

## **150 let od příjezdu prvního vlaku Rakouské severozápadní dráhy do Prahy**

Václav Haas<sup>1</sup>

### **Anotace**

4. října 2023 uplynulo 150 let do chvíle, kdy do Prahy přijel první vlak po Rakouské severozápadní dráze. Příspěvek se věnuje i širším souvislostem pozvolného zrodu drah v habsburském Rakousku.

### **Abstract**

On October 4, 2023, 150 years have passed since the first train on the Austrian Northwestern Railway arrived in Prague. The paper also deals with the wider context of the gradual birth of railways in Habsburg Austria.

### **Klíčová slova**

Dráha, železnice, trať, vlak

### **Key words**

Rail, railway, line, train

### **Úvod**

Ve středu 4. října 2023 uplynulo 150 let od okamžiku, kdy po odbočné trati Rakouské severozápadní dráhy přijel od Nymburka a Lysé nad Labem na nynější území Prahy první vlak. Stavba odbočky tzv. Polabské dráhy, v Nymburce se připojující k již dokončené hlavní trati Rakouské severozápadní dráhy z Vídně přes Znojmo, Jihlavu, Havlíčkův Brod a Kolín do Mladé Boleslavi, se koncem léta roku 1873 chýlila ke konci. Zdrželo se dokončení koncového pražského nádraží plánovaného na místě původních městských hradeb na Těšnově. Jejich bourání v úseku kolem Poříčské brány proběhlo teprve o rok později, v červenci až září 1874.

Veřejnost dychtivě očekávala otevření trati, obzvláště když se k dokončení blížila také stavba dalšího úseku, který napojoval na síť Rakouské severozápadní dráhy Hradec Králové. Proto bylo rozhodnuto o zřízení provizorního nádraží v administrativní budově na Rohanském ostrově, kde se nacházela rozsáhlá pražská nákladní stanice Rakouské severozápadní dráhy. Prozatímní výpravní budova a improvizované kolejiště měly předpokládané slabé dopravě po zahájení provozu postačovat. Projekt nouzových úprav administrativní budovy na výpravní budovu nádraží byl předložen 11. září 1873 a již o 11 dní později byl schválen. O necelé tři týdny později, 4. října 1873 byla na trati z Nymburka přes Lysou na Rohanský ostrov zahájena veřejná doprava.

---

<sup>1</sup> Ing. Václav Haas, náměstek ředitele organizace ROPID pro příměstskou dopravu a di spečink

Provizorní pražské nádraží, které však leželo na území sousedního a tehdy samostatného Karlína, bylo jedním z důvodů, proč Rakouská severozápadní dráha zahájila provoz bez velkých slavností. Přesto byla trať odevzdána do provozu za velké účasti veřejnosti. Jízdní řád pro nový úsek byl schválen již 16. září 1873. První vlak dojel do nádraží na Rohanském ostrově v 8:30 se zpožděním 24 minut. Ve stejný den začaly jezdit vlaky mezi Chlumcem a Hradcem Králové. Na nové železnici mezi Lysou a Prahou fungovaly ještě stanice Čelákovice, Mstětice, Chvaly-Počernice (nyní Praha-Horní Počernice) a Vysočany (nyní Praha-Vysočany). Dokončením trati vzniklo třetí (a poslední) železniční spojení Vídně s Prahou.

Zahájení provozu na trati z Nymburka do Prahy předcházelo několik zajímavých událostí v dějinách našich železnic, s nimiž může být zajímavé se podrobněji seznámit, neboť u nich lze nalézt určité paralely s ryze současným vývojem. Pojdme nahlédnout do historie před více než 150 lety, kdy postupně vznikala základní kostra nynější železniční sítě. Jistě není nezajímavé, že některé pro tuto trať důležité události se udály mnoho let před jejím vznikem a týkaly se primárně železnic a oblastí vzdálených až stovky kilometrů daleko. Nejen v historii železnic však mnohdy platí, že všechno souvisí se vším a historie se často opakuje....

### **Dějství první: Soukromé vs. státní železnice**

Když v roce 1776 zkonstruoval James Watt první funkční parní stroj, záhy začali vynálezci přemýšlet o jeho využití pro účely dopravy. V roce 1808 předvedl v Londýně Richard Trevithick parní lokomotivu, která vozila po okruhu vozík s cestujícími rychlostí až 30 km/h. Lokomotivy zaměřily nejdříve na důlní drážky a později i na veřejné železnice. Otec a syn George a Robert Stephensonovi zkonstruovali parní lokomotivy pro původně koněspřežní trať Stockton – Darlington, kde byl provoz zahájen 27. září 1827, a následně pro dráhu z Manchesteru do Liverpoolu, u níž byl poprvé použit normální rozchod 1435 mm. Při soutěži lokomotiv v říjnu 1829 dosáhla Stephensonova „Raketa“ rychlosti až 46 km/h, při samostatné jízdě dokonce 56 km/h. Vlaky začaly na trati Liverpool – Manchester jezdit v polovině září 1830. Z Anglie se parostrojní železnice šířila na evropský kontinent. V roce 1828 byl zahájen provoz na dráze ze St. Étienne do Andrézieux ve Francii, v květnu 1835 z Bruselu do Malines v Belgii, v roce 1839 z Amsterdamu do Rotterdamu v Holandsku. V sousedním Bavorsku byla první trať z Norimberku do Fürthu otevřena v prosinci 1835, v říjnu 1838 vyjel první pruský vlak z Berlína do Postupimi, v Sasku se vlaky z Lipska do Althenu rozjely v dubnu 1837 a celá trať z Lipska do Drážďan byla otevřena v dubnu 1839.

Železniční horečka nemohla minout ani habsburské Rakousko, byť sem příchod nového dopravního prostředku byl velmi pozvolný. Čechy, Morava a Slezsko patřily spolu s Dolním Rakouskem k hospodářsky nejvýznamnějším provinciím monarchie, což inspirovalo profesora vídeňské polytechniky Franze Riepla k návrhu na stavbu koněspřežní železnice, která měla spojit Vídeň s uhelným Ostravskem i se solnou Haličí. Na druhou stranu měla mířit do přístavu v Terstu. Později Riepl svůj návrh omezil pouze na severní větev trati. Rakouská vládní byrokracie nebyla novým návrhům nakloněna. Myšlenka však nadchla finančníka Salomona Mayera

Rothschilda, který Riepla vyslal za zkušenostmi do Anglie. V roce 1834 Riepl, společně se spolupracovníkem Heinrichem Sichrovským uvedli v pamětním spisu i alternativu parostrojního provozu. Železnice měla v Rakousku mnoho odpůrců a dvorská komora pochybovala, že takovou stavbu lze provést. Císař František I. žádost zamítl.

Obrat přišel v zimě 1835, kdy František I. zemřel a na trůn nastoupil Ferdinand I. Postupně se začal měnit přístup k otázce koncesní výstavby železnic. V dubnu 1835 podal Rothschildův bankovní dům novou žádost o udělení privilegia ke stavbě dráhy z Vídně přes Břeclav, Přerov, Moravskou Ostravu a Bohumín do Haliče. Dne 4. března 1836 císař výsadní privilegium podepsal. Kromě hlavní trati z Vídně do Bochnie byly koncesovány odbočky do Brna, Olomouce, Opavy, Bialska-Bialé a k solným skladům ve Dworech, Věličce a u Bochnie. Císař souhlasil s názvem Severní dráha císaře Ferdinanda.

Stavba byla zahájena v dubnu 1836 v úseku z Floridsdorfu do Wagramu. První zkušební jízdy proběhly v listopadu 1837. Přestože vídeňské nádraží Severní dráhy ještě nebylo dokončeno, mohl 6. ledna 1838 vyjet první „zábavní“ vlak do Wagramu. Stavba pokračovala směrem na jižní Moravu. Doprava mezi Wagramem a Dürnkruhem byla zahájena 9. května 1839 a jen o necelý měsíc později, dne 6. června 1839 přijel první vlak do Břeclavi. Souběžně s výstavbou dolnorakouského úseku se od července 1837 pracovalo i na odbočné trati z Břeclavi do Brna. Dne 11. listopadu 1838 mohlo Brno přivítat první lokomotivu „Moravia“ jezdící zde při zkušebních jízdách. V sobotu 15. prosince 1838 proběhla první slavnostní jízda z Brna do Rajhradu pro pozvané hosty. Nesnáze s dodávkami kolejnic zahájení provozu na trati odsunuly na příští rok, a tak úsek z Břeclavi do Brna byl otevřen 7. července 1839.

Práce na hlavní trati Severní dráhy císaře Ferdinanda pokračovaly. Již 1. května 1841 začaly jezdit vlaky z Břeclavi do Uherského Hradiště (nyní stanice Staré Město u Uherského Hradiště). V první zářijový den téhož roku byl provoz možný do Přerova a 17. října 1841 byla na železniční síť připojena Olomouc. Další rozvoj sítě Severní dráhy císaře Ferdinanda již nebyl tak rychlý. Společnosti docházel kapitál, neboť výstavba se proti předpokladům prodražila. Od 15. srpna 1842 mohly vlaky jezdit do Lipníka a práce na dalším úseku do Bohumína byly zahájeny až v květnu 1844 a doprava zde mohla být započata 1. května 1847. Od září 1848 byl Bohumín propojen s pruskou železniční sítí a přes Prusko i s Krakovem. Přímého spojení s Krakovem se Bohumín dočkal 1. března 1856, odbočka ze Svinova do Opavy byla uvedena do provozu 17. prosince 1855.

Pouze několik měsíců po udělení privilegia k výstavbě první lokomotivní železnice z Vídně do Haliče se objevily návrhy na spojení hlavního města monarchie Vídně s centrem Čech Prahou. První zažádal o udělení privilegia český přísežný zemský advokát doktor Václav Lichtner. Konečné rozhodnutí obdržel až v červnu 1838. Projednání žádosti zřejmě brzdila vlivná společnost Severní dráhy císaře Ferdinanda, která měla rovněž zájem o přezkoumání možného spojení mezi dvěma významnými městy. Později se objevil ještě třetí „návrh“ redaktora listu Wiener-Zeitung Josefa Karla Bernarda propagujícího vedení trati z Vídně přes České Budějovice a údolím

Vltavy do Prahy. O stanoviska k výběru možné trasy byli požádáni hrabě Chotek jako představitel České země a guvernér Moravy a Slezska hrabě Ugarte. Chotek doporučil Severní dráhou Ferdinandovou přezkoumaný směr z Brna přes Jimramov a Litomyšl do údolí Labe a přes Kolín do Prahy. Trasa vedla lidnatým, úrodným a průmyslovým krajem. Významná města Polička, Vysoké Mýto, Pardubice, Hradec Králové a Kolín by zaručila čilý osobní i nákladní provoz. Moravskoslezský guvernér Ugarte se rovněž přikláněl k vedení trati z Brna. Dával přednost z hlediska trasování výhodnějšímu směru přes Tišnov, Žďár a Čáslav. Proti rovněž zvažované trase napojené na Severní dráhu císaře Ferdinanda v Olomouci namítal především opomenutí Brna, nevýhodnou zajížďku i pohraniční polohu.

Výsledek červencového projednání v roce 1840 zněl jednoznačně: Trať z Vídně do Prahy má vést přes Brno. Bylo ale zřejmé, že tím nebylo řečeno konečné rozhodnutí. Trasa z Brna kladla odborníkům Severní dráhy Ferdinandovy takové obtíže, že byli nuceni hledat nové trasy, které by současně nekonkurovaly Lichtnerovu návrhu. Při podrobném zkoumání se rozhodli pro trať z Olomouce přes Zábřeh a Pardubice, která byla o 3 míle (cca 23 km) kratší než trasa žďárská, překonávané rozvodí bylo položeno níže, neboť hřeben Českomoravské vrchoviny obcházela ze severu mezi Vysočinou a Jeseníky, což se projevilo nižšími sklony i mírnějšími oblouky. Zásadní bylo snížení stavebních nákladů, protože Severní dráha císaře Ferdinanda začínala mít finanční těžkosti. Vyčerpávala ji prodražující se výstavba hlavní trati směřující do Slezska, nemalé částky byly investovány do trasovacích prací na železnici do Prahy. Poměry na peněžním trhu se zhoršily a vhodný okamžik pro upsání stavebního fondu byl promeškán. Proto 26. srpna 1841 upozornilo ředitelství společnosti všeobecnou dvorskou komoru, že dráhu do Prahy může stavět pouze v případě, že státní správa uzná její důležitost formou finanční podpory stavby a udělením záruky výnosu ze stavebního kapitálu, čímž mělo být případné riziko podnikání přeneseno na stát.

To se již o slovo stále více hlásilo doporučení převzít výstavbu hlavních drah státem. Nejvyšší úřady stále neměly vyřešenou otázku, jakým způsobem zajistit vliv státní správy na rozhodování o směru hlavních železničních tratí. Otázka státních drah se poprvé řešila hned na samotném počátku železničního podnikání v Rakousku. Stát se v záležitosti stavby koněspřežky z Českých Budějovic do Lince rozhodl nebyť průkopníkem nevyzkoušeného podniku a ponechal iniciativu soukromému kapitálu. V září 1824 se vydáním privilegia vzdal zasahování do stavby a provozu dráhy. Když podnik upadl do finančních problémů a společnosti hrozil bankrot, považovali to vládní činitelé za důkaz své prozíravosti.

V roce 1835 bylo řešení otázky vlivu státu na vedení trasy a železniční podnikání prohloubeno při projednávání žádosti o privilegium ke zřízení železnice z Vídně do Bochnie. Dvorní stavební rada navrhl, aby žadatel doplnil žádost o podrobné technické údaje týkající se trasy i údaji o předpokládané přepravě zboží. Považoval za nutné, aby krajské úřady trasu plánované železnice prošly a projednaly její vedení s majiteli dotčených pozemků. Zpočátku rakouské vládě postačovalo udělovat koncese pro železniční podnikání případ od případu, podle individuálních podmínek. V té době na evropské pevnině pod vlivem dobrých výsledků anglické dráhy Liverpool – Manchester nastal boom železničního podnikání. Rakouská vláda dostávala stále více žádostí o udělení privilegia. Císař proto 27. února 1836

nejvyššímu kancléři hraběti Mitrovskému nařídil, aby ve spojené dvorské kanceláři za účasti zástupců všeobecné dvorské kanceláře a dvorské válečné rady projednali, kterými směry by měly být železnice v Rakousku z obchodních i vojenských důvodů budovány, v jakém pořadí a za jakých podmínek by měly být tyto dráhy povolovány.

Podklady vypracoval dvorní rada Vilém Drossdik, který v pamětním spisu o způsobu zřizování drah v budoucnosti mimo jiné uznával velké výhody železnice oproti silnicím, a to v oblasti hospodářské, průmyslové i obchodní. Přesto nepokládal za vhodné, aby dráhy budoval stát. Železniční činnost rozdělával na část technickou (zřizování a udržování dráhy) a obchodní (pořízení vozidel, lokomotiv a provozních zařízení, vlastní provoz, styk s cestujícími apod.). Z dnešního pohledu dělil činnosti na správu železniční dopravní cesty a na činnost dopravce. Po technické stránce považoval železnice za vyšší druh silnic, provozní podmínky však byly zcela jiné, neboť se vzhledem k nutnosti obstarání speciálních vozidel pro provoz na dráze nepředpokládala možnost neomezeného přístupu veřejnosti na železnice. Obdobou mělo být provozování pošty, kde stát přenechával provoz poštmistrům. Teprve po konsolidování situace, úplném oddělení stavby a provozu železnic a takovém zorganizování provozu, aby mohl dráhu používat každý svým vozidlem, měl výstavbu a údržbu železnic převzít stát, stejně jako tomu bylo u silnic. Toto oddělení bylo uskutečněno po roce 1841 stavbou hlavních drah státem, když byl provoz na nich pronajímán soukromým společnostem. Rázně byla odmítnuta Drossdikova myšlenka na přístup jednotlivců na dráhu.

Výsadní směrnice se vztahovaly pouze na dráhy určené pro veřejný provoz. Bylo zapotřebí nejdříve získat předběžné povolení k provedení přípravných prací a teprve po předložení detailních podkladů byla povolena stavba. Volby směru a pořadí výstavby drah byly ponechány podnikatelům a jejich úsudku o výnosnosti drah. Byl stanoven vztah dráhy k jiným subjektům, mj. povinnosti vůči armádě a poště, které nebyly rozsáhlé. Otázka konkurence byla vyřešena vyloučením povolení stavby jiné dráhy mezi stejnými koncovými body, pokud by nevedla přes nová, obchodně důležitá místa. Stavebníkovi bylo (po velkých diskuzích) přiřčeno vyvlastňovací právo pro všechny potřebné pozemky na stavbu železnice a souvisejících zařízení. Stanovení cen jízdného a přepravného bylo výlučně na podnikatelích, pouze pokud by čistý výnos dráhy překročil 15 %, měla státní správa možnost požadovat snížení tarifů. Po uplynutí privilegia (obvykle po 50 letech) měly železnice (po vzoru silnic) přejít zákonem do vlastnictví státu. To se týkalo pouze pozemků a vlastní stavby, nikoli provozních zařízení.

Schválené směrnice ponechávaly volbu směru a pořadí výstavby železnic plně na vůli jednotlivých podnikatelů. Bylo zřejmé, že důležité zájmy státu se ne vždy musí shodovat s komerčními požadavky, někdy se mohou doplňovat, avšak mnohdy si budou odporovat. Železniční referent dvorské kanceláře Drossdik začal po zkušenostech ze zahraničních cest měnit názor na státní politiku v oblasti výstavby železnic. Myšlenku státních drah hájil nejvyšší kancléř hrabě Mitrovský, který se 6. prosince 1837 v přednesu císaři přimlouval za jejich zřízení. Argumentoval nutností stavět i zdánlivě nevýnosné dráhy, které by byly pro stát důležité nepřímým a nevyčíslitelným ziskem, vzestupem národní dopravy, obchodu a průmyslu. Nebylo

systémové, aby soukromníci budovali pouze výnosné dílčí úseky drah a výstavbu obtížnějších a nákladnějších tratí ponechali státu.

