



Národní archiv

Mojmír Krejčířík – Miroslav Kunt

Český železniční biografický slovník



Mojmír Krejčířík – Miroslav Kunt

**Český
železniční
biografický slovník**



*Topič maže rozvod lokomotivy řady 210 Rakouských státních
drah, před rokem 1918.
Národní archiv, fond Ministerstvo železnic I – fotodokumentace,
inv. č. 1825, fotografická deska 13x18 cm.*

lektori:

Mgr. Michal Novotný, Ph.D.

Mgr. Vojtěch Szajkó, Ph.D.

© Národní archiv, 2025
ISBN 978-80-7469-138-6

Obsah

Svazek A–M

Několik slov úvodem	11
Struktura biogramu	12
Několik poznámek k pramenné základně	13
Poděkování	16
Poznámky	18
A	23
B	33
C	107
D	131
E	157
F	177
G	215
H	249
Ch	309
I	321
J	327
K	353
L	471
M	513

Svazek N–Z

N	579
O	613
P	627
R	693
S	753
T	889
U	921
V	925
W	965
Z	997
Zkratky v textu biogramů	1023
Zkratky v citacích pramenů a literatury	1025
Archivní prameny	1030
Ostatní prameny nevydané (mimo archivy)	1033
Literatura (monografie a články)	1034
Periodika	1054
Elektronické zdroje	1059
Filmy a televizní pořady	1062
Seznam osob	1065
Příloha	1092
Závěr	1099



A



Výpravčí v hodnosti vrchního adjunkta státních drah ve stejnokroji vzor 1934. Praha Wilsonovo (dnes Hlavní) nádraží, 1937.

Národní archiv, fond Ministerstvo železnic I – fotodokumentace, negativ č. 1802, fotografická deska 13x18 cm.

Ada–Adl

Adamička, Jan, železniční strojní inženýr, * 18. 11. 1829 Hlízov (okr. Kutná Hora), † 25. 2. 1884 Gries bei Bozen (dnes o. Bolzano, Jižní Tyrolsko, Itálie).

Po studiu na reálce a pražské polytechnice (1847–1850) byl přijat k Ústřednímu ředitelství pro železniční stavby a přidělen ke stavbě trati Jihovýchodní státní dráhy (Uj Szöny–Nagykanizsa, Budapešť–Székesfehérvár–Nagykanizsa–Pragersko). Po odstátnění působil od roku 1855 jako úředník pro vozbu Rakouské společnosti státní dráhy v Budapešti, od roku 1857 jako inženýr-asistent u Korutanské státní dráhy ve Vídni. V roce 1860 vstoupil do služeb Jižní dráhy jako inženýr u vozební inspekce nejprve v Székesfehérváru. Začátkem roku 1862 byl jako přednosta výtopy v Budě (dnes část Budapešti) přeložen k výtopně v Székesfehérváru (zástupce přednosty), od roku 1869 působil v Nagykanizse, zde současně i jako zástupce inspektora. V roce 1871 přestoupil k První uhersko-haličské dráze, kde byl jmenován vrchním inženýrem a přednostou oddělení pro vozební a dílenskou službu ve vídeňském ředitelství. Roku 1874 byl přijat ke strojnímu ředitelství Rakouské severozápadní a Jihoseveroněmecké spojovací dráhy ve Vídni s hodností inspektora. Od roku 1880 působil jako náměstek strojního ředitele (s titulem vrchní inspektor). Zabýval se odborně vlakovou mechanikou.

Publikace: *Erforderliche Kraft zum Anhalten eines in Bewegung befindlichen Eisenbahnzuges* (In: Wochenschrift des Österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereines, roč. 2, 1877, č. 28, s. 199–201; č. 29, s. 203–204 a č. 30, s. 207–208).

Prameny: ÖStA/AdR, fond PA EB AR – Jelinek 1856, s. 260 – *Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt*, 12. 3. 1862, s. 101 – *Památník techniků – Waldmüller, s. 1 (Kärtnerbahn)*.

Adler, Arnošt, Ing., železniční stavební inženýr, * 6. 11. 1874 Uhlířské Janovice (okr. Kutná Hora), † ?.



