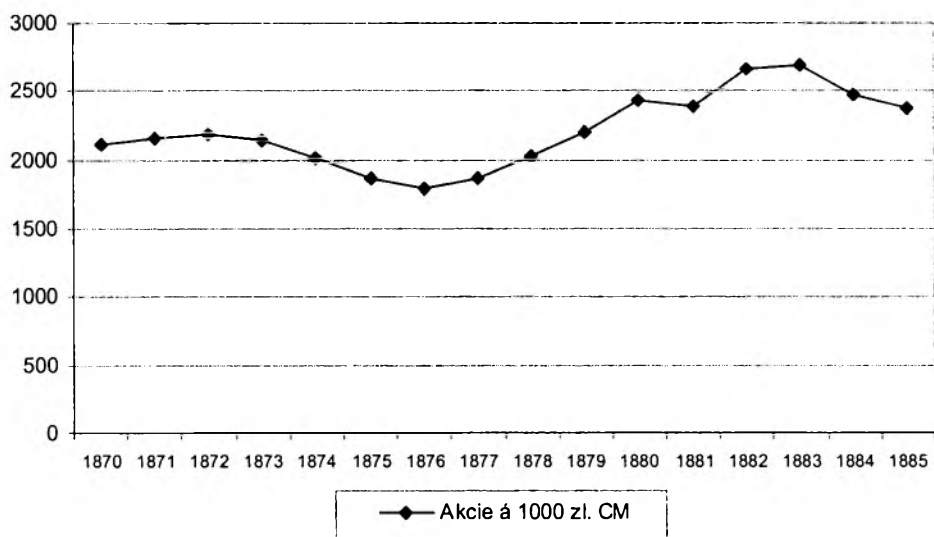
Vysoké zisky dráhy byly dány především neobvykle vysokými přepravními tarify jak na uhlí, tak i obilí či železo³⁰. Praxe neobyčejně vysokých dividend, přehnaných železničních tarifů a řady dalších nešvarů byla často terčem kritiky široké veřejnosti, včetně zástupců rakouského průmyslu. Nelze podle mého soudu souhlasit s tezí rakouského dopravního historika Alfreda Horna, že představovala Severní dráha jednoho z nejlepších dopravců v habsburské monarchii, měla nejnižší jízdné a byla známá svou přesností³¹. Vždyť např. po dubnovém zvýšení jízdného v r. 1841 měla Severní dráha patrně nejvyšší jízdné v celém Rakousku.

Hospodářská krize zasáhla společnost v situaci, kdy byla ekonomicky konsolidovaná a vykazovala dlouhodobě rostoucí zisk. To se také projevilo na průběhu hospodářské recese po roce 1873. V letech 1873–1888 sledujeme pouze pokles počtu přepravených osob v řádu statisiců, zatímco objem přepraveného zboží nadále narůstal (po roce 1879 dokonce velmi výrazně). Již v roce 1873 došlo k mírnému poklesu kurzu akcií, který trval až do roku 1876, kdy dosáhl svého dlouhodobého minima (pokles o cca 16% vzhledem k roku 1872). Pak ale došlo k obratu a hodnota akcií Severní dráhy prudce rostla až do roku 1883, kdy dosáhla svého dlouhodobého maxima (nárůst o 23% vzhledem k roku 1872). Ještě lépe si vedly prioritní obligace společnosti. Ty nejen že nezaznamenaly během celých 70. a první poloviny 80. let téměř žádný pokles, ale dokonce stále mírně posilovaly. V souhrnu lze tedy říci, že se velká hospodářská krize dotkla Severní dráhy jen okrajově a neznamenal pro ni žádnou fatální změnu.

Na počátku 60. let byly zprovozněny hlavní tratě třech velkých železničních společností. Byla to **Dráha císařovny Alžběty, Česká západní dráha a Tiská dráha**. Společným rysem těchto podniků bylo vyplácení státních garancí zisku ve výši 5,2% základního kapitálu, což umožňoval koncesní zákon z roku 1854. Stejně tak je všem třem drahám společný státní zásah v podobě odkupu akcií na přelomu 50. a 60. let 19. století, což souviselo s nutností posílit vznikající společnosti v situaci hospodářské

³⁰ *Bericht des zur Vorberathung der Nordbahnfrage eingesetzten Comité erstattet und Genehmigt in der Versammlung des mähr. Gewerbe-Vereins vom 6. März 1884. Stejně též Bericht der zur Berathung der Nordbahnfrage eingesetzten kommission des Wiener Gemeinderathes. Wien 1884.* Zemský archiv Opava (ZAO), pobočka Olomouc, fond Obchodní a živnostenská komora Olomouc, kart. 442, inv. č. 3620.

³¹ A. Horn: *Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn*. Wien 1971, s. 4.



Graf 1. Vývoj hodnoty akcií Severní dráhy Ferdinandovy v letech 1870–1885

Pramen: *Eisenbahn-Jahrbuch der österreichisch-ungarischen Monarchie*. Wien 1872–1886.

deprese a příznaků krize. Společnými rysy se pak vyznačuje také dopad krizového roku 1873 a následné hospodářské deprese³².

Dráha císařovny Alžběty (v grafu DCA) představovala důležitý komunikační spoj mezi Vídní, Lincem, Salcburkem a rakousko-bavorskou hranicí ve směru na Pasov. U zrodu této dráhy stál významný podnikatel původem z pruského Slezska Hermann Dietrich Lindheim³³. Ten si nechal v roce 1854 udělit předběžnou koncesi na stavbu a provoz této dráhy. Lindheim přibral jako svého společníka rakouského hlavního konzula a hamburského velkoobchodníka Ernsta Mercka a oba získali definitivní koncesi v roce 1856. Ihned poté byla uzavřena rakousko-bavorská smlouva o vzájemném železničním propojení obou zemí, která předpokládala, že dráha bude celá zprovozněna nejpozději do pěti let. Vzhledem k finanční náročnosti výstavby 560 km dlouhé dráhy se Lindheim a Merck spojili s Credit-Anstalt für Handel und Gewerbe, s bankovním domem Rothschildů, s bankéřem a někdejším Lindheimovým společníkem E.F. von Löbbeckem, s kolínským bankéřem Simonem Oppenheimem a s hamburským bankéřem J.F. Schmidtem a vytvořili akciovou společnost s celkovým kapitálem 65 milionů zlatých³⁴. Přes všechny peripetie se společnosti podařilo celou dráhu zpro-

³² Vedle České západní dráhy, Dráhy císařovny Alžběty a Tiské dráhy velmi obdobně přestála krizi také ve stejném období zprovozněná haličská dráha Karla Ludvíka, která dosahovala velmi podobných burzovních výsledků jako ostatní jmenované železnice.

³³ Podrobně o Lindheimovi M. Myška: *Rytíři průmyslové revoluce. Šest studií k dějinám podnikatelů v českých zemích*. Ostrava 1997, s. 172–210.

³⁴ *Geschichte der Eisenbahnen der Österreichisch-Ungarischen Monarchie*. Bd. 1. Theil 1. Wien–Teschen–Leipzig 1898, s. 447–457.

voznit do roku 1861. Vedle hlavní trati zprovoznila společnost do roku 1867 celkem 23 km montánních drah (montánní dráhy Wolfsegg – Breitenschützing a Thoma-sroith – Attmang).

