UNIVERZITA KARLOVA
FILOSOFICKÁ FAKULTA
ÚSTAV ČESKÝCH DĚJIN

DIPLOMOVÁ PRÁCE

ŽELEZNIČNÍ TRATĚ PODORLICKA

RAILWAY LINES OF THE AREA PODORLICKO

vypracoval: Jan Patočka
vedoucí diplomové práce: Doc. PhDr. Milan Hlavačka Csc.

Praha 2006

PROHLÁŠENÍ:

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci vypracoval samostatně s využitím uvedených pramenů a literatury.

V Letohradě 1. 4. 2006

Jan Patočka

OBSAH:

Úvod 2

HLAVNÍ DRÁHY PODORLICKA 4
Severní státní dráha 4

Železniční spojení s Pruskem 5
Rakouská společnost státní dráhy – StEG 7
Jihoseveroněmecká spojovací dráha – SNDVB 8
Kmenová síť Rakouské severozápadní dráhy – ÖNWB 8
Železnice ve válce 9

Do Pruska lichkovským průsmykem 11
Doplňující síť Rakouské severozápadní dráhy – ÖNWB 14
Týniště nad Orlicí – Kyšperk – Lichkov – Mezilesí 14
Kyšperk – Ústí nad Orlicí 16
Ústí nad Orlicí – Hlinsko 18
Síť Rakouské severozápadní dráhy 20

Moravská pohraniční dráha – MGB 21

Do Pruska přes Broumovský výběžek 22
StEG staví trať Choceň – Meziměstí 23

MÍSTNÍ DRÁHY PODORLICKA 27

VÝSTAVBA M. D. PODORLICKA RAK. SPOLEČNOSTÍ STÁTNÍ DRÁHY 29

SVÉPOMOCNÉ MÍSTNÍ DRÁHY 35
Česká zemská železniční akce 33
Kterak si snadno a lehce místní dráhu zaopatřiti 36

SVÉPOMOCNÉ MÍSTNÍ DRÁHY V PODORLICKU 40
Koleje do našeho města, okresu 41
Okresní město Rychnov nad Kněžnou 41
K okresu Rokytnickému 47
Do Dobrušky 56
Do Starého Města 63
Přes hranice náchodským průsmykem 66
Otevřít Podorlicko světu 70
Pod samotné vrcholky Orlických hor 71
K Orlickým horám z jihu 79
Na česko – moravském pomezí 84
Místní dráhy připojující se k podorlickým železnicím 93

Strasti a slasti místních drah 96
Výsledek české zemské železniční akce 98

Výstavba podorlických lokálek 100
Místní dráhy v českých zemích 103
Dnešní železnice Podorlicka 105

Prameny a literatura 109

Úvod

Motto:

„Dějiny zapadlých železničních projektů byly by knihou asi obsáhlejší než historie drah vskutku postavených, neboť i v železničním podnikání bývá mnoho povolaných, ale málo vyvolených. Abychom mohli vysvětlit tento nepoměr v krátkém článku, musili jsme se omeziti jen na malý časový i územní výsek z kusu látky, kterou nám poskytují železniční archivy.“ [1]

Nechtěl jsem svoji práci o železnici v Podorlicku psát jako jiní podobní autoři. Jejich tématem je jedna hlavní trať, jedna lokálka a té se drží. Představují nám její vznik i proměny během času. Jiný přístup představují knihy *Stanislava Hendrycha, Tomáše Fuchsy a Aleše Filipa*, kteří se věnují celé oblasti Podorlicka. I já jsem si nevybral jsem jen jednu trať, ale vybral jsem si celou oblast Podorlicka. Pravda, není to Podorlicko přesně geografické, ale Podorlicko vymezené železničními tratěmi. Po kolejích je vytyčeno městy Náchod, Týniště nad Orlicí, Choceň, Ústí nad Orlicí, Česká Třebová, Zábřeh, Hanušovice, Králíky a po státních hranicích opět do Náchoda. Mé Podorlicko je větší než to geografické, zabírá i část Moravy, ale mám v něm přesně dané hranice.

Měl jsem štěstí, že jsem si sám nemusel prošlapávat cestu. Tu už přede mnou prošel *Stanislav Hendrych* ve své práci *Stopou dějin železnic v Podorlicku*. Tato úžasná kniha je velkým vzorem a cenným zdrojem nejen pro mne, ale i pro všechny ostatní autory, kteří se zabývají železnicemi v Podorlicku. Některé odkazy na prameny však nejdou použít, některé věci lze najít jen zde, přesto je *Hendrychova* práce naprosto zásadní.

Hendrych předkládá kromě stávajících tratí i množství neuskutečněných projektů. Těmto projektům se, nejen zde, ale nevěnuje tolik pozornosti, kolik by si zasloužily. Píše se jen o železnicích skutečně postavených a neuskutečněné projekty se přidávají jen jako zvláštnost, zajímavost, kuriozita.

Tak jsem nechtěl psát. V celé oblasti Podorlicka jsem se snažil sledovat veškeré snahy o vznik železnic. Postavil jsem všechny projekty, uskutečněné i neuskutečněné na stejnou startovací čáru, snažil jsem se věnovat všem stejnou pozornost. Psal jsem tak, aby čtenář, neznalý místních poměrů, do poslední chvíle nevěděl, zda se projekt skutečně podařilo uskutečnit. Snad se mi to podařilo, bohužel za cenu roztříštěného děje. Důležitým pramenem pro toto se mi staly železniční hlášení v *Technických obzorech*. Ač pro mne byly všechny projekty stejně důležité, v psaní samotném jsem omezován prameny. Některý projekt má jen jedinou zmínku, jiný vydá na mnoho stran. Jen

[1] SUA MŽ 146 – ručně psané podklady k článku Před 50 lety – O neuskutečněných projektech našich železnic

několik málo projektů je dotaženo do úspěšného zahájení stavby. Tam kde mé vyprávění je přerušeno, tam skončil i podle pramenů příběh projektu.

Má práce je pouze na pomezí regionálních dějin. Není v mých silách podat vyčerpávající výklad minulosti. Opírám se zejména o prameny ústředních institucí. Kdybych chtěl napsat práci zcela dokonalou, musel bych projít všechny místní prameny, archívy, zprávy v obecních kronikách, časopisech a to není časově možné. Místní věci však jsou většinou dostatečně zpracované místními autory na stránkách jejich publikací. V těchto drobných detailech tak má práce může být ne zcela přesná, ale to není její cíl.

Nechci podávat ucelený souhrn poznatků, ale na příkladu oblasti Podorlicka nastínit některé momenty při vzniku železnic. Ve své práci jsem se chtěl přiblížit k lidem, kteří se účastnili železniční akce. Lidem, kteří věřili v pokrok, bafající parní lokomotivu, která měla přinést rozkvět obce, firmy. Má práce jsou takové malé železniční dějiny, dějiny všech železničních snah jedné oblasti. Jistě, že chudý horský kraj není zrovna tím nejlepším vzorem pro celé české země, ale to nevadí.

Věnuji se převážně pouze vzniku železnic v Podorlicku, jejich další osudy by si vyžádaly značné stánky navíc a kromě toho jsou už dopodrobna místními autory zpracovány.

Za pomoc při vzniku této práce děkuji zejména našemu vedoucímu *„dopravního a každodenního"* semináře, panu Doc. PhDr. Milanu Hlavačkovi Csc., za vedení své diplomové práce. Díky za cenné rady, připomínky, upozornění na prameny i trpělivost. Díky jemu jsem také objevil *Paměti Eduarda Baziky*, které se staly pro mou práci nepostradatelné.

HLAVNÍ DRÁHY PODORLICKA

Severní státní dráha

Poprvé se oblast Podorlicka dostala do spojitosti se železnicí s výstavou olomoucko – pražské větve Severní státní dráhy.

V srpnu roku 1842 byla schválena konečná podoba spojení Olomouce a Prahy. Pochozí komise v úseku Zábřeh – Česká Třebová se uskutečnila v prosinci 1842 Stavba byla zadána bratřím Kleinům. Do zřetele našeho zájmu se železnice dostává na jaře 1843 při zahájení prací ze Zábřehu do České Třebové. Trať procházela úzkým údolím Moravské Sázavy, dosáhla nejvyššího místa celé olomoucko pražské dráhy u Třebovic, překračovala česko- moravské hranice u Žichlínku, prala se se záludnostmi stavby náročného Třebovického tunelu. V říjnu 1843 vrcholila stavba spodní stavby. Během podzimu se pokládala kolej.

V září 1843 se začal stavební ruch poznávat i úsek z České Třebové do Ústí nad Orlicí a dále úzkým a na stavbu náročným údolím Tiché Orlice, s četnými mosty a regulací říčního toku, skrz Choceňský tunel do Chocně a rovinou do Pardubic.

Námi sledovaný úsek vycházel ze Zábřehu na Moravě a ležely na něm stanice Hoštejn, Krasíkov, Lanškroun (zast. Žichlínek), Rudoltice v Čechách, Třebovice v Čechách, Česká Třebová, Ústí nad Orlicí (zast. Ústí nad Orlicí město), Brandýs nad Orlicí, Choceň.

Trať ze Zábřeha do Chocně patří, díky svému prostupováním údolími hornaté krajiny, k nejnáročnějším z celé olomoucko - pražské dráhy. Známým datem 20. 8. 1845 byl slavnostně zahájen provoz.

V listopadu 1843 byl zahájena stavba na trati Brno – Česká Třebová, čímž se zvýšil význam zdejšího nádraží. Údolí řeky Svitavy, devět tunelů a události roku 1848 odložily zahájení provozu až na 1. leden 1849.[2]

Železniční spojení s Pruskem

Železniční spojení Berlína a Vídně je myšlenka stará a odráží pruskou snahu o politické i dopravní sepětí obou velikánů Německého spolku. Tato trasa se pak měla stát součástí nejkratšího evropského spojení Baltu a Středozemního moře. Myšlenky Berlín – Vídeň a sever – jih se staly hnacím motorem železničních projektů v oblasti Podorlicka celou druhou polovinu 19. století. Stále se uvažovalo o co nejlepším uskutečnění těchto myšlenek a i když už některá spojení byla vystavěna, stále se vždy dokázal objevit projekt nový, který nabízel trasu kratší.

Prusko rakouské soupeření se mělo promítnou do železniční výstavby. Rakousko se připojovalo k saským železnicím v Děčíně, Prusko pak žádalo na Rakousku připojení v Bohumíně. Oba státy hleděly na své tratě strhnout co nejvíce mezinárodní dopravy sever – jih a to každá co nejvíce po vlastním území.

První projekty přímé propojení Severní státní dráhy s pruskými železnicemi pocházejí už ze čtyřicátých let. Prusko sousedilo s českými zeměmi od Liberce až k Bohumínu. Zdálo by se proto důležité vybudovat železniční spojení se severním sousedem. Byla to snaha Pruska, které se snažilo připoutat Rakousko. Veškerá návrhy tak vycházely z pruské strany.

[2]Halamka Pavel, Landa Ladislav, Dobiáš Ivan, 150 let železnice v České Třebové, Česká Třebová : DKV Česká Třebová 1995

Po Bohumínu Rakousko odmítalo veškeré další spojení s Pruskem. Mělo pro to silné důvody. Politická orientace Rakouska směřovala na Sasko, jako na svého zásadního spojence v Německém spolku. Chránily se tak také zájmy saských železnic, doprava z Pruska do českých zemí musela jít po saské síti přes Děčín na StEG, či později přes saskou Žitavu na síť SNDVB. Své proti mohly říci i vojensko - strategické důvody, jak se ukázalo v budoucí válce. KFNB, StEG a SNDVB si pochopitelně nepřály konkurenci svých vlastních tratí.

Proti politickému zaujetí stály rakouské průmyslové kruhy. Novým momentem byl i rozvoj těžby slezského uhlí nejen v nedaleké valbřišské uhelné pánvi, od jehož dovozu do Rakouska se mnoho slibovalo. Dovoz slezského uhlí však budil odpor u majitelů svatoňovických, žacléřských i kladenských dolů.

Už z roku 1846 pochází projekt spojnice Berlín – Vratislav – Vídeň, která by na našem území Podorlicka vedla Lichkovským průsmykem přes Králíky, a údolím řeky Březné přes Štíty a Hoštejn, kde by se připojovala k čerstvě otevřené Severní státní dráze. Z Králík se měla stavět odbočka k sobotínským železárnám. Hlavními zájemci měly být slezští majitelé uhelných dolů. Vídeň prostřednictvím pražského místodržitelství návrh smetlo ze stolu.

V roce 1850 dalo Prusko návrh na transevropskou dráhu baltsko – jadranskou, železniční spojení Štětín – Terst, která by procházela Lichkovským průsmykem a Hoštejnem.[3]

Prusko i rakouské podnikatelstvo přicházely s dalšími návrhy na přímé spojení obou zemí čtyřmi směry. Přes Liberec, Žacléř, Broumovsko a Lichkov. Prusko velmi stálo o spojení přes Liberec. S myšlenkou spojení přišla pruská strana v roce 1853 s návrhem železnice Berlín – Zhořelec – Liberec – Vídeň. Rakousko však uzavřelo 24. 4. 1853 mezinárodní smlouvu se Saskem, v níž se zavazovalo, že dalších 25 let nepovolí stavbu železnice z Liberce do Pruska.

