

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI

Přírodovědecká fakulta

Katedra geografie

Bc. Eva KOLÁŘOVÁ

**Severní dráha císaře Ferdinanda:  
historicko-geografická analýza a souvislosti**

Diplomová práce

Vedoucí diplomové práce: Mgr. Pavel KLAPKA, Ph.D.

Olomouc 2016

## **Bibliografický záznam**

**Autor (osobní číslo):** Bc. Eva Kolářová (R130328)

**Studijní obor:** Regionální geografie

**Název práce:** Severní dráha císaře Ferdinanda: historicko-geografická analýza a souvislosti

**Title of thesis:** Emperor Ferdinand Northern Railway: historical-geographical analysis and context

**Vedoucí práce:** Mgr. Pavel Klapka, Ph.D.

**Rozsah práce:** 105 stran, 5 vázaných příloh

**Abstrakt:** Diplomová práce je zaměřena na historický vývoj dopravy, především parní železnice společnosti KFNB, která postavila významnou trať habsburské monarchie. Důraz je kladen na fyzickogeografické a humánní podmínky, které trať způsobila nebo ke kterým došlo podél trati. Zkoumání podmínek je prováděno v hierarchických úrovních. Jsou sledovány změny, ke kterým došlo v geografii prostoru na trati KFNB a změny sociálně ekonomické, které se odrazily v celé společnosti.

**Klíčová slova:** chausée, KFNB, lokální tratě, hierarchické úrovně, humánní a fyzickogeografické podmínky

**Abstract:** The thesis is focused on the historical development of transport, especially steam railway KFNB company that built a significant track Habsburg monarchy. Emphasis is placed on physical geography and human conditions that caused the track or occurring along the route. Examination of the conditions is performed in the hierarchical levels. This led to major changes in the geography of the area and socio-economic changes that were reflected throughout the company.

**Keywords:** chaussee, KFNB, local lines, hierarchical levels, human and physical geographical conditions

Prohlašuji, že předloženou diplomovou práci jsem vypracovala samostatně a veškerou použitou literaturu a zdroje jsem řádně uvedla a citovala v seznamu použité literatury.

V Olomouci, dne 25. dubna 2016

.....

Podpis:

Ráda bych poděkovala vedoucímu své práce Mgr. Pavlu Klapkovi za pomoc, cenné rady a připomínky, které mi byly velmi užitečné při psaní diplomové práce. Děkuji i zaměstnancům Železničního moravskoslezského muzea na nádraží Ostrava-střed, kteří mi poskytli materiál pro budování železniční sítě KFNB v Moravskoslezském kraji.

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI  
Přírodovědecká fakulta  
Akademický rok: 2013/2014

## ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE (PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Eva KOLÁŘOVÁ**  
Osobní číslo: **R130328**  
Studijní program: **N1301 Geografie**  
Studijní obor: **Regionální geografie**  
Název tématu: **Severní dráha císaře Ferdinanda: historicko-geografická analýza a souvislosti**  
Zadávací katedra: **Katedra geografie**

### Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Cílem práce je zhodnotit širší historicko-geografické souvislosti vzniku, provozu a vývoje železniční sítě podél Severní dráhy císaře Ferdinanda a její vliv na geografickou organizaci prostoru. V potaz budou brány politické, ekonomické, technické a jiné faktory na různých hierarchických úrovních - od státu po obec, či soukromý subjekt. Práce bude zkoumat vzájemný vztah železnice a systému osídlení a socio-ekonomických aktivit v prostoru. Práce bude obsahovat mapové přílohy.

Rozsah grafických prací: Podle potřeb zadání

Rozsah pracovní zprávy: 20 000 - 24 000 slov

Forma zpracování diplomové práce: tištěná/elektronická

Seznam odborné literatury:

Abler, R., Adams, J. S., Gould, P. (1971): *Spatial Organization*. Prentice Hall, London.

Atlas československých dějin. (Purš, J. et al. eds.) Ústřední správa geodézie a kartografie, Praha, 45 map sheets, 1965.

Haggett, P. (1965): *Locational Analysis in Human Geography*. Edward Arnold, London.

Haggett, P. (2001): *Geography: a global synthesis*. Prentice Hall, New York.

Hlavačka, M. (1990): *Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce*. Academia, Praha.

Hons, J. (1975): *Dejiny dopravy na území ČSSR*. ALFA, Bratislava.

Hon, J. (1990): *Čtení o Severní dráze Ferdinandově*. Nadas, Praha.

Morrill, R.L. (1974): *The Spatial Organization of Society*. Second Edition. Duxbury Press, Massachusetts.

Pavlíček, S. (2002): *Naše lokálky. Místní dráhy v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. Dokořán, Praha ? Vimperk.

Purš, J. (1960): *Průmyslová revoluce v českých zemích*. SNTL, Praha.

Semotanová, E. (2002): *Historická geografie Českých zemí*. HÚ AV ČR, Praha.

Toušek, V., Kunc, J., Vystoupil, J. a kol.: *Ekonomická a sociální geografie*.

Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, Plzeň.

Vyskočil, A. (2010): *Bílé zlato a budování železniční sítě. Listy cukrovarnické a řepařské 126, No. 9-10, p. 284 - 287.*

Vedoucí diplomové práce: Mgr. Pavel Klapka, Ph.D.  
Katedra geografie

Datum zadání diplomové práce: 27. listopadu 2013

Termín odevzdání diplomové práce: 10. dubna 2015

L.S.

Prof. RNDr. Juraj Ševčík, Ph.D.  
děkan

Doc. RNDr. Zdeněk Szczyrba, Ph.D.  
vedoucí katedry

V Olomouci dne 27. listopadu 2013

# OBSAH

Bibliografický záznam

Prohlášení

Poděkování

Zadání kvalifikační práce

Seznam použitých zkratk	9
1 Úvod a cíle	10
2 Metodika a řešerše	12
3 Stručný historický vývoj dopravy	15
3.1 Vznik starých stezek	15
3.2 Umělé státní silnice	21
3.3 Vznik železniční dopravy v Evropě	23
3.3.1 Anglie	23
3.3.2 Ostatní evropské státy	24
3.4 Železniční doprava v českých zemích	25
3.4.1 Koněspřežná železnice	25
3.4.2 Parostrojní železnice v českých zemích	26
3.4.3 Postátňování železnic a budování místních drah	28
3.5 Severní dráha císaře Ferdinanda	30
3.5.1 Stavba železniční tratě	32
3.5.2 Místní dráhy KFNB na Moravě a ve Slezsku	39
3.5.2.1 Místní dráhy postavené společnostmi KFNB	39
3.5.2.2 Místní dráhy odkoupené společností KFNB	41

3.5.2.3 Místní dráhy vystavěné na účet vlastníka	43
4 Fyzickogeografické podmínky a trať KFNB	45
4.1 Vliv fyzickogeografických podmínek na vedení tratě KFNB	45
4.2 Vlivy výstavby tratě KFNB na fyzickogeografické prostředí	55
5 Humánně geografické podmínky a trať KFNB	58
5.1 Vliv humánně-geografických podmínek na vedení trati	58
6 Širší projevy existence železniční trati KFNB	65
6.1 Změny v geografickém prostředí	65
6.2 Hospodářství	75
6.3 Populační a sociální změny	77
6.4 Změny sídel	78
6.5 Politika habsburské monarchie	78
7 Závěr	81
8 Summary	84
9 Seznam použité literatury	86
9.1 Literární zdroje	86
9.2 Internetové zdroje	91
10 Seznam příloh	96
Přílohy	



## Seznam použitých zkratk

%	procento
‰	promile
KFNB	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
km	kilometr
km <sup>2</sup>	kilometr čtvereční
km/h	kilometr za hodinu
m	metr
m n. m.	metr nad mořem
n. l.	náš letopočet
př. n. l	před naším letopočtem
StEG	Rakouská společnost státní dráhy
t	tuna

# 1 Úvod a cíle

Komunikace vznikaly poznáváním okolí příbytků člověka a neznámého prostoru. Po stezkách a prošlapaných chodnicích nosil od pradávna člověk náklady na bedrech a přemísťoval je primitivními dopravními prostředky. Průběh dopravních tepen závisel na geografickém prostředí reliéfu, změně vodních toků. Komunikace spojily lidská obydlí a ovlivnily politické, hospodářské a kulturní aktivity ve společnosti. Způsobily rozmístění lidských sídel a jejich význam. Přeprava nákladů a osob charakterizovala lidský pokrok v různých vývojových etapách, který navazoval na lidské vztahy, výrobu, řemesla, dopravu, obchod, kulturu, životní styl a životní úroveň obyvatelstva. Historie ukázala, že státní moc výbojných impérií závisela na dobrých sítích cest a silnic, zdokonaleného uspořádání dopravy (RYBA, 2004). Z dochovaných písemných a kartografických pramenů byly sledovány změny v geografii na našem území, které se formovaly vznikem komunikací. Byla zkoumána hospodářská činnost člověka ve vzájemné interakci s přírodou v závislosti na nerostných surovinách, budování materiálně technické základny, proměny jednotlivých odvětví zemědělství, průmyslu a obchodu v závislosti na pokroku doby, tedy i rozvíjející se dopravy. S rozvojem vědy a techniky dokázalo lidstvo překonat terénní nerovnosti a vodní toky. Formovalo směry a hustotu dopravní sítě podle svých potřeb. Území byla protkána pavučinou cest, silnic a železnic. Komunikace se staly nedílnou součástí života společnosti (SEMOTANOVÁ, 2002).

Diplomová práce je primárně zaměřena na železniční dopravu na našem území, především na období průmyslové revoluce v 19. století. Zabývá se rozbořením historie dopravy a geografickými souvislostmi, které se s dopravou spojují. Počáteční kapitoly se zabývají historií dopravy. Na našem území se nejprve setkáváme se stezkami, později s umělými silnicemi. Budějovicko-linecká koněspřežná trať uváděla v život propojený labsko-dunajský obchod. K převratné změně dopravy došlo v období průmyslové revoluce, v období nových vynálezů- strojů, poháněných parou. Vznikla první parostrojní železnice v Anglii, odkud se parní doprava rychle rozšířila do dalších evropských zemí. V Českých zemích, které byly součástí habsburské monarchie, se začínala budovat nová železniční síť. Hlavní trať společnosti KFNB svou magistrálou jako jediná propojovala jih se severem v habsburské monarchii a později zajišťovala v souvislosti se sousedními drahami mezinárodní styky. Železnice KFNB figurovala jako

původce změn v geografickém prostoru a čase. Vedení této trati bylo ovlivněno geografickými podmínkami, a to jak fyzickogeografickými, tak humánně geografickými. Tyto dvě podmínky společně vždy sounáležely a ovlivňovaly se. V diplomové práci jsou odděleny a sledovány ve dvou částech- fyzickogeografické a humánní podmínky v závislosti na tratích a závislost tratí na fyzickogeografických podmínkách. Výstavba a provoz železniční tratí ovlivnilo geografické prostředí- fyzicko geografické v menší míře, humánně geografické ve větší míře. V těchto kapitolách je hodnocen vliv fyzicko-geografického prostředí a humánně geografická organizace prostoru v různých hierarchických úrovních od nejvyšší po nejnižší. V rámci vývoje byly sledovány změny, které se kolem trati KFNB udály. Závěrem je zhodnocen celkový význam železnice společnosti KFNB, která zapříčinila kolosální změnu v geografické organizaci prostoru, vedla ke konkurenceschopnosti a přemístování surovin, zboží, poštovních zpráv a telegramů.

## 2 Metodika a řešení

Diplomová práce jako historicko-geografická studie dopravy na našem území využila historické metody zkoumání. Čerpáno bylo z archivních, písemných, kartografických, obrazových a hmotných pramenů. Zemský archiv v Opavě, Železniční muzeum moravskoslezské v Ostravě, Vagonářské muzeum Studénka, Archiv v Července, Vědecká knihovna v Olomouci poskytly k prostudování i přímému použití materiály ve formě knih, brožur, fotografií, map.

Pasáže diplomové práce obecně dokumentují informace o starých stezkách a umělých silnicích, kde se opět sleduje vzájemný vztah dopravních sítí a geografické organizace prostoru. Vývoj dopravy dále pokračuje vznikem první parní lokomotivy roku 1829 v Anglii, prvních parostrojních železnic v Evropě v době, kdy na našem území vznikala koněpřežná trať z Českých Budějovic do Lince. K budování parních železnic společnostmi na našem území dochází později na přelomu 30. a 40. let 19. století. Další etapou vývoje železniční dopravy je budování státních drah. Základní železniční síť byla ještě před 1. světovou válkou doplněna o železnice nižšího řádu- lokálek.

Jsou sledovány změny v prostoru kolem železnice KFNB. Jak již bylo uvedeno, práce se zabývala interakcí zkoumané železniční tratě a fyzicko-geografického a humánně-geografického prostředí. Geografické změny prostředí byly popsány a analyzovány na hierarchických úrovních. Fyzickogeografická úroveň byla popsána sestupně jako úroveň nadregionální, regionální a chorická. Nadregionální úroveň lze ztotožnit s úrovní kontinentální nebo alespoň středoevropskou, úroveň regionální pak s úrovní velkých geomorfologických celků. Chorická úroveň je úroveň nejnižší a může být dále členěna na úroveň makrochorickou, mezochorickou a nejnižší úroveň mikrochorickou které nebyly využity. Ve fyzickogeografické úrovni byly sledovány prostorové a časové vlastnosti, které vznikaly působením železnice KFNB. Fyzická geografie se s humánní geografii úzce prolínaly. Na humánně geografické úrovni byly rozlišeny úrovně nadregionální, dále meziregionální a mikroregionální. Opět směrem od nejvyšší k nejnižší. V prostoru popisované železnice bylo sledováno vzájemné působení přírodních dějů fyzickogeografického systému, které byly propojeny s lidskou činností. Byl sledován vliv železnice KFNB na vybrané demografické ukazatele - na počet populace, na strukturu obyvatelstva, dynamiku obyvatelstva, urbanizaci prostoru, změnu v sídelním systému, ekonomiku a politiku.

Pro psaní a úpravu textu byl využit textový editor Microsoft Word a tabulkový editor Microsoft Excel. Pro lepší ilustraci práce byly využity tabulky, obrázky, mapy. Realizace map byla umožněna pomocí programu ArcGis 10.

Poznatky k diplomové práci byly čerpány z odborné literatury o dopravě na našem území z oboru historické geografie. Výstavba stezek byla zaznamenána v publikaci K historii silniční dopravy na území České republiky (RYBA, 2004), která ukazovala na vznik a propojenost sítě stezek na našem území. Stěžejní kniha Po stezkách k dálnicím: kapitoly z dějin silnic, silničních dopravních prostředků a silničního stavitelství (MUSIL, 1987) sledovala téma od pravěku do 19. století. Bylo možno zaznamenat propojenost humánní a fyzické geografie, její hierarchické úrovně, které byly v tomto období jednodušší. Svědectví ukazovala i archeologie. Zajímavé dílo Koněspřežní železnice: České Budějovice - Linec - Gmunden (HAJN, 2004) sledovalo první koněspřežnou dráhu Evropy. Poutavě ukazovalo vznik, provoz a význam tratě vozů taženými koňmi. Kniha Stručné dějiny oborů Doprava (HLAVAČKA, 2002) se zaměřila na základní železniční sítě v Evropě i českých zemích. Hlavní zaměření na železnici společnosti KFNB bylo čerpáno z literatury Čtení o severní dráze Ferdinandově (HONS, 1990). Byl sledován vznik, vývoj a vliv nové železnice na fyzickou a humánní geografii a její vzájemnou propojenost. Železnice byly budovány státem, ale i soukromým sektorem. Lokální tratě, které propojily i zapadlé kouty naší vlasti s hlavními železničními tratěmi, bylo možno sledovat v publikaci Naše lokálky: místní dráhy v Čechách, na Moravě a ve Slezsku (PAVLÍČEK, 2002). Tyto tratě propojily dosud nedostupná místa na našem území, vedly opět ke změnám krajiny i společnosti. Z Příspěvků k 150. výročí železnice v Břeclavi (KOLEKTIV AUTORŮ, 1989) bylo čerpáno pro chorické zkoumání dráhy KFNB v oblasti výstavby tratě z Břeclavi do Přerova. Změny v mikroregionu Přerov byly zaznamenány v publikaci Obrazy z dějin železnice na Přerovsku (FIŠER, 1995). Změnami regionálního uspořádání se zabývalo dílo Ekonomická sociální geografie (TOUŠEK, KUNC, VYSTOUPIL A KOL., 2008). Podobnému tématu ve světovém měřítku byla napsána kniha Locational Analysis in Human Geography (HAGGETT, 1965). Anglická publikace Spatial organization se zabývala analýzou lidské činnosti v pozemním prostoru. Ukazovala, že lidské prostorové chování a uspořádání je stejné po celém světě (ABLER, ADAMS, GOULD, 1971). Nahlédnuo bylo i do publikace Nauka o krajině (KOLEJKA, 2013), která ukazovala na geografický pohled, na komplexní a

systematický průzkum krajiny s hierarchickým rozdělením s ohledem na člověka, kterému krajina poskytuje životní prostředí. Kniha Fyzická geografie II. (HORNÍK A KOL., 1986) se zabývala jednotlivými složkami fyzické geografie a hierarchiemi, jejími charakteristikami. Historická geografie v českých zemích (SEMOTANOVÁ, 2002) zaznamenala metody historické geografie, které sledovaly zkoumání historie dopravy a propojenost s dějinami. Zajímavé čtení se zaměřením na revoluci 19. století a zejména na rozvoj průmyslu bylo zaznamenáno v knize Průmyslová revoluce v českých zemích (PURŠ, 1960). Rozvíjející se průmysl a s ním i životní úroveň obyvatelstva ukazovaly na sepětí s popisovanou železnicí. Kniha Český průmysl a tzv. druhá průmyslová revoluce (HORSKÁ, 1965) opět sledovala vliv KFNB na geografický prostor a na společnost, populaci, průmyslové a zemědělské oblasti.

### **3 Stručný historický vývoj dopravy**

Tato kapitola shrnuje vývoj komunikací na našem území od pravěku do počátku 20. století. Vznikající stezky probíhaly po nejschůdnějších místech. Měnily prostor ale i životní úroveň obyvatelstva. Setkáváme se s vývojem cest a s jejími hierarchiemi. Stezky a později silnice zajišťovaly přepravu nejen nákladu, ale i osob, někdy sloužily i vojenským účelům. Přelomovým stoletím bylo 19. století. Mezi Lincem a Českými Budějovicemi začala fungovat první koněspřežná trať v kontinentální Evropě. V tomto převratném století páry došlo ke vzniku nové parní lokomotivy v Anglii. Tento objev se překotně rozšiřoval do světa i do celé Evropy. V 19. století na našem území vznikaly parostrojní železnice, o které se zasloužily různé společnosti, soukromníci, ale i samotný stát. Vznikly páteřní železniční trasy na našem území, které spojovaly hlavní centra. Napojovaly se na mezinárodní trasy. Vedly k nebývalému pokroku a velkým změnám v krajině a ve společnosti.

#### **3.1 Vznik starých stezek**

Archeologické nálezy byly jedním z klíčových zdrojů informací prehistorických cest. Kudy cesty vedly, se domníváme. Bylo čerpáno z historie, archeologie, geografie, geoinformatiky. Byla užita při definování průběhu dálkových cest informační technologie metody přírodních predispozic, podle nichž měly být první cesty vedeny jen na základě přírodních podmínek (KVĚT, 2002). Utváření cest záviselo na společenských poměrech, na struktuře a stupni osídlení, na stylu života tamních obyvatel, na významu jednotlivých sídlišť, tradic, ale i na sociálně-nábožensko-společenských aspektech.

Čechám se v pravěku dálkové cesty ve směru východ-západ vyhýbaly pro neprostupná pohoří a lesy. Procházely severně a jižně od našeho území (SEMOTANOVÁ, 2002). Pravěké cesty představovaly úzké stezky, vysekané v poříčních porostech a v pohraničních pralesech, na které byly v bažinatých úsecích kladeny dřevěné hatě. Obyčejně vedly podél koryt velkých řek. Vývoj na území střední Evropy byl narušen v polovině 1. tisíciletí př. n. l. příchodem keltského obyvatelstva v době laténské, kdy docházelo k budování prvních měst na našem území. Vznikala oppida, která ležela na křižovatkách důležitých obchodních cest a v blízkosti nalezišť surovin. Oppidum Staré Hradisko u Prostějova se nacházelo v blízkosti ložisek železných rud na Dražanské

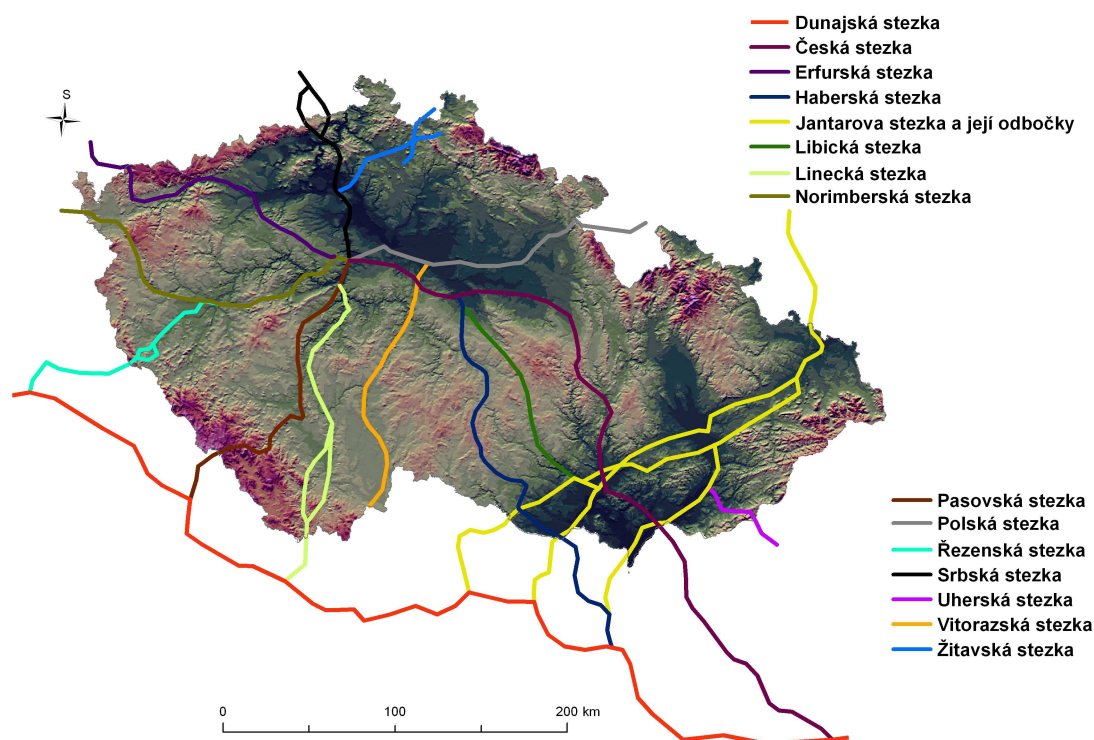
vrchovině a na důležité cestě vedoucí k Baltskému moři. Cesty sledovaly trasy starších cest. Na Starém Hradisku u Prostějova vedla oppidem široká hlavní cesta, na Třísově spojovala dlážděná cesta obě brány. Do oppida na Závisti se vstupovala branou vybudovanou v místě, kde byl nejsnadnější přístup na kopec dnešního hradiště. Při archeologických výzkumech příkopu byly odkryty vrstvy komunikace budování keltských cest.

Na přelomu letopočtu keltská oppida zanikala z důvodu vpádu germánských kmenů a římského impéria. Počátky výstavby římské hranice na středním Dunaji spadala do 1. století n. l. jako zabezpečení proti Germánům (Musil, 1987). Hranice římského impéria probíhala po pravém břehu Dunaje, kudy vedla hlavní silnice spojující všechny pohraniční tábory od Rýna až k Černému moři. Trasa stezky vedla z Vindobony (Vídne) do Carnunta (Hainburg), přes Arrabonu (Győr, česky Ráb) do Brigetia (Komárom) a na Aquincum (Budapešť). Tato tzv. Limitová silnice měla vojenský význam. Byla využívána i k obchodním účelům (Musil, 1987). Na přelomu 2. a 1. tisíciletí před n. l. docházelo k prvním obchodním kontaktům obyvatel střední Evropy s ostatním světem. O tom dokladovaly např. nálezy zlatých šperků v knížecích hrobech v Porýní, které byly vyrobeny ze zlata pocházejícího z českých území. Do Čech se začala dovážet sůl ze středisek v alpském Hallstattu a Dürrenbergu. Nejdůležitější dálkovou obchodní komunikací byla Jantarová cesta. Jmenovala se podle zboží, které se po ní nejvíce přepravovalo. Jantarová cesta spojovala jižní a severní Evropu, Používala se od konce 7. století př. n. l. do poloviny 5. století n. l. Tvořila systém komunikací. Směřovala severojižně, její větve byly navzájem propojené spojkami ve směru západ-východ. Jantarová cesta vycházela z přístavu Aquileia, významného obchodního centra na severním pobřeží Jadranského moře, vedla podél masívu východních Alp přes dnešní Lublaň do panonské Savarie (dnes Szombathely v Maďarsku), ležící jižně od Neziderského jezera. Zde se Jantarová cesta dělila do tří směrů. Jedna větev směřovala do Vindobony (Vídne), druhá do centra horní Panonie Carnunta (dnes rakouský Hainburg) a třetí větev do Brigetia Na našem území vedla hlavní trasa Jantarové cesty z Carnunta. Po překročení Dunaje procházela Děvínskou branou do římského kastela u Stupavy (MUSIL, 1987), podél západních svahů Malých Karpat k Mikulčicím a podél toku Moravy do Starého Města u Uherského Hradiště, křižovatce Jantarové cesty s dálkovou komunikací směřující na Brněnsko. Hlavní trasa pokračovala podél toku Moravy k Předmostí u Přerova, údolím Bečvy přes Moravskou bránu k řece Odře a



podél Varty a Visly až k Baltskému moři. Západní větev Jantarové cesty po přechodu Dunaje ve Vindoboně vedla severním směrem starou keltskou trasou k dnešnímu Brnu a údolím Svitavy přes Kladsko do Vratislavi (Wroclaw v Polsku) a podél řeky Odry k Baltu. Východní větev Jantarové cesty vedla údolím dolní Nitry a středního Váhu do již zmíněného města Brigetia (Komárom v Maďarsku). Od Středomoravského úvalu spojovala Jantarovou cestu s územím na západ komunikace, později Trstenická stezka. Vedla z Prahy přes Český Brod, Kouřím, Čáslav a Chrudim na Litomyšl, Malou Hanou, přes Drahanskou vrchovinu na Velkou Hanou a přes Hostýn na východ. Jižní Čechy spojovala s jižní Moravou Podyjská cesta (MUSIL, 1987). V době stěhování národů v letech 400-600 naše komunikace využívali Hunové a Germáni, kteří ustupovali z našeho území. Koncem 5. století procházeli Čechami a Moravou Langobardi ze severního Německa do Horního Rakouska. Ve 2. století vystřídali germánské kmeny na našem území Slované, kteří přišli z oblasti mezi řekou Vartou a Vislou. První vlna slovanského obyvatelstva přišla v 6. století (525-550) ze Zakarpatí. Směřovala na jih. Slované hustě osídlili západní Slovensko a jižní Moravu a pronikli později zvanou Trstenickou cestou do Čech a do Německa. Nejdříve byly osídleny úrodné, rovinaté a řídkěji zalesněné oblasti středních Čech. Noví obyvatelé Čech a Moravy zřejmě využívali starších dálkových cest původních germánských obyvatelů. Nejvýznamnější byla trasa spojující Moravu s Čechami. Používaná byla severojižní trasa Moravou, procházející Dolnomoravským a Hornomoravským úvalem. Z archeologických nálezů byly známé úseky cest z doby příchodu Slovanů. Jedna cesta vedla brodem přes Berounku mezi Lety a Řevnicemi (MUSIL, 1987). Na dálkové cestě vedoucí od severu k jihu byl důležitý brod přes Vltavu u pražské Štvanice, poblíž ústředního osídlení Pražské kotliny v obvodu Bubenče, kde sprašové pole a přechody přes řeku předurčovaly tuto oblast za centrum pražského osídlení od pravěku až do 8. století. V 7. a 8. století v období Velkomoravské říše vznikala hradiska, která se považovala se za uzlové body komunikační sítě. Nejvýznamnější hradiska v Čechách stála v Kouřimi, Praze, Budči, Levém Hradci, Vlastislavi, Zabušanech, Prachovských skalách a Libici. Na Moravě vzniklo mohutné hradisko v Mikulčicích na řece Moravě, kde procházely spojovací komunikace se Slovenskem. Archeologické nálezy z období slovansko-avarské kultury ukazovaly na cesty obchodních karavan ze Zlicka do doudlebských jižních Čech, na cestu přes sázavský brod u hradiska Dojetřice. O styčích Slovanů s Franky svědčily archeologické nálezy franských zbraní na cestě podél toku Berounky a na cestě z východního Bavorska k Pootaví. Důležité bylo komunikační spojení Kouřimi

povodím Kouřimky s Polabím, kde navazovalo na starou mezinárodní obchodní cestu. V době největšího rozkvětu Velkomoravské říše v 9. století existovala tři centra- Nitra, na jižní Moravě Uherské Hradiště - Břeclav a za Dunajem okolí Blatenského jezera s knížecím hradem dnešním Zalavári. Vzdálenost středisek vyžadovala dobré, bezpečné a sjízdné cesty v každém ročním období i za každého počasí. Významnou křižovatkou obchodních cest byly velkomoravské Mikulčice. Odkud hlavní cesty směřovaly k Brnu, k Holíči a do Pováží (MUSIL, 1987). Z Mikulčic vedla důležitá cesta na sever do Hornomoravského úvalu, přes Olomouc a přes Litomyšl do knížecího území Slavníkovců. Tato trasa plnila funkci spojení Velké Moravy s Čechami. Archeologové na břehu starého koryta Moravy na Štěpnici objevili zbytky dubových pilířů, které nesly konstrukci asi 5 m širokého mostu přes řeku. Tato pravděpodobně nejstarší mostní stavba na našem území se datovala od 7. a 10. století. Přímé obchodní styky obyvatel na území Čech s Velkou Moravou potvrzovaly archeologické nálezy na pohřebišti odkrytém u Jízdárny Pražského hradu. Dle významných archeologických nálezů Čechy obchodovaly i s Franskou říší. Hlavními vývozními artikly z Čech tvořil med, otroci a surové kožešiny. Síť dálkových obchodních cest v 9. a 10. století závisela na možnosti průchodů horskými a lesnatými hraničními pásmy. Ze západu na východ vedla Evropou důležitá obchodní cesta z Řezna přes Prahu a Krakova až do Kyjeva. Komunikace v raném středověku tvořily zemní cesty, které byly uježděné vozy, ušlapané lidmi. Ke stavbě se používal kámen, naházený do vyjetých kolejí. Upravená šterková cesta byla odkryta v místě nazývaném "Padělky" ve Starém Městě. Udržování cest ve sjízdném stavu sloužily v některých úsecích hatě. Hatě byly svazky proutí, silnějších větví položené napříč cesty a pohozené zeminou nebo pískem. Později byly zpevněny kmeny stromů. Hat'ové cesty se v 8. a 9. století používaly ve všech osídlených oblastech Slovanů. Známé byly z libického hradiska, kde cesta vedla mokrým terénem na podloží jílovitých slínů. Na pražském hradisku v 9. století vedla hat'ová a částečně dlážděná cesta dnešním třetím nádvořím. V 10. století navázal vývoj komunikační sítě v českých zemích na směry dálkových cest do sousedních zemí z doby keltského a slovanského osídlení našeho území (MUSIL, 1987).



