

však tkvěla v jejich kapitálové přesile. K roku 1910 bylo na Moravě přes 140 větších průmyslových podniků na akciovém podkladě a 13 těžišť a hutních společností. Z toho bylo co do počtu třetina českých, co do významu, kapitálové síly a pracovních sil však daleko méně. V hornictví, hutnictví a železářství se však národně český kapitál nevyskytoval a z těžišť a hutních společností nebyla v českých rukách ani jedna. Ve strojírenství a v kovoprůmyslu bylo 11 velkých akciových společností s kapitálem na 40 mil. K, český podnik byl jen jeden s kapitálem 18 mil. K. V textilní výrobě, zejména ve vlnářství a v bavlnářství, bylo 13 německých akciových společností s kapitálem 13 mil. K. Česká akciová společnost byla jen jedna a měla kapitál 2,5 mil. K. Vlnářské továrny českých podnikatelů J. Hlávky, K. Mildeho, K. Přízy a J. Karafiáta neobstály v soutěži a zanikly. Mimoto byly na Moravě ještě továrny jiných rakouských textilních spolků, zejména dvou největších, jejichž kapitál obnášel 20 mil. K. Největší část moravských textilních závodů byla ale v rukou jednotlivců a až na určité výjimky šlo o podniky německé, českých závodů bylo v textilu jen několik.

V chemickém průmyslu byly tři německé akciové společnosti s kapitálem 6,16 mil. K, česká byla jen jedna akciová společnost s kapitálem 0,8 mil. K. V papírenství byla jedna německá akciová společnost s kapitálem 4 mil. K, v kožedělném průmyslu to byly tři německé akciové společnosti s kapitálem 4,2 mil. K, v dřevoprůmyslu několik velkých továren náležejících dvěma německým akciovým společnostem s kapitálem 8 mil. K a v průmyslu skla a keramiky působily dvě německé akciové společnosti s kapitálem 7,6 mil. K.

Nejvíce českého kapitálu bylo umístěno v zemědělském průmyslu, v první řadě v cukrovarnictví, v němž působilo 10 českých akciových společností s kapitálem 6,26 mil. K a 13 německých se značně vysokým akciovým kapitálem 30,58 mil. K. Ve skutečnosti byl ale poměr českého a německého cukrovarnictví daleko nepříznivější, neboť v německých rukou byla ještě celá řada velkých cukrovarů soukromých podnikatelů, takže z 53 moravských cukrovarů bylo pouze 12 v českých rukou a pokud se týkalo kapitálové síly, neměli Češi investovanu v cukerním průmyslu ani jednu desetinu německého kapitálu.

O mnoho lepší nebyla situace ani v pivovar-

nictví, „nejčeštějším průmyslu na Moravě“. Českých akciových pivovarů a sladoven bylo 17 s kapitálem 9 mil. K, čtyři německé vládly kapitálem 9,1 mil. K. V německých rukou byla většina soukromých pivovarů a 56 českých pivovarů mělo roční výstav přes 600 tis. hl, kdežto 53 německých pivovarů vyrobilo ročně 1,3 mil. hl piva. Podobná situace byla ve větších samostatných sladovnách a v lihovarech, zejména pokud byly v rukou jednotlivců. Sladoven bylo přes 80, nejvíce na Hané, a hospodářských lihovarů asi 120, větší závody byly většinou v německých rukou. České byly dvě akciové továrny na cukrovinky a jedna akciová továrna na zapalovačla.

Tyto údaje přivedly T. Živanského k závěru, že podnikatelé velkých závodů byli na Moravě ze čtyř pětin Němci a také úřednictvo ve velkých průmyslových závodech bylo rozhodující převahou německé. Český kapitál se podílel do značné míry na menším průmyslovém podnikání zejména formou společností s ručením omezeným, které vyrůstaly poměrně rychle a snadno na základě zákona z roku 1906 a k roku 1909 jich bylo na Moravě již 51 s kapitálem 11,7 mil. K, a v nichž bylo české podnikání silně zastoupeno. Tyto společnosti sehrály pro menší podnikání podobnou úlohu jako akciové společnosti pro velké podniky.

S velkými obtížemi se však uplatňoval český kapitál zejména v Brně, kde Němci ovládali i většinu živnostenských společenstev, jejichž posláním byla zejména péče o drobné podnikání. Ve vlastním Brně tak existovalo před vypuknutím první světové války kolem 7 350 živností rozdělených do 38 živnostenských společenstev, z nichž však pouze společenstva obuvníků, krejčích, pekařů a stolařů byla v českých rukou. Ve stejné době bylo v Brně kolem 280 továren a větších průmyslových závodů a všechny byly téměř výhradně provozovány německými podnikateli, za české je možno označit asi 15 závodů, z nichž nejdůležitější byla akciová továrna na koberce, dříve firma Klazar, a elektrotechnické závody Bartelmus a Donát a Janík a spol.

2.2 Období vrcholného ekonomického liberalismu 1853–1873

Padesátá a šedesátá léta 19. století jsou obdobím rozmachu ekonomiky umožněného zejména liberálním živnostenským řádem z roku 1859

s platností od 1. 6. 1860, který měl po porážce Rakouska v severní Itálii splnit taktický účel koncese udělené nespokojené liberální velkoburžoazii. V čele agitace pro liberální živnostenský řád stáli publicisté a advokáti a za nimi byl velký movitý kapitál, jehož prospěch nezbytně vyžadoval volnost konkurence, rozmach železniční dopravy a poštovníctví, rozšíření paroplavby aj.

Představitel liberální velkoburžoazie a důvěrník vysokých financí Karl Ludwig Bruck byl přesvědčen o nutné likvidaci drobné řemeslné výroby, koncentrace podniků a majetku, přičemž rozbití drobné výroby bylo podle něho jen doprovodným jevem tohoto procesu, „kterému se trvale nemůže vyhnout alpské železářství stejně tak málo jako textilní výroba“. V protikladu k Bachovi, který viděl v tomto procesu „smutné výsledky pro budoucnost“, spatřovalo Ministerstvo financí v čele s Bruckem v podpoře této transformace „svou vlastní úlohu“.

O rozmachu soukromé ekonomiky svědčí skutečnost, že v letech 1841 až 1861 se podle odhadů hodnota průmyslové produkce celé monarchie v běžných cenách asi zdvojnásobila, přitom nadprůměrný podíl měl kovoprůmysl jako celek a bavlnářství, dále lnářství, cukrovarnictví a vlnářství, podprůměrný však hedvábnictví (to ale v této době na Moravě a ve Slezsku ještě neexistovalo) a kožedělný průmysl.

V roce 1850 byly zřízeny jako ústupek podnikatelstvu obchodní a živnostenské komory – na Moravě to bylo v Brně a Olomouci a ve Slezsku v Opavě – jako veřejnoprávní korporace, na něž byly současně přeneseny některé úkoly státní správy, a od roku 1861 hrály i důležitou politickou roli. Komory (první vznikla již roku 1848 ve Vídni) představovaly zejména zájmy velkého průmyslu a vysokých financí a měly být dotazovány a slyšeny ve všech případech, kdy šlo o zájmy podnikání, a zároveň měly povinnost podávat každoročně (popř. jednou za pět let) zevrubné zprávy o stavu průmyslu, obchodu a živností v jejich obvodu, které jsou jedním ze základních pramenů hospodářských a sociálních dějin od roku 1850 až do roku 1949, kdy byly komory zrušeny, i když není možno na tyto zprávy vždy spoléhat, protože vycházely z informací jednotlivých podnikatelů, kteří mnohdy z obav před jejich zneužitím k daňovým účelům uváděli nižší údaje.

Od samého počátku měli v komorách převahu velcí podnikatelé, brněnská komora sestá-

vala např. roku 1879 ze 36 skutečných členů, z toho připadalo 24 členů na živnostenskou a 12 členů na obchodní sekci. Členové se volili ve třech voličských sborech, v prvním volili podnikatelé, kteří odváděli aspoň 80 zl výdělkové daně ročně, ve druhém sboru s daní aspoň 30 zl a ve třetím sboru s daní aspoň 4 zl ročně. Živnostníci a obchodníci, kteří této částky nedosahovali, volební právo do komory neměli.

Komory vystupovaly od začátku s požadavky ve prospěch průmyslu a obchodu v liberálním duchu. Opavská komora se např. počátkem 50. let vyslovila pro pronikavou úpravu živností a obchodu odstraněním škodlivých pout cechovního zřízení a stěžovala si na nedostatečné vzdělání dělnictva, takže odborné dělníky bylo nutno získávat ze zahraničí. Požadovala zřízení rozhodčích soudů, které by projednávaly pracovní spory mezi zaměstnavateli a zaměstnanci (což bylo řešeno teprve roku 1869 zřízením živnostenského soudnictví) a stěžovala si na nedostatek kapitálu. Chtěla zrušení cechovního přímusu, zároveň se ale vyslovovala pro zrušení bezpodmínečné svobody jednotlivých živností a požadovala, aby se každý žadatel o živnostenské nebo obchodní oprávnění vykázal věkem, znalostmi a bezvadnými mravy a prokázal dostatečný kapitál, takže měla být „spojena svoboda s pořádkem“. Olomoucká komora poukazovala roku 1851 na nutnost reformy živností pokud šlo o jejich organizaci, což mělo být řešeno toliko všeobecným živnostenským zákonem. Za jednu z příčin úpadku mnohých řemesel považovala ale příliš velkou liberálnost při udělování nových živnostenských oprávnění, takže v mnohých místech jich byla udělena polovina v letech 1850–1851, někde dokonce dvě třetiny. Opavská komora si přála v polovině 50. let lepší konkurzní řád, zrušení komerčního značení zboží a kontrolu bavlněných výrobků, což považovala za nejnaléhavější, neboť obchod s bavlněným zbožím spočíval stále na ustanoveních celního a monopolního řádu z roku 1835.

Brněnská komora kvitovala roku 1861, že živnostenský řád odstranil pouta práci, kapitál však byl vázán určitými omezeními, opakovala proto již několikrát podaný návrh na zrušení protiličevního zákonodárství a požadovala odpovídající reformu konkurzního zákona a všeobecného obchodního zákoníku. Ačkoli živnostenský řád dekretoval svobodu práce, přece jen zůstaly ně-

kteře staré zákony a stará práva, která byla s touto zásadou v rozporu, jako byl např. mlynářský řád a propinační právo (to bylo zrušeno teprve roku 1869). Rovněž stávající tržní řády nebyly v souladu s živnostenskou svobodou.

Největším výrazem hospodářského liberalismu se stal živnostenský řád z roku 1859, když rozbíjel poslední zbytky cechovních omezení a rušil cechy a od uchazečů o živnostenskou oprávnění nepožadoval průkaz způsobilosti, takže k podnikání bylo zapotřebí pouze kapitálu a odvádění příslušných daní. Živnostenský řád však zřizoval obligatorní živnostenská sdružení, nicméně tímto řádem byly odstraněny dosavadní zábrany velkopřemyslu spočívající v určité ochraně malovýroby (rušil se mj. systém továrních oprávnění) a je typické, že to byla právě skupina brněnských soukenických továrníků v čele s poslancem Alfredem Skenem, která roku 1861 prosadila na Říšské radě odstranění jednoho z posledních ústupků řemeslné malovýroby, jímž byla právě existence živnostenských sdružení s nuceným členstvím živnostníků i továrníků a jejich nahrazení asociacemi spočívajícími na zásadě dobrovolnosti. Byla tím zlikvidována poslední ochrana drobného podnikání, jež bylo vydáno na milost a nemilost konkurenci tovární velkovýroby.

Brněnská komora se přitom zpočátku proti sdružením s povinným členstvím nestavěla a ujišťovala vládu, že má k živnostenskému řádu kladný vztah a jednala o zásadách, podle nichž měla být sdružení zakládána. Nakonec však v důsledku odporu německých liberálů byla živnostenská sdružení konstituována jenom ve zcela výjimečných případech. V Brně místo 60 cechů a grémií, která zde existovala k roku 1851, vznikla na základě živnostenského řádu z roku 1859 jenom tři živnostenská sdružení, a to krejčích, obuvníků a stolařů. Textilní živnosti si v Brně žádná živnostenská sdružení nevytvořila a několikaleté úsilí městské rady o sjednocení tří textilních cechů, tj. soukeníků, cajkařů a tkalců, zůstalo bez výsledku, protože zejména soukeníci, jejichž společné jmění nebylo nepodstatné, se takovému spojení bránili. Sdružení v Brně si vytvořili ještě lakýrníci a natěrači, avšak sotva vzniklo, zase se rozpadlo. Roku 1869 se pokusili o zřízení sdružení ještě brněnští holiči a kadeřníci.

V roce 1851 bylo v brněnském komorním ob-

vodu 844 cechů a grémií a v olomouckém komorním obvodu to bylo 851 cechů a grémií. Kromě obvyklých cechů a grémií to byla chirurgická grémia v Brně, Jihlavě a Znojmě, lékárnická grémia v Brně a Olomouci, knihtiskařské grémium v Brně, obchodnická grémia v Brně, Jihlavě, Olomouci, Znojmě aj. a většina z nich se řídila generálním cechovním patentem z roku 1731 a generálními cechovními artikuly z roku 1739.

Po vydání živnostenského řádu byla vzata v úvahu právní úprava postavení židů v monarchii. Občanské zrovnoprávnění židovského obyvatelstva bylo sice vyhlášeno podle Brandta v průběhu revoluce jako zásada, nebylo ale uskutečněno a ve znamení neoabsolutismu bylo opět zrušeno. Ve středu problému bylo právo židů získávat nemovitosti. Císařským nařízením z 2. 10. 1853 vstoupila opět v platnost omezení, která existovala pro židy před 1. 1. 1848, nařízení ale nemělo zpětnou platnost, takže židům bylo ponecháno bydliště i v těch místech, která jim byla předtím uzavřena (jako moravská královská města), nově se ale do těchto míst stěhovat nemohli. Silvestrovské patenty z 31. 12. 1851 sice zrušily platnost ústavy, ale rovnost občanů před zákonem, autonomie náboženských sdružení a právo na volný pohyb pro židy byly výslovně ponechány. V roce 1859 bylo nutno tuto otázku řešit v souvislosti se snahou Rakouska o zahraniční kredit a jedním z důvodů neúspěchu vyřazené rakouské státní půjčky byla nedostatečná liberalizace židovského zákonodárství, i když základy pobytu židů v královských městech nebyly rigorózně dodržovány a v Brně mělo např. k roku 1839 domicil 38 židů, přičemž nebyli započtení ti, kteří netvořili rodinu (jako studenti aj.) Dne 20. 1. 1860 zrušil panovník ve všech korunních zemích s výjimkou Vojenské hranice všechny zákony, jimiž se židům zapovídaly jisté živnosti (zvláště lékárny, pivovarnické a mlynářské živnosti) a rozhodl, že židé se připouštějí všude, kde jsou oprávněni k pobytu a usazení, k provozu všech živností s šetřením všeobecných zákonitých předpisů. Císařské nařízení z 18. 2. 1860 pak stanovilo, že v českých zemích (a v ostatních zemích monarchie) jsou židé oprávněni k vlastnictví nemovitých statků.

Z naléhavých požadavků komor, s nimiž se obracely nejen na Ministerstvo obchodu, ale často přímo na panovníka, je možno z poloviny 60. let uvést požadavky brněnské komory, která požado-

vala přijetí pojišťovacího zákona, zrušení zákona proti lichvě, zavedení živnostenského školství a omezení vysokého počtu svátků, které podle zaměstnavatelů ovlivňovaly nepříznivě hospodářský život, neboť v důsledku svátků odpadalo ročně průměrně 70–80 pracovních dnů. Podnět k jednání o této otázce dala brněnská i olomoucká komora, státní správa však na základě státního zákona o právech občanů z roku 1867 dospěla k závěru, že jde o vnitřní záležitost církví a náboženských společností, a ač by to bylo z národohospodářského stanoviska žádoucí, nemohla vláda do této otázky zasahovat. Koncem 19. století bylo údajně v Rakousku 295 pracovních dnů, což bylo méně než v řadě evropských států.

Mezi dalšími požadavky brněnské komory byly reforma konzulátů, přijetí pojišťovacího zákona a vodního zákona, reforma výdělkové daně, zavedení metrické soustavy měr a vah, reforma soudnictví, revize konkurzního řádu a stále se objevující požadavek zrušení zákona o lichvě, zrušení propinace a revize stavebního řádu, jehož velmi zastaralá ustanovení působila jako brzda zejména při stavbách továrních budov. Z dalších liberálních zásahů je nutno vzít v úvahu zrušení celní hranice mezi západní a východní částí monarchie v roce 1850, vydání nových celních tarifů v letech 1851 a 1853 a zejména dočasné umožnění bezcelního dovozu textilních strojů v 50. a 60. letech. Roku 1850 byl zaveden jednotný směnečný řád, po němž komory volaly, a vedle občanského práva na základě starších náběhů se vydělily v 60. letech definitivně nové obory, jako obchodní právo v letech 1862–1863 přijetím všeobecného obchodního zákoníku.

V roce 1852 byl vydán nový spolkový zákon, jehož ustanovení týkající se akciových společností zůstala v platnosti i poté, když v listopadu 1867 přijala Říšská rada liberální spolčovací zákon. Rozhodující slovo při udělování koncesí ke zřizování akciových společností měla spolková komise sestavená ze zástupců zainteresovaných ministerstev (vnitřní, obchodu, financí a zemědělství). V letech 1867–1873, tj. v období vrcholného gründerství, udělila tato komise v západní části monarchie 1 005 nových koncesí ke zřízení akciové společnosti, z toho připadalo na Moravu 54 a na Slezsko 14 koncesí. Šlo zejména o zakládání průmyslových podniků a úvěrových institucí. Přitom velké množství žádostí bylo zamítnuto (jako např. žádosti o založení českých akcio-

vých bank na Moravě) zejména v těch případech, kdy se akciový kapitál jevil jako nedostatečný (v některých krajních případech byl vykazován akciový kapitál pouze 6 tis. zl).

Roku 1854 byl vydán nový horní zákon doplněný nařízením z roku 1859, který se stal základní normou horního práva pro celé období kapitalismu a postavil na roveň v duchu liberalismu všechny zájemce o horní provoz. Roku 1859 byly novelizovány předpisy o protokolování firm a téhož roku byl přijat zákon na ochranu vzorků a modelů. Vedením rejstříku ochranných známek byly pověřeny komory (v letech 1866–1870 bylo chráněno v brněnském komorním obvodu 40 vzorků) a roku 1864 byl založen První spolek ochranných vzorků v Brně, který měl smírčí roli a v jehož čele stál Gustav Schoeller.

V 50. a zejména v 60. letech 19. století bylo brněnské soukenictví i co do výrobní techniky a technologie na svém vrcholu, jak o tom svědčí množství výlučných privilegií (tj. patentů na vynálezy a zlepšení) udělených v 50. a 60. letech pro tato výrobní odvětví. Zřejmě již od poloviny 50. let se však dostává do popředí cukrovarnic-



15 Rytíř Gustav von Schoeller, brněnský textilní podnikatel.

tví, v němž bylo v letech 1855–1880 uděleno pro Moravu a Slezsko asi 60 výlučných privilegií, z toho získal majitel židlochovického cukrovaru J. Robert 11 výlučných privilegií a zaměstnancům tohoto cukrovaru jich bylo uděleno dalších 13. V letech 1880–1888 bylo uděleno pro obě země asi 378 výlučných privilegií, nejvíce jich však získalo strojírenství, a to 88, na druhém místě bylo cukrovarnictví se 75 výlučnými privilegii. V celém textilním průmyslu jich bylo uděleno toliko 27, v chemickém průmyslu a v průmyslu kamene a zemin 14, v železářství 13, v dřevoprůmyslu devět, v kožedělném průmyslu a ve zpracování odpadních vod osm, v elektrotechnickém průmyslu šest, ve sladovnictví pět, stejně jako v papírenském průmyslu a ve výrobě lihu a pálenky, ve výrobě hudebních nástrojů čtyři, ve výrobě zápal-ek a v mlynářském průmyslu tři atd.

Valná hromada Moravského živnostenského spolku v Brně schválila jeden den před propuknutím všeobecné hospodářské krize, tj. 8. 5. 1873, zřízení Průmyslového muzea v Brně podle vzoru muzeí ve Vídni a v Londýně. Muzeum, které bylo slavnostně otevřeno 2. 12. 1873, dostalo za úkol soustřeďovat pokud možno úplně sbírky modelů, strojů a významných průmyslových a umělecko průmyslových výrobků, a to zejména koupí po skončení Světové výstavy ve Vídni.

Velká deprese propuknuvší v květnu 1873 se svou hloubkou a dlouhým trváním nedá srovnat s předchozími vesměs dílčími krizemi. Světová hospodářská krize roku 1857 se projevila v českých zemích poklesem výroby v železářství, zejména snížením produkce surové litiny a zároveň přinesla zpomalení tempa v zavádění parních strojů na průmyslu. Po krátkém oživení a konjunkturu zasáhla v letech 1862–1865 rušivě bavlnářská krize v souvislosti s událostmi ve Spojených státech a krize v roce 1866 se projevila především v oblasti úvěru. V letech 1867–1873 následovalo téměř sedm roků vrcholné konjunktury skoro ve všech oborech.

2.3 Všeobecná hospodářská krize let 1873–1896

Již od jara 1872 se začala projevovat výrobní krize v textilním průmyslu, zejména v soukenictví na Liberecku byla již koncem roku značná nezaměstnanost. Krize postupně zasáhla Brno jako důsledek dodatečné konvence uzavřené mezi monarchií a Velkou Británií.

Dělnické listy napsaly v dopisu z Brna, že od poloviny února 1873 není slyšet nic jiného, než o samých úpalcích továrníků, čímž zároveň rostla bída tkalcovského dělnictva. Začalo propouštění v takovém rozsahu, že do počátku března bylo možno čítat už na dva tisíce nezaměstnaných. Dne 24. února se konala z podnětu místodržitele konference, na které se radili ohledně nezaměstnaných tkalců zemský hejtman, policejní ředitel, purkmistr, předseda Moravského živnostenského spolku, prezident Obchodní a živnostenské komory a zástupci továrníků. Dělnictvu měla být dána práce zejména pozemními stavbami a měla obnovit činnost obecní kuchyně, která byla zřízena již před dvěma roky, avšak záhy zanikla. Dne 8. března přinesly zprávy Hospodářské listy, že následkem úpadků několika brněnských firem a ztenčení práce na nejmenší míru je v Brně bez práce asi 1 800 dělníků. Brünner Handels- und Gewerbeblatt však uvedl, že počet nezaměstnaných dělníků v důsledku vážnutí obchodu stoupá a činí asi 3–4 tis. osob. Dělnické listy napsaly 21. března, že počet propuštěných dělníků se stále zvětšuje a ti, co pracují, mají pouze poloviční mzdu, neboť zaměstnavatelé přispívají na lidové kuchyně, z nichž první byla otevřena 9. března. Austria přinesla informaci o nedostatku práce mezi brněnským továrním dělnictvem 22. března, bez zaměstnání však mělo být tehdy údajně jenom 650 osob.

Zprávy o nouzi začaly přicházet i z moravských a slezských okresů. Smutný stav se rozšířil pozvolna i do výroby lněného zboží a stal se podle šumperských lnářů zejména od května takovou kalamitou, jaká dříve nebyla v tomto oboru známa.

Dne 16. května konstatoval brněnský dopisovatel Dělnických listů, že poměry dělnictva jsou každým dnem smutnější a následkem burzovní katastrofy propuknuvší 9. května padala jedna brněnská firma za druhou. Hospodářské listy přinesly 24. května článek Poprask na vídeňské burze a 19. srpna publikoval tento časopis článek Naše poměry dělnické, v němž zdůrazňoval nutnost všimnout si dělnických poměrů, stavěl se proti hromadnému kasárenskému ubytování dělníků, doporučoval přidat k bytům kousek zahrádky, dělníkům měly být poskytovány podíly na jistých požitcích a měla jim být dávana pomoc v neštěstí, aby dělník nabyl přesvědčení, že

nebude opuštěn v případě potřeby a bude o něho postaráno ve stáří. Dělníci měli být rovněž určitým způsobem vyznamenáváni a placeni úkolem. O výtěžkových poměrech brněnských továrních dělníků psala 24. května i Austria, kdy informovala o petici dělníků podané místodržitelství, aby byly při nedostatku práce propouštěny ženy a děti a nahrazeni u parních strojů muži.

Dne 19. září 1873 napsaly Dělnické listy, že krize, která postihla brněnské dělníky, zejména tkalce, již v březnu, dosud neskončila, a pokračovaly: „Jako beránek odevzdalo se dělnictvo v osud svůj; někteří zoufalstvím skončili smutnou existenci svou, ostatní ji hleděli protlouci jak to šlo; jedni odcestovali do Vídně nebo jinam do světa, jiní do svého domova, k polní práci, a kdo nemohl se jinak protlouci, hleděl tak činit žebrotou mezi spolubratry, a ti šťastní, co ostali v práci, pracovali po celý čas – za poloviční mzdu.“

Tato velká hospodářská krize postihla prakticky všechna průmyslová odvětví a největší důsledky měla pro obory pracující buď výhradně nebo do značné míry na export, jako byla výroba nábytku z ohýbaného dřeva, výroba litinového a plechového nádobí, perleťové zboží, výroba skla, kameninového a hliněného zboží, výroba kůže, konfekce, papíru, zápalek aj.

Příčiny hospodářské krize byly spatřovány v ekonomické politice vlády německých liberálů, jejichž protivníci v české národní straně se pokusili několikrát v průběhu 70. let dostat opatření „proti klesání blahobytu v zemi“ na pořad jednání Moravského zemského směnu, ale vzhledem k jeho liberální většině marně. Poprvé to bylo již v prosinci 1873, kdy poslanec Ignát Wurm požadoval vyšetření příčin „vzmáhajícího se ochuzení Moravy“, svůj návrh opakoval Wurm v dubnu 1875 s poukazem na „zástupy dělníků bez práce a mzdy jsoucích“, na počet exekučních dražeb a obchodních úpadků, „na přehojné stěhování se lidu z Moravy do zemí zámořských“ a na obtíže, s nimiž se setkává vybírání daní. Určitou formu řešení této problematiky požadovaly desítky a desítky petic, které sněmu v průběhu 70. let docházely, mezi nimi petice Politického spolku v Brně stěžující si na nouzi, která povstala od roku 1873 následkem úpadku národního hospodářství vůbec, nejen mezi živnostníky a průmyslníky, nýbrž také z největší části mezi rolníky, přičemž spekulanti požadovali úrok ve výši 12 až 70 %.