Prusko snižovalo přepravní tarify svých železnic, aby ukázalo výhodnost přímého napojení na své železnice. Onu dopravu Sever – Jih tak chtělo na úkor Saska strhnout na železniční síť na svém území.

Prusko to zkoušelo i broumovským výběžkem se svou vídeňsko – štětínskou (berlínskou) dráhou. Přes Opočno k Chocni, či Ústí nad Orlicí. Tento směr, vzdor politické orientaci státu, prosazovaly rakouské podnikatelské kruhy, myšlenka na spojení východních Čech s valbřišskou pánví byla silná. Svůj zájem o tento směr měla i StEG.

Na trasu navazoval i směr z pruské Nové rudy přes Náchod do Josefova, který by ten první křížil u Dobrušky. [4]

„Zamítavé stanovisko Vídně znovu pohřbilo všechny naděje na rozvoj průmyslu a rychlé oživení tepu hospodářského života v kraji pod Orlickými horami, zkřížilo v široké územní oblasti východních Čech a západní Moravy plány na brzké aktivování směrové i tarifně výhodné spojnice k přístavům Baltického a Severního moře – branám obchodu se zámořím.“ [5]

Dalším návrhem byla v roce 1856 pruská berlínsko – zhořelecká dráha, jejíž odbočka

---

[3] Hendrych Stanislav, Stopou dějin železnic v Podorlicku, Hradec Králové : Kruh 1987
[4] Čermák Luboš, Stopy - fakta - svědectví z historie trati Choceň - Broumov v datech a obrazech . II. díl , Praha : BEN - technická literatura 1999
[5] Hendrych Stanislav, Stopou dějin železnic v Podorlicku, Hradec Králové : Kruh 1987, str. 16

vycházela z Jelení Hory do Kladska. V broumovském výběžku protínala dráha rakouské území a právě odtud se napojovala trasa do českého vnitrozemí. Spojení se rakouskými železnicemi se dosahovalo v Ústí nad Orlicí, nebo Chocni.[6]

Vládním prohlášením z 6. 1. 1857 však odsunulo Rakousko všechny pruské snahy na pozdější dobu a zastavilo veškeré úsilí o spojení s Pruskem. Přesto to i dále někteří zkoušeli.

V roce 1860 se StEG velmi zajímala o trasu z Lichkova do Ústí nad Orlicí.

12. února 1862 podala skupina moravských podnikatelů a měst podání ministerstvu obchodu , dožadující se spojení s pruskou stranou přes lichkovský průsmyk do Čech přes Ústí nad Orlicí a na Moravu přes Králíky a Hoštejn. Svou podporu k těmto trasám vyslovovaly i velké rakouské železniční podniky.

V únoru 1862 sepsali zástupci moravských měst a obcí petici, která požadovala spojení s Pruskem z Hochštejna přes Králíky a z Ústí nad Orlicí údolím Tiché Orlice. Byla snaha provázat kladský výběžek s moravským obchodem. Na Moravu mělo putovat uhlí, vápno a suroviny, do Kladska pak hotové železářské výrobky, zemědělské produkty a sklo.

V červnu 1862 usilovalo konsorcium moravských průmyslníků zastupované Michalem Karlem hrabětem z Althannu o trasu Zábřeh – Vratislav.

V dubnu 1863 na 2. sjezdu živnostníků a průmyslníků ve Vratislavi byla vyslovena rezoluce k brzkému uskutečnění spojení s Pruskem. Marně. [7]

Pro další pokračování našeho příběhu jsem se pokusil nastínit osudy velkých železničních společností, které ovlivnily vývoj železnic v Podorlicku.

Rakouská společnost státní dráhy - StEG

Neutěšený stav státních financí a změna státní železniční politiky, která dávala přednost soukromým podnikům oproti vlastní státní výstavbě železnic, vedla k odprodeji veškerých státních železnic. Smlouvou z 31. 12. 1854, platnou od 1.1. 1855, byla prodána Severní státní dráha (Olomouc – Praha – Děčín s odbočkou do Brna) a Jihovýchodní státní dráha (Marcheb - Bratislava – Budapešť - Szeged). V únoru 1855 prodal stát také dráhu Vídeň – Ráb. [8]

Za účasti francouzského kapitálu Crédit mobiliére vznikla K.k. privilegierte Osterreichische staats Eisenbahn Gesselschaft, C. k. privilegovaná Rakouská společnost státní dráhy, StEG. Ta zaplatila za státní železnice 70 mil zl. a za její další majetek (doly, statky, továrny, které přináležely k dráze) dalších 10 mil zl. To dalo výslednou celkovou částku 80 mil zl. = 160 mil K.

Rakousko nutně potřebovalo peníze, cena tak byla dost nízká a dosahovala asi 1/5 skutečné ceny. Nízká cena byla způsobena i špatným stavem a zastaralostí státních drah. V prvních letech provozu musela StEG bohatě investovat dost prostředků na celkovou přestavbu sítě. Nádraží byla příliš krátká, vozový park nedostačující. Ještě za státního provozu byl postaven spodek pro druhou kolej. StEG nejprve položila tuto druhou kolej a pak musela přistoupit i k výměně té první. Celková částka investovaná do rekonstrukcí tak původní kupní cenu dost vyrovnávala. [9]

Generální ředitelem se stal ing. Jakob Maniel. Odkoupením od státu se dráha dostala z rukou právníků do rukou techniků. StEG okamžitě zvýšila platy svých zaměstnanců a měla je nejvyšší ze všech ostatních společností. Ty také postupně přidávaly, aby StEG dostihly. Práce na dráze patřila k životním jistotám.

Brzo přikročila StEG k výstavbě vlastních nových tratí. Jako každá velká železniční společnost v Rakousku toužila i StEG dosáhnout po vlastních kolejích Vídně. Chtěla postavit trasu ze své konečné stanice v Brně. Proti tomu protestovala pochopitelně SDCF, jako držitel koncese, která vylučovala jiné železniční spojení

[6] Bohemia 107 B, 108 – 109, 302 / 1856
[7] Filip Aleš, 130 let železnice pod Orlickými horami, Praha : K-Report 2004
[8] Kolomý Radoslav, Stejskal Pavel, C.k. privilegovaná rakousko - uherská Společnost státní dráhy, Česká Třebová : VŠCHT Pardubice - dopr. fakulta J. Pernera 1994
[9] Bazika Eduard, Paměti, Klepłova sbírka v NTM

Brna a Vídně. StEG však dokládala svou žádost doložkou ke kupní smlouvě státních železnic, podle níž jí byla přislíbena koncese na přímé spojení do Vídně. Rozpoutaly se tahanice.

StEG požádala o koncesi pro trať z Gross - Enzersdorfu přes Laa, Znojmo, Jihlavu, Čáslav do Kolína. Taková trasa by vytvářela přímé spojení Vídně a Prahy. Nevyhovovala však odbočka z této trasy do Brna. Naproti tomu KFNB požádala o koncesi pro stavbu tratě z Vídně přes Stockerau, Gmund a Tábora do Prahy. Vášně obou soupeřů zchladil stát svým odmítnutím státních záruk pro obě trasy. (Původního návrhu StEG se později chopila ÖNWB, návrhu KFNB pak KFJB.)

V roce 1870 StEG zprovoznila tratě z Marcheggu přes Hrušovany, Laa, Stadlau do Vídně. Toužebné spojení s Vídní bylo dosaženo. [10]

„.... Rakouská společnost státní dráhy tvořila v podstatě jediný dlouhý spoj od Labské soutěsky u Hřenska až na Balkán" [11]

Jihoseveroněmecká spojovací dráha - SNDVB

Pro poznání východisek ÖNWB musí náš příběh představit i její předchůdkyni SNDVB.

Z myšlenek nejkratšího spojení sever – jih, Berlína a Vídně povstalo i liberecké Liebigovo konsorcium. Využilo nového koncesního zákona z 14. 9. 1854, který dával nové netušené obzory soukromému železničnímu podnikání. Měnila se státní politika, dávala se přednost soukromému podnikání. Stát poskytoval železničním podnikatelům záruky. Pro státní pokladnu to sice byla zátěž, ale pro podnikatele nepřekonatelné lákadlo.

Hned v roce 1855 se o trase Žitava – Liberec a Pardubice – Liberec jednalo. Trasa se stávala součástí uvažovaného pruského spojení z roku 1853 Berlín – Zhořelec – Liberec – Vídeň, o kterou se zasahoval zejména pruský ministr obchodu Heydt. Přípravný komitét této dráhy, zastupován hrabětem Pilattim, žádal podporu svých známých na pražském místodržitelství. V roce 1856 pražské místodržitelství v souladu se státní politikou i smlouvou se Saskem z roku 1853 dalo přednost spojení do saské Žitavy oproti pruskému Zhořelci.

15. 6. 1856 byla udělena koncese. Původní název společnosti byl K. k. priv. Pardubitz – Reichenberger Bahn. Přešlo se však na K. k. priv. Süd - norddeutsche Verbindungsbahn, Jihoseveroněmeckou spojovací dráhu, SNDVB, která lépe vystihovala myšlenku spojení jižních a severních Němců. [12]

V letech 1857 – 1859 byla vystavěna hlavní síť SNDVB. Vycházela z Pardubic přes Jaroměř, Železný Brod do Liberce včetně trati do saské Žitavy. Z Jaroměře vycházela odbočka do Malých Svatoňovic, kde se nacházely uhelné doly knížete Schaumburg-Lippe. Jednalo se o dalším prodloužení k žacléřskému uhlí, které přerušila válka.

Už z roku 1865 pochází plán na další prodloužení sítě z Pardubic přes Jihlavu na Znojmo. Naplňovala se tak původní myšlenka SNDVB. SNDVB získalo předběžnou koncesi pro trať Pardubice – Jihlava v únoru 1865 a žádala o trvalou koncesi. Konečný plán SNDVB pak naplněn podílem SNDVB na výstavbě sítě ÖNWB.

Po válce byla v roce 1868 dostavěna trasa z Malých Svatoňovic do Trutnova - Poříčí a do Královce, která přímo připojovala doly v Žacléři. Spojení do pruského Liebau (Lubawka) bylo zprovozněno v roce 1869. Dále se stavěla trať z Železného brodu do Tanvaldu.

SNDVB celkově postavila 279 km a provozovala 318 km tratí.

Kmenová síť Rakouské severozápadní dráhy - ÖNWB

SNDVB se snažila uskutečnit svou nenaplněnou představu, která se ostatně odráží už v názvu společnost, spojení jižních a severních Němců pomocí jediné železnice. Aby toho dosáhla, musela se zbavit závislosti na síti StEG ze své konečné stanice v Pardubicích. Mohla toho dosáhnout jen výstavbou vlastního spojení s Vídní. A to přes Znojmo, Jihlavu a Německý Brod. V únoru / březnu 1865 byly povoleny předběžné práce technické pro trať Pardubice – Jihlava - Vídeň. V listopadu 1866 požádala SNDVB o koncesi. [13]

Zájem o železnici pro svá města měli i místní zájemci v Čáslavi, Kolíně, Nymburce a Mladé Boleslavi, kteří se spojily do jednoho konsorcia a získali předběžnou koncesi 18. 2. 1867. V jejich řadách nalezneme taková jména jako kníže Thurn – Taxis, hrabě ze Salm – Reifferscheidt, hrabata Otto a Rudolf Chotek a další.

V září 1867 se spojily zájmy SNDVB a konsorcia místních zájemců do jednoho velkolepého podniku. Vznikla nová společnost K. k. priv. Österreichische Nordwestbahn, C.k. privilegovaná Rakouská severozápadní dráha, ÖNWB.

Hlavní trasa se tak rozšiřovala z Vídně přes Znojmo – Jihlavu – Kolín do Mladé Boleslavi. Jestliže SNDVB naplňovala ideu spojení Němců svou větví z Pardubic do Liberce, pak nyní bylo na ÖNWB, aby ji dokončila odbočkou ze své hlavní trati z Havlíčkova Brodu do Pardubic a tak přičlenila SNDVB ke své síti.

Proti vedení trasy přes Jihlavu a Kolín protestovala StEG a poukazovala na svůj záměr stavět železnici tímto směrem, který vznikl ve vášních boje s KFNB. Proti výstavbě trati se postavil i Zemský výbor Království českého. *„V ohledu národohospodářském jest však nepopiratelně nutným, aby tuto koncesi nedostala francouzská Společnost státní dráhy, ale aby byla propůjčena domácím konkurujícím podnikatelům."* [14]

Střet obou společností vyšel vítězně pro ÖNWB, když 8. 9. 1868 byla propůjčena Hugovi knížeti Thurn –

---

[10] Filip Aleš, 130 let železnice pod Orlickými horami, Praha : K-Report 2004

[11] Štěpán Miroslav, Přehledné dějiny československých železnic 1824 – 1948, Praha : Dopravní nakl. MD 1958, str. 102

[12] Ederer Antonín, První vlak z Pardubic do Liberce - k stému výročí dráhy, Liberec : Kraj. nakl. 1959

[13] Horn Alfred, Holzinger Reimar, Urbanczik Wilhelm, Die Bahnen Österreich-Ungarns . Band 2, Wien : Bohmann 1971

[14] Adámek Karel, Z dějin okresu hlineckého - díl 1., Hlinsko 1909

Taxisovi, starohraběti ze Salm – Reifferscheidt, bankéři Ludvíkovi svobodnému pánu z Habrů a Bedřichu Schwarzovi ve spolku s a. s. SNDVB koncese pro trať Vídeň – Mladá Boleslav s odbočkami do Pardubic a do Poříčí u Trutnova. [15]

Koncese z roku 1868 je první koncese ÖNWB, která podmiňuje výstavbu Kmenové sítě, garantované - se státní zárukou. Její délka dosáhla 628 km. Pro finanční zajištění bylo k okamžitému upisování předloženo 36 mil. zl. rozložených do 60 000 akcií. 26. 6. 1870 tak vznikla akciová společnost K.k. priv. Osterreichische Nordwestbahn s konečnou kapitálovou hodnotou 70 000 000 zl. [16] Povšechný projekt byl předložen v září 1868 a v prosinci 1868 a lednu 1869 se pak konaly obhlídky trasy.