Pocházel z rodiny židovského obchodníka v Uhlířských Janovicích. Studoval inženýrské stavitelství na České vysoké škole technické v Praze (1894–1899). Železniční službu nastoupil 13. 9. 1898 u pražského Řsd, kde působil u odboru pro udržování dráhy Praha III (smíchovského). Stavební komisař (1903), vrchní železniční komisař (1907), inspektor (1912). V letech 1907–1908 byl úsekovým stavbyvedoucím na stavbě druhé koleje trati Smíchov–Beroun a od roku 1910 přednostou odboru pro udržování dráhy Tábor II. Od roku 1914 působil u Řsd Praha ve studijní skupině pro otázky pražských nádraží. Po vzniku Československa zastával v letech 1918–1919 funkci přednosty studijní kanceláře pro přestavby a výstavby pražských nádraží při Řsd v Praze. Funkce byl zproštěn s uznáním odborné činnosti (na jeho místo byl jmenován ing. → Kugler) a zařazen k odd. III – stavba a udržování drah Řsd v Praze. Rada státních drah. Vrchní rada státních drah (1919). V lednu 1920 byl jmenován kontrolorem pro udržování dráhy při pražském Řsd. V roce 1928 odešel do výslužby a stal se civilním autorizovaným stavebním inženýrem, v roce 1931 soudním znalcem. Provozoval praxi civilního geometra a také požádal pražský magistrát o udělení stavitelské koncese (1934), svoji žádost však odvolal. Transportem pražských Židů B, č. 62, byl 21. 10. 1941 deporto-

Adl–And

ván do lodžského ghetta; umučen byl pravděpodobně v koncentračním táboře Chelmno nebo Osvětim, místo a datum úmrtí jsou neznámé. Někdy je uváděn jako místo narození Malešov, kam byl do přestěhování do Prahy (1926) příslušný.

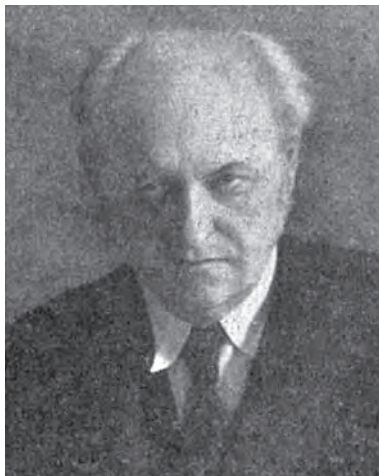
Prameny: NA, konskripce – NA, fond PŘ II, 1931–1940, karton 4349, sign. A 140/1 (foto 1923@), částečně dostupné z <https://www.holocaust.cz/database-obeti/obeti/141947-arnost-adler> – NA, fond PMR, sign. 29, karton 1093 – Šmilauer, s. 75, 107 – Beamtenstatus 1912.

Adler, Josef, železniční stavební inženýr, * 7. 2. 1846 Vojnice (okr. Strakonice), † 9. 6. 1922 Litoměřice.

Po absolvování studia inženýrského stavitelství na pražské polytechnice (1865–1870) nastoupil 16. 7. 1870 k Pražsko-duchcovské dráze jako inženýrský elév. Nejprve se podílel na projektování trati Praha–Duchcov–Most, od roku 1871 působil na stavbě III. sekce této trati (Klobuky v Čechách–Bečov u Mostu). Od roku 1873 inženýr-asistent u stavební správy pro stavbu úseku Most–Hrob, 1875 Hrob–Moldava. Po dokončení stavby byl roku 1877 povolán k ředitelství v Praze do oddělení pro stavbu a udržování dráhy. Při převzetí provozu Pražsko-duchcovské dráhy státem (1884) byl jmenován přednostou odboru pro udržování dráhy v Mostě, od 1. 1. 1889 inženýrem a přednostou odboru pro udržování dráhy v Chomutově, od roku 1903 znovu přednostou odboru pro udržování dráhy v Mostě. Vrchní inženýr a vrchní stavební komisař (1894), inspektor (1903). Při odchodu do penze byl povýšen na vrchního inspektora (1908).

Prameny: SOA v Praze, fond České dráhy, Pražsko-duchcovská dráha, personální kartotéka – NA, konskripce – Eisenbahn-Schematismus.

Amerling, Karel, Prof. MUDr., železniční lékař, specialista na tuberkulózu a vysokoškolský pedagog, * 21. 2. 1886 Praha-Královské Vinohrady, † 8. 3. 1964 Olomouc.