Další příležitost k posunu myšlenky vzniku státních drah poskytlo císařské rozhodnutí z 19. července 1840 o zřizování a stanovách železničních akciových společností. Císař v něm udělil nejvyššímu kancléři příkaz, aby vypracoval posudek řešící zajištění vlivu státní správy na budování železnic podle požadavků vnitrostátní i mezinárodní dopravy, se zřetelem na politické a vojenské otázky. Práce se ujaly spojená dvorská kancelář a všeobecná dvorská komora, které vypracovaly první návrh sítě hlavních tratí v Rakousku. Z Vídně se mělo rozbíhat šest hlavních železnic. První měla vést severozápadním směrem do Brna, kam výstavba Severní dráhy Ferdinandovy dospěla již v červenci 1839, dále do Prahy a saských Drážďan, kde se měla připojit na dráhu Drážďany – Lipsko a na další trati do Magdeburgu, Berlína, Štětína a Hamburku. Druhá hlavní železnice byla navržena v trase postupně dokončované Severní dráhy Ferdinandovy do Bochnie, odkud měla pokračovat do Haliče a přes Lvov navázat na polskou dráhu do Varšavy. Třetí tepna by zamířila na jihovýchod, do Vídeňského Nového Města (koncové stanice budované dráhy vídeňsko-rábské) a odtud do významného přístavu Terst. Čtvrtá trať měla z této dráhy odbočit jihozápadním směrem do Benátek, kde by se připojila na železnici do Milána, která měla být prodloužena do Janova. Tím měla být Vídeň propojena s důležitými přístavy na severu (Hamburk, Štětín) i jihu (Terst, Janov). Pátá trať měla směřovat z Vídně přes Pešť (Budapešť) na Balkán, k ústí Dunaje do Černého moře. Poslední, šestá hlavní trať měla spojit rakouskou metropoli, podél Dunaje a přes Linec do Bavorska. Shoda panovala i v otázce, že plného užítku by bylo dosaženo pouze pokud na hlavní tratě budou napojeny další regiony pomocí odbočných a spojovacích drah.

V nejdůležitější otázce se oba spolupracující orgány neshodly. Spojená dvorská kancelář byla spokojena s dosavadní soustavou soukromého podnikání usměrňovaného na státem preferované směry. Oproti tomu všeobecná dvorská komora vedená Karlem Fridrichem Kübeckem prosazovala budování drah státem. Kübeck argumentoval, že dokud budou dráhy výnosné, bankovní domy financující stavbu a čerpající jejich výnosy budou podporovat soukromé železniční podnikání. Až přijde řada na výstavbu nevýnosných tratí, začnou se dožadovat jejich zřízení po státu. Také dvorská válečná rada dospěla k závěru, že hlavní směry navrhovaných železnic jsou vojensky užitečné. Tyto závěry byly 8. března 1841 předloženy k císařskému rozhodnutí.

Mezitím došlo k událostem, které žádaly úplnou změnu státní železniční politiky. Železniční horečka v Evropě pod dojmem nepříliš příznivých finančních výsledků prvních soukromých podniků opadávala a Rakousko nebylo výjimkou. Soukromé společnosti se začaly dožadovat státní pomoci. Karel Kübeck byl pověřen úkolem zpracovat podmínky poskytnutí státní záruky železničním společnostem. V důkladné analýze upozornil na rizika nepředvídanosti finančního dopadu převzetí státní záruky v podobě zaručení minimálního přiměřeného ročního zisku drah. Zejména myšlenka volné konkurence se u železnic jevila jako přímé mrhání finančních i pracovních prostředků a popření strategického plánování. Kübeck pro státní správu žádal například právo na určování směru nových tratí podle vypracovaného plánu,

přizpůsobení již povolených železnic tomuto plánu, převzetí vrchního vedení a kontroly technických orgánů, prací a provozu drah státním generálním ředitelstvím, spojení všech dosavadních společností v jednu či vrchní vedení administrativních záležitostí státní finanční správou.

Dne 16. června 1841 císař Kübeckovi přislíbil zásadní souhlas. Zároveň nejvyššímu kancléři hraběti Mitrovskému nařídil projednávat všechny železniční otázky vždy nejdříve s prezidentem dvorské komory Kübeckem. Navrhované řešení mělo být projednáno s železničními společnostmi, které nejevily zájem o slučování či podřizování se státnímu zájmu a vrchnímu vedení státní správy. Na druhé straně bylo nutné rychle vybudovat hlavní dráhy, které byly zapotřebí nejen pro naplnění vnitřních potřeb monarchie, ale i s ohledem na stav budování železničních tratí v okolních zemích. Rakouská železniční síť byla velmi řídká a hrozilo, že stát přijde o výhodnou pozici na obchodních cestách a přepravní proudy budou odkloněny na dráhy v sousedních zemích.

Velmi citelně se tato otázka dotýkala Čech, k jejichž hranicím se železnice začaly blížit. Přesto na počátku roku 1841 nemělo Rakousko dokončenou ani jednu hlavní trať a nebylo ani rozhodnuto o další koncepci výstavby železnic. Zneklidňující byly zprávy o rychlém postupu budování drah v sousedních zemích, především v Prusku, Sasku a Bavorsku, což ohrožovalo dopravní spoje monarchie. Prodloužením dráhy lipsko-dráždánské z Lipska na sever přes Magdeburk a Berlín do Hamburku a na jih do Bavorska, doplněním dráhy z Frankfurtu nad Odrou do Vratislavi a se vznikem trati z Vratislavi přes Ratiboř do Bohumína k Severní dráze císaře Ferdinanda a konečně s výstavbou plánované trati z Drážďan přes Budyšín a Zhořelec do Vratislavi mohlo být Rakousko zbaveno centrální polohy v dopravních vztazích východu se západem a jihu se severem Evropy. Vídeň by napojením Severní dráhy Ferdinandovy na trať Ratiboř – Vratislav získala přímé spojení s Berlínem, čímž by Praha a celé Čechy byly vynechány. Prusku by se mohlo podařit převést obchod mezi jihem a severem mimo Rakousko, což by poškodilo nejen Čechy, ale i Vídeň a rakouské jižní přístavy.

Kübeck za dané situace pochopil, že je zapotřebí urychleně zahájit stavbu hlavních tratí. Ve zprávě císaři dne 25. listopadu 1841 navrhl, které dráhy vybudovat a způsob jejich výstavby. Byly navrženy čtyři hlavní linie: z Vídně přes Prahu do Drážďan, z Lince přes Salcburk do Bavorska, z Vídně do Terstu a z Benátek přes Milán k jezeru Como. Kübeck porovnával všechny možnosti podpory tří společností: Severní dráhy Ferdinandovy, drah vídeňsko-gloggnické a benátsko-milánské, jejichž trati částečně nebo zcela souhlasily se zamýšlenými směry hlavních železnic. Stát mohl různým způsobem podpořit stavbu (půjčkou, příspěvkem, převzetím části akcií, zaručením výnosu atd.), vždy by však investoval finance do soukromých firem, avšak bez přímého vlivu nad jejich vynakládáním. Nabízela se klíčová otázka, zda nevybudovat tratě přímo státem a potom provoz na nich svěřit soukromým společnostem.

Argumentace byla vypracována dokonale, proto se 19. prosince 1841 císař rozhodl pro Kübeckův návrh. O čtyři dny později byl císařův přípis zveřejněn. Nastal prudký odklon od dosavadní soustavy soukromých drah k soustavě smíšené (státní

i soukromé dráhy). Císař měl případ od případu rozhodovat, které železnice mají být budovány jako státní. Jejich trasu měl vždy určovat stát. Pokud již byla stavba v určitém směru koncesována soukromé společnosti, mohla ji tato vybudovat, pokud byla schopna úkol dokončit. Jinak měl tyto dráhy budovat stát svým nákladem. Stavba měla být pronajímána soukromým stavebním podnikatelům a prováděna za dozoru státních úřadů. Provoz na státem vybudovaných tratích měl být pronajímán soukromým podnikatelům.

Změněno bylo i vedení železničních záležitostí. Řízením státních drah byl pověřen prezident všeobecné dvorské komory, který obdržel nebývalé pravomoci mimo obvyklé úřední postupy. Vlastní záležitosti státních železnic mělo převzít nově zřízené generální ředitelství státních drah, technicko-administrativní úřad podřízený přímo prezidentovi dvorské komory. Spojené dvorské kanceláři a ostatním dvorským úřadům zůstaly zachovány bezpečnostní železniční záležitosti a závazky soukromých podniků ke státní správě i soukromníkům. Dvorská kancelář měla spravovat záležitosti již vytvořených soukromých drah. Měla udělovat výsady novým společnostem a dodržovat přitom směrnici z 18. června 1838. Vždy si měla vyžádat souhlas prezidenta dvorské komory, který měl posoudit působení podniku z hlediska veřejných, finančních a dopravních zájmů a z hlediska budování a provozu státních drah.

Generální ředitelství státních drah bylo zřízeno dekretem dvorské komory publikovaným 13. března 1842. Jeho pravomoci se týkaly záležitostí souvisejících se stavbou železnic: vypracování projektů, zajištění výkupu pozemků, přípravy pro zadání prací, vedení stavby, přípravy zahájení provozu apod. Rozsáhlé pravomoci generálního ředitele (podřízeného pouze prezidentovi dvorské komory) vzbudily nevoli u ostatních státních úřadů, zemských a krajských politických úřadů. Účelu však bylo dosaženo, rychlost schvalování projektů jednotlivých úseků tratí byla skutečně nebývalá.

Prvním úkolem nového generálního ředitelství bylo provést trasování nových tratí ve dvou nejdůležitějších směrech: Severní státní dráhy do Prahy a Drážďan i jižní trati z Mürzzuschlagu do Štýrského Hradce (Grazu). Na severní větvi státní dráhy, která měla napojit na železnici Prahu, bylo zkoumáno velké množství variant vedení trasy. Výsledek shrnul prezident dvorské komory Kübeck v konečném návrhu císaři, kde musel konstatovat jednoznačnou výhodnost trasy z Olomouce do Prahy. Dobře věděl, že jde spíše o volbu pořadí výstavby jednotlivých tratí. Bylo zřejmé, že i ostatní zaměřené trasy se v budoucnu dočkají realizace. Zatím bylo nutné hledět na stav státní pokladny. Proto Kübeck doporučil zahájit nejdříve stavbu 33 mil (cca 250 km) dlouhé železnice z Olomouce do Prahy, která byla nejlevnější, stavebně i provozně nejvýhodnější a mohla být nejdříve dokončena. Zároveň mělo být pomalejším tempem započato s výstavbou obtížné a nákladné, 12 mil (cca 90 km) dlouhé dráhy z Brna údolím Svitavy do České Třebové, k trati olomoucko-pražské.

Důležité bylo vyřešit otázku provozovatele dráhy. Provoz měl dozorovat nově zřízený třetí inspektorát generálního ředitelství státních drah. Podle císařského rozhodnutí z 19. prosince 1841 měl stát železnice budovat a provoz na nich pronajímat soukromým společnostem. Prezident dvorské komory Kübeck dal tuto záležitost



znovu přešetřit. Na generálním ředitelství vznikly rozpory. Vládní rada Zellner a inspektor Schmid podporovali provoz ve státní režii, generální ředitel Francesconi i inspektoři Severní a Jižní státní dráhy Negrelli a Ghega se stavěli za pronájem provozu. Zastánci státního provozu argumentovali, že bude velmi obtížné stanovit nájemní podmínky a výši úhrady za zajištění provozu, údržby dráhy a vozidel. Státní dráha by musela zřídit dozorčí aparát, který by po mírném navýšení postačoval pro řízení provozu ve vlastní režii. Zastánci pronájmu argumentovali, že i provoz ve vlastní režii by přinesl mnoho nesnází, technických i organizačních úkolů. Panovala shoda, že i v případě pronájmu státní dráha dodá nájemci vlastní lokomotivy a vozy. Trati měly být pronajaty v celé délce a volná soutěž byla vyloučena. Osloveny byly pouze Severní dráha císaře Ferdinanda (pro provozování Severní státní dráhy) a Vídeňsko-gloggnická dráha (pro Jižní státní dráhu).

Prezident Kübeck se přiklonil k názorům Francesconiho. Rozhodující bylo dopravní na nové dráze zahájit co nejdříve, a tak nebyl čas na zaškolení zaměstnanců pro provoz ve státní režii. Snadnější se jevílo využít vyškolených zaměstnanců některé soukromé společnosti, což zároveň zaručovalo bezpečný provoz. Dne 9. prosince 1843 císař zmocnil Kübecka k vyjednávání s oběma společnostmi a k objednávce potřebných vozidel. Nejdříve proběhla vyjednávání s Vídeňsko-gloggnickou dráhou, neboť již 21. října 1844 měl započít provoz mezi Mürzzuschlagem a Štýrským Hradcem (Grazem) na Jižní státní dráze.

Následně byla zahájena jednání se Severní dráhou císaře Ferdinanda o pronájmu severní větve státní dráhy mezi Olomoucí a Prahou. Dohodnutá smlouva byla vzata císařem na vědomí 15. března 1845. Byla sjednána na pět let, tj. od 1. září 1845 do 31. srpna 1850. Nájemce měl nejen zajišťovat provoz, ale i provádět další přepravní služby (uskladnění, svoz a rozvoz zboží), udržovat budovy, železniční spodek i svršek. Den zahájení provozu měl být nájemci oznámen včas, aby mohl zacvičit zaměstnance. Státní správa stanovovala jízdné i dovozní, vydávala ustanovení o přepravě poštovních zásilek, rozhodovala o počtu vlaků, jejich rychlosti a jízdním řádu. Předpisy pro cestující a služební předpisy byly vydávány po dohodě státní správy a nájemce. Státní správa zasahovala i do personální politiky. Nájemce tak byl spíše vykonavatelem státní moci než podnikatelem. Státní správa mu proplácela všeobecné náhrady, například provozní výdaje podle počtu projetých mil, výdaje za udržování železničního spodku, svršku a budov i za technickou a provozní režii podle délky trati v mílích. Vyplácela i provize z hrubých příjmů. Další náhrady byly propláceny za nepravdělné provozní výkony.

Provoz na celé trati z Olomouce do Prahy mohl být slavnostně zahájen 20. srpna 1845. Pravidelná osobní doprava byla započata 1. září 1845, nákladní provoz měl být spuštěn o měsíc později. Spojovací železnice z Brna do České Třebové byla dokončena a do provozu uvedena teprve v první den roku 1849.

## **Dějství druhé: Konec první epochy státních drah**

Po dokončení výstavby trati z Olomouce do Prahy plynule pokračovala stavba pokračování do Drážďan. Pro její vedení byla zvolena přirozená trasa údolními řek

Vltavy a Labe. Práce se naplno rozběhly v roce 1846, avšak postupovaly pomalu a nerovnoměrně. Od září 1848 měla Praha prostřednictvím prodloužení trati Severní dráhy císaře Ferdinanda z Lipníka nad Bečvou do Bohumína spojení s Berlínem a Hamburkem. Stavba důležité železnice z Prahy do Drážďan trvala již pátý rok. Zatímco se v okolí Podmokel (nyní stanice Děčín hl.n.) barabové rvali se skálami, severně od Prahy dokončené úseky pomalu zarůstaly trávou. Později tudy občas projela lokomotiva s několika vozy naloženými různým materiálem nebo se stavebními dělníky. Lidé se stále více zajímali, kdy se začne jezdit po téměř hotové trati z Prahy severním směrem. Neklid narůstal i ve vedení státní dráhy. Stavba trati Olomouc – Praha byla dokončena za tři roky, ačkoli byla o 110 km delší. I když uvážíme větší obtížnost drážďanské trasy i politické události roku 1848, bylo zdržení příliš velké.

S ohledem na zmírnění finančních ztrát a pro uspokojení zájmu veřejnosti bylo rozhodnuto zahájit provoz na trati po částech. Z Prahy do Lovosic vlaky jezdily od 1. června 1850, první zkušební jízda z Lovosic do Ústí proběhla 15. srpna 1850 a otevření provozu bylo stanoveno na 1. října 1850. V tento den byla zahájena osobní doprava a přeprava uhlí, ostatní nákladní doprava byla započata až 15. listopadu 1850. Také na saské straně se finišovalo. Přímý a rovinatý úsek Drážďany – Pirna byl dokončen 1. srpna 1848. Úsek ke státní hranici byl složitější, proto zde došlo k prodloužení výstavby o jeden rok. Poslední úsek z Krippen ke státní hranici mohl být do provozu odevzdán 31. prosince 1850. Veřejnému provozu dráha nemohla být zatím odevzdána, neboť bylo zapotřebí dokončit veškeré stavby a dohodnout podmínky provozu na mezistátním hraničním přechodu. Slavnostní zahájení dopravy na trati Praha – Drážďany bylo nakonec stanoveno na 6.–8. dubna 1851.

V souvislosti se zahájením provozu na úseku z Prahy do Lovosic došlo 1. května 1850 ke změně provozovatele sítě Severní státní dráhy. Na základě pětileté smlouvy platné do 31. srpna 1850 zajišťovala její provozování soukromá společnost Severní dráhy císaře Ferdinanda. Protože smlouva nemohla zachytit všechny otázky rozvíjejícího se provozu, docházelo od počátku vlivem nejasných ustanovení k obtížím při vyúčtování. Stále více se ukazovala výhodnost převzetí provozu do státní režie. Kontrakt proto nebyl prodloužen a čtyři měsíce před uplynutím nájemní smlouvy převzal provoz na dráze stát.

Rakousko počátkem padesátých let 19. století nejen budovalo vlastní železnice, ale také přebíralo některé dráhy vybudované soukromým kapitálem. Po roce 1851 stát zvýšil úsilí o rychlé vybudování moderního komunikačního systému. Spolu s uskutečňováním vlastních železničních projektů, především dostavby Jižní státní dráhy z Gloggnitz přes Semmering do Terstu, byly plánovitě nakupovány tratě soukromých železnic (vyjma Severní dráhy císaře Ferdinanda), jejichž výstavba stagnovala. V roce 1854 stát vlastnil 70 % veškerých rakouských železničních tratí a dalších 20 % kontroloval pomocí akciového podílnictví.

V roce 1853 se množily stížnosti a kritika na vedení železnic. Podřízenost ministerstvu byla těžkopádná, jednání zdlouhavá a nepružná. Původně jednoduché záležitosti se zkomplikovaly, kvetla byrokracie, vládla písarčina, malichernosti, tuhý

centralismus, přebujelý aparát, policejní systém kontroly či zdlouhavé vyřizování osobních věcí. Finanční situace rakouského státu se v polovině padesátých let 19. století značně zhoršovala. V roce 1854 dosáhl státní deficit 315 milionů zlatých. Obrovské částky vložené do výstavby železničních a telegrafních linek Rakousku chyběly při prosazování ambiciózních zahraničněpolitických cílů. Vyšší výdaje na zbrojení vyplývající z přehnaných a často neuskutečnitelných vnitropolitických a zahraničněpolitických záměrů (politické umrtvování Uher, italských provincií a částečně i Německa, vojenské obsazení podunajských knížectví během Krymské války) si vynutily neustále narůstající zadlužení státu. Nedostatek financí vyvolal odklon od dosavadního systému státem prováděné výstavby železnic. Bylo rozhodnuto státní výstavbu drah nahradit soukromými iniciativami. Státem zahájené stavby železnic však měly být dokončeny.