SNDVB vstoupila do ÖNWB jako akcionářský podílník, dosadila své členy do správní rady ÖNWB. Mezi lety 1867 / 68 bylo Ředitelství SNDVB v Liberci zrušeno a agenda SNDVB přešla na Ředitelství ÖNWB do Vídně, v Liberci zůstalo pouze provozní ředitelství SNDVB. Ředitel SNDVB, císařský rada Dr. Gross, se stal Generálním ředitelem ÖNWB. Agenda byla společná, ale každá společnost hospodařila na svůj vlastní účet. Oba podniky, přestože měly mnoho společného, se nikdy zcela úplně nesloučily.

Stavebním ředitelem ÖNWB se stal „jednooký" inženýr Wilhhelm Hellwag, známý zejména stavbou náročné tratě přes Brenner. Vídeňská stavební firma G. Benkera[17] postavila za 3, 5 roku za 56 700 000 zl. 628 kilometrů kmenové sítě ÖNWB. A to včetně 519 strážních domků, 74 nádraží, 20 výtopen o 100 stáních, 8 remíz, 34 vodáren, 3 dílny pro 24 lokomotiv a 32 vozů. V roce 1872 bylo na tyto tratě nasazeno 30 lokomotiv pro vlaky osobní, 59 pro nákladní, 5 posunovacích. Vozů bylo 183 osobních a 2006 nákladních. [18]

Železnice ve válce

Za známých okolností se Rakousko s Pruskem dostaly v roce 1866 do válečného konfliktu. V literatuře se často srovnávají obě železniční správy, hovoří se o rakouském zpátečnictví a o pruském pokrokářství ve stavbě železnic.[19] Válka ukázala strategicko – vojenský význam železnic, kdy na Pruské straně byly výkonné tratě v pohraničí používány k přepravě vojsk do nástupních prostorů na samých hranicích. Rakouská strana měla význam železnic pominout. Prusko věnovalo výstavbě železnic mnohem více pozornosti, než Rakousko. Podceněný význam železnic v Rakousku se tak mnohdy hodnotí, jako jedna z příčin prohry ve válce.

Pruská armáda se zaměřovala na použití železnic, její plán počítal s použitím *„... dvou relativně samostatných uskupeních, z nichž jedno by operovalo v prostoru Drážďany – Zhořelec a druhé o něco na východ ve Slezsku. Toto rozčlenění mělo vyhovovat jak případným obranným bojům, tak umožnit pružný a rychlý přechod do útoku. Obě armády měly zůstat v kontaktu, být řízeny z jednoho centra a operovat společně s využitím všech prostředků moderní dopravy. Otázkám železniční přepravy a spojení byla v pruském generálním štábu věnována zcela mimořádná pozornost – vždyť šlo v dějinách válečnictví o nevídanou novinku. Tehdy se rodila později známá Moltkeho strategie „ odděleně pochodovat – společně udeřit", která byla založena na maximálním využití železnice a urychleném a překvapivém manévrování a přesunu vojsk."* [20]

Rakouské železnice byly pro vojenské účely poprvé použity už v roce 1846, kdy se prapor vojska (asi 900 lidí) přesouval z Prahy do Vídně za 14, 5 hodiny. V roce 1866 měla být většina rakouských vojsk soustředěna okolo hlavního štábu v Olomouci a zachytit tak pruský útok za Slezska na Vídeň. S pruským soustředěním proti českému území pak došlo k přesunu rakouských vojsk k Josefovu. Po olomoucko pražské dráze se přepravovala část materiálu.

Rakousko odmítalo výstavbu spojení s Pruskem, přednější mu bylo Sasko, politický i vojenský

---

[15] Bericht über der Bau und den Bestand der K. k. priv. ÖNWB, Wien 1873

[16] Hohenegger, Bericht über des Bau – Directors über die Thätigheit der direction für bau und Bauerhaltung auf dem garantien Netze der ÖNWB, Wien 1882

[17] jiné prameny hovoří o stavební firmě G. Buchera

[18] Ringes Vladimír, Polabská dráha, Ročenka drah ČSR 1932, str. 1059 - 1098

[19] Rychlostí vyšší než 60 km / h se jezdilo v Rakousku jen na 20 % železniční sítě, v Prusku pak na 70%. Hendrych Stanislav, Stopou dějin železnic v Podorlicku, Hradec Králové : Kruh 1987

[20] Urban Otto, Vzpomínka na Hradec králové, Panorama : Praha 1986, str. 177

spojenec v Německém spolku.Ve válce tak oba soupeři mohli k překročení hranic na železnicích použít spojení přes Bohumín, nebo po saských a bavorských železnicích.

Rakousko však dobře vědělo, co dělá, když odmítalo přímé železniční spojení s Pruskem. Operační plán Severní armády byl vyloženě obranný a opíral se o linii olomoucko – pražské dráhy. Přecházelo se tak sice do defenzivy a nechávalo se nepříteli možnost operování na cizím území. Nepřítel však ztrácel výhodu překvapení, když musel, bez možnosti rychlého železničního spojení, pomalu přecházet hraniční hory do českého vnitrozemí, kde se po olomoucko - pražské dráze mohla přesouvat rakouská armáda.

Válka vedená na dvou frontách, byla pro železnice *„zatěžkávací zkouškou své způsobilosti"* 1. 5. 1866 vzniklo ve Vídni Ústřední vedení železničních a parostrojních transportů. Jeho traťová velitelství byla v Praze, Brně, Přerově, Pešti a Vídni. Bývalá Jižní státní dráha zajišťovala spojení obou front, české a italské. Došlo k omezování osobní a nákladní dopravy ve prospěch vojenské, snižoval se počet spojů, vlaky byly vedeny jako stále více jako smíšené. Na některých tratích počet osobních vlaků poklesl až na jeden pár denně. [21]

Různé železniční společnosti projevily ohled ke státním zájmům a vzájemně si pomáhaly půjčováním lokomotiv i vozů. Vypuknutí vlastní války vedlo k úplnému uzavření spojnice jih – sever ve prospěch vojenských. Doprava na ostatních trasách byla zastavována postupně s pruským postupem do vnitrozemí. Ustupující rakouská armáda ničila důležité tratě, vyhazovala mosty. Prusové se naproti tomu snažili o co nejrychlejší obnovování provozu. Protože rakouské lokomotivy byly včas stahovány do bezpečí, na jejich místo nastoupily jejich pruské kolegyně. Důležitou zásobovací spojnicí se pro pruskou armádu stala trasa z nejižnější části Kladska lichkovským průsmykem k trati StEG do Ústí nad Orlicí. [22]

23. 8. 1866 byl uzavřen Pražský mír. Válka v roce 1866 zcela změnila přístup k železničnímu spojení s Pruskem. Pruský vítěz mohl poraženému Rakousku diktovat i stavbu železnic. Došlo k výstavbě spojení s Pruskem, jemuž se Rakousko tak úporně bránilo. Přehodnocovala se dosavadní rakouská železniční politika.

Ve zvláštní ministerském vysvětlení z 27. 8. 1866 se Rakousko zavázalo postavit tři železniční spojení s Pruskem: - přes žacléřský průsmyk k pruské Libavě.

- Broumovskem
- Lichkovským průsmykem

Kromě toho nemělo být bráněno spojení se SNDVB přes Liberec. [23]

Rakouská vláda se zavázala, že do 6 měsíců od vydání koncese bude zahájena stavba tratě. Dalšími úpravami se zabíralo další ministerské vysvětlení z 30. 8. 1866 a konečná státní smlouvě s Pruskem z 5. 8. 1867.

---

[21] Jarolímek Adolf, rakouské železnice za války 1866, Železniční revue XXI – str. 273
[22] Panáček J., Železnice 1866, Vojensko Technické Zprávy str. 255 – 62, 392 - 94
[23] Některá literatura, Černý, Čermák, Haas, zmiňuje, že se Rakousko zavazovalo i k přeshraničnímu spojení přes Náchod. Tento směr však nebyl v roce 1866 na pořadu dne.

Do Pruska lichkovským průsmykem

Hlavní pruský zájem směřoval na spojení říšské hranice v lichkovském průsmyku s hlavní dráhou v Ústí nad Orlicí. Právě skončená válka potvrdila důležitost tohoto směru. Spojnice Mezilesí - Ústí nad Orlicí se stala pro Prusy velmi důležitou. K zásobování postupující pruské armády údolím Tiché Orlice přes Jablonné nad Orlicí a Kyšperk projíždělo až 700 pruských povozů každý den. V Ústí nad Orlicí pak byly překládány na vagóny a posílány na Moravu za vojskem. Proto Prusko přímo výslovně žádalo Ústí nad Orlicí, jako přípojný bod budoucí přeshraniční spojky k hlavní dráze.

Podle smlouvy bylo Rakousko povinno vydat koncesi ke stavbě železnice z Ústí nad Orlicí do Kladska do 6 ti měsíců, ode dne, kdy Prusko oznámí konečný styčný bod na hranicích. Pokud by Rakousko nedodrželo termín, připadla by koncese pruskému staviteli tratě, nebo přímo pruskému státu.

Prusko nótou z 1. 8. 1869 potvrdilo styčný bod obou tratí. Z Vratislavi přes Kladsko k říšské hranici a na rakouské straně z Ústí nad Orlicí k Říšské hranici. Šestiměsíční lhůta se rozeběhla. O získání koncese usilovalo více zájemců, mezi nimi také dvě největší železniční společnosti – KFNB a StEG.

- Zájem o koncesi měla **KFNB**, která se v novém spojení obávala ztráty bohumínského monopolu a tak chtěla sama novou přípojku do Pruska ovládnout. Proto podporovala konsorcium hraběte Althanna, stavebního rady Schwarze, bratří Kleinů, Rothschildova bankovní domu a železničních sdruženích ze Šumperka a Štemberka. Ke spojce Ústí nad Orlicí – říšská hranice připojovala svou hlavní trasu, kterou směřovala od Brna a Olomouce přes Šternberk, Šumperk, Hanušovice do Lichkova. Konsorcium žádalo státní záruku jen 30 000 zl. za míli. [24]

- O koncesi se ucházela i **StEG**, která hledala v trati odbočku ze své sítě v Ústí nad Orlicí a vlastní spojení do Pruska. V dubnu 1868 začala skupina jejich projektantů procházet krajem, aby koncem roku mohli předložit svůj projekt trasy.

  Proti jasnému trasování údolím Tiché Orlice se totiž postavil poslanec Říšské rady Dr. Schmeykal [25], předseda tříčlenné správy žamberského sirotčího panství, který se snažil, aby se trasa alespoň dotkla Žamberských pozemků, čímž by se usnadnil odvoz dřeva z bohatých Žamberských lesů. Zájmy žamberského panství podporovalo samozřejmě i město.

  Podle návrhu StEG tak od Ústí měla dráha sledovat Tichou Orlici jen k Valdštejnu, kde koleje opustily údolí Tiché Orlice vlevo do Šuškovského údolí. Kolem Šuškovského mlýna do Písečné, podél silnice k Žamberku, vpravo kolem Záhoří do Lukavice, kde bylo společné nádraží pro Kyšperk a Žamberk. Dále přes Líšnici, Nekoř, pastvinkou stráň, zadní Studenecký les do Vlčkovic, okolo Německých Petrovic do Lichkova a Mezilesí.

  Oproti snadnému postupu údolím Tiché Orlice přes Kyšperk a Jablonné nad Orlicí

[24] Ministerstvo obchodu povolilo, jako prvnímu uchazeči, již 20. 6. 1867 Michalu Karlu hraběti z Althannu, vlastnícímu králické (i mezilesské ?) panství, zahájení Předběžných prací technických.
Hendrych Stanislav, Stopou dějin železnic v Podorlicku, Hradec Králové : Kruh 1987

[25] Dr. Schmeykal je nejen Hendrychem označován jako vůdce Němců v Čechách

koleje StEG procházely územím stavebně náročným. Šuškovská trasa byla o 2 miliony zl. dražší, než údolím Tiché Orlice. Horská trasa StEG také procházela územím mnohem pustějším. Pro šuškovskou verzi bylo spádových 32 obcí, 2 města a celkem 24 000 obyvatel. Pro trasu údolím Tiché Orlice pak 30 obcí, 5 měst a 51 000 obyvatel.