Pro období 70. a první poloviny 80. let je

typický boj za nový živnostenský řád, jehož se účastnili jak velcí podnikatelé, tak i drobní živnostníci. Malí živnostníci a obchodníci již ve svém promemoriu z roku 1872 požadovali rozdělení obchodních a živnostenských komor na komory průmyslové a obchodní, omezení živnostenské svobody, reformu podomního obchodu a osvobození založen pro malé živnosti od daní. Měšťanský spolek v Opavě chtěl zavedení nového živnostenského řádu, „neboť postavení živnostenského stavu se vytváří den ode dne smutněji a úpadek řemesel nabyl tak akutního charakteru, že je přímo ohrožena jejich existence“. Týž spolek požadoval ve své petici určené Poslanecké sněmovně, aby koncese k výkonu živností byly udělovány jen těm, kteří prokáží schopnosti, pouze továrnám mělo být povoleno používat pomocníky různých živností v svých závozech, měl být omezen podomní obchod, vytvořeny živnostenské korporace a zavedeny pokračovací školy. Návrh omezit při revizi živnostenského řádu provozování řemesel na osoby, které by prokázaly dostatečnou znalost svého řemesla, požadoval roku 1878 i poslanec Jan Kozánek.

Proti osnově novely živnostenského řádu se stavěli němečtí liberálové (E. Proskowetz označil osnovu v mnohém ohledu spíše krokem ke zpátečnictví než pokrokem, a prohlašoval že každé utlačování živnostenské svobody se musí překazit, protože vloudění se „zahaleného cechovního násilí“ se musí považovat za zkázu) a olomoucká komora sdělila roku 1877, že pro návrat k poměrům před rokem 1859 se neozval ani jeden hlas, naproti tomu se však žádá určité omezení svobody. Promemorium s podpisy 94 olomouckých živnostníků sdělovalo, že žadatelé nejsou stoupeni cechovního omezení, ale protože i politická svoboda má určité meze, „může živnostenstvo žádat, aby se svobodnému živnostenskému zákonu onen oprávněný průchod opatřil, přes jehož obor i ostatně veškerá svoboda přestává“. Požadovalo se rovněž, aby živnost mohl vykonávat pouze ten, kdo prokáže, že se jí vyučil.

Dne 23. 11. 1879 se konal sjezd živnostníků z Brna a okolí, který požadoval podstatnou reformu živnostenského řádu. Měla být zřízena živnostenská společnost s nuceným členstvím a s přiměřenou exekutivní mocí. K zastupování zájmů živnostníků a malých obchodníků se měly zřídit v každé zemi živnostenské komory, které by působily v případě malých živností jako ob-



16 Jan Kozánek (1819–1890), poslanec moravského zemského sněmu, předseda výboru hospodářské jednoty záhlinicko-kvasické.

chodní a živnostenské komory. K samostatnému provozování živnosti se měly vyžadovat odborné vědomosti a dostatečný fond, jehož výši by mělo stanovit s ohledem na místní poměry příslušné společenstvo. V dubnu 1880 předala brněnská komora Ministerstvu obchodu rezoluci malých živnostníků s obdobnými požadavky týkajícími se zejména zřízení živnostenských společenstev a živnostenských komor s odůvodněním, že malé živnosti nemají v obchodních a živnostenských komorách dostatečné zastoupení.

Dne 5. 3. 1883 se obrátilo na panovníka 50 členů Soukenického společenstva v Krnově s prosbou, aby novému živnostenskému řádu přijatému Říšskou radou neudělil sankci. Jako důvod uváděli, že v Krnově v protikladu s ostatními místy se udržely všechny instituce a zařízení

v oboru vlnářské industrie, zatímco jinde, jako např. v Brně, zanikly, takže tam provozovali tuto důležitou živnost jenom velcí továrníci. Krnovští soukeníci dále uváděli, že hlavním ochráncem zájmů malého podnikání je živnostenské společenstvo, které zřídilo zprostředkovatelnou práce, podpůrnou pokladnu pro dělníky a živnostníky, v Krnově vznikla i tkalcovská škola a byly vytvořeny četné jiné dobročinné instituce, kdežto nový živnostenský řád by přinesl jen potíže.

Změny, které přinesla tzv. řemeslnická novela živnostenského řádu z roku 1883, byly zásadního rázu a znamenaly rozhodný ústup od liberalistické koncepce živnostenské politiky, a to ve dvou významných směrech. Především byla zavedena nová kategorie tzv. řemeslnických živností, jejichž výkon byl vázán na průkaz způsobilosti,

a dále pak v zavedení nucených společenstev pro veškeré podnikání provozované po živnostensku. Tato novela (jejímž zpravodajem v Poslanecké sněmovně byl hrabě Egbert Belcredi) dala tedy společenstvům výrazně řemeslnicko-živnostenský charakter zejména tím, že na rozdíl od živnostenského řádu z roku 1859 byli z členství z nich vyňati továrníci. Vedle řemeslnických mistrů (popř. obchodníků, kteří zřizovali obchodnická grémia) jako plnoprávných členů měla společenstva sdužovat i dělníky v živnostenských závodech v tzv. pomocnických hromadách.

Teprve nyní začala být živnostenská společenstva houfně zřizována, a to jednak oborová, jednak řadová. Průměrný počet živnostníků připadajících roku 1883 ve Slezsku na jedno společenstvo činil 118 a k 31. 12. 1884 byli ve Slezsku organizováni živnostníci a obchodníci ve 186 společenstvech. Např. v okrese Jeseník bylo vytvořeno koncem října 1885 37 společenstev, z toho textilní společenstva měla jen 43 členů a 40 pomocníků, nejpočetnější byly dřevozpracující živnosti se 169 členy a 109 pomocníky a specifikem okresu bylo Živnostenské společenstvo kameníků v Supíkovcích se 72 členy a 625 pomocníky, do roku 1895 vzrostl počet členů na 123 a počet pomocníků na 802. Textilní živnosti na Moravě i ve Slezsku byly zcela zřetelně na ústupu. V Krnově bylo 64 soukeníků a výrobců vlněného zboží a 25 dalších textilních živností, v Odrách bylo 29, popř. 46 členů, v Horním Benešově bylo 56 výrobců vlněného zboží a devět ostatních textilních živností (popř. 74 členů), v Bílovci zbylo pouze šest soukeníků a výrobců vlněného zboží a 10 tkalců, ve Vítkově bylo osm soukeníků a 10 tkalců (popř. 68 členů společenstva), dvě společenstva v Bruntále měla 108 členů a ve společenstvu v Andělské Hoře bylo 31 členů.

Bereme-li zřetel i na pomocníky, je možno považovat k roku 1895 za největší Soukenické společenstvo v Krnově s 64 členy a 3 749 pomocníky, Společenstvo tkalců a soukeníků v Bruntále čítalo 46 členů, 500 pomocníků a 12 učňů a Společenstvo tkalců a přibuzných živností v Andělské Hoře mělo osm členů, 80 pomocníků a 10 učňů.

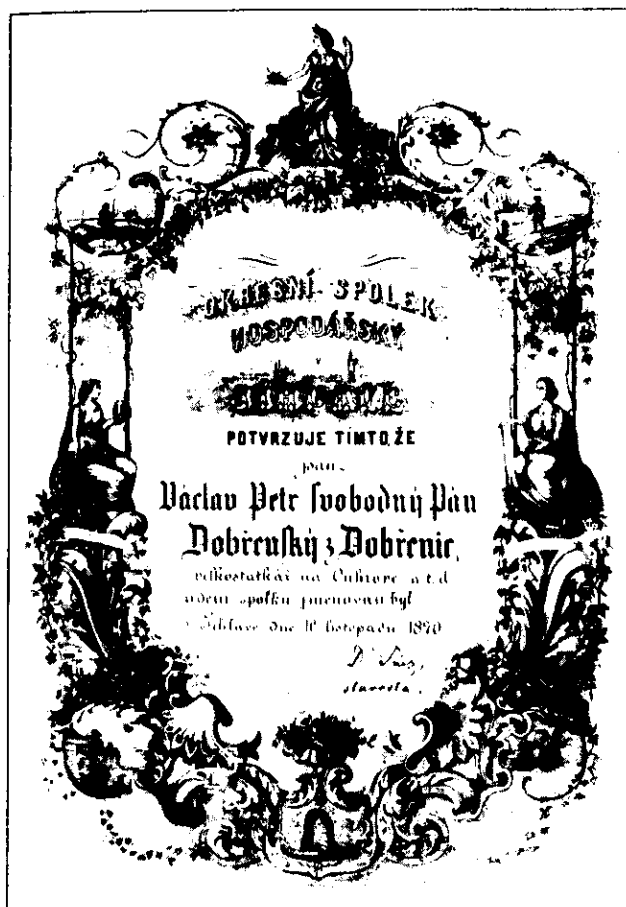
Např. v Jihlavě bylo spojeno ve Společenstvu textilních živností již jen 34 soukeníků, 11 tkalců, šest přadláků, pět barvířů, výrobce vaty aj. V brněnském komorním obvodu se do roku 1885 ustavilo 155 živnostenských společenstev a v 28

případech byly rovněž schváleny stanovy pomocnických hromad, k roku 1890 se konstitovalo v témž obvodu 184 živnostenských společenstev s 38 172 členy, 16 526 pomocníky a 10 038 učni. Do konce roku 1911 se vytvořilo v brněnském komorním obvodu 287 společenstev (z toho tři měla působnost pro celou zemi a rovněž tři pro brněnský komorní obvod a 33 jich připadalo na Brno) a koncem roku 1912 vzrostl jejich počet na 313, z toho 188 mělo jednací řeč českou a 120 německou, pět jich bylo utrakvistických.

Zejména od 80. let začaly být zakládány zájmové organizace podnikatelů. První z nich vznikla již roku 1861 pod názvem Moravský živnostenský spolek v Brně, který se stal velmi důležitou a vlivnou institucí soustřeďující zejména brněnské průmyslníky německé národnosti. Teprve dvacet roků poté vznikl obdobný český spolek nazvaný Ústřední spolek pro živnostníky na Moravě, jehož ustavující valná hromada se konala 10. 7. 1881 a ačkoli byl v 90. letech zmítán vnitřními rozpory, bylo zřízeno jeho péčí na 90 řemeslnických besed a živnostenských jednot. Od svého založení byl spolek ve spojení s Občanskou záložnou Blahobyt v Brně, působil taky v úvěrním ústavu filiálky Živnostenské banky a v 90. letech se staral o založení oddělení pro maloživnostenský úvěr při Cyrilometodějské záložně a jeho péčí vznikla roku 1895 Živnostenská záložna pro Moravu v Brně, přejmenovaná na Národní spořitelnu a záložnu v Brně.

Teprve 15. 12. 1912 se ustavila Jednota průmyslníků pro Moravu a Slezsko, která se stala mluvčím podnikatelů české národnosti. Za devět měsíců trvání přistoupilo k ní 178 průmyslových závodů a vytvářely se sekce nebo svazy podle odvětví ve shodě se Spolkem českých průmyslníků textilních v Praze a za součinnosti Svazu továrníků a výrobců hospodářských strojů v Praze a podnikatelů v průmyslu obuvi. Mimoto bylo sjednáno přičlenění Jednoty moravských mlynářů.

Ustavení Jednoty průmyslníků připravila a umožnila Obchodnická jednota za součinnosti Národohospodářské komise Moravské národní rady, která si vytkla za úkol pomáhat vzrůstu českého průmyslu hlavně zakládáním nových podniků, přičemž první zřetel měl být věnován sklářství. Ustavení Jednoty průmyslníků, jejímž předsedou byl zvolen František Kovařík z Prostějova



17 Potvrzení o členství sv. p. Václava Dobřenského z Dobřenic v Okresním hospodářském spolku v Jihlavě.

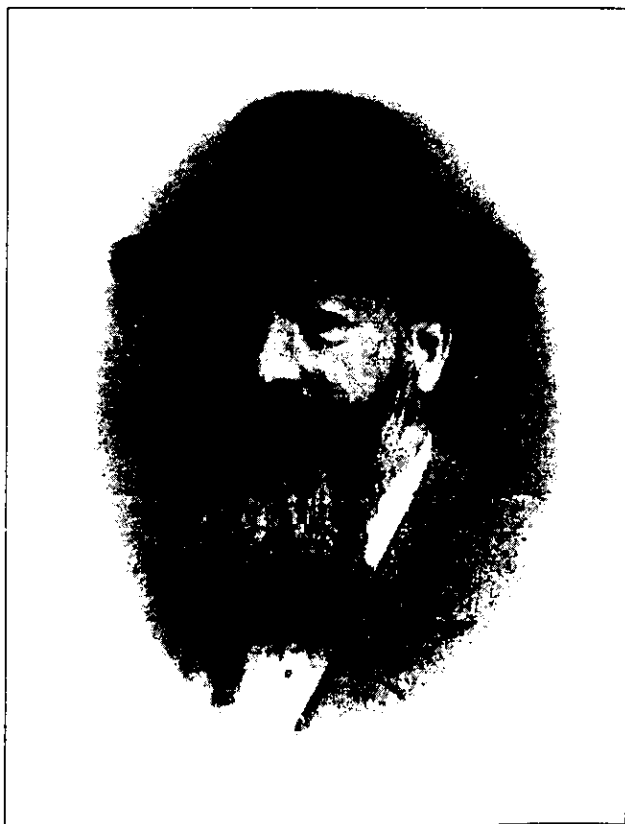
a místopředsedy se stali poslanec Jan Rozkošný a Tomáš Baťa, předcházela přednáška Jaroslava Preisse o vývoji a organizaci českého průmyslu, jakož i ustavení Národohospodářské společnosti moravské v čele s poslancem Václavem Šíleným, která měla vést zejména účelně a programově železniční snahy české Moravy. Vývozní spolek pro Čechy, Moravu a Slezsko se staral o obesílání cizích výstav českými výrobci, udílel právní, úvěrové, celní a tarifní rady, vydával obchodní a úvěrové zprávy aj.

Roku 1883 přikázala valná hromada Moravského živnostenského spolku spolkovému výboru zřízení sekce pro textilní průmysl, protože byl ale roku 1882 založen Spolek vlnářských průmyslníků v Brně, bylo zřízení sekce uznáno za zbytečné. V Opavě vznikl Ústřední spolek slezských vlnářských průmyslníků.

Moravští podnikatelé hráli důležitou roli i v zájmových organizacích se sídlem ve Vídni.

Tak prezidentem Spolku pro cukrovarnický průmysl ve Vídni byl dlouho Florentin Robert, prezidentem Spolku rakouských sladovnických továrníků ve Vídni byl Eduard Hamburger z Olomouce, členem výboru Spolku montánních, železářských a strojírenských průmyslníků v Rakousku byl Friedrich Wannieck aj.

Na podkladě zákona z roku 1873 vzrůstal i počet a význam družstevních podniků, které si vytvářely zejména podle národnosti své ústřední svazy. Pod patronací Zemědělské rady vznikl Ústřední svaz zemědělských úvěrových společenstev na Moravě a ve Slezsku se sídlem v Brně, dále to byl Ústřední svaz českých hospodářských společenstev v Brně, Ústřední jednota českých hospodářských společenstev úvěrních pro Moravu a Slezsko v Brně (působila od roku 1897 jako ústřední raiffeisenek a funkcionáři byli hlavně katoličtí duchovní) a Jednota českých hospodářských společenstev v Opavě. Ústřední svaz německých zemědělských společenstev Moravy a Slezska v Brně čítal na 300 raiffeisenek, ná-



18 Friedrich Wannieck (1838–1919), brněnský strojírenský továrník.

kupní a prodejní družstva aj. Měl vinařské oddělení v Brně, které obstarávalo prodej jihomoravských vín, a ústřední mlékárnu v Brně jako sběrnou pro 470 německých rolníků z brněnského okolí.

Nejdůležitějšími zájmovými organizacemi průmyslníků, živnostníků a obchodníků se staly od roku 1850 obchodní a živnostenské komory, jež se měly vyjadřovat k hospodářským a sociálním opatřením vlády. Tyto komory, nacházející se v rukou německých liberálů, se v období konzervativní vlády Eduarda Taaffeho dostávaly s vládou do konfliktu, který v případě olomoucké komory vedl až k jejímu rozpuštění. Komora konstatovala 21. 10. 1880, že jí nebyla sdělena k dobrému zdání osnova nového živnostenského řádu a usnesla se poprosit ministra obchodu, aby předlohy důležité pro obchod a průmysl byly ještě před zákonodárnými pracemi předkládány komorám k nahlédnutí a případnému vyjádření. Totéž jinými slovy vyjádřila v červenci 1881 i komora v Brně (mj. prohlásila, že neopomene všemožně hájit důstojnost a vliv komor). Za nastalého napětí vláda olomouckou komoru na základě nařízení Ministerstva obchodu z 30. 9. 1884 rozpustila a nově zvolená komora se ustavila teprve 21. 4. 1885, přičemž velká část dřívějších členů komory byla opětovně zvolena, a to včetně prezidenta komory Mořice Primavesiho a viceprezidenta Kloba, kteří vyřizovali komorní záležitosti po dobu více než šesti měsíců, kdy byla komora rozpuštěna.

V průběhu 80. a v první polovině 90. let je možno opět pozorovat zakládání nových akciových společností v průmyslu nebo zvyšování akciového kapitálu již existujících podniků. Roku 1888 byly schváleny stanovy akciové společnosti suširny čekanky a řepy v Ivanovicích na Hané, roku 1890 akciové společnosti rakouských továren na plst v Brně, roku 1893 akciové společnosti rolnického cukrovaru v Litovli, roku 1894 akciové společnosti hanácké sladovny v Brodku na Moravě, roku 1895 Rolnického akciového závodu ovocnářského ve Vizovicích a společnosti akciového pivovaru se sladovnou v Jevíčku a roku 1896 byly schváleny stanovy akciové společnosti ostravských dolů, dříve firma kníže Salm, s kapitálem 3 mil. zl s možností zvýšení na 10 mil. zl. Změněny byly stanovy společnosti na výrobu portlandského cementu a Spolku moravských cukrovarů. Zvýšení akciového kapitálu

nastalo u továrny na vagony v Kopřivnici (na 1 mil. zl).

Jakkoliv se mluví o velké depresi let 1873–1896, období 80. a první poloviny 90. let se výrazně liší od etapy 1873–1879 zejména tím, že výroba nestagnovala jako v 70. letech a 80. léta označuje H. Matis za novou fázi industrializačního procesu v Rakousku. Hlavními znaky této nové fáze bylo zavedení nových technologických postupů ve výrobě na širokém základě, zejména v železářství, rozvoj petrochemie a elektrotechniky. Dalšími znaky byla koncentrace výroby i odbytu, prohloubení diferenciacního procesu mezi průmyslovými oblastmi a přírůstek ekonomiky aktivních v průmyslové výrobě.

Početní růst živností z oblasti výstavby, služeb, pohostinství apod. a zejména tzv. obchodních živností postačil v posledních desetiletích 19. století vyrovnat úbytek živností zatlačovaných tovární velkovýrobou, jako byli nejen různí výrobci textilií, nýbrž i koželuhové, mydláři, svíčkaři apod. Od 60. let do roku 1890 se místo řady řemesel zatlačovaných tovární velkovýrobou dostávala řemesla jiná, místo aby počet řemeslnických oprávnění nápadněji klesal.

Podle údajů státní statistiky bylo zaměstnáno v roce 1890 v celém Předlitavsku v továrních podnicích, tak jak byly továrny definovány v roce 1883, celkem 845 946 zaměstnanců, z nichž ovšem naprostou většinu tvořili dělníci. Na Moravu a Slezsko připadalo 199 230 zaměstnanců v továrnách, což bylo 23,55 % všech osob zaměstnaných v továrnách v celém Předlitavsku, v Čechách to bylo 353 684 (41,82 %) továrních zaměstnanců. V českých zemích tak činil podíl osob zaměstnaných v továrnách v rámci Předlitavska 65,38 %.

Na Moravě a ve Slezsku bylo k roku 1890 napočteno 2 592 továrních podniků, což představovalo 24,10 % veškerých továren v Předlitavsku. V Čechách to bylo 35,06 %, takže na české země připadalo 59,16 % továrních podniků. Pohonnou sílu předlitavského průmyslu představovaly motory o celkové kapacitě 479 523 k, z toho připadalo na Moravu a Slezsko 100 969 k, tj. 21,06 %, a na Čechy 185 407 k, na české země pak 59,73 %.

Podíváme-li se na jednotlivá výrobní odvětví, bylo zaměstnáno na Moravě a ve Slezsku 31,49 % veškerých továrních zaměstnanců pracujících v Předlitavsku v dřevoprámyslu, na druhém místě byl textilní průmysl s 28,80 %, na třetím

tím místě průmysl potravin a poživatin s 27,93 %, kdežto všechna ostatní průmyslová odvětví se pohybovala pod průměrem, který činil 23,55 %. Byl to oděvní průmysl s 21,51 %, hutnictví a kovoprůmysl s 20,20 %, kožedělný průmysl s 18,50 %, strojírenství s 16,68 %, keramický průmysl s 15,24 %, stavebnictví se 14,47 %, chemický průmysl s 10,95 %, papírenský průmysl s 9,94 % a polygrafický průmysl s 8,11 %.

Těmto cifrám vcelku odpovídají i údaje o kapacitě motorů používaných v jednotlivých průmyslových odvětvích a údaje o počtu továren. Pro srovnání se uvádějí i cifry o Čechách, ze kterých je zřejmé, že české země jako celek měly v rámci Předlitavska absolutní převahu v textilním prů-

myslu, v průmyslu potravin a poživatin, v keramickém průmyslu, dřevoprůmyslu, oděvním průmyslu, chemickém průmyslu a kožedělném průmyslu a pouze v ostatních odvětvích se pohyboval jejich podíl pod padesáti procenty. Bylo to v hutnictví a ve výrobě kovového zboží, ve strojírenství, v papírenském průmyslu, polygrafickém průmyslu a ve stavebnictví.

Teprve na dalším místě za Moravou se 17,76 % veškerých zaměstnanců v předlitavských továrnách a s 5,79 % připadajícími na Slezsko stály Dolní Rakousy, které se na celkovém počtu pracovníků v předlitavských továrnách podílely 16,43 %, a na dalším místě bylo po velkém odstupe Štýrsko s 3,73 %.

Tabulka počtu továren, kapacity motorů a zaměstnanců ve výrobních odvětvích roku 1890.

	OŽK Brno	OŽK Olomouc	OŽK Opava	Morava Slezsko	Morava Slezsko %	Čechy %	české země %
Hutnictví a kovoprůmysl							
továren	25	49	42	116			
k	1 641	15 473	6 867	23 981	21,56		
zaměstn.	4 187	9 896	5 989	20 072	20,20	22,55	42,75
Strojírenství							
továren	24	29	19	72			
k	872	1 125	310	2 307	17,07		
zaměstn.	3 603	3 928	1 999	9 530	16,68	25,79	42,47
Keramický průmysl							
továren	45	66	59	170			
k	774	647	364	1 785	11,50		
zaměstn.	4 123	4 008	2 927	11 058	15,24	52,56	67,80
Dřevoprůmysl							
továren	21	37	30	88			
k	578	1 242	1 219	3 039	18,23		
zaměstn.	3 003	4 967	5 456	13 426	31,49	33,54	65,03
Kožedělný průmysl							
továren	14	22	8	44			
k	418	55	58	531	17,46		
zaměstn.	1 731	163	111	2 005	18,50	31,70	50,20
Textilní průmysl							
továren	299	308	199	806			
k	18 643	8 014	7 915	34 572	22,42		
zaměstn.	37 217	26 518	21 642	85 377	28,80	52,31	81,11
Oděvní průmysl							
továren	15	43	5	63			
k	140	416	219	775	32,05		
zaměstn.	1 852	4 572	1 315	7 739	21,51	35,34	56,85

	OŽK Brno	OŽK Olomouc	OŽK Opava	Morava Slezsko	Morava Slezsko %	Čechy %	české země %
Papírenský průmysl							
továren	7	21	18	46			
k	618	2 704	1 589	4 911	9,16		
zaměstn.	321	1 365	1 272	2 958	9,94	29,30	39,07
Potravinářský průmysl							
továren	465	351	201	1 017			
k	12 384	10 944	4 252	27 580	29,48		
zaměstn.	18 540	16 927	6 207	41 674	27,93	44,28	72,21
Chemický průmysl							
továren	47	23	28	98			
k	448	274	567	1 289	9,64		
zaměstn.	1 232	674	1 737	3 643	10,95	40,07	51,02
Stavebnictví							
továren	15	7	1	23			
k	62	50	-	112	11,55		
zaměstn.	304	190	20	514	14,47	12,83	27,30
Polygrafický průmysl							
továren	22	19	8	49			
k	28	8	51	87	6,02		
zaměstn.	630	273	331	1 234	8,11	28,53	36,64
Celkem							
továren	999	975	618	2 592	24,10		
k	36 606	40 952	23 411	100 969	21,06		
zaměstn.	76 743	73 481	49 006	199 230	23,55	41,82	65,37

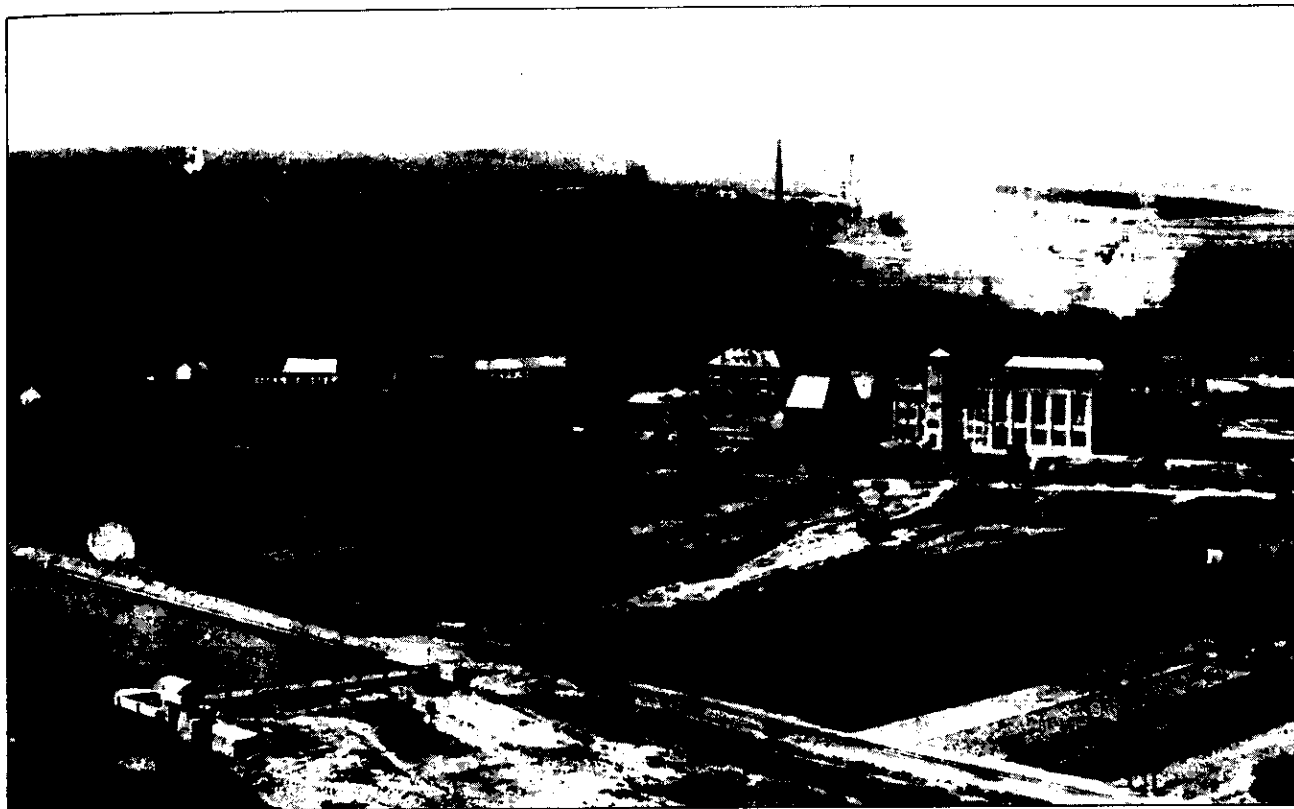
Hodnota produkce za rok 1885 podle údajů OŽK (v tis. zl).