Přechod k novému systému výstavby železniční sítě byl postupný. Nejdříve bylo 14. srpna 1854 vydáním nového koncesního zákona zvýhodněno zřízení soukromých železnic. Nový zákon odstraňoval právní překážky a provozně-technické nejasnosti z předešlého období. Délka platnosti železničních koncesí byla prodloužena z 50 na 90 let a pro nejdůležitější spojnice byly přislíbeny státní garance minimálního zúročení vloženého kapitálu. Stát si vyhradil právo rozhodovat o základních směrech nových tratí. Rozsáhlý železniční program vyhlášený ústřední opevňovací komisí 10. listopadu 1854 naznačoval směry tratí, o jejichž zřízení mělo Rakousko zájem. Byly zde zařazeny například dráhy z Prahy do Plzně a k bavorským hranicím, z Plzně do Chebu a Aše, z Plzně do Českých Budějovic, z Ústí nad Labem do Chebu či z Pardubic přes Liberec do saské Žitavy. Trati měly vybudovat soukromý kapitál a pouze tam, kde by se nepodařilo nalézt zájemce, měl železnici zřídit stát.

Tajně bylo vyjednáváno o odprodeji státního železničního a báňského vlastnictví. Dne 19. října 1854 se státní dráhy ocitly císařským rozhodnutím v konkurzním řízení. Odprodej byl vyhlášen na firmu, která nekračovala, naopak vykazovala ekonomickou rentabilitu. Posledního dne roku 1854 byly Severní a Jihovýchodní státní dráha odprodány francouzsko-rakouskému finančnímu konsorciu, které finančně zajišťovala pařížská banka Sociétés General du Crédit Mobilier. Ke dni 12. ledna 1855 přešla koncese na rakouského podnikatele Georga von Sinu, finančníka Daniela Eskelese, francouzského bankéře, politika a spisovatele Isaaka Péreira a Raphaela Galliera, kteří ji předali nově ustavené Rakouské společnosti státní dráhy (někdy nazývané zkráceně Společnost státní dráhy, se zkratkou StEG). Podle smlouvy byly prodány nejen železniční tratě, ale také uhelné doly na Kladně a v Oravici (nyní Oravița v Rumunsku) i továrna na stroje a lokomotivy ve Vídni.

Od 1. ledna 1855 trať Olomouc – Praha převzala společnost se značkou StEG, reálně k ovládnutí provozu soukromým subjektem došlo až v říjnu 1855. Po převzetí olomoucko-pražské dráhy soukromou společností byla trať shledána ve špatném technickém stavu, hrozilo až zastavení provozu. Společnost koupila státní dráhy levně, avšak o to více musela investovat do jejich modernizace. Pozoruhodný byl první krok nových majitelů – zvýšení platu všem zaměstnancům a investice do zařízení dráhy. Systematicky byla rozšiřována nejnákladnější nádraží. Především bylo zapotřebí vybudovat zázemí pro přepravu zboží, neboť zejména stavba skladišť byla státní dráhou značně podceněna. Podle potřeby vznikala nádraží, nákladíště či

zastávky v nových lokalitách. Postupně bylo zahájeno zdvojkolejnění trati. Vylepšován byl lokomotivní a vozový park. Přes špatný technický stav železnice byl zvýšen počet všech druhů vlaků – osobních, smíšených i nákladních.

V následujících letech byly prodány téměř všechny ostatní státní železnice včetně teprve v červenci 1857 dokončené trati z Vídně do Terstu. Podporou soukromé iniciativy a výprodejem drah se stát na dlouhá léta zdržel přímé účasti na budování železniční sítě. Systém státních garancí se stal účinným administrativně-ekonomickým nástrojem, který v následujících letech vyvolal velkou zakladatelskou horečku v oblasti železničního podnikání. Nové tratě začaly vznikat především za účelem zajištění přeprav nového druhu paliva – uhlí, jehož rozsáhlejší těžba byla v jednotlivých revírech zahajována právě v tomto období.

### **Dějství třetí: Boj o druhé železniční spojení Vídně a Brna**

Na vznik několika hlavních tratí na území nynější České republiky měl velký vliv spor dvou nejmocnějších rakouských železničních společností probíhající na přelomu padesátých a šedesátých let 19. století. Na jedné straně stála nejstarší parostrojní železnice na území Rakouska, Severní dráha císaře Ferdinanda (KFNB), na straně druhé byla Společnost státní dráhy (StEG), která na konci roku 1854 odkoupila od státu Severní státní dráhu a Jihovýchodní státní dráhu. Konkurenční boj se rozhořel kvůli záměru výstavby železnice, která měla propojit dvě dosud oddělené sítě Společnosti státní dráhy, což by znamenalo narušení privilegia Severní dráhy císaře Ferdinanda.

Vzájemná nevráživost mezi oběma nejvýznamnějšími rakouskými železničními podniky vznikla ihned po prodeji státních drah společnosti kryté francouzským kapitálem. Byla vyvolána snahou Severní dráhy Ferdinandovy udržet si na Moravě monopol, ale i nepřátelstvím vídeňského bankovního domu Rothschildů, zakladatelů Severní dráhy, a pařížských bankéřů bratrů Péreirových ovládajících Společnost státní dráhy. Ti si znelíbili Rothschildy, když založili banku Crédit mobilier, čímž odňali pařížským Rothschildům monopol na půjčky státu. Nelze vyloučit, že evropští Rothschildové zamýšleli sami zakoupit rakouské státní železnice, čímž by mohli ovládat železniční síť od Pešti po Podmoky.

Vlaky jihovýchodní větve Společnosti státní dráhy z Pešti (Budapešti) a Prešpurku (Bratislavy) jezdily zpočátku přes Marchegg a Gänserndorf do vídeňského nádraží Severní dráhy. Severní část sítě StEG končila v Olomouci, resp. v Brně, dále do Vídně vlaky musely používat koleje konkurenta. Záhy se oba podniky dostaly do řady sporů, např. o vedení přímých vlaků z Pruska přes Bohumín do Podmokel. Probíhaly diskuze o oprávněnosti nákladů na přepravy vlaků StEG po trati KFNB z Vídně do Brna nebo Olomouce, o přednostním odbavení tranzitních vlaků i další spory. Severní dráha svého výhodného postavení až bezohledně využívala. Společnost státní dráhy jen těžko akceptovala, že musí jízdní řád na své rozsáhlé síti upravovat podle libovůle vložené, poměrně krátké cizí trati, kterou byla nucena peážovat. KFNB odmítala návrhy StEG na spojení obou společností nebo na výstavbu dalších dvou nezávislých kolejí mezi Marcheggem a Brnem.

V říjnu 1859 požádala StEG o povolení přípravných prací pro prodloužení jihovýchodní trati do vlastního vídeňského nádraží a pro spojení této železnice z bodu, jehož určení si vyhradila státní správa, k jedné nebo druhé větvi severní trati. V následujícím měsíci bylo povolení uděleno, avšak s výslovným upozorněním, že vedení železnice z Vídně ve směru do Brna nebo Olomouce není vzhledem k privilegii Severní dráhy dovoleno. Již během prvních trasovacích prací podala v červenci 1860 KFNB námitku.

V únoru 1861 předložila Společnost státní dráhy ministru obchodu žádost o souhlas s výstavbou spojovací trati, která měla propojit jihovýchodní a severní síť společnosti. Opírala se přitom o tajný dodatek ke koncesní listině ze dne 1. ledna 1855, který určoval, že StEG je oprávněna, když o to požádá, kdykoli vést podle státní správy schválených plánů železniční trať Marchegg – Segedín (Szeged) přímo do vlastního nádraží ve Vídni a tuto železnici spojit dráhou, jejíž výchozí bod určí státní správa, s jednou z větví trati Podmokly – Brno/Olomouc.

Společnost státní dráhy odkoupila Vídeňsko-rábskou dráhu včetně jejího vídeňského nádraží. Odtud měla vycházet doplňovací síť StEG. V hrozícím připojení Brna na tuto trať spatřovala KFNB konkurenci, které mělo být zabráněno zněním jejího privilegia. Zatímco Společnost státní dráhy začala rychle vytyčovat spojovací trať, Severní dráha Ferdinandova zahájila boj za obhájení svého císařského privilegia na podkladě přesného znění koncesní listiny obsahující článek o přísném zákazu budování dalšího spojení Vídně a Brna, které by mohlo poškodit zájmy Severní dráhy.

Je zřetelné, že smlouva uzavřená při prodeji státní dráhy byla v rozporu s již dříve udělenou koncesí Severní dráhy. Po odhalení tento rozpor vláda odůvodňovala tím, že vložení klauzule do kupní smlouvy bylo učiněno na nátlak Společnosti státní dráhy a v naději, že prakticky nebude třeba ji použít. Klauzule měla sloužit pouze k případnému morálnímu nátlaku, pokud by se rozpínavost KFNB stala příliš nepříjemnou Společnosti státní dráhy. Nyní se vláda ocitla v problémech.

Ředitelství StEG ve své žádosti z února 1861, doplněné v lednu 1863, navrhovalo tři možné trasy spojovací dráhy. První začínala v Gross Enzersdorfu na Vídeňsko-rábské dráze, u Wagramu poprvé překročila trať Severní dráhy, přes Mistelbach, Laa, Hrušovany, Drnholec a Trostovice mířila k dalšímu překřížení Severní dráhy a přes Nosislav dosáhla Brna. Druhá trasa byla navržena z Marcheggu přes Gajary (u Malacek), souběžně s tratí Vídeň – Břeclav do Kútů, u Břeclavi přešla Severní dráhu a přes Hustopeče a Nosislav měla dojít do Brna. Třetí trasa vycházela z Dioseku (Sládkovičovo) a přes Trnavu a Bílé Karpaty vedla do Kútů, odkud pokračovala přibližně stejným směrem jako předchozí varianta. Z uvedeného seznamu tras je patrné, že se nejednalo o napojení dalších větších měst na železniční síť, nýbrž o paralelní spojení ke stávající trati Severní dráhy Ferdinandovy.

Nelze se proto divit protestům jejího ředitelství, které se obrátilo na pět vynikajících vídeňských právníků se žádostí o posudek, zda by zřízením těchto železnic bylo porušeno výhradní privilegium KFNB. Jejich zřetelné „ano“ přesvědčilo všechny zúčastněné ... kromě znalců StEG. Severní dráha seznámila veřejnost s výsledky zkoumání znalců v dubnu 1861 ve zprávě podepsané generálním ředitelem společnosti Francesconim.

Ředitel správní rady StEG Maniel záhy 63 bodů Francesconiho zprávy zkritizoval a seznámil s příloženým posudkem pěti renomovaných dvorních a soudních právníků, kteří veřejnost přesvědčovali o pravdě Společnosti státní dráhy. Privilegium Severní dráhy bylo označováno za brzdu rozvoje průmyslu. Převažovalo mínění, že KFNB bojuje o monopolní postavení, kterého někdy zneužívá při tvorbě tarifů. Mezi oběma společnostmi vzplál boj vedený s neobyčejnou prudkostí, který několik let zaměstnával tisk.

Úkolu vyřešit spor se na žádost KFNB ujalo sedm profesorů vídeňské univerzity, znalců práva. Ti se shodli, že v právu je Severní dráha. Zdálo se, že dojde k největšímu civilnímu soudnímu procesu v dějinách Rakouska. Státní správa se přesvědčila, že spor nelze řešit soudně, neboť se jednalo o složitou politickou, národohospodářskou a vojenskou záležitost. Společnost státní dráhy přinesla rakouskému hospodářství 200 milionů franků při nákupu státních železnic a dalších 145 milionů franků investovala do rekonstrukce starých a výstavby nových tratí. Kromě toho by takto pojatý výklad privilegia mohl do budoucna znemožnit výstavbu jiných potřebných drah.

Státní správa se pokusila v květnu 1861 vyřešit spor jednáními na ministerstvu obchodu a financí za účasti obou společností (pod vedením ministra obchodu Wickenburga). Naději dával návrh StEG na sloučení obou společností. S tím z mnoha důvodů nesouhlasila KFNB, tehdy v plném rozkvětu, která byla svolná pouze k některým ústupkům, zejména tarifním. V roce 1862 došlo k novému pokusu o dohodu, avšak StEG si kladla požadavky, které nemohly být ze strany KFNB akceptovány, např. úplné přenechání trati Břeclav – Brno (včetně celé brněnské stanice), vyhrazení tranzitní přepravy mezi Čechami a Uhrami či výhradní právo na sestavu jízdního řádu.

Společnost státní dráhy uznala, že vítězství ve sporu s mocnou KFNB bude spojeno s velkými obtížemi. Odhodlala se proto k náhradnímu řešení v podobě žádosti (podané 14. září 1862) o koncesi k výstavbě železnice z Gross Enzersdorfu přes Laa, Znojmo, Třebíč, Jihlavu a Čáslav do Kolína, kde mělo být dosaženo připojení k hlavní trati severní sítě společnosti. Vláda se myšlenky chopila jako východiska z vleklého sporu a 8. března 1863 povolila předběžné práce. Proti koncesi na prodloužení Jihovýchodní státní dráhy z Marcheggu do nádraží StEG ve Vídni nebylo námitek. Spojení obou sítí Společnosti přes Wagram, Hrušovany a Vranovice nebylo v souladu s veřejnými zájmy, proto s ním ministerstvo obchodu nevyslovilo souhlas. Proti výstavbě dráhy přes Znojmo a Jihlavu do Kolína nebyly námitky a projekt byl uznán za vyhovující. Dne 7. září 1863 vyjádřil císař souhlas s koncesí pro tratě Marchegg – Vídeň a z některého místa na této železnici do Znojma a Kolína, s odbočkou ze Znojma k Brněnsko-rosické dráze. Odbočka měla sloužit výhradně pro přepravu rosického uhlí a místní dopravě mezi Znojmem a Tetčicemi.

Nezahálela ani Severní dráha Ferdinandova. Již kolem poloviny padesátých let 19. století se zabývala projekty prodloužení křídla svojí sítě ze Stockerau dále na západ, k napojení na bavorské železnice. Vláda upřednostnila projekt vedený po druhém dunajském břehu a železnice do Stockerau zůstala torzem. Když dolnorakouská obchodní komora znovu nastolila otázku stavby této trati a v Kremži

(Krems) byl v roce 1859 založen přípravný výbor, Severní dráha požádala o povolení k přípravným pracím. Nevěnovala se jim s velkým západem. Teprve když bratři Kleinové, průkopníci stavby rakouských železnic, zahájili přípravy rozsáhlé české drážní sítě, jejímž jádrem měla být trať Stockerau – Znojmo – České Budějovice – Plzeň, KFNB s nimi uzavřela dohodu o spolupráci.

Bratři Kleinové od října 1861 měli povolení k přípravným pracím pro železnici z Vídně, popř. ze Stockerau přes Znojmo a Budějovice do Plzně a k saské hranici u Chebu. Variantní řešení směřovalo trať z Českých Budějovic do Rokycan a dále do Karlových Varů. V lednu 1863 zažádala KFNB o povolení přípravných prací pro trať z Gmündu přes Tábor do Prahy. Pro StEG vyvstalo zásadní nebezpečí, poněvadž dosažením Prahy Severní dráhou, v kombinaci se závislým postavením vyvolaným nutností peáže úsekem Brno – Vídeň, by byla Společnost výrazně ohrožena. Proto rychle skupila akcie Brněnsko-rosické dráhy, čímž ji fakticky získala pod svoji správu. V souvislosti se zněním koncese, zaručující jí práva pro výstavbu trati ze Znojma do Rosic, v březnu 1863 Společnost státní dráhy zažádala o koncesi pro železnici přes Znojmo do Českých Budějovic. Tím by dosáhla, byť s malou oklikou, potřebného spojení Brna s Vídní.

Nyní bylo rozhodování vlády snazší. Severní dráha Ferdinandova obdržela v září 1863 příslib koncese pro trať Stockerau – Gmünd – České Budějovice, s odbočkami z Plattu do Znojma a z Gmündu do Prahy pod podmínkou, že vybuduje ještě dráhy z Českých Budějovic do Plzně a Prahy. Později byl připojen požadavek na výstavbu trati z Plzně do Chebu, státem dlouhodobě postrádané. Společnosti státní dráhy byla vyhrazena stavba železnice z Marcheggu do Vídně a z některé její stanice přes Znojmo do Kolína. Přislíbena byla i spojka ze Znojma do Rosic, opět s podmínkou využití výhradně pro přepravu místní zátěže.

V té době se na scéně objevil třetí uchazeč o výstavbu dráhy z Vídně do jižních Čech, konsorcium v čele s knížetem Johannem Adolfem Schwarzenbergem. Po něm se společnost nazývala: Schwarzenberské železniční konsorcium. Spolek zahrnoval nejmocnější majitele statků kolem plánované trati i podnikatele působící v jejím okolí. Přípravný výbor obdržel povolení k přípravným pracím pro železnici. Důležité bylo, že po zkušenostech z posledních let sdružení našlo sympatie u vlády, která se v roce 1864 snažila zefektivnit systém poskytnutých koncesí. Projekt, který představoval kníže Schwarzenberg, se jevil jako jeden z úspěšných modelů: Trať založená na poptávce místních zájemců, kteří garantovali její následné využití.

S ohledem na vstup třetího konkurenta na trh přistoupili oba rivalové k vyjednávání o výstavbě budějovické železnice. Přes opakované úsilí tato jednání zůstala neúspěšná. V červenci 1864 KFNB získala povolení přípravných prací pro trať ze Stockerau do Plzně, s odbočkou z Plattu do Znojma. Když požádala o vyjednávání o definitivní koncesi, bylo jí sděleno, že podmínkou jejího udělení je doplnění o železnici Plzeň – Cheb a odbočnou dráhu přes Tábor do Prahy. Kromě toho měla být nová železnice provedena jako samostatná společnost a KFNB byla povinna dovést k dohodě neshody se StEG v otázce propojení její jihovýchodní a severní sítě.

Takové rozhodnutí neuspokojilo obě strany sporu. Severní dráha se vzdala svých plánů na vybudování železnice do jižních a západních Čech s odůvodněním, že nechce současně realizovat chebskou a pražskou větev trati. Společnost státní dráhy nebyla spokojena s ustanovením o místním charakteru železnice ze Znojma do Rosic, což nesplňovalo její představy. Vrátila se proto ke staré argumentaci a obnovila žádost o koncesi pro trať Gross Enzersdorf – Vranovice – Brno, později byl za přípojnou stanici navržen Adamov. Na tuto žádost vláda vůbec neodpověděla. Druhá žádost podaná přímo k císaři byla v dubnu 1865 odmítnuta.