Maturoval v roce 1905 a studia zakončil v roce 1911 na lékařské fakultě v Praze a následně pracoval na tamní interní klinice. Také absolvoval stáž v Pasteurově ústavu v Paříži (1913). V roce 1915 byl vojenským lékařem v Aši. Dne 1. 9. 1915 převedl pozdějšího prezidenta dr. Edvarda Beneše přes bavorskou hranici u Hofu a pomohl mu tak k útěku do ciziny. V roce 1919 založil a vedl vojenský Československý ústav pro výrobu sér v Hranicích (hodnost plukovníka zdravotní služby), kde byl krivě obviněn z různých odborných pochybení a zpronevěry a 23. 9. 1920 zatčen. Po vyjasnění záležitosti se stal ředitelem prvního lůžkového železničního zařízení – Masarykovy léčebny plicně chorých zaměstnanců československé státní správy železniční v Kvetnici u Popradu. V roce 1928 odešel do Olomouce, kde vedl plicní ambulatorium ČSD. Za druhé světové války byl vězněn v koncentračních táborech Dachau a Buchenwald (1939–1941 a 1944–1945). Po osvobození působil Amerling jako primář plicního odd. Zemských ústavů v Olomouci, byl habilitován docentem vnitřního lékařství na Masarykově univerzitě v Brně (1945). V roce 1946 založil v Lipníku nad Bečvou ústav pro léčení alergických chorob a současně začal přednášet propedeutiku na Univerzitě Palackého v Olomouci, kde byl habilitován do-

centem (1946) a následující rok řádným profesorem (1947). Do roku 1953 byl přednostou II. interní kliniky Lékařské fakulty Palackého Univerzity. Do důchodu odešel k 1. 7. 1955. Průkopnická byla jeho práce v boji proti tuberkulóze podložená prohlídkami 12 tisíc zaměstnanců a 10 tisíc bytů. Vědecké pojednání o výzkumu příčin tuberkulózy u železničářů z roku 1923 obdrželo na světové Pasteurově hygienické výstavě ve Štrasburku Grand prix a její autor titul rytíře francouzské Čestné legie. Později se věnoval problematice alergií, založil alergologické oddělení v lázních Jeseň (1951). Byl vyznamenán Československým válečným křížem 1939 (1947), medailí Za zásluhy I. stupně (1947).

Publikace: *Výzkum příčin tuberkulózy u železničářů v úseku popradsském. Studie sociálně-lékařská* (spoluautor, též francouzsky, 1923); *Význam Masarykovy léčebny v Květnici v boji protituberkulosním a pro léčení tuberkulózy u železničních zaměstnanců R.Č.S.* (1923); *Pokus o sanaci tuberkulózy u železničářů metodou sociálně lékařskou* (spoluautor, 1924, 1933); *Pokus o sanaci tuberkulózy u železničářů a dosavadní výsledky získané v Podkarpatské Rusi. Studie sociálně-lékařská* (spoluautor, 1924).

Prameny: Kunc – OSND I/1, s. 139 – Interpelace A. Konečného a spol. na ministra národní obrany, 26. 10. 1920, senátní tisk 167, I. volební období, 2. zasedání [cit. 8. 11. 2020]. Dostupné z <http://www.senat.cz> – Svobodné slovo, 22. 2. 1946, s. 3 – Navrátil, Michal: Almanach českých lékařů, Praha, 1913, s. 7 – Časopis lékařů českých, roč. 85, 1946, č. 7, s. 249–252 – Vnitřní lékařství, roč. 10, 1964, č. 5, s. 506 – Časopis lékařů českých, roč. 103, 1964, č. 20, s. 560 – Zdravotnické noviny, roč. 13, 1964, č. 11, s. 2 – Hamr, Vladimír: Z galerie prvních železničních lékařů. In: Železničář, roč. 25, 1975, č. 22, s. 300 – BioSČ 1, str. 78 – Biografický slovník pražské lékařské fakulty 1348–1939, díl I A–K, Praha, 1988, s. 137–138 – Amerling, Karel. In: Zdraví a Zdravotnictví [cit. 8. 11. 2020]. Dostupné z <http://www.zdrav.cz/modules.php?op=modload&name=News&file=article&sid=1747> – Konečný, Karel: Prof. Dr. Karel Amerling, lékař, pedagog, politik. In: Andros probabilis, sborník prací přátel a spolupracovníků historika prof. PhDr. Miloše Trapla, CSc., k jeho 70. narozeninám, Brno, 2005, s. 585–595.

Anděl, Václav, Ing., železniční dopravní inženýr, * 26. 9. 1891 Ohrazenice (okr. Semily), † 13. 6. 1960.