Hospodářsky si dráha v éře výstavby nevedla zrovna nejlépe, neboť jak pozna-menal Hermann Strach, „finanční dějiny dráhy císařovny Alžběty nepatří v žádném případě ke světlým kapitolám historie rakouských železnic“. Společnost se dlouho potýkala s nedostatkem kapitálu a proto bylo dráze v roce 1858 dokonce povoleno přechodně na prvních patnáct let zvýšit přepravní tarify³⁵. Dráze však musely být i v následujících letech vypláceny vysoké státní garance, které v souhrnu dosáhly částky 31 milionů zlatých a podnik se tak umístil na nelichotivém třetím místě hned po Dráze korunního prince Rudolfa, která „spolykala“ stěží uvěřitelných 72,8 mi-lionů zlatých a haličské dráze Lvov – Černovice (Cernanti)³⁶.

Česká západní dráha (v grafu ZD) spojila Prahu s Plzní a rakousko-bavorskou hranicí. O železnici mezi Prahou a Plzní se marně jednalo několik desetiletí ještě v éře koněžprežných drah, ale klíčovou se stala teprve rakousko-bavorská úmluva o vzájemných železničních stycích. V polovině 50. let získal koncesi na dráhu z Plzně do Bavorska pražský bankér a velkoobchodník Leopold rytíř Lämmel, který se spo-jil s Klementem Metternichem, Alfredem Windischgrätzem a Maxmiliánem Thurn-Taxisem. Ustavenému konsorciu se však nepodařilo získat potřebný kapitál, především z důvodu snížení původně dohodnuté státní záruky základního kapitálu. Stavby se nakonec chopilo koncem 50. let konsorcium podnikatelů ve složení Hermann Die-trich Lindheim, bratři Kleinové, Vojtěch Lanna a František Richter (t.j. společníci z Pražské železářské společnosti). Nakonec výstavbu provedli bratři Kleinové ve spo-jení s Credit-Anstalt für Handel und Gewerbe. V roce 1862 byla uvedena celá 184 km měřící kmenovou trať Praha – Plzeň – bavorská hranice (Brod nad Lesy) do pro-vozu. Následující roky byla zprovozněna odbočka Chrást – Břasy v délce 10 km, jež zpřístupnila radnickou uhelnou pánev³⁷.

Česká západní dráha významně přispěla k industrializaci Plzeňska. V bezprostřední blízkosti trati ožila tradiční hutnická, železářská a strojírenská centra jako Chrást u Plzně, Rokycany, Hrádek u Rokycan, Holoubkov, Zbiroh, Hořovice atd. Na exi-stenci dráhy vydělávaly také plzeňské uhelné pánve (před. radnická uhelná pánev)³⁸. Podle pozdějších zpráv však nesplnila výstavba dráhy zcela očekávání akcionářů. To

³⁵ Tamtéž. V definitivní koncesi bylo stanoveno, že maximální tarify se mají pohybovat ve výši tarifů státních drah.

³⁶ *Geschichte der Eisenbahnen der Österreichisch-Ungarischen Monarchie*. Bd. 2. Wien–Tesch-en–Leipzig 1898, s. 24.

³⁷ Rok předtím byl dán v Bavorsku do provozu železniční úsek Schwandorf – Brod nad Lesy v délce 74 km. *Geschichte der Eisenbahnen der Österreichisch-Ungarischen Monarchie*. Bd. 1. Theil I..., s. 466–469. L. Kárník o v á: *Vývoj uhelného průmyslu v českých zemích do roku 1880*. Praha 1960.

³⁸ H. Entner: *Vznik České západní dráhy*. „Sborník pro dějiny přírodních věd a techniky“ 1954, 1, s. 170–191.

však mohlo z počátku souviset s hospodářskou recesí a příznaky hospodářské krize přelomu 50. a 60. let 19. století. Jen v prvním provozním roce měl činit schodek, který měl být krytý státní garancí, téměř 1,8 milionů zlatých. To byla nesporně neúměrně nadnesená suma, se kterou společnost argumentovala při jednáních o státní půjčce³⁹. V následujících letech podnik prokázal nespornou životaschopnost, jež se odrazila v omezeném čerpání státních garancí.

Plán Tiské dráhy (v grafu TD) patřil mezi nejstarší projekty parostrojní železnice v Uhrách. Poprvé jej zmínil německý národohospodář Friedrich List na své návštěvě Vídně v polovině 40. let 19. století. Když předkládal István Szechenyi svůj plán čtyř hlavních železnic Uher, nechyběl mezi nimi projekt dráhy Pešť – Košice. Díky revolučním událostem 1848/1849 musel být plán odložen a ke slovu se dostal až po sedmi letech. Tehdy obdržel hrabě Andrássy se svými společníky koncesi na výstavbu a provoz dráhy Szolnok – Debrecín s odbočkami do Aradu, Puspokladany – Oradea, Debrecín – Miskolc a Pešť – Miskolc – Košice. Koncese také zaručovala přednostní právo na vybudování železnice z Košic směrem do Haliče a odbočky do Spišských Vlachov, centra spišského železářského průmyslu. Do roku 1858 se však Společnost Tiské dráhy finančně vyčerpala a musela si vzít půjčku 15 milionů zlatých od Credit-Anstalt a stát převzal za své akcie prioritní obligace. Do r. 1860 pak společnost postavila všechny plánované úseky krom části Pešť – Miskolc (t.j. 589 km), což zkomplikovalo cestování z východoslovenské metropole do hlavního města Uher. Společnost měla v úmyslu pokračovat ve stavbě železnice z Košic do Haliče, ale vzhledem k odhadované nízké výnosnosti dráhy a vlastní složité finanční situaci od záměru ustoupila a projekt přenechala konstituující se Košicko-bohumínské dráze⁴⁰.

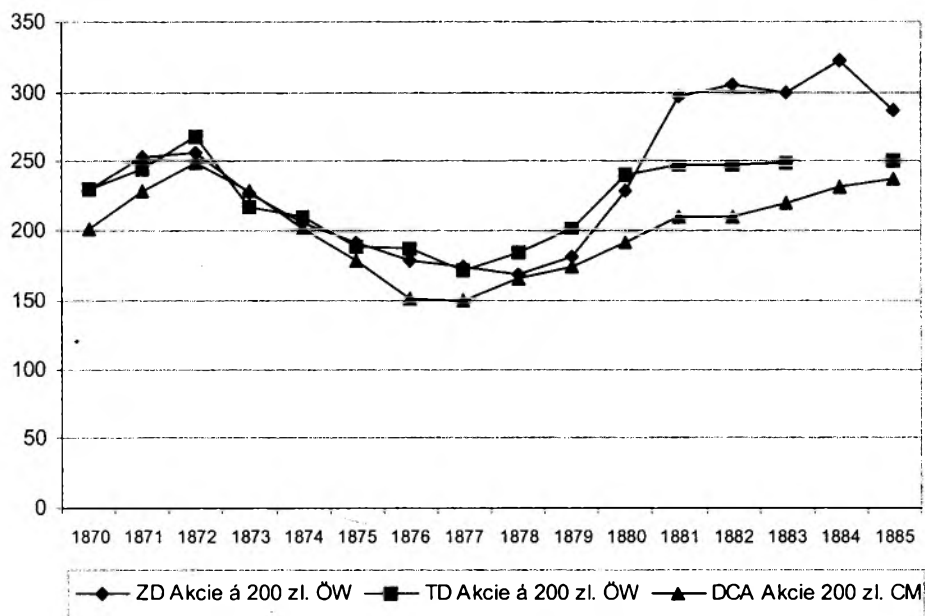
Všechny tři železniční podniky prožily krizové 70. léta velmi podobně. U všech podniků sledujeme propad akcií už v samotném roce 1873, přičemž nejnižších hodnot bylo dosaženo v letech 1877–1878. Znehodnocení akcií dosáhlo asi jedné čtvrtiny, ale na počátku 80. let se již kurzy pohybují v předkrizových hodnotách. Nejlépe si ze všech sledovaných podniků vedla Česká západní dráha, jejíž akcie se na počátku 80. let zhodnotily o jednu čtvrtinu oproti předkrizovému stavu. O poznání pomalejší byl nárůst v případě Dráhy císařovny Alžběty a Tiské dráhy, které pouze dorovnaly předkrizový stav.