Obrat v dění a konečné rozuzlení přinesl válečný konflikt, který se rozhořel v roce 1866 mezi Rakouskem a Pruskem. Válka znovu ukázala všechny vojenské i strategické nedostatky železniční sítě habsburské monarchie. V Rakousku si hrozba válečného konfliktu vyžádala nejdříve přepravy zásob zboží z průmyslových měst blízko předpokládaného bojiště a zásobení Vídně uhlím na období války. Od 20. května do 9. června 1866 zajišťovaly železnice nástup Benedekovy armády na předpokládaná bojiště do oblastí severozápadně od Brna a Olomouce, neboť se očekávalo, že Prusové udeří stejně jako v minulosti ze Slezska přes Moravu na Vídeň. Benedekovy oddíly se chtěly opírat o olomouckou pevnost, poblíž níž měla být svedena rozhodující bitva. Pruský postup však byl zcela opačný. Proti Slezsku a Moravě vyslali jen několik krycích sborů, zatímco jádro pruské armády mělo vtrhnout několika kolonami do severních a východních Čech. Náčelník pruského generálního štábu Helmut Karl von Moltke se rozhodl využít výhod pruské železniční i silniční sítě a vtrhnul do Čech třemi oddělenými armádami přes nebráněné průsmyky na severu a východě Čech.

Protože rakouské velení chybně odhadlo pohyb nepřátelských jednotek, musel Benedek se svojí armádou podniknout vyčerpávající pochod od Olomouce a Brna do východních Čech. Náročný přesun za vysokých letních teplot Benedekovy muže silně vyčerpaly a současně dal Prusům dostatek času, aby v několika bitvách v severovýchodních Čechách rozdrtili tamní nepočetné oddíly rakouské armády. K rozhodující bitvě došlo 3. července 1866 severozápadně od Hradce Králové. Rakušané a Sasové v ní ztratili více než 40 tisíc mužů, Prusové téměř 10 tisíc vojáků. Pruská vojska se hnala přes Jihlavu, Brno a Uherské Hradiště na jihovýchod. Před sebou tlačila k Vídni a Dunaji zbytky armády generála Benedeka. Již 22. července 1866 stanula pruská armáda na Moravském Poli, avšak situace se změnila. Vojsko bylo neustálými přesunými velmi vyčerpáno. Rakousku se podařilo přesunout část jižní „italské“ armády k Vídni a v pruské armádě začal úřadovat zákeřný nepřítel: úplavice a cholera.

Kancléř Bismarck, dosud radící pruskému králi útok na Prešpurk a Vídeň, doporučil dohodnout mír. Ostatně Bismarckovy politické plány počítaly s porážkou Rakouska, avšak nikoli s jeho potupou. Po uzavření pětidenního příměří byl císař František Josef I. donucen 26. července 1866 k podpisu příměří v Mikulově a 23. srpna 1866 definitivního míru v Praze. Rakousko bylo nuceno vzdát se členství v Německém spolku a dále nezasahovat do německých záležitostí. Benátsko muselo být postoupeno Itálii a Prusku měly být zaplaceny reparace. V nastalé situaci Habsburkové ustoupili i uherským požadavkům a říše byla v roce 1867 přeměněna na dualistické dvoustátí Rakousko-Uhersko.



Válka ukázala zaostávání rakouské železniční sítě. Zatímco v Prusku přibývalo jižním směrem vedených vlaků, které převážely děla i polní kuchyně, po saských stanicích rozváželi kurýři rozkazy k přípravě evakuací a destrukcí. Vídeňští vojenští stratégové sice měli dostatečné informace o těchto akcích, i přes stupňující se nebezpečí však stále pouze diskutovali, zda přesuny vojska mají proběhnout klasicky nebo zda by bylo vhodné využít i železnici. Vzhledem ke vzniklému zpoždění bylo rozhodnuto použít i železniční transporty. Teprve 15. dubna 1866 byl schválen železniční mobilizační plán a o 14 dní později byla aktivována traťová vojenská velitelství v rozhodujících stanicích.

Vyhledky Rakouska nebyly dobré. K předpokládaným bojištím směřovaly pouze dráhy z Vídně do Bohumína, z Přerova přes Prahu do Drážďan, z Břeclavi do České Třebové, z Pardubic do Žitavy, z Josefova do Svatoňovic a částečně byla použitelná i železnice z Kralup do Turnova. Naproti tomu Prusové, kteří nepočítali s významným odporem Sasů, mohli využít k přesunům vojska dobře technicky vybavených tratí z Berlína do Chebu, Schwarzenbergu, Cvikova (Zwickau), Freiburgu, Zhořelce (Görlitz), Žitavy (Zittau), Hirschbergu (nyní Jelenia Góra), Valbřichu (Waldenburg, nyní Wałbrzych) a Frankensteinu (nyní Żąbkowice Śląskie). Vějíř drah od Cvikova (Zwickau) po Halič jim umožňoval rozvinutí útoku do šířky. Kromě toho mohly v Rakousku jezdit vlaky rychlostí 60 km/h na pouhé pětině sítě, v Prusku na více než dvou třetinách tratí.

Nevyškoleným rakouským důstojníkům byla problematika železničního provozu cizí a jejich zásahy do řízení vlakové dopravy působily problémy. Společnosti si stěžovaly na protisměrné přepravy i přímé ohrožení bezpečnosti. Na jedné straně byly zahlcovány některé traťové úseky, jinde zůstávala kapacita tratí nevyužita. Vozy a lokomotivy se hromadily v lokalitách, kde jich nebylo zapotřebí, chyběly tam, kde se při častých změnách plánů přesunu vojska skutečně shromáždila. Rakousko přepravy plně rozvinulo s asi dvacetidenním zpožděním. Zatímco Prusko ukončilo přesuny 5. června 1866, Rakousko bylo nuceno nařídít konec vojenských přeprav o čtyři dny později za cenu, že některé útvary do určených prostorů nedorazily. Z železničních přeprav muselo být vyloučeno jezdeckvo a některé týlové útvary.

Prusko přepravilo po železnici 197 tisíc vojáků z armády čítající 280 tisíc mužů. Vlaky přivezly k hranicím veškeré dělostřelectvo, jezdeckvo i týlové útvary s 50 tisíci koňmi a 5 000 povozů. Z 285 tisíc rakouských a saských vojáků mělo být po železnici přepraveno 158 tisíc mužů, 27 930 koní a 3 928 děl a povozů. Ve vztahu k přepravním vzdálenostem byly rakouské přepravní objemy zhruba čtvrtinové až poloviční. Rakouské armádě se nezdařil ani plán ničení důležitých železničních objektů. Destrukční družstva neměla zkušenosti a dostatek výbušnin k provedení určených prací. Nenalou část pruského úspěchu přinesla špionážní činnost na železnici. Pro Rakousko bylo překvapením, že útok nebyl veden ve směru dráhy z Drážďan do Prahy. Prusko zvolilo, namísto trati kontrolované pevnostmi Königstein v Sasku a Terezín v Čechách, za hlavní přísunovou osu dráhu ze Žitavy přes Liberec do Turnova (na ní již pět dnů po obsazení jezdil pětinasobek vlaků oproti běžnému stavu). Pruské oddíly důležité objekty obsadily dříve, než k nim dorazily rakouské demoliční čety. Pokud se destrukce zdařily, mělo Prusko v záloze speciální mobilní železniční vojenské oddíly, které rychle odstraňovaly škody. Dostatečný počet

lokomotiv a vozů zrekvírovaných různým německým drahám rychle zaplnil vakuum vzniklé evakuací rakouských vozidel. Prusové ovládali rakouské provozní normy, a tak nebyla rychlá obnova provozu problémem. Rakouské armádě se díky železničářům zdařila alespoň evakuace lokomotiv, vozů a provozního personálu z ohrožených oblastí do Uher. I tuto evakuaci brzdily nekoordinované destrukce prováděné rakouskou armádou mnohdy těsně před průjezdem evakuačních vlaků.

Pražský mír stvrdil porážku rakouského císařství na poli vojenském a politickém. Rakousko vystoupilo z Německého spolku, vzdalo se práv v Holštýnsku a odevzdalo Benátsko. Prusko se stalo hegemonem v Severoněmeckém spolku, který však byl jen dočasným předstupněm ke vzniku sjednoceného Německa.

Akt se promítl i do železniční politiky. Poražený stát se musel bez výjimky podrobit požadavkům vítěze na stavbu prusko-rakouských spojnic na Frýdlantsku, Žacléřsku, Broumovsku, Náchodsku a v Lichkovském sedle. V ministerském protokolu z 27. srpna 1866 bylo určeno, že rakouská strana vybuduje tratě Ústí nad Orlicí – Lichkov a Malé Svatoňovice – Poříčí – Královec, které se měly na pruskou železniční síť napojit v Mittelwalde (nyní Międzyzlesie) a Liebau (nyní Lubawka). Prusko získalo povolení vybudovat horskou železnici z Gottesbergu (nyní Boguszów) do Glatzu (nyní Kłodzko) přes území Rakouska v Broumovském výběžku.

Generální štáb rakouské armády označil nedocenění významu železnice za jednu z hlavních příčin porážky císařských sborů. Rakousko bylo nuceno přehodnotit koncepci dopravní politiky. Dne 18. října 1866 císař František Josef I. přiznal dlouhodobé omyly, které vyústily v zanedbávání výstavby železnic podmiňujících hospodářský rozvoj i obranu státu. Přislíbil radikální obrat a plnou podporu rozvoji drah. „Válka Němců s Němci“ urychlila budování rozsáhlé železniční sítě zejména s ohledem na případný budoucí válečný konflikt, který předpokládal spojenectví s Pruskem, nepřátelství s Ruskem a expanzi na Balkáně.

Výsledky válečného konfliktu (a neslavná úloha rakouské železniční sítě v této válce) se projeví i na sporu obou znesvářených velkých rakouských železničních společností. Na podzim 1866 byla obnovena jednání mezi Severní dráhou Ferdinandovou a Společností státní dráhy, opět bez úspěchu. Přesto byla na počátku prosince 1866 vydána Společnosti státní dráhy koncesní listina pro tratě Marchegg – Vídeň, Bučinský mlýn u Rosic (nyní Střelice) – Laa – Stadlau (– Vídeň), pro přípojku z této trati do Znojma a pro spojkou s nádražím bývalé Brněnsko-rosické dráhy v Brně. Konečné vítězství patřilo Společnosti státní dráhy, následné stížnosti KFNB byly zamítnuty.

### **Dějství čtvrté: Vznik Rakouské severozápadní dráhy**

Porážka Rakouska ve válce s Pruskem přivodila ve svých důsledcích horečné železniční podnikání a výstavbu mnoha hlavních železničních tratí. Zájem na obnově narušeného hospodářství a odstraňování narůstající nezaměstnanosti vedl k podpoře státu pro soukromé podnikání, aby došlo k oživení průmyslu a obchodu. Podnikatelé snadno a rychle získávali koncese i vysoké státní zálohy, aby byla co nejdříve zahájena stavba drah. Výsledky se dostavily záhy. Stávající železniční společnosti

prodlužovaly svoje tratě, nové železniční podniky rychle přibývaly a z izolovaných tratí vyrůstala železniční síť.

Spor společností Severní dráhy císaře Ferdinanda a Společnosti státní dráhy dal ve svých důsledcích vzniknout několika novým záměrům na výstavbu železničních tratí, které byly během vyjednávání obou znesvářených stran a státní správy postupně opuštěny a následně realizovány novými subjekty. Provedení myšlenky na spojení Vídně s Prahou a Chebem přes jižní Čechy se ujala společnost sdružená kolem knížete Schwarzenberga, která svoji železnici pojmenovala Dráhou císaře Františka Josefa (KFJB). Stavba byla zahájena ihned po prusko-rakouské válce a již v září 1868 se podařilo otevřít úsek z Českých Budějovic do Plzně, v listopadu 1869 byl zahájen provoz v úseku Eggenburg – České Budějovice, v červnu 1870 začala doprava na úseku Vídeň – Eggenburg a stavba hlavní trati byla dokončena v lednu 1872 úsekem z Plzně do Chebu. Odbočná dráha z Gmündu (nyní stanice České Velenice) přes Tábor a Benešov do Prahy byla uvedena do provozu v září 1871 v úseku do Čerčan, zbývající část Čerčany – Praha byla otevřena 14. prosince 1871. Tím bylo dokončeno druhé železniční spojení Vídně s Prahou.

Pro regiony Českomoravské vrchoviny, Polabí a východních Čech se velmi důležitou stala síť další nové společnosti, která obdržela název Rakouská severozápadní dráha. Její ambicí zdaleka nebylo pouze zajištění obsluhy místních regionů, ale především vznik zcela nového magistralního spojení propojujícího nejkratší cestou Vídeň se severními německými státy. Před rozvojem rakouských železnic se velká část střeoevropské dopravy pohybovala po silnicích směřujících z Hamburku přes Lipsko nebo ze Štětína přes Berlín, překračovala rakouskou hranici u Rumburku a dále mířila přes Českou Lípou, Mladou Boleslav, Kolín, Jihlavu a Znojmo do Vídně. Hlavní město Rakouska byla důležitým tranzitním bodem pro obchod s jihem a východem Evropy.

Při výstavbě první železniční trati z Vídně do Prahy a Saska na přelomu čtyřicátých a padesátých let 19. století bylo Rakousko z různých příčin nuceno tuto přímou obchodní trasu opustit a Severní státní dráhu vést oklikou přes Olomouc, resp. Brno. I díky tomu ještě dlouho po vzniku železničního spojení brázdily velké počty povozů původní silniční trasu a úspěšně železnici konkurovaly, a to cenou i délkou přepravy. Zvyšující se objemy přeprav a požadavky místního zemědělství a průmyslu v dotčených regionech, kde se rozvíjelo především cukrovarnictví s vysokou potřebou dovozu surovin (cukrové řepy, uhlí či vápence) i nutností zajištění levného odvozu výrobků, však stále více volaly po vzniku nové železnice, která by sledovala zmíněnou silniční obchodní tepnu. Tato potřeba vzrostla ve druhé polovině šedesátých let 19. století, když byla dokončována síť České severní dráhy, jejíž koncové body v Podmoklech (Děčíně) a Ebersbachu (u Rumburku) umožňovaly přímé napojení na saskou železniční síť.

Myšlenka na vznik železnice vedené těmito regiony nebyla nová. Poprvé se objevila během sporu Společnosti státní dráhy a Severní dráhy císaře Ferdinanda vedeného o spojovací trať z Vídně do Brna, která měla propojit obě dosud oddělené sítě Společnosti státní dráhy. Jako jedno z náhradních řešení StEG zvažovala vedení trasy přes Znojmo do Kolína, avšak po udělení koncese pro železnici z Vídně přes

Laa k Bučinskému mlýnu u Rosic (Střelice) její zájem o znojensko-kolínskou trať skončil a realizace byla odsunuta na neurčito.

Již od roku 1860 se v tisku vyskytovaly informace o stavbě nové dráhy z Vídně do Prahy přes Znojmo, Jihlavu, Německý Brod (nyní Havlíčkův Brod) a Kolín. V krajích, jimiž měla plánovaná železnice probíhat, se mezitím její stavba stala životní otázkou. V čáslavském, německobrodském, jihlavském i znojenském okrese vznikly místní výbory cukrovarníků, průmyslníků, velkostatkářů i zástupců měst a obcí, které zahájily horlivou činnost ve prospěch realizace projektu. Podobná akční sdružení se vytvořila v Poděbradech, Nymburce a Mladé Boleslavi. Zabývala se dalším pokračováním trati z Kolína. Zejména v krajích příhodných pro pěstování cukrové řepy se dynamicky rozšiřující cukrovarnický průmysl živě zajímal o nové možnosti dopravního spojení.

Dalším významným zájemcem o realizaci projektu se stala společnost Jihoseveroněmecké spojovací dráhy, majitelka trati Pardubice – Liberec s odbočkou z Jaroměře do Malých Svatoňovic. Podobně jako se Společnost státní dráhy o několik let dříve snažila zbavit závislosti na Severní dráze císaře Ferdinanda, o totéž se nyní chtěla pokusit Jihoseveroněmecká spojovací dráha, která byla ve vztahu k dopravě do hlavního města monarchie Vídně závislá na Společnosti státní dráhy. Zajímala se proto o vybudování spojení ze Znojma přes Jihlavu do Pardubic, které by umožnilo přímé spojení Vídně s uhelným revírem u Svatoňovic. Hlavním podnětem pro tento zájem Jihoseveroněmecké spojovací dráhy bylo prodloužení její odbočné trati ze Svatoňovic k uhelným pánvím kolem Žacléře a Valbřichu (Waldenburg, nyní Wałbrzych) realizované v letech 1868 a 1869. Po nové železnici by bylo možné dovážet do Vídně kvalitní a levné valbřišské uhlí.

Lákavá byla myšlenka na vznik přímého spojení Vídně s Berlínem, kterého by bylo dosaženo s využitím trati Žitavsko-liberecké dráhy a později prostřednictvím připravovaného prodloužení Pardubicko-liberecké dráhy z Liberce do Zhořelce (realizováno v roce 1875). Vytvořilo by se tak nejkratší spojení Vídně se severomořskými a baltskými přístavy, především s Hamburkem a Brémami. Bylo zřejmé, že tak rozsáhlý železniční podnik by se nemohl spokojit s propojením s Vídní prostřednictvím připojení na konkurenční podnik železnice Znojmo – Laa. Železniční síť takového významu musela být kromě připojení na Společnost státní dráhy ve Znojmě zaústěna také přímo do Vídně. Účelné bylo zařadit do stavebního programu též přímé připojení na Dráhu císaře Františka Josefa.

Nové magistrální spojení mělo umožnit snadnou a levnou dopravu zboží z jihovýchodní Evropy na severozápad kontinentu. Především byla zmiňována přeprava obilí z Maďarska, kde byly neustálé přebytky této plodiny, jež odebírali zákazníci v německých zemích. Stranou nezůstávala ani otázka národní bezpečnosti, neboť nově plánovaná železniční síť měla umožnit rakouské armádě rychlý nástup ke čtyřem místům zemské hranice, jež byly využity nepřitelem k invazi ve válce v roce 1866. Nová železnice měla podpořit rozvoj dopravy na České severní dráze i na Pardubicko-liberecké dráze. V obou případech se jednalo o železnice s poskytnutou státní garancí, a tak očekávaný nárůst tržeb související s rozvojem přeprav na těchto tratích měl mít pozitivní důsledek i pro státní pokladnu.