Po absolvování české vyšší reálky v Mladé Boleslavi (maturita 1909) vystudoval Českou vysokou školu technickou (druhá státní zkouška 1920). K železnici nastoupil 29. 3. 1920 jako technický čekatel do železniční školy v Praze. V lednu 1921 byl přidělen na zácvik do stanice Vyšehrad, v říjnu 1922 na seřaďovací nádraží Vršovice. Na počátku roku 1924 byl přidělen k Řsd Praha-Jih, ke skupině V/2a – dálková doprava, resp. V/6 – kontrola, vyšetřování, statistika ve funkci vyšetřujícího úředníka (1926). Stavební adjunkt, stavební komisař (1921), vrchní stavební komisař (1923), vrchní technický komisař (1926). Dnem 28. 11. 1927 byl přeložen přechodně (1928 definitivně) k MŽ, k dep. VI/2 – všeobecné a obecné záležitosti dopravní, zejména záležitosti staniční a jízdní služby. Odtud byl přeložen k dep. VI/1 – záležitosti dopravy osobní a vojenské (1935) a po vzniku MD v prosinci 1938 k odd. VII/3 – služba vozová, kde byl v září 1939 pověřen zastupováním přednosty. Po zrušení odd. VII/3 v květnu 1941 přešel k odd. IV/1 – přepravní služba, v říjnu téhož roku k odd. VII/2 – staniční a jízdní služba. Po zřízení Ministerstva dopravy a techniky byl v květnu 1942 pověřen funkcí referenta referátu 24 – všeobecné věci služby staniční a jízdní a vedoucím kanceláře B. Od 14. 3. 1944 byl decernentem v dopravním oddělení Řsd v Praze. Po osvobození

(1945) se vrátil na ministerstvo do odd. VI/4 – věci služby vozové a v září téhož roku byl pověřen vedením odd. VI/2 – věci staniční a jízdní služby, všeobecné a finanční záležitosti služby dopravní, kam nastoupil v listopadu. Po reorganizaci v květnu 1946 působil v odd. II/5 – studie a plánování dopravně-technických zařízení, od června jako přednosta. Vrchní ministerský komisař (1929), odborový rada (1933), vrchní odborový rada a ministerský rada (1946). Po vzniku Ústředního ředitelství ČSD v červenci 1949 se v něm stal vedoucím referátu 203 – staniční služba, rozpočet, provozní hospodářství a statistika provozu a po reorganizaci v únoru 1950 vedoucím referátu 513 – stanovení potřeby dopravních technických zařízení. V nově vzniklém MŽ se stal náčelníkem Ústřední správy dopravy a přepravy cestujících. V roce 1952 se vrátil do rodné obce.

Prameny: NA, fond MD III, osobní spis – NA, fond PŘ II, 1931–1940, karton 68, sign. A 347/10 (foto 1940@) – NA, fond PŘ II, EO.

Antonický, Stanislav, prof. Ing. DrSc., odborník na kolejová vozidla, vysokoškolský pedagog, * 21. 1. 1938 Prešov, † 6. 4. 2003. Pocházel z rodiny učitele. Po vzniku Slovenského štátu (1939) se rodina musela přestěhovat do Ostravy, kde v Ostravě-Přívoze Antonický zahájil školní docházku. Absolvoval pak obor teplené zpracování kovů na Vyšší průmyslové škole strojní v Ostravě-Vítkovicích (1953–1957) a po maturitě nastoupil na Vysokou školu železniční v Praze. Vysokoškolské studium ukončil v roce 1962 na Fakultě strojní Vysoké školy dopravní (ještě v Praze) v oboru Provoz a údržba dráhových vozidel a následně nastoupil jako asistent prof. J. → Loudy na katedru lokomotivního a vozového hospodářství Vysoké školy dopravní v Žilině. V roce 1965 se stal odborným asistentem již přejmenované katedry provozu a údržby kolejových vozidel. Současně na Vysoké škole dopravní zahájil studium externí aspirantury. V roce 1966 také ukončil na Univerzitě Komenského v Bratislavě kurz vysokoškolské pedagogiky. V roce 1972 absolvoval tříměsíční studijní pobyt v Dánsku, na technické vysoké škole v Lyngby. Téhož roku získal vědeckou hodnost CSc. v oboru stavba