Proti šuškovské trase protestovala dvě nejvýznamnější města v údolí Tiché Orlice, Kyšperk a Jablonné nad Orlicí, jímž se dráha nepříjemně vyhýbala. 23. 3 1869 poslalo město Kyšperk pamětní spis císaři:

„Vždy věrné město Kyšperk" poukazovalo na utrpení Kyšperka a Jablonného ve válce. Kyšperk byl vyčerpán hoštěním nejprve rakouských vojsk. (Tábořit měl pěší pluk Rossbachův, procházet pak armádní sbory Thunův, Rammingerův, Gablenzův a arcivévody Leopolda včetně 2 divizí jízdy) To vše Kyšperk musel živit, všechny louky byly tábořením poničeny a vypaseny. Po Hradci Králové městem prchali Rakušané následováni 6. pruským armádním sborem generála Mutiuse. Za ním táhly neorganizované bandy až 2000 mužů, které plenily kraj. Rekvírovaly zejména poslední zásoby obilí, sena a slámy. *„zpupný nepřítel učinil vše, aby vydrážděl obyvatelstvo do míry nejvyšší a aby vyčerpanou zemi vysál."*

Údolí Tiché Orlice plnilo důležitou roli zásobovací spojnice Pruské armády, denně zde projížděl k dráze do Ústí nad Orlicí až 700 povozů. Narušit pruské zásobovací kolony se pokusil mladý a ctižádostivý c. k. hejtman Alfred von Vivenot, který nehodlal sedět v klidu josefovské pevnosti V přestrojení nabádal místní obyvatelstvo k akci proti Prusům.[26] Tak přepadli pruskou kolonu nejen králičtí ale i jablonečtí za účasti kyšperských. Pruská odveta okamžitě následovala, *„ani nechce se u trůnu jeho veličenstva zmiňovati o hrůzných scénách"*, když obě obce za svůj čin zaplatily. Na Kyšperku žádali Prusové 1000 zl. náhrady, když to obec nebyla schopna splnit, spokojili se 500 zl. V Kyšperku pak byla ubytována stálá pruská posádka, která dohlížela na město, komunikační linii údolím Tiché Orlice a polní telegraf z Kladska do Ústí nad Orlicí. V Králíkách to dopadlo mnohem hůře, tam dostali někteří občané na náměstí výprask holí.

Jablonečtí byly za svůj statečný čin vyznamenáni záslužným zlatým křížem a sám císař při návštěvě v josefovské pevnosti měl k jablonecným krátký proslov v češtině: *„Vy jste se statečně drželi"*. [27]

Kyšperk s Jablonným tak žádaly trasu železnice údolím Tiché Orlice, jako odškodnění za válečné útrapy. Proti šuškovské verzi se protestovalo na Ministerstvu obchodu, psalo se do Neue Freie Presse. Jablonečtí dokonce vyhledali na generálním štábu i Vivenota. Kyšperský starosta dr. František Neškudla byl osobně ve Vídni, s plnou mocí od sousedních obcí Kunčic, Orlice, Verměřovic a Čermné, kde jednal osobně s ministerským předsedou hrabětem Potockým a ministrem obchodu Deprelisem. Snahy kyšperských a jablonských nelíbě sledoval Žamberk, Písečná a Žampach. Doktor Schmeykal protestoval v Říšské radě. [28]

Pro výstavbu dráhy požadovala StEG státní záruku ve výši 70 000 zl. za míli.

– v roce 1869 navrhl Ferdinand Bogen trasu Josefov, Dobruška, Solnice, Rychnov, Vamberk, Žamberk s rozdvojením do Kyšperka, Mezilesí a do Lanškrouna, Jevíčka, Boskovic.

– 20. 8. 1869 požádalo **Okresní hejtmanství chrudimské a Okresní výbor hlinecký** o dobrozdání pro spojení Ústí nad Orlicí – Litomyšl – Hlinsko – Přibyslav – Jihlava – Jindřichův Hradec – Třeboň – České Budějovice – bavorské hranice. Projekt vycházel z návrhu tajného finančního rady Daniela Abbegga a K. Antonína z Hohenzollernu, který měl mít v podniku značnou finanční účast. O povolení předběžných prací technických požádala vídeňská Všeobecná agrární banka.

---

[26] Urban Otto, Vzpomínka na Hradec králové, Panorama : Praha 1986

[27] Šindelář Jindřich, Usilování města Kyšperka o železnici, Železniční revue 5 / 1923. str. 367 - 68

[28] V prosinci 1869 snad mělo Ministerstvo obchodu vyhovět šuškovské verzi, aby obě města, Žamberk a Kyšperk měli stejné možnosti přístupu k dráze. (Hendrych, SUA SSK 24) Jinde zase StEG měla šuškovskou verzi po kritice opustit a dát přednost projektu údolím Tiché Orlice. (Filip)

Tento směr rozšiřoval **Hugo hrabě Henkel z Donnersmartu a civ. inženýr Leopold Maciejovský,** když podali žádost o povolení Předběžných prací technických pro parostrojní dráhu z říšské hranice u Lichkova přes Mladkov, Ústí nad Orlicí a pak po stejné trase. Mezi Ústím a Hlinskem dráha procházela přes Sloupnici a Sebranice. Svou podporu samozřejmě přidal hlinecký okres.

V Mezilesí se dráha připojovala na železnice vedoucí k baltským přístavům. V Budějovicích přes koňku pak v Linci pak na dráhy vedoucí do Itálie ke středozemnímu moři. *„Má tudíž ten hluboký význam, zříditi jednu spojovací linii světovou, která nejen, že nejrovnějším způsobem spojí dvě moře s tak rozdílným obchodem, ale spojí i s průmyslem slinoucí sever s jihem, na plodiny tak bohatým.“* [29] Zvažovalo se napojení k hranicím přes České Budějovice, nebo přes Třeboň a Kaplice. Ze zvažované transevropské spojnice byla hotova už dráha z Poznaně (Gdaňsku) přes Vratislav do Kladska a z Lince přes Solnohrad, Insbruck, Veronu, Boloňu, Livorno ke Středozemnímu moři.

V roce 1869 byly povoleny předběžné práce. Přesto, že dráha byla určena hlavně jako spojovací, měla i svůj význam pro místní průmysl. Obec Litomyšlská nabízela trhy s obilím, pěstování lnu, chov dobytka, *„koňstva“* a *„ poklady minerální“* – pískovec, písek, opuka, cement, břidlice. O dráhu se velmi zajímala Polička.

– V únoru 1870 se začala koncese také domáhat **ATE**. Ovládnutím přeshraniční trasy chtěla získat dohled nad dovozem slezského uhlí. To totiž nepříjemně ohrožovalo zisky z dolů společnosti v severočeské oblasti. Aby konkurovala nabídce StEG, požadovala nižší státní záruku, která však nedosahovala výše nabídky konsorcia KFNB.

– Jako další se v roce 1870 ohlásila **ÖNWB**. Ta učinila nabídku, které nemohla žádná jiná společnost konkurovat, nabízela totiž stavbu výhradně ve své vlastní režii, bez jakékoliv státní záruky. Jako podmínku však měla, že zároveň s tratí Ústí nad Orlicí – říšská hranice, dostane i koncesi pro stavu tratí své Doplňující sítě. Labské dráhy z Nymburka do Děčína s odbočkou do Prahy a spojkou k ATE v Ústí nad Labem a pro nás zejména z Chlumce do Kyšperka a z Ústí nad Orlicí do Hlinska.

ÖNWB tak svou tratí z Chlumce přes Žamberk do Kyšperka řešila problém šuškovské trasy, dávala Žamberku vlastní nádraží.

Vyhrála nabídka nejlevnější, o staviteli lichkovským průsmykem bylo rozhodnuto.

[29] Adámek Karel, Z dějin okresu hlineckého - díl 1., Hlinsko 1909

Doplňující síť Rakouské severozápadní dráhy - ÖNWB

25. 6. 1870 získalo konsorcium ÖNWB svou druhou koncesi pro stavbu Doplňující sítě, negarantované, státem nezajištěné:

a) Labská dráha (Nymburk – Děčín) s odbočnou dráhou do Prahy.

b) od říšských hranic u Dolní Lipky k některému příznivému místu u Ústí nad Orlicí.

c) z některého místa trasy b) k trati ÖNWB u Chlumce nad Cidlinou.

d) z některého místa trasy b) k trati ÖNWB Pardubice – Německý brod.

Trasa Nymburk – Děčín se podle podmínek koncese měla dostavět do čtyř let, práce budou však zahájeny do tří měsíců, stavba trasy b) se měla zahájit do tří měsíců ovšem po dohodě s pruskou stranou Koncesionáři byly také povinni do dvou let od započetí jízdy na trase b) dokončit jednu ze spojnic k ní, tedy c), nebo d) a druhou spojnici dokončit do čtyř let, jinak měla koncese vypršet.

ÖNWB původně požadovala samostatnou K.k. priv. Elbethalbahn. Trasa - Nymburk – Děčín vhodně doplňovala kmenovou síť. Stavěla pravostrannou dráhu podél Labe. Základní myšlenkou bylo nejkratší spojení jižní a severní Evropy, Dunaje a Labe, dunajského přístavu ve Vídni a labského v Děčíně.To vše v síti jediné dráhy. Připojením k nádraží ATE v Ústí nad Labem Labská dráha otvírala novou cestu pro uhlí.

Odbočka do Prahy připojovala důležité hlavní město království.

Z pohledu koncese byla hlavní dráhou přeshraniční spojka z Ústí nad Orlicí k říšské hranici u Lichkova. Tratě z Chlumce nad Cidlinou do Kyšperka a z Ústí nad Orlicí do Pokřikova / Hlinska ji propojovaly s ostatní sítí ÖNWB tak, aby tato spojka nezůstala kusá, osamocená. Oproti Labské dráze však nebyly tratě ve východních Čechách pro ÖNWB příliš atraktivní, ale byly podmínkou koncese. My budeme sledovat pro nás zajímavou výstavbu Doplňovací sítě ÖNWB v oblasti Podorlicka.

(Chlumec nad Cidlinou) Týniště nad Orlicí – Kyšperk – Lichkov - Mezilesí

Pro spojnici Ústí nad Orlicí – Mezilesí se zvažovaly dvě verze. První byla pro přímější trasu a rychlosti až do 100 km/ h. To sebou ale neslo výstavbu tunelů u Mistrovic a Mladkova a tak se tato trasa prodražovala. Přiklonilo se k druhé verzi pro rychlosti do 70 km / h, ale bez náročných staveb. [30]

Stavební povolení z 3. 9. 1870 nařizovalo začít stavbu do prosince téhož roku. Termín musel být splněn, těžce vybojovaná koncese nemohla propadnout. 15.- 17. 11. 1870 proběhly první komise V prosinci pak vykupování pozemků.

Žamberský a rokytnický okres žádaly návrat k původní šuškovské trase StEG. Výnos Ministerstva obchodu z 8. 3. 1871 rozhodl o konečném směru tratě a a Kyšperk definitivně označil jako přípojnou stanici pro trať z Chlumce.

V březnu 1871 byla na trase zahájena stavba. Z Hradce Králové ležely na trati stanice : Třebechovice pod Orebem, Týniště nad Orlicí, Kostelec nad Orlicí, Potštejn, Žamberk, Kyšperk, Jablonné nad Orlicí, Lichkov a Mezilesí.

[30] Filip Aleš, 130 let železnice pod Orlickými horami, Praha : K-Report 2004

Z Týniště až do Doudleb nad Orlicí sledovala trasa železnice řeku Divokou Orlici nepříliš náročným terénem. Před Potštejnem však železnice začala stoupat a před staviteli stálo úzké litické údolí ohraničené po obou stranách příkrými skalami. Zvažovaly se varianty vedení, které se měli tomuto náročnému místu vyhnout.

Zcela zamítnuta byla verze, kdy trať měla z Doudleb nad Orlicí přes Sopotnici dosáhnout přímo Ústí nad Orlicí. Jiná verze vedla po méně náročném pravém břehu řeky přes Litice, Záchlumí, do Helvíkovic. Další se měla jižněji vyhnout údolí přes Sopotnici a Písečnou, za cenu náročných sklonových podmínek. [31]

Konečný projekt, i přes svou stavební náročnost, nejprve překračoval řeku příhradovým mostem o rozpětí 50 m u sopotnice a pak sledoval její levý břeh po úzké skalní římse a procházel 273 metrů dlouhým litickým tunelem.

„Pod zříceninou litického hradu vytváří řeka mohutnou serpentinu, kterou trať protíná 743 metrů dlouhý tunelem, raženým v nesourodé a obtížně průchodné hornině. V sousedství tunelu vede dráha ve výšce 30 m nad údolím, což si vyžádalo rozsáhlé odstřely skal a stavbu četných zárubních a opěrných zdí. Vedle některých úseků na pravém břehu Labe to bylo jediné místo, kde mohl inženýr Hellwag využít svých zkušeností ze stavby brennerské tratě. Pro minérské a tunelářské práce povolal zkušené dělníky z Lombardska a Tyrolska (pro něž společnost vypravila dva zvláštní vlaky z Vídně do Ústí nad Orlicí). Výdělky střelmistrů – až 2,5 zlatého za den – byly na svou dobu nadprůměrné. Mzdy pomocných dělníků se pohybovaly od půl do jednoho zlatého denně. Byly to peníze těžce vydělané, při budování litické galerie zahynuly dva dělníci pádem do třicetimetrové propasti." [32]

Jako u ostatních drah se zvažovalo pozdější položení druhé koleje. Vláda si vyžadovala právo na její zřízení, pokud by výnosy z provozu za dva roky za sebou dosáhly 180 000 zl. Sopotnický most a litický tunel dostaly dvoukolejné základy. V roce 1872 pracovalo na stavbě přes 4000 lidí. V zárubní zdi litického tunelu je kamenný kříž, který připomíná lidské oběti při jeho stavbě.