Z uvedených údajů je zřejmé, že si dráhy zprovozněné na počátku 60. let vybu-
dovaly poměrně slušné postavení na trhu a v kombinaci se státními garancemi byly
vytvořeny dobré podmínky pro překonání silné hospodářské krize 70. let 19. století.

Na počátku 70. let byly zprovozněny hlavní tratě **Košicko-bohumínské dráhy, Rakouské Severozápadní dráhy, Moravsko-slezské centrální dráhy a Moravské pohraniční dráhy.**

³⁹ *Geschichte der Eisenbahnen der Österreichisch-Ungarischen Monarchie*. Bd. 1. Theil 1..., s. 470. Celkové vyplacené státní garance za dobu existence dráhy činily 1,5 milionů zlatých.

⁴⁰ J. Kubáček a kol.: *Dejiny železnic na území Slovenska*. Bratislava 1999, s. 39–40.



Graf 2. Vývoj kurzu akcií České západní dráhy, Tiské dráhy a Dráhy císařovny Alžběty v letech 1870–1885 (zl.)

Pramen: *Eisenbahn-Jahrbuch der österreichisch-ungarischen Monarchie*. Wien 1872–1886.

Císařsko-královská privilegovaná Košicko-bohumínská dráha (v grafu KBD) představovala jednu z nejvýznamnějších soukromých železničních společností v habsburské monarchii. Provozovala téměř 800 km hlavních i vedlejších tratí různého rozchodu, významně se podílela na nákladní přepravě uhlí, rud a obilnin a nezanedbatelný byl také její význam pro osobní dopravu. První úvahy o výstavbu spoje Těšínska s Horními Uhrami spadají do poloviny 50. let 19. století. Koncesi nakonec obdrželo v roce 1866 podnikatelské konsorcium bratří Riche z Bruselu. Od počátku si konsorcium počínalo značně spekulativně. Stát byl nucen povolit státní garance ve výši bezmála tři milionů zlatých a devítileté daňové prázdny a ani tyto velmi příznivé podmínky nebyla společnost s to využít. V roce 1869 koncesi převzala Anglo-rakouská banka, jež zabezpečila do roku 1872 velmi rychlou výstavbu hlavní tratě (350 km).

Hospodářský vývoj Košicko-bohumínské dráhy byl obecně vzato velmi pozitivní. Hospodářská krize se výkonnosti dráhy dotkla jen částečně. Došlo k mírnému propadu v osobní dopravě, zatím co nákladní doprava narůstala poměrně výrazně i v průběhu 70. let. (V tomto smyslu se nabízí srovnání se Severní dráhou Ferdinandovou.) Na konci 80. let dráha přepravovala ročně téměř milion osob a dva miliony tun zboží. Dráha hrála významnou roli v přepravě obilí, železné rudy a surového železa na Moravu a do Slezska a naopak otevířela cestu uhlí a koksu z ostravsko-karvinského revíru do Horních Uher. V porovnání se Severní dráhou Ferdinandovou či s uhelnými dráhami (Buštěhradskou či Ústecko-teplickou) měla nižší přepravní

tarify. Společnost nejen že úspěšně prošla krizovým rokem 1873, ale ušla i všem postátnovacím vlnám, takže před první světovou válkou byla vedle Jižní dráhy jedinou velkou nestátní drahou. V porovnání se Severní dráhou vyplácela jen nízké dividendy, jež se pohybovaly kolem 4%, to však nebylo špatným hospodařením, ale snahou přebytečné finanční prostředky investovat zpět do železnice. To se také projevovalo v brzkém zavádění technických novinek.

Rakouská severozápadní dráha (v grafu RSD) představovala železniční podnik se značně členitou komunikační sítí. Hlavní trať spojovala Vídeň se Znojmem, Jihlavou, Německým Brodem, Kolínem, Velkým Osekem a Mladou Boleslaví. Z Velkého Oseku dráha pokračovala do Trutnova (s odbočkami do Jičína, Vrchlabí a Svobodou nad Úpou) a z Německého Brodu do Rosic nad Labem u Pardubic. Zájem na vybudování těchto železnic projevil hned několik uskupení podnikatelů, z nichž jako vítězové vyšli členové Společnosti Jihoseveroněmecké spojovací dráhy (železniční podnikatelé Albert Klein a Vojtěch Lanna, liberečtí továrníci J. Liebig a J. Scholler, pražští finančníci D. Zdekauer a K. Zenon, aristokraté hrabě Harrach a kníže Rohan), posílení především některými aristokraty (kníže Thurn-Taxis, hrabě Salm-Reifferscheidt)⁴¹. V září 1868 obdrželo toto uskupení koncesi na výstavbu a provoz hlavních tratí Rakouské severozápadní dráhy, přičemž společnost obdržela nejenom běžnou garanci zisku v obvyklé výši 5,2%, což činilo téměř 100 000 zlatých na jednu míli provozované železnice, ale také osvobození od veškerých daní na dobu devíti let od otevření celé sítě. Základní kapitál byl stanoven na 72 milionů zlatých, přičemž společnost uzavřela stavební smlouvu s vídeňskou firmou G. Bucher, která se zavázala, že vystaví více než 600 km železnic ve velmi členitém terénu za 56,7 milionů zlatých. Celá síť tratí byla dokončena v neobyčejně krátké době a v roce 1872 byla dána do provozu. Mimo to společnost do r. 1874 vystavěla ještě dvě negarantované tratě: uhelnou dráhu mezi Nymburkem a Děčínem a málo atraktivní dráhu Hradec Králové – Lichkov s napojením na pruskou železniční síť⁴².

Výstavbou Rakouské severozápadní dráhy vznikl rozsáhlý celek osmi set kilometrů tratí, který hospodářsky zpřístupnil zejména úrodné Polabí s četnými cukrovary a vytvořil základní železniční síť východních Čech. Obrovskou výhodou, která nepochybně přispěla k relativně klidnému průběhu hospodářské recese v 70. letech, byly jak státní garance zisku, tak především devítileté daňové prázdny.