dopravních strojů a zařízení, v roce 1977 se v témže oboru habilitoval a v roce 1990 obhájil doktorskou disertační práci v oboru dopravní technika a technologie. Dne 1. 4. 1992 byl jmenován v tomto oboru profesorem. V souvislosti s rozdělením Československa odešel v prosinci 1992 z Vysoké školy dopravy a spojů v Žilině na katedru dopravních a úpravnických zařízení Strojní fakulty Vysoké školy báňské – Technické univerzity v Ostravě. Za ním přišli ze Žiliny další profesori, katedra se oborově i personálně rozšířila, a tak z ní byl v rámci strojní fakulty zřízen 1. 5. 1994 Institut dopravy, opět v čele s prof. Bailottim, ovšem nové obory spravoval prof. Antonický. V letech 1994–1997 zastával S. Antonický funkci prorektora, zástupce ředitele Institutu dopravy a vedoucího Ústavu kolejových a silničních vozidel. V období 1997–2002 byl ředitelem Institutu dopravy. Byl uznávaným odborníkem v oblasti železniční dopravy, pedagogickou i výzkumnou činností katedry dopravních a úpravnických zařízení rozšířil o oblast ekonomiky a řízení železniční a silniční dopravy, později i dopravy letecké, když stál u zrodu Ústavu letecké dopravy. Byl členem vědeckých rad strojních a dopravních fakult v Praze, Pardubicích, Brně a Žilině. V letech 1974–1990 byl členem redakční rady časopisu *Železničář*, člen Filmové rady Ministerstva dopravy. Byl autorem řady odborných publikací, středoškolských a vysokoškolských učebnic.

Publikace (výběr): Úvod do dopravního inženýrství (1967); Evropské železnice (1977); Provoz železničních vozidel I (1980); Železniční provoz (spoluautor, 1983); Mechanika vlakové dopravy (1984); Základy koľajovej dopravy (1987); Svet na koľajniciach (1987); Provoz hnacích vozidel (1987); Lokomotivy a historie (1989); Základy dopravního inženýrství (1996).

Prameny: Bailotti, Karel: Životní jubileum prof. Ing. Stanislava Antonického, DrSc. In: Akademické fórum, časopis Vysoké školy báňské, Technické univerzity Ostrava, roč. 7, 2003, s. 4–5 – Bailotti, Karel: Životní jubileum prof. Ing. Stanislava Antonického, DrSc. In: Nová železniční technika, roč. 11, 2003, č. 1, s. 31 – Železničář, 18. 4. 2013, s. 11.

Appel, Adolf, od 1918 šlechtic von, železniční strojný inženýr a ředitel státních drah, * 16. 4. 1854 Luková (okr. Ústí nad Orlicí), † 7. 1. 1923 Praha-Bubeneč.



Studoval na německé pražské technice. V roce 1880 nastoupil železniční službu u Dráhy císaře Františka Josefa, v roce 1884 je veden jako technický úředník v Nepomuku. Po zestátnění dráhy (1884) přešel k Rakouským státním drahám a působil v konstrukční kanceláři (3b/1) pododdělení 3/b pro dílenskou službu (1886). Od roku 1888 úředník ve výtopně Feldkirch. Přednosta výtopny Rakovník (1890), přednosta výtopny Klatovy (1892), výtopny v Landecku (1895, vrchní inženýr). V roce 1901 se stal přednostou výtopny Nusle-Vršovice. Inspektor (1903), vrchní inspektor (1907). V roce 1907 byl jmenován přednostou odd. 4 – pro vozební a dílenskou službu u Řsd Olomouc, roku 1910 náměstkem ředitele olomouckého Řsd s propůjčením titulu vládního rady a roku 1913 ředitelem státních drah v Olomouci s titulem dvorního rady (po roce 1918 odborový přednosta ve výslužbě). V roce 1916 se stal ředitelem státních drah v Praze. Na nátlak českých poslanců a českého tisku jej ministr železnic v březnu 1918 přeložil do trvalého důchodu (nahradil ho J. → Bašta), při této příležitosti jej císař povýšil do šlechtického stavu. Podle L. → Šmilauera byl „sice Němec, křikloun, ale člověk jinak dobrého srdce. Uměl česky, paní jeho byla Češka, dcera notáře Mayera z Rakov-

níka. (...) Vycházel jsem s ním dobře, ačkoli věděl, že jsem „zažraný“ Čech.“ V Československu se stal zástupcem firmy Louis Friedmann. Ta dodávala výrobky vídeňské firmy Alex Friedmann, zejména lokomotivní napaječe, mazací lisy a součásti topení vozů. Appel obdržel Válečnou medaili (1897).

Prameny: NA, fond PŘ II, 1921–1930, karton 29, sign. A 468/12 (foto 1920@) – Šmilauer, s. 98 – Feldkircher Zeitung, 20. 2. 1889, s. 1 – Národní politika, 8. 1. 1907, s. 6 – Bohemia, 9. 12. 1910, s. 3 – Reichenberger Zeitung, 6. 3. 1918, s. 3 – Deutsche Zeitung Bohemia, 9. 1. 1923, s. 7 – Eisenbahn-Schematismus.