V únoru 1865 obdržela Jihoseveroněmecká spojovací dráha povolení k provádění přípravných prací. V polovině roku 1866 se objevil návrh několika českých místních zájemců, kteří byli ochotni se spokojit s koněspřežní dráhou Kolín – Golčův Jeníkov. Tato železnice měla v Kolíně navazovat na hlavní trať Společnosti státní dráhy a zajišťovat lacinější přepravu výrobků a surovin pro region v okolí Kutné Hory, Čáslavi a Golčova Jeníkova. V listopadu 1866 zažádala Jihoseveroněmecká spojovací dráha o udělení definitivní koncese pro železnici spojující Znojmo, Jihlavu a Pardubice. Ve stejné době probíhalo několik regionálních petičních akcí za stavbu trati propojující Jihlavu a Kolín. Dne 16. prosince 1866 se konala v Jihlavě schůzka zájemců, která měla rozhodnout, zda má být nová dráha vedena směrem na Pardubice nebo do Kolína. Jihlava, jako hlavní iniciátor akce, měla zájem především o spojení do Vídně a směřování české části trati jí bylo lhostejné. Byla vypracována petice zemským sněmům v Brně a Praze s žádostí o podporu stavby železnice Jihlava – Kolín s prodloužením do Mladé Boleslavi. O dva dny později v této záležitosti jednal Český zemský sněm, který nařídil odborné projednání projektu Pardubice – Jihlava. Podporu trati Jihlava – Kolín přislíbil 21. prosince 1866 Moravský zemský sněm.

Dalším závěrem z jihlavského jednání v polovině prosince 1866 byla výzva k vyslání zástupců všech zainteresovaných stran (velkostatkářů, průmyslníků, zástupců okresů a měst atd.) na stavbě tratí Jihlava – Kolín a Jihlava – Pardubice na další jednání, které se mělo uskutečnit 2. ledna 1867 v Čáslavi. Zde bylo dohodnuto, že přípravné výbory pro stavbu dráhy Jihlava – Kolín zašlou Českému zemskému sněmu žádost o podporu stavby železnice. Zazněl zde jasný nesouhlas s názorem zemského sněmu na vyšší důležitost dráhy z Jihlavy do Pardubic a byla odeslána důrazná nota žádající podporu vedení trati z Jihlavy do Kolína (a dále do Prahy) jako nejkratšího spojení Vídně a severního Německa. Podobná sdružení pro stavbu nové železnice, která žádala pokračování dráhy z Kolína do Mladé Boleslavi, vznikala v Mladé Boleslavi, Nymburce a Poděbradech. Hlavním tahounem těchto snah byli zástupci rozvíjejícího se cukrovarnického průmyslu.

Koncem roku 1866 vstoupil projekt železnice ze Znojma přes Jihlavu do Kolína do rozhodné fáze. V roce 1867 probíhaly technické přípravy stavby i zákulisní politický boj o stavební koncesi. K ministerstvu obchodu byly podány žádosti o projektování drah v různých směrech. Ucházely se o ně společnost StEG, Jihoseveroněmecká spojovací dráha a kolínský přípravný výbor pod vedením starohraběte Salm-Reifferscheidta. Za stavbu tratí lobovala také jednotlivá města. Dne 28. prosince 1866 žádalo kutnohorské městské zastupitelstvo zemský výbor, aby se zasadil o co nejrychlejší stavbu dráhy z Kolína do Jihlavy namísto trasy z Pardubic do Jihlavy, neboť panovaly obavy, že se stavba železnice zdejším krajem oddálí. V nastalém soupeření obou zájemců se místní region postavil jednoznačně za konsorcium zájemců, aby byl omezen monopol francouzským kapitálem ovládané StEG. Projektovaná „severozápadní dráha“ lépe vyhovovala místním zájmům.

V Kolíně se 7. ledna 1867 za předsednictví podnikavého šlechtice starohraběte Františka Salma-Reifferscheidta sešel přípravný výbor pro stavbu trati z Kolína do Jihlavy. Obdobný přípravný výbor byl pod vedením knížete Huga Thurn-Taxisse vytvořen 13. ledna 1867 v Nymburce pro trať Kolín – Mladá Boleslav. Oba přípravné výbory obdržely 18. února 1867 od ministerstva obchodu předběžnou koncesi.

Konečně muselo být rozhodnuto o směřování dráhy z Jihlavy do Čech. Odborná komise Zemského výboru království Českého, které byl svěřen úkol rozhodnout o nejvhodnějším směru, se 7. února 1867 usnesla, že obě alternativy – kolínská i pardubická – jsou nejen užitečné, ale přímo nepostradatelné dopravní směry, které by měly být co nejdříve vybudovány. Komise doporučila, aby jejich zřízení bylo svěřeno jednomu podniku. Pokud by každá z železnic měla mít jiného majitele, pak komise preferovala trať Kolín – Jihlava nesvěřovat Společnosti státní dráhy, aby nebylo bráněno volné soutěži. Český zemský sněm stále preferoval trať do Pardubic, neboť měla velký význam pro osamostatnění Jihoseveroněmecké spojovací dráhy a zároveň se měla stát součástí železničního oblouku kolem Čech, čímž mělo být ve spojení s radiálními tratěmi vedenými z Prahy zajištěno, aby žádná část Čech nezůstala daleko od železnice.

Ovšem také vedení trati ve směru Kolín mělo velkou podporu. V úseku Jihlava – Německý Brod by se nevyplatilo stavět dvě souběžné dráhy, neboť trasa zde byla pro oba směry shodná. Teprve v Německém Brodě bylo účelné tratě rozdělit na směry k Chotěboři a Kolínu. Český zemský výbor preferoval postavit obě železnice současně, ideálně aby společnost Jihoseveroněmecké spojovací dráhy postavila trať Znojmo – Pardubice a současně byla povinna zřídit i odbočku z Německého Brodu do Kolína. V březnu 1867 se stavby trati odmítla zúčastnit společnost StEG, která právě budovala dráhu z Vídně do Brna s odbočkou z Hrušovan do Znojma. Dne 20. května 1867 ministerstvo obchodu vydalo starohraběti Salm-Reifferscheidtovi povolení k zahájení technických a přípravných prací pro železnici Vídeň – Jihlava – Kolín a 1. července 1867 byl přípravný výbor vládním výnosem pověřen předběžnou koncesí ke stavbě a provozování uvedené dráhy.

V září 1867 se kolínský a nymburský přípravný výbor spojily v jedinou korporaci. Jihoseveroněmecká spojovací dráha vycítila význam spojeného konsorcia pro projekt, který byl v souladu s jejími záměry. Podařilo se jí dohodnout na spolupráci za účelem společného domáhání se koncese pro železniční síť vycházející z vhodného místa na Dráze císaře Františka Josefa, vedené přes Znojmo, Jihlavu a Německý Brod do Pardubic a z Německého Brodu přes Kolín do Mladé Boleslavi, popř. Bakova. Ještě v září 1867 byla podána formální žádost o koncesi ke stavbě a provozu dráhy Vídeň – Jihlava – Kolín – Mladá Boleslav. Otázka nové železnice byla řešena 1. října 1867 v parlamentu, kde byla podána interpelace žádající urychlené vyřízení příslušného návrhu zákona. Dne 5. listopadu 1867 byla v panské sněmovně projednávána petice města Jihlavy a velkostatkářů ze znojemského a jihlavského okresu ve stejné záležitosti. Závěr jednání zamířil k jasnému rozhodnutí. Měla být podána žádost k vypracování předlohy zákona o udělení koncese pro stavbu dráhy Znojmo – Jihlava – Kolín s odbočkou z Německého Brodu do Pardubic. Rakouská vláda byla vyzvána k urychlenému dokončení probíhajících jednání o železničním spojení Čech a Moravy přes Jihlavu.

Ačkoli se jevilo vše dohodnuté, objevila se vzápětí komplikace. V prosinci 1866 vláda vyzvala Společnost státní dráhy, aby se závazně vyjádřila k dalšímu zájmu o výstavbu trati ze Znojma, popř. Moravského Krumlova do Kolína. Společnost vyjádření odmítla, neboť jí byla koncese pro železnici Znojmo – Kolín již přislíbena a dle jejího názoru jí tedy nikdy nesměla být odepřena. Když byl 17. prosince 1867

v parlamentu předložen návrh zákona na zajištění obou tratí, opět se na scéně objevila Společnost státní dráhy, která nyní podala žádost o koncesi pro dráhu Znojmo – Kolín. Jednání byla znovu zahájena, obzvláště když StEG žádala nižší státní garance pro novou trať než sdružené konsorcium.

V tomto okamžiku proti francouzským kapitálem vlastněné Společnosti státní dráhy vystoupily český Zemský výbor, pražská obchodní komora i další instituce. Také veřejnost v okresech dotčených novými projekty žádala, aby podnik nové dráhy byl svěřen společnosti nezávislé na tehdejších velkých železničních společnostech a domácí firmě. Poukazováno bylo na nutnost vymanit při této příležitosti Jihoseveroněmeckou spojovací dráhu ze závislosti na Společnosti státní dráhy. Bylo argumentováno, že svěřením trati Znojmo – Kolín StEG by zapříčinilo zvýšení dopravy pouze v úseku Praha – Kolín, zatímco u tratí Podmokly – Praha a Kolín – Brno by mohl rozsah dopravy poklesnout. Kromě toho bylo zřejmé, že zřízení rovněž připravované trati z Kladska do Ústí nad Orlicí přinese Společnosti státní dráhy nové přepravy a zajistí dostatečnou rentabilitu její pardubicko-brněnské dráhy. Bylo predikováno, že při koncesování a výstavbě nové železnice (víceméně paralelní k její stávající hlavní trati) by Společnost státní dráhy rezignovala na postupné zdvojkolejňování svojí sítě.

Existovaly obavy, že by Společnost státní dráhy vzhledem ke svému velkému územnímu obvodu upřednostňovala prostřednictvím nastavení tarifních sazeb přepravy ze vzdálenějších regionů, čímž by nepomohla rozvoji průmyslu a zemědělství v nově na železnici napojených oblastech. V moci StEG mohlo být, aby tarify zvýhodnily přepravu vína do Vídně z Vršace oproti podstatně bližšímu Retzu nebo dovoz cukru ze Šuran do Podmokel oproti jeho přepravám z více než o polovinu bližší vzdálenosti od Jihlavy. Obavy panovaly i z preference přeprav uhlí z vlastních dolů StEG v kladenském revíru oproti tomuto palivu z jiných oblastí. Zisky by plynuly do pokladny Společnosti státní dráhy a tuzemský průmysl i zemědělství napojené na novou trať by byly významně omezeny ve své konkurenceschopnosti.

O návrhu zákona o zřízení nové dráhy se jednalo urychleně. Dne 2. května 1868 byl schválen ve třetím čtení v poslanecké sněmovně, o 14 dní později prošel šťastně i panskou sněmovnou, a tak mohl být 1. června 1868 podepsán císařem. Udělení koncese bylo vázáno podmínkou počátku trati ve Vídni včetně stavby vídeňského koncového nádraží. Tím byla záležitost neatraktivní pro Společnost státní dráhy, poněvadž plánovala železnici z Kolína, Jihlavy a Znojma připojit na dráhu Vídeň – Hrušovany nad Jevišovkou – Brno a neměla zájem budovat další paralelní železnici. Kromě toho byla doplněna podmínka o zřízení spojení z některého bodu na trati Kolín – Mladá Boleslav do Trutnova, Hostinného a Vrchlabí. Zákon byl následně zveřejněn v říšském zákoníku pod číslem 56. Nová společnost měla nést jméno Rakouská severozápadní dráha (Österreichische Nordwestbahn, se zkratkou ÖNWB).

Konečně 8. září 1868 byla jako zákon č. 143 říšského zákoníku vydána koncese pro stavbu a provozování Rakouské severozápadní dráhy, kterou obdrželo sdružené konsorcium, jehož členy byli Hugo kníže Thurn-Taxis, František starohrabě Salm-Reifferscheid, Ludvík Haber a Bedřich Schwarz, společně s Jihoseveroněmeckou

spojovací dráhou. Koncesní listina zahrnovala tratě z Vídně přes Korneuburg, Stockerau, Zellerndorf, Znojmo, Jihlavu, Německý Brod (nyní Havlíčkův Brod), Čáslav, Kolín, Velký Osek a Nymburk do Mladé Boleslavi s odbočnými tratěmi ze Znojma k Dráze císaře Františka Josefa, z Německého Brodu do Pardubic a z některé stanice mezi Kolínem a Mladou Boleslaví přes Starou Paku do Trutnova. Pokud by nedostačovalo v Mladé Boleslavi získané nepřímé spojení s Českou severní dráhou (prostřednictvím Turnovsko-kralupsko-pražské dráhy), pak bylo možné vystavět ještě spojku z vhodného bodu kolínsko-mladoboleslavské trati do Bakova (její zřízení nebylo zapotřebí).

Okamžitě se rozběhly stavební práce. Nařízením ministerstva obchodu z 18. března 1869 bylo předepsáno, že trutnovská odbočka vyjde ze stanice Velký Osek a povede přes Chlumec nad Cidlinou, Nový Bydžov, Starou Paku, Hostinné a Trutnov do Poříčí, kde se připojí ke královeckému křídlu Jihoseveroněmecké spojovací dráhy. Oproti původním záměrům měly být namísto přímého připojení zřízeny odbočky k napojení určených lokalit: z Kunčic do Vrchlabí, z Trutnova do Svobody (Janských Lázní) a z vhodného bodu do Jičína (dne 17. července 1869 byla za výchozí stanici této odbočky určena Ostroměř). Dále bylo stanoveno, že odbočka k Dráze císaře Františka Josefa nepovede ze Znojma, protože by byla vedena až do Zellerndorfu v souběhu s hlavní tratí. Místem připojení na Dráhu císaře Františka Josefa byl zvolen Sigmundsherberg.

Pod vedením schopného stavebního ředitele Wilhelma Hellwaga šla stavba rychle kupředu, a tak bylo možné postupně uvádět do provozu jednotlivé úseky. Jako první byl dokončen 4,1 mil dlouhý úsek z Kolína do Golčova Jeníkova, kde byl provoz zahájen 6. prosince 1869. Dne 29. října 1870 vyjely bez jakýchkoli oficialit a slavností vlaky na trať Kolín – Nymburk – Mladá Boleslav dlouhou 7,16 mil. Datum 21. prosince 1870 je zapsáno u otevření hned tří dokončených úseků Rakouské severozápadní dráhy: Německý Brod – Golčův Jeníkov, Velký Osek – Ostroměř a Poříčí – Kunčice. Z Německého Brodu do Jihlavy bylo možné provoz zahájit 25. ledna 1871, z Jihlavy do Znojma 23. dubna 1871. Trať zajišťující přímé napojení Pardubicko-liberecké dráhy, tj. úsek Německý Brod – Pardubice (přesněji Rosice nad Labem), byla do provozu uvedena 1. června 1871, stejně jako dráha z Ostroměře do Kunčic. Odbočka z Kunčic do Vrchlabí začala sloužit veřejnosti 1. října 1871. Od 1. listopadu 1871 jezdily vlaky Rakouské severozápadní dráhy mezi Znojmem a Stockerau. Dne 17. prosince 1871 byly otevřeny odbočky z Trutnova do Svobody a z Ostroměře do Jičína.

Dne 1. července 1871 převzala Rakouská severozápadní dráha od Severní dráhy císaře Ferdinanda odkoupený úsek (Floridsdorf –) Jedlesee – Stockerau (ÖNWB tím byla zbavena povinnosti postavit paralelní trať k této již existující dráze). Tato železnice byla původním majitelem (Severní dráha císaře Ferdinanda) uvedena do provozu 26. července 1841. Kupní smlouva byla podepsána až 21. srpna 1871. Současně byla uzavřena smlouva o spoluužívání trati Severní dráhy císaře Ferdinanda z Jedlesee přes Floridsdorf na vídeňské Severní nádraží, což umožnilo zajištění provozu do dokončení dunajského mostu a trati do nového nádraží ÖNWB. Teprve 1. listopadu 1871 (současně se zahájením provozu na trati Stockerau – Znojmo) převzala Rakouská severozápadní dráha od původního majitele provoz na



odkoupené trati. Dne 1. června 1872 (po dokončení mostu přes Dunaj) byla zahájena nákladní doprava v úseku mezi vídeňským nádražím Rakouské severozápadní dráhy a Jedlesee, o měsíc později začal i provoz vlaků osobní dopravy. Posledním důležitým datem v období výstavby garantované sítě Rakouské severozápadní dráhy se stal 1. červenec 1872, kdy společnost otevřela odbočku Zellerndorf – Sigmundsherberg, kterou byla ÖNWB připojena k Dráze císaře Františka Josefa.

Během stavby byla dána novému železničnímu podniku i právní subjektivita ustavením akciové společnosti. Došlo k tomu 26. června 1870 a téhož dne byla zvolena i první správní rada, jejímž prezidentem byl ustaven starohrabě Salm-Reifferscheidt. Správní rada převzala řízení celé společnosti. Obchodně-politický a národohospodářský význam Rakouské severozápadní dráhy byl určen již jejím směrem trasování. Zásadní byla mezinárodní doprava mezi rakousko-uherskou monarchií a severním i severozápadním Německem. Přímé spojení Vídně se Severním a Baltským mořem i s německými obchodními středisky (Berlín, Hamburk, Brémy, Drážďany či Štětín) otevřelo novou, nezávislou a kratší obchodní cestu pro velké maďarské exportéry i obchodníky z Orientu. Prostřednictvím Jihoseveroněmecké spojovací dráhy a Žitavsko-liberecké dráhy byla síť Rakouské severozápadní dráhy u Žitavy a Královce připojena na německé železnice. Další propojení bylo možné pomocí České severní dráhy u Ebersbachu a v Podmoklech. V dalších letech se ÖNWB podařilo získat dvě vlastní přípojné místa k německým železnicím.