Moravsko-slezská centrální dráha (v grafu MSCD), jež byla zcela zásadní při vytváření železniční sítě v západním Slezsku, představovala typický spekulativní podnik gründerské éry. Příznačné bylo, že na výstavbu a provoz dráhy byly vydány dvě definitivní koncese. První v době předpokládaného financování společností Allgemeine Agrarbank, druhá po vstupu Union banky do železničního podniku. Společnost byla

⁴¹ M. Hlavačka: *Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce*. Praha 1990, s. 108.

⁴² *Geschichte der Eisenbahnen der Österreichisch-Ungarischen Monarchie*. Bd 1. Theil 2. Wien–Teschen–Leipzig 1898, s. 54–55.

osvobozena na plných třicet let od daně z příjmu, ale nebyla jí udělena státní garance zisku. Ještě před první valnou hromadou probíhaly ze strany koncesionářů a Union banky ne zcela průhledné machinace, jimž zcela odpovídal fakt, že zakázku na stavbu obdržela firma bratří Kleinů, kteří byli nejen akcionáři a koncesionáři, ale také členy představenstva společnosti. Zcela fatální chybou bylo rozhodnutí o výstavbě Vlárské dráhy z Opavy do Horních Uher, které padlo ke konci roku 1872. Podnik se dostal do neřešitelné finanční situace, která se částečně uklidnila teprve v roce 1880, kdy do podniku vstoupila Sociétés Belge⁴³. Z hlediska velikosti představovala Centrální dráha spíše menší železniční podnik. Ve druhé polovině 80. let přepravovala kolem 300 tisíc osob (s výrazným propadem v 70. letech). Transport zboží po celou dobu narůstal a ke konci 80. let činil asi 450 tisíc tun. Třetinu všeho transportovaného zboží tvořilo uhlí, následované dřevem, cukrem, železnými a ocelovými výrobky a obilím⁴⁴.

Moravská pohraniční dráha (v grafu MPD) patřila s necelými 110 km spíše k menším železničním podnikům. Základ dráhy tvořila krátká trať Zábřeh na Moravě – Sobotín, jež byla zprovozněna v roce 1872 podnikatelskou firmou bratří Kleinů, kteří vlastnili panství Loučná nad Desnou se známými sobotínskými železárnami. Ještě v roce svého otevření Zábřežsko-sobotínská dráha provedla fúzi se Společností Pohraniční dráhy, jejímiž zakladateli byli šumperští textilní podnikatelé (Karl Oberleitner, Eduard Oberleitner, Carl Siegl, Ignatz Seidl a další) a bratří Kleinové. Jmenování obdrželi již v roce 1871 koncesi na stavbu dráhy ze Šternberka přes Šumperk a Hanušovice do východočeských Králík s napojením na dráhu Ústí nad Orlicí – Międzyzlesie. Dráha přitom získala státní garanci ročního čistého zisku v maximální celkové výši 336 tisíc zlatých po dobu trvání koncese a na dobu patnácti let osvobození od daně z příjmu⁴⁵. Celý podnik se základním kapitálem ve výši 17 milionů zlatých financoval Wiener Bankverein a stavbu obdržela Wiener Eisenbahn-Baugesellschaft. Ta se však na počátku roku 1873 nacházela ve složité situaci, dostala se do likvidace a závazky za ni musela převzít stavební firma bratří Kleinů⁴⁶. Celá dráha byla přesto zprovozněna již v říjnu 1873 a společnost převzala od rakouských státních drah provoz na Zábřežsko-sobotínské dráze. Na počátku roku 1874 se dráha napojila na v Dolní Lipce na Rakouskou severozápadní dráhu a pod dojmem nastalé krize se začaly projednávat podmínky případné fúze obou společností. Stala se tak jednou z prvních drah v Rakousku-Uhersku, o jejíž sanaci se uvažovalo⁴⁷. Nakonec v roce 1883 provoz na Moravské pohraniční dráze převzal stát.

⁴³ Blíže P. Popelka: *Moravsko-slezská centrální dráha a vznik železniční sítě v západním Slezsku*. „Časopis Matice moravské“ 2005 [v tisku].

⁴⁴ *Geschäfts-Bericht der Mährisch-schlesische Centralbahn für das zweite Geschäftsjahr 1872*. Wien 1875.

⁴⁵ *Eisenbahn-Jahrbuch der Österreichisch-Ungarischen Monarchie*. Wien 1872.

⁴⁶ *Eisenbahn-Jahrbuch der Österreichisch-Ungarischen Monarchie*. Wien 1874.

⁴⁷ *Eisenbahn-Jahrbuch der Österreichisch-Ungarischen Monarchie*. Wien 1879.

Hospodářská bilance nové dráhy byla v prvních letech skutečně katastrofální, neboť se dostávala do záporných čísel a přeprava osob ani zboží nedosáhla rozsahu, s jakým koncesionáři počítali. V průběhu 70. let na Moravské pohraniční dráze sledujeme pokles počtu cestujících a dokonce též pokles objemu přepraveného zboží. V tomto smyslu se jeví jako kontraproduktivní zrušení IV. vozové třídy v roce 1876 a zvýšení tarifů v osobní dopravě hned následující rok. Na konci 70. let přepravovala dráha ročně pouhých 100 tisíc osob a 150 tisíc tun zboží. V průběhu 70. let se stát snažil dráhu všemožně podporovat a v roce 1878 došlo dokonce k navýšení státní garance na 410 tisíc zlatých⁴⁸.

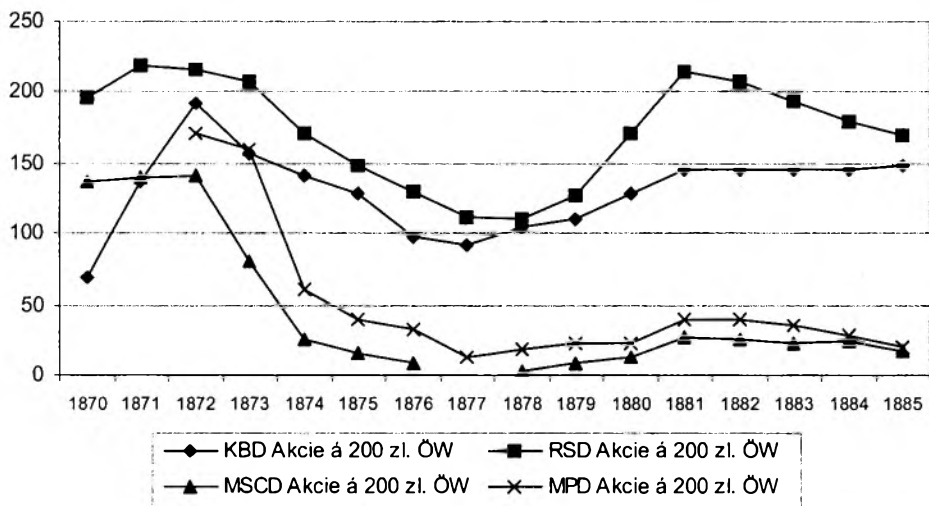
Železniční společnosti, které zprovoznilly své tratě na počátku 70. let prošly krizovými 70. lety již z mnohem většími problémy než předchozí podniky. Relativně slušnou šanci na prosperitu měly větší společnosti, jež stihly zaujmout z hlediska hospodářství strategické pozice. K nim nesporně patřila Košicko-bohumínská a Rakouská severozápadní dráha. V obou společnostech probíhal krizový vývoj z hlediska kurzu akcií poněkud odlišně. U Košicko-bohumínské dráhy kurz do roku 1872 prudce stoupal, což jistě souviselo s jejím převzetím Anglo-rakouskou bankou a dokončením hlavní trati, poté však v nastalé krizi ztrácí akcie více než 50% své hodnoty. Od roku 1879 pak dochází k postupnému a stálému nárůstu. Akcie Rakouské severozápadní dráhy klesaly již od roku 1871, s výrazným urychlením po krizovém roce 1873, ale po roce 1879 opět prudce rostou až na svou hodnotu ze 70. let. V polovině 80. let však kurz akcií opět poklesl asi o čtvrtinu.

