

Stanislav Pavlíček

NAŠE LOKÁLKY

Místní dráhy v Čechách, na Moravě a ve Slezsku



Stanislav Pavlíček

NAŠE LOKÁLKY

Místní dráhy v Čechách, na Moravě a ve Slezsku

DOKOŘÁN

Stanislav Pavlíček

NAŠE LOKÁLKY

Místní dráhy v Čechách, na Moravě a ve Slezsku

© Stanislav Pavlíček, 2002, 2025

Cover Illustration © Tomáš Scholz, 2025

Všechna práva vyhrazena. Žádná část této publikace nesmí být rozmnožována a rozšiřována jakýmkoli způsobem bez předchozího písemného svolení nakladatele.

Třetí vydání v českém jazyce (první elektronické).

Ilustrace na obálce Tomáš Scholz.

Odpovědný redaktor Marek Pečenka.

Redakce Marie Černá.

Grafická úprava, sazba, obálka a konverze
do elektronické verze Michal Puhač.

Vydalo v roce 2025 nakladatelství Dokořán, s. r. o.,

Holečkova 9, Praha 5,

dokoran@dokoran.cz, www.dokoran.cz,

jako svou 1 348. publikaci (477. elektronická).

ISBN 978-80-7675-269-6

OBSAH

Poděkování	9
Úvod	11
1. VÝSTAVBA SÍTĚ HLAVNÍCH TRATÍ V ČESKÝCH ZEMÍCH	17
První parostrojní železnice	17
Období výstavby železnic státem (1842-1854)	18
Období uhelných drah (1855-1865)	19
Dobudování základní železniční sítě (1866-1877)	21
2. ZÁKONY O MÍSTNÍCH DRAHÁCH	29
3. VÝSTAVBA MÍSTNÍCH DRAH VELKÝMI ŽELEZNIČNÍMI SPOLEČNOSTMI	33
Lokálky Rakouské společnosti státní dráhy v Čechách a na Moravě	34
Severní dráha císaře Ferdinanda a místní dráhy na Moravě a ve Slezsku	44

Místní dráhy dalších velkých železničních společností v českých zemích	54
---	----

4. VÝSTAVBA MÍSTNÍCH DRAH VELKÝMI ŽELEZNIČNÍMI SPOLEČNOSTMI ZAMĚŘENÝMI

NA VÝSTAVBU LOKÁLEK	63
Rakouská společnost místních drah	64
České společnosti zaměřené na výstavbu místních drah	68
Moravské společnosti zaměřené na výstavbu místních drah	71

5. OSTATNÍ MÍSTNÍ DRÁHY VYSTAVĚNÉ BEZ PODPORY ZEMĚ A STÁTU

77

6. ÚČAST STÁTU A ZEMÍ NA VÝSTAVBĚ MÍSTNÍCH DRAH V ČESKÝCH ZEMÍCH DO VYDÁNÍ ZEMSKÝCH ZÁKONŮ O MÍSTNÍCH DRAHÁCH

85

Období do roku 1889	85
Českomoravská transversální dráha	86
Zemská a státní podpora lokálek v českých zemích od roku 1890 do vydání zemských zákonů o podpoře výstavby místních drah	89

7. SVĚPOMOCNÉ MÍSTNÍ DRÁHY V ČECHÁCH (1893–1918)

95

Místní dráhy období svěpomocných drah stojící mimo zemskou železniční akci	97
Zemský zákon č. 8 zemského zákoníku z roku 1893 ze dne 17. prosince 1892 „O zvelebení železnictví nižšího řádu“	98

Realizace zemského zákona č. 8 zemského zákoníku z roku 1893 ze dne 17. prosince 1892	
„O zvelebení železnictví nižšího řádu“	101
Přehled místních drah vystavěných s podporou země a státu v období svépomocných drah	124
8. ÚČAST STÁTU A ZEMÍ NA VÝSTAVBĚ MÍSTNÍCH DRAH NA MORAVĚ A VE SLEZSKU V OBDOBÍ 1895–1914	133
Moravský a slezský zákon o podpoře výstavby místních drah	133
Dráhy vystavěné na Moravě a ve Slezsku v letech 1895–1914 za účasti státu a zemí	137
9. MÍSTNÍ DRÁHY NA ROZHRANÍ ŽELEZNICE A TRAMVAJE NA OSTRAVSKU	151
Tramvaj, nebo železnice?	151
Slezské zemské dráhy a tratě Hrušov – Slezská Ostrava a Moravská Ostrava – Karviná	153
Tramvajové tratě Brněnské společnosti místních drah a lokálka Svinov – Klimkovice	156
10. ZÁVĚR	159
Výstavba místních drah v číslech	159
Další osudy lokálků v českých zemích	163
11. SOUHRNNÉ PŘEHLEDY	195
Přehled existujících místních drah vystavěných v českých zemích v letech 1877–1914	195
Přehled zrušených místních drah	206

12. PRAMENY A LITERATURA	211
Bibliografická poznámka	211
Prameny	214
Literatura	215
Informační zdroje použité při přípravě druhého vydání k aktualizaci údajů o současném stavu lokálek	218

PODĚKOVÁNÍ

Za odbornou pomoc při vzniku této publikace děkuji prof. PhDr. Milanu Hlavačkovi, CSc., z Ústavu českých dějin Filozofické fakulty Univerzity Karlovy v Praze. Za trpělivost a ochotu patří můj dík především pracovníkům Státního ústředního archivu (dnes Národního archivu) v Praze, Národní knihovny ČR v Praze a tehdejší knihovny Českých drah v Hybernské ulici v Praze. Za pomoc při vzniku obrazové složky náleží poděkování knihovně a archivu Národního technického muzea v Praze a a za poskytnutí fotografie na obálku Mgr. Tomáši Scholzovi z Chotěboře..