	OŽK Brno	OŽK Olomouc	Morava celkem
Těžba nerostů	1 651	3 020	4 671
Hutnictví a kovoprůmysl	2 497	12 614	15 112
Strojrenství	3 065	2 930	5 995
Průmysl skla a keramiky	1 536	1 452	2 988
Dřevoprůmysl	1 415	3 557	4 972
Koželužny	2 693	210	2 903
Textilní průmysl	49 396	13 048	62 444
Výroba obuvi a konfekce	1 349	2 400	3 749
Papírny	200	938	1 138
Průmysl potravin a poživatin	61 142	50 950	112 093
Chemický průmysl	3 180	763	3 943
Polygrafický průmysl	neuveдена	neuveдена	neuveдена

2.4 Vzestup ekonomiky v letech 1896–1914

Po krátké depresi na konci 70. a počátkem 80. let nastoupila konjunktura téměř ve všech

průmyslových odvětvích. V českých zemích bylo překonání krize od roku 1878 přímo ve znamení cukrovarnictví a mimořádně prospero-



19 Oslavany, přespoleční elektrárna r. 1913.

valo i železářství, těžba uhlí a strojírenství.

Na jaře 1884 propukla v Předlitavsku nová hospodářská krize, jejímž jádrem byla v českých zemích cukerní krize a potom i krize obilní a vleklá agrární krize trvající až do poloviny 90. let. Oživení v letech 1894–1895 přerostlo v bouřlivou konjunkturu projevující se nejen prudkým vzrůstem výroby, ale i rozsáhlou zakladatelskou investiční činností. Roku 1900 bylo v Předlitavsku 461 akciových společností a jejich počet od počátku století rostl. Počátkem druhého desetiletí 20. století vzniklo 52 akciových společností s kapitálem 131,5 mil. K. Byla založena akciová společnost cukrovaru v Hrušovanech nad Jevišovkou s akciovým kapitálem 4,8 mil. K, sladovny v Brně s kapitálem 3 mil. K, továrny na hedvábí (dříve F. Bujatti) s kapitálem 2,25 mil. K, Spolku moravských cukrovarů s kapitálem 6 mil. K, továrny na sirky Helios s kapitálem 10,5 mil. K aj. a byl zvýšen akciový kapitál společnosti továrny na krajky v Brně, Moravské lihovarnické společnosti, továrny na papír a lepenku v Brně, společnosti jarošovského pivovaru, továrny na hliněné zboží

v Hrušově, v Kokorově továrně na hospodářské stroje v Přerově, v první moravské vodovodní továrně v Hranicích, ve štrambersko-vítkovické cementárně, ve společnosti breclavského cukrovaru, prostějovské strojírně, elektrárny v Moravské Ostravě, brněnské továrny na vlněné zboží, továrny na železné zboží Moravia aj. Na druhé straně je však nutno vidět, že Rakousko mělo k roku 1905 nižší akciový kapitál než Belgie a bylo na stejném stupni s Nizozemskem. Jako jediný stát mělo pak akciový kapitál mnohem nižší než roku 1873. Zároveň se ovšem prosadila nová právní forma podnikání, když byl v roce 1906 přijat zákon o společnostech s ručením omezeným (s. s. r. o.), které měly sloužit „střednímu kapitálu“ podobně jako akciové společnosti kapitálu velkému. Koncem roku 1912 jich bylo 1 906, z toho v Čechách 404, na Moravě 143 a ve Slezsku 32. Uplatňovaly se zejména ve strojírenském průmyslu, ve výrobě kovového zboží a přístrojů a v obchodním podnikání. Byly oblíbené rovněž z toho důvodu, že akciové společnosti byly neúměrně daňově zatíženy. V roce 1896 se uskuteč-

nila berní reforma, která zvýhodňovala pozemkový majetek a drobné živnosti, jež byly částečně zcela osvobozeny od výdělkové daně, když řemeslník nezaměstnával více než jednoho tovaryše, a dostal částečně slevu 28 % na výdělkové dani. Střední podniky dostaly slevu 21, popř. 14 %, kdežto velké podniky žádnou. Vyňaty z reformy zůstaly podniky veřejně účtující, tj. akciové společnosti a družstva. Akciové společnosti platily na výdělkové dani 10 % z čistého výnosu docíleného v uplynulém roce a když dividendy přesahovaly 10 %, platily dodatkovou daň 2 %, při výnosu 11–15 %.

Hromadné zakládání nových akciových společností od poloviny 90. let vedlo k tomu, že v dobové literatuře se začalo psát podle V. Lacininy o nové gründerské epoše. Zpráva brněnské komory říká, že v letech 1891–1895 vzniklo 79 nových továren, z toho 19 vlnářských, 15 potravinářských, sedm strojírenských, šest v dřevoprůmyslu a v průmyslu bavlny, lnu a juty, pět v oděvnictví, čtyři tiskárny, tři v kovoprůmyslu a chemickém průmyslu a jedna v hedvábnictví. Na Brno z toho připadalo 21 nových továren, na Jihlavu tři, na Znojmo dvě a na venkovské obce 38.

Největší část průmyslové výroby v českých zemích se k roku 1902 realizovala ve středních a velkých závodech od sta do tisíce zaměstnanců, kde bylo soustředěno v Čechách 53 % a na Moravě 41 % hnací síly. Mamutí závody nad tisíc zaměstnanců měly v Čechách k dispozici 7 % a na Moravě dokonce 22 % veškeré hnací síly. Zvláště vysokého stupně dosáhla koncentrace výroby – nepříhlížíme-li k průmyslu tabáku – v hornictví a hutnictví.

Naprosto dominujícím zdrojem energie a hnací síly v průmyslu se staly parní stroje a zcela zatlačily vodní pohon. Základní složkou technického pokroku bylo využití elektřiny a v elektrině nastoupil nový zdroj, který skýtal proti parním strojům velké výhody. Použití elektrické energie a mobilních elektromotorů odstranilo závislost na pevně vybudovaném pohonném systému a dávalo možnost rozmístit stroje podle potřeb výroby jednotlivých výrobků a z hlediska racionální organizace práce. Průmyslové závody se staly již na počátku 20. století největšími spotřebiteli elektřiny a zároveň i jejím největším výrobcem. Roku 1902 se podílela elektřina na mechanickém pohonu průmyslových a malovýrobních závodů

7,5 % (nejvíce jí využívaly textilní továrny, hutě a doly, chemický a papírenský průmysl), parní stroje 75 % a vodní energie 5,3 %. Roku 1913 připadalo na obyvatele Čech 78 kWh a na obyvatele Moravy a Slezska dokonce 99 kWh vyrobené elektřiny.

Počátek 20. století byl ve znamení urychleného industrializačního procesu a začala druhá fáze zprůmyslnění českých zemí, ve které byl zaznamenán rychlý rozvoj průmyslu a rozsáhlé budování nových průmyslových podniků. Pilíře českého průmyslu, tj. textilní výroba, cukr a těžba uhlí zaznamenaly sice vrcholný rozkvět, ale u textilu a cukru docházelo k poslední velké investiční vlně. Roku 1913 byl postaven v Čechách první Owensův stroj na výrobu lahví, byl zaveden nový způsob výroby sody podle Solvaye, roku 1902 byla vyrobena v I. brněnské strojárně první parní turbina podle Parsonse, pozoruhodný byl vývoj mechanizace v hornictví. Od konce 19. století posílily české země své postavení ve výrobě výrobních prostředků a byly podle V. Lacininy zhruba na stejném stupni průmyslového rozvoje jako Francie, za Německem však zaostávaly, a na národním důchodu Předlitavska se podílely téměř polovinou (podle rakouských historiků to bylo asi 42,8 %).

V prvním desetiletí 20. století české země své postavení v ekonomice Předlitavska ještě upevnily. Rok 1900 začal všeobecnou hornickou stávkou, kterou byl silně poškozen jak velkopřůmysl, tak i obchod a živnosti snížením koupěschopnosti obyvatelstva stávkou trvající po tři měsíce. V roce 1900 rovněž propukla hospodářská krize středního rozsahu trvající do roku 1903 a postihnuvší průmysl, banky a obchod, nikoli však zemědělství, která přešla v roce 1904 v krátkou depresi a potom v mimořádně vysokou konjunkturu označovanou V. Lacinou za největší od 60. let. V dějinách bavlnářské produkce to byla nejskvělejší konjunktura a výrazné zvýšení exportu, takže investice do bavlnářského průmyslu v letech 1906–1907 patřily v evropském měřítku k největším, byla to však zároveň poslední velká investiční vlna v textilním průmyslu českých zemí. Konjunkturu mělo i strojírenství a rodící se elektrotechnický průmysl.

V letech 1903–1914 probíhala v průmyslu třetí zakladatelská vlna, která se orientovala především na nová odvětví, zemědělství procházelo etapou intenzifikace a specializace, vynálezem



20 Anna, Tomáš a Antonín Baťovi, kteří r.1894 založili ve Zlíně obuvnickou dílnu.

výbušného benzinového motoru došlo k jeho použití v automobilu, nastal rozvoj těžké chemie a počátky výroby na běžícím pásu. Roku 1905 se vypravil Tomáš Baťa se svými třemi spolupracovníky do Spojených států, Německa a Anglie, aby poznal organizaci pracovního procesu v obuvnickém průmyslu nejvyspělejších zemí. Hlavním cílem bylo zjištění, jak americké továrny dosahují velké množství vyráběného zboží rozestavením strojů a intenzifikací výkonu každého dělníka. Získané zkušenosti umožnily, že roku 1910 představovala průměrná denní produkce Baťova podniku 3 400 párů obuvi a koncem války vyráběl Baťa denně až šest tisíc párů vojenských bot, což bylo asi jako všechny ostatní továrny v monarchii dohromady.

Krise propuknuvší v roce 1905 urychlila svými důsledky výrazně jak proces koncentrace

výroby a kapitálu, tak i postup monopolizace. Vysoká konjunktura v průmyslu byla jen krátká a v letech 1908–1909 ji vystřídala krátká a nepříliš hluboká krize, těsně před válkou pak nastalo oslabení ekonomického růstu.

Proces koncentrace však neznamenal úplnou likvidaci malovýroby, ač podíl řemesel na celkové výrobě postupně klesal. V odvětvích, kam ještě nepronikla konkurence velkovýroby nebo kde bylo řemeslo jejím nenahraditelným doplňkem, malovýrobní živnosti početně rostly a prosperovaly, jako oděvní a stavební řemesla, zámečníci, klempíři, stolaři, některá potravinářská řemesla aj. Zejména v textilu byly ale živnosti tlakem velkovýroby doslova zničeny. Vláda však byla nucena v zájmu zachování středního stavu podněcovat jeho ochranu zakupováním strojů a různými jinými akcemi, jako bylo např. od roku 1895 oddělení pro technickou podporu malých živností při Průmyslovém muzeu v Brně, které pořádalo permanentně výstavy motorů, strojů, nářadí a ostatních technických výrobků, roku 1899 ale ukončilo činnost. Ustavy pro zvelebování živností vznikaly pak jako součásti obchodních a živnostenských komor nebo je zřizovala zemská samospráva. V rámci zemí působily rovněž živnostenské rady.

V roce 1910 existovalo na Moravě 1 559 podniků, které byly považovány za továrny, jak byly definovány k roku 1883. Ve Slezsku bylo takovýchto podniků 677, takže v obou zemích bylo 2 236 továren. Na milión obyvatel připadalo na Moravě 559 továren a ve Slezsku 890, na 100 km² připadalo na Moravě sedm a ve Slezsku 13,2 továren.

Tyto údaje informují o období, kdy v našich zemích skončila tzv. druhá průmyslová revoluce (podle P. Horské), vědecko technická revoluce (jak ji nazval J. Purš) nebo technická revoluce (jak ji označil O. Mrázek).

Na počátku 80. let měl nadále zcela dominující postavení v průmyslu českých zemí textil, dále potravinářský průmysl a hornictví. Během dvou desetiletí prudce poklesl podíl osob zaměstnaných v textilním průmyslu z 38,9 % roku 1880 na 24,6 % v roce 1902, avšak první místo si stále udržoval. Na přelomu století se dostal na druhé místo mezi průmyslovými odvětvími kovoprůmysl v širším pojetí zejména s výrobou zdokonalovaných parních strojů od 90. let na přehřátou

páru a s do té doby nebyvalém vysokém výkonu 500, 1 tis. a 2 tis. k.

Na počátku 20. století dosáhla již industrializace českých zemí takového stupně, že se jejich dosavadní agrárně-průmyslový charakter přeměnil v průmyslově agrární. Platí to sice jen pro Čechy a Slezsko (tedy nikoli pro Moravu), ale vzhledem k vyšší produktivitě průmyslu lze předpokládat, že v prvním desetiletí 20. století se již většina materiálních statků vyráběla ve sféře průmyslu a živností. Podíl osob pracujících v průmyslu a živnostech v českých zemích stoupl z 25 % roku 1900 na 33 % roku 1910, v obchodě, peněžnictví a dopravě z 6 % na 8,5 %, kdežto v zemědělství poklesl z 44 % na 39 %. Těžiště průmyslové výroby v českých zemích bylo ve středních a malých průmyslových závodech.

Roku 1900 si udrželo zemědělské obyvatelstvo první místo (46 %) již jen na Moravě, v Čechách byl jeho podíl již o 4 % nižší než obyvatelstva příslušného k průmyslu a živnostem a ve Slezsku to bylo o 9 % méně. Roku 1910 bylo na Moravě pracovně činného obyvatelstva v zemědělství a lesnictví 41,3 % a ve Slezsku 29,2 %. Pracovně činných bylo na Moravě v průmyslu a řemeslech 35 % a ve Slezsku 46,2 %. V obchodě, dopravě a pohostinství to bylo na Moravě 10,8 % a ve Slezsku 11,2 %, ve veřejných službách, ve vojenské službě aj. to bylo na Moravě 12,9 % a ve Slezsku 13,4 %. Na Moravě podle počtu osob náležejících k průmyslovému obyvatelstvu byl na prvním místě oděvní průmysl se 17,3 %, šlo však vesměs o domácí výrobu bez větší mechanizace, takže v tomto odvětví byla pouze 0,3 % hnací síly. K textilnímu průmyslu náleželo 16 % průmyslového obyvatelstva a maximum, tj. 23 %, hnací síly. Ke stavebnictví příslušelo 13,7 % průmyslového obyvatelstva, ale pouze 0,6 % hnací síly, k potravinářství patřilo 11,3 % průmyslového obyvatelstva a 21,3 % hnací síly (nejvíce v cukrovarech). Ke zpracování kovů náleželo 9,2 % průmyslového obyvatelstva a 17,4 % hnací síly, k dřevoprůmyslu se hlásilo 8,8 % a 5,1 % hnací síly, k průmyslu kamene a hlíny 6,6 % a 3,9 % hnací síly, k hornictví a hutnictví 5,9 % a 17,4 % hnací síly, ke strojírenství 5,7 % (hnací síla není uvedena), k papírenskému a kožedělnému průmyslu 0,7 % a 4,1 % hnací síly. Průmyslového obyvatelstva se na Moravě uvádělo 917 687 osob. Ve Slezsku bylo na prvním

místě hornictví a hutnictví, k těmto dvěma oborům náleželo 33 % průmyslového obyvatelstva, k textilní výrobě příslušelo 12,7 %, ke stavebnictví 10,5 %, k oděvnímu průmyslu 8,9 %, ke zpracování kovů 8,1 %, k dřevoprůmyslu 6,8 %, k potravinářskému průmyslu 5,6 %, k průmyslu kamene a hlíny 5,5 %, ke strojírenství 3,7 %, k chemickému průmyslu 2,4 %, k papírenskému a kožedělnému průmyslu 1,6 %, k polygrafickému průmyslu 0,7 %, k výrobě zařízení pro osvětlování 0,3 % a k ostatním průmyslovým odvětvím náležela 0,2 % průmyslového obyvatelstva, jehož bylo ve Slezsku napočteno 350 417 osob (A. Šmídová).

V nezemědělské výrobě měla ještě významné postavení malovýroba, v níž roku 1902 pracovalo 54,5 % pracovníků, z toho 70,2 % v řemeslnických dílnách a 29,8 % v domácí výrobě. Produktivita byla ale nižší, takže podle hrubého odhadu vyráběla malovýroba asi třetinu nezemědělské produkce.

Předválečná deprese se projevila již roku 1912, kdy bylo konstatováno, že již po desetiletí nebylo v Rakousku tolik úpadků, jako v uvedeném roce, kdy Krajský soud v Olomouci řešil 71 úpadků, Krajský soud v Novém Jičíně 72 aj. V roce 1913 došlo na Moravě k 98 insolvencím a ve Slezsku ke 43. Úder přišel z oblasti kreditu, když Rakousko-uherská banka a po ní i ostatní ústavy začaly zdražovat a omezovat úvěr (tak drahý úvěr jako roku 1913 nebyl údajně po čtyřicet let), takže docházelo k četným úpadkům firem zejména v obchodě s textilním zbožím a kůžemi, k tomu přistupovala nejdříve anekční krize a poté balkánské války. Odbytové potíže, hromadění skladů, omezování provozu a propouštění dělnictva pokračovalo i roku 1913. Depresí byla postižena všechna odvětví, zejména ale textil, kritická situace byla však i ve stavebnictví a stížnosti byly od cementáren, dřevoprůmyslu, skláren, cihelen a vápenek, ale také od papíren, výrobců nábytku, strojíren atd.

Od počátku 20. století je možno pozorovat vznik průmyslu cizineckého ruchu, když byl založen Zemský svaz pro pozvednutí cizineckého ruchu na Moravě a ve Slezsku.

2.5 Válečné hospodářství

Po vypuknutí války byla vláda vybavena diktátorskou mocí podle § 14 prosincové ústavy i pro

3 VÝVOJ SPRÁVY

3.1 Obyvatelstvo



byvatelstvem se zabývá podrobně svazek Živá příroda (autoři Václav Novák a Karel Hudec s kolektivem), který vydala Muzejní a vlastivědná společnost v rámci Vlastivědy moravské, země a lid, roku 1997, str. 222–288. Zde se proto omezíme na nejdůležitější fakta.

Podle H. Herze bylo roku 1775 na Moravě a ve Slezsku 1 382 532 obyvatel (z toho na Moravě 1 134 674 a ve Slezsku 247 858) a do roku 1910 tento počet vzrostl na 3 329 501 obyvatel (z toho na Moravě na 2 588 406 a ve Slezsku na 741 095). Průměrný roční přírůstek činil koncem 18. století: 6,5 promile a stejně rychle se zvyšoval počet obyvatel v 19. století: po celé století to byl průměr 6,8 promile a patřil k nejvyšším v historii, a to přes trvale vysokou emigraci, která přirozený přírůstek snižovala v průměru asi o jednu pětinu v první polovině a o jednu třetinu ve druhé polovině 19. století.

K roku 1825 připadalo na Moravě a ve Slezsku na čtvereční míli 4 090 obyvatel a mezi všemi rakouskými zeměmi byla tak Morava se Slezskem nejhustěji zalidněna. Největší zalidnění vykazoval Přerovský kraj, kde bylo 4 624 obyvatel na čtv. míli, následoval Olomoucký kraj s 4 455 obyvateli na čtv. míli, Brněnský kraj s 4 191, Hradištský s 3 885, Jihlavský s 3 542 a Znojenský kraj s 2 766 obyvateli na čtv. míli. Ve Slezsku připadalo v Těšínském kraji na čtv. míli dokonce 5 112 obyvatel a v Opavském kraji 4 564 obyvatel.

Slezsko tak patřilo podle B. Pitronové v západní části monarchie k zemím s vysokou hustotou zalidnění a s velmi dynamickým vývojem lidnatosti. Ve druhé polovině 19. století bylo na prvním místě Dolní Rakousko s Vídní a hned za ním české země se Slezskem, které si toto po-

stavení udrželo bez zakolísání mezi 17 zeměmi v Předlitavsku až do vypuknutí první světové války. Hlavní zásluhu na rychle rostoucím zalidnění Slezska měla východní část s mohutně se rozvíjejícím těžkým průmyslem a zatímco ve východní části se během něco více než padesáti let zvýšil počet obyvatel o 230 %, v západní části o 126 %. Zvláště markantní je období let 1890 až 1900, kdy ve východní části došlo ke vzrůstu o 69 204 osob, v západním Slezsku pouze 5 570 osob. Od roku 1900 předčilo východní Slezsko průměrnou hustotu svého zalidnění nejlidnatější provincii monarchie Dolní Rakousko.

S průmyslovou revolucí je spjato mj. vytváření průmyslových oblastí nového typu. Byla to především brněnská průmyslová oblast v čele s Brnem, které se stalo dočasně v 19. století nejvíce průmyslovým městem českých zemí a čtvrtým nejprůmyslovějším městem Předlitavska. Svým prudkým růstem značně předstihlo všechna města, která s ním ještě v 18. století držela krok. V roce 1857 v něm bylo 59 819 obyvatel, z toho 26 365 obyvatel cizích, příslušných jinam než do Brna, a v letech 1857 až 1869 se počet obyvatel zvýšil o 13 952 osob. Zároveň s Brnem rostly v první polovině 19. století i blízké a vzdálenější zejména dělnické vsi Židenice, Juliánov, Husovice aj. i s průmyslovým Královým Polem, a již v první polovině 19. století, především od 20. let, lze mluvit o vytváření širší brněnské průmyslové oblasti jiného typu než byly zejména zkomírající plátenické distrikty. Vedoucí postavení si Brno udrželo a ještě posílilo v 50. letech prudkým vzestupem, rychlejším než byl růst Prahy. Přes poměrně nízký stupeň urbanizace (roku 1880 připadalo v Brně na jeden dům 6,8 bytových stran) předstihovalo všechna ostatní moravská a slezská města včetně Moravské Ostřavy. Na druhém místě byla Olomouc se 4,4 bytovými stranami v jednom domě.

Dalšími oblastmi továrního průmyslu se stalo Moravskotřebovsko se Svitavskem, Sternbersko

23 Ostrava, náměstí (dnes Masarykovo) v Moravské Ostravě po r. 1900.



a Novojičínsko na Moravě a Krnovsko, Opavsko a Bílsko s okolím ve Slezsku.

~~Druhou nejvýznamnější městskou oblastí byla od poloviny 10. století Moravská Ostrava a Slezská Ostrava jako centrum vytvářející se ostravské průmyslové oblasti.~~ Ostravská průmyslová oblast se jeví již na počátku 40. let jako značně industrializovaná, v níž měla převahu tradiční odvětví, zejména potravinářství, stále větší význam však získával nově vznikající těžký průmysl založený na bohatých ložiscích kamenného uhlí. Ještě koncem 18. století bylo však Ostravsko obydleno dost řídko a vlastním centrem byl Frenštát p. Radh. a Frýdek-Místek a Ostravu předčil i Brušperk. Moravská Ostrava nebyla až do poloviny 19. století nijak důležitým městem oblasti, ještě roku 1834 měla jen 1 752 obyvatel a teprve roku 1857 dosáhla čtyř tisíc obyvatel, do roku 1880 se zvýšilo zalidnění města proti roku 1834 přibližně osminásobně na 13 448 obyvatel. Nejvíce vzrostly Mariánské Hory a ve Vítkovicích stoupl počet obyvatel v letech 1834–1880 na 2 591 osob, tj. více než o 1 200 %.

Počátek velkolepého rozmachu ostravské průmyslové oblasti přinesla až 70. léta, kdy se ~~stalo Ostravsko skutečně jedním z hlavních průmyslových oblastí jejího jádra byl Ostravsko-karvinský kamennouhelný revír.~~ V první fázi vývoje Ostravské průmyslové oblasti ve 40. až 80. letech byla kryta poptávka po pracovních silách

z místních zdrojů, teprve od 50. let nastává příliv migrantů nejčastěji z blízkého okolí. Jeho intenzita narůstala zvláště v 60. letech, kdy byly vyčerpány místní zásoby volných pracovních sil a do popředí vystupují migranti ze vzdálených oblastí. Ukončení jejich přílivu neustalo ani za krize 70. let, celkově se však stala 70. léta ve vývoji obyvatelstva českých zemí přelomem. Od této doby byly nejhustěji zalidněné textilní oblasti jako byly plátenické kraje stále očitelněji předstihovány růstem počtu obyvatel v nových průmyslových centrech.