Důležitá byla i vnitrozemská doprava, která prospěla zemědělství a průmyslu v okolí trati. Ze Znojma mohlo být převáženo keramické a porcelánové zboží, v Třebíči se zpracovávaly kůže a usně, v Jihlavě fungoval soukenický průmysl a zpracování vlny. V Čáslavi, Kutné Hoře, Vrchlabí, Hostinném a Trutnově pracovaly přádelny lnu a bavlny, bělidla, strojírný či papírný. Nemalý význam měly pro přepravy na Rakouské severozápadní dráze luštěninové a obilné trhy ve Znojmě a Golčově Jeníkově, jakož i vinařské trhy v Retzu a Znojmě. Zvláštní zmínku zaslouží na dřevo bohaté Jihlavsko i lesní komplexy mezi Německým Brodem a Pardubicemi. Opomenout nelze tabákové továrny v Jihlavě a Sedleci u Kutné Hory, koňský trh v Chrudimi, a především rozsáhlou výrobu cukru v Polabí, v prostoru mezi Čáslaví, Mladou Boleslaví a Jičínem. Počet cukrovarů kolem sítě ÖNWB vystoupal v době zahájení provozu k číslu 45!

Nová železnice podpořila rozvoj mnoha menších podniků – palíren, pivovarů, lihovarů, parních mlýnů, parních pil, olejen, kožedělných podniků či skláren, které byly s ohledem na špatnou komunikační dostupnost dosud pouze místního významu. Důležité bylo zpřístupnění levné a kapacitní dopravy kvalitního uhlí z dolnoslezských (Valbřich), žacléřských, svatoňovických, ale také kladenských či ústeckých uhelných dolů. Na Rakouskou severozápadní dráhu tak byly napojeny čtyři nejvýznamnější uhelné pánve Rakouska a Slezska.

## **Dějství páté: Boj o Lichkovské sedlo**

Konsorcium pro stavbu Rakouské severozápadní dráhy se od svého vzniku snažilo, aby tato železnice byla nezávislá na ostatních společnostech. Zásadní pro ni byly především dva cíle: Vybudování trati k severním hranicím země, aby bylo dosaženo připojení k německým dráhám (nebo alespoň spojení k labským přístavům na severu Čech), čímž se ÖNWB měla stát součástí nejkratšího spojení Vídně, Berlína a Hamburku, a zajištění spojení s hlavním městem českého království Prahou. To bylo i v zájmu vlády, zvláště když mohla být využita Jižní dráha z Vídně k Jaderskému moři, čímž by byla podruhé železničně propojena jižní a severní Evropa. První takové spojení nabízela Severní státní dráha (Společnost státní dráhy), bylo však delší.

V listopadu 1869 zažádali koncesionáři ÖNWB o předběžnou koncesi pro železnici z vhodného místa v úseku Kolín – Mladá Boleslav (pravděpodobně z Nymburka) přes Mělník, po pravém břehu Labe do Děčína a Podmokel. U Lovosic a Ústí nad Labem měly být zřízeny trajekty na levý břeh Labe. Dále byla vyžadována odbočka z této trati do Prahy. V případě, že by stavba železnice po pravém břehu Labe činila velké potíže a pokud by byla vybudována tehdy projektovaná dráha Ústí nad Labem (nebo Lovosice) – Česká Lípa – Hodkovice nad Mohelkou, pak ÖNWB žádala o předběžnou koncesi pro prodloužení mladoboleslavské trati k této dráze. Předběžná koncese byla udělena 24. prosince 1869 a ihned byly zahájeny práce na projektu stavby železnice Nymburk – Děčín s odbočkou do Prahy. Konsorcium ihned zažádalo o udělení definitivní koncese.

Zde Rakouská severozápadní dráha narazila na silného soupeře. Mocná uhelná Ústecko-teplická dráha (ATE), která měla dosud monopol na odvoz vytěženého uhlí z teplické pánve k labským překladištím v Ústí nad Labem, v té době musela bojovat se vznikem konkurenčních železnic (Dráha údolím Bíliny, Duchcovsko-podmokelská dráha atd.), které stále více narušovaly její monopolní postavení. Z toho důvodu se Ústecko-teplická dráha snažila o ovládnutí všech důležitých vývozních směrů z duchcovsko-chomutovského revíru. Společně s Buštěhradskou dráhou žádala o koncesi pro stavbu železnice z Břešťan u Bíliny do Lán a Nového Strašecí. Samostatně se ucházela o koncesování trati z Děčína přes Střekov, Mělník a Neratovice do Nymburka. V Brandýse měla odbočit spojka do Prahy. Pro tento projekt v prosinci 1869 ATE obdržela předběžnou koncesi. Iiv silné uhelné železnice byl velký, čehož si bylo konsorcium Rakouské severozápadní dráhy velmi dobře vědomo, proto nabídlo konkurentovi možnost společně se ucházet o koncesi pro stavbu pravobřežní labské trati. Severočeská železnice tuto nabídku – jistá si svým budoucím vítězstvím – sebevědomě odmítla, což se jí zanedlouho zle vymstilo.

V tomto kritickém okamžiku do dění vstoupila neočekávaná událost, kterou prozíravé vedení Rakouské severozápadní dráhy velmi šikovně využilo. Po nešťastném konci prusko-rakouské války byl uzavřen tzv. Pražský mír. Jeho příloha dne 27. srpna 1866 stanovila podmínku, která byla převzata do III. článku rakousko-pruské smlouvy ze dne 5. srpna 1867. Pojednávala o výstavbě dráhy z Ústí nad Orlicí k pruské hranici u Mittelwalde (nyní Międzyzylesie v Polsku), na niž měla navázat trať ve směru do Kladska a Pruského Slezska. Bylo stanoveno, že stavbu svého úseku musí Rakousko započít ihned, jakmile Prusko oznámí, že stavba dráhy z Kladska k říšské hranici je zajištěna a měla by být nejpozději do šesti měsíců dokončena. Pokud by to Rakousko neumělo zařídit, pak měla být koncese udělena přímo podniku

provádějícímu stavbu přípojné pruské trati, popř. přímo pruské vládě. Snahou rakouské vlády bylo, aby této pokořující podmínce zabránila a českou část dráhy svěřila domácímu podniku.

Uchazečů o koncesi byl dostatek: konsorcium hraběte Althanna podporované pruskými bankami, železniční výbor v Šumperku v čele s podnikateli bratry Oberleithnery, stavební rada Karel Schwarz, konsorcium z Moravského Šternberku ve shodě se Severní dráhou císaře Ferdinanda, Společnost státní dráhy a další. Moravští zájemci zamýšleli stavbu trati ze Zábřehu, resp. Šternberku přes Šumperk a Hanušovice do Dolní Lipky, s odbočkou do Sobotína. Do programu dodatečně zahrnuli i požadovanou železnici Ústí nad Orlicí – Mittelwalde. Vláda rozhodla pro projekt Společnosti státní dráhy, která byla majitelkou hlavní trati z Olomouce, resp. Brna do Prahy procházející Ústím nad Orlicí, na níž měla plánovaná železnice navazovat. Návrh se jevil z technického i národohospodářského hlediska nejvýhodnější. Výsledkem vyjednávání bylo stanovení státní záruky ve výši 70 tisíc zlatých čistého výnosu na 1 míli (7,53 km).

Notifikace pruské vlády o koncesování trati z Mittelwalde do Glatzu (nyní Klodzko) a Breslau (nyní Wrocław) došla 1. srpna 1869. Rakousko muselo při přípravě stavby spěchat, neboť do šesti měsíců mělo sdělit do Berlína koncesionáře svého úseku mezinárodní spojnice. Jinou skutečností zůstává, že práce prováděné společností Hornoslezské dráhy (Oberschlesische Eisenbahngesellschaft, se zkratkou OE) se rozběhly až v srpnu 1871 a jednotlivé úseky byly otevírány postupně od října 1871 a teprve 5. září 1875 vlaky dorazily do Mittelwalde. V roce 1870 však musela rakouská vláda urychleně vybrat stavitele trati z Ústí nad Orlicí na říšskou hranici. Návrh příslušného zákona měl být předložen 3. března 1870 v poslanecké sněmovně.

V poslední chvíli, když už byla předloha projednávána ve sněmovním výboru, jen necelých čtrnáct dnů před plánovaným schválením zákona o železnici z Ústí nad Orlicí do Lichkovského sedla byla předloha zákona z programu jednání sněmovny stažena. Na scénu vstoupila Ústecko-teplická dráha, která nabídla vládě výhodnější podmínky než StEG. Záhy severočeskou společnost předčil rozšířený šternberský a šumperský přípravný výbor. Karel a Eduard Oberleithnerové předložili překvapující nabídku, že vybudují požadovanou dráhu se státní garancí pouhých 35 tisíc zlatých na 1 míli (7,53 km). Návrh zákona musel být stažen z projednávání, vzápětí bylo zasedání sněmovny odročeno a vláda se ocitla ve velmi nepřijemné situaci.

Tím příznivěji byla přijata následná nabídka konsorcia Rakouské severozápadní dráhy, které vystihlo situaci a nepožadovalo pro výstavbu trati z Ústí nad Orlicí do Mittelwalde žádné státní garance, avšak s podmínkou současného udělení koncese pro Polabskou dráhu z Nymburka do Děčína (s odbočkou do Prahy). Ani pro tuto trať nebyla požadována státní garance. K udělení koncese pro železnici bez státní záruky nebylo zapotřebí souhlasu sněmovny, a tak již 20. června 1870 bylo jednáno o koncesních podmínkách. Byla stanovena povinnost připojit trať do Mittelwalde co nejdříve ke zbývajícím síti ÖNWB a vést pražskou odbočku, pokud o to požádá vláda, přes Starou Boleslav a Brandýs nad Labem. Zamítnuty byly námitky Ústecko-teplické dráhy i Pražské plavební společnosti protestujících proti zřízení konkurenční železnice.

Koncese ke stavbě Polabské dráhy byla vydána 25. června 1870 jako říšský zákon č. 109 zveřejněný v říšském zákoníku 3. září 1870. Koncesionáři železnice byli Hugo kníže Thurn-Taxis, František starohrabě Salm-Reifferscheid, Ludvík svobodný pán Haber, Bedřich Schwarz a obchodní dům Jan Liebieg a spol. Listina dovozovala stavbu a provozování tratí z Nymburka k říšské hranici u Děčína s odbočkou do Prahy, z říšské hranice u Dolní Lipky k některému místu brněnsko-pražské železnice u Ústí nad Orlicí, z některého místa na lichkovské trati k Rakouské severozápadní dráze u Chlumce a dále z některého místa na lichkovské trati k vhodnému místu pardubicko-německobrodské větve Rakouské severozápadní dráhy (k výstavbě této spojky nedošlo).

Pokud by propojení tratí z Děčína do Nymburka a z Chlumce nad Cidlinou k dráze do Pruska přes Velký Osek kapacitně nedostačovalo, měli koncesionáři právo zřídit kratší spojení mezi tratěmi Velký Osek – Chlumec nad Cidlinou a Velký Osek – Nymburk (toto bylo částečně realizováno až v říjnu 1940 stavbou tzv. Kanínské spojky). Dále se koncesionáři zavázali, že na požadavek státní správy propojí železnici Nymburk – Děčín spojkou z Mělníka k trati Turnovsko-kralupsko-pražské dráhy u Neratovic na pravém břehu Labe a dále že svoji železnici připojí v Ústí nad Labem k dráhám působícím zde na levém břehu Labe.

Pro dokončení stavby tratí Nymburk – Děčín včetně pražské odbočky byly určeny maximálně čtyři roky. Stavba dráhy z Dolní Lipky do Ústí nad Orlicí měla být zahájena do tří měsíců po vydání koncese a dokončena současně se stavbou pruské tratě. Spojky této mezinárodní železnice se zbývajícím sítí Rakouské severozápadní dráhy měly být dokončeny tak, aby alespoň jedna z nich byla uvedena do provozu do dvou let po dokončení železnice do Mittelwalde, druhá do čtyř let. Všechny koncesované tratě měly být vybudovány jednokolejné. Vláda si vyhradila právo požadovat zřízení spodku pro druhou kolej (popř. i její pokládku), pokud by hrubý výnos po dva následující roky přesahoval částku 180 tisíc zlatých na 1 míli (7,53 km). Bylo nařízeno umožnit připojení vleček průmyslových závodů podél tratí. Koncese byla udělena na 90 let od otevření všech koncesovaných úseků. Důležité bylo ustanovení, které přiznávalo koncesionářům právo postoupit koncesi Rakouské severozápadní dráze, popř. ustavit vlastní akciovou společnost.

V protokolu z jednání o koncesních podmínkách ze dne 20. června 1870 se koncesionáři Polabské dráhy zavázali, že otázka sloučení s Rakouskou severozápadní dráhou bude projednána na její nejbližší valné hromadě. Koncesionáři ani nikdy neměli v úmyslu zakládat vlastní společnost, proto byla jednání o předání koncese spíše formálního charakteru. Dne 15. května 1871 proběhla mimořádná valná hromada ÖNWB konaná za účasti 95 z celkového počtu 107 oprávněných akcionářů. Bylo učiněno usnesení o převzetí koncese Polabské dráhy se všemi právy a závazky, proto byly příslušně změněny stanovy společnosti. Vládou bylo toto usnesení potvrzeno 2. června 1871 a tímto dnem Polabská dráha přešla do majetku Rakouské severozápadní dráhy. Protože oproti původní síti ÖNWB byly nové tratě státem negarantované, byly nadále označovány jako Polabská dráha a jejich účetnictví muselo být vedeno odděleně. Polabská dráha s ostatními k ní koncesně přičleněnými tratěmi byla nazývána „doplňovací“ sítí („Ergänzungsnetz“), popř. síť B (původní síť byla označována písmenem A).

## Dějství šesté: Přes Brandýs nebo přes Čelákovice?

Vypracovaný návrh trati Nymburk – Děčín byl předložen v dubnu 1870 ke schválení ministerstvu obchodu. Původní předběžný návrh se příliš neodchyloval od dnešního směru. Polabská dráha začínala v Nymburce, kde měla být zřízena stanice prvního řádu s výtopnou a dílnami. Od Lysé měla být železnice vedena poněkud severovýchodněji, tzv. Císařskými lesy přes Kostelní Hlavno k Čečelicím. V dalším průběhu měla trať sledovat dnešní trasu až do Nebočad, kde měla přejít na levý břeh Labe a zaústit do stanice Podmokly (nyní Děčín hl. n.). Z Nebočad měla být zřízena spojka do stanice Děčín (nyní Děčín východ) na České severní dráze. Odbočka z Lysé měla překročit Labe u Čelákovic. Zdejší nádraží bylo situováno mezi Jiřinu a Čelákovice. Odtud byl sledován dnešní směr až do Prahy, kde byly navrženy tři stanice: uhelná v Libni, nákladní na vltavských ostrovech v Karlíně a osobní u mostu Františka Josefa (nyní Štefánikův most). Podle jiné varianty se u Čelákovic uvažovalo o jižnějším směru k Jirněm, avšak pro velký odpor majitelky panství byl tento návrh opuštěn.

Vyskytlo se několik obtížných detailů: Otázka pražského nádraží, požadavek říšského ministerstva války na vedení pražské trati přes Brandýs nad Labem, křížení Polabské dráhy s Turnovsko-kralupsko-pražskou dráhou (TKPE) u Tišic, vyřešení průjezdu kolem Litoměřic, spojka ze Střekova do Ústí nad Labem (původně navržena jako trajekt) a ukončení trati v Podmoklech. Současně byl zdůrazňován velký národohospodářský a vojenský význam nové železnice, která zkracovala spojení Vídně a Drážďan i usnadňovala rozvoz uhlí ze severočeských hnědouhelných revírů do východních Čech, k Mladé Boleslavi či Kolínu. Výstavbou Polabské dráhy mělo dojít k nárůstu dopravy na původní (garantované) síti Rakouské severozápadní dráhy, což by mělo velký význam pro státní záruku.

Otázka vedení trati v okolí Lysé nad Labem byla řešena v prosinci 1870 a na počátku dalšího roku bylo zahájeno trasování. Dne 18. ledna 1871 se jednalo o umístění nádraží pro Lysou a Čelákovice. Původně bylo vyhlédnuto místo pro společné nádraží u kaple sv. Václava v lese nedaleko čelákovického mostu. Zasáhla kněžna Štěpánka Rohanová, která se svým vlivem domáhala nádraží přímo v Lysé. Darovala všechny pozemky pro stavbu dráhy od václavské kaple až k Nymburku zdarma s podmínkou, že nádraží bude postaveno u litolské cesty. Její zástupce na lysecké radnici přesvědčil i ostatní členy městské rady, a tak bylo v únoru 1871 rozhodnuto věnovat na stavbu železnice 6 jiter (cca 3,5 ha) pozemků zdarma.

Projekt byl uznán dostatečným podkladem pro technicko-vojenskou revizi trasy, která byla provedena mezi Nymburkem a Děčínem na jaře 1871. Z Nymburka do Lysé nečinila volba směru dráhy žádné potíže. Za Lysou bylo nutné zvolit ze dvou variant. První vedla trasu blíže ke Staré Boleslavi (stanice byla navržena v místě U čtyř kamenů, současně žádal o přiblížení tohoto nádraží Hlavenec, který v lokalitě Krásno nabízel potřebné pozemky téměř zdarma), druhá překračovala Jizeru u Nových Benátek. Ani jedna nevyhovovala veřejnému zájmu, poněvadž mýjela města Brandýs nad Labem a Stará Boleslav tvořící hospodářské centrum kraje. Návrh byl v rozporu se zněním protokolu z 20. června 1870, který žádal odbočení pražské trati a její

přechod přes Labe u Brandýsa. Přitom původně Rakouská severozápadní dráha zvažovala odbočnou stanici umístit na západním okraji Brandýsa, poblíž sochy sv. Anny.

Křížení Polabské dráhy s Turnovsko-kralupsko-pražskou dráhou mělo být podle původních záměrů provedeno mimoúrovňově poblíž Čečelic (mezi dnešními stanicemi Všetaty a Byšice). Koncesní listina žádala spojení obou drah pomocí spojky Mělník – Neratovice nebo spojovacím obloukem zaústěným do stanice Byšice. Přijata nebyla ani jedna z navržených možností, protože bylo rozhodnuto o zřízení nové společné stanice u obce Tišice (poblíž Všetat), kde by se obě dráhy setkaly úrovňově, což si vyžádalo nutnost posunout trasu asi o 3 kilometry blíže ke Staré Boleslavi. Řešení bylo výhodné pro Polabskou dráhu, poněvadž odpadla stavba mělnicko-neratovické spojky a s tím spojeného přemostění Labe u Obříví. Také TKPE uvítala myšlenku společné křižovací stanice.