Obr. č. 1: Dálkové stezky na našem území

(Zdroj: KVĚT, 2011, vlastní zpracování)

V 10. a 13. století vzrůstající obchodní styky Čech s okolními evropskými zeměmi vedly k vytvoření systému dálkových komunikací, označovaných "zemské stezky". Kolem roku 1000 existovalo v Čechách téměř 20 zemských stezek. Podle jejich účelu se jednalo o veřejné, obchodní, královské stezky. Neudržované cesty procházely rovinnými úseky, podél vodních toků, v místech snáze přístupných a schůdných. Vlivem polohy i komunikace se zvyšoval počet obyvatel, v blízkosti dálkových tras vznikaly osady, rozvíjelo se zemědělství. Obchodní trasy se měnily při ztrátě surovin nebo obchodního partnera (MUSIL, 1987).

K podstatnějšímu zlepšení sítě zemských stezek ve 13. a 14. století přispěl vznik měst. Vzrostl význam obchodního spojení severoněmeckých měst přes Čechy a Moravu ve směru na Vídeň a Benátky.

Dle mapy zemských stezek v 10. a 14. století cesty směřovaly v Čechách paprskovitě od zemských hranic do Prahy, na Moravě do Brna a Olomouce. Síť zemských stezek dosahovala vrcholu koncem 14. století, kdy se označení zemská stezka přestalo užívat. Hluboké pohraniční hvozdy chránily Čechy před vpádem nepřítele. V pohraničních

místech, v zemských branách byly zřizovány strážní místa. Na Domažlicku drželi stráž Chodové, na Valašsku portáši, kteří bránili vstupu do země. Funkci strážních míst později přejímaly pohraniční hrady jako Přimda, Tachov, Bílina či Chlumeč. Zvláště Karel IV. věnoval pozornost budování strategicky důležitých hradů. Mezi nimi zaujímal významné místo hrad Karlskrone (Karlova koruna, nyní Radyně), který ovládal zemskou stezku spojující Norimberk s Prahou. Jako strážní hrad na zemské stezce sloužil hrad Karlsberg (Kašperk) u nynějších Kašperských hor. Ve 14. století se obchodní cesty přesunuly od starých hradů k branám měst, které se staly důležitými obchodními a hospodářskými středisky, vybíraly cla a mýta. Ve středověku se dálkové obchodní cesty dělily na hlavní stezky, nazývané spravedlivé cesty, které vedly přes místa s celním, mýtným či mostním poplatkem. Vedení tras zemských stezek určoval terén (MUSIL, 1987). Nezáleželo na délce cesty. Dbalo se na stejnoměrný spád, větší oblouky a ochranu cest před vodou. Stezky se vyhýbaly bažinatým a zaplavovaným územím řek a potoků, i když sledovaly jejich toky. Vedly po úbočích svahů, po náhorních planinách, nad údolními svahy. Trasy stezek vedly přístupnými horskými průsmyky. Hlavní obchodní cesty vedly úzkými stezkami, které vznikaly jako lesní průseky, které se musely vykleštovat. V bezlesých krajinách představovaly cesty vyjeté a vyšlapané pruhy země bez zpevněného podkladu a odvodnění. Zemské stezky se podobaly neudržovaným polním cestám. Cesty v zamokřených územích byly v určitých ročních obdobích nesjízdné. V poměrně dobrém stavu se udržovala důležitá Zlatá stezka, sloužila k dovozu soli z Pasova. Cesta s tzv. valounkovým štětováním byla odkryta v roce 1977 ve stanici pražského metra Staroměstská. Objevený úsek dálkové obchodní cesty, směřující od vltavského brodu k tržišti v Ungeltu, se používal od 12. století. Pro přechod zemských stezek přes vodní toky sloužily mělké brody nebo byly zřizovány přívozy a stavěny mosty. Starší mosty byly dřevěné na zděných pilířích. Známé byly mosty na Moravě přes Bečvu u Přerova a přes Moravu u Uherského Hradiště. Na zemských stezkách nebylo vždy bezpečno. V hlubokých lesích se náklad stával kořistí lapků a loupežníků (MUSIL, 1987).

V 15. a 17. století se systém silničních spojů členil na dálkové, obchodní cesty, cesty k hospodářskému podnikání a lokální cesty, které spojovaly sídliště. V 16. a 18. století docházelo k budování a přetváření cest. Rozlišovaly se stezky všech hierarchických úrovní. Regionální stezky se uplatňovaly v členitějším území v nadmořské výšce 350 m, které bylo osídleno později. Byly vázány na jednu dálkovou stezku (KVĚT, 2003). Tak

vznikly rozvětvené komunikační sítě. Mezi první formy dopravního podnikání v tomto období patřila formanská a poštovní doprava. V roce 1527 bylo zřízeno první poštovní spojení mezi Vídní a Prahou. V 17. a 18. století osobní doprava neexistovala, V 17. století v novověku zvláště v období válek docházelo k úpadku komunikací. Důležitost komunikací z hlediska vojenského se projevila hlavně v období třicetileté války. Nevýhodou bylo, že českými zeměmi neprocházela transevropská magistrála.

19. a 20. století přineslo převrat v budování komunikací. Byly přerušeny dávné trasy. Od konce 18. století nově vybudované tzv. císařské silnice křižovaly trasy stezek a znemožňovaly jejich průjezd (KVĚT, 2012). V 19. století nové železniční tratě vyřadily dosud fungující stezky z provozu (KVĚT, 2003).

### **3.2 Umělé státní silnice**

Strategickým a hospodářským potřebám rakouského feudálního státu nestačily nepravidelně udržované komunikace. Proto došlo k modernizaci zastaralé sítě stezek. V 18. století za vlády posledních císařů habsburské dynastie došlo k přestavbě zemských cest na umělé státní silnice, tzv. chaussée (z francouzštiny hráz), s kamennou vozovkou. Stavěly se podle vzoru Francie. Státní silnice měly důležitý vnitrostátní význam. Jejich stavba byla v Čechách zahájena roku 1738, ale z důvodu válečných událostí byla přerušena (RYBA, 2004).

V polovině 18. století došlo k rozšiřování hospodářských aktivit ve Slezsku. Morava jako tranzitní prostor nabyla na významu. Vznikla koncepce výstavby šesti páteřních silničních tahů monarchie z Vídně do okolních částí země. Dva tahy procházely územím Moravy. V roce 1727 se nejprve započalo se stavbou Slezské silnice z Vídně přes Mikulov, Brno a Olomouc do Opavy, potom došlo k výstavbě silničního úseku Jihlava - Moravské Budějovice - Znojmo jako součást silnice Vídeň - Praha, která byla dokončena v roce 1767. Až počátkem 19. století došlo k soustavné výstavbě silnic.

Za vlády Marie Terezie v roce 1778 byl vydán Tereziánský patent, který se stal prvním uceleným silničním zákonem na našem území. Zákon platil až do rozpadu Rakouska-Uherska. Od konce 18. století do poloviny 19. století byla vybudována síť císařských (státních) silnic, která v podstatě slouží dodnes. Výstavba umělých silnic dávala přednost přímému směru před výškovými rozdíly. Silnice se stavěly na pevném terénu s

kamenitým podkladem krytým štěrkem a pískovým posypem se šířkou čtyř sáhů (7,6 m) (MUSIL, 1987).

Za desetileté vlády Josefa II. bylo na Moravě a ve Slezsku vybudováno téměř tolik silnic jako za předchozích padesát let. Byly dokončeny silnice z Brna do Vídně a do Krakova. Součástí josefínských reforem byl rozvoj zemědělství, obchodu a modernizace dopravní sítě (HONS, 1990).

Roku 1790 byla základní síť moravských a slezských státních silnic převážně dokončena. Z města Brna se stalo centrum, z kterého se rozbíhaly paprskovitě silnice do všech sousedních zemí. Státních silnic bylo na Moravě vystavěno do konce 18. století 600 km, v Čechách 500 km. Silnice vedly severojižním směrem hlavních tahů. Bylo to dáno příhodnými přírodními podmínkami, ale i polohou Vídně a polohou hospodářského centra Slezska. K hlavním silnicím byla budována rozsáhlá síť méně kvalitních komunikací. Zabezpečovaly spojení mezi hlavními silnicemi, napojení jednotlivých panství i měst (HLAVAČKA, 2002).

V prvním desetiletí 19. století docházelo k velkému nárůstu poštovních spojů, které se začaly objevovat nejdříve na císařských silnicích mezi hlavními městy zemí. Z Prahy k východu běžely dvě takové silnice, sledující směr starých zemských stezek. Jednalo se o spoj mezi Prahou do severovýchodních Čech a Kladska a o spoj z Prahy přes Český Brod, Kolín, Znojmo do Vídně a s odbočkou z Kolína do Brna (HONS, 2007). Síť poštovních rychlíků se rychle rozšířila a do roku 1832 pokryla celou zemi.

Koncem první poloviny 19. století bylo na Moravě a ve Slezsku zhruba 1130 km, v Čechách 3827 km státních silnic, z toho asi desetina silnic byla v průtazích obcemi vydlážděna. České země hned za italskými provinciemi měly nejhustší silniční síť v celé habsburské monarchii (HLAVAČKA, 2002). K hlavním silnicím přibyla následně rozsáhlá síť méně kvalitních komunikací, kterých v polovině 19. století na Moravě a ve Slezsku bylo vybudováno 6 500 km (JÍLEK, ed. et al., 1985).

Státní silnice vybudované v 18. století a v první polovině 19. století jsou využívány i v dnešní době. Jejich výstavbou bylo umožněno podstatné zvýšení a zrychlení přepravy zboží i osob. Došlo k rozvoji obchodu, pošty i cestování lidí.

V druhé polovině 19. století se výstavbou a rychlým rozvojem železniční dopravy se vývoj silniční dopravy výrazně pozastavil (RYBA, 2010). Od roku 1860 se stavěly

silnice okresní, přestaly se stavět silnice státní. V Čechách byla zřízena okresní zastupitelstva, na Moravě a ve Slezsku silniční okresy. Účelem bylo spojit každou osadu prostřednictvím silnice (HLAVAČKA, 2002).

### **3.3 Vznik železniční dopravy v Evropě**

Počátky železniční dopravy v Evropě jsou spjaty s průmyslovou revolucí a s využíváním páry, symbolem kapitalistické doby. Počátky železniční dopravy začaly Anglii v 60. letech 18. století. Ve většině evropských zemí se železnice začaly budovat až v 30. až 40. letech 19. století (HLAVAČKA, 1990).

#### **3.3.1 Anglie**

V období průmyslové revoluce v Anglii v roce 1770 došlo k prvnímu využití páry u strojů čerpajících vodu ze zatopených dolů, sestrojených na počátku 18. století francouzským inženýrem Denisem Papinem a dvěma anglickými investory Thomasem Saverym a Thomasem Newcomenem. Stroje spotřebovaly více paliva. V 60. letech 18. století se efektivnost parního stroje podařilo zvýšit skotskému inženýru Jamesi Wattovi, který přeměnil pohyb pístu z vratného na pohyb rotační, kterým bylo možné pohánět kola (HERRING, 2002).

Anglický vynálezce Richard Trevithick zkonstruoval kotel, který vyráběl a akumuloval páru o vyšším tlaku. V roce 1801 postavil R. Trevithick první parní stroj, schopný samostatného pohybu „The Puffing Devil“ (Bafající ďábel). V roce 1803 postavil druhý parní vůz, který řídil ulicemi Londýna a v roce 1804 postavil svou první parní lokomotivu, která táhla po kolejích poprvé v historii vlak sestavený z vagonů v Penydarranských železárnách nedaleko Merhyr Tydfil v jižním Walesu, při čemž se pod tíhou vlaku rozlámaly kolejnice. Do roku 1820 vzniklo v Anglii několik koňských drah určených pro nákladní dopravu. Angličan George Stephenson v roce 1825 vybudoval železnici Stockton - Darlington Railway 40 km, kde prosadil parní provoz. Dne 25. září 1825 projel trať svou vlastní lokomotivou Locomotion No. 1. Vlak s 450 cestujícími dosáhl rychlosti 13 km/h. V roce 1826 byla vybudována první meziměstská trať mezi Manchesterem a Liverpoolem do bavlnářských továren v Manchesteru. Trať 64 km dlouhou projektoval a postavil George Stephenson. V říjnu 1829 byly uspořádány závody lokomotiv, kdy zvítězila lokomotiva Rocket (Raketa) Georga Stephensona a jeho syna Roberta (HERRING, 2002). Stala se první osobní lokomotivou na světě,

dosahovala rychlosti 50 km/h. Železnice se ocitla na vrcholu celé dopravy a expandovala i do jiných částí světa (TANEL, 2008).

### **3.3.2 Ostatní evropské státy**

Úspěch železnice v Anglii se rychle rozšířil do dalších zemí Evropy i do Ameriky.

Na evropském kontinentu se první železniční trať objevila v Belgii. Dne 5. května 1835 byl zahájen provoz na trati z Bruselu do Malines v Belgii. Trať byla dlouhá 22,5 km. V Belgii byla založena firma Cockerill, která se stala jedním z nejvýznamnějších evropských závodů na výrobu parních lokomotiv (TANEL, 2008).

V roce 1835 otevřelo svou první železniční trať také Bavorské království, 7 km úsek mezi Fürthem a Norimberkem. Trať byla nazvána Ludwigsbahn. V roce 1837 v Sasku byla otevřena trať Lipsko - Drážďany, o rok později v Prusku trať Berlín - Postupim. Prusové jako první rozpoznali vojensko-strategickou důležitost železnice. V Berlíně od roku 1837 působila jedna z nejslavnějších lokomotivek Borsig, která si brzy vydobyla uznání v celé Evropě.

Ve Francii se první vlaky rozjely v roce 1837 na trati Paříž - Rouen, až v roce 1842 se začala rozrůstat železniční síť v centru Paříže (TANEL, 2008). Na území dnešní Itálie jezdily první vlaky v Království dvojí Sicílie. Dne 3. října 1839 vyrazila lokomotiva Vesuv s první soupravou do Granatella s délkou 41 km. V roce 1840 byla v Lombardii-Benátsku otevřena trať Milán - Monza a v roce 1842 byl zahájen provoz na trati z Padovy na benátské předmostí Mestre, čímž vznikly první úseky plánovaného spojení Milána s Benátkami. Následovaly tratě Pisa - Leghorn (1844) a Turín - Moncalieri (1848) v Toskánském velkovévodství. Po roce 1861 po sjednocení Itálie došlo k spojování hlavních tratí Florencie - Řím, Jaderská a Tyrhénská magistrála. V roce 1885 zůstala v provozu Jaderská a Středomořská trať (TANEL, 2008).

V Rakousko-Uhersku začal železniční provoz roku 1836 stavbou trati Severní dráhy císaře Ferdinanda (KFNB) z Vídně do haličské Bochnie, která vedla přes naše území a je hlavní předmětem zájmu této diplomové práce. Jednalo se o první dálkové železniční spojení.

Roku 1866-1880 se železnice začala budovat v Rusku. První úsek o délce 50 km spojil Petrohrad s Pavlovskem. Byl znám pod názvem koncesionářská horečka. Tehdy vláda



udělila přes 50 koncesí na soukromé železniční dráhy o celkové délce 15 000 km. To všechno bylo doprovázeno zneužíváním a korupcí. Nakonec byla vláda nucena soukromé dráhy rozpustit, zaplatit dluhy. V roce 1890 měla ve svém držení pouze dráhy, které spravovala (TANEL, 2008).

Do Švýcarska přišla železnice v roce 1847. Měřila 30 km z Badenu do Curychu. Vlak vedla lokomotiva německé výroby Limmat. Švýcaři ji přezdívali Spanisch Brötli Bahn, doslova Dráha španělského chlebičku. Vlaky dopravovaly do Curychu oblíbené pečivo bádenských pekařů za pouhých 30 minut. O rok později Španělsko otevřelo trať z Barcelony do Matare (TANEL, 2008).

### **3.4 Železniční doprava v českých zemích**

Průmyslová revoluce byla doprovázena revolucí dopravy. Rozvoj železniční dopravy probíhal v českých zemích ve vývojových obdobích, která souvisela s technologickým pokrokem a ekonomickým růstem. Počátky změn dopravy na Moravě spadají do poloviny 30. let 19. století, kdy byla zahájena stavba první parostrojní železnice. Její předchůdkyní byla koněspřežná dráha (HLAVAČKA, 1990).

#### **3.4.1 Koněspřežná železnice**

Koněspřežná železnice byla vybudována v letech 1825-1832 mezi Českými Budějovicemi a rakouským Lincem. Budějovicko-linecká koněspřežná dráha byla první železnicí s veřejnou dopravou na evropském kontinentě. V roce 1826 z finančního důvodu byl vystřídán stavbyvedoucí František Antonín Gerstner Matyášem Schönererem, který dostavěl železnici až do Lince (namísto Mauthausenu). Koněspřežná dráha sloužila hlavně k hospodářskému účelu, ale i později k osobní přepravě. V roce 1836 byla dráha prodloužena přes Lambach do Gmundenu do solných dolů v Hornorakousku. Súl se stala hlavním přepravním artiklem koněspřežky. Výhodou koněspřežné dráhy bylo propojení s vltavskou a labskou plavbou. V 60. až 70. letech 19. století byla koněspřežka přebudována na parní pohon a začleněna dne 1. října 1857 do společnosti Západní dráha císařovny Alžběty C. k. privilegované železniční společnosti. Dne 20. dubna 1871 bylo dokončeno její přebudování na lokomotivní železnici (HAJN, 2004).

Ekonomicky neúspěšná koněspřežná železnice na území Čech byla Pražsko-lánská dráha. Měla spojit Prahu s oblastmi Křivoklátska. Na stavbě v letech 1826-1833 se podílela šlechticko-měšťanská akciová společnost vedená hrabětem Kašparem Štemberkem a hrabětem Evženem Vrbou. Ekonomicky ztroskotala. Sloužila k přepravě dřeva a lomového kamene, vápna a potravin. Byla prodána majiteli křivoklátských lesů knížeti Fürstenbergovi, který ji pronajímal. Roku 1853 byla dráha převedena do společnosti Buštěhradské dráhy, která přeměnila koňku roku 1863 v parostrojní železnici Kladno - Praha (SCHREIER, 2009).

### **3.4.2 Parostrojní železnice v českých zemích**

V habsburské monarchii upoutal v roce 1829 pozornost bankovního domu Rothschildů ve Vídni projekt profesora Franze X. Riepla, který navrhoval vystavět parostrojní železnici z Vídně k ostravským uhelným a haličským solným dolům v okolí Bochnie a Wieliczky. Na Rothschildovy náklady byl Franz X. Riepl společně s Heinrichem Sichrovským vyslán na studijní cestu do Anglie, aby se podrobně seznámili s tamějšími parostrojními železnicemi. Po návratu z Anglie vypracovali F. X. Riepl a H. Sichrovský tzv. promemoria, kde doporučovali výstavbu parostrojní tratě z Vídně do Haliče. Privilegium pro S. M. Rothschilda ke stavbě parní železnice bylo uděleno dne 4. března 1836. Společnost na počest císaře nazvala nově budovanou dráhu Severní drahou císaře Ferdinanda (HONS, 1990).

Pomalé tempo výstavby železnic budovaných a provozovaných soukromými společnostmi, časté burzovní spekulace s železničními akciemi vedly v průběhu roku 1841 k prosazení výstavby rakouských železnic ze státních prostředků. První období výstavby státních drah trvalo do poloviny 50. let 19. století. V tomto období postavil stát 1 800 km tratí strategické a hospodářské důležitosti. V českých zemích bylo vybudováno železniční spojení z Vídně, trať Břeclav - Bohumín, odbočky Břeclav - Brno, Přerov - Olomouc. Na tuto KFNB navázala v Olomouci v roce 1845 Severní státní dráha vedoucí do Prahy, která byla v roce 1851 prodloužená do Podmokel (Děčín) a na saskou hranici. Mezi léty 1848-1849 byla jako součást Severní státní dráhy vybudována spojnice Brno - Česká Třebová (HLAVAČKA, 2002). Zpočátku byly hotové státní dráhy předávány do provozu KFNB. Později dráhy stát provozoval ve vlastní režii. S budováním prvních parostrojních železnic byla v letech 1846-1847 instalována na našem území a v habsburské monarchii první telegrafní linka z Vídně do

Brna. Telegrafní spojení bylo časem prodlouženo i do Prahy. Po roce 1850 ze strategických a politických důvodů stát budoval nejrychlejší a moderní systém komunikací. Zkupoval většinu soukromých drah, jejichž výstavba s výjimkou KFNB stagnovala. V roce 1854 vlastnil stát 70 % rakouských železnic, 20 % s akciovým podílnictvím. V letech 1854-1855 došlo k odklonu od minulé státní železniční politiky. Byl proveden velmi rychlý přechod od systému státní železniční výstavby k systému soukromých drah. V roce 1854 byl vydán nový koncesní zákon, kterým soukromé společnosti dostaly státní záruku za dosažení minimálního výnosu železnic. Státní garancí došlo k oživení zájmu centralizovaného kapitálu o výstavbu drah (HLAVAČKA, 2002). Soukromé společnosti se zaměřily na ekonomicky výhodné stavby, které směřovaly do těžebních a průmyslových oblastí. Dne 31. prosince 1854 byly prodány státní dráhy francouzsko-rakouskému konsorciu, za nímž stála Sociétés General du Crédit Mobilier. Do roku 1859 byly vyprodány skoro všechny státní dráhy. Systém státních garancí v letech 1855-1859, 1867-1873 vyvolal v oblasti železničního podnikání opravdovou zakladatelskou horečku. V období od prodeje státních drah až do poloviny 60. let 19. století v českých zemích bylo vybudováno 624 km železnic, což bylo 15 % celoříšského a 25 % předlitavského přírůstku (HLAVAČKA, 2002).

Tabulka č. 1: Trať v provozu v českých zemích v letech 1855-1865

<b>Rok otevření</b>	<b>Trať</b>	<b>Společnost</b>	<b>Délka dráhy (km)</b>
1855	Ostrava - Opava	Severní dráha císaře Ferdinanda	29
1856	Kladno - Kralupy	Buštěhradská dráha	21
1856	Brno – Rosice	Brněnsko-rosická dráha	22
1858	Ústí nad Labem - Teplice	Ústecko-teplická dráha	18
1859	Praha – Liberec	Jihoseveroněmecká dráha	161
1859	Jaroměř - Svatoňovice	Jihoseveroněmecká dráha	35
1859	Liberec – saská hranice	Jihoseveroněmecká dráha	27
1862	Praha - Plzeň - bavorské hranice	Česká západní dráha	184
1863	Chrást – Břasy	Česká západní dráha	10
1864	Praha – Kladno	Buštěhradská dráha	29
1865	Turnov - Kralupy	Turnovsko - kralupská dráha	88

(Zdroj: Hlavačka, 2002, vlastní zpracování)

Největší rozvoj železničního podnikání nastal v českých zemích po roce 1866. Došlo k rozmachu v ekonomice, akciovému podnikání, systému státních garancí. Do roku 1874

byla dobudována základní železniční síť. V letech 1867-1874 se v habsburské monarchii zprovoznilo 10 000 km železnic, celková délka drah dosáhla zhruba 17 000 km. V roce 1875 tak nabyla železniční síť v českých zemích délky 4 655 km (v Čechách 3 487 km, na Moravě a ve Slezsku 1 168 km). Délka železniční sítě v Předlitavsku činila 10 222 km (PAVLÍČEK, 2002).

Většina těchto železnic byla vystavěna soukromými prostředky za podpory státních garancí. Jednalo se o dálkové spoje (Dráha císaře Františka Josefa, Rakouská severozápadní dráha), o kratší regionální tratě, které zajišťovaly propojení uhelných revírů s vnitrozemskými a zahraničními průmyslovými centry (Buštěhradská dráha propojila Prahu s kladenským a sokolovským uhelným revírem). Vídeňský burzovní krach roku 1873 nezasáhl železniční podnikání, projevil se až po roce 1874. I přes finanční krizi se postavila podstatná část současné železniční sítě. Na severu Čech byla železniční síť hustá, na jihu Čech byla tvořená hlavně dálkovými tratěmi do Vídně. Největší zisky byly dány přepravou uhlí. Toto období bylo posledním obdobím budování hlavních drah. Je zajímavé, že železniční síť Čech a Moravy byly oddělené. V roce 1879 pouze tři tratě vedly z Čech na Moravu (PAVLÍČEK, 2002).

### **3.4.3 Postátňování železnic a budování místních drah**

Stát od velké hospodářské krize 70. let začal opět výrazně zasahovat do železničního podnikání a provozu. Došlo ke skupování drah. V poslední třetině 19. století se proměnil vztah státu k železnici. Po zkušenostech z hospodářské krize začal na vlastní náklady budovat, později provozovat železnice. Byl přijat tzv. sekvestrační zákon v roce 1877, podle kterého byly postátňovány státem garantované železnice s tříletým nepřetržitým provozním deficitem. Další významnou událostí se stal i spor s KFNB v roce 1885 o obnovení jejího privilegia, jež zrovna vypršelo. Právě výsledek jednání určil na příští léta postup státu vůči velkým železničním společnostem a tím postátňování. Předlitavská vláda nepřistoupila k okamžitému postátňování, ale sjednávala s železničními společnostmi nové smlouvy. Smlouvy přinesly státu a cestujícím větší výhody a vedly k postátňování (HLAVAČKA, 2002).

Začátkem 20. století stát nekompromisně vykupoval dráhy velkých železničních společností. V letech 1896-1910 postavil stát na 3 000 km nových železnic a převzal soukromé dráhy v délce 15 700 km. Ovládl 83 % veškerých předlitavských železnic. V českých zemích zůstaly nepostátňovány jen tři velké a výnosné uhelné dráhy- Ústecko-

teplická, Buštěhradská a Košicko-bohumínská dráha. V roce 1910 v českých zemích bylo v provozu 6 700 km tratí, z čehož skoro polovinu tvořily dráhy místní. K významným tratím, které byly uvedeny do provozu, patřila trať Plzeň - Železná Ruda, Českomoravská transversální dráha, která byla tvořena několika samostatnými drahami Jihlava - Veselí nad Lužnicí, Horní Cerekev - Tábor, Janovice - Domažlice, Tábor - Písek, Putim - Ražice a Horažďovice - Klatovy, dále Louny - Rakovník, Řetenice - Lovosice - Liberec, Dráha moravsko-slezských měst, tzv. Městská dráha z Kroměříže do Bílska a tzv. Vlárská dráha z Brna do údolí Váhu Společnosti rakousko-uherské státní dráhy (PAVLÍČEK, 2012).

Konec 19. a počátek 20. století byl charakteristický výstavbou místních drah. O další výstavbu železnic po vybudování základní hlavní železniční sítě nebyl zájem. Chyběly oblasti, města, kde železniční spojení neexistovalo. Bylo nutné zajistit dopravní spojení vybudováním levnější, méně výkonné železnice. Proto vznikly vedlejší lokální dráhy, které se budovaly do vypuknutí první světové války, do roku 1914 (PAVLÍČEK, 2012). Železniční síť byla významně rozšířena a doplněna o tzv. lokální tratě (místní tratě), čímž každé město bylo napojené a dosažitelné po železnici. Lokální tratě měly převážně charakter odboček od hlavních tratí či spojek mezi hlavními tratěmi. Umožnily hospodářský rozvoj oblastí doposud nedotčených železnicí. Technické, stavební a administrativní principy výstavby a provozu místních drah vytvořily předlitavské zákony o železnicích nižšího řádu ze dne 25. května 1880, 17. července 1887, 31. prosince 1894 a 8. srpna 1910. Uvedené zákony však neřešily otázku finančního zabezpečení výstavby těchto drah. Proto financování a provozování lokálních drah byly různorodé. Místní dráhy v českých zemích byly stavěny soukromými společnostmi k hlavním tratím (v Čechách neaktivnější Společnost rakousko-uherské státní dráhy, která vystavěla čtvrtinu lokálek v zemi a sedminu ovládala, na Moravě a ve Slezsku KFNB- mezi Břeclaví a Bohumínem vystavěla, provozovala skoro veškeré místní tratě), dále společnosti, které se jenom orientovaly na stavbu a provoz místních drah (např. Rakouská společnost místních drah, Muzikova Společnost českých obchodních drah, Kroměřížská dráha, Sdružení Pošumavské dráhy). Svépomocná družstva místních průmyslníků, obchodníků a statkářů, země nebo stát budovaly a provozovaly své lokálky. V českých zemích zemské sněmy a jejich zemské výbory na základě zákona ze 17. prosince 1892, na Moravě z 16. května 1895 a ve Slezsku z 3. června 1895 kryly výstavbu a provoz místních drah půjčkou (PAVLÍČEK, 2012). Svépomocná družstva

skládala při zahájení stavby pouze jednu čtvrtinu kapitálu s podmínkou, že veškerý stavební materiál odeberou u určených firem. Stát i země přispěly až 70 % stavebních nákladů, proto se toto období nazývalo érou svépomocných drah. Vzniklo stovek lokálek. Došlo k nadhodnocení významu místních drah. Jejich nadměrné budování přineslo jejich přebytek. Dráhy měly společenský, národohospodářský význam. Většina nových drah byla prodělečná (HLAVAČKA, 2002).

Železniční síť se rozšířila po celém území i do nepřístupných lokalit. V letech 1877-1914 bylo na území dnešní České republiky vystavěno 4 567 km místních drah. V Čechách vzniklo 3 087 km drah a na Moravě 1 212 km lokálek, ve Slezsku 268 km. Při zestátnování železnic byly obyčejně i lokálky zestátněny, jenom málo jich zůstala v soukromých rukou (Slaný - Kačice, na Moravě pak místní dráhy Suchdol nad Odrou - Nový Jičín, Studénka - Štramberk, Šakvice - Hustopeče, Černovice - Líšeň a Frýdlant nad Ostravicí - Bílá) (PAVLÍČEK, 2002).

### **3.5 Severní dráha císaře Ferdinanda**

Kapitola seznamuje se vznikem, vytyčením hlavní tratě společnosti Severní dráha císaře Ferdinanda, s její stavbou páteřní trasy i odboček. Mapuje vznik lokálních tratí. Tratě si společnost KFNB postavila, odkoupila nebo pronajala.