Arleth, Wenzel, železniční stavební inženýr, * 25. 9. 1849 Habartice (okr. Teplice), † 5. 3. 1922 Štýrský Hradec (Štýrsko, Rakousko).

Po absolvování vyšší reálné školy v Lokti studoval na polytechnice v Praze (1866–1868) a v Mnichově (1868–1871), kde navštěvoval i kurzy architektury. Roku 1872 nastoupil k Pražsko-duchcovské dráze jako inženýrský elév u stavební správy ve Slaném (pro stavební sekci Středokluky–Slaný), v roce 1874 byl povýšen na inženýra-asistenta na ředitelství v oddělení pro stavbu a udržování dráhy. V letech 1875–1880 se jako inženýr expozitury v Oseku podílel na trasování, projektování a řízení stavby trati z Mostu do Hrobu a Moldavy v Krušných horách. Pro tuto trať rovněž projektoval pozemní stavby, mj. vypracoval i plány výpravních budov ve stanicích Osek město, Hrob, Dubí, Mikulov-Nové Město, Moldava v Krušných Horách. Byl rovněž autorem nerealizovaných projektů zvětšení výpravních budov v Praze-Hlubočepích a v Lenešicích. Od roku 1878 působil opět v oddělení pro stavbu a udržování dráhy ředitelství v Praze. Po převzetí provozu Pražsko-duchcovské dráhy státem (1884) přešel k pražskému Řsd, kde byl roku 1890 povýšen na inženýra a přidělen k odboru pro udržování dráhy v Mostu jako náměstek přednosty. Roku 1896 byl přeložen do Korutan k Řsd Villach jako přednosta odboru pro udržování dráhy v Knittelfeldu s hodností vrchního vrchního stavebního komisaře. Od roku 1905 vrchní stavební komisař odd. III – stavebního u Řsd ve Villachu, odkud byl v roce 1906 jmenován přednostou nově zřízeného odboru pro udržo-

Arn–Auř

vání dráhy St. Veit an der Glan. K 1. 1. 1907 byl povýšen na inspektora, po odchodu do důchodu (1. 7. 1907) žil ve Štýrském Hradci.

Prameny: Diözesanarchiv Graz-Seckau, Farní úřad Graz-Münzgraben, matrika zemřelých 1919–1938, sign. 764, fol. 59 – NA, konskripce – SOA v Praze, fond České dráhy, Pražsko-duchcovská dráha, personální kartotéka – Eisenbahn-Schematismus – Bohemia, 27. 2. 1877, s. 5 a 2. 9. 1902, s. 6 – Grazer Volksblatt, 8. 10. 1906, s. 3 – Grazer Volksblatt, Abend-Ausgabe 28. 1. 1907, s. 2 – Grazer Tagblatt, 15. 10. 1906, s. 3 – Villacher Zeitung, 24. 3. 1907, s. 5.

Arnold, Emil, Ing., železniční stavební inženýr, * 14. 4. 1850 Teplá (okr. Karlovy Vary), † 26. 11. 1913 Vídeň. Pocházel z rodiny lékaře. Studoval na vyšší reálné škole v Lokti a v letech 1866–1871 inženýrské stavitelství na pražské technice. Pracoval u stavebních podnikatelství na stavbách železničních tratí do roku 1878, kdy nastoupil k Dráze císařovny Alžběty, odkud po jejím zestátnění (1884) přešel ke Generálnímu ředitelství státních drah. Inženýr (1888), vrchní inženýr (1893), inspektor (1896). Působil v odd. IVd – pro staniční a vlečková zařízení, přípojné smlouvy, centralizované zabezpečovací zařízení a změny v návěstnictví, od roku 1895 v pododdělení IV/8 – pro záležitosti místních drah. Po zřízení MŽ (1896) byl přidělen k dep. 19 – udržování dráhy a dozor na dráze, doplňovací stavby a rekonstrukce tratí a jmenován vrchním inženýrem. Byl povýšen na stavebního radu (1898) a v roce 1899 přeložen k prezidiu MŽ. Od roku 1905 zastával funkci přednosty dep. 20b – pro provozní službu na místních drahách. Vrchní stavební rada (1904), ministerský rada (1909). V roce 1911 odešel ze zdravotních důvodů do penze, jeho dlouholetá nemoc byla patrně důvodem sebevraždy. Obdržel rytířský kříž Řádu Františka Josefa (1900).