Mnohem hůře však dopadly střední a malé železniční společnosti, jež začaly těsně před nebo dokonce po vypuknutí krize provozovat pouze regionální tratě. Těmto drahám, tak jako v případě Moravské pohraniční dráhy zpravidla nepomohly ani velkorysé státní garance v kombinaci s daňovými prázdninami. Tyto podniky se většinou ocitly v naprosto neřešitelné finanční situaci a udržet se je podařilo jen s vypětím všech sil. Nezřídka se uvažovalo a u některých společností také došlo k fúzím či postátnění. Akcie těchto společností, tak jak je vidět v případě Moravsko-slezské centrální dráhy a Moravské pohraniční dráhy, ihned v samotném roce 1873 klesly a v průběhu 70. let padly na naprosté minimum. V 80. letech zaznamenaly mírný nárůst, ale dosáhly stěží čtvrtinové hodnoty z předkrizového období.

Poměrně překvapivý vývoj v období hospodářské krize sledujeme v případě uhelných drah. **Uhelné dráhy** představovaly původně relativně krátké železnice, vystavěné v druhé polovině 50. let a v první polovině 60. let 19. století s cílem napojit důležité uhelné pánve na stávající hlavní železniční síť. Typickým bylo, že uhelné dráhy nezískávaly garanci zisku ze základního kapitálu, a proto byly zcela odkázány jen na vlastní produktivitu. K uhelným železnicím patřila **Buštěhradská dráha**, **Ústecko-teplická dráha** a štýrská dráha **Graz-Köflach**.

Společnost Buštěhradské dráhy (v grafu BD) zprovoznila v roce 1855 první parostrojní uhelnou dráhu, vedoucí z Kladna do Kralup nad Vltavou (21 km). Společ-

⁴⁸ Tamtéž.



Graf 3. Vývoj kurzu akcií Košicko-bohumínské dráhy, Rakouské severozápadní dráhy, Moravsko-slezské centrální dráhy a Moravské pohraniční dráhy w letech 1870–1885 (zl.)

Pramen: *Eisenbahn-Jahrbuch der österreichisch-ungarischen Monarchie*. Wien 1879–1886.

nosti, ovládané podnikately bratry Kleiny a Vojtěchem Lannou, se tak podařilo v roce v roce 1855 spojit kladenskou uhelnou pánev s dráhou Praha – Drážďany. Tatáž společnost představěla v roce 1863 koněžpřežnou železnici z Prahy do Lán na dráhu parostrojní (tuto dráhu získala společnost vstupem největšího podílníka knížete Fürstenberka) a v letech 1869–1871 zprovoznila železnici Kladno – Lužná – Žatec – Chomutov – Karlovy Vary – Cheb. Z krátké dráhy kladenských těžařů a železářských podnikatelů se tak vyvinula důležitá regionální dráha severozápadních Čech, která spojovala Prahu s dvěma uhelnými revíry – kladensko-rakovnickým kameno-uhelným a sokolovským hnědouhelným. Buštěhradská dráha si díky svému postavení a mimořádně vysokým uhelným tarifům podržela dlouhou dobu kontrolu nad přílivem uhlí do Prahy a stala se jednou z nejrentabilnějších drah v monarchii⁴⁹. Na konci 50. a v průběhu 60. let vyplácela ročně dividendy pohybující se mezi 9%–10%, což bylo velmi slušné zúročení⁵⁰.

Na zmíněnou trať Praha – Drážďany se v roce 1858 napojila 18 km dlouhá uhelná železnice Teplice – Ústí nad Labem, která byla klíčová pro transport uhlí ze severočeského hnědouhelného revíru. Ústecko-teplická železniční a důlní společnost (v grafu ÚT) si však byla vědoma, že výstavba tratě Ústí – Teplice je jen první etapou v expan-

⁴⁹ V 50. letech 19. století tarify na uhlí a rudu Buštěhradské dráhy a Ústecko-teplické dráhy značně přesahovaly i kritizované sazby Severní dráhy Ferdinandovy. Viz: M. M y š k a: *Vliv výstavby železniční sítě na rozvoj hutnictví železa v habsburské monarchii a v českých zemích (1830–1914)*. In: „Rozpravy Národního technického muzea“. 118. *Z dějin hutnictví*. 18. Praha 1989, s. 157.

⁵⁰ M. H l a v a č k a: *Dějiny dopravy v českých zemích...*, s. 115.

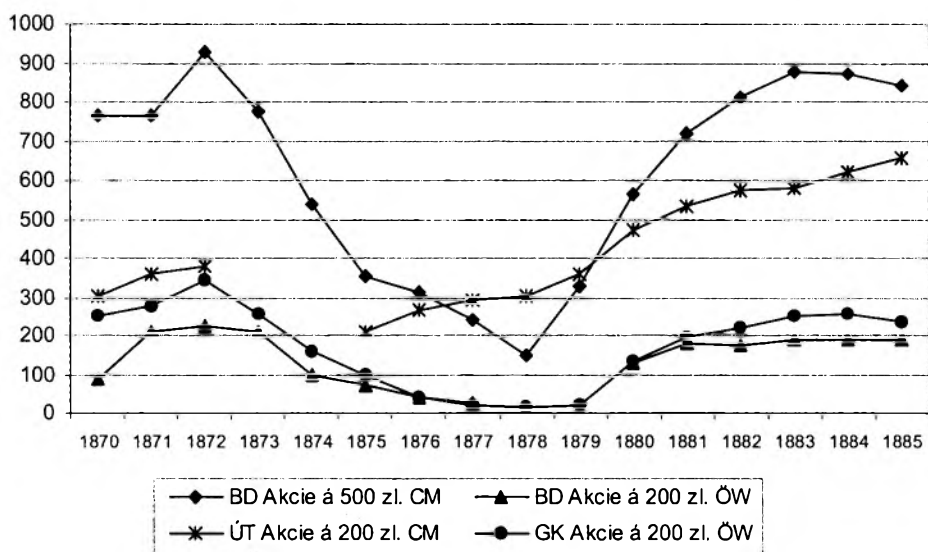
zi severočeského hnědého uhlí. Proto bylo rozhodnuto o výstavbě trati z Teplic směrem na západ až do Chebu. K realizaci železnice Teplice – Duchcov – Chomutov došlo až po rakousko-pruské válce v roce 1866. Železnici z Chomutova do Chebu pak vystavěla Společnost Buštěhradské dráhy. Také Ústecko-teplické dráze se před rokem 1873 hospodářsky velmi dařilo. Na počátku 70. let byla železniční síť této dráhy zdvojkolejněna a ročně přibývalo 12–14 montánních a závodních vleček. Převážba uhlí v průběhu 70. let nijak nepoklesla a v letech 1876–1877 přesáhla milion tun ročně. Roční dividendy se před rokem 1873 pohybovaly v rozmezí 9%–12% a dráha se tak zařadila mezi nejvýnosnější dráhy v monarchii⁵¹.