Profesor Polytechnického ústavu ve Vídni, znalec jáchymovských a ostravských dolů, František Xaver Riepl a zplnomocněný zástupce velkoobchodu H. Biedermann s M. Söhne, Heindrich Sichrovsky pomocí rakouských statistik (poštovních, silničních, celních, zemědělských a průmyslových) odhadli využitelnost trati. V roce 1829 tento projekt vzbudil velký ohlas u vídeňské bankéřské společnosti, která ve stavbě první železnice viděla obrovský finanční zisk. Dne 21. listopadu 1835 podal bankéř S. M. Rothschild císaři Ferdinandu I. žádost o stavbu Severní dráhy- nové železnice. Dne 4. března 1836 podepsal císař Ferdinand historicky výsadní privilegium "ke zřízení železnice mezi Vídní a Bochní s vedlejšími dráhami do Brna, Olomouce, Opavy, Bielska, k solným skladům ve Dworech, Veliče a u Bochnie na padesát po sobě jdoucích let."

Vídeňský bankéř Salomon Mayer Rothschild poslal F. X. Riepla do Anglie. F. X. Riepl studoval výrobu železa a sledoval nově vybudovanou železnici z Liverpoolu do Manchesteru (HONS, 1990). Po návratu z Anglie F. X. Riepl společně se svým spolupracovníkem J. Sichrovskym začal projektovat celé dílo (HONS, 1990). V oblasti

Moravy propracoval F. X. Riepel ve svém původním návrhu 3 trasy. První cesta vedla podél Haličské cesty (Lipník - Olomouc - Prostějov - Brno - Vídeň), obcházela Břeclav a Přerov. Druhá trasa byla projektována přes Lipník - Olomouc - Prostějov - Tovačov - Kroměříž - Napajedla - Břeclav s odbočnou dráhou do Brna, obcházela Přerov. Třetí varianta sledovala tok řek- Moravy, Bečvy, Odry. Nebylo určeno, jestli trať půjde přes Napajedla, Hulín, Kroměříž, Přerov. F. X. Riepel i J. Sichrovsky usoudili, že pro společnost bude trasa Lipník - Přerov - Hulín - Napajedla řešením nejlevnějším, i když se bude z Přerova stavět odbočná trať do Olomouce. Do budoucna by mohla trať pokračovat příznivějším stavebním terénem do Prahy. Proto se F. X. Riepel a J. Sichrovsky rozhodli směřovat dráhu přes přerovský a hradištský kraj, což byla pro export zboží a surovin trasa nejvýhodnější (KÚHN, 1941). Dne 9. dubna 1836 byla odstartována stavba haličské dráhy, která dostala název Severní dráha císaře Ferdinanda, zkráceně označována jako Severní dráha Ferdinandova nebo Severní dráha, KFNB.

Pro stavbu KFNB byl použit americký způsob (výstavba plochých železných kolejnic). Roku 1836 vznikla železniční společnost a prozatímní ředitelství v čele s dvorním radou Hermenegildem Francesconim (1795-1862), projektantem a stavitelem alpských silnic, mostů a vodních cest. Inženýr Carl Gheng, Benátčan, projektoval a vedl stavbu trati z Břeclavi do Brna. Úsek dráhy z Vidně do Floridsdorfu s mosty přes Dunaj převzal Johann Kudriaffsk, Dolnorakušan a do Břeclavi pokračoval inženýr Franz Bretschneider. V roce 1840 vystřídal Ghega ve vedení stavby do Přerova Alois Negrelli, tyrolský rodák. Na trati KFNB pracovali čeští inženýři - Jan Perner a Vilém Čermák, firmy bratří Kleinů, Felice Tallachiniho, p. Mikschika. Bylo zde zaměstnáno 14 000 dělníků z Čech, Moravy a Itálie (HONS, 1990).

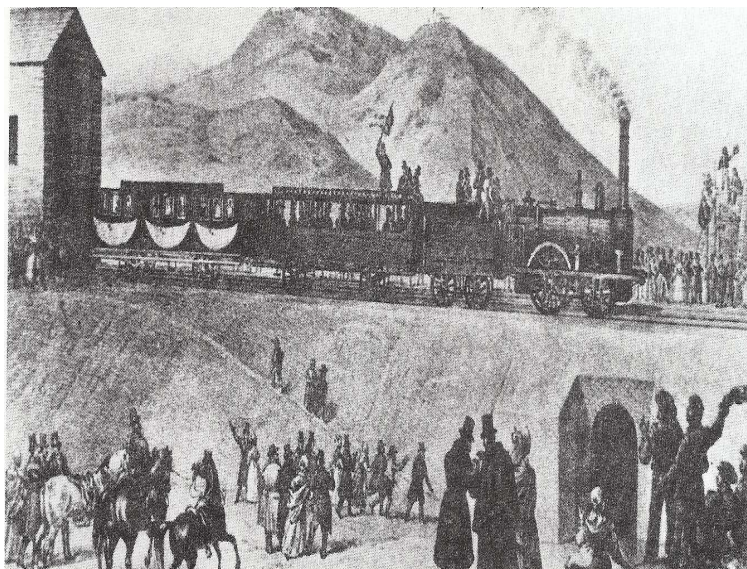
Trasy KFNB, jak byly popsány v Riepelově "Projektu", byly spíše orientační a nepřesné. Zeměměřiči vytyčili předběžnou trasu pro zvolené, sklonové a směrové parametry přímo v terénu. Pro železnici KFNB a její odbočky vytvořili nejrovnější terén. Byl stanoven nejmenší poloměr směrových oblouků 800 sáhů (1517 m), největší dovolený sklon 1:300 (3,33 ‰) (HONS, 1990). Trať KFNB měla podpořit rozvoj rakouského hospodářství a obchodu, propojit velká průmyslová města. Nebylo počítáno s přepravou ostravského uhlí, železa, protože přeprava byla v té době zanedbatelná. Trasa železnice KFNB měla být dlouhá 413 km. F. X. Riepel se obával silniční konkurence. Zjistil, že se dráhy a silnice mohou navzájem dobře doplňovat (HONS, 1990). Osobně prochodil

celý kraj z Vídně do Ostravy dvakrát pěšky. J. Sichrovsky a F. X. Riepel ve všech procházejících obcích vysvětlovali výhody železnice. Většina měst zaujala k nové železnici zamítavé stanovisko (KOPŘIVA, 1982).

### 3.5.1 Stavba železniční tratě

Vídeň - Břeclav

Výstavba trati společností KFNB byla zahájena mezi Floridsdorfem a Wagramem, měřila 13 km. Lokomotiva Austria tento úsek projela za 25 minut. První oficiální parní jízda na KFNB se konala dne 19. listopadu 1838 (KOLEKTIV AUTORŮ, 1989).

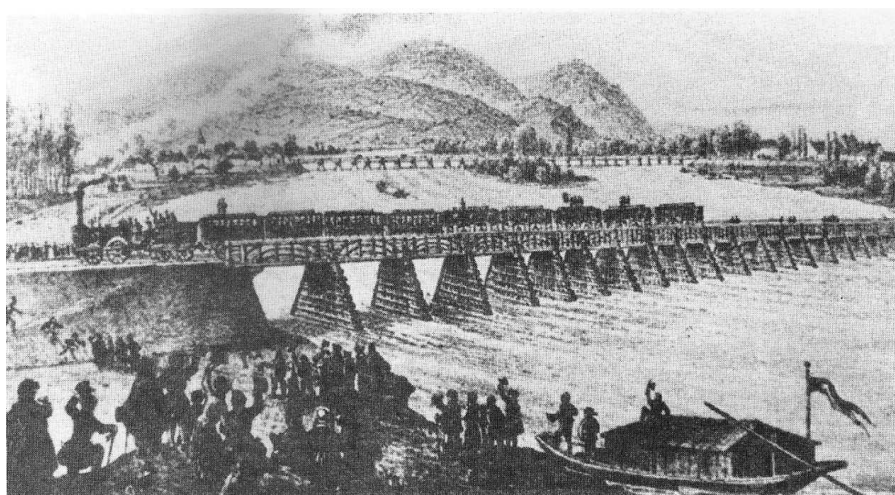


Ob. č. 2: První zkušební jízda mezi Floridsdorfem a Wagramem v listopadu 1836

(Zdroj: Hons, 1990, vlastní zpracování)

Traťový úsek mezi Floridsdorfem a Vídní měl dva mosty, jinak vedl po náspech. Přes hlavní tok Dunaje se klenul zvedací most, který umožňoval průjezd lodím. Tyto dřevěné mosty stavěl mistr Überlacker. Do roku 1874 byl dřevěný most nahrazen mostem ocelové konstrukce.

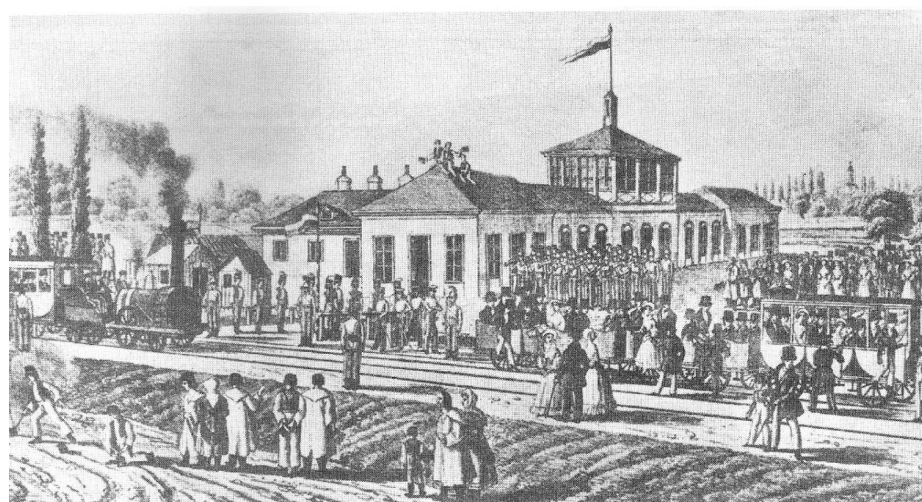




Obr. č. 3: Prozatímní dřevěný most přes Dunaj ve Vídni

(Zdroj: Hons, 1990, vlastní zpracování)

V dubnu 1838 již jezdily vlaky do Gänserndorfu. 19 km dlouhý úsek z Gänserndorfu přes Angern do Dürnkrutu byl otevřen dne 9. května 1839. Úsek z Dürnkrutu přes Hohenau do Břeclavi byl dlouhý 32 km (HONS, 1990). Trať v tomto úseku musela být vedena na vysokém náspu s mnoha mosty. U Pohanska bylo vybudováno 13 mostů o celkové délce 671 m (KOLEKTIV AUTORŮ, 1989). První vlak do Břeclavi na Moravu přijel dne 6. června 1839 (HONS, 1990).

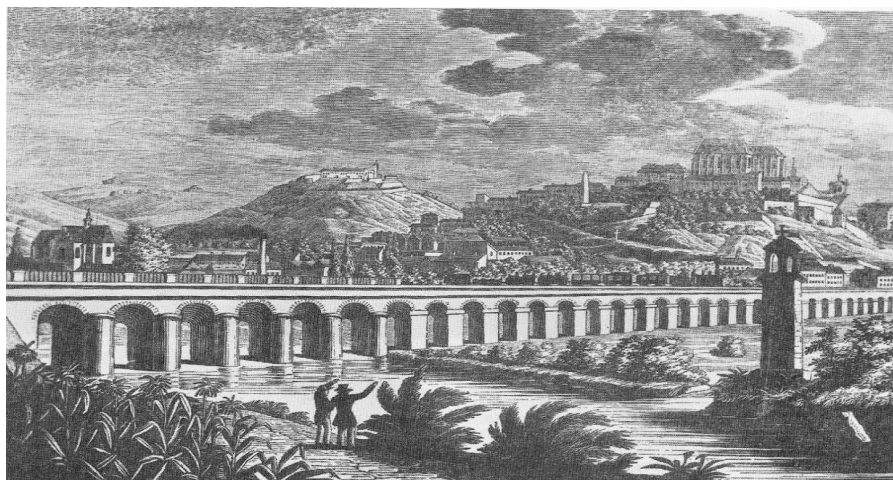


Obr. č. 4: Příjezd prvního slavnostního vlaku do Břeclavi dne 6. června 1839

(Zdroj: Hons, 1990, vlastní zpracování)

## Odbočná trať Břeclav - Brno

Železniční tratě vedly z Břeclavi dvěma směry. Pokračoval přes Hodonín do Přerova, druhý tah směřoval k Brnu, k hlavnímu městu moravského markrabství. Stavba do Brna byla rozdělena na dvě části. Z Břeclavi do Horních Heršpic stavbu prováděla firma Talachini, z Horních Heršpic do Brna stavěla firma bratří Kleinů. Za zmínku stojí viadukt o čtrnácti obloucích, po kterém trať procházela v Rajhradě. Odbočná trať Břeclav - Brno o délce 60 km byla uvedena dříve do provozu. Dne 11. listopadu 1838 se v Brně objevila první parní lokomotiva (HONS, 1990).



Obr. č. 5: Viadukt dráhy v Brně o 72 klenutých polích

(Zdroj: Hons, 1990, vlastní zpracování)

Z Brna měla vést trať do Prahy přes Českomoravskou vrchovinu, což se neuskutečnilo. Trať z Přerova do Prahy byla o 60 km delší než trasa z Brna do Prahy. Výhodou bylo spojení se Slezskem, Haličí a významnými průmyslovými městy a propojení s Prahou (KOLEKTIV AUTORŮ, 1989).

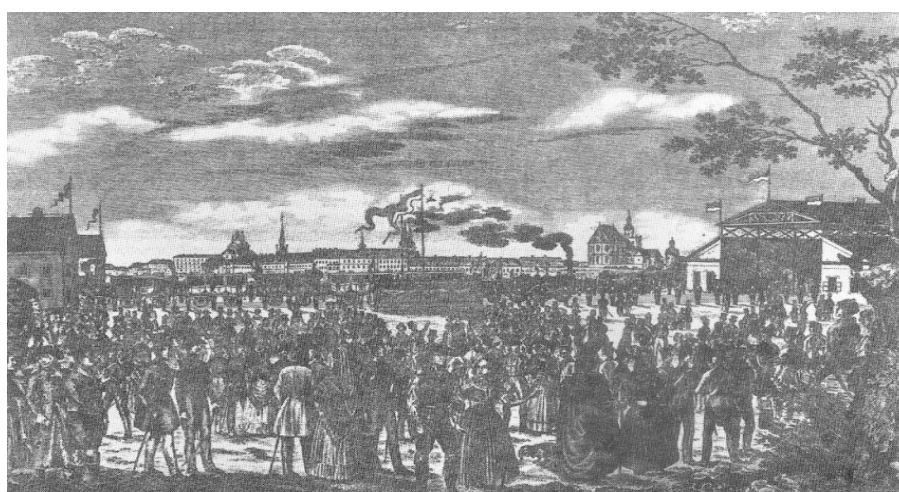
## Břeclav - Přerov

V roce 1840 vystřídal ve vedení C. Ghega stavební inženýr A. Negrelli, který vedl hlavní trať z Břeclavi směrem do Přerova. Trať byla budována ve dvou etapách Břeclav - Spytihněv, Spytihněv - Přerov (HONS, 1990). Mezi Břeclaví a Uherským Hradištěm projel zkušební vlak dne 27. března 1841. Doprava na tomto úseku byla zahájena dne 1. května 1841 (FIŠER, 1995). Na trase Spytihněv - Přerov v délce 34 km bylo položeno 41 mostů. Dne 1. září 1941 vjel slavnostní vlak na nádraží Přerov. Vlivem své polohy se

později stal Přerov druhým největším nádražím KFNB. Nádraží bylo modernější (HONS, 1990).

#### Odbočná trať Přerov - Olomouc

Dne 20. září 1840 začala stavba odbočky do Olomouce. Směřovala přes Brodek, Grygov k Olomouci. Stavbu prováděla firma bratří Kleinů. Při stavbě byly použity násypy. Délka trati činila 23 km. O řešení olomouckého nádraží rozhodovaly vojenské úřady, protože Olomouc ležela v pevnostním pásmu. Neměla se stát konečnou železniční stanicí (HONS, 1990).



Obr. č. 6: Příjezd prvního slavnostního vlaku do Olomouce den 17. října 1841

(Zdroj: Hons, 1990, vlastní zpracování)

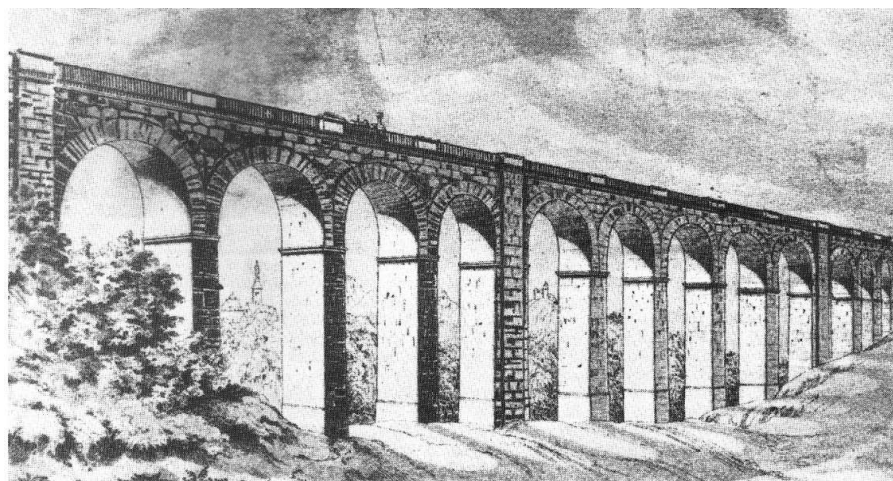
#### Přerov - Lipník nad Bečvou

Trať z Přerova se stáčela severovýchodním směrem do Lipníku nad Bečvou. Roku 1851 byla jednokolejná trať nahrazena dvoukolejnou. Finanční prostředky společnosti byly vyčerpány a stačily na dostavbu hlavní trati z Přerova do Lipníku nad Bečvou, která byla odevzdána veřejné dopravě dne 15. srpna 1842 (KOLEKTIV AUTORŮ, 1997). V Lipníku nad Bečvou se stavba železnice vlivem hluboké hospodářské krize v roce 1842 na dva roky zastavila. Velkým zdrojem ztrát byl provoz dostavěných úseků dráhy KFNB (HONS, 1990). Šokující byly náklady na palivo, které činily v prvních letech 40 % veškerého vydání na provoz KFNB. Anglické lokomotivy jezdily na koks, které bylo nahrazováno uhlím. Uhlí se dováželo z Čech, z Ostravska a z Banátu po Dunaji. Proto ředitelství KFNB vybudovalo vlastní koksovný v Rajhradě a Floridsdorfu v roce 1840.

Své lokomotivy KFNB vytápěla dřevem, spotřeba činila až 30 000 m<sup>3</sup> za rok. Dřevo bylo drahým a nebezpečným palivem pro okolí dráhy, protože způsobovalo časté požáry. Vedení KFNB doufalo, že se situace změní, až se dráha dostane na Ostravsko. Když půjčku na dostavbu železnice do Bochnie odmítl stát, byla postavena koněspřežka do Bohumína, odkud Společnost přepravovala tolik potřebné uhlí. Vlivem krize akcie KFNB poklesly. Při nedodržení podmínek o dokončení trati do deseti let měla železniční dráha propadnout státu. Bankéř S. M. Rothschild dne 5. března 1844 půjčil KFNB 4 000 000 zlatých s podmínkou, že bude prodloužena lhůta k dostavění celé dráhy o deset let (HONS, 1990).

#### Lipník nad Bečvou - Bohumín

Stavba KFNB byla plánovaná pokračovat z Lipníku přes Nový Jičín, směrem na Bohumín a Krakov. V první polovině 19. století o železnici v Novém Jičíně nebyl zájem, proto dráha byla přeměřována přes Suchdol nad Odrou (KOLEKTIV AUTORŮ, 1997). Na jaře roku 1844 za řízení vrchního inženýra Karla Hummela se pokračovalo na stavbě trati Lipník - Bohumín (HONS, 1990). Trasa se začala trasovat hned po dostavbě trati z Břeclavi do Brna (KOLEKTIV AUTORŮ, 1989). Byla vedena oblouky s menšími poloměry. V obci Slavíč bylo nutné pro vybudování tratě zbourat 17 selských usedlostí a chalup v pásmu 60 m od koleje. Nepříznivý terén nevyhovoval vedení tratě, proto byl zářez nahrazen tunelem. Tunel u Slavíče (portál od Drahotuš, jako první železniční tunel společnosti KFNB) byl dlouhý 258 m, vysoký 6,75 m a široký 4,8 m. Legenda o tunelu u Slavíče praví, že byl tunel postaven na přání císaře Ferdinanda Dobrotivého, aby alespoň jeden tunel KFNB měla. Využívat se přestal dne 29. května 1895. Velkým technickým dílem bylo přemostění v roce 1846 širokého údolí u obce Drahotuš vysokým kamenným viaduktem se 41 oblouky, délce 343 m a výšce 10 m a u Hranic viaduktem s 30 oblouky (HONS, 1990).



Obr. č. 7: Viadukt KFNB u Hranic

(zdroj: Hons, 1990, vlastní zpracování)

Trať pokračovala přes Suchdol nad Odrou, Studénku, Svinov do Moravské Ostravy a Bohumína. Provoz byl zahájen 1. května 1847. KFNB se od Svinova připojila k Vilémově dráze. V roce 1840 se jednalo o výkupu pozemků mezi řekami Odrou a Ostravicí pro stavbu nádraží v Moravské Ostravě. Stanice ležela nedaleko železáren. V 50. letech 19. století se nádraží stalo koncovou stanicí koněspřežné báňské dráhy k uhelným dolům. KFNB od počátku počítala s ostravským černým uhlím a s vlastní těžbou, proto trasa byla vedena přes Přívoz a Hrušov (KOLEKTIV AUTORŮ, 1997). Doprava v Bohumíně byla nefunkční, a proto stavba železnice KFNB byla vítaná. Město Moravská Ostrava i Starý Bohumín zůstaly stranou dráhy. První vlak do Bohumína přijel dne 1. května 1847. Dosažením Ostravské uhelné pánve se dráha zbavila dlouhé, nákladné a pomalé přepravy uhlí pro zásobování lokomotiv (KOLEKTIV AUTORŮ, 1997).

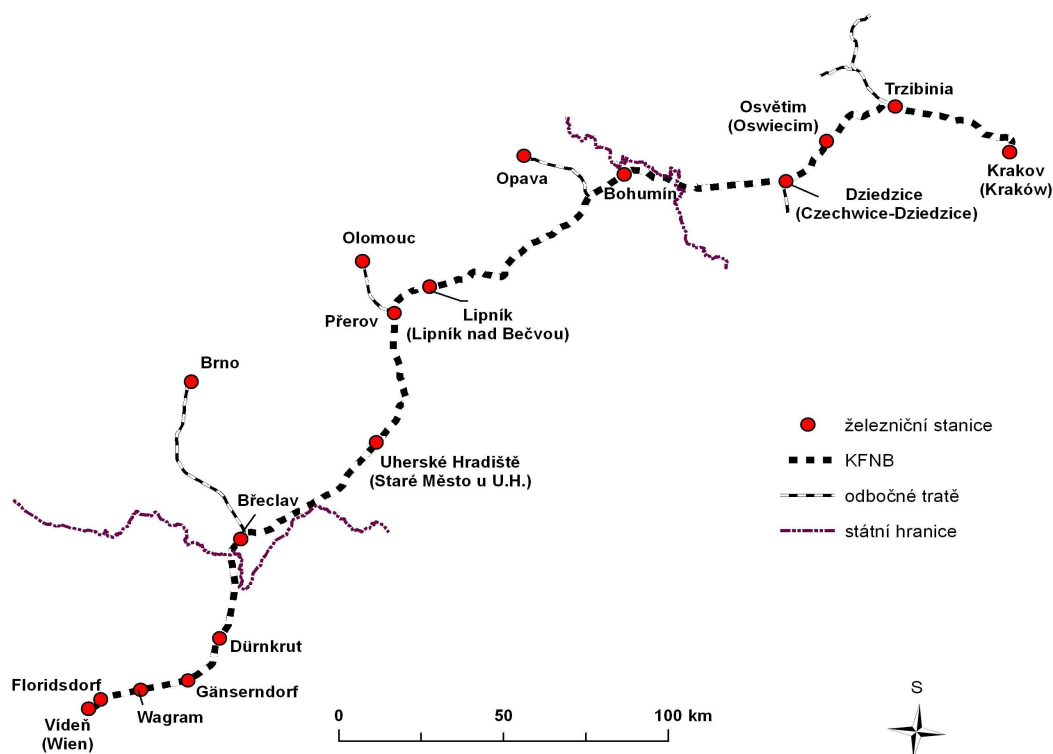
#### Odbočná trať Opava - Svinov

Odbočka do Opavy vedla ze Svinova. Tato trasa byla z terénních důvodů nejschůdnější. Projekt trasy Svinov - Komárov byl dne 1. června 1853 přezkoušen z vojenského hlediska, protože dráha se nesměla přiblížit na dostřel (1000 kroků) k pruské hranici. Vojenské velitelství upustilo od požadavku na posunutí trati do vnitrozemí. Na stavbě se podílela firma bratří Kleinů. Trasa měla 15 oblouků a 16 přímých linií a její celková délka byla 28,1 km. Propustí bylo na trase 65. Konstrukce mostů byly většinou kamenné, jen výjimečně železné. Dne 27. října 1855 byla provedena zatěžkávací

zkouška mostu přes řeku Moravici. Oficiálně byla trať otevřena 17. prosince 1855. Od počátku provozu byla na trati stanice Háj, zastávky Dvořisko-Štítina a Komárov. Jediná vlečka vedla ze stanice Háj do místního cukrovaru. V roce 1857 pak přibyla zastávka Děhylov-Hlučín. Dne 27. října 1855 přijela po ještě ne zcela dostavěné trati do Opavy parní lokomotiva Neptun. Oficiálně byla trať otevřena 17. prosince 1855 (ŠTEFEK, 1998).

#### Bohumín - Annaberk

Dne 1. září 1848 byla KFNB napojena na pruskou železniční síť. Bylo dosaženo spojení přes Kandeřín do Krakova. KFNB požádala o koncesi na spojovací trať z Bohumína do Annaberku. KFNB a pruská Vilémova dráha roku 1849 společnými náklady- stavbou mostu zprovoznila traťový úsek do Annaberku. Tak byla umožněna přeprava z Vídně přes Berlín do Paříže. KFNB získala připojení s Krakovem a haličskými městy, kterého bylo dosaženo v roce 1858, kdy KFNB odkoupila Krakovsko-hornoslezskou dráhu do Krakova s odbočkami na ruskou hranici. Takže KFNB stačilo pouze postavit trať z Bohumína do nejbližší stanice této dráhy do Osvětimi. Provoz na celé hlavní trati KFNB Vídeň - Krakov byl zahájen dne 1. března 1856, což bylo po dvou desetiletích výstavby, kdy se uskutečnil původní Rieplův plán (HONS, 1990).



Obr. č. 8: Mapa KFNB a odbočné tratě na Moravě a Slezsku (Zdroj: HONS, 1990, vlastní zpracování)

### **3.5.2 Místní dráhy KFNB na Moravě a ve Slezsku**

KFNB vystavěla na Moravě a ve Slezsku celkem 18 tratí místních drah o celkové délce 261 km, přičemž na Moravě leželo 184 km tratí a ve Slezsku 77 km. Dále KFNB odkoupila 4 moravské lokálky o souhrnné délce 88 km a na účet vlastníků provozovala dalších místních 7 tratí o délce 110 km. Jediná 6 km trať ležela ve Slezsku, zbývající na Moravě. Celkem tedy KFNB na Moravě a ve Slezsku vystavěla a odkoupila nebo provozovala 469 km lokálních tratí. Dne 1. ledna 1886 byla vydána koncese, která umožňovala další existenci KFNB. Zavazovala tuto společnost k výstavbě nových tratí na vlastní náklady (PAVLÍČEK, 2012).

#### **3.5.2.1 Místní dráhy postavené společnostmi KFNB**

Lokální trať Moravsko-slezská dráha měst Kojetín - Český Těšín - Bielsko

Po skoupení KFNB Kroměřížské železnice začaly 25. dubna 1887 stavební práce nové dráhy z Kojetína přes Český Těšín do Bielska ve Slezsku. Nová dráha vedla přes Kojetín - Krásno - Frenštát - Frýdlant - Frýdek Místek - Těšín - Skočov do Bielska. Byla označena jako Moravsko-slezská dráha měst. Celá trať byla dlouhá 169,8 km. Byla dokončena 1. června 1888. Nově stavěné úseky byly přiděleny třem stavebním firmám. Úsek Kojetín - Kroměříž stavěl Petr Kraus, Bystřice pod Hostýnem - Hodslavice společnost Mattoni-Union a Hodslavice - Bielsko firma Redlich a Berger. Původní trasy Kroměřížské dráhy byly zachovány. V Hulíně byl vystavěn nový nadjezd nad tratí KFNB. Z Bystřice pod Hostýnem vedla trať do Valašského Meziříčí přes Frenštát, směřovala do Frýdlantu nad Ostravicí. Provoz byl zahájen dne 27. května 1888 (KÚHN, 1941). Pokračovala do Českého Těšína a Bielska v Polsku. KFNB ve stanici Valašské Meziříčí narazila na překážku v podobě Společnosti rakouské místní dráhy, která byla majitelkou místní dráhy Hranice - Vsetín. Proto KFNB byla nucena provést ode dne 1. října 1881 pronájem tratě o délce 1,1 km mezi stanicí Valašské Meziříčí a Krásnem n. B. Nakonec úsek odkoupila i s odbočkou do Hrachovce (KÚHN, 1941).

Lokální trať Hodonín - Holíč

Krátká železniční spojka mezi Hodonínem a Holíčí. Byla vybudována v roce 1891 jako prodloužení tratě z Hodonína k tabákové továrně (www.zelpage.cz, 2015).

Lokální trať Rohatec - Sudoměřice na Moravě - Petrov u Strážnice

V Sudoměřicích se nacházelo spojení s dráhou StEG ([www.zelpage.cz](http://www.zelpage.cz), 2015).

Lokální trať Studénka - Bílovec

Koncese pro trať Studénka - Bílovec byla vydána 23. června 1889. Koncem září 1890 byla trať připravena k zahájení provozu o délce 7,5 km. Byla zde jediná větší mostní stavba, klenutý kamenný nadjezd nad silnicí Bílovec - Butovice u vjezdu do Bílovce. Stavba trati byla provedena co nejúspěšněji. Jednalo se o méně hospodářsky rozvinutou oblast (<http://www.bilovec.cz>, 2010).

Lokální trať Suchdol nad Odrou - Odry - Budišov nad Budišovkou

Roku 1883 vláda udělila KFNB privilegium o prodloužení místní dráhy Suchdol - Odry - Vítkov. KFNB dostala dne 7. července 1885 privilegium na provoz této trati, za to měla společnost postavit další místní dráhy (PLACHÝ, 2011).