V době krize došlo v nejhůře postižených střediscích domácí textilní výroby k emigraci, která směřovala do měst v úrodných nížinách, do uhelných revírů a na jih do Vídně. Chudé kraje na jihu byly depopulačními oblastmi už v 60. letech, teprve v 80. letech se však dostal tento proces do nového stadia a docházelo k prohloubení rozdílů mezi oblastmi. Proti sobě stála především území v severní části země, vtažená do intenzivního kapitalistického rozvoje průmyslu a zemědělství, a zaostávající chudé kraje na jihu. V 70. letech se stalo hromadným zjevem vystěhovalectví na jihozápadní Moravě, na severu bylo postiženo bídou a nezaměstnaností především Jesenícko, kde se růst obyvatel zastavil a v několika okresech pokračoval trvalý úbytek obyvatel až do vzniku ČSR.

Pokud jde o Ostravsko, intenzita imigrace se



24 Olomouc, Dolní náměstí po r. 1900.

za krize 70. let naopak zvyšovala a podle L. Dokoupila dosáhla pravděpodobně na přelomu století svého vrcholu. Až na malé výjimky to byla migrace ze sousedního Pruska (téměř polovina byla z Hlučínska) a rozhodující část kvalifikovaných odborníků přicházela ze zemí monarchie, hlavně z Čech (z Příbrami) a později z Haliče. Hlavní a rozhodující podíl na velmi rychlém růstu ostravské průmyslové oblasti mělo především masové přistěhovalectví. V letech 1899–1900, kdy nastal na Ostravsku největší vzestup počtu obyvatel, podílelo se na tomto růstu přistěhovalectví 35,5 % a přirozeným přírůstek 29 %. Hlavním cílem emigrace se stal okres Moravská Ostrava, kde vzrostl počet obyvatel díky imigracím o 54 %, zatímco v politickém okrese Fryštát (se soudními okresy Fryštát a Bohumín) pouze o 25 %. Přelomovým obdobím byla 80. a 90. léta, kdy došlo v ostravské průmyslové aglomeraci k nejrychlejší koncentraci. V této době začalo rozsáhlé vyliďňování ve značné části Slezska a na přilehlé Moravě, ale nejen na tomto území, odkud masově odcházeli lidé na Ostravsko za prací, ale i tam, kde cílem migrace nebylo Ostravsko.

3.2 Ústavní a správní vývoj v letech 1740–1850

V tereziánském období se prosadily ve správě tendence, které známe v různé míře už od 16. století, tj. ~~byrokraticizace a centralizace, odstranění stavovského vlivu na správu a panovnický absolutismus.~~

Nejvyšším moravským zemským úřadem zůstal zpočátku ~~Královský tribunál~~, který sestával kromě zemského hejtmana a kancléře ze dvou radů a dvou sekretářů. Úředníci byli již placeni a nemusili být příslušníky stavů, ve skutečnosti však byli přisedícími výhradně šlechtici. V roce 1716 začlenil Karel VI. do tribunálu moravské země nejvyšší úředníky, tj. komorníka, zemského sudího, hofrychtáře, podkomořího a zemského písaře, neboť chtěl odstranit vleklou krizi, do níž se tribunál dostal. Neutěšená situace vedla k vydání instrukce roku 1739, která rušila tehdejší větší a menší senát a zaváděla senáty politický a soudní. Zároveň odstraňovala povinnost projednávat všechny záležitosti v plénu, neboť to se mělo omezit na nejzávažnější věci. Ve Slezsku byl roku 1619, popř. 1620, přeměněn Úřad slezského zemského hejtmana na Vrchní úřad (Oberamt) ve Vratislavi, který byl obsazen jako tribunál úředníků z povolání.

K zásadní změně došlo na Moravě a ve Slezsku v letech 1742–1743, kdy po ztrátě převážně části Slezska vybudoval v intencích panovnice Bedřich Vilém Haugwitz ~~Královský úřad v Opavě~~, který se stal modelem, podle něhož se přetvářela zemská správa i v ostatních zemích monarchie. Prosadilo se zejména spojení politické správy s převážnou částí správy finanční a byl odstraněn poslední zbytek stavovského vlivu na správu. K přechodu na nový správní systém na Moravě bylo použito Královské depu-

od roku 1776 jednání i o biskupství v Opavě, které ale ustaveno nebylo. Celé Opavsko (včetně části odstoupené roku 1742 Prusku) patřilo nadále k olomoucké diecézi a pro celou oblast byl stanoven zvláštní biskupský komisař v Ketři. Zásahy Josefa II. do církevní správy tak vytvořily především rovnoměrnou a vyváženou organizační strukturu přizpůsobenou potřebám a složení soudobé společnosti. Jeho politika byla tak jen vyvrcholením starší snahy o podřízení církve státem a zůstala s několika restrikcemi v podstatě zachována po celou první polovinu 19. století, během níž už k závažnějším změnám nedošlo.

Za Josefa II. vznikla rovněž instituce katastrálních obcí, které byly zřízeny roku 1784 spojením zpravidla několika vsí v jeden územní celek.

*

Před koncem starého správního systému v roce 1848 byly náklady na civilní správu na Moravě a ve Slezsku rozpočtovány takto. Na gubernium mělo být vynaloženo 129 574 zl, na osm krajských úřadů 112 238 zl, na sanitní personál (tvořilo jej osm krajských lékařů, osm krajských ranhojičů a jeden zvěrolékař) 14 170 zl a ostatní náklady na politickou správu měly činit 14 170 zl. Na veřejnou bezpečnost (tj. na Policejní ředitelství v Brně a Policejní komisařství v Opavě) se počítalo s částkou 23 461 zl. Rozpočet finanční správy dělal pro kamerální důchodkové správy 176 900 zl, na finanční stráž 438 560 zl, na hlavní a provinční pokladny 26 710 zl, na finanční prokuraturu 18 964 zl, na ostatní finanční úřady 4 460 zl a na katastr 61 900 zl. Náklady na soudnictví a justiční správu byly rozděleny na náklady na apelační soud (59 600 zl), na zemské právo a zemské desky (46 080 zl) a na ostatní orgány (10 200 zl). Náklady na školskou správu měly dělat 34 784 zl, na instituce v oboru působnosti ministerstva veřejných prací 498 719 zl (z toho bylo určeno 390 746 zl na stavbu silnic), v oboru ministerstva zemědělství počítal rozpočet pouze s částkou 300 zl jako příspěvek na podporu zemědělství, a na provinční státní účtárnu, tj. na kontrolní úřad, bylo pamatováno částkou 73 619 zl.

V roce 1841 bylo na Moravě a ve Slezsku 3 886 státních zaměstnanců, z toho připadalo 864 osob na úředníky, 249 osob na praktikanty, 40 osob na diurnisty, 2 513 osob na kategorii označovanou jako sluhové, což bylo zejména 1 475

příslušníků pohraniční stráže a 837 příslušníků důchodkové správy a dělníků tabákové továrny v Hodoníně bylo 220; do státní správy byli počítáni z toho důvodu, že pěstování a zpracování tabáku bylo státním monopolem.

Největší počet úředníků připadal na finanční správu (472), na politickou správu (196) a na kontrolní úřady (84). Ve správě katastru pracovalo 35 úředníků a v policejní správě 13. Z úředníků politické správy jich bylo 70 u Moravskoslezského gubernia, 86 na krajských úřadech a 40 v ostatních orgánech politické správy. Z 64 úředníků a soudců v justiční správě a soudnictví bylo 30 úředníků a soudců apelačního soudu, 29 u zemského soudu a tři u zemských desek.

3.3 Správní vývoj v letech 1850–1918

Nová organizace tentokrát již postátněné veřejné správy vstoupila v platnost 1. 1. 1850. Až do této doby vykonávaly veřejnou správu v první instanci patrimoniální úřady, popř. magistráty měst, ale již na státní útraty. Základní územní jednotkou se staly politické okresy, které byly vytvářeny tak, aby se od sebe zásadně nelišily ani rozlohou, ani počtem obyvatel. V každém politickém okrese vzniklo okresní hejtmanství (na Moravě jich bylo 25 a ve Slezsku sedm) jakožto politický úřad první stolice s všeobecnou působností. Do čela každého okresního hejtmanství byl postaven okresní hejtman, jemuž byl přidán potřebný počet úředníků a jiného personálu.

Morava byla v letech 1850–1855 rozdělena na dva kraje (Brněnský a Olomoucký) a v každém z nich vznikla krajská vláda v čele s krajským prezidentem, kdežto Slezsko, které se rokem 1850 stalo opět samostatnou správní jednotkou a jeho spojení s Moravou uskutečněné za Josefa II. bylo odstraněno, nebylo dále děleno na kraje. V Brně a Opavě bylo zřízeno místodržitelství v čele s místodržitelem jmenovaným panovníkem, slezské místodržitelství bylo však roku 1854 přeměněno na Zemskou vládu v Opavě v čele se zemským prezidentem.

Těžiště politické správy bylo v letech 1850–1855 v krajích, kdežto pravomoci zemí měly být co nejvíce omezovány, takže krajské vlády byly ve skutečnosti podřízeny přímo Ministerstvu vnitra, přestože formálně bylo vloženo v instancním pořadí mezi krajskou vládu a Ministerstvo vnitra jako nejvyšší instanci politické správy ještě místodržitelství. Na krajské vlády byly tak pře-

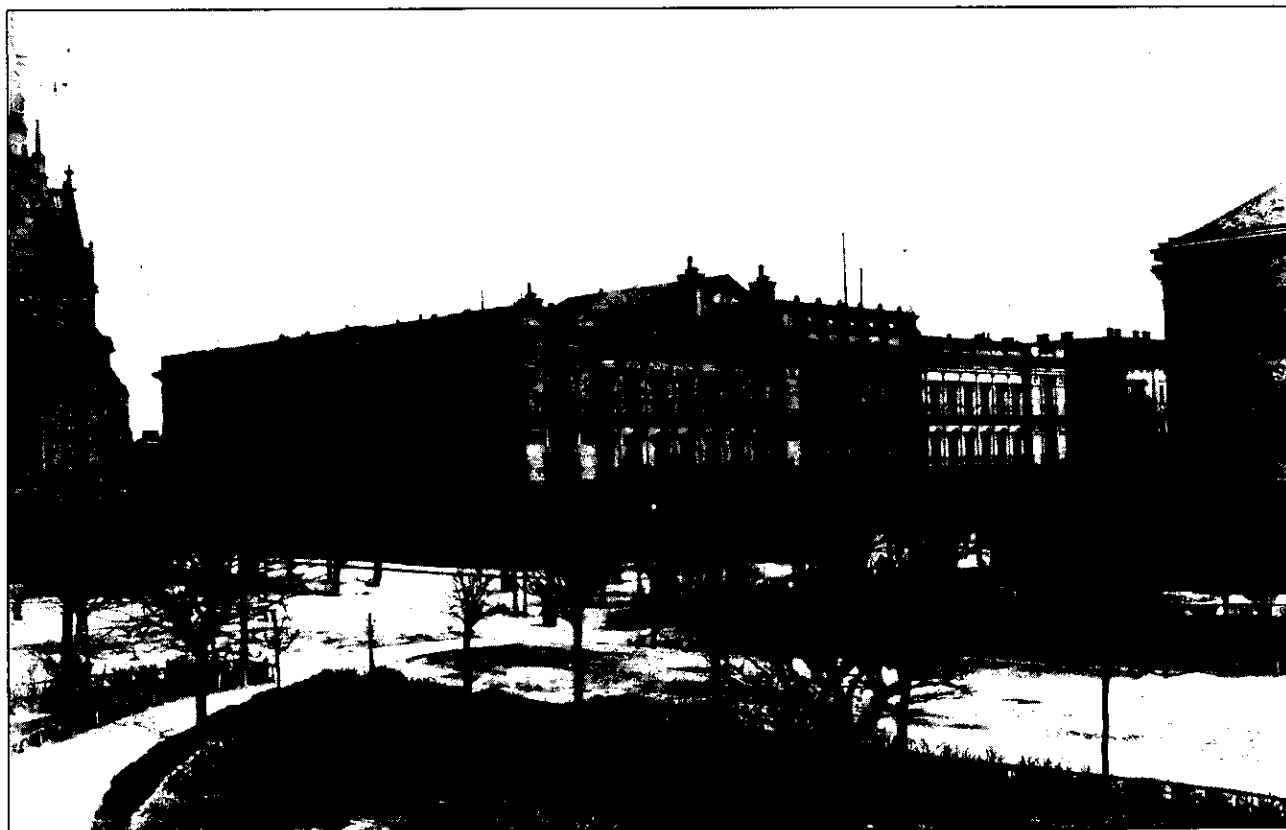
neseny všechny pravomoci zrušeného Moravsko-slezského gubernia.

Správní členění Moravy a Slezska v letech 1850–1855 vypadalo takto. Brněnský kraj sestával z 1 196 místních obcí a z okresních hejtmanství Boskovice, Brno, Dačice, Hustopeče, Jihlava, Kyjov, Mikulov, Moravská Třebová, Moravský Krumlov, Nové Město na Moravě, Vyškov a Znojmo. Olomoucký kraj tvořilo 1 235 místních obcí a okresní hejtmanství Holešov, Hranice, Kroměříž, Litovel, Místek, Nový Jičín, Olomouc, Rýmařov, Šternberk, Šumperk, Uherské Hradiště, Uherský Brod a Valašské Meziříčí. Slezsko sestávalo z 574 místních obcí a z okresních hejtmanství Bílsko, Frývaldov (Jeseník), Bruntál, Frýdek, Krnov, Opava a Těšín.

V některých obzvláště rozsáhlých politických okresech byly zřízeny expozitury okresních hejtmanství: v Břeclavi byla expozitura hustopečského okresního hejtmanství, v Moravských Budějovicích expozitura Okresního hejtmanství Znojmo, ve Starém Městě pod Sněžníkem

expozitura šumperského Okresního hejtmanství, v Moravské Ostravě expozitura Okresního hejtmanství v Místku a ve Strážnici expozitura Okresního hejtmanství v Uherském Hradišti.

Tato správní organizace spojovaná se jménem ministra vnitra F. Stadiona, která vycházela z toho, že politické okresy musí být většího rozměru, neboť jen tehdy mohou být reprezentací schopnou života, když bude spojeno více obcí společnými zájmy, se však stala značným územním rozsahem politických okresů pro neoabsolutistický režim přítěží. Dne 12. 5. 1855 zahájily proto činnost nově zřízené smíšené okresní úřady, které vykonávaly rovněž působnost okresních soudů a nastoupily na místo dřívějších okresních hejtmanství. Do jejich čela byli postaveni okresní představení a jejich působnost se vztahovala na území tzv. soudního okresu. Na Moravě tak vzniklo 76 a ve Slezsku 22 smíšených okresních úřadů. Morava byla rozdělena do šesti krajů a v sídle každého kraje vznikl Krajský úřad v čele s krajským představeným.



27 Brno, Joštova třída, Zemská sněmovna, novorenesanční stavba z l. 1875–1878.

Brněnský kraj tvořilo 17 okresů s jedním politickým úřadem a s 16 smíšenými okresními úřady, Hradištský kraj sestával z 12 okresů tvořených jedním politickým úřadem a 11 smíšenými okresními úřady, Jihlavský kraj měl 8 okresů (z toho byl jeden politický úřad a sedm smíšených okresních úřadů), Znojemský kraj se skládal z 9 okresů (z toho byl jeden politický úřad a osm smíšených okresních úřadů), Novojičimský kraj tvořilo 13 okresů (z toho byl jeden politický úřad a 12 smíšených okresních úřadů) a Olomoucký kraj měl 17 venkovských okresů a jeden městský okres s jedním politickým úřadem, 16 smíšenými okresními úřady a jedním magistrátem. Ve Slezsku nebyly kraje zřízeny a země byla rozdělena do 22 okresů, z toho byly dva politické úřady, 20 smíšených okresních úřadů a jeden magistrát.

Působnost smíšených okresních úřadů se dělila na působnost v politické správě, na působnost v soudních záležitostech a na působnost v záležitostech berních a pokladních.

Brzy se ukázala zbytečnost krajských úřadů a ty byly na Moravě k 5. 6. 1860 zrušeny, a to v souvislosti s tím, že v letech 1860-1861 bylo Slezsko opět na krátkou dobu administrativně spojeno s Moravou. S účinností od 15. 11. 1860 byla zrušena Zemská vláda v Opavě, přičemž Slezsko zůstalo v postavení korunní země a v Opavě byla ponechána nově zřízená instituce zemského hejtmána jako exponovaného člena moravského místodržitelství. Záhy se však ukázala neuváženost této reformy, a to tím spíše, že vzbudila značný odpor v zemi. Rozhodnutím panovníka byla proto opětovně zřízena s působností od 1. 4. 1861 Zemská vláda v Opavě v čele se zemským prezidentem a zhruba se stejnou pravomocí, jakou měl místodržitel a Moravské místodržitelství v Brně.

Definitivní organizace politické správy se uskutečnila v roce 1868. V první instanci zřídila se úřady k okresním hejtmánstvím v čele s okresními hejtmány a za základ územního členění byla vzata organizace z let 1850-1855, přičemž ale některé velké politické okresy byly rozděleny, takže na Moravě vzniklo 30 a ve Slezsku sedm okresních hejtmánství. Do roku 1907 se počet okresních hejtmánství na Moravě zvýšil na 34 a ve Slezsku na devět. Speciální agendy vykonával na okresním hejtmánství státní okresní lékař, státní veterinář, okresní inženýr a pracovník lesní inspekce.

Územní členění Moravy a Slezska v letech 1868-1918 vypadalo takto.

Politický okres	Soudní okresy
Boskovice	Blansko, Boskovice, Kunštát
Brno-venkov	Brno-venkov, Ivančice, (Tišnov do r. 1896)
Dačice	Dačice (Jemnice do r. 1896), (Slavonice od r. 1908), Telč
Hodonín	Břeclav, Hodonín, Strážnice
Holešov	Bystřice p. Host., Holešov, (Vizovice do r. 1935)
Hranice	Hranice, Lipník n. Bečvou
Hustopeče	Hustopeče, Klobouky u Brna, Židlochovice
Jihlava	Jihlava, (Třešť od r. 1908)
Kroměříž	(Kojetín do r. 1888), Kroměříž, (Přerov do r. 1877), Zdonky
Kyjov	Kyjov, Žďánice
Litovel	Konice, Litovel, (Uničov do r. 1909)
Mikulov	Mikulov (Pohořelice od r. 1901)
Místek	Frenštát p. Radh., Místek, (Moravská Ostrava do r. 1900)
Moravská Ostrava	(Moravská Ostrava od r. 1900)
Moravská Třebová	Jevíčko, Moravská Třebová, Svitavy
Moravské Budějovice	(Moravské Budějovice od r. 1896), (Jemnice od r. 1896)
Moravský Beroun	(Dvorce od r. 1909), (Město Libavá od r. 1909)
Moravský Krumlov	Hrotovice, Moravský Krumlov
Nové Město na Mor.	Bystřice n. Pern., Nové Město na Mor., Žďár
Nový Jičín	Fulnek, Nový Jičín, Příbor
Olomouc-venkov	Olomouc-venkov
Prostějov	Plumlov, Prostějov
Přerov	(Kojetín od r. 1877), (Přerov od r. 1877)
Rýmařov	Rýmařov
Šternberk	(Dvorce do r. 1909), (Město Libavá do r. 1909), Šternberk, (Uničov od r. 1909)
Šumperk	Staré Město pod Sněžníkem, Šumperk
Tišnov	(Tišnov od r. 1896)
Třebíč	Náměšť nad Oslavou, Třebíč
Uherské Hradiště	Napajedla, Uherské Hradiště, Uherský Ostroh, (Zlín v letech 1923-1935)
Uherský Brod	(Bojkovice od r. 1901), Uherský Brod, Valašské Klobouky

Valašské Meziříčí	Rožnov p. Radh., Valašské Meziříčí, (Vsetín do r. 1909)
Velké Meziříčí	(Velká Bíteš od r. 1891), Velké Meziříčí
Vsetín	(Vsetín od r. 1909)
Vyškov	Bučovice, Slavkov, Vyškov
Zábřeh	Mohelnice, Šilperk (Štýty), Zábřeh
Zlín	(Vizovice od r. 1935), (Zlín od r. 1935)
Znojmo	Jaroslavice, (Moravské Budějovice do r. 1896), Vranov n. Dyjí, Znojmo
Bílovec	(Bílovec od r. 1896), (Klimkovice od r. 1896)
Bruntál	Bruntál, Horní Benešov, (Vrbno p. Pradědem od r. 1869)
Těšín	Těšín, Jablunkov
Frydek	(Frydek od r. 1901), (Slezská Ostrava od r. 1904)
Fryštát	Bohumín, (Frydek do r. 1901), Fryštát
Fryvaldov (Jeseník)	Fryvaldov (Jeseník), Cukmantl, Javorník, Vidnava
Hlučín	(Hlučín od r. 1920)
Krnov	Město Albrechtice, (Jindřichov od r. 1873), Krnov, Osoblaha
Opava	(Bílovec do r. 1896), (Klimkovice do r. 1896), Odry, Opava, Vítkov
Bílsko	Bílsko, Skočov, Strumeň

Do tohoto rozdělení nebyla pojata statutární města, jejichž počet se ustálil v 60. letech na Moravě na šest (Brno, Olomouc, Jihlava, Znojmo, Uherské Hradiště a Kroměříž, Mikulov usiloval o zvláštní status marně) a ve Slezsku na tři (Opava, Frydek a Bílsko). Každé z těchto statutárních měst tvořilo samostatný politický okres a politickou správu zde vykonával v první stolici magistrát města jako kolektivní orgán.

~~Moravské místodržitelství, které až do~~ ~~místodržitelem převzelo v roce 1855 převážnou část~~ ~~pravomocí zrušeného gubernia a bylo nejdůležitějším úřadem v zemi, sestávalo v roce 1914 z místodržitele, viceprezidenta, ze čtyř dvorních a devíti místodržitelských řadů (byli to dva zemští zdravotní referenti, zemský lesní inspektor, dva lesní radové, zemský veterinární referent, dva veterinární inspektoři a vrchní cejchovní inspektor). Součástí Moravského místodržitelství byl Úřad pro státní stavební službu v čele s dvorním radou, dále zde byli tři vrchní stavení radové, pět~~

stavebních radů, sedm vrchních inženýrů a osm inženýrů.

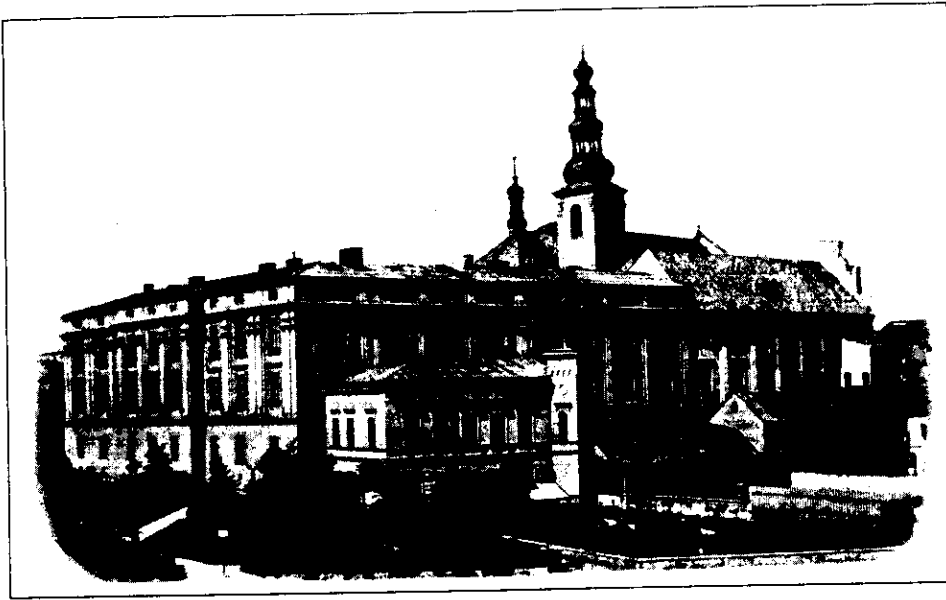
~~Místodržitel podléhalo Zemské tmanentní ředitelství, Zemská školní rada, Zemská zdravotní rada, Zemská komise pro agrární operace, Zemská komise pro vyvazování pozemků a Zemská komise pro úpravu řek, určitým způsobem pak i Policejní ředitelství.~~

V čele Zemské vlády v Opavě stál zemský prezident a dále tam byli dva dvorní radové a pět radů zemské vlády (byl to zemský zdravotní referent, zemský zdravotní inspektor, zemský veterinární referent, vrchní lesní rada a zemský lesní inspektor). V čele Úřadu pro státní stavební službu stál vrchní stavební rada a dále tam byli dva stavební radové, vrchní inženýři a inženýři. Zemskému prezidentu byly podřízeny podobné komise jako místodržiteli.

Moravským místodržitelem byl od 8. 12. 1849 do 1. 8. 1860 ~~hrabě Leopold Lazanský~~, po jeho odstoupení jím byl jmenován kníže Karel Lobkowitz, ten však rezignoval a od 11. 8. do 20. 11. 1860 zastával tento úřad hrabě Antonín Forgách. Do 21. května 1862 byl místodržitelem hrabě Gustav Ignác Chorinský, potom následovalo 11 místodržitelů, z nichž byl v úřadu nejdéle hrabě Karel Zierotin-Lilgenau (od 15. 2. 1900 do 17. 9. 1906), koncem roku 1906 a v roce 1907 nebyl úřad místodržitele ani jeho zástupce obsazen a teprve od 26. 1. 1908 do 3. 11. 1911 a znovu od 3. 12. 1915 do 30. 10. 1918 byl moravským místodržitelem sv. p. Karel Heindold-Udyňski.

Slezským místodržitelem byl od 8. 12. 1849 do 23. 2. 1853 sv. p. Josef Kalchberg, od 23. 2. 1853 následoval sv. p. Antonín Halbhuber, který se stal roku 1854 zemským prezidentem a byl jím do 1. 8. 1860 a po něm následoval hrabě Antonín Forgách (od 1. 8. do 20. 11. 1860) jako moravsko-slezský místodržitel. Poté se až do 2. 11. 1918 vystřídal v úřadu zemského prezidenta 13 osob.

Vedle státní správy byla vybudována územní samospráva. Její vytvoření si vynutila skutečnost, že vrchnostenská (patrimoniální) správa fungující až do zrušení poddanství byla velmi rozsáhlá, takže by bylo nutno zříditi velké množství prvoinstančních státních úřadů. Východiskem byla myšlenka, aby některé úkoly politické a jiné správy byly svěřeny samému občanstvu, které by bylo k tomu účelu organizováno jako veřejné korporace. Počátek byl dán tzv. prozatímním obecním zřízením z března 1849, již 6. 4. 1848 vznikl



však při brněnském magistrátu 30 členný reprezentační výbor jako předobraz vytvoření městské samosprávy a výraz odporu občanstva proti dosavadnímu zbyrokratizovanému a v podstatě postátněnému magistrátu. Podobným vývojem procházela za revoluce i některá další města.