Štýrská uhelná dráha Graz – Köflach (v grafu GK), jejíž výstavbu provázely značné finanční komplikace, byla zprovozněna v roce 1860 (v roce 1859 provizorní provoz zajištěný Jižní dráhou) a spojovala zdejší hnědouhelný revír s hlavní tratí Jižní dráhy. V roce 1871 společnost, ovládaná Graz-Köflacher Eisenbahn und Bergbau Gesellschaft, obdržela na svou žádost koncesi na odbočnou trať Lieboch – Wies, jež zpřístupnila další část zdejšího uhelného revíru. Dráha byla otevřena v roce 1873, když ještě předtím společnost odkoupila větší část zdejších dolů. Podnik však negativně zasáhlo hned několik událostí. V roce 1866 došlo v souvislosti s válečným stavem k poklesu těžby uhlí, jenž se následně projevil také na poklesu zisků dráhy. V roce 1874 pak železnici postihly katastrofální záplavy, které napáchaly obrovské škody na majetku a na osmnáct dní vyřadily dráhu úplně z provozu. Přesto však železnice přepravovala v polovině 70. let ročně přibližně 350 tisíc osob a 600 tisíc tun zboží, především uhlí. Uhlí nacházelo odbyt v nedalekých železárnách v Kremži, Obergraden a Pichling⁵².

Vývoj uhelných drah ve světle burzovních výsledků vykazuje některé shodné rysy. Ačkoli uhelné dráhy představovaly jedny z nejvýnosnějších drah v monarchii, neboť využívaly svého monopolního postavení k udržování velmi vysokých uhelných tarifů, byly ponechány od počátku zcela bez pomoci státu a musely se spolehnout pouze samy na sebe. Všechny uhelné dráhy zaznamenaly ihned v roce 1873 citelný pokles kurzu svých akcií a do konce 70. let poklesly na minimum. Jedinou výjimku představuje Ústecko-teplická dráha, jejíž akcie od roku 1875 neustále získávaly na hodnotě. V roce 1880 překonala své maximum z počátku 70. let a v polovině 80. let hodnota akcií Ústecko-teplické dráhy posílila o třetinu vzhledem k předkrizovému stavu. Akci Buštěhradské dráhy a dráhy Graz-Köflach dosáhly v první polovině 80. let svého předkrizového stavu. V dopadu hospodářské krize na akcie uhelných drah se nabízí srovnání s dopadem na dopravní společnosti počátku 70. let. Hloubka krize je srovnatelná se středními a malými společnostmi, následný nárůst je však podobný jako u velkých dopravních společností.

⁵¹ Tamtéž, s. 120.

⁵² Jubiläumsschrift anlässlich des hundertjährigen Bestehens der Graz-Köflacher Eisenbahn. S. I. 1960; *Geschichte der Eisenbahnen der Österreichisch-Ungarischen Monarchie*. Bd 1. Theil 2..., s. 139–141.



Graf 4. Vývoj kurzu akcií Buštěhradské dráhy, Ústecko-teplické dráhy a dráhy a Graz-Köflach w letech 1870–1885 (zl.)

Pramen: *Eisenbahn-Jahrbuch der österreichisch-ungarischen Monarchie*. Wien 1872–1886.

Jaké jsou závěry, vyplývající z analýzy burzovních výsledků rakousko-uherských železničních společností z let 1870–1885? Podmínky pro železniční podnikání lze označit v prostředí habsburské říše přinejmenším po roce 1854 za velmi výhodné. Systém státních garancí zisku a daňových úlev vytvořil dostatečný stimul pro rozsáhlou privátní železniční výstavbu. Důkazem je skutečný železniční boom, trvající s určitými přestávkami od druhé poloviny 50. let až do krizového roku 1873. Státní garance, původně zamýšlené jen pro zvláštní případy, se staly nezbytným instrumentem státní dopravní politiky a byly udělovány většině konstituujících se železničních společností. Zcela bez státních záruk se obešly pouze uhelné a průmyslové dráhy, které však využívaly svého mimořádného postavení a vysoké zisky si zabezpečily neúměrnými přepravními tarify.

Možnost udržet vysoké přepravní tarify měly v habsburské monarchii také některé velké železniční společnosti, které si vytvořily dominantní postavení na trhu, vyplývající z absence alternativních forem dopravy. Mezi ně nesporně patřila Severní dráha Ferdinandova, které její jedinečná pozice umožňovala udržovat mimořádně vysoké nejenom tarify na nákladní dopravu (především uhelný tarif), ale i poměrně vysoké tarify v osobní dopravě. Z toho také vyplývaly neobvykle vysoké příjmy společnosti. Poněkud horší situace panovala v největším soukromém dopravním podniku Rakouska-Uherska, ve společnosti Jižní dráhy. Ta se potýkala s finančními problémy od svého ustavení v roce 1859 prakticky až do svého zestátnění. To se následně promítalo i do nízkých kurzů akcií společnosti a do poměrně těžkého dopadu hospodářské krize 70. let na Jižní dráhu.

Hospodářská krize roku 1873 ukázala jasně ekonomickou sílu jednotlivých železničních společností. Nejlépe krizi překonaly velké dopravní společnosti, které si již vydobyly svoje postavení na trhu a disponovaly prosperující nákladní dopravou. Bez výraznějších potíží krizi prošly železniční společnosti vystavěné do poloviny 60. let 19. století. Větší problémy registrujeme u Jižní dráhy, jejíž akcie během krize ztratily dočasně více než 60% své hodnoty. U většiny zbývajících podniků dosáhl dočasný pokles hodnoty akcií maximálně 25%. Horší situace panovala u společnostech, které své železnice zprovoznily na počátku 70. let. Ty prošly krizovými 70. lety již z mnohem většími problémy než předchozí podniky. Relativně slušnou šanci na překonání hospodářské krize měly společnosti, jež stihly zaujmout z hlediska hospodářství strategické pozice (např. Košicko-bohumínská či Rakouská severozápadní dráha). Akcie společností sice dočasně zaznamenaly asi 50% propad, ale od závěru 70. let opět nabývají na hodnotě. Nejhuře však krize dopadla na právě vzniklé střední a malé společnosti, jež si ještě nedokázaly vytvořit odpovídající klientelu. Zde nepomohly ani vysoké státní garance, ani daňové prázdny. Tyto železniční společnosti se dlouhodobě potácely v krizi a jejich akcie padly na skutečné minimum a dlouhodobě stagnovaly. Zcela zvláštní vývoj sledujeme u uhelných drah. Díky neexistenci státních záruk na ně krize dopadla skutečně těžce a hodnota jejich akcií klesla nezdědkou na pouhou desetinu hodnoty před krizí. Jakmile se však dostavilo hospodářské oživení, uhelné dráhy výrazně posílily.