Stanislav Pavlíček

ÚVOD

Tématem publikace *Naše lokálky* je výstavba místních drah v českých zemích. Místními drahami nebo též lokálními drahami (odtud označení „lokálky“) rozumíme železnice, při jejichž výstavbě bylo využito technických a finančních úlev zakotvených v zákonech o místních drahách z let 1880, 1887 a 1910. Tyto úlevy, o nichž se podrobněji zmíníme ve druhé kapitole, umožnily vznik velkého množství převážně (avšak nikoli výhradně) krátkých tratí, jimiž se přiváděla železnice do měst, obcí a oblastí, kterým se tento nový dopravní prostředek doposud vyhýbal. Lokálky měly převážně charakter odboček od hlavních tratí či spojek hlavních tratí, avšak v oblastech, kudy hlavní tratě nevedly, vznikaly celé sítě místních drah. Šlo o dráhy, které se díky technickým úlevám mohly přimknout k okolnímu terénu, což sice – spolu s neexistencí zabezpečovacího zařízení – výstavbu drah zlevňovalo, ale zároveň to vedlo k nízké technické rychlosti. Ta ostatně na většině z nich přetrvává dodnes. Vlaky na lokálkách nejezdily jenom pomalu, ale též zřídka. Na většině místních drah bývaly v době vzniku provozovány pouze dva páry vlaků denně. Navíc

šlo o vlaky smíšené, které přepravovaly i nákladní vozy, s nimiž manipulovaly ve stanicích. To jízdní dobu ještě více prodlužovalo. (Teprve zavádění motorových vozů v období meziválečném a postupné oddělování nákladní dopravy od osobní pomohlo zvýšit nabídku spojů a zrychlit osobní dopravu.)

V českých zemích vznikaly lokálky od roku 1880, kdy byl vydán první ze zákonů o místních drahách, do roku 1914, kdy vypuknutí první světové války jejich výstavbu ukončilo. Všechny lokálky, ať již kratičké či dlouhé, financované z prostředků veřejných či soukromých, spojuje využití zmíněných technických a finančních úlev při výstavbě. Tyto úlevy byly natolik atraktivní, že v letech 1880–1914 prakticky nevznikla železniční trať, která by těchto úlev nevyužila. (Výjimku tvoří pouze trať Schirdning – Cheb z roku 1883, postavená ovšem z bavorských finančních zdrojů, jež měla na českém území 11 km délky, a též různé traťové spojky, přeložky, vlečky apod.)

Těsně před vydáním prvního zákona o místních drahách vzniklo v českých zemích několik tratí, kterým byly obdobné úlevy poskytnuty, a i tyto tratě proto za lokálky v této knize považujeme.

Výše uvedenému časovému a věcnému vymezení se vymyká jen několik málo drah, jež mezi lokálky řadíme dnes. Jde o lokálky v oblasti Hlučínska, které se v době svého vzniku nalézaly na území Pruska, resp. Německa, a rakouské zákony o místních drahách se na ně tudíž nemohly vztahovat. O několik málo kilometrů se lokálová síť rozrostla v období první československé republiky a po druhé světové válce. O všech těchto tratích či úsecích se pro úplnost zmíníme v závěrečné kapitole.

S výjimkou lokálek té části Těšínska, která v roce 1920 připadla Polsku, jsou tedy v publikaci zmíněny všechny lokálky,

jež v českých zemích vznikly. U každé z nich je uvedena délka v kilometrech, rok vzniku, případně rok zániku, a název železniční společnosti, která ji vystavěla, resp. informace o způsobu finančního zajištění výstavby. Zároveň je vždy udáno, zda se trať nacházela v Čechách, na Moravě či ve Slezsku, přičemž rozhodující je průběh zemských hranic v době jejího vzniku. Pokud jde o názvy železničních stanic, jsou pro přehlednost užívány názvy současné nebo naposled platné.

Vzhledem k velkému počtu lokálek bylo třeba tyto dráhy určitým způsobem utřídit. Jako rozhodující kritérium byl přijat způsob finančního zajištění výstavby. Po stručném nástinu vzniku základní železniční sítě v českých zemích a objasnění zákonů o místních drahách se budeme zabývat lokálkami vzniklými ze soukromých finančních zdrojů. Půjde o dráhy vystavěné velkými železničními společnostmi a ostatní tratě vzniklé bez finanční spoluúčasti státu či zemí. Velké železniční společnosti budující místní dráhy přitom dále rozdělíme na ty, které se v předešlém období zabývaly budováním hlavních tratí (jako např. *Rakouská společnost státní dráhy* či *Severní dráha císaře Ferdinanda*), a na ty, které vznikly právě za účelem budování lokálek (jako např. *Rakouská společnost místních drah* či *České obchodní dráhy*). Na příkladu *Rakouské společnosti státní dráhy* a *Severní dráhy císaře Ferdinanda* si ukážeme, že velké železniční společnosti lokálky nejen budovaly, ale zároveň směňovaly, kupovaly či prodávaly nebo přejímaly do provozu. Druhou část publikace budeme věnovat lokálkám vzniklým za účasti státu a zemí. Půjde nejen o lokálky zbudované státem, ale především o tzv. svépomocné dráhy, které vznikaly sdružením finančních prostředků místních zájemců o výstavbu dráhy, státu a/nebo zemí. Vznik těchto

svépomocných drah umožnily zemské zákony o podporování výstavby místních drah.