Volené orgány obecní samosprávy v čele s obecními starosty začaly vykonávat jednak tzv. přirozenou působnost, jednak v tzv. přenesené působnosti plnily úkoly, které na ně přenášel stát. Po prvních volbách do obcí na počátku 50. let následovalo období neoabsolutismu, takže příští volby se konaly teprve poté, když byl přijat v březnu 1862 rámcový obecní zákon, který byl výsledkem kompromisu mezi vládou, jež chtěla dostat obce pod tuhé jeho státního dozoru, s mezi Říšskou radou. V intencích rámcového obecního zákona přijaly obecní zákony moravský a slezský zemský sněm. Vedle místních obcí měly být zřízeny i obce okresní a župní (krajské) a nad tím obce zemské. Zřízení okresních a krajských obcí bylo však jen fakultativní, krajské obce zřízeny nebyly a okresní samospráva se neuskutečnila, přestože příslušné zákony moravský a slezský sněm přijal. V obou zemích je částečně nahradily okresní silniční výbory. Druhou a zároveň nejvyšší instancí územní samosprávy se tak na Moravě a ve Slezsku staly zemské výbory, které od roku 1861 nahradily staré stavovské zemské výbory. Zemské výbory byly zároveň výkonnými orgány zemských sněmů.

Působnost obcí se nyní dělila na samostatnou

(tu vykonávala obec jako samosprávná korporace) a přenesenou (tu na obec delegoval opět stát, aniž by obci poskytl finanční prostředky na její výkon). Toto členění mělo zásadní význam pro dozor a dohlédací právo na obce: v oboru samostatné působnosti byly obce podřízeny vyšším samosprávným orgánům, tj. zemským výborům, kdežto v oboru přenesení působnosti na ně dohlížely státní úřady.

Orgány obecní samosprávy byly obecní výbory, ty volily ze svého středu obecní představenstvo (jež musilo být nejméně tříčlenné) a obecního starostu. Volba obecního výboru se konala zpravidla ve třech volebních sborech, které byly vytvářeny tak, že rozhodující slovo měla nejzřejmější část občanů, neboť volební právo bylo spojeno s daňovým cenzem.

Sjezd moravský měst konstatoval roku 1908 neutěšený stav financí valné většiny českých obcí na Moravě, což dokládá skutečností, že roku 1880 musilo vypsát přírážky k přímým daním vyšší než 50 % jen 352 obcí, roku 1906 ale již 1 490 obcí, z toho 47 obcí přes 200 %. Za příčinou bylo považováno, že úkoly vložené na obce jak v oboru samostatné, tak i přenesené působnosti jsou velmi rozsáhlé, stát se zbavil velkého břemene a přesunul je na obce, které je v nadšené nad dosaženými svobodami a právy ochotně převzaly. Stát vzdor všem úkolům nepostoupil obcím žádný ze svých finančních zdrojů. Sjezd rovněž jednal o opravě volebního řádu do obcí, a to zavedením tajného hlasování, přičemž většina obcí s

vyslovila pro zřízení čtvrtého volebního sboru, ve kterém by volili buď ti, kteří volí i v ostatních sborech, nebo jen dosavadní nevoliči, neboť „dnešní volební řád nehodí se do tohoto století“.

Neudržitelnost volebního řádu do obcí dokládá i skutečnost, že v květnu 1905 v novém statutu uděleném Moravským zemským sněmem městu Brnu přibyl ke třem volebním sborům čtvrtý, v němž měli volební právo kromě do té doby oprávněných voličů všichni občané, kteří dosáhli 24 let věku a bydleli aspoň dva roky dobrovolně v Brně. Čtvrtý volební sbor však vysílal do 57 členného obecního zastupitelstva pouze devět zástupců.

Jednou z moravských zvláštností byla existence židovských obcí. Prozatímní obecní zřízení z roku 1849 stanovilo, že samostatnou politickou obcí je zpravidla samostatná katastrální obec, z celkového počtu 51 židovských obcí na Moravě byly ale katastrálními obcemi pouze dvě, a to Boskovice a Holešov. Na nátlak místodržitelství se podařilo sloučit se stejnojmennými křesťanskými obcemi jen 25 židovských obcí, i když nález Správního soudního dvora z roku 1877 stanovil, že existence samostatných židovských obcí odporuje zákonu. Jejich spojení se však pro odpor křesťanských obcí neuskutečnilo zejména proto, že židovské obce neměly zpravidla žádné obecní jmění. Samostatné židovské obce v počtu 26 zanikly na Moravě na základě novely k obecnímu zřízení z roku 1919.

Od 1. 6. 1850 začalo působit Zemské finanční ředitelství v Brně a pro Slezsko Berní ředitelství v Opavě, to vykonávalo správu přímých daní, kdežto nepřímé daně pro Slezsko spravovalo Zemské finanční ředitelství v Brně, ale jen do roku 1864, kdy bylo Berní ředitelství přeměněno na Finanční ředitelství v Opavě a to se stalo již zemským finančním úřadem pro všechny finanční záležitosti Slezska. Vrchní vedení správy Zemského finančního ředitelství příslušelo místodržiteli. Zemské finanční ředitelství bylo druhou instancí ve finančních věcech vůbec, a to ve správě jak přímých, tak i nepřímých daní a ve všech jiných finančních záležitostech a bylo podřízeno Ministerstvu financí.

Od 31. 10. 1856 vznikla z dosavadních okresních kamerálních správ čtyři okresní finanční ře-

ditelství na Moravě, a to v Brně, Olomouci, Jihlavě a Uherském Hradišti a ve Slezsku v Opavě a Těšíně. Byla to pravidelná první správní instance ve věcech nepřímých daní, poplatků, cel a státních monopolů, správa přímých daní jim nepříslušela. Obě ředitelství ve Slezsku byla v 60. letech zrušena a jejich agendu převzaly finanční inspektoráty. Finančními a správními úřady na úseku přímých daní se stala okresní hejtmanství (v letech 1855–1860 krajské úřady), v nichž byly zřízeny berní referáty s berními inspektory a podinspektory. Pomocnými orgány byly berní úřady zřízené v sídlech soudních (berních) okresů. Na činnost komorního prokurátora navazovala Finanční prokuratura v Brně s účelem hájit fiskální zájmy státu a udělovat státním orgánům rady ve finančních záležitostech.

Na Moravě vznikly roku 1856 jenom čtyři hlavní celní úřady (v Brně, dva v Uherském Hradišti a v Olomouci), kdežto ve Slezsku to bylo 19 celních úřadů a rovněž zde byl vzhledem k celní hranici s Pruskem velký počet příslušníků finanční stráže.

Základní jednotkou státní soudní pravomoci se staly od roku ~~1850 okresní soudy~~ s působností pro soudní okresy, v letech 1850–1868 to byly smíšené okresní úřady, ~~druhou instancí se staly zemské nebo krajské soudy~~, označované od roku 1855 jako ~~oborové soudy~~ prvé stolice (byl to zemský soud v Brně a sedm krajských soudů na Moravě a dva krajské soudy ve Slezsku). Z Apelačního soudu se stal Vrchní zemský soud v Brně, od roku 1855 sborový soud druhé stolice.

U sborových soudů první a druhé stolice vznikla státní zastupitelství, u některých z nich pak obchodní nebo horní senáty. Pro řešení pracovních sporů byly příslušné živnostenské soudy v Brně, Prostějově, Šumperku, Šternberku a Bílsku.

Od roku 1849 začalo být vytvářeno četnictvo jako ozbrojený strážní sbor. V Brně vzniklo Zemské četnické velitelství, nižšími složkami byla okresní četnická velitelství a četnické stanice.

Až do vzniku ČSR existovaly jako určitá anomálie moravské enklávy ve Slezsku tvořené 58 obcemi a osadami, z nichž větší byla Osoblaha a Jindřichov.

6.1 Doprava a spoje



plavněné moravské řeky byly vhodné jako vodní cesty jen Morava a Bečva, voroplavba se však provozovala hlavně pouze zjara za vysokého stavu vody. K. Kořistka se zmiňoval o plavení na Moravě, Bečvě a občasně na Svatce, plavení se provozovalo s úspěchem i na Svitavě od Blanska do Brna, které tak bylo zásobováno dřívím z lesů pozoričského velkostátku.

Otázka regulování moravských řek vystoupila do popředí v 70. a 80. letech 19. století, celá řada řek byla však regulována již od 60. let 18. století (kromě Moravy i Haná a Dyje a rovněž Svatka se Svitavou), neboť záplavami byla postižována některá brněnská předměstí. Regulace Svatky a Svitavy byla započata roku 1847 a většinou byla skončena do roku 1850. V roce 1880 se usnesla olomoucká komora vzhledem na „hroznou povodeň“, již byla tehdy postižena značná část Moravy a Šlezska, požadovat upravení řek. Ztráty způsobené povodní se odhadovaly na více než 3 mil. zl na odepsaných daních a zničených živnostech. Komora se obrátila peticemi na všechna ministerstva, na Říšskou radu a na Moravský zemský sněm stran důrazného upravení všech moravských hlavních a vedlejších řek.

V roce 1901 byl přijat vodoecestný zákon (velké zásluhy o jeho přijetí měl prof. Antonín Šmrček z české techniky v Brně) a jeho provedením bylo pověřeno Ministerstvo obchodu. To zřídilo Ředitelství pro stavbu vodních cest ve Vídni s později přičleněnou expoziturou v Přerově. Podle zákona měl být realizován průplav mezi Dunajem a Odrou a plavební spojení Dunajsko-oderského průplavu s Vislou a dále až ke splavnění trati Dněstru. K zahájení stavby nedošlo a v období před první světovou válkou nebyl tak na Moravě ani jeden kilometr vodních cest, po nichž by mohly projíždět větší lodě.

Podle J. Nožičky jsou nejstarší projekty Dunajsko-oderského kanálu z poloviny 17. století. V roce 1780 podal hodonínský velkoobchodník dřívím návrh, že splavní Moravu od Dunaje do Olomouce za předpokladu, že mu bude udělena výsada na plavbu po řece a že vrchnosti vybudují plavební komory nebo propusti v jezecích. Privilegium roku 1785 dostal a za účasti vídeňských velkoobchodníků zřídil podle J. Honse jako první u nás akciovou plavební společnost, její plavební podnik však brzy zanikl. Mnohem známější se stal návrh Hanky z Hankensteina na vytvoření Odersko-dunajského kanálu vyvolaný záplavami řeky Moravy, který byl publikován koncem 18. století ve třech vydáních.

Společnosti k provozování plavby na řece Moravě vytvořené roku 1807 v Brně se podařilo upravit úsek řeky od Děvína proti proudu tak, že z Hodonína mohly plout do Dunaje čluny s hmotným uhlím, stavebním dřívím a tabákem. Byly to poměrně velké čluny s malým ponorem přibližně 336–448 q nákladu s posádkou sedmi až devíti muži. Na zpáteční cestě proti proudu však potřebovaly pět i více dnů, než byly dovedeny koňmi z Děvína do Hodonína.

Severní dráha císaře Ferdinanda, která spojovala roku 1848 Vídeň s Haličí a Pruskem, umlčela na několik desetiletí návrhy na výstavbu průplavu Dunaj–Odra–Labe, takže další návrhy jsou z roku 1870, kdy dala Anglorakouská banka vypracovat technický projekt Dunajsko-oderského průplavu pro lodě o nosnosti 240 t. Projekt byl roku 1873 dokončen, banka dostala od vlády komisi, ale neúnosně vysoký rozpočet (náklady na stavbu kanálu by vyžadovaly asi 50 mil. zl a by by zapotřebí 312 lodí) spolu s krizí propuknuvší roku 1873 tento záměr zmařil. Povolení ke stavbě průplavu odkoupila od banky Společnost Severní dráhy, a tím se zbavila možné konkurence.

Nezbytným předpokladem rozvoje dálkové obchodu před vynálezem železnice bylo vybudování sítě silnic sjízdných po celý rok. Grandiózní plán na stavbu obchodních silnic ve Šlezsku pře-

ložil již v letech 1704–1706 Ch. J. Schierendorff, silnice z Vídně přes Brno a Olomouc do Slezska se však začala budovat teprve roku 1727, k slezské hranici byla ale postavena až za Marie Terezie, když s budováním umělých (císařských, státních, komerčních, poštovních, šoséovaných) silnic se započalo teprve v posledních letech vlády Karla VI., a to zejména z vojensko strategických důvodů. V důsledku válečných událostí se však budování umělých silnic uskutečnilo s větší energií teprve za vlády Josefa II. Bylo přísně předepsáno, že umělá silnice s kamenným podkladem a s více méně přímým směrem a s šířkou až 7,6 m a se stoupáním 15 až 20, nanejvýš 25 stupňů, aby nebylo zapotřebí příprží, má mít uprostřed kamennou vozovku o tloušťce 26 cm a řádně klenuťou a má být opatřena odvodňovacími propustky a kamennými mosty se zábradlím na svazích. K roku 1791 bylo takovýchto silnic postaveno v Čechách ze státních prostředků na 490 km, na Moravě plných 683 km. Tempo výstavby umělých silnic se podstatně zrychlilo po skončení napoleonských válek a k roku 1822 bylo v Čechách dokončeno již asi 2 400 km císařských silnic a na Moravě a ve Slezsku asi 990 km. V roce 1848, kdy byla v podstatě výstavba základní sítě umělých silnic skončena, dosáhla v Čechách délky přes 3 800 km a na Moravě a ve Slezsku přes 1 100 km. Tyto komunikace sloužily kromě vojenských a poštovních účelů především místní a dálkové přepravě nákladů.

K těmto hlavním silnicím přistupovala rozsáhlá síť méně kvalitních zemských, místních a soukromých cest, jejichž délka dosáhla v polovině 19. století v Čechách 12 150 km a na Moravě a ve Slezsku 6 500 km. Délka hlavních silnic spravovaných státem činila k roku 1853 v Čechách 3 962 km, na Moravě 800 km a ve Slezsku 331 km a podle M. Hlavačky měly tak české země a zvláště Čechy jednu z nejhustších silničních sítí v celém Rakousku.

Předpisy o tom, kdo a jak se má podílet na výstavbě a údržbě silnic, a jaké jsou zdroje silničního fondu, byly na Moravě a ve Slezsku složitější než v Čechách a často se měnily. Výstavba silnic se dala v podstatě ruční i potažní silniční robotou poddaných, později i s příspěvkem majitelů pozemků, a to do vzdálenosti asi 15 km na obě strany silnice, a pro silniční a technickou agendu vzniklo Silniční ředitelství a od roku 1788 Provinční stavební ředitelství. Později byla obě

sloučena ve Spojené provinční stavební a silniční ředitelství v Brně. Roku 1850 se staly silniční záležitosti součástí agendy moravského místodržitelství, popř. Zemské vlády v Opavě.

Stále nejdůležitějšími dopravními prostředky byly v první polovině 19. století formanské povozy a poštovní a soukromé dostavníky. Zdrojem obživy dost značné části obyvatelstva zejména kolem státních, ale i soukromých silnic bylo formanství, a to i na velké vzdálenosti, a poddaní provozovali rovněž přípržnictví. Postávali s potahy kolem dálkových cest a nabízeli potřebnou příprž do kopců povozníkům vezoucím těžké náklady.

Z dálkové přepravy zboží vytlačovala formany železnice, i nadále jim však zůstávalo výnosné místní i oblastní povoznictví. Za tohoto stavu se měnily i silniční dopravní prostředky, těžké formanské vozy ustupovaly valníkům, v 80. letech 19. století se objevily na silnicích první kryté stěhovací vozy a nízké valníky, tzv. kotláky, pro přepravu mimořádně těžkých nákladů, kotlů, strojů apod. o hmotnosti až 100 q. Rozvozu uhlí sloužily vysokostěnné uheľné vozy. Z formanství se stalo časem zasilatelské (spediční) podnikání. Zasilatelé soustřeďovali do svých skladů zboží přepravců a předávali je k železniční, silniční a říční dopravě. Používali přitom služeb povozníků nebo měli vlastní povozy. Podstatnou součástí jejich činnosti byla mezinárodní přeprava a celní odbavování zásilek.

Růst potahové silniční dopravy na střední a krátké vzdálenosti vyvolával tlak na doplnění sítě státních silnic silnicemi nižšího řádu, zejména zmíněnými silnicemi okresními, pro jejichž zřizování a údržbu vznikly v jednotlivých soudních okresech tzv. okresní silniční výbory jako orgány územní samosprávy.

K technickému zlepšení stavu silnic začalo být používáno od roku 1880 válců tažených koňskými potahy (první parní silniční válec vyjel roku 1895) a dalším pokrokem v silničním stavitelství bylo používání makadamu (podle vynálezce Mac Adama), tj. podkladní vrstvy vozovek z uválcovaného drceného štěrku. Zdokonalovaly se cestovní i nákladní povozy, jejichž hmotnost i rychlost se zvyšovala.

Vraťme se k budování umělých silnic od terenziánského období, kdy roku 1749 vydala panovníce normu o zachování starých a stavbě nových silnic. Na Moravě byly tehdy jen tři „sku-

tečné“, tj. umělé silnice, a to vratislavská, vídeňská a pražská, z nich ale nebyla podle J. Hürského ani jedna dostavěna. Jejich budování pokračovalo velmi pomalu a v posledních letech se postavilo ročně jen asi 11 km. V roce 1807 si liboval J. Hazzi, že moravská šosé zasluhují chválu a mají na více místech blahodárné aleje – přísné předpisy o povinném vysazování stromů řadí podél těchto silnic na Moravě byly dány opakovaně již nejvyššími reskripty z let 1740, 1752 a 1763 – a pro všechny české země byl vydán v roce 1837 dekret Spojené dvorské kanceláře o trestech za poškozování stromů a alejí na veřejných cestách, jemuž předcházela dekret téže kanceláře z roku 1804 o postupu při zřizování nových silnic.

Podle Hazziho byly již vybudovány všechny hlavní tahy, a to z Vídně přes Mikulov a Brno do Opavy, z Vídně přes Znojmo do Prahy, z Brna do Jihlavy, z Brna do Svitav, z Brna přes Hodonín do Uher, nedokončeny byly silnice z Brna do Znojma a z Olomouce do Lipníka nad Bečvou. Postranní cesty však byly podle svědectví téhož autora ještě horší než ve většině ostatních zemí, byly téměř nesjízdné, zvláště v době dešťů, protože větší část byla kamenitá nebo velmi hlinitá.

V tereziánském období bylo kromě pražské a vídeňské silnice rozestavěno ještě dalších pět silnic, nejdále byla silnice znojmská, dále slezská (kde byly podceněny nároky v úseku přes Jeseníky), dědicem staré jesenické cesty se stala tzv. dvorecká silnice z Olomouce do Opavy s odbočkou do Bruntálu a dále do Nisy a ztrátou Slezska a získáním Haliče se přeneslo těžiště na tzv. haličskou silnici vybudovanou v 80. letech 18. století a vedoucí z Olomouce přes Lipník nad Bečvou, Hranice, Nový Jičín, Příbor a Místek do Těšína. Dále to byla silnice náměštská a dačická odbočující u Litohoře od pražské silnice a směřující odtud na Jindřichův Hradec a České Budějovice.

Za sedmileté války přibývalo jenom asi 22 km nových silnic. Po válce se roku 1762 obnovily práce především na pražské silnici, která byla dokončena stejně jako slezská silnice roku 1770. Hladových let 1772–1773 se využilo k mimořádným pracím na silnicích, jejichž celková délka ale dosáhla jen 265 km, z toho šestina již vyžadovala opravu. Josef II. naléhal na urychlení staveb a 150 km haličské silnice z Olomouce do Bílka bylo postaveno za pouhých pět let a byla dostavěna silnice meziříčská rovněž o délce 150 km a část silnice uherské (slavkovské). Podle J. Hür-

ského se postavilo za Josefa II. celkem asi 303 km silnic, což byla rychlost ve srovnání s předtereziánským obdobím asi čtyřnásobná.

Z prvořadých silnic vyloučil Josef II. silnici náměštskou, severní úsek slezské silnice a celou silnici slezsko-haličskou, k doplnění moravské silniční sítě pak přikázal postavit šest nových silnic. Byla to hlavní poštovní a komerční silnice od moravských hranic u Frýdku přes Těšín do Bílka na hranice s Haličí. Po jejím dokončení měla být vybudována komerční silnice do Uher vycházející z frýdecké silnice a vedoucí do Jablunkova. Třetí byla silnice vycházející z Olomouce a vedoucí přes Hranice, Nový Jičín a Příbor do Frýdku a Haliče. Další silnice vedla z Brna přes Velké Meziříčí do Jihlavy až do vyústění silnice z Vídně do Prahy, a to místo opuštěné poštovní silnice přes Třebíč a Stonařov do Jihlavy. Dále to byla nová již zmiňovaná silnice z Brna do Uher a zbytek černohorské silnice.

V letech 1797–1802 byla stavěna jablunkovská silnice z Těšína přes Jablunkov a Mosty směrem do Uher na Žilinu a byla obnovena stavba moravskoostravské silnice z Opavy přes Ostravu, Těšín a Bílko na hranice Haliče (stavba byla zahájena roku 1775, roku 1777 byla přerušena a roku 1804 dokončena). V letech 1804–1811 byla budována lechovická silnice z Brna přes Znojmo do Lechovic v délce 38 km a poté třebovská silnice z Olomouce přes Litovel, Mohelnicu a Svitavy do Čech.

V letech 1826–1830 byla vybudována krnovská silnice spojující Lvov a Krakov přes Bílko, Těšín, Opavu, Krnov s Vratislaví. Velmi důležitá měla být tzv. moravská stavovská silnice, která spojovala Rusko a Polsko s Německem. Její stavbu (stejně jako stavbu některých dalších silnic) převzali Kleinové, do konce listopadu 1841 bylo dokončeno asi 95 km a krátce nato byla celá moravská část hotova. Na této silnici měli velký zájem moravští stavové, kteří se zavázali postavit na svůj náklad úsek mezi Opavou a Jablonným nad Orlicí v Čechách (od Jablonného dostala silnice název) přes Slezsko a severní Moravu v pokud možno nejpřímější linii. Než se však nová obchodní cesta dobudovala, převzaly její úlohu železnice, a to Severní dráha i Olomoucko-pražská dráha.

Další z budovaných silnic byla stará poštovní silnice z Lomnice na Rýmařovsku přes Bruntál a Cukmalt (Zlaté Hory) na pruskou hranici.

Šlo o úsek v délce 72 km (z celkového počtu 1 390 km) a silnice patřila před stavbou železnice z Terstu do severní Evropy mezi nejdůležitější v monarchii, neboť šlo o nejkratší spojení Jadranu s Baltem přes Terst, Vídeň, Brno, Vratislav a Gdaňsk. Roku 1843 byla dokončena její přestavba na šoséovanou silnici. Další byla již uvedená uherská neboli slavkovská silnice z Brna přes Slavkov, Hodonín, Holíč a odtud do Bratislavy. Posléze v letech 1840–1841 byla postavena silnice pojmenovaná podle Pustých Jakartic. Byla to šoséovaná, těžko sjízdná trať z Opavy na pruskou hranici.

K roku 1843 došlo k rozšíření silniční sítě o silnici z Vídně do Brna o délce 138 km. Silnice vedla po většině rovinou, takže nebylo zapotřebí přípržeří a byla jednou z nejdůležitějších pro tranzitní obchod a sloužila k dopravě potravin do Vídně. Pohybovaly se po ní těžké formanské vozy z Oděsy do Brodů v Bukovině a byla frekventovaná zejména během brněnských trhů.

Silnice z Brna přes Těšín a Bílsko do Lvova měřila celkem 630 km a zajišťovala zásobování nejsilnějších moravských obilních trhů v Prostějově; zásobovala průmyslová města Nový Jičín, Lipník nad Bečvou, Místek a Bialou v Haliči a sloužila pro obchod s moldavským dobytčím a obchodu v Brně, Vídni, Pešti a Haliči.

Spojení Brna s Prahou bylo zajištěno třemi způsoby, a to státní silnicí přes Velkou Bíteš a Jihlavu, silnicí z Brna do Velké Bíteše a odtud přes Křižanov, Žďár a za třetí komerční silnicí z Brna přes Českou, Kuřim, Tišnov, Nové Město na Moravě a Žďár. Tyto silnice spojovaly Moravu s Čechami a podporovaly obchod se lnem a plátnem, odbyt vlny z Moravy a obchod s koloniálním zbožím z Čech.

Spojení Brna s Bratislavou zajišťovala jednak již zmíněná uherská neboli slavkovská silnice, jednak silnice z Brna přes Rajhrad, Hustopeče, Podivín, Lanžhot a Svatý Jur na Slovensku. Silnice měla velký význam pro dopravu zboží mezi Olomoucí, Brnem a Rakouskem a rovněž pro příhon uherského dobytka do Čech, Bavorska a Saska.