Zajímavé je, že pokles hodnoty akcií společností nebyl přímo úměrný poklesu produktivity drah. Během krizových 70. let totiž téměř ve všech železničních společnostech došlo k nárůstu (v některých případech dokonce k výraznému) objemu přepravovaného zboží, pokles se týkal méně důležité osobní dopravy. Přesto došlo k většímu či menšímu propadu akcií všech železničních společností na rakouském trhu s cennými papíry. Je zřejmé, že na postavení jednotlivých železničních společností měla vliv celá řada skutečností, nejen jejich produktivita, ale celková finanční situace, zadlužení, výdaje na provoz, špatné hospodaření apod. Z toho vyplývá, že vedle makroanalytických postupů je třeba metodou mikroanalýzy objasnit specifické podmínky jednotlivých dopravních společností.

Na základě analýzy kurzu akcií železničních společností je zřejmé, že krize zasáhla dopravní podniky těžce již v samotném roce 1873 a svého vrcholu potom dosáhla v druhé polovině 70. let. Velká část dopravních společností se z krize vymanila již na počátku 80. let, avšak následující pokles prozrazuje hospodářskou depresi v 80. letech. V krizových 70. letech se jednoznačně projevila důležitost státních zásahů do oblasti dopravy. Bez účinné státní intervence by patně některé železniční podniky zkrachovaly. Státní pomoc se projevila mnoha způsoby: vyplácení státních garancí a jejich navyšování, daňové úlevy, povolení ke zvýšení tarifů, zproštění povinnosti další výstavby železničních tratí apod. To vše však bylo jen předzvěstí následné vlny státní železniční výstavby a éry zestátnění soukromých železničních společností.

Závěr

Předkládaná studie se věnuje vývoji vybraných železničních společností habsburského monarchie ve zlomovém období 70. a první poloviny 80. let 19. století. Autor si kladl za svůj cíl zhodnocení vývoje jednotlivých společností jakožto podnikatelských subjektů, poznání role státu v železničním podnikání v habsburské říši a v neposlední řadě provést analýzu průběhu hospodářské krize v sektoru dopravy.

Podmínky pro železniční podnikání lze označit v prostředí habsburské říše přinejmenším po roce 1854 za velmi výhodné. Systém státních garancí zisku a daňových úlev vytvořil dostatečný stimul pro rozsáhlou privátní železniční výstavbu. Důkazem je skutečný železniční boom, trvající s určitými přestávkami od druhé poloviny 50. let až do krizového roku 1873. Státní garance, původně zamýšlené jen pro zvláštní případy, se staly nezbytným instrumentem státní dopravní politiky a byly udělovány většině konstituujících se železničních společností. Zcela bez státních záruk se obešly pouze uhelné a průmyslové dráhy, které však využívaly svého mimořádného postavení a vysoké zisky si zabezpečily neúměrnými přepravními tarify.

Možnost udržet vysoké přepravní tarify měly v habsburské monarchii také některé velké železniční společnosti, které si vytvořily dominantní postavení na trhu, vyplývající z absence alternativních forem dopravy. Mezi ně nesporně patřila Severní dráha Ferdinandova, které její jedinečná pozice umožňovala udržovat mimořádně vysoké nejenom tarify na nákladní dopravu (především uhelný tarif), ale i poměrně vysoké tarify v osobní dopravě. Z toho také vyplývaly neobvykle vysoké příjmy společnosti. Poněkud horší situace panovala v největším soukromém dopravním podniku Rakouska-Uherska, ve společnosti Jižní dráhy. Ta se potýkala s finančními problémy od svého ustavení v roce 1859 prakticky až do svého zestátnění. To se následně promítalo i do nízkých kurzů akcií společnosti a do poměrně těžkého dopadu hospodářské krize 70. let na Jižní dráhu.

Hospodářská krize roku 1873 ukázala jasně ekonomickou sílu jednotlivých železničních společností. Nejlépe krizi překonaly velké dopravní společnosti, které si již vydobýly svoje postavení na trhu a disponovaly prosperující nákladní dopravou. Bez výraznějších potíží krizi prošly železniční společnosti vystavěné do poloviny 60. let 19. století. Větší problémy registrujeme u Jižní dráhy, jejíž akcie během krize ztratily dočasně více než 60% své hodnoty. U většiny zbývajících podniků dosáhl dočasný pokles hodnoty akcií maximálně 25%. Horší situace panovala u společností, které své železnice zprovoznily na počátku 70. let. Ty prošly krizovými 70. lety již z mnohem většími problémy než předchozí podniky. Relativně slušnou šanci na překonání hospodářské krize měly společnosti, jež stihly zaujmout z hlediska hospodářství strategické pozice (např. Košicko-bohumínská či Rakouská severozápadní dráha). Akcie společností sice dočasně zaznamenaly asi 50% propad, ale od závěru 70. let opět nabývají na hodnotě. Nejhuře však krize dopadla na právě vzniklé střední a malé společnosti, jež si ještě nedokázaly vytvořit odpovídající klientelu. Zde nepomohly ani

vysoké státní garance, ani daňové prázdny. Tyto železniční společnosti se dlouhodobě potácely v krizi a jejich akcie padly na skutečné minimum a dlouhodobě stagnovaly. Zcela zvláštní vývoj sledujeme u uhelných drah. Díky neexistenci státních záruk na ně krize dopadla skutečně těžce a hodnota jejich akcií klesla nezřídka na pouhou desetinu hodnoty před krizí. Jakmile se však dostavilo hospodářské oživení, uhelné dráhy výrazně posílily.

Zajímavé je, že pokles hodnoty akcií společností nebyl přímo úměrný poklesu produktivity drah. Během krizových 70. let totiž téměř ve všech železničních společnostech došlo k nárůstu (v některých případech dokonce k výraznému) objemu přepravovaného zboží, pokles se týkal méně důležité osobní dopravy. Přesto došlo k většímu či menšímu propadu akcií všech železničních společností na rakouském trhu s cennými papíry. Je zřejmé, že na postavení jednotlivých železničních společností měla vliv celá řada skutečností, nejen jejich produktivita, ale celková finanční situace, zadlužení, výdaje na provoz, špatné hospodaření apod. Z toho vyplývá, že vedle makroanalytických postupů je třeba metodou mikroanalýzy objasnit specifické podmínky jednotlivých dopravních společností.

Na základě analýzy kurzu akcií železničních společností je zřejmé, že krize zasáhla dopravní podniky těžce již v samotném roce 1873 a svého vrcholu potom dosáhla v druhé polovině 70. let. Velká část dopravních společností se z krize vymanila již na počátku 80. let, avšak následující pokles prozrazuje hospodářskou depresi v 80. letech. V krizových 70. letech se jednoznačně projevila důležitost státních zásahů do oblasti dopravy. Bez účinné státní intervence by patrně některé železniční podniky zkrachovaly. Státní pomoc se projevila mnoha způsoby: vyplácení státních garancí a jejich navyšování, daňové úlevy, povolení ke zvýšení tarifů, zproštění povinnosti další výstavby železničních tratí apod. To vše však bylo jen předzvěstí následné vlny státní železniční výstavby a éry zestátnňování soukromých železničních společností.