Lokální trať Suchdol nad Odrou - Fulnek

Lokální trať do Fulneku roku 1891 zahájila provoz. Její celková délka byla 9,7 km. Na trati nebyly vybudovány umělé stavby (PLACHÝ, 2011).

Lokální trať Opava - Horní Benešov

Bylo zpracováno více návrhů vedení trati. V roce 1890 byla společnosti KFNB udělena koncese na stavbu trati z Opavy do Horního Benešova. Stavbu o délce 29,6 km zahájili podnikatelé Blau a Epstein z Krakova. Dne 29. června 1892 přijel slavnostní vlak do Horního Benešova (KOLEKTIV AUTORŮ, 2015).

Lokální trať Kojetín - Tovačov

Dne 15. února 1895 byla povolena stavba místní trati Kojetín - Tovačov směrem do Lobodíc. V Kojetíně trať byla napojena na trať Brno - Přerov. Budovalo se 32 přejezdů. Muselo být postaveno a upraveno 47 komunikací. Celá dráha byla rozdělena na tři části. První zahrnoval úsek mezi Kojetínem a Uhřetovicemi, druhý končil v Lovosicích a třetí v Tovačově. Doprava na dráze z Kojetína do Tovačova byla zahájena dne 15. září 1895 (POŘÍZEK, 2011).



#### Lokální trať Hrušovany - Židlochovice

V úseku KFNB z Břeclavi do Brna vznikly celkem čtyři místní dráhy v průběhu čtyř let. Dvě z nich budoval jiný (menší) soukromý investor, ale společnost KFNB na nich prováděla dopravní obsluhu. Byly to tratě Hustopeče město - Hustopeče (dnes Šakvice) o délce 7 km a dráha Zaječí - Hodonín. Tato trať spojovala dvě severní a severozápadní větve KFNB. Dvě zbylé tratě stavěla KFNB ve vlastní režii. Jednalo se o jednu z nejkratších lokálních drah u nás Hrušovany u Brna - Židlochovice o délce 2,5 km. V 70. let 20. století zanikla (VYBÍRAL, 2008).

#### Lokální trať Vranovice - Pohořelice

Koncese pro stavbu byla udělena 18. listopadu 1893, současně s dráhou Hrušovany - Židlochovice. Nejmenší přeprava za 1 rok musela činit 2000 vozů. Říšské ministerstvo války 17. srpna 1894 stavbu povolilo, aby dráha mohla sloužit i armádním účelům. Na lokální trať navazovala vlečka cukrovaru majitele Mosese Polaka (VYBÍRAL, 2009).

#### Lokální trať Petrovice - Karviná

Železniční stanice Petrovice vznikla v roce 1855, kdy dosáhla KFNB polských Dziedzic. Se zprovozněním Košicko-bohumínské dráhy se zprovoznila i v roce 1869 stanice Karviná. Okresnímu městu Fryštátu (Karviná město) a okolním obcím Město, Ráj a Darkov s jodovými lázněmi chybělo spojení na hlavní trať. V březnu 1897 bylo vydáno stavební povolení a k zahájení provozu došlo ve Fryštátu dne 1. září 1898. Karvinské nádraží se později stalo i výchozí stanicí pro úzkorozchodnou elektrickou dráhu, která umožnila spojení s Ostravou, Orlovou a Bohumínem (www.mesto-bohumin.cz, 2013).

#### Lokální trať Břeclav - Kúty (uherská hranice)

V roce 1900 byla vybudována trať z Koutů do Brodského a Břeclavi. V Koutech 100 m od nádraží se trať stáčela směrem na Brodské, do Lanžhotu, Kostic a Tvrdomic (CIELONTKO, 2011).

### **3.5.2.2 Místní dráhy odkoupené společností KFNB**

KFNB odkoupila od Kroměřížské dráhy a společnosti Rakouská společnost místních drah, aby mohla vybudovat dráhu Kojetín - Bielsko a od společnosti Ostravsko-

frýdlantské dráhy trať Ostrava - Frýdlant nad Ostravicí, která rovněž byla začleněna do této nově vznikající dráhy. Jednalo se o Českomoravskou transversálu (PAVLÍČEK, 2012).

#### Lokální trať Kroměříž - Zborovice

Společnost Kroměřížských drah si ještě před budováním tratě sjednala provozní smlouvu se společností KFNB. Na základě této smlouvy pak KFNB aktivovala provoz všude, kde tratě Kroměřížských drah byly dobudovány. Velmi důležitým rokem pro výstavbu lokálních tratí byl rok 1880, kdy vyšel zákon o sekundárních drahách. Koncese pro stavbu trati Hulín - Kroměříž - Zborovice byla udělena 30. června 1880. Na trati o délce 7,5 km bylo postaveno 19 můstků a propustí. Kroměřížské nádraží vybudovala firma stavitele Messenského (KOPŘIVA, 1982).

#### Lokální trať Kroměříž - Hulín - Holešov - Bystřice pod Hostýnem

Ředitelství Kroměřížské železnice vykupovalo pozemky pro stavbu železnice do konce roku 1883. V Holešově a Jankovicích se změnila původní trasa navrhovaného projektu. V obci Plačkov se trasa dráhy posunula. Na trati se nacházely mosty, propustí a přejezdy. Bylo schváleno 33 přejezdů, 34 propustí z důvodů častých povodní. Všechny mosty byly dřevěné. Provoz na trati Hulín - Bystřice pod Hostýnem byl zahájen 15. listopadu 1882 (KOPŘIVA, 1982).

#### Lokální trať Hranice na Moravě - Vsetín

Ve Vídni dne 21. listopadu 1881 se konala konference koncesionářů pro stavbu dráhy Polom - Vsetín - Vlára. Rakouská společnost místních drah dostala koncesi dne 27. července 1882 ke stavbě železnice z Polomu do Vsetína s odbočkou z Valašského Meziříčí do sklárny v Krásnu nad Bečvou, dále do Rožnova pod Radhoštěm. Výstavbu železnice prováděla stavební firma Schön-Wessely, zahájena byla v roce 1883. Původně k odbočení z hlavní tratě mělo dojít ze stanice Polom, ale k odbočení došlo již ze stanice Hranice na Moravě z hlavní tratě KFNB do Krásna nad Bečvou. Železniční trať z Hranic n. M. do Vsetína byla dlouhá 46 km. Slavnostní zahájení železniční dopravy bylo stanoveno na den 1. července 1885. Doprava na dráze o délce 24,8 km byla zahájena 1. listopadu 1884. Z nádraží Krásno (Valašské Meziříčí) dráha pokračovala podél Vsetínské Bečvy do Vsetína. Mezi Valašským Meziříčím a Vsetínem byla

vybudována zastávka Brňov a stanice Růžďka a Moravská Jablůnka. Slavnostní zahájení železniční dopravy bylo stanoveno na den 1. července 1885 (HERZIG, 1984).

### **3.5.2.3 Místní dráhy vystavěné na účet vlastníka**

KFNB provozovala dráhy i na účet jiných vlastníků. Jednalo se o tratě na Moravě a ve Slezsku. Šlo o lokálky vystavěné soukromým kapitálem, lokálky svépomocné (PAVLÍČEK, 2012).

Lokální trať Šakvice - Hustopeče u Brna

Trať byla postavena v roce 1894. Měřila necelých 7 km. V roce 1909 koupil trať ze Šakvic do Hustopečí u Brna podnikatel Jakob Redlich (ROZKOVÁ, 2014).

Lokální trať Studénka - Veřovice - Štramberk

Se stavbou dráhy se započalo v červnu roku 1881 a v prosinci téhož roku na novou dráhu vyjel první vlak. Trať spojila Studénku, Sedlnici, Skotnici, Příbor, Drnholec nad Lubinou, Kopřivnici a končila v 19 km vzdáleném Štramberku. K vlastnímu napojení na podbeskydskou magistrálu do Veřovic došlo až v roce 1896. Dnešní vedení tratě se ve dvou místech silně odlišuje od původního trasování. Místní dráha Studénka - Štramberk - Veřovice začínala na svinovském záhlaví kolejiště (<http://badber.blog.cz>, 2014).

Lokální trať Otrokovice - Vizovice

Dráha 25 km dlouhá byla vystavěna svépomocí. Provoz místní dráhy byl zahájen roku 1899. Po zestátnění KFNB v roce 1907 zajišťovala provoz společnost C. k. Rakouské státní dráhy. Otrokovické nádraží se stáčelo na zastávku Otrokovice - Kvítkovice. Odkud trať pokračovala do Zlína a do Tečovic, na zastávku Malenovice, pak následoval Zlín-Louky. Při výjezdu ze Zlína trať míjela areál Baťa. Pokračovala do Slušovic k Želehovicím přes nádraží Slušovice - Lípa. Po výjezdu z nádraží následoval přejezd přes starou silnici do Vizovic (BEDNAŘÍK, MAŇÁSEK, 2009).

Lokální trať Mutěnice - Kyjov

Trať mezi obcemi Kyjov a Mutěnice v délce 15,9 km s maximálním sklonem 10 ‰ se začala stavět dne 15. června 1899. Uvedena do provozu byla ode dne 2. června 1900.

Provoz zajišťovala KFNB, ale patřila Brněnské společnosti místních drah (HORA, 2009).

Lokální trať Břeclav - Poštorná - Lednice

Zajímavě vznikla místní dráha z Břeclavi přes Poštornou do Lednice. Stavbu 8 km dlouhé tratě prováděla Brněnská společnost místních drah. Sídlo správy rozlehlých lichtenštejnských statků, lesů a rybníků zasahovalo do Dolních Rakous. Dne 17. listopadu 1901 byla trať otevřena (VOJTEK, 2008).

## **4 Fyzickogeografické podmínky a trať KFNB**

Na vztah fyzickogeografických podmínek zkoumaného prostoru a tratě KFNB lze nahlížet ze dvou perspektiv. První perspektiva hodnotí vliv fyzickogeografických podmínek na vedení tratě a lze k ní přistupovat podle definovaných fyzickogeografických hierarchických úrovní. Druhá perspektiva je opačná a hodnotí vliv trati, její výstavby zpětně na fyzickogeografické podmínky zkoumaného prostoru. Je zřejmé, že první případ lze studovat na vícero hierarchických úrovních, zatímco případ druhý se projevuje prakticky jen na (mikro)chorické úrovni.

### **4.1 Vliv fyzickogeografických podmínek na vedení tratě KFNB**

Kapitola ukazuje na vliv fyzickogeografických podmínek na vedení tratě KFNB, Bylo postupováno od nejvyšší k nejnižší úrovni- od nadregionální, regionální, na chorickou úroveň.

#### Nadregionální úroveň

Železnice KFNB se měla stát důležitou obchodní linkou mezi Baltem a Jadranem. Hlavním důvodem existence trati KFNB bylo spojení Vídně se solnými doly v Haliči a později s přístavem Terst. F. X. Riepl chtěl vést železnici Ostravskem a Slezskem, lokalitou bohatou na nerostné zdroje (HONS, 1990). Tímto záměrem byl dán hlavní směr vedení trati na nadregionální hierarchické úrovni. Pro tento směr byla významná existence sníženin- Vněkarpatské sníženiny, oddělující Český masiv od Západních Karpat (viz dále) (DEMEK, MACKOVČIN eds., 2014).

#### Regionální úroveň

Hlavní železniční trať společnosti KFNB se na naše území dostala po překročení hranic s Dolním Rakouskem a řeky Moravy. Trať společnosti KFNB byla našim územím vedena v příhodném terénu- údolím podél řeky Moravy a údolím řeky Odry. Jednalo se o zásadní sníženiny mezi Českým masivem a Západními Karpaty, s nízkou nadmořskou výškou evropského rozvodí Dunaj - Odra.

Trať vedla přímým směrem rovinným terénem Dolnomoravského a Hornomoravského úvalu. Dále vedla nížinnou krajinou, úrodným krajem podél řeky Moravy. U Otrokovic se železnice odklonila od řeky Moravy, pokračovala úrodnou nížinou Haná. V Přerově

trať směřovala severovýchodním směrem. Typ krajiny se začal měnit, procházela Bečevskou bránou. Moravskou bránou překročila rozvodí řeky Moravy a řeky Odry. Zde trasa překonávala sedla plošné pahorkatiny. Nacházela se ve výšce 263 m n. m.. Překročila Oderskou bránu, pokračovala údolím řeky Odry do Ostravské pánve (DEMEK, MACKOVČIN eds., 2014).

Chorická úroveň

Vídeň - Břeclav

Výstavba trati společnosti KFNB byla zahájena mezi Floridsdorfem a Wagramem. Z Floridsdorfu do Wagramu v kopcovitém terénu museli stavitelé vytvořit násep 2,4 m vysoký (HONS, 1990). Území mezi Vídní a Floridsdorfem se vyznačovalo častými povodněmi z vedlejšího ramene Dunaje. Vesnice Floridsdorf ležela na levém břehu Dunaje a hlavní město monarchie Vídeň na pravém břehu. Stavba dráhy pokračovala na sever. Z Floridsdorfu do Gänserndorfu překonávala kopcovitý terén (HONS, 1990). Odtud vedla trať v přímém směru do Angernu podél řeky Moravy až k Dürnkrotu (KOLEKTIV AUTORŮ, 1989). Trať pokračovala rovinatou krajinou na Moravské pole směrem k Břeclavi. Překročila řeku Dyji, která tvořila hranici mezi Dolním Rakouskem a Moravou (HONS, 1990).

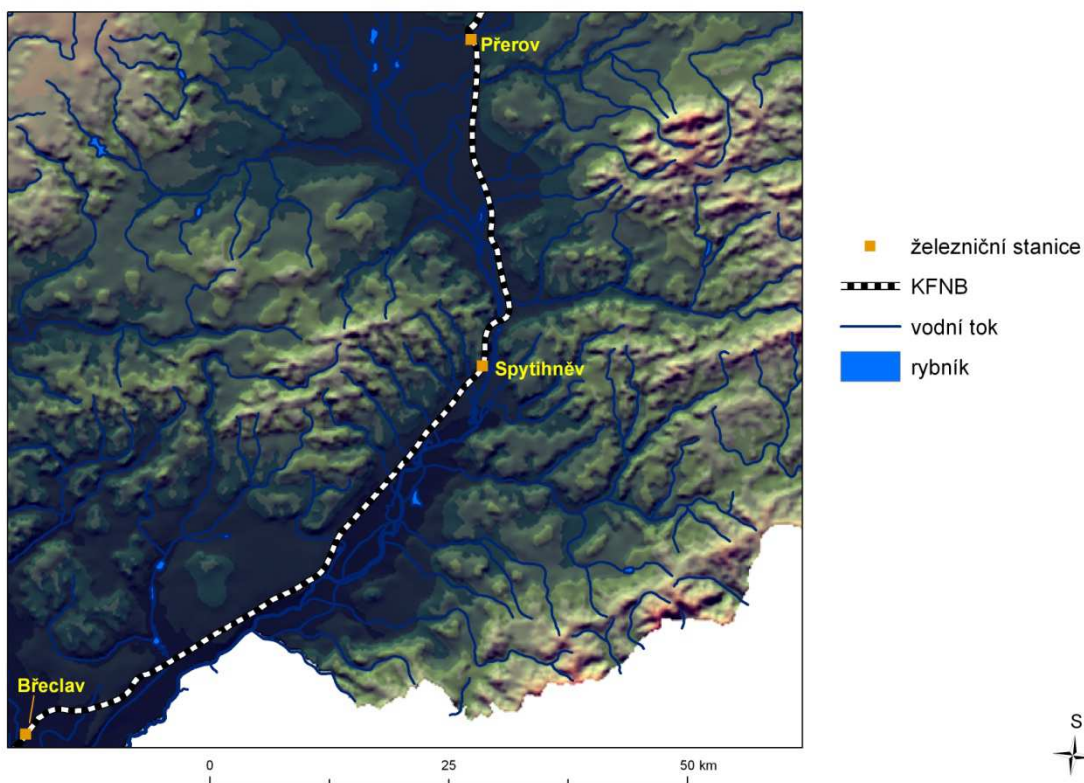
Odbočná trať Břeclav - Brno

Železniční tratě vedly z Břeclavi dvěma směry. Hlavní tah směřoval za břeclavským nádražím doprava, pokračoval přes Hodonín do Přerova, druhý tah k Brnu se stácel doleva. Odbočka z Břeclavi do Brna vedla krajinou s příznivými spádovými poměry. Z Břeclavi vedla trať mírným stoupáním. Před stanicí Zaječí se zprava napojila místní dráha z Hodonína. Mírným stoupáním trať vystupovala na hřeben blízko Popic. Před stanicí Šakvice se zprava napojovala místní dráha do Hustopečí. Za Popicemi trať klesala přes Pouzdřany do nížiny Svratky. Ve Vranovicích odbočovala doleva místní dráha do Pohořelic. Z Vranovic do Brna trať mírně stoupala. Stoupání bylo přerušováno dlouhými vodorovnými úseky. Před vjezdem do stanice Hrušovany se zprava napojovala místní dráha do Židlochovic. Krátkým stoupáním trať pokračovala k Brnu. Z Brna měla vést trať do Prahy přes Českomoravskou vrchovinu, což se neuskutečnilo (KOLEKTIV AUTORŮ, 1989).

## Břeclav - Přerov

Trat' byla budována ve dvou etapách Břeclav - Spytihněv, Spytihněv - Přerov. Budování železnice probíhalo v příznivém terénu v přímých úsecích. Stoupání dosahovalo pouze 3,33 ‰, oblouky měly poloměry nad 1 000 m (HONS, 1990). Dále se trat' přizpůsobila mírně zvlněnému terénu. Od obce Lužice vedla trat' 20 km dlouhým přímým úsekem do zastávky Bzenec - Přívoz. Mezi Strážnicí a Bzencem řeka Morava vytvářela vysoké meandrovité břehy vátých písků, nazývané v současnosti Osypané břehy s přilehlými lesy. Osypané břehy jsou součástí evropsky významné lokality soustavy Natura 2000 (www.jizni-morava.cz, 2016).

Trat' pokračovala přes Moravskou Novou Ves - Hodonín - Rohatec - Moravský Písek - Nedakonice - Staré Město (HONS, 1990). Dolnomoravský úval přecházel v Napajedelské bráně do Hornomoravského úvalu (DEMEK, Jaromír a Peter MACKOVČIN eds., 2014). V Přerově se trat' stočila doprava a přímým směrem postupovala do města Lipníku nad Bečvou (KOLEKTIV AUTORŮ, 1997).

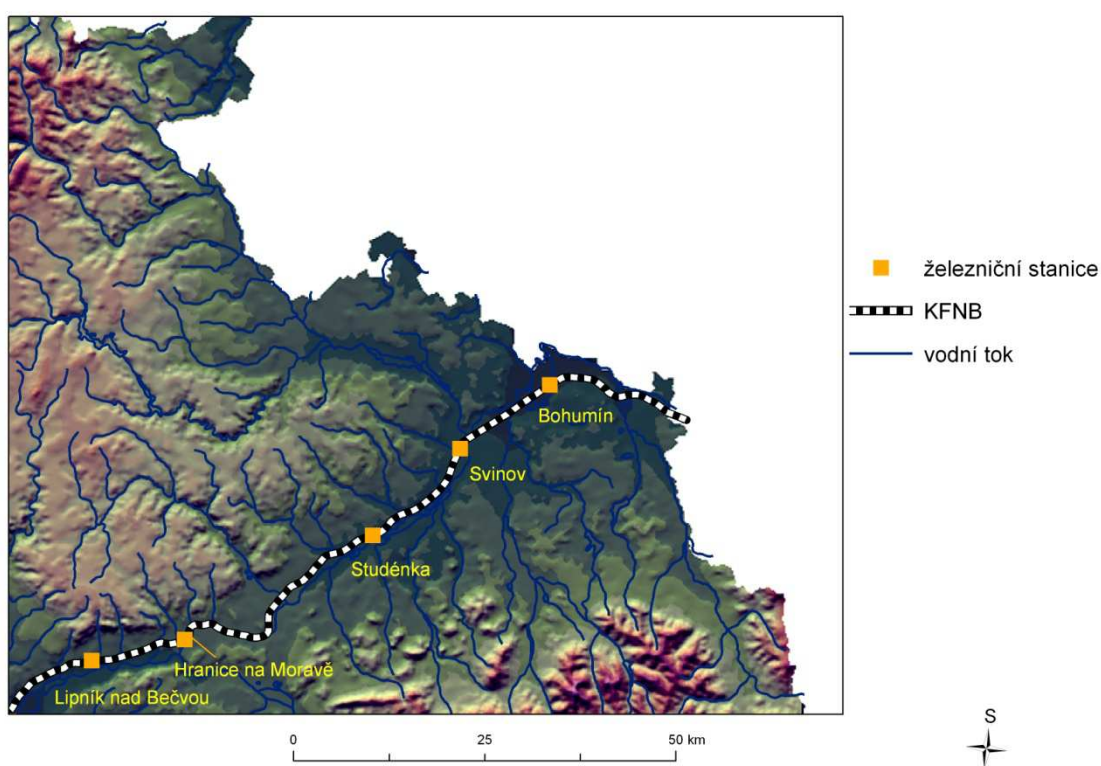


Obr. č. 9: Trať KFN B v úseku Břeclav - Přerov

(Zdroj: CENIA, 2015, vlastní zpracování)

## Lipník nad Bečvou - Bohumín

Z Lipníku nad Bečvou trať pokračovala přímým směrem k Hranicím. Za Hranicemi překonala trať rozvodí Dunaje a Odry. Při stavbě zářezu u Polomu byly červené jíly a modré slíny zcela nevhodné. Krátce po zahájení provozu roku 1848 došlo k náhlému sesuvu svahu, kterému trať neodolala. Dále trať míjela Dolní, Horní a Heřmanický rybník. Sestupovala údolím řeky Odry přes Suchdol nad Odrou, Studénku, Svinov do Moravské Ostravy a Bohumína. Stanice Moravská Ostrava neměla dobré přírodní podmínky. Hrozilo zde nebezpečí povodní z řeky Odry (KOLEKTIV AUTORŮ, 1997). Za Bohumínem trať překročila řeku Odru a pokračovala do Annaberku (HONS, 1990).



Obr. č. 10: Trať KFNB v úseku Lipník nad Bečvou - Bohumín

(Zdroj: CENIA, 2015, vlastní zpracování)

## Odbočná trať Opava - Svinov

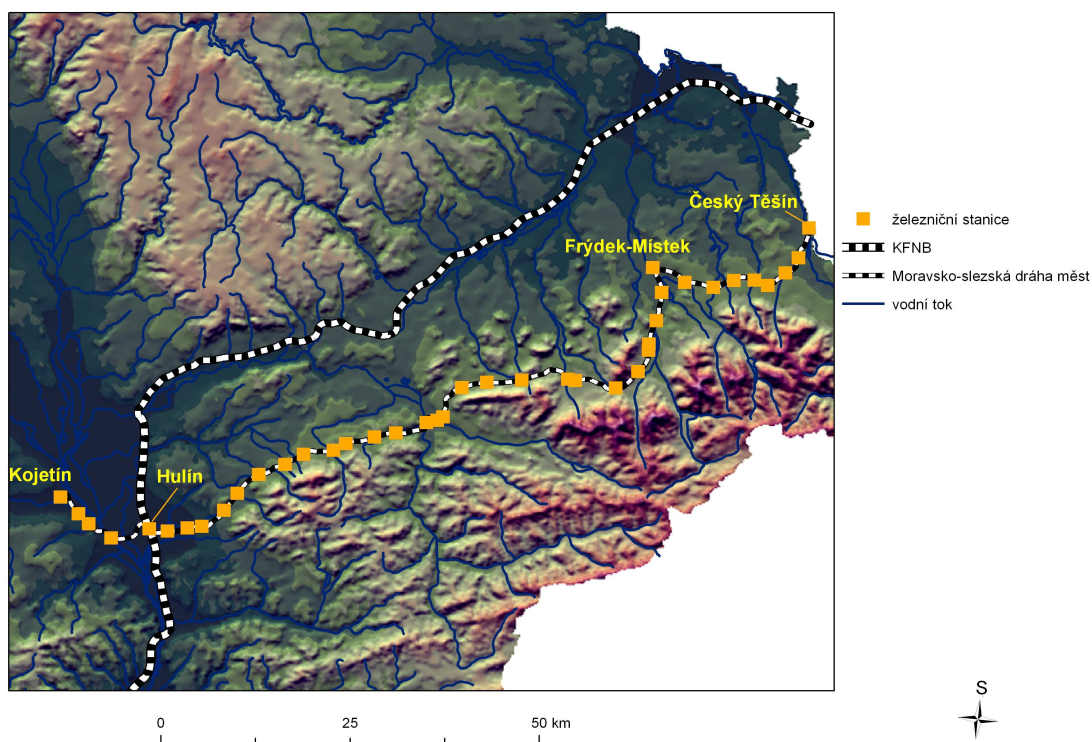
Ze Svinova vedla trať podél rybníku Štěpán v současné přírodní rezervaci Štěpán, potom míjela Poštovní rybník, kopírovala celou cestu vodní tok Opava. Tato trasa byla z terénních důvodů nejschůdnější (ŠTEFEK, 1998).



Vliv fyzickogeografických podmínek na vedení místních drah vystavěných KFNB na chorické úrovni

Lokální trať Moravsko - slezská dráha měst Kojetín - Český Těšín - Bielsko

Za Bystřicí pod Hostýnem vedla trať po úpatí Javorníků, sestoupila do údolí řeky Bečvy, do Valašského Meziříčí. Z Krásna trať u Veřovic překonávala dunajsko-oderské rozvodí a přes Frenštát směřovala do Frýdlantu nad Ostravicí do Beskyd (KÚHN, 1941).



Obr. č. 11: Moravsko - slezská dráha měst na Moravě a ve Slezsku

(Zdroj: CENIA, 2015, vlastní zpracování)

Lokální trať Hodonín - Holíč

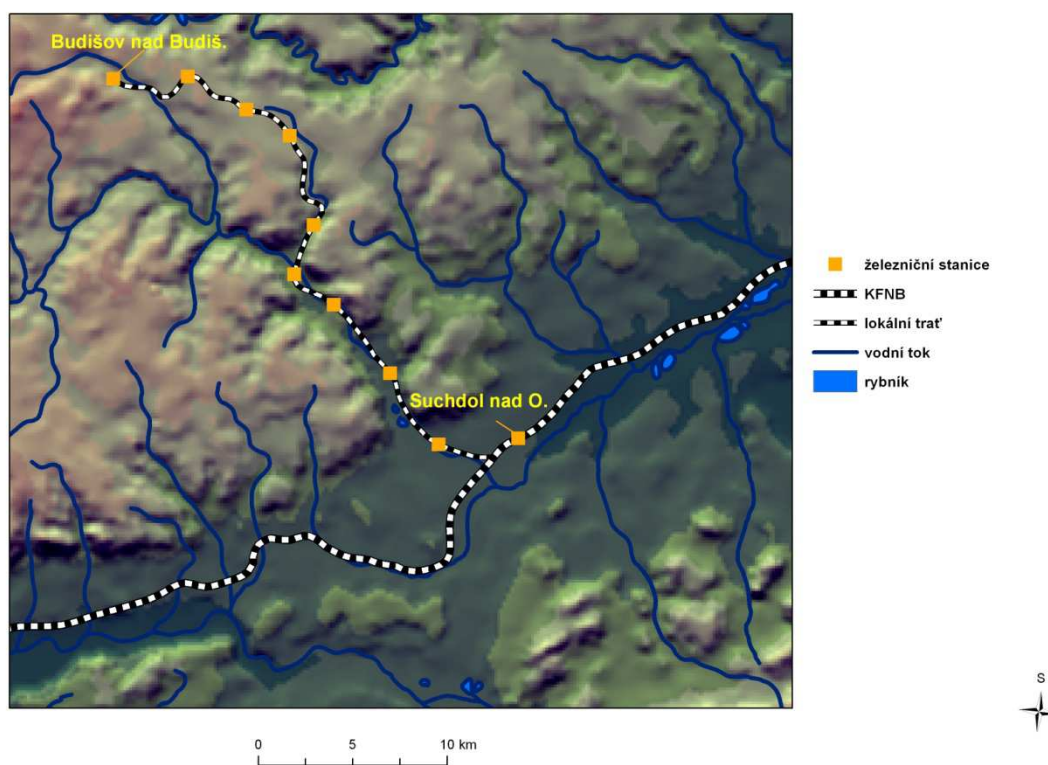
Krátká železniční spojka mezi Hodonínem a Holíčí se nacházela v Dolnomoravském úvalu (<http://www.zelpage.cz>, 2015).

Lokální trať Rohatec - Sudoměřice na Moravě - Petrov u Strážnice

Trať vedla přímo bez oblouků rovinatou krajinou Dolnomoravského úvalu (<http://www.zelpage.cz>, 2015).

## Lokální trať Suchdol nad Odrou - Odry - Budišov nad Budišovkou

Trať vycházela ze železniční stanice Suchdol přes Mankovice (6 km), vedla po levém břehu řeky Odry, svažovala do Pohořského kopce. U mankovického mostu pokračovala trať Oderským údolím do Oder, (11 km) Novou Vsí u Louček. Před Heřmánkami ustupovaly kopce, dráha opouštěla údolí Odry, u Kločůvky zahýbala do údolí Čermenky. Za zastávkou Čermná ve Slezsku stoupala trať náhorní rovinou Vítkovské vrchoviny k zastávce Svatoňovice, kde trať dosahovala nejvyšší nadmořské výšky 539 m n. m.. Od Svatoňovic železniční trať prudce klesala po úbočí Holého vrchu (573 m n. m.) do údolí Budišovky, která byla levostranným přítokem řeky Odry. Před Vítkovem (27 km) došplhala dráha k náhorní plošině Nízkého Jeseníku. Celá trať byla dlouhá 40 km (<http://www.oderske-vrchy.cz>, 2012).