Ministerstvo v září 1872 rozhodlo o konečném položení žamberského nádraží na katastru obce Dlouhoňovice. Trať se vlastnímu Žamberku nepříjemně vyhla, do města se z nádraží muselo přes kopec, to Vamberku na spokojenosti nepřidalo. Nebyla spokojena ani Rokytnice a další obce, které žádaly, aby se žamberské nádraží posunulo po trati zpátky k Liticím do míst Poplužního dvora, kde by bylo pro zmíněné obce vhodněji dosažitelné. V říjnu 1870 žádal žamberský okres o zřízení četnické stanice, neboť se stavbou dráhy mělo přijít do kraje mnoho cizích lidí.

Údolí Divoké Orlice pak trať u Helvíkovic opouštěla, aby klesáním dosáhla údolí Tiché Orlice u Kyšperka. Trať procházející Kyšperkem a vlastní nádraží v Kyšperku mělo čtyři různé verze. Jedna vedla trať Kyšperkem po levém břehu Tiché Orlice po katastru obce Kunčice. Jiná navrhovala nádraží v místech sokolského cvičiště pod panským dvorem. Ministerstvo obchodu v 8. 3. 1871 rozhodlo o jeho konečném položení. Nádraží vzniklo na louce a navážkách za městem, na parcele číslo 335. Překládala se silnice Kyšperk – Šedivec, ke které se připojil příjezd z Panského dvora. ÖNWB chtěla stavět úrovňový přejezd, ale GIR navrhla 6 metrů široký podjezd o světlosti 10 stop. Lukavský potok se přeložil na pravou stranu tratě i za cenu dvou klenutých mostků. Stavidla k napájení pivovarského rybníka – Bečvárny zůstala zachována. V prostoru Sádek bylo pro stavbu vykoupeno a zbořeno 8 stavení. Podle pramenů byl Kyšperk pokrokový, neboť i přes zánik formanské dopravy, z které město mělo velký zisk, železnici podporoval. Zastávku také žádala Čermná a Verměřovice.

---

[31] Hendrych Stanislav, Stopou dějin železnic v Podorlicku, Hradec Králové : Kruh 1987

[32] Krejčiřík Mojmír, Po stopách našich železnic, Praha : Nadas 1991, str. 106, s nepřesnými technickými údaji.

Následovaly soutěsky u Verměřovic a před Jablonným, které byly zvlášť náročné. Protékala jimi pouze řeka, silnice vedla oklikou přes kopec. Stavba zde byla zahájena na jaře 1872 a pokračovala nepřetržitě i celou mírnou zimu 1872 – 73. Během ní se narovnávalo řečiště Tiché Orlice, aby se přes původně klikatící řeku nemusely stavět četné mosty. Na nejobtížnějším místě u vjezdu do jablonského nádraží italští barabové lámaly skály.

Stanice Lichkov se po neúspěšné žádosti mladkovských o vlastní zastávku přejmenovávala na Lichkov – Mladkov.

MGB uzavřela dohodu o styčném bodě mezi oběma drahami v Lichkově v červnu 1868. Stavba tratě na pruské straně se díky mezinárodní situaci počátku sedmdesátých let téměř zastavila. Její stavbu prováděla firma bratří Jungů z Wurttenberga.

Bylo dobrým zvykem, že každá společnost měla svůj charakter staveb staničních budov. Jen podle nich se dal rozlišit vlastník tratě. Pro ÖNWB navrhoval nejen stanice čtyř tříd architekt Karl Schlimp. Jeho nejslavnějším dílem bylo těšnovské nádraží ÖNWB v Praze.

V říjnu 1873 přijel do Lichkova první vlak MGB. Dráha z Chlumce do Lichkova byla slavnostně otevřena 14. 1. 1874. Na Pruské straně byl provoz zahájen až 15. 10. 1875 [33]

Kyšperk – Ústí nad Orlicí

Jednání ÖNWB a StEG o nádraží v Ústí nad Orlicí se táhla přes půl roku. Pro trať z Kyšperka do Hlinska se vyžadovalo v Ústí nad Orlicí mimoúrovňové křížení s trasou StEG. ÖNWB zvažovala napojení ke stávajícímu nádraží Ústí nad Orlicí StEG (zastávka Ústí nad Orlicí město). Trať z Kyšperka překračovala pod Kubincovým kopcem trasu StEG a odbočkou z tratě na Hlinsko se vracela zpět k levé straně nádraží StEG. Nádraží ÖNWB se nezřizovalo vůbec, nebo by muselo stát až za řekou, vlevo od stanice StEG. Tato možnost by znamenala značné stavební problémy, neboť by se muselo hýbat s korytem Tiché Orlice. Přistupovaly provozní obtíže s úvratí Kyšperk – Ústí nad Orlicí.

Obtížím se ÖNWB chtěla vyhnout a zřizovala své vlastní nádraží východně od Kubincova kopce. Pak teprve překračovala trasu StEG a skrz Kerhartice s ní vedla vlevo souběžně až k údolí potoka Řetůvky. Spojkou z nádraží se spojovala s nádražím StEG. Spojka umožňovala přímé spojení z Kyšperka na Českou Třebovou.

Zcela mimo Kerhartice se chtěla vyhnout ÖNWB další verzí, která z nádraží východně od Kubincova kopce vedla vpravo souběžně s kolejemi StEG a její trasu překročila až před údolím Řetůvky.

Čtvrtá a poslední verze pokládala nádraží jižně od Kubincova kopce a trasa pak pokračovala vpravo vedle kolejí StEG k údolí Řetůvky, kdy je překračovala. Poslední verze tak umožnila vedle sebe vzniknout dvojnádraží StEG – ÖNWB. Ve směru od Kyšperka se tak jezdilo přímým směrem na Choceň.

V září 1871 byly zahájeny práce na trase Kyšperk – Ústí nad Orlicí. V Ústí nad Orlicí ÖNWB stavělo spolu se StEG zcela nové dvojnádraží jižně od Kubincova kopce. Obec Kerhartice souhlasila

[33] SUA ŘSD / R 12 - 14, 311 – 314, SSK 10, 24, 25, 53. AČSD ŘSD – HK 1 – 41

s umístěním nádraží na jejím katastru i názvem „Ústí nad Orlicí". Hlavní terénní stavbou bylo odkopání části kopce a vytvoření prostoru pro stavbu nového nádraží. Bylo zbořeno 5 chalup, hospoda u Tří Kaprů a strážní domek StEG. Stavěla se nová přístupová silnice k nádraží s mostem přes Tichou Orlici. Společná staniční budova byla postavena mezi kolejišti obou společností. Vlevo StEG, vpravo nová ÖNWB. Spojení obou kolejišť bylo provedeno spojkou na choceňském zhlaví.

Společnost StEG získávala v Ústí své druhé nádraží. To starší ztratilo význam, doprava na něm byla omezována. v roce 1874 byla zrušena místní výtopna. V roce 1911 KkStB zamýšlela první ústecké nádraží zcela zrušit, město Ústí nad Orlicí si však vyžádalo jeho zachování alespoň jako osobní zastávky.

Spojka na českotřebovském zhlaví byla postavena až za druhé války. [34]

Hlavně díky trase Mezilesí – Kyšperk – Ústí nad Orlicí získala ÖNWB koncesi pro výstavbu tratí své Doplňovací sítě. ÖNWB si však byla vědoma, že krátká spojka Kyšperk – Ústí k tratím StEG bude vytvářet nechtěnou konkurenci. A to zejména, když trasa Ústí – Hlinsko začala být ohrožována finančními obtížemi.

Spojka Kyšperk – Ústí se považovala za nutné zlo koncese a věnovala se jí pozornost zcela minimální. S přicházejícími finančními problémy se pak při vlastní stavbě ÖNWB k nechtěnému dítku koncese chovala velmi macešsky.

Její stavba byla podle podmínek koncese zahájena, záhy však většina dělníků byla přesunuta ve prospěch hlavní trasy z Chlumce do Mezilesí. Podružná spojka se stavěla co nejlevněji a na jejím směřování je to, i přes mnohé pozdější úpravy, dodnes znát. Rychlosti zde ani dnes nedosahují úrovně velkoryseji stavěného hlavního směru.

Zatímco hlavní směr byl pro provoz otevřen 14. 1. 1874, spojka z Ústí do Kyšperka byla otevřena až 5. 10. 1874, jako poslední z celé Doplňovací sítě.

ÖNWB původně předpokládala, že hlavní zátěžový směr bude z Mezilesí na Chlumec tedy po vlastní síti. ÖNWB nechtěla dávat výhodu přepravy nákladu po svých kolejích konkurenční StEG. Provoz však nenaplnil předpoklady ÖNWB a bylo vždy výhodnější směrovat hlavní tok nákladů do Ústí nad Orlicí a dále právě po StEG. A to zejména díky lepšímu položení budoucí koridorové trasy. [35]

[34] O dalších podobách nádraží v Ústí nad Orlicí se uvažovalo a s budoucí koridorovou přestavbou uvažuje. Se zánikem staniční budovy mezi kolejišti obou společností má vzniknout jednotné nádraží s ostrovními nástupišti. Zvažuje se i o stavbě spojky pro přímý směr Česká Třebová – Letohrad, která by řešila nepříjemnou úvrať a zjednodušila silnou nákladní dopravu od České Třebové do Polska, s výhledem na brzký provoz celé trasy pod elektrickou trakcí.
[35] SUA ŘSD / R 12 – 14, 311 – 314, SSK 24, 48

Ústí nad Orlicí - Hlinsko

Když se 16. 5. 1871 konalo slavnostní otevření tratě.Pardubice – Havlíčkův Brod, řečnil zejména pan Karel Adámek, okresní starosta v Hlinsku a velký zastánce trasy z Hlinska do Ústí nad Orlicí. Za majitele vystoupil pan V. Hellwag, stavební ředitel ÖNWB, a připomenul, že Hlinsko při této plánované trase nabude na důležitosti a že její provedení se pokládá za nepochybné. [36]

Pro rozvoj kraje měla dráha zásadní význam pro kraj mezi Orlickými horami a Českomoravskou vrchovinou, odvracel se hospodářský úpadek. Pro ÖNWB vytvářela vhodné napojení přeshraniční tratě do Pruska s ostatní sítí ÖNWB.

Dráha vycházela z choceňského zhlaví stanice Ústí nad Orlicí ÖNWB. Údolím tiché Orlice vpravo sledovala trať StEG na Choceň. Trať i řeku pak mimoúrovňově překřížila pod Polomy dostala se do údolí potoka Řetůvky. To opouštěla aby dosáhla stanice Sloupnice. Následovala stanice Litomyšl v Benátkách, stanice Fridrichshof mezi Dolním Újezdem a Sebranicemi, stanice Lubná pro Poličku, stanice Proseč a stanice Pokřikov na trati z Hlinska do Pardubic.

Mezi Prosečí a Litomyšlí se předpokládaly se tři verze vedení:

- z Proseče severním vedením přes Makov do Litomyšle
- z Proseče severně od Lubné do Litomyšle
- z Proseče jižně od Lubné do Litomyšle. Tato trasa se zejména blížila k Poličce, která si přála vidět železnici co nejblíže svému městu.
- z Proseče přes Poličku, Sebranice do Litomyšle. Tato verze byla vrcholem úsilí poličských, neboť procházela přímo skrz jejich město.

Stanice Pokřikov se případně nemusela stavět, mohla se zřídit jako odbočka ze širé tratě s připojovací stanicí až v Hlinsku.

Stavební plány byly vypracovány, přípravy k výkupu pozemků hotovy, připravovaly se pochozí komise. Stavební oddělení ÖNWB v Litomyšli předpokládalo pro trasu dlouhou 54, 723 km stavební náklad 4, 136 947 zl., který byl opatřen při finančním zajištění Doplňovací sítě a připraven k použití.

Proslýchaly se sice zprávy o zastavení projektu, rozhodnutí generálního shromáždění akcionářů snad mělo 27. 6. 1872 projekt zastavit. Tomu však uzájmované obce ani nechtěly věřit.

Za velmi pokročilého stavu přípravných prací včetně schváleného a opatřeného stavebního nákladu však bylo 20. 12. 1872 náhle zrušeno stavební oddělení ÖNWB v Litomyšli a veškeré práce zastaveny. Litomyšl, Hlinsko a další obce žádaly vysvětlení a naléhaly na ÖNWB, aby pokračovala ve zvažované stavbě. Zástupci obcí dokonce přímo navštívily generální ředitelství ÖNWB ve Vídni. To 27. 12. 1872 s konečnou platností rozhodlo, že tratě z Ústí nad Orlicí do Hlinska se stavět nebude. Odůvodňovalo se velkými technickými překážkami a studií tržeb, dráha se jednoduše nevyplácela.