V kapitole věnované svépomocným drahám se podrobněji podíváme na svépomocné dráhy české (které co do počtu značně převýšily dráhy moravské a slezské) a na jejich příkladu si podrobně ukážeme, jak svépomocné lokálky vznikaly. Přiblížíme si počáteční charakter jejich provozu a také jejich finanční a ekonomické výsledky. Samostatná kapitola je věnována zvláštnímu fenoménu – místním drahám na rozhraní železnice a tramvaje, jež vznikly na Ostravsku. V závěrečné kapitole je v číslech shrnuta výstavba místních drah v českých zemích a stručně se podíváme na další osudy husté sítě našich lokálek. Text průběžně doplňují tabulky a mapky tak, aby představa o vzniku našich místních drah byla co nejplastičtější. Součástí publikace je i přehled existujících a zrušených místních drah vystavěných v českých zemích a seznam použitých pramenů a literatury.

Druhé vydání publikace *Naše lokálky* vychází po dlouhých dvaceti třech letech. Text věnovaný výstavbě lokálek, jenž tvoří jádro prvních devíti kapitol, ponecháváme bez větších změn. Od roku 2000 byla sice vydána celá řada kvalitních publikací věnovaných historii našich železnic a především se objevily internetové zdroje, jež obsahují nepřehledné množství informací k historii i současnosti jednotlivých železničních tratí, nicméně jejich plné využití by v podstatě znamenalo napsat novou, možná jinak koncipovanou a zřejmě i rozsáhlejší publikaci, což ovšem nebylo naším záměrem. Proto jsme v kapitolách věnovaných vlastní výstavbě lokálek víceméně jen opravovali nepřesnosti či zjevné chyby, na něž nás po prvním vydání mnohdy upozornili všímaví

čtenáři, a zpřesňovali některé číselné či faktografické údaje. Samozřejmě jsme aktualizovali všechny informace k současnému provozu či stavu jednotlivých lokálek, které se místy nacházejí nejen v textu samotném, ale především v poznámkách k jednotlivým tabulkám. Opravit bylo také třeba číslování tratí na mapách, jež je dnes v řadě případů odlišné od stavu před dvaceti lety.

Větší zásah si vyžadovala kapitola 10, která se mimo jiné zabývá aktuální situací v oblasti lokálek. Za dvě desetiletí, jež dělí první vydání této publikace od druhého, se v oblasti lokálek odehrálo mnohé. Ačkoli se kniha zabývá především výstavbou lokálek, nemohli jsme se o některých aktuálních trendech v oblasti lokálkového provozu nezmínit. Proto byla kapitola 10 rozšířena a kromě problematiky rušení (či naopak obnovování) provozu na lokálkách se alespoň stručně dotýká i témat, jako jsou nová vozidla a noví dopravci na regionálních tratích (či jejich noví provozovatelé), turistický nebo muzejní provoz, nákladní doprava, elektrifikace apod.

Podobně jako kapitola 10 se dočkaly zásadního přepracování souhrnné přehledy tvořící náplň kapitoly 11. V první řadě se ukázalo, že již není úplně vhodné zařazovat do přehledu zrušených drah dráhy bez pravidelné osobní dopravy. Na řadě lokálek bez standardní celoroční osobní dopravy totiž dnes funguje provoz turistický, víkendový, muzejní či příležitostný, nemluvě o pravidelné či občasné nákladní dopravě, a nezdá se, že by jim bezprostředně hrozil zánik. Proto v přehledu zrušených lokálek nově najdete jen úředně a fyzicky zrušené tratě a všechny ostatní lokálky (včetně lokálek neprovozuschopných, ale stále úředně nezrušených) naleznete v přehledu lokálek existujících. U obou přehledů došlo nejen ke zpřesnění údajů, popř. opravě zjištěných

chyb, ale byly doplněny i další údaje. U existujících lokálek jsme přidali další informace k charakteru současného provozu a upozorňujeme také na případy, kdy trať stavěná jako lokálka dnes nepatří do kategorie tzv. regionálních drah (a je dráhou celostátní, vlečkou či spadá do zcela nové kategorie drah místních). U přehledu zrušených lokálek jsme navíc heslovitě doplnili i hlavní důvod zániku lokálky.

Aktualizace zejména kapitol 10 a 11 a také poznámek pod tabulkami vznikaly s využitím nejnovějších tištěných i internetových zdrojů, jejichž stručný seznam jsme přidali do samostatného oddílu na konci kapitoly 12, věnované použitým pramenům a literatuře.

1. VÝSTAVBA SÍTĚ HLAVNÍCH TRATÍ V ČESKÝCH ZEMÍCH

PRVNÍ PAROSTROJNÍ ŽELEZNICE

Provoz na první parostrojní železnici v českých zemích byl slavnostně zahájen 7. července 1839, kdy byla předána do užívání trať Vídeň – Břeclav – Brno (z Vídně do Břeclavi se přitom jezdilo již od 6. června téhož roku). Dráhu vystavěla soukromá společnost s názvem *Severní dráha císaře Ferdinanda*, jež se opírala především o vídeňský bankovní kapitál. Trať Břeclav – Brno byla ovšem

pouze odbočkou *Severní dráhy císaře Ferdinanda* (SDCF). Hlavní trať této společnosti měla spojit Vídeň s Bohumínem a solnými doly v Haliči, a to přes Břeclav a Přerov. Úsek Břeclav – Přerov byl zprovozněn v roce 1841 a v témže roce byla předána do užívání rovněž druhá významná odbočka SDCF na Moravě – trať Přerov – Olomouc. Délka tratí SDCF na Moravě tak dosáhla 188 km.

Kromě toho fungovaly v té době v Čechách dvě koněspřežné železnice o úzkém rozchodu 1 106 mm, resp. 1 120 mm, a sice dráha České Budějovice – Linec (délka 129 km, na našem území 63 km), vystavěná v letech 1825–1832, a trať Praha – Kladno – Lány – křivoklátské lesy (délka 51 km), zřízená v letech 1828–1833.