Zástupci obou společností se sešli 9. května 1871 na poradě v Mělníku, kde byla záležitost projednána. Představitelé TKPE navrhovali jako nejpříznivější řešení zaústění Polabské dráhy do nově zřizované neratovické stanice, v níž odbočovala z kralupské trati pražská odbočka TKPE. Ovšem pro případ, že by se Polabské dráze nezdálo toto řešení výhodné, projevíli ochotu ke zřízení nové společné stanice situované mezi Neratovicemi a Byšicemi u strážního domku č. 17. Zástupci stavebního ředitelství Polabské dráhy se rozhodli pro druhé řešení, poněvadž zaústění do stanice Neratovice bylo možné jen úvratí, nehledě na nutnost dvojího přechodu Labe. Přistoupili proto na podmínky TKPE, která si vyhradila, že jí zřízením nové stanice nesmí vzniknout žádné stavební výlohy. Polabská dráha měla zajistit veškerý výkup pozemků, úpravu železničního spodku i svršku, vystavět a vybavit potřebné budovy (úřadovny, skladiště, čekárny i byty). TKPE měla mít zajištěno bezplatné spoluužívání všech těchto zařízení. O organizaci provozní služby ve stanici, která se měla jmenovat „Tišice“ (nakonec nesla jméno Všetaty-Přívory), měla být sjednána zvláštní smlouva, která by TKPE zajišťovala dispoziční právo nad vlastním provozem přes novou stanici. Ve smlouvě bylo pamatováno i na možnost budoucího zaústění trati, která měla vést přes Malý Újezd u Mělníka, Kokořínským dolem k zámku Housce a končit ve stanici Okna na trati z Bakova do České Lípy. Myšlenkou na výstavbu této spojovací trati se TKPE tehdy velmi vážně zabývala.

Vznik železničního uzlu u Brandýsa nad Labem byl požadován především z vojenských důvodů. Město mělo význam poslední ochrany před Prahou na důležitém přechodu jedné z hlavních silnic přes Labe a byl zde existenční zájem na nové dráze. Dnes by asi Brandýs vypadal jinak, kdyby odbočné nádraží Rakouské severozápadní dráhy bylo zřízeno v jeho blízkosti. Zůstává otázkou, zda si tuto skutečnost dostatečně uvědomovala tehdejší reprezentace města. Místní historici často zmiňují vinu tehdejšího purkmistra Ahsbahse, držitele dědičné brandýské pošty, který údajně vedl tajný boj proti nové dráze. Pečoval prý sobecky o zájmy svého rodu. Dnes tuto skutečnost těžko posoudit, avšak Ahsbahsovo jméno figuruje na peticích podaných městem pro vedení trati v jeho blízkosti. Městská rada se však příliš bojem za zájmy města nenamáhala a Brandýs zůstal stranou hlavních železnic. Pro brandýskou alternativu byl zpočátku i Nördling, který se řídil především zněním zmíněného protokolu. K dohodě došlo později a konečný kompromis vyzněl jinak.

Dlouho odkládaná vojensko-technická revize trasy byla povolena a na podzim 1871 provedena v celé trati Lysá – Chvaly – Praha, ačkoliv se ÖNWB houževnatě bránila závazku vedení pražské trati přes Brandýs (požadovanému na základě protokolu z 20. června 1870) a teprve po několikanásobné urgenci předložila příslušné variantní návrhy a propočty. Rakouská severozápadní dráha prokazovala, že brandýská alternativa je o půl míle delší než čelákovická, vltavsko-labského rozvodí by dosáhla stoupáním 15 ‰ (což by zmenšilo výkonnost trati o 25 %) a vyžádala by si mezi Vínou a Chvaly velké zemní práce, především 1 km dlouhý zářez o hloubce 12 m, což by znamenalo výkop cca 200 tisíc m<sup>3</sup>, z velké části ve skále. Stanici Stará Boleslav by bylo nezbytné vybudovat jako vlakotvornou s výtopnou. Při odbočení v Lysé, vzdálené od Nymburka jen něco přes jednu míli (7,53 km), bylo možné řazení vlaků a výměnu strojů provádět v nymburské stanici. ÖNWB poukazovala, že za takových podmínek by jen těžko soutěžila s ostatními dráhami spojujícími Vídeň s Prahou. Tyto námítky byly uplatněny i v podání ÖNWB říšskému ministerstvu války, které jejich oprávněnost uznalo a 25. září 1871 oznámilo ministerstvu obchodu, že nadále nebude mít námítky proti vedení trati přes Čelákovice.

Koncem října 1871 se konala v Mochově hojně navštívená schůze zájemců z okolí Čelákovic, kteří se usnesli na petici ministerstvu obchodu datované 3. listopadu 1871. Iniciativa vyšla od rolnického akciového cukrovaru v Mochově a byla podepsána všemi starosty z okolí. Bylo poukazováno na skutečnost, že vedení železnice přes Brandýs bude sice pro města Brandýs i Starou Boleslav a zejména pro arcivévodské toskánské panství prospěšné, avšak lidnaté a průmyslové okolí Čelákovic zůstane odříznuto od světa. Petice prozrazovala, že její autoři nebyli patrně dobře informováni o skutečném stavu věcí, poněvadž podezřívali ÖNWB ze zaujatosti pro brandýskou variantu.

Město Brandýs nepodnikalo nic. V roce 1870 povolilo na činnosti za účelem získání železničního spojení obnos 300 zlatých, ale na vyzvání sousední Staré Boleslavi, aby se připojilo k obranné akci, odpovědělo po schůzi městské rady 25. března 1871, že obec by neměla z akce žádný prospěch. Teprve v zápise z jednání městské rady dne 15. května 1872, kdy již byla celá záležitost dávno rozhodnuta, je stručná zmínka, že starosta Ahsbahs sdělil informaci o deputaci do Vídně v železniční záležitosti, avšak nebylo již uvedeno, jaký výsledek byl dosažen. Brandýský projekt byl nadobro pochován a generální inspekce ve svém vyjádření z 6. října 1871 již nežádala provedení vojensko-technické revize pro obě varianty, nýbrž pouze pro čelákovickou trať. Námítky ÖNWB byly uznány: Rozhodla kratší délka a menší stoupání, které ani v úseku Vysočany – Chvaly nepřesahovalo 12 ‰. Trať přes Čelákovice byla stavebně snazší, levnější i provozně výhodnější.

Na základě tohoto posudku ministerstvo obchodu nařídilo provedení technicko-vojenské revize v trati Lysá – Praha, přičemž měla být zkoumána i možnost případného přiblížení trasy k Brandýsu. Revize trasy celé odbočné trati proběhla hladce (až na zmíněné protesty Brandýsa a Staré Boleslavi). Trasa nové železnice i polohy stanic byly přijaty kladně a společnost Rakouské severozápadní dráhy byla vyzvána k vypracování podrobného projektu pro politickou pochůzku trati Lysá – Chvaly. Pro tento úsek byla 21. února 1872 nařízena staniční komise a 30. dubna 1872 proběhla politická pochůzka. Situace stanic schválilo ministerstvo ještě před

politickou pochůzkou 12. dubna 1872. Průběh obou jednání byl hladký a místodržitelství na základě svého zmocnění ihned udělilo povolení ke stavbě, která byla v květnu 1872 zahájena.

Politická pochůzka mezi Nymburkem a Štětím byla provedena v dubnu a květnu 1872. K podstatným změnám trasy nedošlo, všechny závažné problémy byly projednány již při revizi trasy v roce 1871. TKPE si vyhradila projednání společného užívání stanice Všetaty zvláštní smlouvou a kladla důraz na možnost zaústění trati od Oken a Mšena, o níž se stále ještě uvažovalo (nebyla však realizována). Obce Mlazice, Vysoká, Bosyně a Střednice žádaly o zřízení nákladiště u Mlazic, což mělo přinést prospěch ovocnářství rozšířenému v kraji. Pro příliš malou vzdálenost od Mělníka a Liběchova nebylo vyhověno. Podobnou žádost podali zástupci Nedomice, Ovčár a Dřís, kde stanice zřízena byla. Uprostřed zelinářského kraje velmi dobře prosperovala a stala se ústředním bodem pro export okurek do Německa.

Při jednání se naposledy řešila otázka vedení pražské odbočky přes Brandýs, protože v únoru 1872 se městské zastupitelstvo rozhodlo k poněkud opožděné akci a podalo ministru obchodu žádost, v níž se znovu domáhalo dodržení protokolu o vedení trati městem. Ministerstvo nařídilo přizvat zástupce města k politické pochůzce. Jednání proběhlo v lázních Houštce u Staré Boleslavi 5. května 1872. Zástupci města přinesli písemné memorandum, které žádali připojit k protokolu. Zajímavá byla pohrůzka města Brandýsa, že bude zřízena společnost pro stavbu dráhy Stará Boleslav – Brandýs – Praha, pokud ÖNWB neustoupí od projektu trati Lysá – Čelákovice – Praha. Zástupce Rakouské severozápadní dráhy odpověděl na tyto opožděné protesty, že čelákovická varianta již byla schválena ministerstvem obchodu a války. Požadavek dalšího přiblížení staroboleslavské stanice k městu byl rozhodně odmítnout, poněvadž by znamenal prodloužení trasy a tím i zvýšení provozních nákladů. Brandýs pak narychlo vyslal deputaci do Vídně, o níž zde již byla zmínka.

### **Dějství sedmé: Koncová stanice v Praze**

Řešena musela být také podoba pražského nádraží Rakouské severozápadní dráhy. Původní návrh jej situoval na pravý břeh Vltavy, na rozhraní Karlína a Nového Města. Ve stejné době se dostavovalo nádraží Dráhy císaře Františka Josefa (nyní hlavní nádraží) a byla započata stavba Pražské spojovací dráhy na Smíchov. Železniční oddělení ministerstva obchodu se snažilo soustředit všechna pražská nádraží do města zaústěných drah, a tak 21. dubna 1871 nařídilo, aby úsek Lysá – Praha byl vyjmut z programu technicko-vojenské revize. Následujícího dne bylo koncesionářům uloženo urychleně předložit projekt pražského úseku trati vypracovaný v dohodě se správami železnic ústících do Prahy. Nové nádraží ÖNWB mělo být umístěno mezi Novou a Žitnou bránou, v bezprostřední blízkosti nádraží Dráhy císaře Františka Josefa a České severní dráhy.

Stavební ředitelství ÖNWB takové řešení nevívalo, neboť již byl zahájen předběžný výkup pozemků v Karlíně. Projekt byl během tří měsíců vypracován a 20. června 1871 odeslán pražské městské radě k posouzení. Město odpovědělo hned další den



velmi odmítavě. Nové nádraží by zaplnilo téměř všechny pozemky po rušených městských hradbách a využilo celou plochu mezi nádražím Dráhy císaře Františka Josefa a městem. Praha měla již vyhotovený regulační plán, který pro území měl jiné využití. Dlouhé roky se Praha domáhala zrušení hradeb. Když se konečně dočkala jejich zbourání a mohla se rozvinout směrem ke Královským Vinohradům, vystalo nové nebezpečí v podobě rozsáhlého nádraží, které by přerušilo všechny komunikace v okolí Nové a Žitné brány. Každému jinému řešení městská rada slibovala plnou podporu, neboť si uvědomovala význam celého projektu.

Odpor Prahy proti tomuto umístění stanice byl ze strany ÖNWB vítán, stejně jako velký zájem Karlína o zřízení nádraží na jeho území. Karlín byl tehdy ještě samostatnou předměstskou obcí. Z několika malých domků vzniklo během 40 let moderní město čítající v roce 1871 již 14 tisíc obyvatel, 243 domů, 25 továren, stovku obchodů a živností, jakož i přístav na Vltavě. Město trpělo poměrně velkou vzdáleností od železničních tratí, proto se větší průmyslové podniky začaly z Karlína stěhovat, především k Vysočanům. Karlínské zastupitelstvo se proto snažilo získat nejen nákladní, ale i osobní nádraží ÖNWB. Poukazovalo na potíže s jeho vybudováním na území Nového Města za Poříčskou bránou, kde by bylo nutné demolovat hradby, zřizovat novou komunikaci mezi Karlínem, ostrovem Štvanice a Bubny. Uváděno bylo i budoucí obtěžování Karlína kouřem od lokomotiv z osobního nádraží na Poříčí, poněvadž větry vanou převážně od západu k městu. Důležitým důvodem bylo, že zde bylo možné zřídit překladiště v karlínském přístavu. Důvody byly shrnuty do obširné petice podané 22. července 1871 ministru obchodu Banhansovi.

Vykonaná šetření a odpor Prahy ukázaly nereálnost návrhu žádaného vládou. Na konci července 1871 odpověděla ÖNWB, že žádaný projekt je sice dokončen a bude v srpnu předložen, ale je zřejmá jeho neproveditelnost. Rakouská severozápadní dráha zamýšlela vyhovět požadavku na propojení se všemi ostatními pražskými nádražími náhradním způsobem, a to zřízením společného nádraží Polabské dráhy a Turnovsko-kralupsko-pražské dráhy ve Vysočanech. Prostřednictvím TKPE pak bylo zajištěno připojení k ostatním železnicím. Koncové pražské nádraží ÖNWB by bylo umístěno dle původního návrhu na Poříčí a v Karlíně. Zejména Karlín si byl vědom velkého hospodářského přínosu nového nádraží na svém území a obec ochotně poskytla pozemky pro jeho zřízení.

Proto byla 24. července 1871 svolána společná porada se zástupci TKPE, právě provádějící stavbu trati z Neratovic do Prahy. Bylo dohodnuto, že stanice Vysočany bude vybudována podle návrhu ÖNWB jako ostrovní nádraží s přijímací budovou mezi oběma kolejišti, a to společným nákladem obou drah. Náklady měly být rozděleny u budov podle plochy přidělených místností, u společného kolejiště na polovinu, u spodku dohodou po ukončení stavby. Podmínkou TKPE bylo, aby její již značně pokročilá stavba nebyla výstavbou společné stanice zdržována a otevření trati z Neratovic do Prahy nebylo oddalováno, proto byla ÖNWB povinna zřídit na svoje náklady případná provizoria. Dopravní služba měla být vykonávána odděleně, protože každé z kolejišť mělo tvořit samostatný celek.

Protokol o tomto jednání byl spolu s projekty obou alternativ předložen ministerstvu obchodu 10. srpna 1871. Poněvadž zahájení stavby v úseku Chvaly – Vysočany nesmělo být odkládáno, žádala ÖNWB ihned po vykonání technicko-vojenské revize tohoto úseku provést pochozí komisi, která by byla zmocněna k udělení stavebního povolení. O obou alternativách podala 14. září 1871 posudek generální inspekce. Uznávala neproveditelnost nádraží u Koňské brány pro velkou nákladnost, územní stísněnost a odpor města. Souhlas byl vysloven s projektem stanice u Poříčské brány, což bylo Prahou vítáno a Karlínem doporučováno pro blízkost přístavu.

Technický poradce železničního oddělení ministerstva obchodu Vilém Nördling, který posuzoval veškeré projekty doplňovací sítě a jehož názor měl ve sporných záležitostech konečnou platnost, nebyl poříčským řešením nadšen, protože stanice měla být ještě stísněnější než u Koňské brány. Délka nástupišť byla 170 metrů a jejich prodloužení bylo možné jen přemostěním mlýnského ramene na Jeruzalémský ostrov. Kromě toho měl být vypracován podrobný projekt nádraží, což se nestalo, možná z důvodu aby byla celá záležitost protahována tak dlouho, až při pokročilé stavbě bude ministerstvo postaveno před hotovou věc a bude muset ustoupit od svého názoru. Přesto Nördling neustoupil a nedal souhlas k vykonání technicko-vojenské revize dříve, než ÖNWB prokáže bezproblémovost navrhovaného řešení.

Teprve potom Hellwag předložil žádané plány, ačkoli nebyly schváleny správní radou. Nördling je podrobil ostré kritice. Vytýkal minimální rozměry, nedostatek kolejí pro spěšniny a malé možnosti rozšíření. Uznával ale, že jiné řešení již není reálné, neboť ÖNWB již zakoupila v Karlíně pozemky, zvláště Schickův ostrov. Byl příliš spravedlivý a než by dále záležitost zdržoval, souhlasil s povolením revize trasy karlínské alternativy. Bylo potřeba ještě vyřešit otázku podjezdu pod viaduktem Společnosti státní dráhy (Negrelliho viadukt) a mostu přes karlínský přístav. Obojí bylo odloženo na revizi.

Proti zřízení společné vysočanské stanice nebylo námitek, poněvadž její situování umožňovalo případné rozšíření a bylo územně výhodné. U žádosti města Karlína o zřízení osobního nádraží na jeho území generální inspekce usuzovala, že obavy před kouřem z lokomotiv nebyly tím zásadním. Šlo především o snahu získat velkého poplatníka, protože z Karlína bylo na Jeruzalémský ostrov i na Poříčí stejně daleko. Pokud mělo být na vltavských ostrovech umístěno nákladní nádraží, pak by mu vznikem osobního nádraží v této lokalitě byla zcela odebrána možnost budoucího rozšíření. Proto bylo nezbytné obě nádraží oddělit.

Při revizi trasy byl sveden tuhý boj o umístění osobního nádraží mezi Prahou a Karlínem. Konečné řešení uspokojilo alespoň částečně obě strany. Osobní nádraží zůstalo v Praze, nákladní v Karlíně. Problémem byly nepříznivé výškové poměry. Osobní i nákladní nádraží byla sice navržena ve vodorovné, avšak mezi nimi bylo zapotřebí pro překonání výškového rozdílu vložit stoupání 5 ‰ v délce cca 250 m, v němž se nacházelo i zhlaví. Snížení nivelety nákladního nádraží bylo podmíněno klenutým viaduktem Společnosti státní dráhy (Negrelliho viadukt), snížit niveletu osobního nádraží nebylo možné kvůli podjezdu, který bylo třeba zřídit v prodloužení

karlínské Pobřežní ulice za účelem zachování komunikace z Karlína na ostrov Štvanici a do Buben, na niž karlínská obec bezpodmínečně trvala.

Na návrh generální inspekce bylo rozhodnuto zdvihnout niveletu nákladního nádraží o 15 cm. Průjezdny profil potom těsně hraničil se světlým obrysem oblouku viaduktu. Stoupání směrem do osobního nádraží bylo prodlouženo na 375 m, čímž byl sklon snížen na 3 ‰. Dalším problémem bylo omezení rozvoje kolejiště klenutým viaduktem. Bylo by možné provést rekonstrukci viaduktu, nahradit klenbu železnou konstrukcí a tím zmenšit výšku konstrukce a zvětšit světlost, což by umožnilo zvýšit niveletu celého nádraží a zmizel by výškový rozdíl mezi oběma částmi nádraží, zvětšila by se světlá výška podjezdu v Pobřežní ulici i mostu přes karlínský přístav, avšak pro velké náklady bylo od těchto úprav upuštěno.