Rozsáhlá stavební aktivita se promítla do finanční situace ÖNWB. Překračované stavební odhady působily obtíže. Muselo se začít šetřit. 4, 5 mil. zlatých se hodilo jinde, než pro poslední trať ÖNWB. Ze 4, 5 mil zl. Se 3, 960 mil použilo na zaplacení podílu na vídeňské spojovací dráze a 539 tis se uložilo do rezervního fondu. [37]

Z podmínek koncese tak dráha využila k nutnému přeshraničnímu spojení Ústí nad Orlicí – Mezilesí jen jednu z původně plánovaných dvou spojek. Tu mnohem výhodnější, z Kyšperka do Chlumce. Po vypršení čtyř let tak koncese na stavbu druhé z nich, z Ústí nad Orlicí – Hlinsko, vypršela

Zástupcům obcí se na generálním ředitelství ÖNWB ve Vídni 27. 12. 1872 slíbilo, že dojde k možnému budoucímu prodloužení, ale jen tehdy dojde li k rozšíření sítě ÖNWB jihozápadním směrem.

[36] Adámek Karel, Z dějin okresu hlineckého - díl 1., Hlinsko 1909

[37] jiné zdroje uvádí, že část se měla použít i na stavbu střekovské spojky k ATE v Ústí nad Labem

V sedmdesátých a zejména pak v osmdesátých letech obnovili místní zájemci akci na dostavbu trasy. V roce 1885 jednala říšská rada o rozšíření státní garance ÖNWB novou půjčkou 11 mil. zl. Jednání napadali zástupci okresního výboru v Hlinsku a poukazovali, že podle koncese z 25. 6. 1870, není dosud tato dráha dostavěna. Hlineckým se však vzal vítr z plachet tím, že stavba Doplňovací sítě ÖNWB podle této druhé koncese neměla státní záruku a tak nemohla být ÖNWB nijak ke stavbě nucena.

Okresní výbor v Hlinsku se nevzdával a znovu žádal v roce 1887. Poukazoval, že dráha z Ústí na d Orlicí je pro kraj vhodnější, než zamýšlená místní dráha Polička – Skuteč – Svitavy.

V roce 1889 se konaly v okolí Litomyšle velké manévry C. a k.armády. V tom viděli hlinečtí příležitost a vyslali svou deputaci k arcivévodovi Albrechtovi, který se usídlil v nedalekých Nových Hradech. Za okres hlinecký jednal pan Fr. Malinský, za obec starosta pan Antonín Beneš. Hrálo se zejména na arcivévodovi Albrechtovi milou strunu, na strategický význam trasy pro armádu. Starý pán pak ani neměl tajit úžas nad tím, že dráha, i přes přidělenou koncesi není postavena, že ÖNWB není přinucena ji stavět. Pak převzal pamětní spis a přislíbil podporu v této věci. Svou podporu vyslovil také náčelník generálního štábu baron Beck. *„Deputace odcházela se zárukou v růžové náladě"* V průjezdu zámku pak
delegace potkala ještě arcivévodu F. F. d. Este.

Hlinečtí zástupci předali 3. 11. 1890 Zemskému sněmu petici a ten 19. 1. odsouhlasil podání vládě, aby byl zlomen odpor ÖNWB. K projektu se příznivě vyjádřil i pan ministr obchodu markýz Bacqueh a nechal celou věc prošetřit. Podle jeho zjištění vláda však nemůže nic dělat, protože zadaná koncese ÖNWB je příliš volná, než aby nutila společnost k jejímu splnění. Na přímou otázku okresního starosty v Hlinsku pana Karla Adámka, proč se nestaví, *„markýz Becqueh se sladkým úsměvem pokrčil prostě rameny. ..... Jest to zajisté velice význačný obrázek z rakouské politiky železniční"*

Nic nedokázalo přimět ÖNWB ke změně stanoviska. Období výstavby hlavních drah byo nenávratně pryč. Proto se to muselo zkusit jinak. Když nešla hlavní dráha, zkusilo se to s lokálkou. V březnu 1893 se žádalo o Povolení předběžných prací technických. Koncem roku 1893 požádal okresní výbor Litomyšlský, aby dráha byla pojata do soustavy zemských místních drah. Byl vypracován nový projekt.

V Litomyšli na staronovou místní dráhu navazovala pak celá síť zvažovaných Litomyšlských lokálek do Poličky, atp. [38]

[38] SUA ŘSD / R 12 – 14, 311 – 314, GIR 431, 432, ZV – ŽO 103, 107, 247, MŽ – TR 145, 146

Síť Rakouské severozápadní dráhy

15. 10. 1875, při dokončení posledního úseku Lichkov – říšská hranice, byla ukončena výstavba sítě ÖNWB. Dále se dokončovaly jen konečné úpravy pražského nádraží, stavba dunajského mostu, úpravy stanic a jen naprosto nezbytné stavby.

„Ačkoliv tratě Severozápadní dráhy měly sloužit k rychlému spojení sever – jih, brzy se ukázalo, že jejich stavební parametry tomuto záměru nevyhovují. Patří k nejbohatším na oblouky u nás, jen necelých 60 % celé délky je v přímé, zbytek v obloucích o poloměrech až 230 m. tři čtvrtiny tratí jsou ve sklonu, přičemž stoupání 1,0 % je spíše pravidlem než výjimkou, největší sklony jsou 1, 55 %. Tratě se stavěly pro maximální rychlost 75 km/h, počítalo se však s poměrně těžkým provozem. Nápravovým hmotnostem 15,7 t odpovídaly kolejnice o hmotnosti 38 kg/m. zajímavé je, že kolejnice si společnost musela objednat v aglii a francii, protože při mimořádnéě rychlém tempu budování nebyly domácí železárny s to zásobovat stavbu dostatečným množstvím. V důsledku prusko – francouzské války v roce 1870 však francouzské dodávky převzaly domácí a vestfálské firmy. Zemní těleso zřizovala rakouská severozápadní dráha z větší části pouze pro jedinou kolej, ale základy pilířů a opěr většiny významných mostů hlavních tratí se již stavěly pro dvoukolejný provoz."[39]

Kromě vlastních tratí provozovala ÖNWB postupně i další tratě. Břeclavsko – mikulovsko – hrušovanskou dráhu o délce 46 km. V lednu 1874 převzala rozhodující podíl akcií a dluhů MGB, *„fůsovala"* s ní , ale nepřevzala ji do vlastního provozu. V provozu ÖNWB se také nacházely četné místní dráhy : Čáslav – Závratec, Skovice – Vrdy Bučice, Německý Brod – Humpolec, Polná Štoky – Polná město, Sedlec - Kutná hora, Velké březno – Verneřice – Úštěk, Rychnov – Solnice a Mělník – Mšeno. Délka provozovaných drah jiných vlastníků dosáhla délku 170, 6 km.

Výtopny ÖNWB byly zřízeny ve stanicích : Vídeň ÖNWB, Znojmo, Jihlava, Německý Brod, Velký Osek, Nymburk, Děčín, Trutnov a Kyšperk. Pobočné výtopny pak ve stanicích : Korneuburg, Čáslav, Lysá nad Labem, Praha ÖNWB, Mělník, Střeliv, Chlumec, Jičín. Hlavní dílny byly v roce 1872 zřízeny v Jedlesee se stáními pro 12 lokomotiv a 60 vozů a v roce 1874 v Nymburce pro 20 lokomotiv a 60 vozů.

Celková síť ÖNWB se skládala z:

1) Jihoseveroněmecké spojovací dráhy - SNDVB:

Pardubice – Hradec Králové – Jaroměř – Stará Paka – Turnov – Železný brod – Liberec do saské Žitavy. S odbočkami z Liberce přes Raspenavu, Frýdlant do pruského Zhořelce, z Jaroměře přes Starkoč, Poříčí, Královec do pruské Libavy a z Železného Brodu do Tanvaldu.

2) Kmenové garantované sítě :

Vídeň – Mladá Boleslav		352, 634
Německý brod – Rosice / Pardubice		91, 693
Velký Osek – Poříčí u Trutnova		128, 972
Zellerndorf – Sigmundsherberg		19, 852
Ostroměř – Jičín	17, 492	
Trutnov – Svoboda nad Úpou / Jánské Lázně		10, 030
Pelsdorf – Hohenelbe		4, 479
Korneuburg – Donaulande		1, 163
Vídeňské nádraží ÖNWB – Dunajská pobřežní dráha	1, 164	
celkem :		627, 955 km.

3) Doplňující negarantované sítě:

Labská dráha	: Nymburk – Prostřední Žleb		136, 648
	: Lysá nad Labem – Praha ÖNWB	34, 340	
	: Střekov – nádraží Ústí nad Labem ATE	1, 561	
	: Spojovací dráha Děčín – přístav Loubí		2, 490
Chlumec – říšská hranice u Lichkova			113, 243
Na účet pruských drah říšská hranice - Mezilesí		6, 121	
Kyšperk – Ústí nad Orlicí		13, 627	
celkem :			310, 504 km.[40]

Od 6. 12. 1869 do 15. 10 1875 uvedla ÖNWB do provozu 938, 459 kilometrů svých vlastních tratí. Celkově pak NWB provozovala 1102,938 km.

Zestátnění ÖNWB proběhlo 15.10. 1909, se zpětným provedením od 1.1. 1908, převzetím provozu Rakouskými – státními drahami a převzetím Ředitelství Severozápadní dráhy ve Vídni.

---

[39] Krejčiřík Mojmír, Po stopách našich železnic, Praha : Nadas 1991, str. 106 - 107

[40] Horn Alfred, Holzinger Reimar, Urbanczik Wilhelm, Die Bahnen Österreich-Ungarns . Band 2, Wien : Bohmann 1971

Ringes Vladimír, Polabská dráha, Ročenka drah ČSR 1932, str. 1059 - 1098

Moravská pohraniční dráha - MGB

Šumperské železniční sdružení s podporou KFNB sice neuspělo v boji o Lichkovský průsmyk se svým projektem spojky Ústí nad Orlicí – říšská hranice, ale hlavní trasa tohoto projektu Brno – Olomouc – Šumperk – říšská hranice u Lichkova nebyla opuštěna. Z přeshraniční železnice se stalo připojení na síť ÖNWB v Lichkově, jinak ale byla celá trasa postavena.

KFNB postavila mezi lety 1869 – 1870 tratě z Nezamyslic přes Prostějov do Olomouce a z Olomouce do Šternberka.

Železniční družstvo v Šumerku ve spolupráci s bratry Kleinovými zahájila 1. 10. 1871 provoz Zábřežsko – sobotínské dráhy, jako odbočky z hlavní trati v Zábřehu přes Šumperk k důležitým sobotínským železárnám. [41] Dráhu pak provozovala StEG.

Spojení Šternberka s Lichkovem přes Šumperk uskutečňovalo Šumperské železniční družstvo svou společností Mährische Grenzbahn, Moravské pohraniční dráhy - MGB. [42] Zpřístupňovala se více průmyslová oblast Šumperka s výrobou textilu, papíru, vápna. U Starého Města se těžil grafit, u Medlova železná ruda. Stranou nezůstávalo dřevo z rozsáhlých lesů. Mnoho se slibovalo od dovozu slezského uhlí z Valbřichu.

Dráha vycházela ze Šternberka, který byl čerstvě připojen KFNB. Dále na ní ležela, zastávka Mladějovice a Újezd, stanice Uničov, stanice Troubelice, kde se nakládala železná rudy těžené u Medlova, dále zastávka Hradečná, stanice Libina, zastávka Hrabišín, stanice Frankštát (Nový Malín). Po ní přicházela stanice Šumperk na právě rozestavěné Zábřežsko – sobotínské dráze.

Původně se zvažovala přímá trasa Šumperk - Bratrušov – Hanušovice, která však vyžadovala stavbu náročných tunelů. Proto byly dána přednost trase oklikou přes Bludov a pak údolím řeky Moravy až k Hanušovicím. Dráha se tak odpojovala od Zábřežsko – sobotínské dráhy až v Bludově. Následovala zastávka Chromeč, stanice Ruda nad Moravou, zastávka Komňátka, stanice Bohdíkov s vlečkou do vápenek, stanice Hanušovice, zastávka Vlaské, stanice Krumperk – Malá Morava (Podlesí), zastávka Červený potok a koncová stanice Králíky (dolní Lipka). Původní plán předpokládal dražší vedení trasy v Králíkách přímo přes město. Spojkou se pak připojovala do stanice Lichkov ÖNWB.

Největšími stavbami byly dva tunely u Vlaského dlouhé 92, 20 a 158, 20 m.

11. 9. 1871 byla udělena koncese. 31. 7. 1872 byly zahájeny stavební práce, které v březnu 1873 převzala stavební firma bratří Kleinů. 15. 10. 1873 byla celá síť slavnostně otevřena. [43] Spojka do Lichkova, dlouhá 4, 9 km byla otevřena 14.1. 1874. Provoz na trati do Mezilesí zahájila ÖNWB až 15. 10 1875.

V březnu 1872 vznikla Akciová společnost K. k. Private Mährische Grenzbahn, která v červenci 1872 převzala do svého vlastnictví i Zábřežsko – sobotínskou dráhu. Došlo tak k stmelení celé sítě, která dosáhla délky 111, 7 km. Provoz na ní zajišťovala StEG. V roce 1883 převzaly dopravu KkStB. 1. 1. 1895 byla celá síť zestátněna. Zřízením Ředitelství státních drah v Olomouci tak bylo dokončeno zestátnění moravských železnic mimo StEG a KFNB.