Prameny: Grazer Tagblatt, 1. 8. 1896, s. 6 – Österreichische Zeitschrift für Verwaltung, 19. 1. 1899, s. 4; 25. 10. 1900, s. 4 a 4. 3. 1909, s. 4 – Der Bautechniker, 26. 5. 1905, s. 32 – Znaimer Tagblatt, 27. 11. 1913, s. 1 – Linzer Tages-Post, 27. 11. 1913, s. 9.

Ast, Franz Wilhelm, železniční dopravní inženýr, * 2. 1. 1829 Žim (okr. Teplice), † 7. 6. 1885 Teplice. Pocházel z rodiny učitele.

Po absolvování reálné školy na Starém Městě Pražském studoval od roku 1848 na pražské polytechnice, kde se stal členem německého studentského radikálního spolku Markomannia. Na jaře 1849 byl spolu s dalšími členy spolku zatčen pro osnování pokusu o státní převrat a vojenským soudem v Praze odsouzen za trestný čin spoluúčasti na velezradě k doživotnímu žaláři. Trest mu byl následně zmírněn na 15 let pevnostního žaláře. Při amnestii v roce 1854 byl osvobozen, dokončil technická studia a nastoupil jako inženýr-asistent na stavbu Ústecko-teplické dráhy, kde se po zahájení provozu (1858) stal přednostou stanice v Ústí nad Labem. Od roku 1870 působil v dopravním oddělení ředitelství dráhy v Teplicích. Inženýr (1865), vrchní inženýr (1875), inspektor a dopravní kontrolor (1880).

Prameny: SOA v Litoměřicích, Sbírka matrik Severočeského kraje, matrika oddaných Teplice-Šanov 1829–1867, inv. č. 7997, sign. 162/16, fol. 34 – Teplice-Schöner Anzeiger, 10. 6. 1885, s. 3 – Památník techniků.

Ast, Wilhelm, železniční stavební inženýr, stavební ředitel Severní dráhy císaře Ferdinanda, * 1836 Bochnia (Halič, dnes Polsko), † 30. 6. 1911 Vídeň.



Po absolvování inženýrského studia na vídeňské technice byl zaměstnán na stavbě několika železnic v Uhrách u stavebního podnikatele a pozdějšího technického poradce vídeňského Úvěrního ústavu (Creditanstalt) Julia Herze

(od 1888 rytíře von Hertenrieda, od roku 1884 prezidenta správní rady Severní dráhy Ferdinandy). V roce 1868 jako vrchní inženýr vyměřoval pro podnikatelství bratří → Kleinových trať z Prahy do Chomutova. V roce 1870 nastoupil k Moravsko-slezské ústřední dráze (Olomouc–Krnov–Opava) jako vrchní inženýr a stavbyvedoucí, roku 1872 byl jmenován inspektorem a přednostou stavební kanceláře, 1874 vrchním inspektorem. Roku 1878 se stal generálním tajemníkem Moravsko-slezské ústřední dráhy, v letech 1878–1879 zastával funkci provozního ředitele, načež byl jmenován generálním inspektorem (1880) a od roku 1882 působil jako ředitel této dráhy. Dnem 1. 11. 1885 vstoupil do služby Severní dráhy císaře Ferdinanda, nejprve jako přednosta technického oddělení, ale vzápětí byl jmenován ředitelem pro stavbu a udržování dráhy. Stal se tak jedním z pěti odborových přednostů, tvořících kolektivní vedení podniku a při následné reorganizaci byl pověřen funkcí stavebního ředitele (1889). Pod jeho energickým vedením se uskutečnila řada významných stavebních projektů na přelomu 19. a 20. století. Nejprve to byla stavba Dráhy moravskoslezských měst (Kojetín–Bialsko) s úpravami stanic Kojetín, Hulín, Frýdlant nad Ostravicí, Frýdek-Místek, Český Těšín a Bialsko. Následovala výstavba místních drah na Moravě, včetně přestaveb odbočných stanic (Hodonín, Suchdol nad Odrou, Opava, Studénka) a rekonstrukce dalších stanic a uzlů, z nichž k nejvýznamnějším patřila přestavba železničních uzlů Přerov, Brno, Moravská Ostrava a Bohumín. Astovou zásluhou byla na těchto stavbách realizována celá řada technických novinek, např. v Přerově ostrovní nástupiště spojené s výpravní budovou podchodem, první v rakouské monarchii, seřadovací nádraží se samotížným spouštěním vozů ze svážného pahrbku, v Brně pak originální řešení skladiště zboží „Amerika“ a uhelných skládek aj. Do výslužby odešel Ast v roce 1906, současně vystoupil i ze správní rady Ostravsko-frýdlantské dráhy a ponechal si pouze funkci viceprezidenta správní rady akciové společnosti místní dráhy Hodonín–Holíč. Aktivně se zapojil do práce ve Spolku německých železničních správ