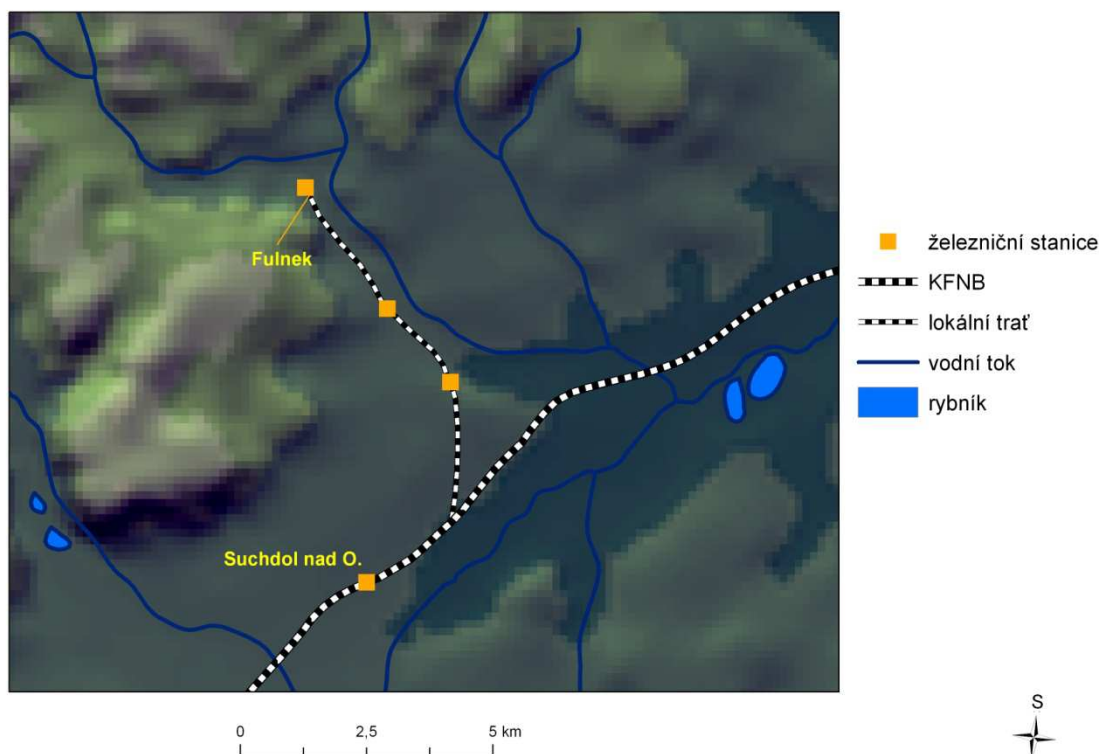
Obr. č. 12: Lokální trať Suchdol nad Odrou - Budišov nad Budišovkou

(Zdroj: CENIA, 2015, vlastní zpracování)

## Lokální trať Suchdol - Fulnek

Ze Suchdolu klesala podél hlavní trati, ke svému nejnižšímu bodu. Potom stoupala k vrcholu zastávce Hladké Životice. Stoupání na Životický vrch přesahoval 20 ‰. Odtud

trať klesala do údolí Husího potoka směrem do Fulneku, nejvýše položeném bodě lokálky (PLACHÝ, 2011).



Obr. č. 13: Lokální trať Suchdol nad Odrou - Fulnek

(Zdroj: CENIA, 2015, vlastní zpracování)

#### Lokální trať Opava - Horní Benešov

Trať vedla z Opavy rozlehlou Opavskou nížinou pod Kylešovským kopcem, následoval přejezd hradecké silnice. Trať postupovala přes Otice, Slavkov, okolo rybníků údolím říčky Hvozdnice přes Štáblovice. Procházela přes lesík do Dolních Životic do Litultovic-Lhotky, do Mladecka. Lesem se železnice blížila k Jakartovicím. Do stanice Svobodné Heřmanice pokračovala největším stoupáním trati do Horního Benešova (KOLEKTIV AUTORŮ, 2015).

#### Lokální trať Kojetín - Tovačov

Krátká trať z Tovačova vedla kolem bývalého rybníka Zvolenov směrem do Lobodic (POŘÍZEK, 2011). Doprovázela ji říčka Blata směrem do Kojetína (<http://oldmaps.geolab.cz>, 2015).

#### Lokální trať Hrušovany - Židlochovice

Již od odbočení od hlavní trati začala trať stoupat, dostala se na rozvodí řek Svratky, Jihlavy. Z obce Přibice trať klesala po úbočí Víšinek. Terén železniční trasy byl zvlněný (VYBÍRAL, 2009).

#### Lokální trať Petrovice - Karviná

Trať začínala v dnešní železniční stanici Petrovice u Karviné, vedla přes okrajovou část obce Staré Město, vstoupila do železniční stanice Fryštát. Pokračovala přes Ráj, mířila do Darkova a dosáhla trati Košicko-bohumínské dráhy a tím i původní stanice Karviná-hlavní nádraží (<https://www.mesto-bohumin.cz>, 2013).

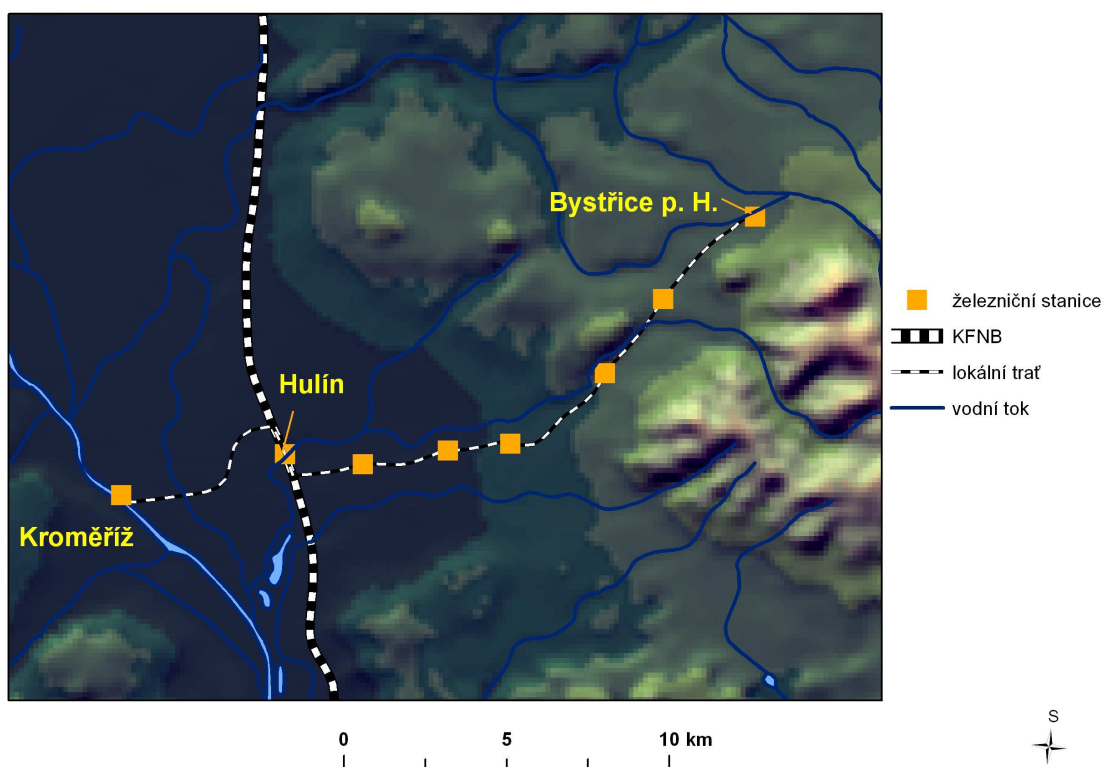
Fyzickogeografické podmínky vedení místních drah odkoupených společností KFNB na chorické úrovni

#### Lokální trať Kroměříž - Zborovice

Trať vedla příznivým rovinatým terénem podél říčky Kotojedky, která před Kroměříží odbočila, vlévá se do vodního toku Morava (<http://oldmaps.geolab.cz>, 2015).

#### Lokální trať Kroměříž - Hulín - Holešov - Bystřice pod Hostýnem

V Jankovicích byla změněna trasa dráhy mimo obec a mimo záplavové území. Z Hulína do Holešova byl mimořádně příznivý, skoro rovný terén. Z Holešova do Bystřice pod Hostýnem vedla trasa většinou podhorským typem krajiny, měla velmi nevhodné sklonové poměry (KOPŘIVA, 1982).

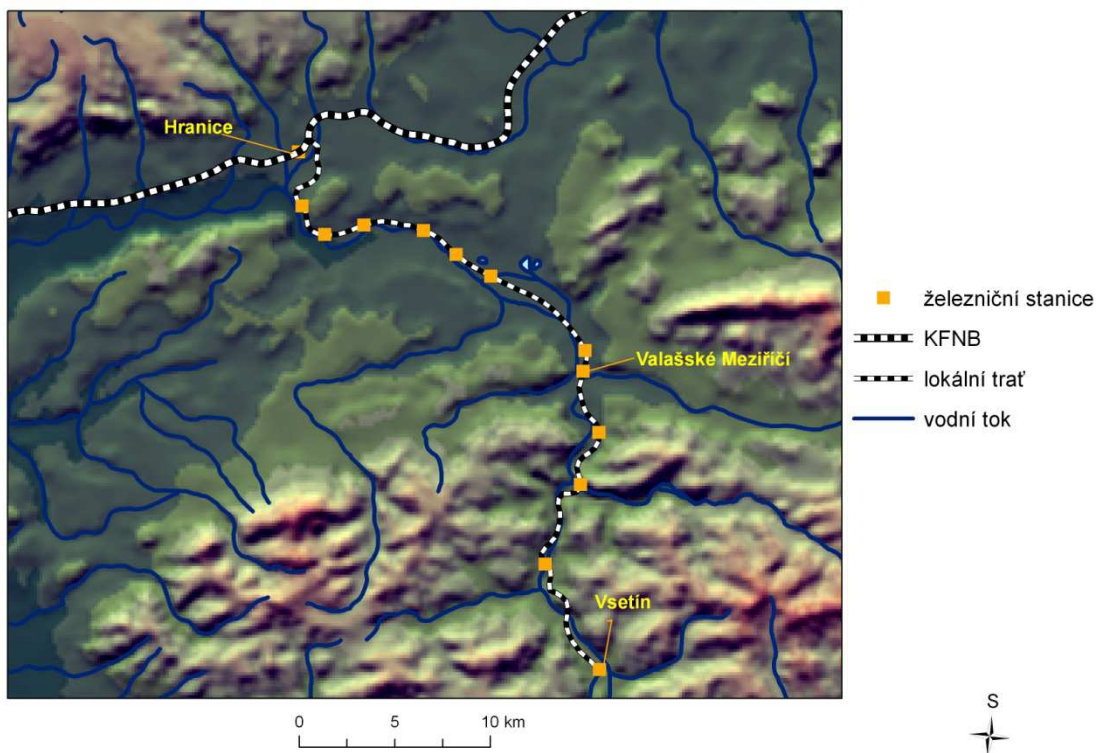


Obr. č. 14: Lokální trať Kroměříž - Hulín - Holešov - Bystřice pod Hostýnem

(Zdroj: CENIA, 2015, vlastní zpracování)

#### Lokální trať Hranice na Moravě - Vsetín

Doprava na trati Hranice na Moravě - Krásno vedla kolem panského kamenolomu. Za Teplicemi nad Bečvou se trasa stáčela doleva a přímým rovinným terénem směřovala do Valašského Meziříčí. Trať zatáčela doleva kolem skály mezi obcemi Černotínem a Špičkami. Z nádraží Krásno (Valašské Meziříčí) dráha pokračovala podél Vsetínské Bečvy do Vsetína. Nebezpečím byly povodně. Trasa vedla místy zvlňným terénem (HERZIG, 1984).



Obr. č. 15: Lokální trať Hranice na Moravě - Vsetín

(Zdroj: CENIA, 2015, vlastní zpracování)

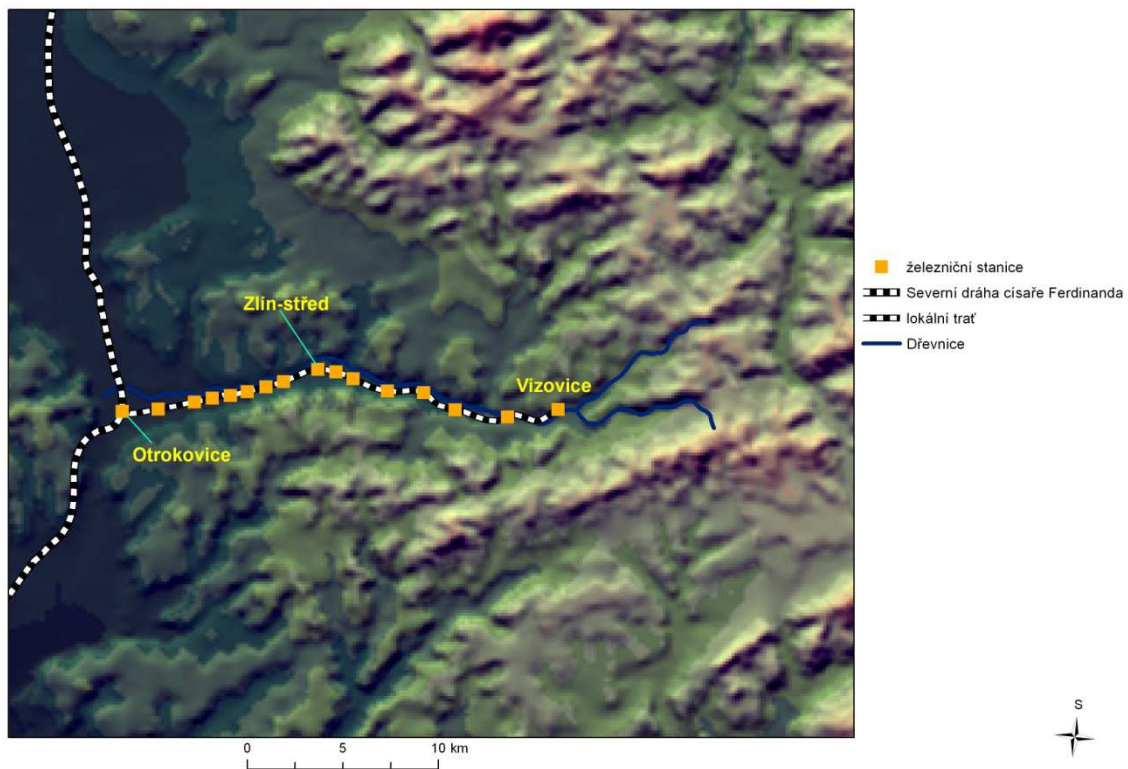
Fyzickogeografické podmínky vedení místních drah vystavěných na účet vlastníka na chorické úrovni

Lokální trať Studénka - Veřovice

Trať vedla ze Studénky do Sedlnice. Dráha dále pokračovala mezi rybníky Kačák a Kotvice, přes kamennou propust' a listnatým lesem vystoupila do zastávky Albrechtíček, která již neexistuje. Dráha pokračovala v přímém směru do Veřovic a do Štramberku (<http://badber.blog.cz>, 2014).

Lokální trať Otrokovice - Vizovice

Železniční dráha kopírovala říčku Dřevnici až k Zádveřicím, odkud trať pokračovala kolem vodního toku Lutonínky, směřovala do Vizovic (<http://oldmaps.geolab.cz>, 2015).



Obr. č. 16: Lokální trať Otrokovice - Vizovice

(zdroj: CENIA, 2015, vlastní zpracování)

Lokální trať Mutěnice - Kyjov

Trať vedla úrodným krajem příznivým terénem rovinatým údolím říčky Kyjovky (HORA, 2009).

Lokální trať Břeclav - Poštorná - Lednice

Její trasa odbočila z hlavní tratě z Břeclav do Poštorné, obloukem směřovala k severu. Trať pokračovala krajem lesa přes Charvátskou Novou Ves k jezdecké dráze, směřovala doprava ke stájím Nového dvoru. Součástí lichtenštejnského panství ve směru zastávky Lednice byl Prostřední a Mlýnský rybník, odkud trať vedla k nádraží v Lednici (VOJTEK, 2008).

## 4.2 Vlivy výstavby tratě KFNB na fyzickogeografické prostředí

Po celé trase se dosud ladem ležící půda zúrodněovala. Ubývalo zalesněné krajiny. Vysoušely se rybníky. Docházelo k regulaci řek a stavbě hrází a kanálů. Traťový úsek mezi Floridsdorfem a Vídní měl dva mosty, jinak vedl po náspech, které sloužily jako

protipovodňové hráze. Ve Vídni říční rameno Kaiserwasser překračoval bárkový most. Přes hlavní tok Dunaje se klenul zvedací most. Proti povodním bylo vídeňské nádraží chráněno vysokým náspem (HONS, 1990).

Mezi Angernem a Dürnkrutem byla řeka Morava regulována, protože trať vedla v některých místech v bývalém řečišti řeky Moravy (KOLEKTIV AUTORŮ, 1989). Trať musela čelit záplavovým místům na soutoku Moravy a Dunaje. U Břeclavi trať překonala řeku Dyji. V této oblasti byl bažinatý terén, protože se Dyje dělila do několika ramen. Zde se voda často vylévala z břehů, protože krajina kolem Břeclavi byla bažinatá (HONS, 1990). Z Břeclavi vedla trať po vysokém náspu, označovaném v době stavby za velký technický výkon. Přetínala Rakvický rybník, za kterým bezprostředně navazoval skoro 2 km dlouhý zářez, U Hrušek hlavní trať vedla po vysokém náspu s následujícím hlubokým zářezem. Z větších staveb stál za pozornost 45 m dlouhý dřevěný most přes řeku Moravu u Napajedel, kde za nádražím pravým obloukem překonala trať tok Moravy. Dále trať pokračovala levým obloukem směrem Otrokovice - Hulín - Horní Moštěnice po pravém břehu Moravy (HONS, 1990). V Přerově trať překročila řeku Bečvu po dřevěném mostě, kde se každoročně vyskytovaly povodně. Jednokolejná trať směřovala do Lipníka nad Bečvou (Fišer, 1995). Odkud stavba činila problémy. Přírodní podmínky pro stavbu železnice nebyly příznivé. Obec Slavíč měla rozdělit 12 m hlubokým zářezem na dvě části. Délka zářezu byla 3 km a hloubka činila 17 m. Zeminu tvořily písky a jíly. Docházelo k sesuvům zeminy svahů. Za Hranicemi překonala trať nesoudržné a nestabilní zeminy. Trať překonala rozvodí 18 m hlubokým zářezem u Polomu, protože červené jíly a modré slíny byly zcela nevhodné pro stavbu trati. Trať překročila řeku Odru u Jeseníka nad Odrou, dále před Ostravou. Terén na území Přívozu byl bažinatý s pozůstatky rybníků, jejichž zbytky byly zasypány výkopovou zeminou (KOLEKTIV AUTORŮ, 1997). Na Ostravsku byla trať vedena v blízkosti rozvíjejících se uhelných dolů, kde se krajinný ráz začal výrazně měnit těžbou uhlí, železné rudy, vápence, kaolinu a dalších surovin. Stanice Moravská Ostrava neměla dobré přírodní podmínky. Hrozilo zde nebezpečí povodní z řeky Odry. Trasa si vyžádala regulaci řeky Olše. V tomto úseku železnice překročila řeku Ostravici. Pro stavbu stanice Bohumín hraběnka Rudnická prodala své pozemky s bažinami (KOLEKTIV AUTORŮ, 1997). Odbočná trať Opava - Svinov vedla na náspech v délce 24,8 km a v úseku 2,8 km se stavěly zářezy. Největší most byl postaven přes řeku



Moravici a skládal se ze 3 polí (11,37 m). Trať most překročila a směřovala do města Opavy (<http://spz.logout.cz>, 2016).

Z Frýdku odbočná trať vedla středohorským typem krajiny a překonávala údolí vodních toků (KÚHN, 1941). Lokální trať Hodonín - Holíč se nacházela v nížině Dolnomoravského úvalu, kde překročila řeku Moravu (<http://www.zelpage.cz>, 2015). Na lokální trati Rohatec - Sudoměřice na Moravě - Petrov u Strážnice byla přemostěna řeka Morava (<http://www.zelpage.cz>, 2015). Ze železniční stanice Suchdol přes Mankovice do Pohořského kopce v délce 200 m byl postaven zářez, kde se narazilo na čedič. Lokální trať Suchdol - Fulnek překonala Husí potok, potom opět dráha stoupala a skončila ve Fulneku (PLACHÝ, 2011). Na lokální trati Kojetín - Tovačov byla přemostěna před Kojetínem říčka Valová (<http://oldmaps.geolab.cz>, 2015). Lokální trať Hrušovany - Židlochovice měla ve Vranovicích problémy s odvodňováním trati, proto pro místní dráhu vykopaly strouhu na odvodňování okolí trati, která byla prodloužena do místního potoka Říčka. Následoval most přes řeku Jihlavu (VYBÍRAL, 2009). Lokální trať Petrovice - Karviná, která směřovala do Darkova, překročila mostkem Mlýnský náhon. Přemostila řeku Olši i říčku Stonávku a směřovala do Karviné (<https://www.mesto-bohumin.cz>, 2013).

V Sedlnici lokální trať Studénka - Veřovice vstupovala na čtyři mosty přes řeku Odru, kde se nacházela zátopová oblast (<http://badber.blog.cz>, 2014).

## **5 Humánně geografické podmínky a trať KFNB**

Humánní geografie kladla důraz na zkoumání příčin a důsledků rozmístění lidských aktivit. Zkoumala prostorové rozložení obyvatelstva v oblastech s nově vznikající dráhou KFNB. Zabývala se populačními a sociálními změnami, nově vznikajícími a měnícími se sídly, hospodářstvím, politikou v závislosti na železnici. V kapitole byl kladen důraz na hierarchické uspořádání regionů od nejvyšší po nejnižší úroveň.

### **5.1 Vliv humánně-geografických podmínek na vedení trati**

Makroregionální úroveň

Společnost KFNB odkoupila Krakovsko-hornoslezské dráhy do Krakova s odbočkami na ruskou hranici a získala připojení s Krakovem a haličskými městy oklikou po pruském území (HONS, 1990). Tak získala na významu pro celé národní hospodářství, ale i pro vojenské účely, protože zajišťovala mezinárodní spojení z Vídně přes Berlín do Paříže. Došlo k rozvoji mezinárodní přepravy osobní, ale hlavně nákladní po železnici. Železniční doprava KFNB se stala významnou pro celé národní hospodářství, ale i pro vojenské účely. Výstavba železnice KFNB ovlivňovala dodavatelská odvětví průmyslové výroby. Mezi lety 1836-1880 na hlavním tahu z Vídně do Krakova vzniklo 525 průmyslových závodů. Významná byla přeprava soli z Haliče. Levná a pravidelná železniční doprava KFNB otevřela moravskému cukrovarnictví rakouský a evropský trh. Vysoká produkce cukru podnítila jeho vývoz do zahraničí- do Anglie, Francie, podunajských knížectví, Itálie, Belgie a Holandska (HONS, 1990). Železnice vyrovnala ceny plodin a potravin. Tím přispěla k sjednocování vnitřního a světového trhu. Spojila země Evropy a jednotlivé části monarchie. Dosažením ostravské uhelné pánve se černé uhlí stalo nejdůležitější a nejvýnosnější přepravovanou komoditou KFNB. Rozvoj železnice měl dopad na organizaci poštovní přepravy. Od 1. srpna 1850 začaly jezdit vlakové pošty z Vídně do Přerova a Bohumína (HONS, 1990).

Důležitá byla funkce železnice KFNB byla i pro vojenské operace. Velký nápor prožila KFNB v revolučním roce 1848, kdy železnice a telegraf přispěly k rychlému sledu událostí. Po KFNB přejížděla poselstva mezi Vídní a Prahou, sloužila i k přesunu rakouské armády do severní Itálie. Při říjnovém povstání ve Vídni se vojsko pod velením generála Windischgrätze přesunovalo po železnici z Prahy do Vídně. Železnice KFNB čelila velkému náporu cestujících dne 22. listopadu 1848 ze stanice Hulín do

Kroměříže, kde byl svolán říšský sněm. Tratě KFNB sehrály důležitou úlohu v rakousko-pruské válce v roce 1866. Mezi dny 1. a 19. května bylo 430 vlaků přepraveno vojsko na severní i jižní frontu, přitom byla zachována omezená veřejná doprava. Po rozhodující porážce v bitvě u Hradce Králové dne 3. července začal odsun rakouských a saských vojsk z Olomouce do Vídně, při kterém opět byla využita železnice KFNB (HONS, 1990).

#### Mezoregionální úroveň

KFNB se na Moravě a Slezsku stala hlavní hospodářskou tepnou života (Hons, 1990). Výrazně proměnila geografickou strukturu hospodářské aktivity obyvatelstva. Podél tratí KFNB vznikaly průmyslové podniky.

Protože hlavní trať některá významná místa míjela, používala KFNB odbočné a lokální tratě. Nové lokální tratě KFNB umožnily zprůmyslnění zaostalých oblastí, které měly dostatek surovin a pracovních sil, ale byly odloučeny od rozvíjejícího se kapitalistického trhu velkými vzdálenostmi a drahou dopravou. Železnice proměnila Moravu a Slezsko na zemědělsky-průmyslový region. V některých oblastech tratě se značně rozvíjelo zemědělství, které nemělo jenom samozásobitelskou funkci. Plodiny sloužily díky pravidelné a rychlé železniční dopravě pro export do velkých měst. Tento vývoj ovlivňoval strukturu zemědělců (HONS, 1990). Rozvíjel se zpracovatelský průmysl, především cukrovarnictví, lihovarnictví, pivovarnictví, škrobárenství, mlynářský průmysl (PURŠ, 1960). Ve Slezsku došlo k oživení uhelného a dřevozpracujícího průmyslu a cukrovarnictví. KFNB měla největší vliv na moravsko-slezské hutnictví železa, kdy železnice způsobila zánik sudetského železářství a koncentraci výroby do oblasti Ostravska. Nová železnice KFNB dala rozvoj těžkému průmyslu vlivem poptávky po kolejnicích, mostech, výhybkách. Rozvíjel se i strojírenský průmysl stavebnictví, sklářství, textilní a kožedělný průmysl (HONS, 1990). Svými nároky na koncentraci pracovní síly kolem železnice podnítila společnost KFNB masovou migraci obyvatelstva. Výstavba a provoz dráhy daly možnost práce dalším tisícům lidí. Železniční dělníci se usazovali podél tratě, kterou stavěli, což dalo podnět pro mohutný stavební a populační rozvoj (HORSKÁ, 1965). Roku 1841 se na stavbě jednoho moravského úseku podílelo 20 000 dělníků. Velká koncentrace pracovní síly kolem železnice způsobila poptávku po zemědělských a potravinářských výrobcích. Výstavba a fungování železnice způsobila zrychlení ekonomického růstu. Železnice

KFNB urychlovala proces urbanizace, zvyšovala životní úroveň obyvatel, měnila jejich ideové názory. Způsobila proměnu ve výrobních silách, ale i v sociální struktuře společnosti.

Železnice společnosti KFNB vytlačila staré dopravní prostředky z dálkové přepravy a ponechala jim možnost přepravovat osoby a náklady na krátké vzdálenosti především ve městech (HONS, 1990).

#### Jižní Morava

Byl snižován migračním odliv z těchto oblastí. Přesto lidé směřovali za prací do Vídně. V Dyjsko-svrateckém úvalu měly obce ležící v blízkosti železnice, úlohu městských, obchodních a průmyslových středisek (HORSKÁ, 1965).

#### Střední Morava

V tomto období imigrovalo mnoho lidí do úrodných nížin za prací, proto se začala rozvíjet města Olomouc, Prostějov, Přerov i Kroměříž (Cukrovary ve světě i u nás.[online]., 2016). Podél dráhy KFNB mezi městy Brnem a Přerovem vznikla řada cukrovarů, které tomuto železničnímu úseku KFNB daly přezdívku „řepná dráha“. Když se projektovala trasa dráhy, stálo v její blízkosti několik významných cukrovarů (Doloplazy, Bedihošť, Prostějov, Olomouc-Nová ulice). Stavbu dráhy KFNB využily i nové cukrovary (Olomouc-Hejčín, Chropyně, Vrbátky, Vyškov ad.), jejich vybudování a lokaci existující trať KFNB opět ovlivnila (ADAMUS, 1936).

#### Ostravsko

Ostravsko se zapojilo do industrializace českých zemí od 30. let 19. století. KFNB změnila život na Ostravsku. Otevřely se bohaté doly na černé koksovateľné uhlí pro vysoké pece železáren. Velkorysími investicemi do ostravských dolů proslul baron S. M. Rothschild- od roku 1835 hlavní nájemce a od roku 1843 majitel Rudolfovy huti, pozdějších Vítkovických železáren, který své podniky a doly v blízké budoucnosti napojil na železnici (HONS, 1990).

#### Mikroregionální úroveň

V mikroregionech podél trati bylo možno sledovat rozkvět popisovaných sídel, rozvíjející se průmysl, který se vlivem nové železnice měnil. Vznikaly nové firmy. V

sídlech se měnila struktura obyvatelstva, které přibývalo vlivem migraci po železnici za snadnější obživou. Velký počet populace se soustředil kolem nové dráhy KFNB z důvodu pracovní příležitosti na železnici. Vesnice se měnily v města a města v bohatá střediska obchodu a průmyslu. Nové hospodářské a dopravní funkce získala i nevýznamná města při tratích. Stará dopravní a tržní centra, ležící převážně na významných říšských silnicích mimo železnice KFNB ztrácela v průběhu 19. století svůj tržní a obchodní význam. Tak železniční doprava způsobila změnu významu moravských a slezských měst. Zvyšující se počet populace byl srovnáván na grafech vybraných sídel.

#### Břeclav

V roce 1872 byla Břeclav císařským dekretem povýšena na město, důvodem byl nebyvalý rozmach Břeclavi, který nastal po příjezdu prvního vlaku z Vídně (<http://www.mistopisy.cz>, 2015).

#### Rohatec

Dne 1. října byla otevřena místní dráha KFNB z Rohatce do Sudoměřic nad Moravou. První vlečka odbočovala z místní dráhy v roce 1889 do cukrovaru firmy Rudolf Auspitz & Comp.

#### Bzenec- Přívoz

Již v roce 1889 byla otevřena vlečka nákladíště dřeva bzeneckého velkostatku. V roce 1911 byla postavena písková nakládací kolej pro účely železnice, pozdější vlečka pro nakládku písku (KOLEKTIV AUTORŮ, 2001).

#### Brno (Brno-město a jeho tehdejší okolní vesnice)

Koncem 30. let zde byla vedena první železniční trať Českých zemí. Tak bylo zajištěno železniční spojení zemského hlavního města Moravy s Vídní, které nabízelo výborné podmínky pro export. Brno se nacházelo na významném železničním tahu (Břeclav, Vranovice, Šakvice,...).

Počet obyvatel se v 19. století v Brně prudce zvýšil. Ještě před zavedením železnice žilo v Brně (dnešní Brno-střed) 36 178 obyvatel. V roce 1857 již 58 809 obyvatel a do roku 1869 se počet obyvatel zvýšil o necelých 15 000 (KÁRNÍKOVÁ-ŠMILAUEROVÁ,

1965). V roce 1844, kdy Brňané sbírali první zkušenosti s rychlou parostrojní dopravou, pracovalo v Brně 33 podniků s parním pohonem (HORSKÁ, 1965).

#### Staré Město u Uherského Hradiště

Železniční stanice byla otevřena 1. května 1841. V roce 1868 byl zde postaven místní cukrovar (KOLEKTIV AUTORŮ, 2001).

#### Otrokovice

V roce 1899, kdy byla 8. října otevřena místní dráha Otrokovice - Zlín – Vizovice. Otrokovice se z venkovského charakteru měnily na město, díky vznikajícímu průmyslu ve Zlíně- činností firmy Baťa (KOLEKTIV AUTORŮ, 2001).