V roce 1939 po odstoupení pohraničí Němci postavili poslední rameno trojúhelníku pro přímou jízdu Z Dolní Lipky do Mezilesí. Trať dostala zásadní důležitost, protože propojoval ostatní nové části říše výhradně po jejím území. Po válce byl na tomto rameni trojúhelníku zastaven provoz a byla trať byla zlikvidována. V roce 1974 byl zahájen provoz na Bludovské spojce, která dotvořila třetí rameno trojúhelníku pro přímé jízdy mezi Zábřehem a Hanušovicemi. [44]

---

[41] Výroba železa měla v Sobotíně staré kořeny už v 15 století díky nalezištím železné rudy v okolí. Za napoleonských válek stála v Sobotíně dokonce malá zbrojovka. Na moderní úroveň se dostala až zakoupením panství Antonínem Bedřichem Mistrovským. Podle anglických vzorů byly postaveny v Sobotíně a Loučné nad Desnou vysoké pece a válcovny kolejnic. V Petrově nad Desnou pak strojírna. Nové postupy zaváděli přímo angličtí a belgičtí dělníci. Došlo k systematické těžbě rudy. Rozvoj pak nastal s novými majiteli, bratry Kleinovými. Ti připojili k podniku navíc další železárny ve Štěpánově. V padesátých letech byl Sobotín vrcholem rakouské výroba železa, stál v čele moderních postupů. V dolech a hutích zaměstnávali Kleinové přes tisíc lidí. Leopoldina huť v Sobotíně jen za rok 1855 vyrobila 3000 tun kolejnic a dalšího železného materiálu. Vrcholem tehdejší techniky byl zde vyrobený železný most pro Těšín. Dodávka kolejnic zdaleka nestačila rozvíjejí se stavbě železnic a proto se stále musely kolejnice dovážet z Anglie. V osmdesátých letech přešly železárny na koks, rozšiřovaly svoji nabídku, nestačily však čelit vzmáhající se konkurenci Vítkovických železáren, které rudou ze Slovenska a později ze Švédska zaručovaly prvotřídní kvalitu. Výroba železa byla v Sobotíně zastavena v roce 1910. (Slávu podniku bratří Kleinů připomíná točna v Dolní Lipce, jako původní ruční točna s kolejnicemi Stiepanov 1873 – Kleinovi železárny ve Štěpánově.) Maršák Mojmír, Putování za technickými zajímavostmi ČSR, Praha 1981

[42] Gába Zdeněk, 120 let Moravské pohraniční dráhy, Šumperk : žst. a LD Šumperk 1993

[43] Náklady si vyžádaly 12 541 304 zl., z toho na vlastní stavbu 89, 9 km. trati 9 186 710 zl.

[44] SUA GIR 953, 954, 955, 956, 957

Do Pruska přes Broumovský výběžek

Říšské hranice v Lichkovském průsmyku dosáhla ÖNWB, na řadě bylo Broumovsko. Ve smlouvě z 27. 8. 1866 vídeňská vláda souhlasí se staronovým projektem výstavby trati z Jelení Hory přes Broumovský výběžek do Kladska.

V roce 1868 vzniklo konsorcium místních zájemců, kteří toužili připojit východní část Čech k Valbřišskému uhlí, od něhož si mnoho slibovali. Členy konsorcia byly významní lidé kraje, především Ferdinand kníže Kinský v Chocni, kníže Kolovrat v Rychnově nad Kněžnou, Jan kníže Colloredo – Mansfeld v Opočně, baron Bubna v Kvasinách, Theodor Bohm, majitel tiskárny v Novém Městě nad Metují, pan Hloušek, obchodník dřívím v Čermné nad Orlicí. [45]

S konkrétními návrhy však přišel až pan Josefu Schroll, továrník v Broumově. [46] Ten v prosinci 1869 získal povolení Předběžných prací technických pro trasu, která vycházela ze stanice SNDVB Česká skalice a dále přes Náchod, Poříčí, Hronov, Teplice, Bohdašín, Jetřichov dosahovala na samou říšskou hranici u Starostína (pro směr k pruskému Frýdlantu) a přes Broumov a k říšské hranici u Otovic (pro směr k pruskému Neurode). Železnice rozšiřovala síť SNDVB o třetí spojení s Pruskem.

Pan továrník Schroll se spojil s konsorciem. Zvažovaná trasa se tak odpoutávala od SNDVB, rozšiřovala svou působnost více na jih, naplňovala tak přestavu pánů z konsorcia, kteří očekávali koleje před svými domy a podniky.

Celá trasa měla dvě jižní a dvě severní větve, které se spojovaly v úseku Náchod – Pohoří.

Jedna severní větev vycházela z Náchoda přes Srbskou, poblíže Slavného překračovala říšskou hranici a směřovala do pruské Nové rudy. Druhá severní větev z Náchoda procházela Hronovem, Teplicí, Verneřovicemi do pruského Frýdlantu a Waldenburgu.

Jedna jižní větev z Pohoří přes Kvasiny, Rychnov nad Kněžnou, Sopotnici do Ústí nad Orlicí. Druhá jižní větev pak z Pohoří přes Opočno, Týniště, Čermnou do Chocně.

Trasu pak doplňovaly spojky z Mezilesí přes Broumov do pruské Stěnavy. K SNDVB pak z Vysokova do České skalice a z Nového Města do Josefova.

Konsorcium zadalo vypracovat Povšechný projekt a žádalo o koncesi. Opočenský pan kníže Colloredo – Mansfeld, jako hlava konsorcia, byl pověřen k hledání pruského spojence. Konsorcium nabízelo pruské straně svou finanční účast. Ochotna byla zejména pruská vratislavsko – svídnická dráha, jejíž odborníci byli požádáni o prošetření trasy. [47]

Projektem přibližně stejného směru jako konsorcium se začala zabývat i StEG, která navazovala na své předválečné snahy v této oblasti. StEG byla poslední velkou společností, která neměla své přímé napojení na pruské železnice. KFNB měla Bohumín, SNDVB stavěla z Liberce přes Frýdlant a z Žacléře. Současně se StEG ucházela o trasu Lichkovským průsmykem, kterou však prohrála s ÖNWB. Spojení přes Meziměstí bylo pro StEG poslední šancí jak dosáhnout vlastními kolejemi Pruska. Šancí, o kterou se nehodlala připravit a snahám konsorcia nebyla příliš nakloněna.

Přispěly i nové pruské poměry, když se akcionáři společnosti vratislavsko – svídnické dráhy stali spoluvlastníky svídnicko – freiburské dráhy, jedné z nejmocnějších pruských společností, což

---

[45] Čermák Luboš, Stopy - fakta - svědectví z historie trati Choceň - Broumov v datech a obrazech . II. díl , Praha : BEN - technická literatura 1999

[46] Josef Schroll (1821 – 1891) byl významnou postavou zdejšího kraje. Předmětem jeho podnikatelského zájmu byla textilní výroba. Otcův podnik, založený na soustředěných manufakturách, výrazně modernizoval. Svou první mechanickou tkalcovnu pro 200 stavů postavil v Broumově – Olivětíně. Následovala přádelna bavlněné příze v Meziměstí a další podniky. Ale ne jenom továrny se stavěly. Pan Schroll stavěl pro zaměstnance svých podniků úřednické a dělnické byty, nemocnici, chudobinec a odbornou tkalcovskou školu ve Stárkově. Stihl toho dost a ještě se zabýval železnicí.

Myška Milan a kol., Historická encyklopedie podnikatelů Čech, Moravy a Slezska, Ostrava : OU 2003

[47] Byli i další zájemci. Byla to jakási C. k. výsadní akciová společnost pro dráhy vinciální, která navrhovala od SNDVB trasu pro Náchod, hronov, Poříčí, Bohdašín, a Verneřovice do Pruska.

vedlo ke sloučení do společného podniku - Společnosti vratislavsko – svídnicko – freiburské dráhy (Breslau – schweidnitz – freiburger eisenbahn Gesellschaft, BSFEG). Velká pruská železniční společnost usilovala o trať broumovským výběžkem s napojením do českého vnitrozemí u Starostína a Lichkova.

Trať se měla původně stavět, jako ryze pruská peážní trať po rakouském území. V Prusku však došlo ke změnám podmínek a začalo se více dávat přednost trasám, které by vedly výhradně přes pruské území. Zmiňovanou trasu tak musel postavit někdo z rakouské strany. [48]

BSFEG hledala na rakouské straně odpovídajícího partnera, kterého našla ve StEG. Tím získala StEG svého nutného pruského spojence. 9. 1. 1869 oba podniky uzavřely vzájemnou dohodu o společném postupu při stavbě železnice, která kromě poskytování vzájemných slev při přepravě nákladů, zahrnovala vybudování přechodové stanice. StEG nutně potřebovala vyhrát a proto souhlasila se všemi pruskými požadavky. Zejména pak postavením přípojné stanice a celé trasy na českém území na vlastní náklad.

Pan továrník Schroll z konsorcia měl dobré vztahy se sousední SNDVB, když se trasa zvažovala, jako možné rozšíření sítě SNDVB o třetí spojení do Pruska. Toto možné nebezpečí si StEG pojistila tím, že se s SNDVB dohodla a velkoryse se zavázala vybudovat zdarma spojku od sítě SNDVB k zvažované trati, spojku Starkoč – Václavice.

Koncem roku 1871 předložila StEG komisi svůj projekt tratě Choceň - Broumov – Otovice. Projekt, který se od projektu konsorcia lišil snad jen chybějící jižní větví k Ústí nad Orlicí.

15. 4. 1872 se prováděla revize trasy, kde konsorcium mělo ustoupit od projektu ve prospěch StEG. Komise, přezkoumávající projekty obou dvou zájemců, 16. 6. 1872 rozhodla ve prospěch StEG. 16. 7. 1872 tak pan kníže Colloredo – Mansfeld odvolal jménem konsorcia žádost o koncesi. [49] Konsorcium mělo dát na vědomí, že když StEG stejně železnici postaví, tak není důvod k námitkám. Konsorcium bylo rozpuštěno. Proti StEG protestoval jen pan továrník Schroll a místní zájemci, kteří leželi na opuštěné jižní větvi.

StEG vyhrála svoji železnici, své přeshraniční spojení s Pruskem.

StEG staví trať Choceň – Meziměstí

14. 9. 1872 byla udělena koncese pro stavbu tratě Choceň – Meziměstí – říšská hranice u Starostína a Meziměstí – Broumov – říšská hranice u Otovic včetně spojky Starkoč - Vysokov (Václavice) k SNDVB. StEG tak zvolila pro stavbu druhou jižní větev přes Opočno, která byla levnější.

Správní rada StEG nařídila vídeňské Credit – Anstalt vypsat 75 tis. akcií o celkové ceně 1 500 000 zl. V roce 1875 byly v darmstadské bance vydány 1875 další obligace v hodnotě 16 mil. zl.

V květnu 1873 zahájila vídeňská firma Hügel a Sager stavbu trati. Sjednáním dohod byl

[48] Čermák Luboš, Stopy - fakta - svědectví z historie trati Choceň - Broumov v datech a obrazech . II. díl , Praha : BEN - technická literatura 1999
[49] Podle jiného pramene, snad měla StEG koncesi koupit

pověřen a dohled nad stavbou držel ing. Eduard Bazika [50]. Ten už v lednu 1872 provádí z nařízení generálního ředitele Rupperta přehlídku *„terreinu"* .

Dráha vycházela z nádraží StEG v Chocni. Sledovala řeku Tichou Orlici do svého nejnižšího bodu v Týništi nad Orlicí. U Petrovic překřížila mimoúrovňově koleje ÖNWB a pokračovala do Opočna, Bohuslavic Nad Metují, Nového Města nad Metují. Řeku Metuji zde překročila. Dále se vyhýbala úzkému údolí této řeky a přes Václavice a Vysokov dosáhla Náchoda, kde se s řekou opět setkala. Podél ní pak pokračovala přes Hronov, procházela 290 metrů dlouhým tunelem u Police nad Metují, do Teplic nad Metují. V Bohdašíně překonala baltsko – severské rozvodí do Meziměstí. Nejnáročnější terén na stavitele čekal zejména v úsecích Borohrádek – Týniště a Nové Město – Náchod.

Stanice byly zřízeny v Chocni, Korunce – Čermné nad Orlicí, Borohrádku, Týništi nad Orlicí, Bolehošti, Opočně, Bohuslavicích, Novém Městě nad Metují, Václavicích, Náchodě, Hronově, Polici nad Metují, Teplicích nad Metují, Česká Metuji, Meziměstí a Broumově. Stanice Choceň a Meziměstí dostaly nové monumentální reprezentativní budovy, které byly určeny jako stanice 1. třídy. Druhé třídy byly pouze Náchod a Nové město. Staniční budovy po celé trati projektoval architekt Vilém Flattich. Od počátku provozu byly otevřeny nádražní restaurace ve stanicích Choceň, Týniště, Nové Město nad Metují, Náchod, Teplice. Výtopny s vodárnami byly v Chocni, Týništi a Meziměstí. Samostatné vodárny pak v Borohrádku, Novém městě, Polici a Teplicích.