a v Mezinárodním železničním kongresu, kde se věnoval hlavně otázkám konstrukce železničního svršku, zejména kolejnicového styku a putování kolejnic. Za zásluhy o rozvoj železnic byl jmenován vládním radou a vyznamenán Řádem železné koruny III. třídy (1898), rytířským křížem Řádu Františka Josefa, pruským Korunním řádem, bavorským Řádem sv. Michala a ruským Řádem sv. Štěpána. Pohřben je na Ústředním hřbitově ve Vídni.

Publikace: *Bericht, betreffend die Frage der Anordnung des Schienenstosses* (In: Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens, 1900, s. 17); *Über die Entwicklung der Eisenbahnen 1848–1898* (In: Zeitschrift des österreichischen Ingenieur und Architekten Vereins, 1899, s. 253–262).

Prameny: ÖStA/AVA, *Verkehr, Bildersammlung*, sign. BS 61 a BS 157 (portrét@) – *Mährisch-Schlesische Presse*, 5. 7. 1911, s. 3 – *Wiener Bauindustrie-Zeitung*, roč. 28, 1910/1911, č. 40, s. 318 – Dietrich, s. 3.

Auředníček (Ouredníček), Otakar, JUDr., železniční právník, básník, spisovatel a překladatel, * 27. 9. 1868 Rataje nad Sázavou (okr. Kutná Hora), † 1. 6. 1945 Praha-Radlice. Syn pražského advokáta.



Po soukromých studiích v Kutné Hoře absolvoval gymnázium a právnickou fakultu pražské univerzity (1894). Do železniční služby nastoupil 6. 2. 1895 k Řsd v Praze, kde byl jmenován úřednickým aspirantem a přidělen k zácvi

v železniční stanici Příbram. Po povýšení na koncipistu (1896) přešel do sekretariátu ředitele Řsd Praha. V roce 1899 byl povolán k vídeňskému MŽ, kde působil jako úředník dep. II/4 – všeobecné personální věci v hodnosti ministerského místotajemníka a následně tajemníka (1906). Roku 1906 byl jmenován náměstkem přednosty dep. a současně pověřen funkcí zeměpanského komisaře pro místní dráhu Rakovník–Louny. V letech 1909–1918 zastával funkci administrativního náměstka ředitele státních drah v Terstu s titulem vládního rady. V lednu 1919 byl jmenován ministerským radou a ředitelem státních drah v Hradci Králové. Tuto funkci zastával do svého odchodu do výslužby v roce 1925. Jako básník vnesl do české poezie v 90. letech 19. století dekadenci a symbolismus, překládal z francouzštiny (Emil Zola, Guy de Maupassant), italštiny a němčiny. Jeho starší bratr Zdenko obhajoval Leopolda

Hilsnera, obviněného z rituální vraždy Anežky Hružové v Polné (1899–1900). O. Auředníček byl vyznamenán rytířským křížem Řádu Františka Josefa (1908).

Publikace: *Verše* (1889); *Zpívající labuť* (verše, 1891); *Malířské novely* (1892); *Pseudokontesy a jiné novelly* (1894); *Intimní dramata* (1895); *Královna loutek* (1928); *Veselé chvíle* (1929); *Nejdokonalejší milenci* (román, 1930).

Osobní fond: LA PNP, Auředníček Otakar 1889–1932, EL NAD 25.

Prameny: NA, fond PMR, sign. 29, karton 1093, 1097 – NA, konskripce – NA, fond PŘ II, EO – NA, fond PŘ II, 1941–1950, karton 8200, sign. O 540/6 (foto 1923) – Národní album, s. 257 (foto@) a 322 (text) – OSN 18, s. 993 – OSND I/1, s. 328 – Malá československá encyklopedie I, Praha, 1984, s. 280 – Lexikon české literatury, 1. vydání, díl 1, Praha, 1985, s. 95 – Český biografický slovník XX. století, I. díl A–J, Praha, Litomyšl, 1999 – BioSČ 1, s. 144.