Sporným bodem byl i most přes karlínský přístav. Pražská plavební společnost, která ovládala plavbu na Vltavě a Labi, se ke své konkurentce nechovala vládně a žádala zřízení otočného nebo sklopného mostu, aby stožárové tzv. labské čluny mohly bez potíží vjíždět do přístavu. Nakonec poříční úřady uznaly, že labské čluny jsou opatřeny sklápěcími stožáry a síly větru je k plavbě užíváno stále méně, protože se rozšiřovala paroplavba. Požadavek Pražské plavební společnosti byl zamítnut a bylo rozhodnuto postavit pevný železný most, avšak v jediném poli, aby střední pilíř nepřekážel plavbě při vjezdu do přístavu.

V úseku Chvaly – Libeň byla politická pochůzka vykonána ihned po revizi trasy ve dnech 30. a 31. října 1871 a současně bylo uděleno stavební povolení. Ministerstvo obchodu vyslovilo souhlas s udělením stavebního povolení pro úsek Chvaly – Libeň 31. prosince 1871. Vyhradilo si některé menší změny. Důležitým požadavkem byl pokyn k okamžitému zahájení přípravných prací pro vybudování kolejového spojení Vysočan se stanicí Libeň Společnosti státní dráhy (k realizaci této spojky došlo až v roce 1979). Potíže vznikly u Rustonky v Libni, kde trať měla procházet nádvořím továrny Pražské akciové strojírny, která se tomu pochopitelně bránila. Dráze bylo nařízeno posunout trasu až na břeh řeky, proti čemuž protestovaly libeňské průmyslové podniky (válcovna a měděné hamry), které se obávaly zmenšení vodní síly užívané k pohonu jejich zařízení. Proto bylo nařízeno nové podrobné komisionální projednání úseku Libeň – Praha, aby bylo konečně rozhodnuto o zřízení pražského nádraží (proti dohodnutému řešení byla při revizi trasy podána řada protestů), o rekonstrukci karlínského viaduktu a úpravě břehu Vltavy u Libně.

Dne 26. ledna 1872 byla schválena smlouva s Turnovsko-kralupsko-pražskou dráhou, uzavřená na základě jednání o výstavbě společného nádraží ve Vysočanech konaného 24. července 1871. Stavba v úseku Chvaly – Libeň byla zahájena 17. května 1872.

Dořešit zbývalo vedení Polabské dráhy v Praze, kde bylo nutné po technicko-vojenské revizi (konané koncem října 1871) dojednat tři záležitosti: Připomínky měst Prahy a Karlína ke zřízení osobního nádraží u Poříčské brány, zúžení vltavského řečiště u Rustonky a zřízení podjezdu pro spouštění parníků v loděnici Pražské akciové strojírny. Dne 17. ledna 1872 byly projednány především otázky týkající se Libně. Bylo stanoveno místo přejezdu libeňské silnice (pozdější Primátorská třída, nyní Zenklova ulice), kde obec žádala klenutý nadjezd, ale vzhledem k obtížím úprav

nivelety dráhy i silnice bylo zřízení mimoúrovňového křížení ze strany ÖNWB odmítnuto.

Obtížnější byla jednání s Pražskou akciovou strojírnu požadující posun trasy dráhy až do řečiště Vltavy, aby podniku zůstala nadále možnost jeho budoucího rozšíření. Podařilo se odvolat protest majitelů válcovny a měděného hamru proti zúžení řečiště. Libeňský mlýn byl vyvlastněn pro účely regulace Vltavy, čímž padly i jeho námitky. Železniční společnost strojírnu nabízela zřízení podjezdu v šířce 12,4 m, která by postačila pro proplutí kolesového parníku. Strojírna totiž zakoupila bývalou Rustonovu loděnici a stavěla parníky pro vltavskou a labskou plavbu. Žádala proto zřízení podjezdu o světlosti nejméně 62 metrů, aby parníky mohly být spouštěny na vodu po délce. To by znamenalo zřízení nákladného mostu o velkém rozpětí. ÖNWB trvala na své nabídce a navrhovala zřízení bazénu na továrním dvoře, kde by byly lodě spouštěny na vodu a kanálem o šířce 12,4 m by proplouvaly do řeky. Strojírna takové řešení považovala za nepřijatelné a napadala odbornou kompetentnost drážního návrhu. K dohodě nedošlo, ÖNWB namítala, že loděnice již není v provozu a uvolila se pouze ke zřízení propustku o světlosti 6 metrů.

Mezi ÖNWB, Karlínem a Prahou došlo ke smíru. Karlínská obec žádala zřízení podjezdu pod nádražím na Poříčí (v prodloužení Růžodolské, nyní Pobřežní ulice), a to v šířce nejméně 13 sáhů (24,7 m). Měla být dána záruka, že se osobní nádraží nebude bez souhlasu Karlína rozšiřovat ani prodlužovat, aby spojení Karlína s Prahou nebylo rušeno, zejména aby nádraží nezasahovalo do osy Královské třídy (nyní Sokolovská ulice). Město si vyhradilo úplnou úpravu ploch, zboření hradeb a zveřejnění celého přednádraží od Královské třídy až k mlýnskému rameni. Most spojující Karlín s nákladním nádražím na Rohanském ostrově měl být postaven a udržován ÖNWB. Ke Karlínu se připojili i zástupci Prahy, kteří si vymínili zákonný podíl na dávkách placených v budoucnosti ÖNWB. Žádali, aby přijímací budova pražského nádraží ÖNWB byla provedena monumentálním slohem a hlavní české město důstojně reprezentovala. S poříčským řešením osobního nádraží souhlasila i pražská obchodní komora, která žádala mimo jiné i zřízení vltavského překladiště u Libně a stavbu druhé koleje mezi Vysočany a Prahou.

Finanční správa požadovala, aby na nádraží byly zřízeny místnosti, popř. budovy a skladiště potřebné pro expozituru hlavního celního úřadu. ÖNWB si vyhradila podrobné projednání všech požadavků, ačkoli v zásadě proti žádnému bodu jednání neměla námitky. Tím dospělo předběžné projednání pražského nádraží k uspokojivému závěru. Dne 15. března 1872 bylo ujednání schváleno ministerstvem obchodu a správní rada byla vyzvána k předložení podrobného projektu pro politickou pochůzku. Pražské akciové strojírnu bylo nařízeno, aby do dvou měsíců předložila doklady o provozu své loděnice.

Po předložení detailního projektu vypsalo místodržitelství politickou pochůzku, která byla provedena ve dnech 10. až 12. října 1872. Jednání bylo poměrně hladké, poněvadž v hlavních bodech bylo docíleno dohody již v lednu. Znovu došlo ke sporu ÖNWB s Pražskou akciovou strojírnu v záležitosti podjezdu pro spouštění lodí na vodu. Obec Libeň dosáhla žádaného rozšíření podjezdu v ulici od Strassburgu (hostinec na křižovatce Švábky – Sokolovská, v padesátých letech 20. století

zbouraný) k řece, čímž získala objízdnou komunikaci využívanou povozy vyhýbajícími se stoupání na výšinu tzv. Balabenky (v okolí nynější křižovatky Sokolovská – Zenklova). Pražské akciové strojárně bylo sice přiznáno, že loděnice je v provozu, avšak nutnost zřízení mostu uznána nebyla. ÖNWB nabídla strojárně pozemek mezi tratí a řekou v bezprostřední blízkosti závodu, kde mohla být montáž bez problémů prováděna. V železničním náspu byl zřízen pouze propustek a na zmíněném místě pak byly lodě stavěny a spouštěny na vodu až do roku 1910, kdy byla továrna zrušena a na jejím místě vznikly ústřední dílny pražských elektrických drah.

Na poslední chvíli požádal Karlín, aby byla trasa trati posunuta asi o 40 metrů do vltavského řečiště, čímž by byl získán stavební prostor mezi silnicí (v prodloužení Královské třídy) a řekou. Žádost byla z důvodu velké nákladnosti zamítnuta, protože by bylo nutné přeložit koryto Vltavy v celé délce mezi Karlínem a Libní. Objevila se také otázka budoucí stavby mostu z Karlína (v ose tehdejší Poděbradovy, nyní Šaldovy ulice) do Holešovic. Železniční trať protínala projektovanou komunikaci v úrovni při vjezdu na most. Ke stavbě silničního mostu do Holešovic v této lokalitě nikdy nedošlo a přeložením Vltavy po první světové válce (v roce 1926) pozbyla tato otázka na významu.

Záruka o nepřípustnosti rozšíření osobního nádraží na Poříčí nebyla dána, rozhodování o tom bylo vyhrazeno ministerstvu obchodu. ÖNWB nebylo výslovně uloženo provést úpravu plochy po zrušených hradbách v okolí nádraží, jak žádaly obě zúčastněné obce. Provedení úprav přednádraží bylo ponecháno dohodě, zejména pokud se týče úhrady. Výsledkem pochůzky bylo udělení stavebního povolení pro úsek Libeň – Praha dne 18. ledna 1873.

## Epilog

Na počátku května 1875 bylo dostavěno pražské nádraží Rakouské severozápadní dráhy na Těšnově. Dne 3. května 1875 byla vykonána technicko-policejní zkouška nové stanice a 10. května 1875 byl zahájen provoz, čímž bylo ukončeno využívání provizorního nádraží na Rohanském ostrově. V první prosincový den roku 1877 byl zahájen provoz stanice Libeň severozápadní dráha (později označované Praha-Libeň dolní nádraží, stanice ležela v bezprostřední blízkosti Palmovky). Od 15. října byla otevřena zastávka v Karlíně, umístěná před šikmým mostem přes karlínský přístavní kanál.

V roce 1906 byl zahájen provoz na vlečce vodárny v Káraném, nového zdroje vody pro Prahu. Vlečka byla zapojena do kilometru 4,8 trati Lysá – Praha v blízkosti kaple sv. Václava v Císařských lesích. V březnu 1909 byla Rakouská severozápadní dráha zestátněna, a to zpětně k 1. lednu 1908. Reálně stát převzal řízení tratí ÖNWB dne 15. října 1909. Po zestátnění rychle vznikla zastávka v Zelenči, otevřená 30. července 1914.

V období první republiky převzaly provoz v rámci samostatného Československa nově ustavené Československé státní dráhy (ČSD). Hlavní stavební akcí v úseku Praha – Lysá nad Labem bylo její zdvoukolejnění v úseku z Vysočan do Lysé, které

bylo realizováno v letech 1923-1928. Současně byla prováděna celá řada doprovodných stavebních akcí, např. úpravy trati (zmírnění poloměrů oblouků), přestavby mostních objektů, náhrada některých přejezdů nadjezdy, rozšíření staničních budov, či úprava staničního zabezpečovacího zařízení. Dvoukolejný provoz byl zahajován postupně: nejdříve ze Mstětic do Vysočan (5. června 1925), poté ze Mstětic do Čelákovic (14. června 1926), následně od Čelákovic do km 1,527 (14. května 1927), kde byla před stanicí Lysá nad Labem zřízena provizorní odbočka. Plnohodnotné dvoukolejné zapojení stanice Lysá nad Labem bylo dokončeno teprve 2. srpna 1928.

Znovu se stavbaři na trať z Lysé nad Labem do Prahy vrátili ve větším rozsahu až v sedmdesátých letech 20. století v souvislosti s její elektrizací stejnosměrnou napájecí soustavou 3000 V. Stanice Praha-Vysočany byla sice elektrizována již v roce 1928 v rámci tzv. „pražských spojek“ (tehdy ještě stejnosměrnou napájecí soustavou 1500 V), stanice Lysá nad Labem se trakčního vedení dočkala na konci roku 1958, když se rozjely elektrické vlaky mezi Nymburkem a Ústím nad Labem, pražská odbočka „Polabské dráhy“ musela na pavučinu měděného vedení nad svými koleji ještě počkat. Elektrizační práce v úseku mezi stanicí Praha-Vysočany a Lysou nad Labem byly zahájeny v roce 1975 a již od 6. února 1976 mohl být zahájen elektrický provoz.

Naopak pražský úsek z Vysočan do stanice Praha-Těšnov čekal ve stejné době smutnější osud. Prologem bylo v květnu 1961 zrušení zastávky Praha-Karlín přístav. Osobní doprava v úseku Praha-Vysočany – Praha-Těšnov byla ukončena 1. července 1972 a od následujícího dne se pro cestující staly pražskou koncovou stanicí nevyhovující Vysočany, odkud bylo nutné dále do centra zdlouhavě cestovat tramvajovou dopravou (trať z Vysočan na hlavní nádraží neměla dostatečnou kapacitu, aby pojmula vlaky původně směřující do stanice na Těšnově). Nadále pokračovala nákladní doprava do stanice Praha-Libeň dolní nádraží i na nákladní nádraží na Rohanském ostrově.

V květnu 1974 byl odstřelen severní pavilon výpravní budovy stanice Praha-Těšnov. Ačkoli byla budova zapsána na seznam kulturních památek, přesto bylo v roce 1984 rozhodnuto o zbourání i zbývající části unikátní budovy, která překážela rozšíření silniční severojižní magistrály. Odstřel byl proveden 16. března 1985. V roce 1984 byl ukončen nákladní provoz na nyní již vlečce z Vysočan na Rohanský ostrov, neboť trať překážela výstavbě metra v oblasti Palmovky. Poslední vlak pro železniční příznivce zde projel 3. července 1984

Znovu se stavbaři na trať z Lysé nad Labem do Čelákovic vrátili až v novém tisíciletí. Nejdříve byla 9. prosince 2006 uvedena do provozu zastávka Čelákovice-Jiřina. Naopak na vlečce do vodárny v Káraném byl v březnu 2003 oficiálně ukončen provoz a celá její trať byla v září 2007 fyzicky snesena. V roce 2011-2012 byly na trati provedeny první dílčí modernizační práce, které znamenaly zvýšení kapacity trati pro odklonovou vozbu během stavebních prací na 1. železničním koridoru. Nejviditelnější bylo zřízení ostrovního nástupiště a přístupového podchodu ve stanici Praha-Horní Počernice v roce 2012. V letech 2017-2018 proběhla komplexní modernizace stanice Čelákovice spojená s úplnou peronizací (včetně výstavby podchodu). V roce 2019-

2021 (dokončovací práce v roce 2022) následovala modernizace úseku Lysá nad Labem – Čelákovice spojená s výměnou mostu přes Labe u Čelákovic

V roce 2020 začaly práce v dalším úseku mezi stanicí Praha-Vysočany a Mstěticemi. Zcela byla přestavěna stanice Praha-Vysočany, kde vznikla moderní ostrovní nástupiště, nové podchody, původní výpravní budova byla snesena a nahrazena odbavovacími prostory u vstupu do jednoho z podchodů. Úplnou modernizací již k okamžiku redakční uzávěrky tohoto článku prošly traťové úseky z Vysočan na původní odbočku Skály i z Prahy-Horních Počernic do Mstětic. Probíhají práce v úseku od původní odbočky Skály do stanice Praha-Horní Počernice (včetně této stanice). K dokončení většiny prací by mělo dojít do konce roku 2023. V prosinci 2023 by měla být do provozu uvedena nová železniční zastávka Praha-Rajská zahrada. V roce 2024 by následovaly již pouze dokončovací práce.

V červnu 2022 byla zahájena optimalizace i posledního úseku z Čelákovic do Mstětic. Hlavní stavební práce mají být provedeny v letech 2024 a 2025. Kromě rekonstrukce stanice ve Mstěticích je jednou ze zásadních dílčích staveb přeložka trati u Čelákovic, která odstraní úsek vedený přes místní část Záluží, což bude znamenat nejen zkrácení trati, ale především jízdních dob. Po dokončení všech těchto prací bude zbývat dokončit ještě modernizaci stanice v Lysé nad Labem, která by měla proběhnout v rámci jedné z optimalizačních akcí na tzv. pravobřežní trati mezi Kolínem a Děčínem, podle aktuálních předpokladů Správy železnic pravděpodobně ještě do roku 2030.

Bývalá pražská odbočka Polabské dráhy, na níž byl provoz zahájen před 150 lety, pak bude po dokončení těchto stavebních akcí plně připravena plnit svoji úlohu především v intenzivní příměstské železniční dopravě, kde by měl být již na konci roku 2024 zkrácen špičkový interval osobních vlaků na 15 minut a současně by měla být doprava posílena o spěšné vlaky. Další úkoly trať z Prahy do Lysé nad Labem čekají po dostavbě tzv. Všejské spojky, kdy sem bude převedena (významně posílená) železniční doprava mezi Prahou a Mladou Boleslaví. V neposlední řadě by měl vzrůst i význam trati z Prahy do Lysé nad Labem pro nákladní dopravu, neboť tato železnice napojuje hlavní město na nákladní koridor vedoucí po pravém břehu řeky Labe.

## Literatura

Zájemce o další informace odkazujeme na publikace vydané Regionálním organizátorem Pražské integrované dopravy (ROPID), z nichž bylo při přípravě tohoto článku hojně čerpáno: „Polabská dráha“ (2018), „Olomoucko-pražská dráha“ (2020) a „Rakouská severozápadní dráha“ (2021).

Informace o vzniku Polabské dráhy jsou uvedeny ve stejnojmenném článku Vladimíra Ringese uveřejněném v Ročence státních a soukromých drah ČSR 1932/1933. Aktuální novinkou je kniha autorů Petera Bada, Davida Eisnera a Ivana Vaňouska „150 let železnice v Čelákovících“, kterou v roce 2023 vydalo v edici Čelákovické kapitoly Městské muzeum v Čelákovících.

Zmínit můžeme ještě skromnou publikaci autorů Strnada, Motyčky a Sedláčka vydanou v roce 1993 k výročí 120 let trati Nymburk – Lysá n. L. – Praha a ke 120 letům Lokomotivního depa Nymburk.

Podrobný vývoj výpravních budov na trati Polabské dráhy je zpracován ve znamenité sérii „Česká nádraží“ autora Mojžíra Krejčířika z dílny litoměřického Vydavatelství dopravní literatury Ing. Ludka Čady. Výpravních budov Rakouské severozápadní dráhy se týká IV. díl, 2. část z roku 2015, stanice Praha-Vysočany je popsána v rámci Turnovsko-kralupsko-pražské dráhy ve III. díle, 2. části z roku 2009.

Na historii železniční stanice Praha-Těšnov se specializuje publikace Stanislava Musila „Kam se jezdívalo z nádraží Praha-Těšnov“ vydaná v roce 2019 v pražském Nakladatelství PLOT.

Tématikou stejné stanice se zabývá Pavel Korbel ve svém článku uveřejněném v časopise Dráha revue 1-2/2015.

Lektorovali:

Mgr. Michal Novotný, Ph.D., NTM

Ing. Petr Vychodil, ČAOVD