OBDOBÍ VÝSTAVBY ŽELEZNIC STÁTEM (1842–1854)

Na konci roku 1841 učinil stát závažné rozhodnutí – bude vlastním nákladem stavět železnice. Díky tomuto rozhodnutí vznikly v českých zemích tři významné železnice, známé též pod názvem *Severní státní dráha*. K 1. září 1845 byl zahájen provoz na 250 km dlouhé dráze z Olomouce přes Zábřeh na Moravě, Českou Třebovou, Pardubice a Kolín do Prahy. Tato trať se stala první parostrojní železnici v Čechách a v Praze zároveň. Dne 1. ledna 1849 byla zprovozněna 90 km dlouhá spojovací dráha Brno – Česká Třebová, čímž se podstatně zkrátila cesta po železnici z Brna do Prahy. Třetí státní stavbou byla železnice Praha – Kralupy nad Vltavou – Lovosice – Ústí nad Labem – Děčín – Drážďany (na českém území délka 142 km), uvedená do provozu v letech 1850 a 1851. Délka státem vystavěných drah tak dosáhla 482 km.

I v období státní výstavby železnic pokračuje budování hlavní trati *Severní dráhy císaře Ferdinanda*. V roce 1842 byl vystavěn patnáctikilometrový úsek Přerov – Lipník nad Bečvou, kde ovšem v důsledku nedostatku finančních prostředků stavba uvázla na mrtvém bodě. Teprve o pět let později se podařilo zprovoznit 77 km dlouhý úsek do Bohumína a o rok později připojit SDCF na síť pruských železnic v Annabergu (dnes polská stanice Chałupki). Tím dosáhla síť SDCF na Moravě a ve Slezsku délky 283 km.

Státní výstavba železnic končí na sklonku roku 1854, kdy rakouský stát prodává v důsledku hospodářských obtíží veškeré své železnice nově vytvořené *Rakouské společnosti státní dráhy*, ovládané francouzským kapitálem.

OBDOBÍ UHELNÝCH DRAH (1855-1865)

Počátkem roku 1855 bylo na území českých zemí 765 km parostrojních železnic. V následujících jedenácti letech k nim přibýlo celkem 15 drah či traťových úseků o úhrnné délce cca 725 km (z toho na Moravě jedna dráha o délce 22 km, ve Slezsku dvě dráhy o délce 45 km, ostatní dráhy v Čechách). Většina z těchto drah byla drahami uhelnými, tedy spíše kratšími drahami, které měly za cíl napojit ložiska uhlí na již existující či současně vznikající železniční tepny. Ale i u ostatních tratí, jež v tomto období vznikly, tvořilo uhlí základ nákladní přepravy. Období let 1855-1865 je proto právem nazýváno obdobím uhelných drah.

Kladenská ložiska uhlí napojila v roce 1856 na železnici Praha – Drážďany uhelná trať *Buštěhradské dráhy* Kladno – Kralupy nad Vltavou o délce 21 km. Tataáž společnost v roce 1863 přestavěla

29 km dlouhý úsek koněspřežné železnice z Kladna do Prahy na dráhu parostrojní, čímž byla umožněna přímá doprava uhlí z Kladna do Prahy.

V roce 1856 se napojení na železnici dočkaly uhelné doly v oblasti Rosic u Brna. Celkem 22 km dlouhou trať Zastávka u Brna – Střelice – Brno vystavěla společnost příznačně nazvaná *Brněnsko-rosická dráha*.

Na zmíněnou trať Praha – Drážďany se v roce 1858 napojila 18 km dlouhá uhelná železnice Teplice v Čechách – Ústí nad Labem společnosti *Ústecko-teplická dráha*. Takto byly přivedeny koleje k ložiskům severočeského hnědého uhlí.

V období uhelných drah také vznikají značně dlouhé železnice, pro něž jsou typické odbočky k ložiskům uhlí. Jde především o *Jihoseveroněmeckou spojovací dráhu*, jejíž 196 km dlouhá trať spojila v letech 1857–1859 Pardubice na trati Olomouc – Praha s Libercem, a to přes Hradec Králové, Jaroměř, Železný Brod a Turnov. Železnice tak pronikla na Liberecko, které tehdy patřilo k nejprůmyslovějším oblastem monarchie. Prostřednictvím 35 km dlouhé odbočné uhelné tratě Jaroměř – Svatoňovice z roku 1859 se *Jihoseveroněmecká spojovací dráha* dostala do svatoňovického uhelného revíru. Ve stejném roce pak byla zprovozněna sedmadvacetikilometrová trať Liberec – Žitava, kterou se hlavní trať *Jihoseveroněmecké spojovací dráhy* připojila na síť saských železnic.

Druhou železniční magistrálou období uhelných drah byla trať *České západní dráhy* vedoucí z Prahy přes Beroun, Rokycany, Plzeň a Domažlice do Bavorska. Délka této tratě, vybudované v letech 1859–1862, činila 184 km. V roce 1863 zprovoznila *Česká západní dráha* také 10 km dlouhou uhelnou odbočnou trať z Chrástu u Plzně do Stupna, tedy k ložiskům uhlí v okolí Břas.

Uhlí bylo hlavním přepravním artiklem ještě na dvou tratích. Šlo jednak o 29 km dlouhou odbočku z Ostravy do Opavy. Tu v roce 1855 vystavěla *Severní dráha císaře Ferdinanda*, která v témže roce uvedla do provozu i šestnáctikilometrový úsek z Bohumína do Petrovic u Karviné a k dnešní státní hranici s Polskem. Druhou tratí s dominující přepravou uhlí byla 88 km dlouhá železnice Kralupy nad Vltavou – Neratovice – Mladá Boleslav – Bakov nad Jizerou – Turnov společnosti *Turnovsko-kralupsko-pražská dráha*, zprovozněná roku 1865. Tato trať měla za cíl umožnit dopravu kladenského uhlí do severovýchodních Čech a následkem toho soutěž mezi tímto uhlím a uhlím svatoňovickým.