V 70. letech 18. století byly vydány právní normy pro okresní silnice, ty měly být stavěny konkurencí dominií nebo měst, musily mít rovněž solidní podklad a být opatřeny stromořadím. Jako nejdůležitější okresní silnice na Moravě a ve Slezsku bylo vybráno 37 silnic v délce asi 740 km

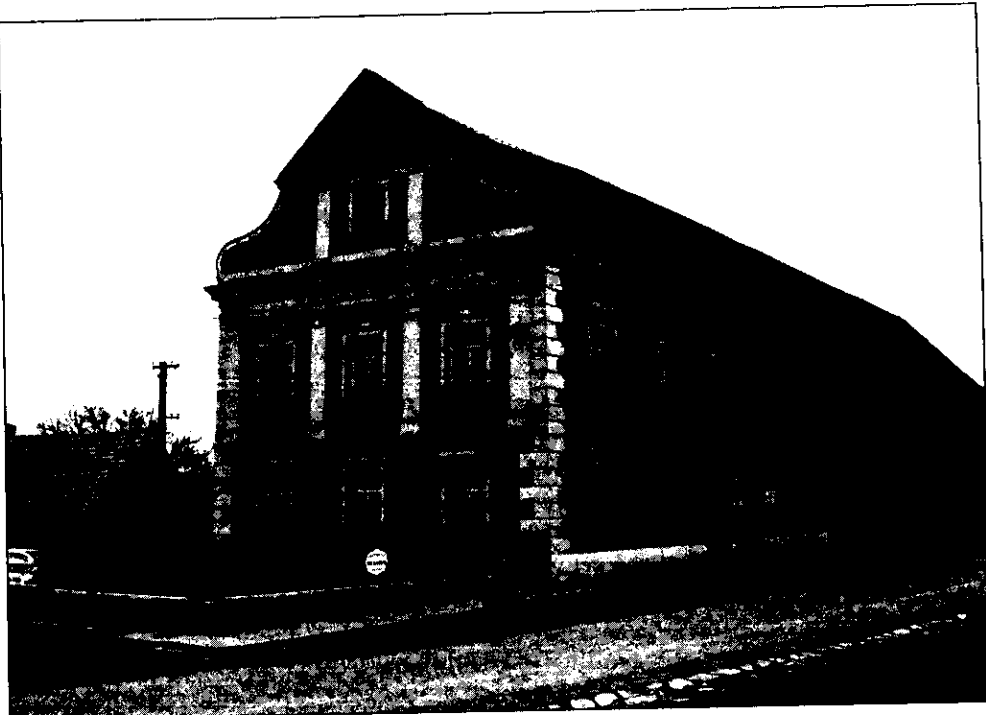
a jejich výstavba měla na základě guberniálního dekretu z roku 1829 hned začít. Již roku 1840 činila pak délka soukromých silnic v obou zemích 4 840 km. V letech 1840–1849 vzrostla délka okresních silnic na Moravě a ve Slezsku ze 4 187 km na 6 560 km a obě země se řadily k těm, v nichž bylo z obecních prostředků postaveno nejvíce silnic.

Šoséované či komerční silnice patřily i podle d'Elverta k nejlepším a nejkrásnějším v Evropě a za pozoruhodné byly považovány i některé přestavěné nebo nově postavené mosty, jako starobrněnský most přes Svatku z roku 1737, most u Nového Jičína z let 1836–1840, jihlavský most, řetězový most v Moravské Ostravě, most přes Svitavu u Brna z let 1851–1853 aj.

V roce 1848 byl Hradištský kraj jediným krajem na Moravě, jímž neprocházela žádná státní silnice, okresních silnic bylo v tomto kraji 54. V Přerovském kraji byla jedna státní silnice a 43 silnic okresních, v Jihlavském kraji byly dvě státní silnice a 59 okresních silnic, Znojemským krajem procházely rovněž dvě státní silnice a bylo zde 29 silnic okresních a v Těšínském kraji byly tři státní silnice a 54 silnic okresních. Nejlépe byly vybaveny státními silnicemi Olomoucký, Brněnský a Opavský kraj, neboť v každém z nich bylo pět státních silnic, kromě toho v Olomouckém kraji bylo 36 silnic okresních, v Brněnském kraji to bylo 64 okresních silnic a v Opavském kraji 33 okresních silnic. Na Moravě a ve Slezsku bylo tak v polovině 19. století 23 státních silnic a 372 silnic okresních.

V roce 1702 byl vydán *slezský poštovní patent*, který nařizoval, aby každý správce pošty měl kromě koní, na něž se poskytovala úhrada z císařské pokladny, ještě dalších „šest dobrých, použitelných, k tahu i jízdě vhodných koní“, včetně nejméně dvou koles a s veškerým příslušenstvím. Listovní pošta byla pravidelně dopravována jezdecky a od roku 1750 se zaváděly tzv. diligence, jež měly vozit především zásilky, které byly pro jezdeckou poštu příliš objemné.

V polovině 18. století se uvádějí přes Moravu jen dvě poštovní trasy, a to z Vídně do Prahy a z Vídně přes Brno a Olomouc do Vratislavi ve dvou směrech: přes Nisu a přes Opavu a Ratiboř. Müllerova velká mapa Moravy z roku 1720 zná jenom čtyři poštovní silnice a na Müllerově mapě z roku 1740 jsou dvě další, takže k tomuto roku bylo na Moravě 12 poštovních stanic (Vratětin,



78 Vratěním, barokní budova poštovní stanice. Snímek z r. 1997. Foto: S. Brodesser.

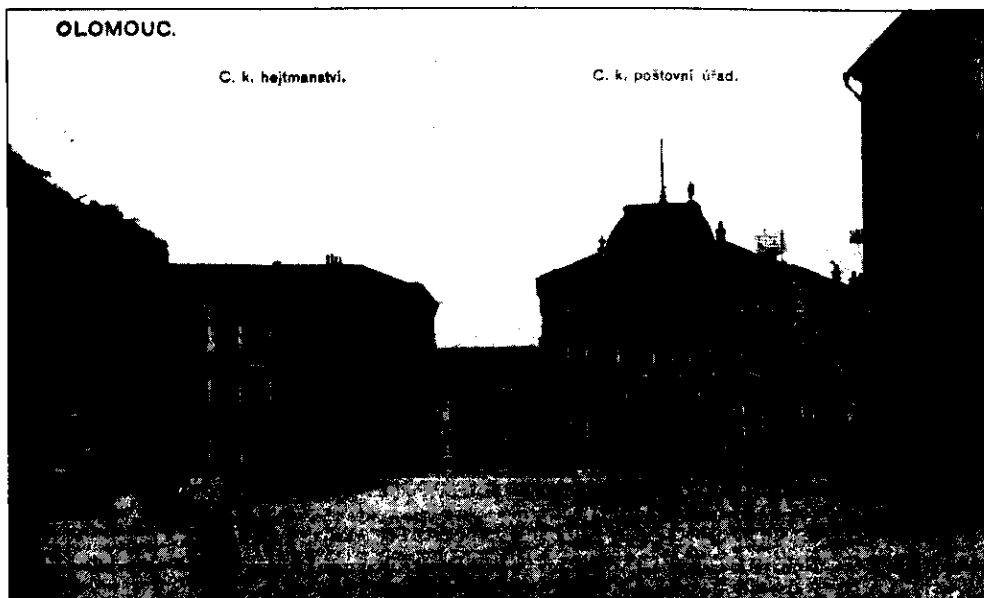
Slavonice, Znojmo, Mikulov, Pohořelice, Brno, Vyškov, Prostějov, Olomouc, Šternberk, Dvorce a Rýžoviště) a v rakouském Slezsku čtyři poštovní stanice (Andělská Hora, Cukmantl (Zlaté Hory), Krnov a Opava). Roku 1785 byly zřízeny nové poštovní kursy a stanice. Instituce pošt, jak se vyvinula během 18. století, přetrvala podle M. Hlavačky do prvních desetiletí 19. století, a koncem 18. století převzala pošta taky přepravu osob a přiměřených nákladů.

Nové období nastalo od třetího desetiletí 19. století a začalo zavedením poštovních rychlíků místo starých a těžko pohyblivých poštovních vozů (diligencí). První spěšná jízda se konala roku 1823 mezi Vídní a Brnem a ještě téhož roku následovala rychlá jízda z Vídně přes Znojmo a Jihlavu do Prahy, roku 1826 byla zavedena spěšná jízda mezi Vídní a Olomoucí, mezi Vídní a Opavou (Vratislaví) a mezi Vídní a Lvovem, zatímco do té doby existující poštovní vozy mezi Brnem a Opavou a mezi Brnem a Lvovem byly zrušeny.

Ve 20. a 30. letech 19. století tak došlo v českých zemích k systematickému rozmístování státní poštovní, ale i soukromé dostavníkové dopravy a v téže době lze spatřovat skutečné počátky hromadné osobní dopravy u nás. Kromě poštovních rychlíků se začaly objevovat od 30.

let i soukromé omnibusy.

Další krok představoval rok 1833, kdy byly zavedeny dopisní spěšné pošty na hlavních trasách a brzy se rozšířily i na Moravu a do Slezska. Poštovní zákon z roku 1837 dal právní podklad pro vybudování moderního poštovníctví rušením dědičných pošt, takže pošty se staly více- méně státními institucemi a poštmistři s personálem státem placenými úředníky. Zákon vytkl podstatu a objem poštovního regálu a úplně zrušil monopol pošty k dopravě balíků a peněžních zásilek. Vznikly nové poštovní kursy a stanice a roku 1840 bylo v obou zemích 15 poštovních silnic, délka poštovních kursů činila asi 1 590 km a roku 1846 to bylo asi 1 813 km. Počet poštovních úřadů vzrostl ze 104 v roce 1841 na 119 roku 1846, kdy bylo dopraveno 15 990 pasažérů. Rozšíření způsobila stavba železnice, již bylo od roku 1845 používáno k přepravě pošty mezi Vídní a Brnem a mezi Olomoucí a Prahou. V souvislosti s tím bylo zrušeno 58 poštovních kursů, nově jich bylo ale zřízeno 123. Otevření železniční dopravy z Brna do České Třebové od 1. ledna 1849 mělo za následek další změny a od srpna 1850 začala pošta pravidelně využívat služeb železnice, neboť byla zavedena první vlaková pošta z Vídně do Bohumína a od dubna 1851 z Vídně přes Brno a Prahu do Podmokel. Podmínkou bylo zavádění



speciálních poštovních vozů, v nichž byla pošta tříděna za jízdy. Od počátku 20. století začala být zaváděna automobilová pošta, která ponenáhlu definitivně vytlačila přípřežní koňskou poštu.

Vyšší poštovní správa byla organizována podle jednotlivých zemí, přičemž Slezsko mělo buď vlastní zemské orgány nebo podléhalo poštovním orgánům brněnským. Do roku 1749 řídil poštovníctví rakouského Slezska Hlavní poštovní úřad v Opavě přeměněný v uvedeném roce na Vrchní poštovní úřad v čele s vrchním poštovním správcem. Tento systém panovník roku 1796 změnil, když podřídil pošty i ve Slezsku Vrchní poštovní správě v Brně a v Opavě byl zřízen Hraniční přestupní poštovní úřad. V letech 1839–1850 fungoval Poštovní inspektorát v Opavě, který byl ale k 1. březnu 1850 zrušen a v Opavě bylo zřízeno Slezské poštovní ředitelství. Poštovní ředitelství pro Moravu vzniklo v Brně, opavské ředitelství bylo ale již roku 1851 zrušeno a jeho pravomoc byla přenesena na ředitelství brněnské, které bylo přeměněno na Poštovní ředitelství pro Moravu a Slezsko v Brně. Od roku 1848 spadaly pošty v nejvyšší instanci (s určitými přetržkami) pod Ministerstvo obchodu a v jejích organizaci na Moravě a ve Slezsku došlo ještě ke změně, když od 1. října 1910 bylo zřízeno Poštovní a telegrafní ředitelství v Opavě pro Slezsko.

V letech 1850–1870 prošlo podle M. Hla-

vačky poštovníctví kvalitativní změnou, která znamenala postupné zpřístupňování pošty širokým lidovým vrstvám.

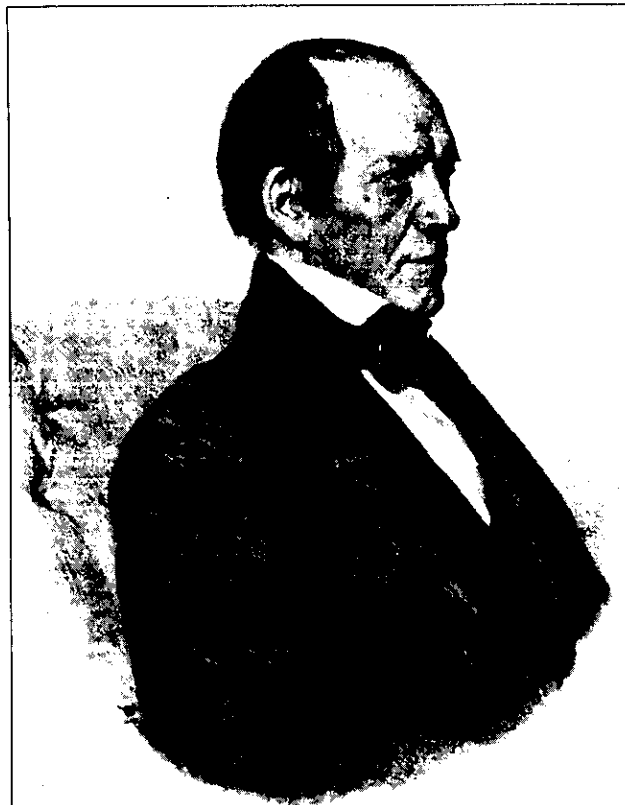
Jak *telegraf*, tak i *telefon* měly v hospodářském životě nesmírný význam zejména svou rychlostí a spolehlivostí při předávání ekonomických informací. Telegrafní síť začala být v monarchii budována od roku 1847, kdy bylo dáno do provozu první elektrické telegrafní spojení mezi Vídní a Brnem. V roce 1848 následovaly linie z Břeclavi přes Přerov do Bohumína, z Brna přes Českou Třebovou do Prahy a z Přerova přes Olomouc do České Třebové a roku 1850 byla vybudována linie z Bohumína přes Opavu do Bílska. V polovině 50. let bylo již na Moravě a ve Slezsku asi 554 km telegrafního vedení a komentář Austrie uváděl, že síť telegrafů bude brzy rozšířena po celé Moravě a vzdálenosti budou redukovány na nulu.

Již v říjnu 1849 byl vydán provizorní telegrafní řád, který stanovoval, že telegraf může používat ve všech směrech veřejnost, a zároveň se v něm určovaly i tarifní podmínky: z Brna do Olomouce, Bohumína nebo Prahy činila sazba do 25 slov 6 zl, přes 85 do 100 slov 21 zl atd. Roku 1856 vzniklo Ředitelství státního telegrafu ve Vídni (v rámci Ministerstva obchodu) s Telegrafním inspektorátem v Brně a s jeho pobočkami v Jihlavě, Moravské Ostravě, Olomouci, Přerově a Opavě.

Ještě větší význam než telegraf měla v hospodářském životě telefonizace. V Brně bylo zavedeno telefonní spojení roku 1884, budování telefonní sítě ale postupovalo (alespoň podle hojných stížností podnikatelů, kteří považovali její budování za prvořadý úkol státu) značně pomalu a olomoucká komora si roku 1907 posteskla, že telefonní síť je stále nedostatečná. Např. Uherské Hradiště, dříve krajské město, přes něž vedly dálkové kabely meziměstského telefonního spojení z Vídně do Krakova, nebylo dlouho do telefonní sítě přes veškerou snahu městského úřadu vtaženo. Na neexistenci telefonu, „jehož zřízení by bylo velmi důležité vzhledem na spojení se všemi velkoobchodníky branže v celé monarchii“, si stěžovali roku 1905 výrobci ve Zlíně.

Kolem roku 1829 se vynořila poprvé otázka odpomoci dopravním obtížím mezi Vídní a Haličí vybudováním železnice k ostravské uhelné pánvi a k polským solným dolům. Tvůrcem myšlenky byl profesor vídeňské polytechniky F. X. Riepl, který poznal význam ohromného uhelného bohatství na Ostravsku a koncem roku 1829 uveřejnil svůj návrh na vystavění dráhy vedoucí přes Moravu a dlouhé asi 455 km. Finanční prostředky na tento velkolepý projekt měly být získány formou akciové společnosti. Na náklady vídeňského bankovního domu Rothschildova byl Riepl spolu s pokladníkem obchodního domu Biedermanova vyslán na studijní cestu do Velké Británie a po návratu vypracovali oba elaborát, ve které shrnuli nejen britské poznatky, ale také formulovali své názory na stav problematiky v Rakousku včetně předběžných propočtů o nákladnosti a výnosnosti parní železnice Vídeň–Bochnia. Prognóza vyznívala velmi optimisticky, takže roku 1836 požádal Rothschildův dům o udělení privilegia ke stavbě. Žádost byla kladně vyřízena, proto se mohla ustavit akciová společnost a započít se stavbou Severní dráhy (pojmenované po císaři Ferdinandovi, který krátce předtím nastoupil na trůn) s vedlejšími tratěmi do Brna, Olomouce a Opavy.

Privilegium znělo na 50 let a celá dráha měla být vystavěna do deseti roků. V roce 1838 začaly jezdit vlaky do Rajhradu a 7. července 1839 až do Brna. Brno se ale stalo jen koncovou stanicí odbočky trati Severní dráhy z Břeclavi a stavba kmenové dráhy pokračovala přes Přerov a Bohumín do Haliče, nicméně otevřením trati Břeclav–Brno začala u nás doba skutečného železničního provozu jako v Anglii dráhou z Liverpoolu do Manchesteru.



80 Franz Riepl, profesor vídeňské polytechniky.

lezničního provozu jako v Anglii dráhou z Liverpoolu do Manchesteru.

Akciová společnost se snažila dostat dráhu co nejdříve do Moravské Ostravy, aby se mohla na místě zásobovat uhlím a rozvážet je do svých skladů v Olomouci, Brně a ve Vídni. Dne 1. května 1841 byl předán úsek po Uherské Hradiště, 1. září po Přerov, 17. října do Olomouce a 15. srpna 1842 z Přerova do Lipníka nad Bečvou. Tyto úseky si vyžádaly mimořádné náklady nad rozpočet, Rothschild proto půjčil společnosti 4 mil. zl s podmínkou, že vláda prodlouží lhůtu k dohotovení celé trati o dalších deset roků, což se v březnu 1844 stalo.

Roku 1845 byla dostavěna pruská dráha krále Viléma do Annaberku u Bohumína a obě vlády uzavřely roku 1846 smlouvu o přípojce z bohumínského nádraží do Annaberku a postavením této spojky byla pověřena zvláštní koncesí Severní dráha. V téže době byl dohotoven i úsek Severní dráhy z Lipníka nad Bečvou do Bohumína a 1. května 1847 byl předán veřejné dopravě, na úseku spojovací dráhy Bohumín–Annaberk

v délce 3,31 km byla zahájena pravidelná doprava roku 1849. Od této doby bylo pak možno dostat se do Berlína za 32 hodin a do Hamburku za 44 hodin. Do března 1846 měla být dostavěna Severní dráha z Bohumína přes Osvětim a Krakov až do Bochnie, Společnost Severní dráhy však neměla dostatek kapitálu a v prosinci 1855 byla po změně privilegia zahájena doprava na drahách Bohumín–Dziedzitze–Bílsko a Svinov–Opava. Tím byla směrem do Haliče stavba Severní dráhy ukončena a Krakov dosáhl spojení nejen s Vídní, nýbrž i s Prahou.

Po udělení výsady Společnosti Severní dráhy přikázal panovník nejvyššímu kancléři, aby projednal ve Spojené dvorské kanceláři za účasti zástupců Všeobecné dvorské komory a Dvorské válečné rady tři nejdůležitější otázky týkající se železnic, a to kterými směry by měly být v Rakousku budovány železnice v zájmu obchodu a průmyslu bez nevýhod z hlediska vojenského, jaké pořadí by mělo být přitom zachováno se zřetelem na obchodní a vojenskou důležitost tratí a za jakých podmínek by mohly být tyto železnice povolovány. Příslušný referent došel ve svých úvahách k systému soukromých drah jako nejvýhodnějšímu a nepokládal se zřetelem na zvláštní povahu železnic a na stavební výdaje za vhodné, aby dráhy stavěl stát. Zvítězila však myšlenka státních drah prosazovaná hlavně nejvyšším kancléřem Mitrovským a prezidentem Všeobecné dvorské komory, jihlavských rodákem Kübeckem, a soukromé iniciativě bylo vykázáno podřízené a druhořadé místo. Císař tak roku 1841 rozhodl o převzetí výstavby hlavních drah státem, tím nastal prudký odklon od dosavadní soustavy soukromých drah a císař měl případ od případu rozhodovat, které dráhy důležité pro stát mají být budovány jako státní. Obstarávání vlastních záležitostí státních drah převzalo nově zřízení Generální ředitelství státních drah podřízené přímo prezidentu Všeobecné dvorské komory.

Císařský patent z prosince 1841 vytyčil i hlavní zásady a směry budoucí státní železniční výstavby. Železnice měla hrát integrační funkci propojením všech provincií s hlavním městem říše, měla propojit severoitalské a baltické přístavy s přístavy Jaderského a Černého moře a měla učinit z Vídně „komerční hlavní město střední Evropy“. Státní železnice měly spojit nejdříve Vídeň s Prahou a se Saskem, se Štýrským Hradcem

a s Terstem, s Lincem a Bavorskem a s uher-skými zeměmi a za trať prvořadě důležitosti byla taky označena spojnice Benátky–Milán. Při vytyčování státních drah měl být brán též zřetel na zájmy obchodních a průmyslových podnikatelů a pozemkové aristokracie a na zájmy již existujících soukromých drah.

Zároveň bylo rozhodnuto postavit dráhu z Vídně přes Prahu do Drážďan, z Vídně k bavorské hranici a z Vídně do Terstu. Kübeck doporučil císaři budovat nejdříve Olomoucko-pražskou dráhu jako levnější a stavebně a provozně výhodnější, a to s tím, že bude zároveň započato, i když pomalejším tempem, s technicky náročnější stavbou dráhy z Brna přes Svitavy do České Třebové. V srpnu 1842 císař projekt schválil a Olomoucko-pražská dráha byla zadána Kleinům. František Klein začal se zavodňovacími a silničními stavbami, roku 1837 rozšířil účastí na stavbě Severní dráhy svou činností na železnice a po dokončení Severní státní dráhy se účastnil řady českých tratí, takže délka tratí postavených touto firmou se odhadovala na 3 500 km.



81 Vídeň, první vlak 19. 11. 1837 na železniční trati Vídeň–Bochnia.

Původně bylo navrženo mezi Vídní a Prahou sedm tras, přičemž moravští stavové a brněnští podnikatelé se dožadovali svorně, aby dráha vedla přímo přes Brno, nebo aby bylo Brno spo-

jeno s nějakou spojovací tratí přímo se Severní státní dráhou z Vídně do Brna. Bylo jasné, že by se stavbou této dráhy skutečně otevřela nejenom Brno a průmyslu v údolí Svitavy, ale i ostatnímu moravskému průmyslu cesta k českému uhlí. Spojená dvorská kancelář se rozhodla doporučit trasu přes Brno se zdůvodněním, že Brno jako lidnaté hlavní město s bohatým obchodem musí být rozhodně pojata do spojení Vídně s Prahou, a řešení, které Brno pomíjelo a které by znamenalo pro město těžkou ránu, bylo odmítnuto. Projektové práce pak proběhly rychle, byl schválen projekt nádraží (jeho stavba spolu s viaduktem byla zadána rovněž Kleinům) a 1. ledna 1849 byl provoz mezi Brno a Českou Třebovou zahájen. Brno tím získalo přímé železniční spojení s Prahou tři a půl roku po otevření olomoucko-pražské dráhy.

Poměrně záhy došlo k výstavbě železniční trati z Brna do Zastávky v Rosicko-oslavanském uhelném revíru. Na realizaci měli zájem jak těžaři, tak i zejména brněnští soukeničtí a vlnářští podnikatelé. Myšlenka zřízení této dráhy vznikla již před rokem 1848, projevíly se však obavy z rentability, jakmile ale v roce 1848 vzniknuvší nezaměstnanost dělníků budila nebezpečí sociálních nepokojů, myšlenka ožila. Zprávu o tom, že dráha vstoupí v život, přinesla Austria 12. listopadu 1851 a fond akciové společnosti této dráhy měl činit 1,2 mil. zl. konv. měny, roku 1857 byl ale zvýšen na 3 mil. zl. Provoz byl zahájen roku 1855 a od ledna do konce září 1856 bylo přepraveno 515 617 q nákladu a 11 711 osob.

Tato železnice se stala druhou nejstarší uhelnou dráhou v českých zemích a Rosicko-oslavanský uhelný revír byl hlavní palivo energetickou základnou Brna a jihomoravského cukrovárnictví.

Téměř ve stejnou dobu se vytvářela báňská železnice Severní dráhy. Vzhledem k obtížím při dopravě uhlí z vlastních vzdálenějších závodů na dráhu dospělo ředitelství Severní dráhy k přesvědčení, že bude účelné spojit dráhou jednotlivé vlastní uhelné závody přímo s hlavní tratí Severní dráhy. Bylo to důležité zejména v zimě, kdy za deštivého počasí se stávaly cesty do Hrušova nesjízdny. V roce 1860 dostalo ředitelství plnou moc zahájit jednání s ostatními těžaři, za jakých podmínek by byli ochotni připojit své závody na tuto spojovací dráhu, na jejímž prvním úseku byl zahájen provoz roku 1862. Celkově bylo připo-

jeno na báňskou dráhu 23 dolů a deset hutních a jiných průmyslových závodů, trať měla 33 km (hlavní dráha Rosicko-oslavanské železnice měla 24,7 km), úsek Ostrava–Michálkovice byl z roku 1862 a úsek Michálkovice–Doubrava–Orlová z roku 1870.

Na severní Moravě a ve Slezsku byla v 50. letech rovněž aktuální výstavba křídlové železnice Severní dráhy ze Svinova přes Opavu a Bohumín do Bílska, na níž byl zahájen provoz 17. prosince 1855 a tímto dnem byla vtažena do železniční sítě Opava. O stavbě této trati bylo rozhodnuto již privilegiem pro Severní dráhu z roku 1836. Stavba byla zadána Kleinům a trať byla plných 17 roků první a jedinou železnicí na půdě opavského Slezska, a to až do otevření Moravsko-slezské ústřední dráhy z Olomouce do Krnova s odbočkami do Jindřichovic u Opavy z roku 1872. Tyto trati byly již napojeny na pruské železnice i na dosavadní trať do Svinova, takže vznikla skutečná železniční síť.

Z. Láznicka uvádí, že již roku 1840 byl vypracován projekt železnice z Veverské Bitýšky do Jihlavy jako důsledek snahy napojit co nejkratší cestou Rosicko-oslavanskou uhelnou pánev na Jihlavu a poskytnout tamní zejména soukenické výrobě plynulé zásobování uhlím. Trasa byla vedena přibližně mezi Velkou Bíteší, Náměstí n. O., Velkým Meziříčím a Třebíčí, aby všechna tato průmyslová města ležela co nejbližší trati. Paralelně s tímto projektem byla plánována i železnice z Moravského Krumlova přes Tulešice, Slavětice, Dalešice, Třebíč a Luka nad Jihlavou do Jihlavy. Tento projekt měl proti předešlému nevýhodu, že procházel ve větší vzdálenosti od jmenovaných měst s výjimkou Třebíče ryze zemědělskou oblastí, která nezaručovala výnosnost. Nakonec se neuskutečnil žádný z projektů a Jihlava, ač měla ve Vídni v osobě Kübecka vlivného přímluvce, se dočkala železnice až roku 1871. Nádraží Rakouské severozápadní dráhy bylo však ve značné vzdálenosti od města, takže doprava se prodražovala.