Petr Popelka

Economic crisis and Austrian-Hungarian railway companies in the light of stock exchange quotations between 1870 and 1885

Summary

The study presented discusses the development of selected railway companies of the Habsbourg's monarchy at the turning point between the seventies and eighties of the second half of the 19th century. The author aimed to evaluate particular companies being privately owned enterprises, investigate the role of the country in the railway activity in Habsbourg's empire, and, to a large extent, analyse the course of the economic crisis in the transport sector.

The conditions under which the railway enterprise in the territory of the Habsbourg's empire was conducted after 1854 can be evaluated as beneficial. The system of state guarantees of

benefits and tax allowances stimulated a private development of railways. The evidence lies in the actual railway boom lasting, with some breaks, from the second half of the fifties to the crisis year, that is 1873. The state guarantees, primarily intended only in exceptional cases, became an instrument *sine qua non* of the state transporting politics, and were given to the majority of establishing railway companies. It was only coal and industrial railways that were totally deprived of the state guarantees. These, however, made use of their special position, and guaranteed themselves huge benefits due to unproportionate rate fares.

Also, the possibility of maintaining high fare rates in the Habsbourg's monarchy belonged to some of the big railway companies, which became dominant in the market, because of the lack of alternative means of transport. These unquestionably included Ferdinand's North Railways, whose special position made it possible to retain an unusually high fare rate charged for freight transport, but also relatively high fare rates for stopping trains. As a result of it, the companies had big incomes. In a way, a worse situation could be observed in the biggest Austrian-Hungarian private company, i.e. in the company of South Railways. It struggled with the financial problems since it was established in 1859, practically till it was nationalised. It was also reflected in low rates of the company shares, as well as relatively difficult manifestations of the economic crisis in the South railways in the seventies.

The economic crisis of 1873 clearly showed the economic power of particular railway companies. Big transport companies, which previously gained position in the market, and had well-prospering freight trains, dealt with the crisis in the best manner. Minor crisis problems experienced railway companies established by the half of the sixties of the 19th century. Bigger problems encountered South Railways whose actions temporarily lost about 60% of their value in the period of the crisis. A worse situation was visible in the companies which began their railway activity at the beginning of the seventies. They went through the crisis years (the seventies) facing bigger problems than the earlier-mentioned companies. Obviously, the position of particular railway companies was influenced by numerous factors; not only their efficiency, but general financial situation, debts, operating costs, bad management, etc.

It can be seen from the analysis of the railway company shares that the crisis influenced transporting companies in a negative way as early as in 1873, reaching its peak in the middle of 1870s. A large number of transport companies got out of the crisis already at the beginning of 1880s. Were it not for an efficient state intervention, some railway companies would have certainly gone bankrupt. The state assistance covered many areas: payments of state quarantees, and their rise, tax allowances, permissions for fare rise, lack of obligation for further railway development, etc. It all was only a harbinger of a subsequent wave of the state railway development, and the era of nationalising private railway companies.

Petr Popelka

Kryzys gospodarczy a austro-węgierskie spółki kolejowe w świetle notowań giełdowych z lat 1870–1885

Streszczenie

Prezentowane studium omawia rozwój wybranych spółek kolejowych monarchii habsburskiej w przełomowym okresie lat 70. i 80. pierwszej połowy XIX w. Autor obrał sobie za cel ocenę poszczególnych spółek działających jako podmioty gospodarcze, poznanie roli państwa w działalności kolejowej w cesarstwie habsburskim i w dużym stopniu analizę przebiegu kryzysu gospodarczego w sektorze transportu.

Warunki do prowadzenia działalności kolejowej na terenie cesarstwa habsburskiego można co najmniej po 1854 r. uznać za bardzo korzystne. System gwarancji państwowych zysku i ulg podatkowych odpowiednio stymulował prywatną rozbudowę kolejnictwa. Dowodem na to jest faktyczny boom kolejowy, trwający z pewnymi przerwami od drugiej połowy lat 50. do roku kryzysowego 1873. Gwarancje państwowe, pierwotnie zamierzone tylko w szczególnych przypadkach, stały się niezbędnym instrumentem państwowej polityki transportowej i były udzielane większości konstituujących się spółek kolejowych. Całkowicie gwarancji państwowych pozbawione były jedynie koleje węglowe i przemysłowe, które jednak korzystały ze swej nadzwyczajnej pozycji, a wielkie zyski zapewniły sobie nieproporcjonalnymi taryfami przewozowymi.

Możliwość utrzymania wysokich taryf przewozowych w monarchii habsburskiej miały też niektóre duże spółki kolejowe, które wytworzyły sobie na rynku dominującą pozycję, wynikającą z braku alternatywnych form transportu. Do nich bezsprzecznie należały Koleje Północne Ferdynanda, którym wyjątkowa pozycja pozwalała nie tylko utrzymać nadzwyczaj wysokie taryfy za transport towarowy, ale również stosunkowo wysokie taryfy za transport osobowy. Z tym wiązały się też niezwykle duże dochody spółki. Poniekąd gorsza sytuacja panowała w największym przedsiębiorstwie prywatnym Austro-Węgier – w spółce Koleje Południowe. Borykała się ona z problemami finansowymi od jej założenia w 1859 r. praktycznie aż do samego upaństwowienia. To zaś odzwierciedlało się również w niskich kursach akcji spółki oraz w stosunkowo ciężkich przejawach kryzysu gospodarczego lat 70. w Kolejach Południowych.

Kryzys gospodarczy 1873 r. jasno ukazał siłę ekonomiczną poszczególnych spółek kolejowych. Najlepiej poradziły sobie z nim duże spółki transportowe, które wcześniej zdobyły pozycję na rynku i dysponowały dobrze prosperującym transportem towarowym. Bez wyraźniejszych kłopotów przez kryzys przeszły spółki kolejowe założone do połowy lat 60. XIX w. Większe problemy miały Koleje Południowe, których akcje w okresie kryzysu przejściowo straciły ponad 60% wartości. W większości pozostałych przedsiębiorstw przejściowy spadek wartości akcji wynosił najwyżej 25%. Gorsza sytuacja panowała w spółkach, które uruchomiły swe koleje na początku lat 70. Przeszły one przez kryzysowe lata 70. z o wiele większymi problemami niż wcześniej wymienione przedsiębiorstwa. Oczywiście, na pozycję poszczególnych spółek kolejowych wpływ miało wiele okoliczności: nie tylko ich wydajność, lecz ogólna sytuacja finansowa, zadłużenie, koszty eksploatacyjne, złe gospodarowanie itp.

Z analizy kursu akcji spółek kolejowych wynika, że kryzys ciężko odbił się na przedsiębiorstwach transportowych już w samym 1873 r., a swój szczyt osiągnął w drugiej połowie lat 70. Duża część spółek transportowych wybrnęła z kryzysu na początku lat 80., jednakże następujący potem spadek wskazuje na depresję gospodarczą w latach 80. Bez skutecznej interwencji państwa w kryzysowych latach 80. najpewniej niektóre przedsiębiorstwa kolejowe zbankrutowałyby. Pomoc państwa sprowadzała się do wielu dziedzin: wypłaty gwarancji państwowych i ich podwyższania, ulg podatkowych, zezwolenia na podniesienie taryf, zwolnienia z obowiązku dalszej rozbudowy linii kolejowych itp. To wszystko było jednak tylko zapowiedzią kolejnej fali państwowej rozbudowy kolei i ery upaństwowiania prywatnych spółek kolejowych.