Kromě budování uhelných drah vzniklo na konci tohoto období, tj. v roce 1865, několik železnic na území Chebska. Stalo se tak díky stavební činnosti zahraničních železničních společností. Společnost *Bavorská východní dráha* vystavěla ve zmíněném roce dnes neexistující trať Wiesau – Slapany – Cheb, *Bavorská nájemná dráha* zřídila spojení Hof – Selb – Aš – Františkovy Lázně – Cheb a *Saské státní dráhy* vybudovaly trať Plauen – Bad Brambach – Františkovy Lázně. Výstavbou těchto tří tratí získaly české země dalších 50 km železnic.

DOBUDOVÁNÍ ZÁKLADNÍ ŽELEZNIČNÍ SÍTĚ (1866–1877)

Do konce roku 1866 bylo v českých zemích vystavěno 1 490 km parostrojních železničních tratí. Období 1867–1877 k nim přidalo dalších 3 515 km hlavních tratí (z toho na Moravě a ve Slezsku 679 km). Jde o období, pro něž jsou typické dlouhé tratě budované velkými soukromými železničními společnostmi,

o období zrodu a dotváření podoby základní železniční sítě českých zemí. Zejména léta 1867–1873 lze označit za dobu skutečné železniční horečky. Rekordním byl v tomto ohledu rok 1871, kdy bylo v českých zemích uvedeno do provozu 791 km železnic. Prudkou výstavbu železnic ukončil krach na vídeňské burze roku 1873 a následná hospodářská krize. Po roce 1873 se už jen dokončují započaté projekty. Stejně jako v předchozím období uhelných drah jsou i nyní železnice budovány výhradně ze soukromých finančních zdrojů. Jedinou výjimku zde představuje trať Protivín – Zdice – Rakovník o délce 147 km, vystavěná v letech 1875–1876 státem.

Již existující železniční společnosti v tomto období své sítě rozšiřují. *Rakouská společnost státní dráhy* otevírá v roce 1870 svou 76 km dlouhou trať Střelice u Brna – Hrušovany nad Jevišovkou – Znojmo (s 9 km dlouhou odbočkou Hrušovany nad Jevišovkou – Hevlín – zemská hranice s Dolními Rakousy, která dnes existuje jen po Hevlín, je v majetku jmenované obce a jsou na ní provozovány příležitostné osobní vlaky). V letech 1875–1877 pak uvádí do provozu 103 km dlouhou trať Choceň – Broumov – Meziměstí (včetně dvoukilometrové odbočky ke státní hranici) – Otovice na státní hranici s Pruskem (dvoukilometrový úsek z Otovic, zastávky ke státní hranici s dnešním Polskem, zprovozněný nakonec až v roce 1889, je zrušen), přičemž součástí byla i tříkilometrová spojka Václavice – Starkoč k trati *Jihoseveroněmecké spojovací dráhy* z Jaroměře do Trutnova.

Společnost *Buštěhradská dráha* prodloužila v letech 1869–1871 svou trať Praha – Kladno přes Lužnou u Rakovníka, Žatec a Březno u Chomutova do Chomutova a dále pak z Března u Chomutova přes Kadaň-Pruněřov (tato spojnice dnes neexistuje) až do

Karlových Varů a Chebu; současně vystavěla i odbočku Tršnice – Františkovy Lázně (celkem 215 km). Později vybudovala ještě několik kratších tratí. V roce 1872 například dráhu Chomutov – Vejprty (58 km; v roce 1875 k ní přibyla 14 km dlouhá a dnes neexistující odbočka z Křimova do saského Reitzenhainu) a trať známou jako *Pražský Semmering* z Prahy-Smíchova do Hostivice (20 km). V roce 1873 pak vystavěla důležitou desetikilometrovou odbočku Lužná u Rakovníka – Rakovník a třináctikilometrovou spojkou Chomutov – Kadaň-Prunéřov. O tři roky později přidala ještě trať Sokolov – Kraslice (24 km). Celkem v daném období vystavěla *Buštěhradská dráha* 362 km železnic.

Jihoseveroněmecká spojovací dráha opatřila v roce 1868 svou svatoňovickou odbočku pokračováním do Trutnova-Poříčí, Královce a k pruské (dnes polské) hranici (celkem 27 km). V roce 1875 pak tato společnost zřídila 41 km dlouhou trať Liberec – Frýdlant v Čechách – Černousy – německá (dnes polská) státní hranice a osmnáctikilometrovou odbočku ze Železného Brodu do Tanvaldu.

Ústecko-teplická dráha prodloužila v letech 1867–1870 svou trať z Teplic přes Duchcov a Most až do Chomutova (47 km) a roku 1874 vybudovala 27 km dlouhou trať z Ústí nad Labem do Biliny přes Úpořiny.

Turnovsko-kralupsko-pražská dráha dostála v letech 1871–1872 svému názvu a konečně dospěla z Neratovic do Prahy (34 km).