Již v polovině 40. let, kdy se měla Olomouc stát konečným bodem Severní dráhy, dal Riepl s ohledem na průmysl Šumperka a na železářny v Sobotíně vypracovat návrh na zřízení dráhy z Olomouce do Šumperka a Sobotína. Myšlenka našla ohlas u Kleinů, majitelů sobotínských železáren, a roku 1855 byla schválena i na shromáždění akcionářů mechanické přádelny lnu v Šum-

perku. Náklad měl činit 500 tis. zl, délka měla být asi 17 km, Kleinové však musili rezignovat a trať se podařilo realizovat teprve roku 1871.

První etapa výstavby státních drah trvala od roku 1841/1842 až do roku 1857/1858, kdy panovník rozhodl, že stavba dalších drah bude ponechána soukromému podnikání a již vybudované dráhy budou prodány. Ministr Bruck tím chtěl zlepšit kritický stav státních financí v období neoabsolutismu. Mohlo být bilancováno, že za 15 let postavil stát na vlastní náklady na 1 800 km trať prvořadě důležitosti a v českých zemích vybudovala Severní dráha trasu z Olomouce přes Prahu a Podmokly na hranice se Saskem a trať z Brna do České Třebové.

Z. Láznicka dospěl k závěru, že Morava se Slezskem měla koncem 50. let na svou dobu hustou železniční síť přibližně dlouhou 500 km o hustotě 2,2 km na 100 km trasy, což byla bezmála jedna pětina tehdejší rakousko-uherské železniční sítě. Za nevýhodu se považovalo, že železnice na rozdíl od silnice musila volit zpravidla delší cestu, takže nevhodně položená, i když významná místa míjela. Moravsko-slezská železniční síť byla vybudována především s ohledem na tranzit zhruba v severo-jížním směru. Jejím úkolem bylo spojení Vídně s oblastmi na sever, severozápad, popř. severovýchod od českých zemí, nedbala ale potřeb země samé, zvláště pokud šlo o spojení ve směru od západu k východu. Tomuto nedostatku měly odpomoci již dříve projektované trati transversální dráhy a dále trati konkurenční, které by úspěšně soutěžily s tratí Severní dráhy císaře Ferdinanda.

Privilegované postavení Severní dráhy pocítovala nelibě Společnost státní dráhy a obírala se konkurenčními projekty. Jedním z nich byla zmíněná Moravsko-slezská ústřední dráha, popř. její úsek z Olomouce do Krnova z roku 1872. Trať ale Severní dráze vážně konkurovat nemohla, neboť byla jednokolejná, málo výkonná a musila překonávat značné výškové rozdíly. Pozornost státní správy se proto obrátila v polovině 60. let na konkurenční projekt dráhy z Opavy do Trenčína s připojením na železniční síť Pruska a Uher. Šlo o velkorysý projekt (povážská železnice tehdy končila v Trnavě) a trať měla jít přes Nový Jičín a prospět tamním soukenickému průmyslu odkázanému na uherskou vlnu. Štětly se však zájmy Bílovce, Oder, Vítkova a Fulneku (všechna tato města si přála napojení na železnici) a koncesi

nakonec dostala akciová společnost Moravsko-slezské ústřední dráhy s podmínkou, že v případě stavby pruské trati z Ratiboře vybuduje spoju z Opavy k hranicím s Pruskem. Krach na vídeňské burze však zbavil společnost peněžních prostředků, takže v lednu 1874 byly ukončeny práce i na úseku Opava–Fulnek a bez příspěví státu bylo pokračování nemožné. Pokusy pokračovat ve stavbě se v 70. letech několikrát marně projevíly, projekt však ožil, a to jen částečně, na počátku 20. století v období budování sítě státních místních drah.

Projektů železničních tratí, z nichž se však uskutečnila jenom menší část, bylo vypracováno v 60. a v první polovině 70. let značné množství. Z podnětu Rakouské společnosti státních drah, která usilovala o spojení jejího severozápadního tělesa (Podmokly–Brno) s křídelní dráhou (Česká Třebová–Olomouc) s jihovýchodně položenou tratí Marchegg–Temešvár byly ministerstvu navrženy roku 1861 tři projektované linie dotýkající se Moravy, a to 1. z Vídně přes Laa, Drnholec, Hustopeče a Měnín do Brna, 2. z Vídně přes Lanžhot, Moravskou Novou Ves a Hustopeče a Měnín do Brna a 3. z Dioszegu (Sládkovičovo) přes Trnavu, Lanžhot, Moravskou Novou Ves a Hustopeče a Měnín do Brna. Olomoucká komora konstatovala, že v prvních dvou případech má jít nepochybně o paralelní dráhy se Severní dráhou, jimiž se má docílit konkurence, Moravě by ale přinesly málo užítku. Na tom by nezměnila nic ani skutečnost, kdyby dráha byla vedena podle návrhu brněnské komory oklikou směrem na Znojmo. Olomoucká komora byla proto pro třetí trasu, která by spojila obě zemská hlavní města s Uhrami, neboť na této linii bylo více cukrovarů a skláren, silná výroba lihovin a bavlněného zboží v Prostějově, ne nepodstatná výroba vlněného zboží ve Vyškově, velkolepý odbyt na obou hlavních trzích v Olomouci a Prostějově, jakož i ve více místech na Hané, živý provoz s veškerým obchodním zbožím ze severní Moravy a Slezska na sedm trhů v Brně, kam směřovalo i hnědé uhlí. Ministerstvo obchodu vypracovalo o projektovaných tratích pamětní spis, k němuž se zainteresované instituce vyslovovaly.

Podle přesvědčení brněnské komory bylo třeba klást hlavní zřetel na uhelné revíry v Ostravě a Rosicích. Ostravsko-karvinský revír byl pro celou západní Moravu nedostupný pro velkou okliku, kterou linie Severní dráhy opisovala,

a pro vysoké dopravní tarify. Podle komory bylo třeba vytvořit konkurenci, takže naléhavým požadavkem bylo zkrácení vzdálenosti přímou linií. Téměř pro celou západní Moravu nebylo však dostupné asi rosické uhlí rovněž pro vysoké dopravné. Podle komory měl tento revír tvořit uzel pro nově proponované trasy na západní Moravě.

Komory se vyjadřovaly k těmto návrhům:

1. Šlo o linii ke kratšímu a přímějšímu spojení severní a severovýchodní Evropy s Vídní. Tuto linii navrhoval pamětní spis od pruské železniční stanice Nisy přes Cukmantl (Zlaté Hory), Rýmařov, Šternberk, Olomouc, Přerov, Kroměříž, Vyškov, Brno, Ivančice, Moravský Krumlov, Znojmo a Horn v Dolním Rakousku. Zde se měla linie napojit na projektovanou dráhu z Plzně přes České Budějovice do Vídně. Proti tomu se vyskytnul požadavek přímé linie Olomouc–Brno, což mělo důležitost zejména pro průmyslové oblasti olomoucké komory, a jenom tak mohl být vtažen do železniční sítě Prostějov, považovaný za druhý nejdůležitější dopravní bod celé Moravy. Z Brna mělo být využito stávající trasy Rosické uhelné dráhy do Tetčic a odtud přes Ivančice a Moravský Krumlov do Znojma. Důraz byl kladen na snadné spojení Rosicko-oslavanského revíru s Vídní.

2. Linie ke kratšímu spojení severního Německa a Prahy s Vídní měla vést z Pardubic přes tehdejší Německý Brod, Jihlavu, Třešť, Telč a Jemnici do Znojmo, kde se měla napojit na první linii. Komory nepovažovaly směr od Jihlavy jižně za účelný, protože trať by vedla oblastmi, v nichž by byly značné problémy s terénem, kromě toho neměla tato část Moravy význam pro zemědělství a pro průmysl a dopravu měla význam jen podřadný a nákladní doprava by zde byla malá. Pro zajištění rentability by se musila trať z Jihlavy držet jihovýchodě přes Třebíč a v některém bodu by musila ústít na trať uvedenou pod číslem jedna. Tím by šla přes úrodnou hornatou oblast a přes průmyslové distrikty, a co bylo hlavní, spojila by Rosicko-oslavanský revír s celou severní částí západní Moravy. Toto spojení bylo mimořádně ztíženo, když musilo být uhlí dopravováno z Rosic do Znojma a odtud do Jihlavy, což znamenalo asi 160 km navíc, a z Jihlavy bylo přepravováno po ose do okolí. Životní podmínkou pro průmyslové okresy severozápadní Moravy bylo tak snadné spojení s Brnem a s uhelným revírem v Rosicích. Naléhavě a jednomyslně to požadovala četná podání průmyslníků a obcí z těchto oblastí.

3. Šlo o linii k přímému spojení Haliče a později Uher se západní Moravou a s Čechami. Byla navrhována trasa z Přerova přes Kroměříž a Vyškov do Brna, která se však podle brněnské komory nejevila jako účelná, protože její úsek z Přerova do Kroměříže by vedl paralelně se Severní dráhou. Za mnohem účelnější považovala komora trať Přerov–Kojetín–Vyškov, která by vedla přes úrodnou Hanou a přes řadu průmyslových měst nebo v jejich blízkosti.

Kromě těchto tratí navrhovala komora linii z některého bodu na trati Brno–Přerov přes Slavkov a Bučovice, asi mezi Ždánicemi a Koryčany, do Bzence nebo Uherského Hradiště. Tato trať by byla podle přesvědčení komory velmi rentabilní a nanejvýš důležitá vzhledem k průmyslovým oblastem, jimiž by procházela, a měla by také význam pro spojení nově projektovaných drah se západem a pro spojení severu s Uhrami. Musila by ovšem současně pokračovat přes uherskou hranici, a to nejlépe na projektované linii mezi Trenčínem a Sereďem, takže by se tím nezískalo jen krátké spojení s Budapeští, nýbrž taky se severozápadem a severem.

Komora proto navrhla ministerstvu přijetí nových linií ke zdokonalení rakouské železniční sítě, a to 1. z Frankensteinu přes Kladsko do Ústí nad Orlicí, 2. z Nisy přes Cukmantl (Zlaté Hory), Rýmařov, Šternberk, Olomouc, Prostějov, Vyškov, Brno, Tetčice (s použitím existující dráhy z Brna do Rosic), Ivančice, Moravský Krumlov a Znojmo s vyústěním na dráhu Plzeň–České Budějovice–Vídeň. 3. z Pardubic přes Německý Brod, Jihlavu a Třebíč s vyústěním na dráhu číslo 2 u Rosic nebo Moravského Krumlova, 4. z Přerova přes Kojetín a Vyškov do Brna a 5. z jednoho bodu dráhy uvedené pod číslem 4 přes Slavkov, Bučovice a Ždánice do Bzence nebo Uherského Hradiště s odpovídajícím pokračováním do Uher a s připojením na jednu z tamních tratí.

Pamětní spis Ministerstva obchodu považoval dvě trati jako naléhavé, jejichž stavba započne v nejbližších dnech, a to Přerov–Brno a Brno–Znojmo. Komora požadovala, aby v nejbližších letech započala i stavba dráhy z Pardubic do Třebíče a z Frankensteinu do Ústí nad Orlicí, první z toho důvodu, že se tím pomůže ostravskému uhelnému revíru a druhé proto, že se alespoň tímto způsobem získá přímé spojení s Vratislaví. Komora byla rovněž přesvědčena, že kdyby se podařilo dostat co nejkratší možnou cestou

a levně rosické uhlí do Vídně, vyvolalo by to rozsáhlé změny v cenách uhlí.

V roce 1863 dostal majitel vsetínské velkostatku koncesi ke stavbě železnice z některého místa Severní dráhy mezi Lipníkem nad Bečvou a Hranicemi přes Vsetín do Púchova k Váhu a odtud do Žiliny, plán však zhatily události vedoucí k prusko rakouské válce, krom toho musil být projekt nad síly jednotlivce.

V roce 1864 se začal zabývat výstavbou železnic i Moravský zemský sněm, který přijal usnesení, aby byla připravena studie pro stavbu Moravské ústřední dráhy, jejíž částí mělo být přímé spojení mezi Brnem a Olomoucí a mezi Brnem a Přerovem. Tato trasa byla prozatím projektována v pokud možno přímém směru z Brna přes Vyškov a Prostějov do Olomouce a dále do Šternberka s odbočkou z Vyškova přes Kojetín na Přerov. Brněnská komora s trasou v srpnu 1864 souhlasila a zároveň se usnesla prostudovat otázku železnic na Moravě vůbec a vstoupit v jednání s komorami v Olomouci a Opavě.

V roce 1865 se musily komory k otázce výstavby nových tratí vrátit vzhledem ke snahám několika společností o získání koncese ke stavbě dráhy z Plzně přes České Budějovice do Vídně, které nutily Moravu k zaujetí stanoviska. Komory chtěly, aby společnost, která dostane na tuto dráhu koncesi, byly zajištěny státní garance jenom pod podmínkou, že od Plattu v Dolním Rakousku nebo od jiného odpovídajícího bodu bude postavena nejen křídelní dráha do Znojma, nýbrž společnost se zaváže také k pokračování dráhy do Tetčic. Brněnská komora se otázkou zapojení Znojma do železniční sítě zabývala již několikrát a tuto trať považovala za životní otázku nejen Znojma, nýbrž i ostatní jihozápadní Moravy. Komora byla přesvědčena, že by šlo o dobrou kapitálovou investici, neboť u rosických dolů a u železáren v Zastávce by se dalo počítat nejméně se 2,24 mil. q nákladů ročně, z Ivančic a Moravského Krumlova a okolí s 280 tis. q a ze Znojma a okolí s 1,96 mil. q.

Koncem roku 1865 projednala komora v Brně zprávu o vytvoření trasovací komise pro projektovanou železnici Brno–Slavkov–Bučovice–Uherské Hradiště a Trenčín k Dunaji s napojením na dráhu Vídeň–Pešť, popř. severně do Žiliny ke spojení s již projektovanou linií Košicko-bohumínské dráhy.

V srpnu 1866 projednala brněnská komora

zprávu společné dopravní komise obou komor o doplnění moravské železniční sítě a v této souvislosti konstatovala, že zatímco v ostatních zemích monarchie se délka železnic zvyšuje, na Moravě však zůstává stejná a obě zemská hlavní města nejsou vzájemně propojena, nejúrodnější oblasti leží izolovány, z nejvýznamnějších moravských měst je napojeno na železnici pouze Brno a Uherské Hradiště a velkým okruhem Olomouc a města jako Znojmo, Jihlava, Prostějov atd. trpí nepřízní dopravních poměrů. O čtyřech tratích se již nesčetněkrát mluvilo (Tetčice–Znojmo–Maissau v Dolním Rakousku, Brno–Jihlava, Brno–Olomouc a Brno–Trenčín), pro linii Brno–Olomouc se již vytvořilo konsorcium, trať Jihlava–Brno byla již na náklady země trasována a trasována byla rovněž první a čtvrtá linie a byly předloženy jejich stavební plány.

Počátkem října 1866 byla panovníkovi adresována žádost podepsaná oběma komorami, Hospodářskou společností a Společností Rosicko-oslavanské dráhy s návrhy vládě. V adrese se říkalo, že všeobecnému zájmu hospodářství, a to ať zemědělství nebo průmyslu, je třeba odpomoci veřejnými stavbami a zejména železnicemi. V uznání velké důležitosti spojovacího systému viděl se Moravský zemský sněm nucen převzít v otázce železnic iniciativu a na jeho náklady byly vyměřeny a vypracovány rozpočty a projekty tratí Tetčice–Znojmo, Brno–Šternberk, Némčice–Přerov a Moravský Krumlov–Jihlava. Na přípravné práce učiněné na linii Brno–Uherský Brod a do Trenčína schválil sněm zemskou subvencí a pro trasu Brno–Olomouc–Šternberk a Némčice–Přerov se vytvořila konsorcia a výstavba by údajně byla možná během dvou let. Komory rovněž rozhodly, že dalšího jednání se zúčastní svými prezidenty a trasy byly vzhledem ke své důležitosti klasifikovány tak, že na prvním místě jako nejnaléhavější byla trať z Tetčic do Znojma nebo do Laa, na druhém místě byla trať z Brna do Trenčína a na třetím místě trať z Brna do Olomouce.

V listopadu 1866 vyzvalo místodržitelství obě komory k uvedení dat ke kalkulaci rentability připravovaných tratí. Trať z Brna do Olomouce měla měřit asi 88 km a křídelní dráha do Šternberka měla tvořit pokračování hlavní dráhy a měla měřit přes 14 km. Linie procházela obilní komorou Moravy, jednou z nejúrodnějších oblastí monarchie, přičemž podle komor nemohla tato oblast

dosud svůj zemědělský význam pro nedostatek komunikačních prostředků uplatnit. Předpokládala se roční nákladní doprava 2,8 mil. q a osobní doprava 75 tis. osob. U trasy Brno–Trenčín byl předpoklad si 3,36 mil. q nákladu a asi 50 tis. cestujících, délka této linie bylo 129 km.

V prosinci 1867 požadovala petice zaslaná Říšské radě vybudování železnice z Mladé Boleslavi do Kolína, Pardubic, Jihlavy a Znojma, která by představovala nejkratší cestu z jihu na sever, a v témže roce dostala Společnost Severní dráhy koncesi na dlouho diskutovanou trať z Brna přes Vyškov a Prostějov do Šternberku s odbočkou do Přerova a zároveň bylo povoleno, aby se tento nový podnik nazýval Moravsko-slezská severní dráha. Ta převzala do svého provozu i Ostravsko-frýdlantskou dráhu, v letech 1871–1874 provozovala taky Břeclavsko-hrušovanskou dráhu a roku 1876 ji získala do svého majetku celou i s koncesí. Šlo o konkurenční boj Společnosti Severní dráhy císaře Ferdinanda s Rakouskou společností státní dráhy. Stavba Moravsko-slezské severní dráhy postupovala tak rychle, že roku 1870 mohla být zahájena doprava na jejím posledním úseku do Šternberka, který se tím dočkal železnice. Železnice se ale dostala jen na okraj Hané a nikoli do hor, kde na ni čekala stará důležitá města. Pod horami proto utvořili místní zájemci několik přípravných sdružení, z nichž opavské se nazývalo ústřední a chtělo na sebe strhnout vedení projektovaných železnic ve Slezsku. Méně náročné bylo olomoucké komité, které získalo roku 1869 koncesi ke stavbě dráhy z Olomouce přes Moravský Beroun, Bruntál, Krnov a Glubczyce (tehdy v pruském Slezsku) s odbočkami do Rýmařova, Vrbna a Opavy a ke státní hranici směrem na Nisu. Obě komité se sdružila, aby získala roku 1870 novou, značně příznivější koncesi. Po jejím udělení se ustavila akciová společnost Moravsko-slezské ústřední dráhy, jejíž stavba byla zadána Kleinům. Dvě třetiny nové dráhy byly na Moravě a zbytek ve Slezsku. Šlo o horskou dráhu na předělu řek Moravy a Odry, hlavní trať Olomouc–Krnov–Jindřichov byla otevřena v říjnu 1872 a na odbočce Krnov–Opava byl zahájen pravidelný provoz 1. listopadu 1872. Opava, jež chtěla být hlavním železničním uzlem Slezska, se tak stala pouze konečnou, popř. styčnou stanicí.

Valná hromada společnosti ale rozhodla i o vystavění již zmíněné dráhy z Opavy do Tren-

čina, což byl sám o sobě skvělý plán, který ale shodou okolností neprospěl ani společnosti, ani městu. Zbyly po něm jen opuštěné násypy, nedostavěné objekty a tíživé dluhy. Po vypuknutí krize roku 1873 se nepodařilo zbytek akcí umístit, takže společnost se dostala do velmi tíživé situace, která musila být řešena za spoluúčasti státu. Moravsko-slezská ústřední dráha s nedostavěnou železnicí z Opavy do Trenčína byla typickou ukázkou velkého zakladatelského rozběhu a potom neslavného ústupu ze slávy. O hlavní kmenové trati z Olomouce do Krnova, která je nyní i když významnou, přece jenom ale regionální komunikací, se předpokládalo, že nabude významu ve světovém obchodě. Na Brněnsko-rosickou uhelnou dráhu se pohlíželo zprvu jako na trať pouze místního významu a změna nastala teprve tehdy, když se trať dostala zcela do vlivu Rakouské společnosti státní dráhy, která si přes ni vybuďovala druhý spoj z Brna do Vídně, aby nebyla odkázána jen na Severní dráhu, a nakonec prodloužila tento spoj taky na západ k Jihlavě. V důsledku krize brněnského vlnářského průmyslu byl roku 1870 provoz Brněnsko-rosické dráhy zcela odevzdán do rukou Rakouské společnosti státní dráhy, se kterou potom uhelná dráha fúzovala.

Víme již o úporné snaze budovat transversální dráhy. V roce 1867 začalo jednání o výstavbě moravské transversální dráhy z Prostějova přes Tovačov do Přerova, když byly povoleny tratě Brno–Přerov a Nezamyslice–Šternberk.

Roku 1874 se vyslovila brněnská komora zamítavě k žádosti o koncesi na projekt dráhy ze Stadlau v okrese Floridsdorf v Dolních Rakousích přes Uherské Hradiště a Nový Jičín do Dolního Houžovce v okrese Ústí nad Orlicí se zdůvodněním, že každý projekt dráhy na Moravě musí ustoupit do pozadí před transversální linií Jihlava–Brno–Uherské Hradiště. Otázkou transversální dráhy se brněnská komora zabývala již v dalším roce, kdy bylo usneseno poslat ministerstvu pamětní spis o stavbě transversální dráhy, a to nejdříve trať z Jihlavy do Brna a potom v celém rozsahu ze Žiliny až do Furthu v Bavorsku.

Do poloviny 70. let byly pak projektovány, popř. dány do provozu i některé další trati. Koncem 60. let se vynořila myšlenka vybudování železnice z Brna do Německého Brodu vzhledem k významu Tišnova, Nového Města na Moravě a Žďáru pro Brno, kam šlo z Českomoravské vy-



82 Skupina geodetů vyměřuje železniční trať mezi Žďárem nad Sázavou a Německým (dnes Havlíčkovým) Brodem.

sočiny množství zemědělských a lesních produktů (pro Brno mělo zejména význam dřevo). Konsorcium pro stavbu dráhy Brno–Tišnov–Nové Město na Moravě–Žďár a Německý Brod v čele s hrabětem Mitrovským a brněnským podnikatelem Theodorem Bauerem, které počítalo s napojením na Českou severozápadní dráhu, se vytvořilo již roku 1869. Další měla být trať Brno–Jihlava, kterou považoval za jednu z nejdůležitějších Moravský zemský sněm již v letech 1864–1866.

V roce 1874 se brněnská komora postavila odmítavě k žádosti o povolení k přípravným pracím pro trať z Železné Rudy přes Písek, Jindřichův Hradec, Telč, Třebíč, Náměštl. Osl. a Rosice s odkazem na starší dobrozdání týkající se dílčích úseků této trati.

Roku 1871 byla udělena koncese pro trať ze Šternberka přes Šumperk, Králíky (Dolní Lipku) a ke státní hranici u Mezilesí. Akciová společnost Moravské pohraniční dráhy se však ustavila až po dohodě o sloučení s dráhou Zábřeh–Sobotín. Trať Šternberk–Králíky byla dána do provozu roku 1873 a na Rakouskou severozápadní dráhu u Lichkova se připojila počátkem roku 1874. Vedle výkonnější dálkové trati Rakouské státní dráhy byla to jenom dráha regionální, odkázaná na sousední dráhy. Většího významu pro celkovou dopravu nabyla teprve roku 1888 otevřením spoje z Hanušovic přes Ramzovou do Hlucholaz v pruském Slezsku.

Znalec železniční problematiky Friedmann napsal roku 1865, tj. v období počínajícího roz-

machu výstavby železniční sítě, že situace Rakouska v hospodářské oblasti je velmi smutná, snížení státních příjmů ukazuje snížení konzumpční schopnosti a od přespekulování roku 1857 nastoupilo váznutí trvajícím až do nejnovější doby. Teprve nyní, pokračoval Friedmann, se začínají vynořovat železniční projekty a Ministerstvo obchodu dalo vypracovat návrh železniční sítě podle jednotlivých linií včetně rozpočtu, přičemž pro celou síť o délce 6 994 km by bylo zapotřebí kapitálu 684 mil. zl a pro naléhavých 6 070 km by bylo nutno vydat 600 mil. zl. Friedmann byl proto pro co nejvolnější konkurenci při stavbě železnic, ovšem případ od případu pod ochranou státních garancí.

Deset roků poté mohl dopravní výbor Moravského zemského sněmu dospět ke zjištění, že Morava má asi 988 km železnic (z toho ale asi jen 260 km bylo dvojkolejných), asi 805 km říšských silnic a 5 084 km silnic okresních.

Z železnic to byly:

1. Severní dráha císaře Ferdinanda s tratěmi a) Břeclav–Moravská Ostrava, b) Břeclav–Brno a c) Přerov–Olomouc.
2. Moravskoslezská severní dráha s tratěmi a) Brno–Nezamyslice–Přerov a b) Nezamyslice–Olomouc–Šternberk.
3. Rakouská státní dráha s tratěmi a) Brno–hranice mezi Moravou a Čechami u České Třebové, b) Olomouc–hranice mezi Moravou a Čechami u České Třebové, c) Brno–Střelice–Rosice (Zastávka), d) Střelice–Hrušovany–zemská hranice a e) Hrušovany–Znojmo.
4. Břeclavsko-mikulovsko-hrušovanská železnice.
5. Společnost rakouské severozápadní dráhy s tratěmi a) Znojmo–Jihlava–hranice mezi Moravou a Čechami, b) Znojmo–Šatov–hranice mezi Moravou a Dolním Rakouskem.
6. Moravsko-slezská ústřední dráha Olomouc–zemská hranice, délka trati Olomouc–Krnov–hranice mezi rakouským Slezskem a Německem s křídelnými drahami Krnov–Jindřichov a Krnov–Opava činila asi 140 km.
7. Moravská hraniční dráha s tratěmi a) Zábřeh–Šumperk–Sobotín a b) Šternberk–Šumperk–zemská hranice.
8. Ostravsko-frýdlantská dráha (měřila asi 34 km, z toho ale připadalo na Moravu jen asi 4,7 km).