#### Hulín

Železniční stanice byla otevřena dne 1. září 1841. Za jediné průmyslové podniky se daly považovat dva mlýny, malá obecní cihelna a pivovar se sladovnou (ČAPKA, 2011). V roce 1880 byla otevřena vlečka do cukrovaru patřící firmě Moravské spojené cukrovary (KOLEKTIV AUTORŮ, 2001).

#### Přerov

Výhodou byla blízkost dráhy KNFB pro přísun surovin, odbyt výrobků, získávání dělníků i cesty za obchodem. Samotný průmyslový vývoj Přerova začal krátce po výstavbě železniční tratě Vídeň-Krakov.

Největším průmyslovým podnikem stále zůstala KNFB. Zaměstnávala v roce 1869 510 zaměstnanců a v roce 1871 již 660 zaměstnanců. Stanice Přerov se stala centrální, komunikační křižovatkou střední Moravy, z níž se bylo možno dostat do všech světových stran, politických a hospodářských center na Moravě, v Čechách, v Rakousku (FIŠER, 1995).

#### Olomouc (Olomouc-město a její tehdejší okolní vesnice)

Olomouc byla důležitou křižovatkou obchodních cest a významným střediskem obchodu. Se svým neobyčejným strategickým významem stála při volbě trasy železničních drah v popředí zájmu. Jednalo se o nejpříznivější trasu pro Vídeň s Prahou (dráha olomoucko-pražská). Železniční stanice Olomouc však byla kvůli velkému

zdražení stavby vybudována mimo pevnost za řekou Moravou. To znesnadňovalo napojení do centra města a do obchodní zóny. Došlo k rozvinutí Hodolan (ČERMÁK a SPIŠÁK, 2004).

#### Lipník nad Bečvou

Městu Lipník prospěla přestávka v budování železnice v období krize v roce 1842. Nádraží Lipník nad Bečvou se stalo konečnou stanicí KFNB, nástupištěm pro všechny cestující KFNB a překladištěm zboží ze severní Moravy, Slezska i přilehlých polských oblastí. Z Lipníku se přepravovala stáda dobytka z místních trhů do Vídně, dříví pro celou dráhu KFNB, protože po řece Bečvě bylo dřevo splavováno z Beskyd (HONS, 1990).

#### Hranice

Vliv železnice KFNB měl velký vliv na ekonomický, kulturní rozvoj města a blízké okolí. Měnila se struktura obyvatel. Zemědělské město s řemesly se stávalo průmyslovým (KOLEKTIV AUTORŮ, 1997).

#### Studénka

V roce 1851 postavil kníže Blécher u nádraží cukrovar, k němuž vedla vlečková kolej v délce 413 m. Další vlečku dala vybudovat firma Knauer ke svým vápenkám, kterou si postavila v blízkosti nádraží. Formanskými vozy po ní byl převážen štramberský vápenec. Po výstavbě Studénsko-štramberské dráhy (1881) se dovážel vápenec ze Štramberku v železničních vozech na místní nádraží ve Studénce a odtud po zbudované vlečce k vápenkám. Adolf Šustala založil akciovou společnost pro výstavbu vagónky ve Studénce v roce 1908 z důvodu dobré polohy města na železniční magistrále (KOLEKTIV AUTORŮ, 1997).

#### Ostrava (tehdejší Moravská a Slezská Ostrava)

Pro rychlost průmyslového rozvoje Ostravy mělo vliv vybudování tratě Krakov-Vídeň KFNB roku 1847 (PRZYBYLOVÁ, 1963). Po dostavení hlavní trati KFNB nebyl dořešen přísun vytěženého uhlí z jednotlivých šachet do železničních stanic. Uhlí muselo být dováženo povozy. Vedlo to ke zpomalení odbavování uhlí po dráze a jeho zdražení. Vítkovické železárny si proto vybuďovaly již v roce 1855 dráhu ze závodů na nádraží v Přívoze. Od poloviny 19. století byly postupně budovány ostatní uhelné dráhy.

Roku 1871 zahájila provoz Ostravsko-frýdlantská dráha na trati Přívoz - Vítkovice - Frýdlant nad Ostravicí. Na Ostravsko-frýdlantskou dráhu navázala v roce 1911 trať z Kunčic nad Ostravicí do Prostřední Suché, roku 1914 byla ještě prodloužena do Těšína (CVIK a kol., 1964).

Dobré železniční spojení na přímé trati bylo jedním z rozhodujících faktorů migrační vlny v 60. letech 19. století Haličanů do Ostravského uhelného revíru Moravské Ostravy. Jeden z dalších faktorů byly i poměrně nízké cestovní výdaje dráhy (ADAMUS, 1936). V Moravské Ostravě tak došlo ke značnému vzestupu počtu obyvatel. V roce 1836 žilo v Moravské Ostravě 1 761 obyvatel, v roce 1869 již 6 881 obyvatel (ADAMUS, 1927).

### Opava

Opava ležela na odbočné dráze KFNB ze Svinova (TARABOVÁ, 2007). Do provozu byla uvedena dne 17. prosince 1855. Trať byla postavena strategicky nevýhodně pro blízkost hranice s Pruskem. Sloužila jako spojnice s Vídní, ale zajišťovala spojení i pro pracující do Ostravy. Význam měla především v nákladní dopravě (GROF, 2016).



## 6 Širší projevy existence železniční trati KFNB

V krajině kolem nové trati KFNB docházelo ke změnám v geografickém prostředí v jednotlivých oblastech a městech. Byly sledovány změny v urbanizaci prostoru, měnil se sídelní systém, ekonomika, způsob hospodaření a politika habsburské monarchie. Měnila se struktura obyvatel v nové kapitalistické společnosti, jejich ideové myšlení a životní úroveň.

### 6.1 Změny v geografickém prostředí

#### Dolnomoravský úval

V úrodných krajích Moravy se zvýšila hustota obyvatel o čtvrtinu. Příčinou v Dolnomoravském a Dyjsko-svrateckém úvalu byla vyšší porodnost a přirozený přírůstek, který byl na začátku 19. století až o polovinu vyšší. Lidé pracovali nejvíce v zemědělství. V Dolnomoravském úvalu v letech 1880-1910 mělo Hodonínsko 12 000 obyvatel. Hodonín s velkým potravinářským průmyslem a blízkostí lignitových dolů s těžbou nafty rozkvétal. V okrese Hodonín bylo provozováno celkem devět cukrovarů - dva cukrovary v Hodoníně, v Bzenci, Dubňanech, Kelčanech, Kyjově, Rohatci, Vracově a Ždánicích. Kraj však zůstával pozadu v technické a ekonomické oblasti. To se odrazilo v sociálně ekonomickém a populačním vývoji (HORSKÁ, 1965).

#### Brněnsko

V 60. letech v brněnské, blanské a rosicko-oslavanské oblasti se rozvíjela brněnská strojová textilní výroba, strojírenství, vyspělé železářství oblasti Dražanské vrchoviny. V uhelných slojích Boskovické brázdy u Rosic a Oslavan vznikla nová zásobárna uhlí pro Brno (HORSKÁ, 1965).

#### Oblast jižní Morava- Hodonínsko

Na konci 19. století a přelomu 20. století mělo cukrovarnictví přímé dopady na využití krajiny. Na starých topografických mapách v okrese Hodonín bylo zjištěno, že v letech 1836-1876 došlo k významnému poklesu podílu ploch trvalých travních porostů (z 26,5 % na 16,8 %). Vzrostlo množství ploch orné půdy. Mezi roky 1836-1876 bylo 8 975 ha trvalých travních porostů převedeno na ornou půdu, došlo k vypuštění většiny vodních ploch. Bylo vysušeno celkem 583 ha. Zanikly rybníční soustavy na Kyjovce, Prušánce,

Trkmance a Čejčské jezero. V roce 1876 bylo v celém okrese Hodonín na topografických mapách zakresleno pouze 35 ha vodních ploch. Plochy orné půdy byly rozšiřovány se změnou hospodaření. Nejvíce orné půdy vzniklo v oblasti Kyjovské pahorkatiny a Dolnomoravského úvalu a v podhůří Bílých Karpat, na Kyjovsku. Docházelo k masivnímu rozorávání luk a pastvin, vysoušení rybníků a zásadním změnám ve způsobu zemědělského hospodaření na orné půdě. V roce 1908 byl vykácen les Náklo v katastru obce Ratíškovice a proměněn na pole. Ke změnám docházelo z důvodu přeměny zemědělského hospodaření a především rozvoje pěstování cukrové řepy pro zpracovatelský průmysl (HAVLÍČEK, 2013).

### Oblast Haná

Stav krajiny na mapách III. vojenského mapování odrážel vrcholné období rozvoje pěstování cukrovky na Hané během celého 19. století. Na rekonstrukční mapě krajiny Hané z období 1836-1838 se objevil značný rozsah trvalých travních porostů a vodních ploch, což bylo ovlivněno starší prostorovou organizací. Vysoký podíl těchto ploch ukazoval na vysokou ekologickou stabilitu tehdejší krajiny. Na Hané zanikly rozsáhlé rybníční soustavy, které se nacházely kolem největších hanáckých zemědělských obcí, o čemž dokládá mapa rekonstrukce hanácké krajiny z let 1876-1878. Ta ukazovala na majetkoprávní rozdělení půdního fondu v rakousko-uherské monarchii, což komplikovalo získávat nové plochy orné půdy pro pěstování cukrovky. Využívalo se úhoru, který během 60. a 70. let 19. století v hanácké krajině prakticky zmizel. Další plochy orné půdy byly získávány přeměnou luk a pastvin. Docházelo k rušení rybníků. Plochy trvalých travních porostů v krajině poklesly o 50% (DANĚK, KILIÁNOVÁ, PECHANEC, OPRŠAL a BRUS, 2015). Soukenictví na Střední Moravě začalo klesat mimo textilní výrobu v regionu Moravské brány Nového Jičína ke konci 19. století. Od roku 1848 se rozvíjel zpracovatelský průmysl- mlynářství, pivovarnictví, zejména cukrovarnictví. V 70. letech se řepářství kombinovalo s pokročilým obilnářstvím, pěstováním ječmene. Vzniklo mnoho nových cukrovarů, které byly situovány v oblasti Hané mezi městy Prostějov a Olomouc. Tato oblast měla nejlepší podmínky pro pěstování cukrové řepy na Moravě (HORSKÁ, 1965). Patřily sem cukrovary v Dobrovicích, Prosenicích, Kojetíně, Němčicích, Vrbátkách u Prostějova, v Kvasicích, v Hulíně, Napajedlech, Všetulích, Chropyni, v Kroměříži (Cukrovary ve světě i u nás.[online]., 2016). Na počátku 80. let bylo na Moravě celkem 55 cukrovarů, které

sezóně zaměstnávaly 13 000 dělníků v cukrovarech a 5 000 dělníků v rafineriích, které vyráběly celoročně (PURŠ, 1960).

### Oblast Ostravsko

Ostravská pánev měla členitý georeliéf, který měl rovinný až pahorkatinový charakter (NEUHÄUSLOVÁ-NOVOTNÁ, 1998). Začátkem 19. století byl les jediným zdrojem paliva, proto s jeho spotřebou vznikaly rozsáhlejší území luk a pastvin, což ukazuje na starší prostorovou organizaci. V 60. letech 18. století začala těžba černého uhlí hlavně ve Slezské Ostravě (KOLEKTIV AUTORŮ, 2003). Prostor hornoslezské černouhelné pánve se rozkládal na ploše 7 000 km<sup>2</sup>, z toho 1 550 km<sup>2</sup> leželo na našem území. S postupem industrializace se půdní i geologický profil začal výrazně měnit (NEUHÄUSLOVÁ-NOVOTNÁ, 1998). Ve 30. letech 19. století docházelo ke změnám způsobené průmyslovou revolucí a k nevratné proměně krajiny Ostravska, která souvisela s těžbou uhlí. Vznikaly terénní nerovnosti. Došlo k totální změně zemského povrchu a k vytváření reliéfových novotvarů, které v krajině nebyly původní. Ukládání hlušiny způsobovalo vytváření hald, které se stávaly výraznými geologickými i krajinnými novotvary. Haldy snižovaly produkční vlastnosti zemědělské půdy. V řadě lokalit došlo k podmáčení, oglejení, k částečnému zatopení a zabahnění půdního fondu. Vznikaly poklesy a kotliny v nivách řek Odry, Olše, Lučiny. V roce 1763 bylo objeveno uhlí v údolí Burňa ve Slezské Ostravě (do r. 1919 nazývaná Polská). Brzy následovaly další nálezy v přilehlých oblastech- na Karvinsku, v Petřkovicích (KOLEKTIV AUTORŮ, 2003).

Ostravsko bylo koncem 18. století převážně zemědělskou oblastí. 85 % veškerých domácností poskytovalo obživu zemědělství. Průmyslová výroba zde byla zastoupena málo- soukenickou, plátenickou, kovářskou malovýrobou. V roce 1843 na území ostravské aglomerace žilo necelých 12 000 obyvatel ve 23 obcích. Moravská Ostrava a vesnice Polská Ostrava měly více než 1 000 obyvatel. Jen v obci Vítkovice převažovala závislost na průmyslu. V uhelné těžbě před příchodem železnice se nevytěžilo ani 100 000 t uhlí ročně. Na Ostravsku vznikly nové uhelné doly, velké Vítkovické železářny a chemická výroba. V roce 1828 byla ve Vítkovicích založena Rudolfova huť, kde se ve vysokých pecích pomocí kamenouhelného koksu vyrábělo železo. V roce 1829 vznikly Válcovny železa ve Vítkovicích. Od počátku 40. let byla v ostravských dolech zahájena intenzivnější těžba v hlubších slojích. Větší šachty byly vybavovány parními, čerpacími

a těžními stroji. Docházelo k průzkumům uhelného bohatství, po kterém se těžba uhlí začala paprskovitě rozšiřovat z Moravské Ostravy k Přívozu, Hrušovu, Slezské Ostravě, Michálkovicím a Petřvaldu, z Karviné k Orlové a Doubravě. Ostravského uhelného bohatství se vedle starých pozemkových šlechtických vlastníků (Salm, Larisch, Wilcczek, Mattencloit) zmocnili noví podnikatelé. Již v roce 1829 byla do Vítkovických železáren za přispění Franze X. Riepla dána do provozu první pudlovací pec v monarchii, jejíž dmychadlo poháněl parní stroj. V roce 1836 byl poprvé v monarchii ve vysoké peci použit koks (ADAMUS, 1936). V 50. a 60. letech přibývalo obyvatelstvo v části Moravské Ostravy, která v roce 1857 dosáhla 4 000 obyvatel. Ostravsko mělo populační růst v průměru pomalejší díky beskydské oblasti. Na Ostravsko se začalo stěhovat za prací dělnictvo i z Pruska a v 60. letech i obyvatelstvo z chudých oblastí okolí Haliče. V 70. letech v době krize začal klesat počet cizinců. V 80. letech v uhelných obvodech Ostravska vznikala souvislá osídlená plocha uhelného ostravsko-karvinského revíru. Na počátku industrializace měly vznikající obce- Moravská Ostrava, Polská Ostrava, Přívoz, Lhotka (Mariánské hory 1901), Vítkovice, Svinov, Heřmanice, Hrušov a Michálkovice celkem 40 000 obyvatel. Zaměstnání v průmyslu poskytovala pro 40 000 lidí. Uhlenná těžba dosahovala ročně 2 500 000 t (ke konci století 4 500 000 t). Rozvojem Vítkovických železáren se v letech 1880-1910 aglomerace prudce rozrostly až desetkrát. Západní Ostrava měla přes 150 000 obyvatel. V přilehlých oblastech Místku, Frýdku, na Těšínsku k Třinci se počet obyvatel se v 80. až 90. letech zdvojnásobil. Moravská Ostrava byla sídlem okresního hejtmánství a soudu horního revírního úřadu.

V jižní části oblasti mělo stále význam vlnářství. Soukenická města byla Frenštát pod Radhoštěm, Brušperk a dřevouhlenné železářství se rozvíjelo podél Ostravice a Morávky (HORSKÁ, 1965).

#### Břeclav

V Břeclavi se rozvíjelo zemědělství. V roce 1862 byl založen Kuffnerův cukrovar, v roce 1867 knížecí cihelna v Poštorné, v roce 1872 rafinerie cukru patřící akciové lipnicko-břeclavské společnosti. V Poštorné v roce 1884 byla vybudována Schramova chemická továrna na výrobu umělých hnojiv a v roce 1884 byla založena lichtenštejnská pila. Tento rozmach znamenal vzrůst počtu obyvatelstva. Ve 30. letech

měla Břeclav v roce 1850 3 310 obyvatel, v roce 1869 4 597 a v roce 1890 8 203 obyvatel (<http://www.mistopisy.cz>, 2015).

#### Rohatec

Ke vzniku stanice přispěly žádosti ředitele velkostatku hraběte Magnise a majitele cukrovaru z roku 1863. Ve 20. letech byl cukrovar přestavěn na továrnu na výrobu cukrovinek a čokolády, dnes závod Nestlé Čokoládovny. Rozvoj nastal v druhé polovině 19. století, zejména po výstavbě cukrovaru v dnešní Kolonii. Bratři Aupitzové v roce 1863 dokončili v Rohatci cukrovar a Auzpitzovi synové vápenopískovou cihelnu. Mágnišum však zůstal velkostatek s dvorem, mlýnem a pilou v Rohatci. Roku 1910 byl mlýn a pila 1910 zrušeny (<http://www.rohatec.cz>, 2009).

#### Brno (Brno-město a a jeho tehdejší okolní vesnice)

Hospodářský vzestup města nastal v 19. století v období průmyslové revoluce (TRAPL, ed., BARTOŠ, ed. a SCHULZ, ed., 1960). Rozvoj brněnského průmyslu zahájila Kladrubská soukenická manufaktura v 60. letech 18. století, která se v 1. polovině 19. století změnila v tovární velkovýrobu. Brno vytlačilo Jihlavu z vedoucího místa ve vlnářské výrobě na Moravě (SMUTNÝ, 2006). Začaly vznikat továrny a manufaktury. Došlo k rozvoji bavlnářství. Roku 1800 byly v Čechách čtyři továrny na výrobu suken, v Brně jich bylo deset (ČAPKA, 2014). Výrobky brněnského soukenického podniku byly proslaveny po celém světě. Proces mechanizace soukenické výroby byl zahájen v roce 1814 ve Winschově továrně. Koncem 50. let zvítězila strojová výroby v moravském soukenictví, které se podílelo na rakouské produkci sukna 45 %. Velký význam měla brněnská přádelna H. a E. SoxWeta, která byla největší na evropském kontinentu. Brno se stalo významným průmyslovým, technickým centrem. Začalo se rozvíjet strojírenství. Vznikaly první moravské strojírnny Bracegirdla, Luze a Comotha, které pracovaly pro potřeby textilního průmyslu. Luzova strojírna byla před rokem 1848 největším rakouským strojírenským podnikem na výrobu parních strojů. Vyráběla zařízení pro potravinářský průmysl a zařízení pro blízké moravské cukrovary.

V polovině 19. století zde žilo již dvaapůlkrát více obyvatel než v Jihlavě a čtyriapůlkrát více než v Olomouci. V 70. letech došlo ke krizi ve strojním a vlnářském průmyslu. Proto se v letech 1869-1880 zpomalil růst Brna. Počet obyvatelstva v letech 1880-1910 stoupl o tři čtvrtiny. Koncem století rostlo Brno na severozápadě. K městu se připojilo

Královo Pole se svými strojírnami. Došlo k připojení obcí Židenic, Husovic a dalších. Blansko se stalo předměstí Brna. Brno v průmyslové sféře předstihlo i Prahu. Od druhé poloviny 19. století se stalo nejvýznamnějším městem Moravy, největším průmyslovým městem českých zemí a třetím nejprůmyslovějším městem Předlitavska. Bylo 2. největší město v českých zemích, vzrostlo v letech 1850-1869 o polovinu díky přistěhovalcům za prací (HORSKÁ, 1965).

## Přerov

Přerov patřil k nejpokročilejším městům moravského markrabství. Město prožívalo trvalý, dynamický vzestup, jak ostatně dokládá i růst počtu obyvatelstva. Ročně tedy v Přerově přibývalo 200-300 lidí, které přicházeli za pracovními příležitostmi v továrních manufakturách. První odvětví nově vznikající průmyslové struktury navazovalo na tradiční zemědělství, které mělo na Hané velkou tradici. Vznikaly tak továrničky na výrobu zemědělských strojů nebo potřeb pro zemědělskou produkci. Hugo Fiedlera si v roce 1843 postavil sýrárnu a škrobárnu. Později také lisovnu řepkového, lněného a konopného oleje. Jako první ve městě, vyráběl pro chemický průmysl. Bratři Alfred a August Skene, společně s Georgem Huberem postavili v Přerově cukrovar. Na výrobu zemědělských strojů se orientoval Václav Nohejl, jehož výroba byla zaměřena na mlátící soupravy a žací stroje. Jakub Krátký z Dluhonic vyráběl pumpy, žací stroje na trávu a obilí a secí stroje. Zásluhou Eduarda Kokory vznikla v Přerově největší továrna na zemědělské stroje na Moravě. V roce 1908 získal rovněž koncesi na stavbu mostů a železných konstrukcí. Od 60. let 19. století se do popředí přerovského průmyslu dostávalo strojírenství. To má ze všech odvětví ve městě vůbec nejstarší tradici. V první části byla výroba zaměřená na zemědělské stroje, později výroba přepravních strojů a transmisního zařízení. V roce 1852 zahájila provoz mědikovecká dílna Vincence Heinika. Druhým největším podnikem na Přerovsku byla kotlárna, firma Ernestine Kulka, strojnická továrna a slévárna. Specializovanou továrnou na výrobu transportních strojů a jiných zařízení (jeřáby, výtahy) byla firma Belka. Mezi některé menší kovodílny. Další z předních odvětví průmyslu, které mělo v Přerově svou tradici, bylo potravinářství. Závod na cukrovinky, čokoládu a ovocné konzervy založila Terezie Hrubá a Václav Hrubý. Mezi známé podniky patřila továrna Hela, Jelena nebo podnik s názvem Bi-Ba-Bo a pivovar. Bylo možné využít krajiny v okolí Přerova, hlavně tam, kde se pěstoval ječmen. Z ječmene se po několik let vařil tzv. plzeňský typ piva (ROSMUS, 2016).

## Olomouc (Olomouc-město a její tehdejší okolní vesnice)

V průběhu 19. století neměla Olomouc příliš dobré podmínky pro obrovský rozmach průmyslu. V roce 1851 vznikly cukrovary v Hejčíně bratrů Mayových, Od roku 1852 tvořil tento cukrovar, rafinerie, droždárna a lihovar největší potravinářský komplex v Olomouci. Další cukrovar vznikl až roce 1871 v Holici. V 19. století byl měšťanský pivovar rozšířen o sladovnu na Bělidlech. V roce 1858 byly tyto provozy pronajaty firmě Singer a Hamburger a tento pivovar vařil pivo až do roku 1914. Rozvoj pivovarnictví souvisel také se vznikem sladoven. Nejstarší sladovnu založili bratři Kubelkovi v Klášterním Hradisku roku 1870. U městských hradeb fungovaly ještě v 19. století tři mlýny- Jakubský, Kamenný a Nový. Jejich vodní pohon byl postupně nahrazen pohonem parním a svou funkci postupně přestávaly plnit začátkem 20. století. V roce 1898 vznikla První společná moravská továrna na cukrovinky a čokoládu, v roce 1868 v Lutíně pumpařská firma L. Sigmunda, v roce 1907 vznikly Moravské železárny. Hospodářský rozmach omezovalo pevné sevření města hradbami. Tato pevnost byla zrušena v roce 1876 (ČERMÁK a SPIŠÁK, 2004).

## Lipník nad Bečvou

V roce 1840 byly zbořeny obě městské brány. V roce 1850-1868 se stal Lipník samostatným okresním hejtmanstvím, který opět začal patřit pod hranický politický okres. Ve druhé polovině 19. století vznikaly nové továrny. V roce 1867 vznikl cukrovar s rafinérií, roku 1873 parní cihelna, o rok později Hanácká vývozní sladovna, roku 1879 továrna na svíčky, mýdlo a sodu, v roce 1886 rolnický akciový pivovar, roku 1892 továrna na korkové zátky, v roce 1896 průmyslové závody Wawerka, v roce 1899 továrna vozů a karoserií a v roce 1908 byla založena Kupecká akciová sirkárna, předchůdce podniku Sóló. V roce 1908 byla vybudována městská plynárna na osvětlování ulic. Lipník byl v politické moci německé menšiny. Plynárna zpravidla byla součástí měst, ve kterých byli u moci Němci. V českých městech byly většinou budovány elektrárny (MALOŇ, 2008).

## Hranice

Do 60. let 20. století bylo město administrativním centrem. Leželo při obchodní a poštovní Haličské silnici. Sídlil tu krajský úřad Přerovského kraje a poštovní úřad, který obstarával poštu i pro Ostravu Za 50. let železničního provozu zaznamenaly Hranice

3 000 nárůst v počtu obyvatel na 8 185, z toho bylo 35 % německé národnosti jako důsledek sídla německé posádky s kadetkou. Došlo k rozmachu lázeňství v Teplicích nad Bečvou. Rozvinula se těžba šterku z kamenolomu v nedaleké Hrabůvce (KOLEKTIV AUTORŮ, 1997).

#### Nový Jičín

Textilní průmysl se rozvíjel v Novém Jičíně, Opavě a Kateřinkách. Nový Jičín zůstal jediným městem se soukenickou výrobou, v oblasti Moravské brány rostla vlnářská výroba, specializovaná na výrobu klobouků. Byl zde zaznamenán populační vzestup (HORSKÁ, 1965).

#### Studénka

Obživa se opírala o zemědělství a drobná řemesla. Renesanční zámek byl v roce 1762 přestavěn na pivovar a do poloviny 19. století v něm byla umístěna palírna lihu (KOLEKTIV AUTORŮ, 1997).

#### Ostrava (tehdejší Moravská a Slezská Ostrava)

V druhé polovině 18. století nastal rozvoj manufaktur. Nově vzniklé textilní výroby, sklárny, rozvíjející se zemědělská výroba potřebovaly k výrobě pracovního nářadí stále více železa (MYŠKA, 1960). Koncem 20. let 19. století na jih od Moravské Ostravy díky bohatství zdejších uhelných slojí vznikla Rudolfova huť ve Vítkovicích. V roce 1873 se Rothschildové spojili s bratry Gutmannovými, obchodníky s uhlím. Vzniklo Vítkovické horní a hutní těžířstvo (JANÍK, 1985). Rozmáhala se výroba surového železa i litiny. Postupně vznikaly další společnosti a závody jako např. Schüllerova huť, Žofínská huť, ale i slévárny a továrny. Nejdominantnější společností bylo Vítkovické horní a hutní těžířstvo, které postupně vykupovalo všechny vznikající společnosti. Železářské závody v okolí se orientovaly na spolupráci s Vítkovicemi (JIRŮK, PITRONOVÁ, 1967). V roce 1884 vznikla Strojírna a slévárna J. Kubaly, v roce 1890 železářská společnost na výrobu mědi Union v Mariánských horách a v roce 1891 slévárna kovů a výroba armatur bratří Spitzerových v Moravské Ostravě. Rozvoj těžebního průmyslu probíhal po celé Ostravě. Ve Svinově vznikla válcovna trub, v Hrabůvce továrna na drátěná a konopná lana a v Mariánských Horách slévárna a strojírna J. Jermáře. Známa byla společnost výrobou zinkového plechu, Akciová společnost válcovny kovů, která vznikla v roce 1899. Mezi největší průkopníky



chemického průmyslu v 19. století patřil vídeňský průmyslník J. M. Miller a brněnský továrník a chemik K. Hochstett (JANÍK, 1985). V roce 1851 byla založena První rakouská továrna na sodu v Hrušově. Po změně vlastníka v roce 1911, kterým se stal Spolek pro chemickou a hutní výrobu sídlící ve Vídni, se továrna zabývala výrobou anorganických kyselin (DLOUHÝ, 2001). V Moravské Ostravě od roku 1865 fungovala továrna na rafinaci petroleje a parafínu Jindřich Dingler. Shodnou produkci měla Ostravská rafinérie minerálních olejů Maxe Böhma a spol., která fungovala od roku 1888 v Moravské Ostravě (BAKALA, JIŘÍK, Borák, 1993). V roce 1892 založil rakouský průmyslník Julius Rütgers závod na zpracování vedlejších zplodin koksování. Podobným druhem podniku byla firma Posnansky-Strelitz, spol. s.r.o. - asfaltové závody a továrna na krycí lepenku a korkové kameny ve Vítkovicích (DLOUHÝ, 2001). Za zmínku stojí průmysl stavebních hmot, který měl na Ostravsku zastoupení v podobě 10 cihelen, např. Glassnerova či Alscherova. Nejméně výrazný byl potravinářský průmysl, který byl zastoupen v místních pivovarech, mlýnech a lihovarech.

V 60. letech 19. století byla nominována Ostrava za hlavní město tehdejšího českého Slezska (PRZYBYLOVÁ, 1963)

### Bohumín

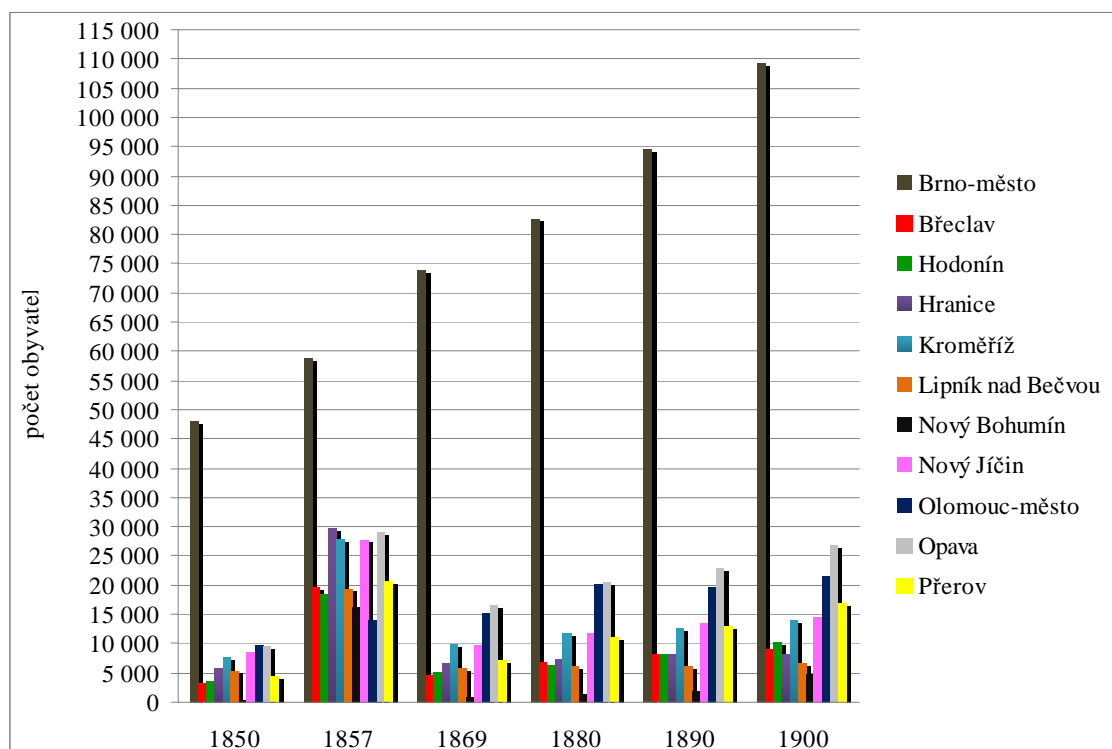
V roce 1844 obec Nový Bohumín sloučila s obcemi Šunychlem, Kopytovem a vznikl Bohumín. V roce 1855 zde zahájila výrobu plynových trubek firma berlínské společnosti Albert Hahn Röhrenealzwirk. Vyráběla topná tělesa, radiátory, kotle ústředního topení. Měla 2 400 zaměstnanců. Továrna na výrobu tažných drátů různých druhů Mährisch Schlesische A. G. für Drahtindustrie z roku 1897 měla 1 200 zaměstnanců. V roce 1887 postavil hrabě Larisch rafinérii minerálních olejů a za seřadovacím nádražím byla postavena továrna na chemické barvy. S rozvojem průmyslu se i zvyšoval počet obyvatel (KOLEKTIV AUTORŮ, 1997).