Vznikaly však i společnosti nové. Byla to především *Rakouská severozápadní dráha* (po právní stránce v podstatě dceřiná společnost *Jihoseveroněmecké spojovací dráhy*), která v letech 1870–1875 vystavěla celkem 801 km tratí. Šlo o linii zemská hranice (s Dolními Rakousy)

u Šatova - Znojmo - Okříšky - Jihlava - Havlíčkův Brod - Kolín - Velký Osek - Nymburk - Lysá nad Labem - Ústí nad Labem - Děčín s odbočnými tratěmi Havlíčkův Brod - Pardubice-Rosice nad Labem, Nymburk - Mladá Boleslav, Lysá nad Labem - Praha a spojkou Ústí nad Labem, Střekov - Ústí nad Labem, západ, a dále o trať Velký Osek - Chlumec nad Cidlinou - Hradec Králové - Týniště nad Orlicí - Letohrad - Lichkov - státní hranice s Pruskem (dnes Polskem), na kterou navazovala spojka z Letohradu do Ústí nad Orlicí na trati Česká Třebová - Praha a dále odbočná trať Chlumec nad Cidlinou - Ostroměř - Stará Paka - Kunčice nad Labem - Trutnov - Trutnov, Poříčí s odbočkami z Ostroměře do Jičína, z Kunčic nad Labem do Vrchlabí a z Trutnova do Svobody nad Úpou.

Obdobně významná byla společnost s názvem *Dráha císaře Františka Josefa*, která v letech 1868-1872 postavila celkem 519 km tratí v trase Cheb - Plzeň - České Budějovice - Tábor - Praha s odbočkami k zemské hranici (s Dolními Rakousy) u Českých Velenic, a to jednak z Českých Budějovic a jednak z Veselí nad Lužnicí.

Z dalších nově vzniklých společností stojí za zmínku dráha *Pražsko-duchcovská*, která v letech 1872-1873 vystavěla 132 km dlouhou trať Praha - Rudná u Prahy - Podlešín - Slaný - Obrnice - Most a v roce 1877 ji prodloužila do 25 km vzdáleného Hrobu.

V severních Čechách působily ještě dvě společnosti. *Česká severní dráha* se v letech 1867-1873 postarala o vznik 180 km železnic. Jednalo se o tratě Bakov nad Jizerou - Česká Lípa - Jedlová - Rybníště - Rumburk - Jiříkov - státní hranice se Saskem, Děčín - Benešov nad Ploučnicí - Česká Lípa, Benešov nad Ploučnicí - Jedlová, Rybníště - Varnsdorf (kam byla roku 1871

přivedena trať z německé Žitavy) a Rumburk – Šluknov. Druhou severočeskou společností byla dráha *Duchcovsko-podmokelská*, která v letech 1871–1872 spojila Děčín (tehdy Podmokly) s 86 km vzdáleným Chomutovem, a to přes Telnici, Teplicko, Duchcovsko a Litvínov (úsek Litvínov – Jirkov dnes neexistuje), a do značné míry tak konkurovala paralelní *Ústecko-teplické dráze*.

Opomenout nelze ani dráhu *Plzeňsko-březenskou*. Její zásluhou vznikla v letech 1872–1873 celkem 157 km dlouhá trať Plzeň – Žatec – Obrnice – Bílina – Duchcov (cílovou stanicí mělo být původně Březno u Chomutova; tam však vedla jen desetikilometrová odbočka, která byla po devíti letech existence kvůli velkému sesuvu půdy snesena) a v letech 1876–1877 dráha Plzeň – Klatovy – Železná Ruda o délce 97 km.

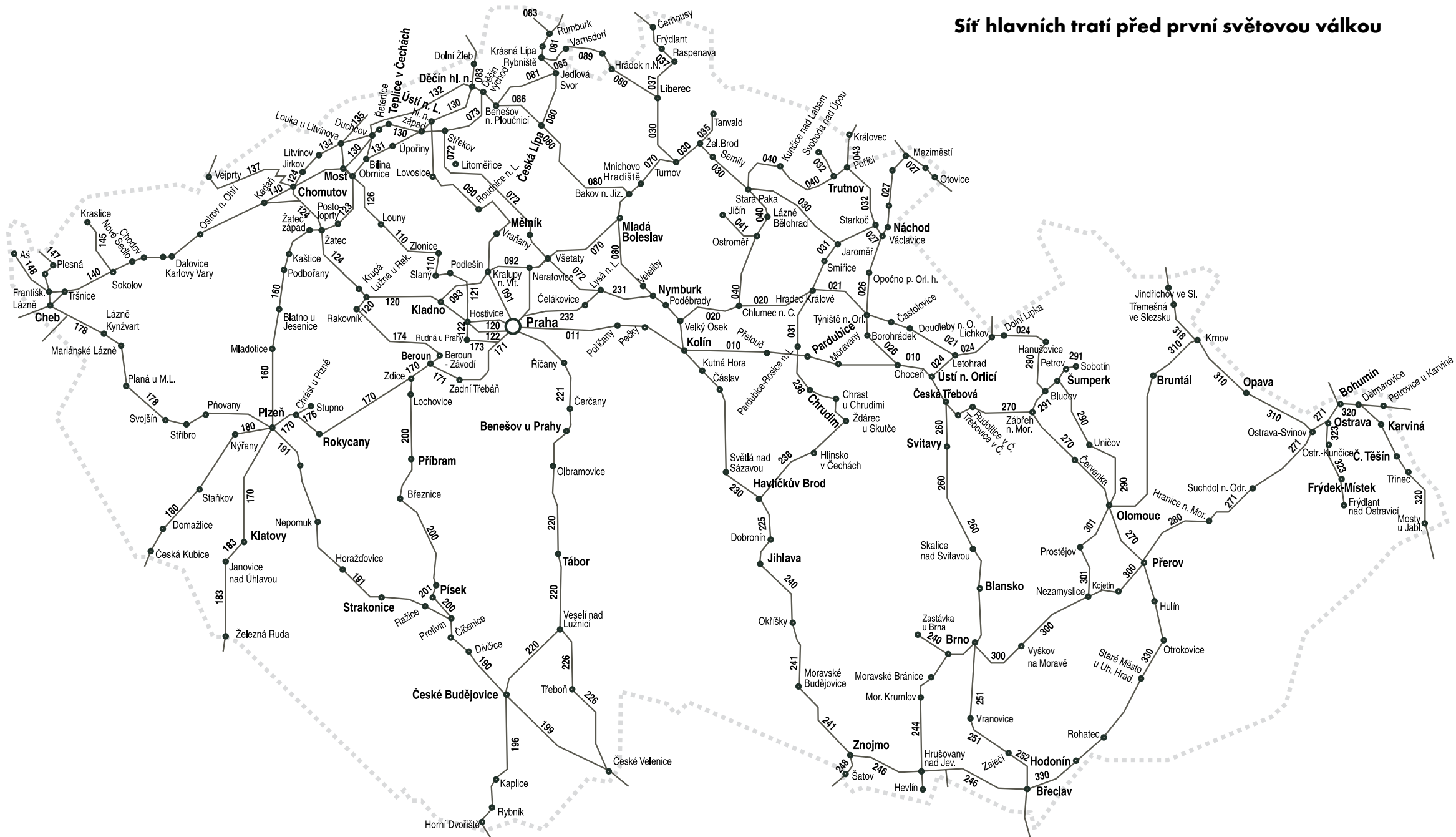
Dráha císařovny Alžběty, působící v rakouských zemích, představěla roku 1871 koněspřežku z Českých Budějovic do Lince na parostrojní železnici.