Dopravní výbor došel k názoru, že ve srovnání např. s Čechami je Morava opatřena železni-

ce mi macešsky, a to zvláště na severu a na západě země. Toto zjištění se však jeví spíše jako účelové a M. Štěpán naopak dokládá, že v době výstavby hlavních drah se Morava stala korunní zemí, která byla železnicemi nejlépe vybavena. Po technické stránce to umožňoval terén, který v severo-j jižním směru velmi vyhovoval tehdejšímu projektantům netroufajícím si vést trasu železnice do větších stoupání. Bylo dále možné očekávat, že v zemědělských oblastech bude dost potřebných potahů i levných pracovníků, např. na trati Vídeň–Brno o délce 142 km, z toho 64 km na našem území, pracovalo současně až 14 tis. dělníků.

V letech 1866–1875 bylo v monarchii vybudováno 10 920 km železnic a jejich délka v roce 1875 dosáhla 17 336 km. V českých zemích bylo postaveno 3 325 km, což byla asi čtvrtina rakouského přírůstku, na Čechy z toho připadalo 2 646 km a na Moravu a Slezsko 679 km nových železnic, v roce 1875 bylo dosaženo v českých zemích 4 623 km železnic, z toho připadalo na Čechy 3 455 km a na Moravu a Slezsko 1 168 km.

K vyvrcholení výstavby hlavních drah došlo v období zakladatelské horečky na přelomu 60. a 70. let, kdy za sedm let bylo odevzdáno v českých zemích a na Slovensku téměř 1 200 km ze 4 tis. km tratí v Rakousku. Podle M. Hlavačky bylo pak postaveno na Moravě a ve Slez-

sku během pěti roků v tomto období 746 km nových tratí. Počátkem 70. let byla tak vybudována v monarchii síť nejdůležitějších železničních tratí, které směřovaly vějířovitým způsobem od hlavních měst monarchie, navazovaly na zahraniční, zejména německé tratě a spojovaly monarchii s evropskými přístavy.

V letech 1855–1865 byly odevzdány veřejné dopravě tratě Severní dráhy císaře Ferdinanda z Bohumína do Petrovic na státní hranici v délce 15 km, a to roku 1855, v témže roce to byla Severní dráha ze Svinova přes Vítkovice do Opavy-východního nádraží o délce 30 km, trať Brno–Zastávka v délce 23 km rovněž roku 1855, roku 1862 byla trať rozšířena o trasu dlouhou 4 km ze Zastávky do Zbýšova. Počátkem 60. let byla dána do provozu ostravská uhelná dráha a roku 1865 trať z Ostravy do Michálkovic.

V období konce 60. a počátku 70. let byly vybudovány na Moravě a ve Slezsku v roce 1869 trať Moravsko-slezské severní dráhy z Brna přes Nezamyslice do Přerova o délce 90 km, v roce 1870 to byla Rakouská státní dráha ze Znojma přes Hrušovany nad Jevišovkou a Šanov do Střelice u Brna v délce 76 km a v témže roce ještě Moravsko-slezská severní dráha z Nezamyslic přes Olomouc do Šternberka o délce 53 km.

V roce 1871 byly dány do provozu čtyři tratě.



83 Ostrava, hlavní nádraží v Ostravě-Přívoze na konci 19. století.

Byla to Moravská pohraniční dráha ze Zábřehu do Sobotína (kleinovské železářny v Sobotíně byly asi dvě stě kroků od nádraží), dále Ostravsko-frýdlantská dráha z Ostravy do Frýdlantu nad Ostřavicí o délce 33 km a Košicko-bohumínská dráha z Bohumína na hranice mezi Moravou a Uhrami o délce 63 km. Dráha byla budována od roku 1867, byla určena hlavně pro nákladní přepravu a byly jí korunovány několikaleté snahy Vítkovických železáren propojit Ostravsko-karvinský revír se spišskými a gemerskými nalezišti rud. Tzv. slezská část začínala v Bohumíně a probíhala uhelným revírem a dále údolím Olzy přes Těšín až po Čadcu. Dráha vytvořila také vhodné podmínky pro odbyt karvinského uhlí, třineckých železných výrobků aj. Původně byla po celé délce jednokolejná a teprve krátce před první světovou válkou byla postupně vybudována druhá kolej z Bohumína až do Žiliny.

Dále byla dána roku 1871 do provozu Rakouská severozápadní dráha z Německého Brodu do Jihlavy o délce 25 km, úsek z Jihlavy do Znojma dlouhý 98 km a ze Znojma na hranice mezi Moravou a Dolními Rakousy o délce 11 km. Z roku 1872 je Břeclavsko-mikulovsko-hrušovanská dráha z Břeclavi do Hrušovan dlouhá 43 km, dále Moravsko-slezská ústřední dráha z Olomouce do Opavy o délce 115 km a trať těž dráhy z Krnova do Jindřichova o délce 23 km. V roce 1873 byla dána do provozu Moravská pohraniční dráha ze Šternberku přes Králíky do Lichkova dlouhá 94 km.

V 80. letech se opět velmi výrazně změnil vztah státu k železnicím a z původní funkce státu jako arbitra při stavbě a provozu železnic se pod vlivem všeobecné hospodářské krize propuknuvší roku 1873 stát opět chopil iniciativy a začal nejdříve na vlastní náklady budovat a posléze i provozovat nejen svoje železnice.

V tomto prvním údobí místních drah skončilo privilegium Severní dráhy a rozvinul se boj o to, zda bude privilegium prodlouženo, nebo zda bude Severní dráha postátněna. Proti prodloužení privilegia se postavily již roku 1884 obě moravské komory. Ty požadovaly od roku 1883 postátnění Severní dráhy, kdyby se ale měla koncese prodloužit, měla být Severní dráha přinucena vhodnými opatřeními, aby používala pro přepravu osob a zboží těch tarifů, kterých se používalo na státních drahách. Nářky na vysoké dopravní tarify Severní dráhy se objevovaly sta-

bilně – olomoucká komora mluvila přímo o šeredném obrazu o skoro padesátileté činnosti Severní dráhy, na níž přes nepoměrně vyšší sazby bylo i na sebevětších nádražích jen slabě postaráno o pohodlí cestujících, utlačoval se obchod a průmysl při zařizování vleček, vybíraly se vysoké manipulační poplatky aj. Nicméně Společnosti Severní dráhy se podařilo roku 1886 docílit prodloužení jejího privilegia na dalších padesát let. Severní dráze tehdy patřila hlavní trať Vídeň–Přerov–Bohumín–Krakov o délce 427 km a vedlejší trati asi o délce 286 km, a to trať Břeclav–Brno z roku 1839, Přerov–Olomouc z roku 1841, Bohumín–Annaberk z roku 1848, Svinov–Opava z roku 1855 a trať Břeclav–Hrušovany z roku 1872.

Severní dráha postavená na nový právní základ získala potom rychle od Rakouské společnosti místních drah trati Hranice–Valašské Meziříčí–Vsetín s odbočkou do Hrachovce a roku 1888 i všechny trati bývalé Kroměřížské dráhy. Kroměřížskou železnici založilo město, které těžce neslo, že projekt Severní dráhy volil přímou trasu. Roku 1880 byla vydána koncese pro místní dráhu z Kroměříže s připojením na stanici Severní dráhy v Hulíně. Poté následovala trať Kroměříž–Zborovice, na níž měly zájem především hanácké cukrovary. Roku 1882 byla zahájena doprava na trati Hulín–Holešov–Bystřice p. Host. a roku 1883 byl stavební vývoj Kroměřížské železnice ukončen přemostěním Severní dráhy u Hulína. Svě trati o celkové délce 42 km provozovala Kroměřížská dráha střídavě buď sama nebo provoz obstarávala Severní dráha. V letech 1881–1887 byla Kroměřížská dráha účastna také na stavbě a provozu místní dráhy ze Studénky do Štamberka. K využití koncese pro trať Bystřice p. Host.–Valašské Meziříčí ani k uskutečnění dalších plánů, které nabyly takového rozsahu, že se vlastně vymykaly z lokálního podnikání, se Kroměřížská železnice již nedostala.

Jakmile Severní dráha upevnila své postavení, přinutila Kroměřížskou dráhu, aby jí postoupila svůj majetek za částku menší, než byl její akciový kapitál. Severní dráha zapojila potom úseky bývalé Kroměřížské železnice do tzv. Dráhy moravských měst z Kojetína přes Frýdek a Těšín do Bílska. Severní dráha ještě v roce 1888 doplnila úseky Kojetín–Kroměříž, Bystřice p. Host.–Valašské Meziříčí–Frýdlant n. Ostr., Frýdek Místek a Těšín. Dobudováním těchto spojů dospěla

Severní dráha k dvojitému pásu napříč celou Moravou, takže nebyla ani při přepravních poruchách nezbytně odkázána na cizí pomoc.

Severní dráha plníc závazek, který na sebe vzala při jednání o novou koncesi, otevřela v roce 1889 krátké odbočkové spoje z Hodslavic do Nového Jičina a z Rohatce přes Sudoměřice do Petrova a v letech 1889–1891 vznikla z původní vlečky do hodonínské tabákové továrny místní dráha Hodonín–Holíč na Slovensku. V letech 1890–1891 zřídila Severní dráha další lokálky ze Studénky do Bílovce, ze Suchdolu do Budišova nad Budišovkou a do Fulneku a roku 1892 prodloužila úsek z Valašského Meziříčí přes Hrachovec až do Rožnova pod Radhoštěm. Poslední lokálka Severní dráhy v tomto období byla postavena roku 1892 z Opavy do Horního Benešova. Severní dráha si tak vytvořila na severovýchodní Moravě téměř výhradní železniční síť.

Roku 1880 se ustavila Rakouská společnost místních drah, která měla již v roce svého vzniku sedm koncesí na místní dráhy, z toho v Čechách pět a na Moravě dvě, a roku 1885 měřila její síť na Moravě 98 km a ve Slezsku 33 km. Společnost byla postupně vlastníkem tratí Staré Město u Uherského Hradiště–Velehrad–Uherský Brod z let 1883–1885, Hranice–Valašské Meziříčí s odbočkou do Hrachovce a Valašské Meziříčí–Vsetín z roku 1884, popř. 1885–1887. Dále to byla trať Hanušovice–Dolní Lipová–Mikulovice–státní hranice u Hlucholaz v pruském Slezsku z let 1888–1893.

V sousedství Kroměřížské železnice vznikla ještě místní dráha z podnětu města Nového Jičina zklamaného tím, že se mu dráha vyhýbala. Město se ocitlo v projektu neuskutečněné dráhy z Opavy do Trenčína z počátku 70. let a po několika marných jednáních o hlavní dráhu Nový Jičín získal koncesi pro vedlejší dráhu spojující jej se Suchdolem na hranici Severní dráhy. Trať byla otevřena roku 1880 a až do znárodnění roku 1948 byla v rukou města. Šlo o svépomocnou dráhu typickou pro druhé období místních drah.

V prvním období místních drah byla ještě vybudována roku 1886 trať ze Zastávky do Okříšek a v témže roce lokálka ze Studence do Velkého Meziříčí. V roce 1885 byla postavena trať z Rudoltic do Lanškrouna v Čechách a tzv. Vlárská trať z Brna Vlárským průsmykem do Trenčianské Teplé na Slovensku s odbočkami do Holubic, Moravského Písku a Starého Města-Velehradu

(vesměs na tratích Severní dráhy) a z Veselí nad Moravou do Sudoměřic a Petrova.

V jižních Čechách se postupným vybudováním několika spojovacích tratí otevřel příčný spoj, jehož dokončení bylo roku 1889 považováno za cenný přínos do chudých krajů opomíjených soukromými železnicemi. Byly to trasy Veselí nad Lužnicí–Jihlava a Horní Cerekev–Tábor–Písek–Domažlice. Tak byl tzv. českomoravskou transversálkou vhodně doplněn systém místních spojů mezi Vlárským průsmykem a Jihlavskem, který byl na Moravě uveden v život přičiněním Rakouské společnosti státních drah. Stát převzal do provozu celou Moravskou západní dráhu, tj. trať z Prostějova do Třebovic s odbočkami z Chornice do Velkých Opatovic a z Kostelce na Hané do Čelechovic, a to ihned od zahájení veřejné dopravy roku 1889.

Druhé údobí místních drah (svěpomocných) se ohraničuje lety 1894–1914, přičemž zakladatelská činnost vrcholila po roce 1905.

Severní dráha, aby splnila program, k němuž se zavázala za jednání o obnovení koncese, se teprve po kratší přestávce vrátila k výstavbě místních spojů, byly to ale jen stavby krátkých přírodních tratí nebo provozně nutných spojek. Tak v roce 1895 to byly místní dráha z Vranovic přes Pohořelice a Hrušovany u Brna do Židlochovic a z Kojetína do Tovačova. V roce 1898 postavila Severní dráha spojku z Karviné do Petrovic u Bohumína zřejmě k odlehčení své hlavní trati a roku 1900 z Břeclavi do Lanžhota k zemské hranici. Tímto posledním úsekem uskutečnila vlastně Severní dráha starý plán, podle kterého se pro dráhu Břeclav–Mikulov–Hrušovany měla přivázat zátěž ze Slovenska.

Mnohem pronikavější byla v těchže letech činnost Rakouské státní dráhy, která se zaměřovala především na severní Moravu a na západní část Opavska. V roce 1896 vznikla trať z Dolní Lipové přes Bernartice u Javorníka a Mikulovice do Čukmantlu (Zlaté Hory), roku 1897 byla dána do provozu trať z Hukovic ve Slezsku přes Vidnavu a Bernartice do Javorníku. Tak byla vybavena železnicí průmyslová oblast odkázaná až do konce 19. století na poštovní a formanskou dopravu pronikající tam těžce po horských silnicích. Přechody do zahraničí byly otevřeny roku 1896 v Bernarticích a roku 1911 ve Vidnavě.

V roce 1898 postavila Rakouská státní dráha trať z Třemošné ve Slezsku, současně s ní byla

dána do provozu úzkorozchodná dráha z Ondrášova přes Moravský Beroun do Dvorců a roku 1899 vznikla péčí státu místní dráha z Dolní Lipky přes Králíky do Šilperku (Štítý). V roce 1901 vybuďovala Rakouská státní dráha místní dráhu z Bruntálu do Malé Morávky, jež se řadila jako odbočka bývalé Moravské ústřední dráhy k rýmařovské a vrbenské lokálce, kterou zde po krizi 70. let tato činnost státních drah začala.

Na severní Moravě se projevovala i aktivita Moravských místních drah, Slezské zemské dráhy a různých místních spojů. Nejstarší z nich byly Moravské zemské dráhy. Základem jejich skutečné drážní činnosti byla koncese z roku 1894 pro parní tramvaj z Moravské Ostravy do Vítkovic s odbočkou k mostu přes Ostravici. K této trati přibyla roku 1896 trať Moravská Ostrava–Mariánské Hory a roku 1899 dráha od dolu Šalomoun do Lhotky. Teprve potom se Moravská zemská dráha začala zabývat též místními drahami v obvyklém smyslu slova, když roku 1900 dala do provozu trať z Mutěnic do Kyjova, roku 1901 trať z Břeclavi přes Poštornou do Lednice a roku 1907 dráhu ze Svinova přes Mariánské Hory do Vítkovic, tentokrát již s elektrickou traseí.

Slezské zemské dráhy daly do provozu roku 1904 trať z Hrušova do Slezské Ostravy, roku 1912 elektrickou úzkokolejnou trať ze Slezské Ostravy přes Michálkovice a Karvinou do Fryštátu, roku 1913 úseky Karviná–Bohumín, Orlová–Kopaniny–Orlová a roku 1914 Hrušov–Bohumín. Roku 1902 přibyla trať z Nového Bohumína do Bohumína-města.

Místní dráha z Moravské Ostravy do Karviné byla koncesována městu Moravské Ostravě a do provozu byla dána roku 1909, místní dráha Svinov–Vítkovice–Klimkovic zahájila provoz roku 1911 a sloužila hlavně přepravě dělnictva. Trať z Kunčic do Polanky nad Odrou byla určena pro přepravu uhlí na jih, hlavně do Vídně, aby se tak odlehčilo nádraží v Přívozu.

Českomoravská vysočina byla nejdříve překročena místní drahou ze Svitav přes Poličku do Skutče, jejíž moravská část byla dána do provozu roku 1896. Druhým podobným přechodem Vysočiny byla místní dráha z Německého Brodu do Tišnova; přestože se o ní uvažovalo již počátkem 70. let, úsek z Čech až do Žďáru nad Sázavou vznikl roku 1898 a k lokálce Brno–Tišnov byla trať připojena až roku 1905.

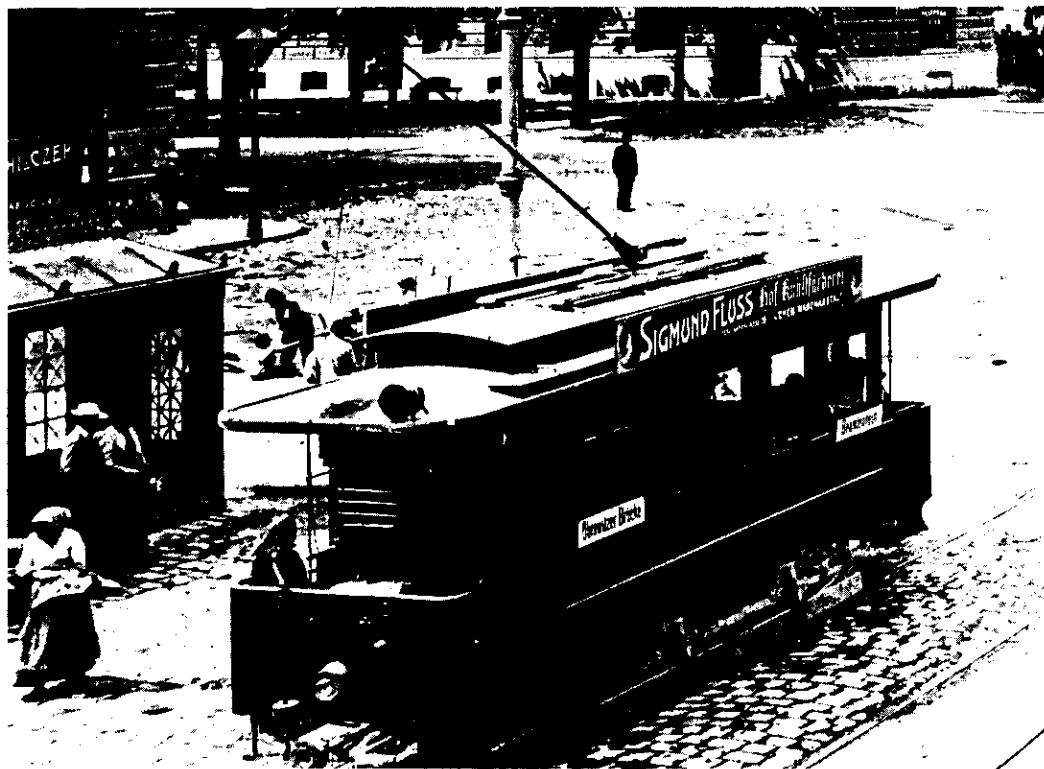
Trať ze stanice Cejle-Kostelec do Telče vznikla roku 1898 a po čtyřech letech byla prodloužena do Slavonic, kde se připojila k lokálce vedoucí do Rakouska. Roku 1896 byla postavena lokálka z Moravských Budějovic do Jemnice, když o napojení Jemnice na železnici se uvažovalo již roku 1864.

Do 90. let spadá ještě vznik Hustopečské místní dráhy roku 1894, trati Zaječí–Hodonín z roku 1897 s odbočkou Čejč–Ždánice od roku 1909 a trati Otrokovice–Zlín–Vizovice z roku 1899. Péčí pruských drah byla postavena roku 1895 trať z Opavy do Ratiboře.

Po několikaletém ochabnutí nastal živější stavební ruch od roku 1904. Roku 1904 byla zřízena trať z Petrovic nad Desnou do Koutů a roku 1905 vznikly čtyři svépomocné dráhy, a to z Opavy do Hradce u Opavy, z Hanušovic do Starého Města pod Sněžníkem, z Černovic u Brna do Líšně a Luhačovická lázeňská lokálka. V roce 1908 vznikly trati z Velkých Opatovic do Skalice nad Svitavou, z Nemočic do Koryčan, z Frýdlantu nad Ostravicí do Bílé a ze Vsetína do Velkých Karlovic. Touto dráhou byla dokončena železniční síť v povodí Bečvy.

V roce 1909 vznikly trati z opavského západního nádraží přes Kateřinky ke státní hranici a z Nezamyslic do Morkovic. V roce 1911 následovala trať z Kuřimi do Veverské Bitýšky (byla dána objemem mocného ložiska kaolinu u Veverské Bitýšky), roku 1912 trať z Dolních Kounic přes Ivančice do Oslavan a roku 1914 byla zřízena poslední svépomocná lokálka na Moravě z Litovle do Senice s odbočkou do Mladče. V témže roce byl dokončen projekt Dráhy Moravského krasu z Rájce nad Svitavou do Molenburku (nyní Vysočany) o délce 20 km. Realizován ovšem nebyl.

Ve městech vyrůstala veřejná městská doprava, svým charakterem již hromadná. Její počátek byl dán omnibusy, dokonalejším a výkonnějším prostředkem se však stala koňská poliční dráha (tramvaj). V rámci českých zemí má v tomto směru prvenství Brno, kde byla zavedena koňská tramvaj roku 1869 z Králova Pole kolem nádraží do Pisárek v délce 8 km. V roce 1884 byl zaveden parní provoz (celková délka činila 10,4 km a dráha měla vlečky do průmyslových závodů), roku 1886 koupila dráhu Společnost moravských místních drah, již roku 1889 ale přešla do rukou města, které dostalo roku 1900



84 Brno, elektrická tramvaj na Moravském náměstí r. 1905.

koncesi na její přeměnu na elektrickou dráhu. Na přelomu století zaměstnávala 156 osob.

Není nutno podrobněji rozvádět příznivé důsledky vzniku železnice od vymizení formanské dopravy a zjištění, že svůj účel ztratily zájezdní hostince, až po vytvoření skutečného dálkového obchodu, který by byl bez železnice v takovém rozsahu nemožný. Převážná část míst napojených na železnici poznala její blahodárné účinky, i když stížnosti na vysoké dopravní tarify zejména Severní dráhy téměř neustávaly a byly uváděny mezi příčinami toho, proč rakouský průmysl nebyl v celé řadě oborů s to konkurovat se zahraničím.

Ze zavedení železnice těžily zejména železniční uzly, jako byla Břeclav, Bohumín, Přívoz a pochopitelně i Brno se svým dvojnádražím, které mu zajišťovalo od roku 1885 spojení do pěti směrů, a to na Břeclav, Českou Třebovou, Znojmo, Přerov a Tišnov. Dočasně mohl těžit ze skutečnosti, že výstavba Severní dráhy několik roků vázla, i Lipník nad Bečvou, neboť toto město se stalo koncovou stanicí a významným překla-

dištěm zboží dovezeného formanskými povozy zejména z Haliče, které pokračovalo z Lipníka dále po železnici na jih, hlavně do Vídně.

Mezi nejdůležitější železniční uzly patřil Přerov napojený na dráhu již roku 1841, který měl od roku 1845 spojení přes Olomouc s Prahou. Na počátku 50. let byl obohacen o 104 m dlouhý železniční most a byla zde zřízena impregnovna dřevěných železničních pražců. V roce 1869 vznikla seřazovací nádraží v Moravské Ostrávě a Přerovu, přičemž přerovské mělo už tehdy všechny znaky moderní vlakové stanice a stalo se vzorem pro další nádraží.

K významu železnice pro hospodářství uvádí A. Adamus, že před výstavbou Severní dráhy bylo v oblasti, jíž prochází, 384 továren (z toho šest v Dolním Rakousku, 220 na Moravě, 87 ve Slezsku a 71 v Haliči). Do roku 1880 vzrostl počet továren a průmyslových podniků v této oblasti na 983 (z toho 52 v Rakousku, 501 na Moravě, 198 ve Slezsku a 141 v Haliči). Ruch na Severní dráze byl již takový, že před první světovou válkou nemohla Severní dráha zdolat dopravu a pomýšlelo



85 Moravská Třebová, počátky autobusové dopravy kolem r. 1915.

se na přeměnu z dvojkolejné na čtyřkolejnou trať.

K. Malík sledoval kapacitu pohonných sil ve větších průmyslových závodech (za takové považoval ty, v nichž pracovalo aspoň 18 osob) při železnici a mimo železnici a dospěl k závěru, že k roku 1926 v obcích ležících bezprostředně při železnici bylo zjištěno v celém Československu 94,5 % všech užitých koní, v obcích mimo železnici to bylo jen 5,5 %, na Moravě a ve Slezsku pak dokonce 96,8, popř. 3,2 %. Konstatoval, že poloha k železnici má pronikavý vliv nejen na rozložení, ale i na uspořádání průmyslu.

V důsledku rozvoje jak hlavních, tak i místních drah, z nichž některé byly velmi významné, došlo v Rakousku k vytvoření železniční sítě, na které nemusela nic podstatného měnit ani první republika. Mohutný rozmach je zřejmý zejména z toho, že roku 1873 měla monarchie necelých 16 tis. km železničních tratí a do vypuknutí první světové války se železniční síť monarchie rozšířila na 46 tis. km a z toho připadalo na budoucí Československou republiku přes 13 tis. km.

Projevem důrazu státu kladeného na železnici a vážícího její jednak hospodářskou, jednak vojenskou funkci bylo vytvoření samostatného Mi-

nisterstva železnic v Rakousku roku 1896, jímž byly pravomoci týkající se železnic vyčleněny z působnosti Ministerstva obchodu, kam do té doby náležely.

6.2 Obchod

Stav obchodu na Moravě a ve Slezsku byl v polovině 18. století považován podle F. A. Slavíka za značně špatný a udržoval se v důsledku chudoby, válečných událostí, dluhů a nedostatku peněz v málokterém městě. Na severní Moravě k tomu přistupovala ztráta Slezska, v němž byl obchod s Moravou zakázán (zejména obilní) a cena některých polotovarů (zvláště příze potřebné pro tkalce) se značně zvýšila. Monarchie rovněž pociťovala ztrátu nejdůležitějšího obchodního centra, jakým byla Vratislav, za nich se marně hledala náhrada.

Jako příčina úpadku obchodu se v polovině 18. století uváděli židé, když pouze v moravských královských městech, kde se židé nesměli usazovat, se obchod držel v křesťanských rukou. Nejlépe se vedlo křesťanskému obchodu v Brně a Olomouci, kde byly úřady, sídlila zde šlechta