### Opava

Reprezentovala důležité správní a hospodářské centrum ve svém okolí. V českém pohraničí se mísil německý a český vliv. Německé obyvatelstvo významně ovlivňovalo průmyslový a hospodářský chod města. Město se rozvíjelo ve stínu ostravsko-karvinské oblasti, kde se koncentroval především těžební a strojírenský průmysl. V

Opavě dominoval lehký průmysl textilnictví, v druhé polovině 19. století jeho místo zaujalo potravinářství. Uplatňovaly se zde obory jako mlynářství, pivovarnictví a lihovarnictví, nově také cukrovarnictví. K rozvoji toho průmyslu nemálo přispěl i zemědělský charakter oblasti, která dodává potřebné suroviny (HORSKÁ, 1965). V roce 1849 byl v Opavě otevřen druhý cukrovar v této oblasti- lihovary, pivovary, čokoládovny, škrobárny. Z dalších odvětví bylo oděvnictví, obuvnictví, textilní průmysl a kovovýroba. Na počátku dvacátého století se přeměnily malé podniky na velkovýrobní a továrny (GAWRECKI, 2003). Jednou z nejvýznamnějších opavských továren byla firma na cukrovinky Fiedor s.r.o. z roku 1840. Zakladatelem pekařské tradice se stal Kašpar Fiedor (ZA v Opavě, 1997). Dne 27. května 1910 založil firmu- Robert Jedliczka, továrna na výrobu oplatků, biskvitů a čokolády. Dodával své zboží i do Haliče a Uher (ZA v Opavě, 1998). V roce 1881 Antonín Pohl, perníkář, založil novou firmu na výrobu sirupu a škrobárenských výrobků z brambor. Firma získala nová odbytiště v rakouském i pruském Slezsku a také na Slovensku, po roce 1918 v Rakousku, Švýcarsku, Jugoslávii (ŠRÁMEK, 2000). Na přelomu 19. a 20. století v Opavě existovalo asi dvacet firem na výrobu likérů, punčů a alkoholických nápojů. Vznik nejstarší slezské likérnické firmy se datuje k roku 1850. Za jejím zrodem stojí dva podnikatelé Konrád Mossler a Antonín Görlich, kteří založili firmu na výrobu rumu, likéru a octa s názvem Mossler a Görlich. Podnik proslul svými výrobky po celém Rakousko-Uhersku, v roce 1896 majitelé změnili název na První slezská továrna na rum a likérové speciality Mossler a spol. Na trhu se objevily po odtrhnutí jednoho společníka dvě nové firmy, Görlich a Adler a Salzborn a Spitzer, které si navzájem konkurovaly. Dcera Konráda Mosslera prosperující likérku prodala dne 22. července 1910 a novými majiteli se stali manželé Schwarzovi. V roce 1861 Emanuel Lichtwitz položil základy firmy ELCO na výrobu likérů, lihovin, bonbónů a punčů. Později firma přistavila ještě octárnu. V květnu 1867 založili tři společníci veřejnou obchodní společnost s názvem Mandl a spol., továrna na výrobu rumu, rosolek a likérů. Dalším likérníkem byl Žid Friedrich Mayer, rodák z Uher, který v roce 1888 přišel do Opavy a o rok později založil firmu Friedrich Mayer und Co. V roce 1906 se židovskému podnikateli Emilu Karplusovi naskytla výhodná nabídka odkoupit od Friedricha Mayera jeho firmu. Firma patřila k prosperujícím podnikům v Opavě, v roce 1908 došlo ke změně názvu na Opavskou palírnu vína, výrobní likéru, rumu a ovocných šťáv (TARABOVÁ, 2007).

Opava byla i zemským městem, kulturním střediskem Slezska. V letech 1880-1910 vzrostl počet obyvatel o jednu třetinu. Opava ztratila přední postavení díky rozvoji Ostravska (HORSKÁ, 1965).



Obr. č. 17: Počet obyvatel ve vybraných městech Moravy a Slezska v letech 1850-1990 (Zdroj: RŮŽKOVÁ, ŠKRABAL, 2006 a Statistische Übersichten über die Bevölkerung und den Viehstand von Österreich, 1859, vlastní zpracování).

## 6.2 Hospodářství

Od začátku průmyslové revoluce docházelo vlivem zásahů člověka ke změnám rázu krajiny. Industrializací se přeměnil prostor, který vytlačoval dosavadní skoro neporušenou přírodu. Kácely se lesy, dosud ladem ležící půda se zúrodňovala. V průběhu první poloviny 19. století se rozloha orné půdy zvýšila o čtvrtinu (LOKOČ, LOKOČOVÁ, 2010). Byl obděláván každý pozemek, vznikaly polní cesty. Zemědělská výroba zaznamenala nárůst na 350 % (EFMERTOVÁ, 1998). Na vrchovinách, pahorkatinách a hornatinách se rozšiřovalo pěstování brambor. Pro ustájená zvířata se na větší části půdy pěstovaly píce a krmné okopaniny, méně luštěniny a textilní plodiny. V teplejších oblastech se pěstovalo obilí a cukrovka. Cukrová řepa patřila u nás k nejvýnosnějším plodinám. Koncem 19. století se pěstovala na 6 % orné půdy. Řepářství bylo nejvýhodnějším odvětvím zemědělské výroby. Zemědělci nezajišťovali

svým hospodařením jenom samozásobitelství. S rozvíjející se pravidelnou a rychlou přepravou došlo k rozvoji tržního systému zemědělské výroby. Tento vývoj ovlivňoval strukturu zemědělců. Oddělila se hospodářství zaměřená na samozásobitelství a na prosazení se na trhu (LOKOČ, LOKOČOVÁ, 2010).

Vývoj průmyslové výroby ve 30. letech změnil celou ekonomiku země. Rozvíjely se nové technologie. Morava se stala jednou z průmyslově nejvyspělejších částí habsburské monarchie. Vytvářely se celé průmyslové oblasti. Kouřící komíny se staly symbolem doby, byly vnímány pozitivně. Manufaktury, pozůstatek minulosti, zaměřené na textilní výrobu (plátenictví, vlnářství, bavlnářství) se měnily od 20. let 19. století na strojovou velkovýrobu. Vznikalo nové průmyslové odvětví strojírenství, vázané na nový vynález doby, parní stroj. Podniky byly vybudovány na okrajích měst, továrny se často nacházely v obytné zástavbě. Prostor pro výrobu se postupně vytvářel i v menších městech. Moravský a slezský průmysl ve 20. letech 19. století překonával krizi s těžkými ztrátami a pracoval hlavně pro vývoz. V roce 1822 vývoz vlny převyšoval domácí přepravu. Hlavním odběratelem byla města Brno a Vídeň. Moravské a slezské továrny vyvážely sukno a vlněné výrobky do Haliče, Uher, Itálie. Mechanické předení vlny vytlačovalo ruční předení. V 60. letech ruční předení úplně vymizelo. Nejpomaleji pokračovala mechanizace tkaní. Ve slezském soukenictví byla převaha tovární výroby. Na Moravě v letech 1851-1853 byly založeny 4 mechanické přádelny lnu a roku 1852 zahájila provoz strojní přádelna ve Frývaldově. V roce 1865 pracovalo na Moravě 44 000 zaměstnanců v 5 přádelnách (HORSKÁ, 1965).

K velkým změnám došlo v oblastech bohatých na suroviny, zejména uhlí. Jednalo se o Rosicko-oslavanský revír a Ostravskou pánev. Na Ostravsku se otevřely bohaté doly na černé koksovateľné uhlí pro vysoké pece železáren ve Vítkovicích. Na severu od Brna ležela na rudných ložiscích železářská oblast Dražanské vrchoviny. Na jihozápad od Brna v uhelných slojích Boskovické brázdy u Rosic a Oslavan vznikla nová zásobárna uhlí pro Brno (HORSKÁ, 1965).

Vývoj technologií (např. v cukrovarnictví, lihovarnictví atd.) umožňoval zpracovávat průmyslově řepu, brambory, chmel a čekanku. Na konci 19. století se vyvinula agrárně-průmyslová soustava s cukrovary, lihovary, mlékárnami, škrobárnami, která byla provozována velkostatky a družstvy (PURŠ, 1960). Od druhé poloviny 19. století byla zakládána družstva, která se věnovala zpracovatelské činnosti (bramborářská,

mlékárenská, lnářská) a dalším úvěrovým (kampeličky a záložny), skladištním, odbytovým, zásobovacím, strojním, mlýnským a elektrárenským činnostem. Neexistovala vesnice, kde by nepůsobilo alespoň jedno družstvo (HORSKÁ, 1965). Domácí výroba cukru předstihla dovoz. Český cukr si postupně dobyl země rakouského soustátí i zahraničí. Cukrovary vykazovaly nejvyšší zisky ze všech zemědělských průmyslových podniků. Na počátku 40. let se nacházelo na Moravě necelých 20 menších cukrovarů, koncem století jich zde bylo na 60. Ročně zpracovaly na 1 400 000 t cukrové řepy, ze které vyrobily až 220 000 t cukru (ADAMUS, 1936). Na přelomu 60. a 70. let byla v českém cukrovarnictví dovršena průmyslová revoluce a natrvalo v tomto odvětví zvítězila tovární velkovýroba. Téměř 90 % cukrovarů v Předlitavsku se nacházelo v českých zemích. Rakousko-Uhersko se zařadilo mezi tři největší výrobce a vývozce cukru v Evropě. Vývoz cukru se stal klíčovou součástí rakousko-uherského zahraničního obchodu (VYSKOČIL, 2010).

### **6.3 Populační a sociální změny**

V období rozvoje kapitalismu se počet obyvatelstva v českých zemích zdvojnásobil. V roce 1850-1880 se do českých zemí přistěhovala třetina obyvatel. Přirozený přírůstek obyvatelstva v 70. letech 19. století činil 31,7 ‰. Vliv na populační růst měl především velký rozvoj průmyslu a zemědělství. Na přelomu 18. a 19. století byly nejhustěji zalidněny horské a podhorské oblasti s manufakturní a řemeslnou výrobou. Zalidněné byly i zemědělské kraje střední Moravy, jižních a středních Čech (HORSKÁ, 1965). Emigrace z českých zemí mimo monarchii byla výjimečná. Až v polovině 19. století docházelo k hromadným odchodům bezzemků. Lidé odcházeli zejména z neúrodných horských oblastí za prací do měst, kde nacházeli novou pracovní příležitost. Někteří odcházeli za zaměstnáním jako sezónní zemědělské dělníci do nížin Moravy. Docházelo k migraci obyvatelstva do úrodných nížin Hornomoravského úvalu do měst- Prostějov, Olomouc, Přerov, Kroměříž, které tvořily nejstálější oblasti s rostoucím zemědělstvím zemí bez migračního úbytku. Na Ostravsku a v Hornomoravském úvalu hledali útočiště lidé z Jesenicka a Drahanské vrchoviny. Rozvoj dalších měst zaznamenaly Lipník, Hranice, Holešov díky velkým střediskům v okolí. Celková migrační bilance byla vyvážená agrární krizí, kterou vyvolal vystěhovalecký proud mířící do Vídně. Lidé se začali usazovat i v průmyslově se rozvíjejícím Brně. Brno bylo 3. nejvýznamnější město Rakouska v polovině 19. století, mělo necelých 50 000 obyvatel. Ve 40. letech přibývalo i obyvatelstvo na Ostravsku.

## 6.4 Změny sídel

Podél nově vznikající trati KFNB se měnila struktura sídel obyvatel na našem území. Vesnice se rozrůstaly. Vznikaly nové chalupy, domky. Zastavovaly se mezery, plochy návší, po obvodu, na místě obecních pastvin a podél cest. V letech 1830-1880 zaznamenalo lidové stavitelství velký rozmach, protože vznikaly zděné stavby, na kterých se uplatňovaly nové stavební techniky a materiál. Stavební sloh byl v tomto období spojen s klasicismem (HORSKÁ, 1965).

Řada měst se rozrůstala do přilehlé krajiny, bouraly se hradby, vznikaly parky. Dělníci se tísnili v nájemných bytech činžovních, pavlačových domů v příměstských oblastech. Nové čtvrti byly často řešeny schematicky, s pravidelnou uliční sítí (Vítkovice, Přívoz v Ostravě). Počet nájemných domů v dělnických čtvrtích se zvyšoval od 1. poloviny 19. století především v Brně. Byty byly přeplněné. V uhelných revírech byly vybudovány hornické kolonie, které byly obklopené industriální krajinou s haldami, odkališti, poddolovanými územími a průmyslovými areály. Městské hradby byly často bořeny. Parky se staly důležitým doplňkem, odkud se často přecházelo do okolní krajiny. Ve městech byla zaváděna hromadná doprava, rozšiřovala se technická infrastruktura (vodovod, kanalizace a svítiplyn). Ve 2. polovině 19. století se začala běžně využívat elektřina. Po vynálezu elektromotoru se uplatnila pro pohon strojů v továrnách i v městské dopravě. S rozvojem hutnictví se železo začalo používat jako stavební materiál (HORSKÁ, 1965).

## 6.5 Politika habsburské monarchie

V první polovině 19. století v období národního obrození železnice zkracovala vzdálenosti, novinové zpravodajství pohotově seznamovalo veřejnost s děním doma i ve světě, ovlivňovalo veřejné mínění. V mnohonárodnostní habsburské monarchii Češi zaujímali postavení národnosti nižší kategorie. Jazyková hranice byla geografickým i sociálním pojmem. Během 30. let docházelo k nebývalému rozmachu českého hnutí, které se začalo politizovat. Ve 40. letech vznikaly organizace, ze kterých se formulovaly politické strany. Trvání a neměnnost vídeňského uspořádání měla zajistit mezinárodní Svatá aliance - charta evropské kolektivní protirevoluční bezpečnosti (Metternich). Rakouské císařství bylo pokládáno za nejzaostalejší režim kontinentu v době Metternichova absolutismu. Režim se nezměnil ani po smrti Františka a nástupem

Ferdinanda. Vládu za Ferdinanda I. vykonávala státní rada pod předsednictvím císařova strýce arcivévody Ludvíka, v níž zasedal kníže Metternich a český šlechtic hrabě František Antonín Kolovrat. V této době upadala represivní složka a byrokracie (LNĚNIČKOVÁ, 1999).

Revoluční události let 1848-1849 měly pro další vývoj Rakouska obrovský význam, i když samotné revoluce byly vojskem potlačeny. Dne 4. března 1849 po potlačení povstání v Praze, ve Vídni (generál Alfred Windischgrätz) a v severní Itálii (maršál Radecký) a po rozehnutí Kroměřížského sněmu byla vládou vydána tzv. „oktrojovaná ústava“, která nevešla v platnost. Roku 1851 vešly v platnost tři silvestrovské patenty, které potvrdily zrušení poddanství a roboty, zaručovaly ochranu státem uznaným náboženským vyznáním (konfesím) a zaručovaly i základní občanská práva. Tvůrcem neoabsolutismu byl Bach, císař František Josef I. a Felix Schwarzenberg. František Josef I. se snažil modernizovat monarchii. Došlo k hospodářskému rozvoji. Roku 1859 byl odvolán Bach (tzn. konec absolutistického období). Panovník roku 1860 vydal říjnový diplom, ve kterém sliboval ústavu, kterou roku 1861 vydal (únorová Schmerlingova ústava). Centralistická ústava vyhovovala zájmům rakouských Němců. Česká politika roku 1863 zahájila „pasivní rezistenci“-neúčastnila se zasedání říšské rady a sněmů.

Roku 1866 bylo Rakousko poraženo Pruskem u Sadové (u Hradce Králové). Tohoto oslabení využili Maďaři k prosazení rakousko-uherského vyrovnání (1867). V prosinci 1867 vydal panovník ústavu pro Předlitavsko, kterou se stalo Rakousko parlamentní monarchií se zaručováním občanských práv a svobody. Češi přešli do totální rezistence, vůči radě i zemskému sněmu. Roku 1878 byla v Praze založena Československá sociálně demokratická strana. V 70. letech česká politika pokračovala v politice pasivní opozice, která nepřinášela žádné výsledky. Po ztroskotání pokusu o rakousko-české vyrovnání vyvrcholil rozkol v řadách českých politiků. Na konci století začalo v mezinárodním měřítku nabývat na intenzitě dělnické marxistické hnutí (EFMERTOVÁ, 1998).

Morava byla v letech 1848-1849 zasažena revolučním duchem, ale jinak než Čechy. Moravské politikum se soustředilo na vymezení česko-moravského vztahu. To dosvědčuje atmosféra na jaře 1848 s souvislostí s formulací petice pražského Svatováclavského výboru císaři Ferdinandovi I., ve které se požadovalo obnovení

státoprávního spojení Čech, Moravy a Slezska. V polovině dubna 1848 vznikl na moravském sněmu protest proti sloučení obou zemí. Na Moravě si města většinou ovládaná německým patriciátem a česky mluvící obyvatelstvo Moravy postupně uvědomovalo sounáležitost s příbuzným etnikem v Čechách (<http://www.ptejteseknihovny.cz>, 2014).

Morava byla stále jednou z významnějších periferií habsburského soustátí. Elity hlásící se k německému národu se orientovaly na centrum ve Vídni. Probíhal souboj mezi dominantní kulturou německé menšiny a sítí větších měst v zemi s českou kontrakulturou.

V rámci celé monarchie pak byla Morava jednou z průmyslově nejvyspělejších zemí. Od roku 1894 do 1914 byla patnáctkrát vyměněna vláda, problémem byla nevyřešená národnostní otázka. Rakousko se orientovalo na zahraniční politiku, kde se stávalo stále více závislé na Německu (<http://www.ptejteseknihovny.cz>, 2014).



## 7 Závěr

V diplomové práci byl sledován historický vývoj dopravy na našem území. Bylo zjištěno, že dopravní cesty od počátku byly budované jako spojnice pro komunikaci lidí, přepravu zboží a vojenské účely. Vždy na křižovatkách obchodních cest a později silnic vznikala významná sídla. Zajímavé bylo, že cesty byly budovány ve snáze přístupných místech většinou podél vodních toků nebo v přístupných, horských průsmycích. Nebyla důležitá vzdálenost, ale schůdnost cesty. V příznivém terénu, stejnoměrným spádem a s většími oblouky bez záplavového a bažinatého terénu. Cesty zpočátku byly úzké, neudržované, v zimě a za nepříznivého počasí nesjízdné. Postupem doby se rozšiřovaly a zlepšovalo se i jejich udržování. Vedení dopravních tras bylo po celá staletí skoro neměnné. Již v 15. až 17. století bylo možno sledovat hierarchie komunikací ve vztahu fyzickogeografických a humánních podmínek okolní krajiny, které se vždy prolínaly. Vždy bylo možno sledovat jejich sepjetí.

Doprava po komunikacích se s vývojem doby zdokonalovala a zrychlovala. Stezky se měnily v cesty, které se postupem doby modernizovaly v umělé silnice. Byly hierarchicky uspořádány. Zajišťovaly přesun zboží i na velké mezistátní vzdálenosti především z důvodu obchodu. Od poloviny 18. století doprava byla pravidelná, zajišťovaly ji dostavníkové spoje se soukromou a poštovní přepravou. Zrychlení dopravy a její pravidelnost způsobila první koněspřežná dráha, která v hospodářském prostředí Čech a Rakouska poskytla podnikatelskou a technickoorganizační zkušenost. Svému účelu sloužila hluboko do éry parostrojní železnice. Největší pokrok způsobila nastupující parostrojní železnice, která od druhé poloviny 19. století až do počátku 20. století byla převažujícím druhem dopravy. Nechávala v pozadí všechny druhy dopravy. Železniční doprava se vyznačovala šestkrát kratší dobou cesty než doprava po cestách vozy taženými koňmi. Železnice společnosti KFNB byla rychlá, masová, pravidelná a levná. Měla větší přepravní kapacitu, spolehlivost a dostupnost. Změnila podél své trati prostor. Změny bylo možno sledovat opět odstupňovaně v hierarchických úrovních fyzickogeografických a humánních regionů, které byly vzájemně sepjaty. Nesmírný význam měla KFNB na Moravě a ve Slezsku. Začala se rozrůstat moravská města. Hrála úlohu v rozvoji ekonomiky. Oběh zboží u nákladní dopravy činil v roce 1840 34,5 % v roce 1847 56,5 %. Výstavba železnic ovlivňovala dodavatelská odvětví průmyslové výroby. Železnice KFNB výrazně proměnila geografickou strukturu hospodářské

aktivity obyvatelstva. Nové lokální tratě umožnily zprůmyslnění zaostalých oblastí, které měly dostatek surovin a pracovních sil, ale byly odloučeny od rozvíjejícího se kapitalistického trhu velkými vzdálenostmi a drahou dopravou. Svými nároky na koncentraci pracovní síly kolem železnice podnítila železnice KFNB masovou migraci obyvatelstva. Urychlovaly proces urbanizace, zvyšovala se životní úroveň obyvatel, měnily se jejich ideové názory. Vlivem železnice nastal nesmírný rozvoj zemědělství. Morava byla nazývána obilnicí Vídně, ovocnářskou a zelinářskou zahradou monarchie. Železniční doprava otevřela moravskému cukrovarnictví celorakouský a evropský trh. Cukrová řepa patřila k nejvýnosnějším plodinám. Počet moravských závodů, které se nacházely při tratích provozovaných společnostmi KFNB, dosáhl v roce 1880 počtu 204. Bylo to o 143 více než před zavedením železnice. Na Moravě roku 1874 bylo v provozu 32 mlýnů ve Slezsku 5 mlýnů. Společnost KFNB za necelých 50. let proměnila Moravu a Slezsko v zemědělsko-průmyslový region. Za padesát let se KFNB zasloužila o zvýšení počtu průmyslových závodů v Dolním Rakousku o 46 (z 6 na 52), na Moravě o 371 (z 220 na 591), ve Slezsku o 111 (z 87 na 198) a v Haliči o 70 (ze 71 na 141). Morava a Slezsko se na průmyslové výrobě podílely koncem první poloviny 19. století celou desetinou.

Na konci 19. století patřila KFNB k největším a nejlépe prosperujícím dopravním podnikům v Rakousko-Uhersku. V roce 1905 činila délka tratí společnosti KFNB 1 314 km, z toho 293 km náleželo lokálkám. Provozovala na 40 km cizích tratí, ze kterých nejdelší byla Ostravsko-frýdlantská dráha. Na účet majitele provozovala 145 km tratí. To ji řadilo v délce tratí na čtvrté místo v monarchii za Státní dráhy, Jižní dráhu a Rakousku společnost státní dráhy. V roce 1901 měla 27 430 zaměstnanců. Tím se zařadila na třetí místo za Státními dráhami a Jižní dráhou. KFNB zajišťovala nejintenzivnější provoz. Na přelomu století byla schopna přepravit 13 500 000 osob a 14 000 000 t nákladů, z toho asi 1 500 000 t na místních dráhách ročně. V přepravě uhlí zaujímala KFNB mezi předlitavskými dráhami druhé místo s 65 000 t ročně za uhelnou Ústecko-teplickou dráhou (87 000 t). Intenzita nákladního provozu přepočtená na 1 km byla na KFNB po Ústecko-teplické dráze největší v celém Rakousko-Uhersku. V roce 1901 ústilo do KFNB 111 vleček v celkové délce 91 km, v roce 1905 již 175 nejrůznějších vleček, ze kterých 82 ústilo do hlavního tahu Vídeň – Krakov. Provozní příjmy z 1 km trati vykazovala KFNB nejvyšší v monarchii (v roce 1900 42 000 zlatých). Příjmy z nákladní přepravy byly asi pětkrát vyšší než příjmy z osobní

přepravy. Z toho 47 % příjmů z nákladní přepravy připadalo jen na uhlí a koks. Čisté zisky akcionářů dokazovaly více než 10 % na akcii. Státu každoročně připadlo přes 1 000 000 zlatých. Největší zisky v síti KFNB přinášel hlavní tah Vídeň - Krakov s odbočkami do Brna, Olomouce a Opavy a s dvojnásobným napojením na pruskou železniční síť. Nejvýnosnější byl na hlavní trati úsek z Přerova do Ostravy, potom následovaly úseky Vídeň - Floridsdorf, Gärnsendorf - Břeclav a Břeclav - Přerov. Příjmy z dopravy osob tvořily 30 %, zbytek obstarala nákladní přeprava. Počáteční pasíva lokálních drah pokrývala společnost z výtěžků z hlavních tratí. Lokálky měly zpětný vliv na výkony hlavních tratí.

KFNB prokázala, že stavba železnice byla dobrou investicí. Dohromady s hlavním tahem z Vídně do Krakova, vedlejšími tratěmi do Stockerau, Marcheggu, Brna, Olomouce, Opavy a Bílska a se spojkami k pruské a ruské hranici dosáhla KFNB délky 83 rakouských mil (630 km). Společnost Severní dráhy způsobila výstavbou, pronájemem a provozováním svých tratí na účet vlastníka ohromný převrat na poli hospodářském i sociálním. Pro Moravu se stala hlavní trať společnosti KFNB na dlouhá desetiletí nejrušnější dopravní tepnou.

## 8 Summary

The thesis is historical-geographical study of transport on our territory. It is drawn from archival, documentary, cartographic, pictorial and material sources, from visits to museums and libraries. The beginnings of transport in our country follow the creation of trails, paths and later artificial roads which begins hierarchical structure of communication. Records also locks in a relationship roads with physical geography and human conditions of space around the roads that cut. With the progress of time, there is also an acceleration and regularity of traffic to modernize roads. Almost at the same time as the steam railway arises horse railway between Bohemia and Austria, which provided business and technical-organizational experience. It served its purpose deeply into the era of steam railway. Development of Transport is continuing emergence of the first steam locomotive in England, which extends to the whole of Europe and America. The building steam railways companies in our area that occurs later in the late 30s and 40s of the 19th century by KFNB. They tracked changes in the area around the railway KFNB. The thesis deals with the interaction surveyed railways and physical-geographical and human-geographical environment. Geographic environmental changes are described and analysed on hierarchical levels. Physical-level was described as descending levels of trans-regional, regional and choric. In physical levels were observed spatial and temporal characteristics that arose action railways KFNB. Physical geography with human geography are closely intertwined. At the level of human geography were differentiated levels of trans-regional, inter-regional and micro-regional further. Again direction from the highest to the lowest. In the area described by the railroad were studied the interaction of natural processes of physical geography, which have been linked to human activity. The influence of the railroad KFNB on selected demographic indicators - the number of population on the structure and dynamics of populations, urbanization of the area, a change in the settlement system, economy and politics.

Railroad companies KFNB was quick, mass, regular and cheap. He had greater capacity, reliable and accessible. Transported the cars and especially trucks. It was of paramount importance for the entire national economy. It was also used for military purposes. Ensuring international connections from Vienna to Berlin to Paris. Mainline companies KFNB with side tracks and with connections to the Prussian and Russian border reached a length of 83 Austrian miles (630 km). Northern Railway Company

caused by the construction, rental and operation of their tracks on behalf of the owner a huge breakthrough in the field of economic and social. For Moravia has become the main route from KFNB for decades busiest thoroughfare.

## 9 Seznam použité literatury

### 9.1 Literární zdroje

- ABLER, Ronald, John S. ADAMS a Peter GOULD. Spatial organization the geographer's view of the world. 5. pr. London: Prentice/Hall Internat, 1977. ISBN 978-80-200-2201-1.
- ADAMUS, A.: Dějiny města Ostravy v přehledu až do r. 1860. Mor. Ostrava. 1927. 116 s.
- ADAMUS, Alois. Pohled do dějin Severní dráhy Ferdinandovy po stoleté činnosti 1836-1936. Moravská Ostrava: Generální ředitelství Severní dráhy Ferdinandovy, 1936. 93 s., [8] s. obr. příl.
- BAKALA J., JIŘÍK, K., Borák M.: Dějiny Ostravy, Sfing, 1993.
- BEDNAŘÍK, Ivan a Petr MAŇÁSEK. 110 let místní dráhy Otrokovice - Zlín - Vizovice. [Česko: s. n., 2009]. 72 s. ISBN.
- CVIK, J. a kol.: 70 let městské dopravy na Ostravsku: 1894-1964. Ostrava. 1964. 136 s.
- ČAPKA, F.: Průmysl, technika a exaktní vědy na Moravě a ve Slezsku. Brno. 2014. 351 s.
- ČERMÁK, Miloslav a SPIŠÁK, Jaroslav. Historie a současnost podnikání na Olomoucku. 1. vyd. Žehušice: Městské knihy, 2004. 295 s. Historie a současnost podnikání v regionech ČR. ISBN 80-86699-19-6.
- DEMEK, Jaromír a Peter MACKOVČIN (eds.). Zeměpisný lexikon ČR. Vydání 3. přepracované. Brno: Mendelova univerzita v Brně, 2014. ISBN 978-80-7509-113-0.
- DLOUHÝ, Jaromír. Historie a současnost podnikání na Ostravsku. 1. vyd. Žehušice: Městské knihy, 2001, 343 s. Historie a současnost podnikání v regionech ČR. ISBN 80-902919-2-9.