Další železniční společnosti zřizovaly dráhy na Moravě a ve Slezsku.

Moravsko-slezská severní dráha zbudovala v roce 1869 devadesátikilometrovou trať z Brna přes Nezamyslice do Přerova a o rok později k ní přidala 53 km dlouhou odbočnou trať z Nezamyslic do Olomouce a Šternberka.

V roce 1873 byla do Šternberka dovedena 94 km dlouhá trať *Moravské pohraniční dráhy* z Lichkova, jež směřovala přes Dolní Lipku, Hanušovice, Šumperk a Uničov. Do svého majetku převzala tato společnost také 22 km dlouhou železnici ze Zábřehu na Moravě do Šumperka a Sobotína, kterou o dva roky dříve postavila firma bratří Kleinů, jež patřila ke spolumajitelům jmenované společnosti.

Síť hlavních tratí před první světovou válkou



Díky úsilí společnosti s názvem *Moravsko-slezská centrální dráha* vznikla v roce 1872 trať Olomouc – Bruntál – Krnov – Opava, měřící 115 km, s 23 km dlouhou odbočkou z Krnova do Jindřichova ve Slezsku (prodlouženou o tři roky později do pruského Ziegenhalsu, dnes polských Glucholaz).

Společnost *Ostravsko-frýdlantská dráha* nechala vystavět, jak již její název napovídá, trať z Ostravy do Frýdlantu nad Ostravicí. Stalo se tak roku 1871 a zmíněná trať měřila 33 km. (Společnost ji ale sama neprovozovala a do provozu hned od počátku předala *Severní dráze císaře Ferdinanda*.)

Čtyřicet tři kilometrů dlouhou trať z Břeclavi do Mikulova a Hrušovan nad Jevišovkou (s dnes neexistující odbočkou z Novosedel k hranici s Dolními Rakousy) vystavěla roku 1872 společnost s názvem *Břeclavsko-mikulovsko-hrušovanská dráha*.

Součástí *Košicko-bohumínské dráhy* byl úsek z Bohumína přes Český Těšín a Třinec k hranici s Uhrami (Slovenskem), odkud koleje dále pokračovaly do Žiliny a Košic. Zmíněný úsek měřil 63 km a vznikl v letech 1869–1871.

2. ZÁKONY O MÍSTNÍCH DRAHÁCH

V roce 1880 bylo v českých zemích zhruba pět tisíc kilometrů železnic vystavěných jako hlavní tratě. Výstavba základní železniční sítě byla v podstatě ukončena. Existovala však čtená města i celé oblasti bez železničního spojení. Začalo se tedy uvažovat o výstavbě sice méně výkonných, ale podstatně levnějších drah, které by uspokojily dopravní potřeby těchto měst či oblastí. Tak se zrodily místní dráhy, nazývané též drahami lokálními, sekundárními, vicinálními či železnicemi nižšího řádu. U jejich vzniku stál zákon č. 56 říšského zákoníku (dále jen ř. z.) z 25. května 1880 „O poskytování výhod místním drahám“. Tento zákon zvýhodňoval místní dráhy úlevami při stavbě, vystrojování i jejich provozování. Povoloval například menší poloměry oblouků, sklony až 35 ‰ (výjimečně až 50 ‰), lehčí kolejnice a slabší pražce a počítal s maximální rychlostí 25 km/h. Tratě stavěné podle

těchto zásad se tak mohly přimknout k terénu a tím se vyhnout nákladným zemním stavbám a mostům. Zároveň tento zákon osvobodil místní dráhy od poplatků a na 30 let od daní. Finanční podpora výstavby místních drah zemí či státem musela být však pro každý jednotlivý případ zajištěna zvláštním zákonem. Podpora výstavby místních drah prostřednictvím technických a finančních úlev bývá označována termínem nepřímá státní subvence.

Ještě před vydáním zákona č. 56 ř. z. z 25. května 1880 byly obdobné výhody několika drahám poskytnuty. Dělo se tak dvojím způsobem.