- EFMERTO VÁ, Marcela C., ed. České země v letech 1848-1918. 1. vyd. Praha: Libri, 1998. 463 s. Dějiny českých zemí. ISBN 80-85983-47-8.
- FIŠER, Zdeněk. Obrazy z dějin železnice na Přerovsku. 1. vyd. Přerov: Muzeum Komenského, 1995. 152 S.
- GAWRECKI, Dan. Dějiny Českého Slezska 1740-2000. Vyd. 1. Opava: Slezská univerzita, Filozoficko-přírodovědecká fakulta, Ústav historie a muzeologie, 2003, s. 369-654. ISBN 80-7248-226-2
- HAGGETT, Peter. Locational Analysis in Human Geography. Repr. London, 1966.
- HAJN, Ivo. Koněspřežní železnice: České Budějovice - Linec - Gmunden. Vyd. 1. České Budějovice: Veduta, 2004. ISBN 80-86829-02-2.
- HERRING, Peter. Vlaky a železnice. 2. vyd. Praha: Slovart, 2002. 168 s. ISBN 80-7209-419-X.
- HERZIG, Miroslav. 100 let trvání železničního provozu na trati Hranice na Moravě - Valašské Meziříčí: 1884 - 1984. 1. Valašské Meziříčí: Železniční stanice, 1984.
- HLAVAČKA, Milan. Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce. Vyd. 1. Praha, 1990.
- HLAVAČKA, Milan. Stručné dějiny oborů. Doprava. 1. vyd. Praha: Scientia, 2002. 35 s. Stručné dějiny oborů. ISBN 80-7183-252-9
- HONS, Josef. Čtení o Severní dráze Ferdinandově. 1. vyd. Praha: Nadas, 1990. 263 s. ISBN 80-7030-094-9.
- HONS, Josef. Velká cesta: čtení o dráze olomoucko-pražské. Vyd. 2., V MF 1. Praha: Mladá fronta, 2007. 309 s. ISBN 978-80-204-1597-4.
- Horník, Stanislav aj. Fyzická geografie: vysokošk. učeb. pro stud. přírodověd. a ped. fak. stud. oboru 76-12-8 učít. všeob. vzděl. předmětů - aprobace zeměpis. 2. 1. vyd. Praha: SPN, 1986. 319 s. Učebnice pro vysoké školy.

- HORSKÁ, Pavla. Český průmysl a tzv. druhá průmyslová revoluce. Praha: Nakladatelství Československé akademie věd, 1965. 77, [1] s. Rozpravy ČSAV. Roč. 75/1965, Řada společenských věd; Seš. 3.
- JANÍK, Miroslav. Rozvoj chemického průmyslu na Ostravsku. In: JIŘÍK, Karel a kolektiv. Ostrava 13: sborník příspěvků k dějinám a výstavbě města. Vyd. 1. Ostrava: Profil, 1985, 255 -281.
- Jílek, František, ed. et al. Studie o technice v českých zemích: 1800-1918. 3. 1. vyd. Praha: Národní technické muzeum, 1985. 405 s. Sborník Národního technického muzea v Praze; č. 21.
- JIŘÍK, K., Pitronová, B. (1967): Dějiny Ostravy. Vydáno k 700. výročí založení města. Profil, Ostrava, 767 s.
- KÁRNÍKOVÁ-ŠMILAUEROVÁ, L.: Vývoj obyvatelstva v českých zemích 1754-1914. Praha. 1965. 401 s.
- KOLEJKA, Jaromír. Nauka o krajině: geografický pohled a východiska. Vyd. 1. Praha: Academia, 2013. Živá příroda. ISBN 978-80-200-2201-1.
- KOLEKTIV AUTORŮ, Příspěvek k 150. výročí železnice v Břeclavi. Olomouc, 1989
- KOLEKTIV AUTORŮ. 120 let trati Opava-Svobodné Heřmanice-Horní Benešov). 4. Opava: X-MEDIA servis s.r.o., 2015.
- KOLEKTIV AUTORŮ. 160 let Severní dráhy císaře Ferdinanda: 1841-2001. Ostrava: České dráhy, [2001], 145 s.
- KOLEKTIV AUTORŮ. Retrospektivní lexikon obcí Československé socialistické republiky 1850-1970: počet obyvatelů a domů podle obcí a částí obcí podle správního členění k 1. lednu 1972 a abecední přehled obcí a částí obcí v letech 1850-1970. Praha: Federální statistický úřad, 1978.
- KOLEKTIV AUTORŮ. Uhelné hornictví v Ostravsko-karvinském revíru. Anagram, Ostrava 2003.



- KOLEKTIV AUTORŮ: 150 let trati Lipník nad Bečvou – Bohumín, ČD-OPŘ Ostrava 1997
- KOPŘIVA, Vojtěch. 100 let železniční trati Hulín - Bystřice pod Hostýnem 1882-1982. 1. Olomouci: Správa Střední dráhy: Provozní oddíl ČSD, 1982, 1982
- KÚHN, Heinrich. Sto let železnice v přerovském kraji. Přerov, 1941
- KVĚT, Radan. Atlas starých stezek a cest na území České republiky. Brno: Studio VIDI, 2011. 229 s. ISBN 978-80-254-8927-7.
- KVĚT, Radan. Duše krajiny: staré stezky v proměnách věků. Vyd. 1. Praha: Academia, 2003, 195 s. ISBN 80-200-1012-2.
- KVĚT, Radan. Staré stezky - součást lidské kultury. Vyd. 1. Brno: Littera, 2012. 58 s. ISBN 978-80-85763-69-0.
- KVĚT, Radan. Staré stezky v České republice. 2. vyd. Brno: Moravské zemské muzeum, 2002, 55 s., [1] mapová příloha. ISBN 80-7028-176-6.
- LNĚNIČKOVÁ, Jitka. České země v době předbřeznové: 1792-1848. 1. vyd. Praha: Libri, 1999. 463 s. Dějiny českých zemí. ISBN 80-85983-27-3.
- LOKOČ, Radim a Michaela LOKOČOVÁ. Vývoj krajiny v České republice. 1. vyd. Brno: Lipka - školské zařízení pro environmentální vzdělávání, 2010. ISBN 978-80-904807-3-5.
- MALOŇ, Libor. Putování dějinami: město Lipník v proměnách staletí. Vyd. 1. Lipník nad Bečvou: Město Lipník nad Bečvou, 2008. 63 s. ISBN 978-80-254-3290-7.
- MUSIL, Jiří F. Po stezkách k dálnicím: kapitoly z dějin silnic, silničních dopravních prostředků a silničního stavitelství. 1. vyd. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1987, 213 s.
- MYŠKA, Milan. Založení a počátky Vítkovických železáren: 1828-1880. Ostrava, 1960

- NEUHÄUSLOVÁ-NOVOTNÁ, Zdeňka et al. Mapa potenciální přirozené vegetace České republiky = Map of Potential Natural Vegetation of the Czech Republic. Explanatory Text. Textová část. Vyd. 1. Praha: Academia, 1998. 341 s., 16 obr. na příl. ISBN 80-200-0687-7.
- PAVLÍČEK, Stanislav. Naše lokálky: místní dráhy v Čechách, na Moravě a ve Slezsku. Praha: Dokořán, 2002, 156 s., [16] s. obr. příl. ISBN 80-86569-13-6.
- PRZYBYLOVÁ, B.: Ostrava: příspěvky k dějinám a současnosti Ostravy a Ostraváka. Ostrava. 1963. 213 s.
- PURŠ, Jaroslav. Průmyslová revoluce v českých zemích. 1.vyd. Praha, 1960.
- RŮŽKOVÁ, Jiřina a Josef ŠKRABAL. Historický lexikon obcí České republiky 1869-2005. 1. vyd. Praha: Český statistický úřad, 2006. ISBN 80-250-1277-8.
- RYBA, Jaroslav. K historii silniční dopravy na území České republiky. Vyd. 1. [Pardubice]: Institut Jana Pernera, 2004. 182 s. ISBN 80-86530-14-0.
- RYBA, Jaroslav. K historii silniční dopravy na území České republiky; Zájmová sdružení v silniční dopravě v letech 1990-2000 na území České republiky. Vyd. 1. Pardubice: Institut Jana Pernera, 2010. 412 s. ISBN 978-80-86530-65-9.
- SEMOTANOVÁ, Eva. Historická geografie českých zemí. 2., aktualiz. vyd. Praha: Historický ústav Akademie věd České republiky, 2002. 279 s. Práce Historického ústavu AV ČR. Řada A - Monographia. sv.16. ISBN 80-7286-042-9.
- SCHREIER, Pavel. Příběhy z dějin našich drah: kapitoly z historie českých železnic do roku 1918. 1. vyd. Praha: Mladá fronta, 2009, 207 s. ISBN 978-80-204-1505-9.
- SMUTNÝ, Bohumír. Brněnští podnikatelé a jejich podniky: 1764-1948 : encyklopedie podnikatelů a jejich rodin. Vyd. 1. Brno: Statutární město Brno, 2012, 518 s. ISBN 978-80-86736-28-0.

- Statistische Übersichten über die Bevölkerung und den Viehstand von Österreich: nach der Zählung vom 31. October 1857. Wien: Kaiserlich-königliche Hof- und Staatsdruckerei, 1859.
- ŠRÁMEK, Pavel: Škrobárna Pohl v Opavě. Naše Opavsko, 23. 11. 2000, č. 47, s. 17
- TANEL, Franco. Železnice: od parních lokomotiv k vysokorychlostním vlakům. Vyd. 1. [Praha]: Slovart, 2008. 319 s. ISBN 978-80-7209-945-0.
- TARABOVÁ, Ivana: Emil KARPLUS – výrobce likérů, rumu a ovocných šťáv, velko-obchod čajem. Region Opavsko, 30. 10. 2007, č. 9, s. 8.
- TOUŠEK, V., KUNC, J., VYSTOUPIL, J. a kol. (2008): Ekonomická a sociální geografie. Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, Plzeň, 411 s. ISBN 978-80-7380-114-4.
- TRAPL, Miloš, ed., BARTOŠ, Josef, ed. a SCHULZ, Jindřich, ed. Historický místopis Moravy a Slezska v letech 1848-1960: Sv. 12, Okresy: Třebíč, Moravské Budějovice, Dačice. 1. vyd. Ostrava: Profil, 1990. 321 s. ISBN 80-7034-038-X.
- VYSKOČIL, A. (2010): Bílé zlato a budování železniční sítě. Listy cukrovarnické a řepařské 126, No. 9-10, p. 284 - 287.
- ZA v Opavě, inventář Robert Jedlicka, továrna na čokoládu a trvanlivé pečivo, Komárov. Opava 1998.
- ZA v Opavě, inventář Theodor Fiedor, s.r.o, Opava. Opava 1997.

## 9.2 Internetové zdroje

- 105 let železniční trati Suchdol n/O. – Budišov n/B. Oderské vrchy [online]. Suchdol n. O.: Oderské vrchy, 2012, 2012 [cit. 2015-12-17]. Dostupné z: <http://www.oderske-vrchy.cz/clanek/o-zeleznici/105-let-zeleznicni-trati-suchdol-n-o-budisov-n-b/1/>
- III. vojenské mapování - 1 : 75 000, mapový list 4359. Prezentace starých mapových děl z území Čech, Moravy a Slezska [online]. Ústí nad Labem :

Laboratoř geoinformatiky Fakulta životního prostředí Univerzity J.E.Purkyně,  
2015 [cit. 2016-03-03]. Dostupné z:  
[http://oldmaps.geolab.cz/map\\_viewer.pl?z\\_height=1200&lang=cs&z\\_width=1027&z\\_newwin=0&map\\_root=3vm&map\\_region=75&map\\_list=4359](http://oldmaps.geolab.cz/map_viewer.pl?z_height=1200&lang=cs&z_width=1027&z_newwin=0&map_root=3vm&map_region=75&map_list=4359)

- III. vojenské mapování: 1 : 75 000, mapový list 4258. Prezentace starých mapových děl z území Čech, Moravy a Slezska [online]. Ústí nad Labem : Laboratoř geoinformatiky Fakulta životního prostředí Univerzity J.E.Purkyně, 2015 [cit. 2016-03-03]. Dostupné z:  
[http://oldmaps.geolab.cz/map\\_viewer.pl?z\\_height=1200&lang=cs&z\\_width=1027&z\\_newwin=0&map\\_root=3vm&map\\_region=75&map\\_list=4259](http://oldmaps.geolab.cz/map_viewer.pl?z_height=1200&lang=cs&z_width=1027&z_newwin=0&map_root=3vm&map_region=75&map_list=4259)
- III. vojenské mapování: 1 : 75 000, mapový list 4258. Prezentace starých mapových děl z území Čech, Moravy a Slezska [online]. Ústí nad Labem : Laboratoř geoinformatiky Fakulta životního prostředí Univerzity J.E.Purkyně, 2015 [cit. 2016-03-03]. Dostupné z:  
[http://oldmaps.geolab.cz/map\\_viewer.pl?z\\_height=1200&z\\_width=1027&z\\_newwin=0&map\\_root=3vm&map\\_list=4258&map\\_region=75&lang=cs](http://oldmaps.geolab.cz/map_viewer.pl?z_height=1200&z_width=1027&z_newwin=0&map_root=3vm&map_list=4258&map_region=75&lang=cs)
- III. vojenské mapování: 1 : 75 000, mapový list 4358. Prezentace starých mapových děl z území Čech, Moravy a Slezska [online]. Ústí nad Labem : Laboratoř geoinformatiky Fakulta životního prostředí Univerzity J.E.Purkyně, 2015 [cit. 2016-03-03]. Dostupné z:  
[http://oldmaps.geolab.cz/map\\_viewer.pl?z\\_height=1200&lang=cs&z\\_width=1027&z\\_newwin=0&map\\_root=3vm&map\\_region=75&map\\_list=4358](http://oldmaps.geolab.cz/map_viewer.pl?z_height=1200&lang=cs&z_width=1027&z_newwin=0&map_root=3vm&map_region=75&map_list=4358)
- Břeclav - Historie obce. Místopisný průvodce po České republice [online]. Praha: Místopisný průvodce po České republice, 2015, 2015 [cit. 2015-12-22]. Dostupné z: [http://www.mistopisy.cz/historie\\_breclav\\_7474.html](http://www.mistopisy.cz/historie_breclav_7474.html)
- CIELONTKO, Rudolf. ŽSR 110 : Bratislava - Kúty - Břeclav ČD. In: VLAKY.NET [online]. VLAKY.NET, 2011 [cit. 2016-03-29]. Dostupné z: <http://www.vlaky.net/servis/trat.asp?id=1>
- Cukrovary ve světě i u nás. [online]. In: . s. 5 [cit. 2016-03-05]. Dostupné z: [files.mysugar.webnode.cz/./Historie%20v%20našich%20zemích.pdf](http://files.mysugar.webnode.cz/./Historie%20v%20našich%20zemích.pdf)

- DANĚK, Tomáš, Helena KILIÁNOVÁ, Vilém PECHANEC, Zdeněk OPRŠAL a Han BRUS. Rozvoj cukrovarnictví na Hané v 19. století a jeho vliv na krajinný ráz. Listy cukrovarnické a řepařské [online]. 2015, 131(4), 4 [cit. 2016-03-29]. Dostupné z: [http://www.cukr-listy.cz/on\\_line/2015/PDF/146-149.pdf](http://www.cukr-listy.cz/on_line/2015/PDF/146-149.pdf)
- GROF, Leopold. Odbočná dráha Ostrava Svinov - Opava Východ. In: Železniční muzeum moravskoslezské [online]. Ostrava: Železniční muzeum moravskoslezské, 2016 [cit. 2016-04-15]. Dostupné z: <http://zmms.cz/index.php/archiv/historie-trati/33-odbočna-draha-ostrava-svinov-opava-vychod>
- HAVLÍČEK, Marek. Význam starých map pro studium změn krajiny v okrese Hodonín [online]. Brno, 2013 [cit. 2016-01-03]. Disertační práce. Masarykova univerzita, Přírodovědecká fakulta. Vedoucí práce Vladimír Herber Dostupné z: [http://is.muni.cz/th/19770/prif\\_d/](http://is.muni.cz/th/19770/prif_d/).
- Historie obce Rohatec. Obec Rohatec [online]. Rohatec: Rohatec, 2009, 2010 [cit. 2016-01-03]. Dostupné z: <http://www.rohatec.cz/historie-obce-rohatec/d-1001/p1=1425>
- Hodonín - Holíč nad Moravou. ŽelPage [online]. ŽelPage: ŽelPage, 2015, 2015 [cit. 2015-12-17]. Dostupné z: <http://www.zelpage.cz/clanky/slabnouci-regionalni-doprava-mezi-cr-a-slovenskem?lang=sk&lang=en&oddil=2>
- HORA, Tomáš. Trať č. 257 Kyjov – Mutěnice. Moduly Brno [online]. 2009, [cit. 2016-03-29]. Dostupné z: <http://www.modulybrno.cz/trat-c-257-kyjov-mutenice>
- Již 120 let pendlují vlaky mezi Bílovcem a Studénkou. Město Bílovec [online]. Bílovec: Bílovec, 2010, 2010 [cit. 2015-12-17]. Dostupné z: <http://www.bilovec.cz/vismo/dokumenty2.asp?id=534705>
- Národní přírodní památka Váté písky. Jihomoravský kraj [online]. Bno: Krajský úřad Jihomoravského kraje, 2016 [cit. 2016-04-03]. Dostupné z: <http://www.jizni-morava.cz/objekt/35384-narodni-prirodni-pamatka-vate-pisky>

- PLACHÝ, Stanislav. Jak 120 let slavily dvě lokálky ze Suchdola nad Odrou. In: VLAKY.NET [online]. VLAKY.NET, 2011 [cit. 2016-03-29]. Dostupné z: <http://www.vlaky.net/zeleznice/spravy/4195-Jak-120-let-slavily-dve-lokalky-ze-Suchdola-nad-Odrou/>
- POŘÍZEK, Miroslav. 115. výročí vzniku místní železniční dráhy Kojetín – Tovačov. Tovačovský Kamelot [online]. 2010, 1(4), 1 [cit. 2016-03-29]. Dostupné z: [http://www.tovacov.cz/e\\_download.php?file=data/editor/98cs\\_4.pdf&original=kamelot+4+2010.pdf](http://www.tovacov.cz/e_download.php?file=data/editor/98cs_4.pdf&original=kamelot+4+2010.pdf)
- POŘÍZEK, Miroslav. 115. výročí vzniku místní železniční dráhy Kojetín – Tovačov. Tovačovský Kamelot [online]. 2011, 2(1), 2 [cit. 2016-03-29]. Dostupné z: [http://www.tovacov.cz/e\\_download.php?file=data/editor/98cs\\_5.pdf&original=kamelot+1+2011.pdf](http://www.tovacov.cz/e_download.php?file=data/editor/98cs_5.pdf&original=kamelot+1+2011.pdf)
- Použití mapových služeb externími aplikacemi. Národní geoportál INSPIRE [online]. Praha: CENIA, 2015 [cit. 2016-04-18]. Dostupné z: <https://geoportal.gov.cz/web/guest/wms/>
- ROSMUS, Jiří. Přehled vývoje průmyslových závodů v Přerově 1814-1945. Střípky z historie Přerova 2011 - 11 [online]. 2016, 19 [cit. 2016-03-05]. Dostupné z: <http://www.rosmus.cz/archiv/stripky/vyvoj.pdf>
- ROZKOVÁ, Jana. Hustopečská lokálka slaví 120 let. Jaký byl její život? In: Břeclavský deník [online]. Břeclav: Břeclavský deník, 2014 [cit. 2016-03-29]. Dostupné z: <http://www.tydenik-breclavsko.cz/hustopecska-lokalka-slavi-120-let-jaky-byl-jeji-zivot/>
- Sudoměřice nad Moravou - Skalica na Slovensku. ŽelPage [online]. ŽelPage: ŽelPage, 2015, 2015 [cit. 2015-12-17]. Dostupné z: <http://www.zelpage.cz/clanky/slabnouci-regionalni-doprava-mezi-cr-a-slovenskem?lang=sk&lang=en&oddil=2>
- ŠTEFEK, Petr. Ze Svinova do Opavy. Stránky přátel železnice [online]. 1998, [cit. 2016-03-29]. Dostupné z: <http://spz.logout.cz/trate/svin-op.html>

- Trať 325. Badber.blog.cz [online]. Badber.blog.cz: Badber.blog.cz, 2015, 2015 [cit. 2016-01-03]. Dostupné z: <http://badber.blog.cz/1401/trat-325>
- VOJTEK, Milan. Vlakem za perlou jižní Moravy - k zámku Lednice. In: Novinky.cz [online]. Praha: Právo, 2008 [cit. 2016-04-15]. Dostupné z: <http://www.novinky.cz/cestovani/139170-vlakem-za-perlou-jizni-moravy-k-zamku-lednice.html>
- VYBÍRAL, Oldřich. Historie lokálky Vranovice – Pohořelice: (17. IX. 1895 – 14. XII. 2008). VRANOVICKÝ občasník [online]. 2008, 2(6), 1 [cit. 2016-03-29]. Dostupné z: [http://www.vranovice.cms.advice.cz/customers/vranovice/ftp/File/zpravodaj/06\\_08.pdf](http://www.vranovice.cms.advice.cz/customers/vranovice/ftp/File/zpravodaj/06_08.pdf)
- VYBÍRAL, Oldřich. Historie lokálky Vranovice – Pohořelice: (17. IX. 1895 – 14. XII. 2008). VRANOVICKÝ zpravodaj [online]. 2009, 3(1), 2 [cit. 2016-03-29]. Dostupné z: [http://www.vranovice.eu/wp-content/uploads/ftp/File/zpravodaj/01\\_09.pdf](http://www.vranovice.eu/wp-content/uploads/ftp/File/zpravodaj/01_09.pdf)
- Vztah Čech a Moravy v 19. století. Národní knihovna ČR [online]. Praha: Národní knihovna, 2014, 2014 [cit. 2015-12-22]. Dostupné z: <http://www.ptejteseknihovny.cz/dotazy/vztah-cech-a-moravy-v-19-stoleti>
- Železniční trať z Petrovic do Karviné by měla 115 let. Město Bohumín. [online]. Karviná: Karvinský deník, 2013, 2013 [cit. 2015-12-17]. Dostupné z: <https://www.mesto-bohumin.cz/cz/zpravodajstvi/novinove-clanky/28216-zeleznicni-trat-z-petrovic-do-karvine-by-mela-115-let.html>

## **10 Seznam příloh**

Příloha číslo 1: Nově otevřené železnice v českých zemích v letech 1870-1875

Příloha číslo 2: Místní dráhy postavené společnostmi KFNB

Příloha číslo 3: Místní dráhy odkoupené společnostmi KFNB

Příloha číslo 4: Místní dráhy vystavěné na účet vlastníka

Příloha číslo 5: Počet obyvatel ve vybraných městech Moravy a Slezska v letech 1850-1900



## **Přílohy**

Příloha číslo 1: Nově otevřené železnice v českých zemích v letech 1870-1875

<b>Rok otevření</b>	<b>Trat'</b>	<b>Společnost</b>	<b>Délka trati (km)</b>
1870	Znojmo - Janov - Střelice	Rakouská společnost státní dráhy	76
1875	Choceň- Broumov - Otovice	Rakouská společnost státní dráhy	103
1868	Praha -Praha - Bruska	Buštěhradská dráha	3
1869	Vejhybka - Lány	Buštěhradská dráha	13
1870	Cheb - Karlovy Vary	Buštěhradská dráha	53
1871	Lány - Březno	Buštěhradská dráha	75
1871	Březno - Chomutov	Buštěhradská dráha	9
1871	Březno - Ostrov	Buštěhradská dráha	42
1871	Ostrov - Karlovy Vary	Buštěhradská dráha	16
1871	Tršice - Františkovy Lázně	Buštěhradská dráha	4
1872	Vejhybky - Dubí	Buštěhradská dráha	8
1872	Chomutov - Vejprty	Buštěhradská dráha	58
1872	Smíchov - Hostivice	Buštěhradská dráha	20
1873	Chomutov - Prunéřov	Buštěhradská dráha	13
1873	Lužná - Rakovník	Buštěhradská dráha	10
1875	Křímov - Raitzenaim	Buštěhradská dráha	14
1875	Liberec - Seidenberg	Jihoseveroněmecká spojovací dráha	41
1875	Železný Brod - Tanvald	Jihoseveroněmecká spojovací dráha	18
1868	Svatoňovice - pruská hranice	Jihoseveroněmecká spojovací dráha	27

1867	Teplice - Duchcov	Mostecko-teplická dráha	10
1870	Duchcov - Chomutov	Mostecko-teplická dráha	37
1874	Trmice - Bílina	Mostecko-teplická dráha	27
1871	Neratovice - Čakovice	Turnovsko-kralupská dráha	15
1872	Čakovice - Praha	Turnovsko-kralupská dráha	19
1867	Bakov - Česká Lípa	Česká severní dráha	44
1869	Česká Lípa - Rumburk	Česká severní dráha	46
1869	Jedlová - Podmokly	Česká severní dráha	40
1869	Chřibská - Varnsdorf	Česká severní dráha	12
1872	Benešov n. P. - Česká Lípa	Česká severní dráha	20
1873	Rumburk - Šluknov	Česká severní dráha	10
1873	Rumburk - Jiříkov	Česká severní dráha	8
1871	Duchcov - Podmokly	Duchcovsko-podmokelská dráha	50
1872	Osek - Chomutov	Duchcovsko-podmokelská dráha	36
1868	České Budějovice - Plzeň	Dráha císaře Františka	136
1870	České Budějovice - České Velenice	Dráha císaře Františka	51
1871	České Velenice - Praha	Dráha císaře Františka	186
1872	Plzeň - Cheb	Dráha císaře Františka	105
1872	Pražská spojovací dráha	Dráha císaře Františka	4
1874	České Budějovice - Veselí n. L.	Dráha císaře Františka	37
1870	Golčův Jeníkov - Kolín - Mladá Boleslav	Rakouská severozápadní dráha	86

1870	Německý Brod - Golčův Jeníkov	Rakouská severozápadní dráha	43
1870	Velký Osek - Ostroměř	Rakouská severozápadní dráha	49
1871	Kunčice - Poříčí	Rakouská severozápadní dráha	32
1871	Německý Brod - Jihlava	Rakouská severozápadní dráha	25
1871	Jihlava - Znojmo	Rakouská severozápadní dráha	98
1871	Německý Brod - Pardubice	Rakouská severozápadní dráha	95
1871	Ostroměř - Stará Paka - Kunčice	Rakouská severozápadní dráha	25
1871	Kunčice - Vrchlabí	Rakouská severozápadní dráha	4
1871	Znojmo - Hranice	Rakouská severozápadní dráha	11
1871	Trutnov - Svoboda n. M.	Rakouská severozápadní dráha	10
1871	Ostroměř - Jičín	Rakouská severozápadní dráha	19
1873	Nymburk - Praha	Rakouská severozápadní dráha	51
1873	Hradec Králové - Chlumeč	Rakouská severozápadní dráha	28
1874	Lysá n. L. - Ústí n. L. - Děčín	Rakouská severozápadní dráha	122
1875	Hradec Králové - Lichkov	Rakouská severozápadní dráha	89
1875	Ústí n. O. - Letohrad	Rakouská severozápadní dráha	14
1872	Žatec - Obrnice - Most - Bílina	Plzeňsko-březenská dráha	45
1873	Plzeň - Žatec - Březno	Plzeňsko-březenská dráha	117
1873	Bílina - Duchcov - Ladovice	Plzeňsko-březenská dráha	5
1872	Most - Obrnice	Pražsko-duchcovská dráha	5
1872	Obrnice - Chlumčany	Pražsko-duchcovská dráha	25
1872	Obrnice - Bílina	Pražsko-duchcovská dráha	10

1873	Chlumčany - Slaný - Praha	Pražsko-duchcovská dráha	92
1871	České Budějovice - Horní Dvořiště	Dráha císařovny Alžběty	57
1869	Brno - Nezamyslice - Přerov	Moravsko-slezská severní dráha	90
1870	Nezamyslice - Olomouc - Šternberk	Moravsko-slezská severní dráha	53
1872	Olomouc - Opava	Moravsko-slezská centrální dráha	115
1872	Krnov - Jindřichov	Moravsko-slezská centrální dráha	23
1871	Zábřeh - Sobotín	Moravská pohraniční dráha	22
1873	Šternberk - Králíky - Lichkov	Moravská pohraniční dráha	94
1871	Ostrava - Frýdlant n. O.	Ostravsko-frýdlantská dráha	33
1872	Břeclav - Hrušovany	Břeclavsko-mikulovsko-hrušovanská dráha	43
1871	Bohumín - zalitavské hranice	Košicko-bohumínská dráha	63
1875	Zdice - Protivín	Rakovnicko-protivínská dráha	103

(Zdroj: HLAVÁČKA, 2002 )

Příloha číslo 2: Místní dráhy postavené společnostmi KFNB

<b>Dráha</b>	<b>Rok otevření</b>	<b>Délka trati (km)</b>
Kojetín - Bielsko	1888	102
Studénka - Bílovec	1890	7
Suchdol nad Odrou - Budišov nad Budišovkou	1891	39
Suchdol nad Odrou - Fulnek	1891	10
Opava východ - Horní Benešov	1892	30
Hrušovany u Brna - Židlochovice	1895	3
Kojetín - Tovačov	1895	11
Vranovice - Pohořelice	1895	9
Petrovice u Karviné - Karviná	1898	10
Břeclav - Kúty	1900	10

(Zdroj: PAVLÍČEK, 2002)

Příloha číslo 3: Místní dráhy odkoupené společností KFNB

<b>Dráha</b>	<b>Rok otevření</b>	<b>Délka trati (km)</b>
Kroměříž - Hulín	1880	8
Kroměříž - Zborovice	1881	17
Hulín - Bystřice pod Hostýnem	1882	18
Hranice na Moravě - Vsetín	1884-1885	45

(Zdroj: PAVLÍČEK, 2002)

Příloha číslo 4: Místní dráhy vystavěné na účet vlastníka

<b>Dráha</b>	<b>Rok otevření</b>	<b>Délka trati (km)</b>
Šakvice - Hustopeče u Brna	1894	7
Veřovice - Štramberk	1896	6
Otrokovice - Vizovice	1899	25
Mutěnice - Kyjov	1900	16
Břeclav - Lednice	1901	12

(Zdroj: PAVLÍČEK, 2002)



Příloha číslo 5: Počet obyvatel ve vybraných městech Moravy a Slezska v letech 1850-1900

<b>město</b>	<b>1850</b>	<b>1857</b>	<b>1869</b>	<b>1880</b>	<b>1890</b>	<b>1900</b>
Brno-město	48 084	58 809	73 771	82 660	94 462	109 346
Břeclav	3 310	19 654	4 597	6 954	8 203	9 126
Hodonín	3 710	18 494	5 202	6 512	8 482	10 233
Hranice	5 929	29 706	6 735	7 384	8 136	8 185
Kroměříž	7 536	27 724	9 918	11 816	12 480	13 935
Lipník nad Bečvou	5 442	19 531	5 879	6 194	6 207	6 690
Nový Bohumín	434	16 335	876	1 532	1 983	4 816
Nový Jičín	8 677	27 876	9 912	11 905	13 667	14 587
Olomouc-město	9 790	13 997	15 229	20 176	19 761	21 707
Opava	9 496	29 008	16 608	20 562	22 867	26 748
Přerov	4 468	20 764	7 213	11 190	13 172	17 005

(Zdroj: Statistische Übersichten über die Bevölkerung und den Viehstand von Österreich 1859, RŮŽKOVÁ, ŠKRABAL, 2006)