Prvním způsob spočíval v prohlášení budované dráhy za nouzovou, tedy provizorní stavbu, na kterou pochopitelně nebyly kladeny takové technické požadavky jako na stavbu řádnou. Takto došlo k výstavbě dvou nejstarších lokálek ve Slezsku, přičemž v obou případech byl budovatelem tratě stát. Šlo o 14 km dlouhou trať Valšov – Rýmařov z roku 1878 a o 21 km dlouhou trať Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem z roku 1880. Obě dráhy, jež navzdory své proklamované provizornosti slouží dopravě osob i nákladů už téměř půldruhého století, byly původně odbočkami z tratě Olomouc – Opava, vystavěné *Moravsko-slezskou centrální dráhou* v roce 1872. Právě této společnosti je také stát předal do provozu. Tento paradoxní krok je možné vysvětlit tím, že stát nevěřil ve výnosnost obou vystavěných lokálek, a také dobou jejich vzniku, tj. obdobím před érou zestátnění drah.

Kromě státem realizovaných provizorních staveb byly před vydáním zákona o místních drahách poskytnuty technické a finanční úlevy ještě několika dalším drahám. Stalo se tak prostřednictvím zvláštních zákonů, ve kterých byly vyjmenovány nejen

povolené úlevy, ale také dráhy, které jich mohly využít. V těchto zvláštních zákonech se rovněž hovořilo o finančních závazcích, jež stát hodlal vzít na sebe při výstavbě drah v zákonech uvede-
ných. Celkem bylo takto v Předlitavsku zajištěno 13 drah, z toho tři v Čechách: zákonem z 28. března 1875 dráha Nové Sedlo u Lokte – Loket a zákonem z 1. června 1879 dráhy Chodov – Nejdek a Čáslav – Třemošnice. Všechny tři české dráhy byly podpořeny pouze nepřímou subvencí. Dráha Nové Sedlo u Lokte – Loket, na níž byl zahájen provoz 15. října 1877, se stala první lokálkou v českých zemích.

Avšak teprve již popsáný zákon z 25. května 1880 řešil problematiku místních drah komplexně a stál vlastně u zrodu místních drah jakožto nové kategorie železnic. Tento zákon platil až do roku 1887 a poté byl nahrazen novým zákonem č. 81 ř. z. ze 17. června 1887 „O zakládání a provozování místních drah“. Na samém konci roku 1894 byl vydán zákon č. 2 ř. z. (z roku 1895) z 31. prosince 1894 „O železnicích nižšího řádu“, jenž platil až do 8. srpna 1910, kdy byl publikován nový zákon s tímž názvem (č. 149 ř. z.). O finanční podpoře výstavby místních drah se jak v zákoně z roku 1887, tak v zákoně z roku 1894 vůbec nehovořilo. Teprve zákon z roku 1910 uváděl, že výstavbu místních drah lze podpořit státními subvencemi, a to buď přímo, nebo převzetím obligací či prioritních nebo kmenových akcií. Ve výjimečných případech mohl výnos dráhy garantovat stát, to však muselo být pro každý jednotlivý případ ustanoveno zvláštním zákonem.

3.

VÝSTAVBA MÍSTNÍCH DRAH VELKÝMI ŽELEZNIČNÍMI SPOLEČNOSTMI

V 80. letech 19. století se do výstavby místních drah pouštějí především etablované velké železniční společnosti a jejich stavební činnost neustává ani v 90. letech a na počátku 20. století, tedy v období, pro které jsou typické svépomocné místní dráhy. Tato stavební aktivita je pochopitelná, vezmeme-li v úvahu skutečnost, že místní dráhy ve valné většině vycházely z hlavních tratí velkých železničních společností. Ty si tak zajišťovaly cestující a náklad pro vlaky na svých hlavních tratích. Téměř všechny dráhy uvedené v této kapitole (výjimku tvoří pouze trať České Budějovice – Nová Pec *Rakouské společnosti místních drah*) nebyly ani státem, ani zemí finančně podporovány. Využito bylo pouze úlev vyplývajících ze zákonů o místních drahách.

Nejaktivněji si z velkých železničních společností působících v českých zemích počínaly *Rakouská společnost státní dráhy* (Čechy a Morava) a *Severní dráha císaře Ferdinanda* (Morava a Slezsko). Obě společnosti nestavěly jen kratičké místní dráhy, ale postaraly se rovněž o vznik dlouhých železničních spojení, při jejichž výstavbě bylo využito technických úlev pro místní dráhy. V případě *Rakouské společnosti státní dráhy* šlo o moravskou část Českomoravské transverzály, u *Severní dráhy císaře Ferdinanda* to byla trať Kojetín - Bílsko, nazývaná také *Dráha moravsko-slezských měst*.

LOKÁLKY RAKOUSKÉ SPOLEČNOSTI STÁTNÍ DRÁHY V ČECHÁCH A NA MORAVĚ

Rakouská společnost státní dráhy, jež byla k 1. lednu 1886 přejmenována na *Rakousko-uherskou společnost státní dráhy* a kterou budeme pro zjednodušení dále v textu označovat zžitou zkratkou StEG (z německého názvu Staatseisenbahn-Gesellschaft), vznikla k 1. lednu 1855 prodejem *Severní státní dráhy* a dalších státních železnic v rakouské monarchii francouzsko-rakouskému finančnímu konsorciu, za nímž stál pařížský *Crédit Mobilier* bratří Péreirů a vídeňský bankéř Georg von Sina. Na vztah StEGu k místním drahám se podíváme podrobněji, neboť je ukázkovým příkladem toho, že velké železniční společnosti místní dráhy nejen stavěly, ale též přejímaly do provozu lokálky postavené někým jiným či je finančně ovládaly. Železniční společnosti si mezi sebou lokálky také běžně vyměňovaly.

StEG získal celou čtvrtinu ze všech koncesí na výstavbu místních drah v českých zemích udělených do konce roku 1885.

Vážení čtenáři, právě jste dočetli ukázkou z knihy Naše lokálky.
Pokud se Vám ukázka líbila, na našem webu si můžete zakoupit celou knihu.