Choceň byla původně tříkolejná stanice na bývalé severní státní dráze. V šedesátých letech nových vlastník StEG rozšířil stanici na 6 dopravních kolejí, z nichž 2 byly prodloužené. S novou tratí do Týniště byla choceňská stanice v roce 1875 podstatně rozšířena.
Reprezentativní přijímací budova v Chocni stála 208 894 zl. Dále bylo postaveno skladiště, rampy, kruhová rotunda pro lokomotivy. Cena staveb jen v Chocni se tak vyšplhala na 295 546 zl.

Kvůli nové vodárně v Chocni podal na StEG žalobu mlynář Lichtenberg a přádelna v Chocni. Komise v květnu 1875 posuzovala zásahy stavby do vodního práva.

Choceňští chtěli využít nové stavby a přiblížit tak staniční budovu blíže k městu. Jak vzpomíná pan inženýr Bazika, *„ .... dal Spiegel, slavný to ferina, bývalý purkmistr choceňský k nemalému pohoršení choceňských občanů střílet z moždířů! maje zájem na tom, aby na této straně, jako restaurace ....."* stála nádražní budova. To se odmítlo nepříznivým terénem a zámeckým parkem. [51]

Stanice Týniště nad Orlicí byl příklad stanice, kde se potkávaly dvě vzájemně soupeřící železniční společnosti. Z Chocně do Meziměstí tu vedla StEG, Z Hradce Králové do Kyšperka ÖNWB. Bylo nemyslitelné, aby obě společnosti měly společné nádraží. Obě tratě se křižovaly mimoúrovňově mimo stanici, na širé trati u Petrovic. Každá společnost měla své vlastní nádraží. StEG menší se třemi dopravními kolejemi, ÖNWB větší s pěti dopravními kolejemi. První staniční budovu postavila ÖNWB, StEG pak žádala o společnou budovu, což ÖNWB odmítla. V Týništi tak bylo oddělení společností dovedeno k vrcholu, stály tu vedle sebe dvě staniční budovy, každá pro jinou společnost. Sloučení obou budov bylo provedeno až v roce 1880. Každá společnost však si zachovala svou část, sloučena byla čekárna pro cestující, osobní pokladny a bufet. Konečné spojení obou budov bylo dokončeno až

---

[50] Jestliže dobrodružné příběhy mají svého hrdinu, pak tím naším může být právě pan Bazika. Inženýr Eduard Bazika, císařský rada, vrchní inspektor a přednosta stavebního odboru při priv. Společnosti státní dráhy rakousko uherské v Praze, člen zemské železniční rady pro Království české a člen stálého jejího výboru. Z jeho pamětí můžeme čerpat osobní zkušenosti stavitele trati. Poprvé vstupuje náš hrdina do příběhu, není to však zdaleka naposledy.

[51] Bazika Eduard, Paměti, Kleplova sbírka v NTM

Ale jinak se v Chocni panu inženýrovi líbilo *„ v Chocni jsem velmi rád pobyl, užíval jsem ráno pěkného parku knížete Ferdinanda Kinského, koupal jsem se v čisté vodě Tiché Orlice a těšil se pěkné krajiny"*

při svépomocné přestavbě staniční budovy mezi lety 1971 – 72.

Kolejiště obou společností, byly zcela odděleny přístupovou cestou. Pro vzájemné překládání vozů bylo postaveno skladiště. Až v roce 1884 bylo při skladišti zřízeno spojení pomocí staničních točen, takže jen pro mimořádné přesouvání jednotlivých vozů. Spojky na obou zhlavích, pro přejíždění vlaků mezi oběma kolejišti, byly postaveny až po zestátnění, při přestavbě stanice Týniště mezi lety 1910 - 1912. Vzájemné rozdíly obu kolejišť byly smazány až v roce 1936, kdy bylo Týniště přestavěno do jednoho jediného nádraží. [52]

S pruskými železnicemi se v Meziměstí jednalo ohledně meziměstského nádraží, které dostalo svou konečnou podobu trojúhelníku, pro oba pruské body a české vnitrozemí. Přímý směr byl pro pruské body trojúhelníku, odbočkami z každého z nich se připojoval vrchol poslední, český. Konečná dohoda o uspořádání kolejiště v Meziměstí byla uzavřena až v srpnu 1874, pruská dráha vyžadovala od StEG samostatnou výtopnu s kruhovou remízou.

V únoru 1875 byla zahájena stavba spojky Václavice – Starkoč. Původně požadovalo obrácené spojení Česká Skalice - Náchod, které požadovalo město Náchod i samotná SNDVB pro lepší napojení ze své sítě k Prusku. Vojenský erár po ní žádal přímé spojení Josefova a broumovské oblasti. StEG však předpokládala hlavní provozní směry na spojce z Chocně do Trutnova, které by dvojitá úvrať brzdila a tak byla spojka nakonec postavena ve směru Václavice – Starkoč. StEG na vlastní náklady rozšířila ve Starkoči stanici, položila dvě nové dopravní koleje a postavila novou staniční budovu. [53]

Trocha čísel dává přehled o technickém vybavení dokončené trati. Maximální tlak na nápravu 13 tun, maximální rychlost 60 km / h. Na trati se nacházelo 95 strážních domků, 21 mostů, 322 propustků, 108 úrovňových přejezdů, 81 nadjezdů. [54] Minimální délka byla stanic 330 m a měla minimálně 2 dopravní a jednu kusou kolej. Většina stanic pak měla 3 dopravní koleje. Stanice se stavěly zásadně s tzv. odklonem od osy, to znamená, že se stanice nedala projíždět rovným směrem. Vjezd byl do odbočky a odjezd pak přímým směrem. A z druhé strany totéž. Výhoda byla v dostatečné délce obou dvou hlavních kolejí. [55] Předpokládalo se budoucí položení druhé koleje, počítal s tím železniční svršek, stavěl se tak i tunel u Police. Z návěstní techniky distanční návěstidla Schonbachovy konstrukce, Morseův telegraf a elektromagnetické přístroje.

V říjnu 1874 jezdily pracovní vlaky do Čermné, prosinci do Týniště. Tento měsíc se zde také konaly zkoušky mostů přes Orlici. Prvních čtrnáct dní v červenci 1875 se konaly zkušební jízdy.

Trať pak byla slavnostně otevřena 25. 7. 1875. [56] Výstavba železnice trvala 26 měsíců. Celkové náklady se vyšplhaly na 15 884 450 zl. Ale i dále se na trati pracovalo. Meziměstské nádraží při otevření nebylo ještě zcela hotové. Spojka z Václavic do Starkoče byla otevřena 1. 2. 1876. Na trati

---

[52] Podobně můžeme najít i v dalších případech setkávání se obou společností. Stanice Ústí nad Orlicí byla podobná té v Týništi, s výjimkou jediné staniční budovy a spojkou na pražském zhlaví. Též i v dalších stanicích ÖNWB. V Praze Vysočanech, v Kolíně, v Pardubicích. Podobně ovšem přistupovaly ke stavbám svých stanic všichni tehdejší budovatelé hlavních drah.

[53] Spojka byla tehdy skutečně postavena pro StEG ve vhodném směru, dnes je však při hlavním přepravním směru Hradec Králové – Broumovsko dvojitá úvrať brzdou provozu, zejména při přímých rychlících z Prahy přes Jaroměř do Náchoda, kdy na spojce musí lokomotiva soupravu sunout.

[54] Čermák Luboš, Stopy - fakta - svědectví z historie trati Choceň - Broumov v datech a obrazech . II. díl , Praha : BEN - technická literatura 1999

[55] Později bylo při zvyšujících se rychlostech toto uspořádání brzdou provozu a přestavováno pro přímý průjezd po hlavní koleji, tedy nesníženou rychlostí. Mnohde však vydrželo dodnes.

[56] Ředitel stavebního oddělení ve Vídni, tedy přímý nadřízený pana inženýra Baziky, August de Serres neměl prý při slavnostním zahájení pozvat žádné zástupce z Vídně, pouze z Prahy a přilehlých měst. Hovořil na zastávkách vlaků výhradně polsky - česky, jen tam, kde mělo převahu něm obyvatelstvo, tak německy. Proto měl být v devadesátých letech ze své funkce stavebního ředitele StEG ve Vídni odvolán. (zmiňují Štěpán a Filip, Bazika o tom mlčí.

Pan de Serres jednou řekl: *„Čechové jsou tak skromní a pracovití, jako Francouzi. Když jedu z Peček do Prahy, vidím kolem dráhy více industrií, než z Budapešti do Vídně.“* (Bazika)

z Meziměstí do Broumova byl zahájen provoz 26. 7. 1876. Prozatím nákladní. Stavba meziměstského nádraží pak byla dokončena až v roce 1877, provoz přes říšské hranice u Starostína byla zahájen 15. 5. 1877.

Projevovala se úsporná opatření StEG. S výstavbou z Broumova do Otovic se nespěchalo. V roce 1887 byla sníženo postavení úseku na úroveň místní dráhy. Úsek říšská hranice – pruská Střední Stěnava, dlouhý 7, 287 km postavila pruská strana na náklady StEG. Provoz byl zahájen 3. 4. 1889. StEG chtěl původně změnit na úroveň místní dráhy celou 15, 561 km dlouhou trasu z Meziměstí přes Broumov k říšským hranicím u Otovic, ale pro velký odpor Broumova se úsporné opatření omezilo jen na stavěnou trasu z Broumova do Otovic.

Se zahájením provozu přes hranice, byla zahájena i osobní doprava na celém úseku Meziměstí - Stěnava.

Očekávání StEG o výnosnosti tratě se ukázala jako klamná. I když Prusko ze strategicko - vojenských důvodů původně požadovalo spojení s Rakouskem na více místech, v době mírových časů vítězily praktiky ryze obchodní. Pruská železniční společnost vedla raději vlaky co nejdéle po svých tratích, neboť to bylo pro ni ekonomicky výhodnější. Většina nákladů tak nesměřuje na kratší trasu přes Meziměstí a StEG, ale na Lichkov a ÖNWB.

Trasa se nikdy nestala důležitou pruskou peážní tratí. S výstavbou trati z říšských hranic u Otovic do Střední Stěnavy pruská strana nijak nespěchala.

Padly také představy o silném dovozu slezského uhlí z Waldenburgu. To nemohlo konkurovat vzmáhající se domácí těžbě, neobstálo v konkurenci severočeské oblasti, Kladenska i nedalekých nalezišť v Žacléři a Svatoňovicích. Většina valbřišského uhlí převezeného přes hranice skončila v Náchodě a Broumově.

Přes Lichkov jezdilo do Pruska až 8 párů nákladů denně. Přes Meziměstí byla nákladní doprava mnohem slabší. Její hlavní těžiště bylo v oblasti Broumovska.

Osobní doprava však, oproti Lichkovskému průsmyku, zde byla mnohem silnější. Z pruského Frýdlantu jezdilo do Meziměstí denně až šest párů osobních vlaků. Většina pasažérů z pruské strany cestovala do Broumova a naopak. Na trati z Meziměstí k Náchodu postačovaly čtyři páry osobních vlaků. [57]

Až na přelomu století došlo k podstatnému nárůstu dopravy, zejména hornoslezského uhlí pro severozápadní Čechy a alpské země a koksu pro královdvorské a kladenské železárny.

[57] Haas Václav, 130 let železnice v Meziměstí, Praha : SAXI 2005

MÍSTNÍ DRÁHY PODORLICKA

„Na provoz lokálek je mnoho stesků : Jezdí se pomalu a zřídka, posunování ve stanicích je nepříjemno, zastávky jsou dlouhé, dovozné veliké, atp. Nelze popírati pravdivosti těchto stesků, ale všechno vězí v tom právě, že jsou to lokálky a nikoli hlavní trati světového významu! Stesky obyčejně vznikají u toho, kdo je zvyklý na jízdu po hlavních liniích a má tu nehodu, že musí jednou také jeti po místní dráze. Kdo jen po místní dráze jezdí a správně oceňuje její místní význam, nenaříká, je rád, že má spojení železniční – třeba druhořadé, podružné – a vzpomíná s hrůzou na ony doby, kdy se mohl dostati z místa jen s nesčetnými oběťmi.“ [58]

[58] / Špaček Karel, Rozvoj českých železnic místních, zemí podporovaných, TO 1908

Železniční horečka z šedesátých a počátku sedmdesátých let byla přerušena pádem vídeňské burzy v roce 1873 a na ní navazující krizí. Ještě do roku 1875 dokončovaly společnosti své rozestavěné úseky. Koncem roku 1875 tak byly v českých zemích dokončeny linie hlavních drah.

„Bohužel železnice se vyhnula průmyslově málo rozvinutým a chudým krajům. Mezi tyto oblasti patřilo i sice malebné, ale chudé podhůří Orlických hor. A tak zatímco v jiných českých krajích, jež byly protknuty železnicemi (Jablonecko, Liberecko, Trutnovsko) vyrůstaly nové moderní průmyslové podniky, které měly díky železnici spojení s téměř celou Evropou, Orlické hory a jejich podhůří tonuly v bídě. Výdělky drobných řemeslníků byly velmi nízké a hluboce zaostávaly za celočeským průměrem. Navíc nedostatek pracovních příležitostí a hrozba úplavice vyháněly lidi z této krajiny." [59]

Mezi lety 1875 – 1885 došlo k ustrnutí železničního podnikání. Bylo vystavěno jen nepatrné množství železnic. Pro všeobecně špatné výsledky nebyla důvěra k novým podnikům. Stát se snažil napomoci dalšímu rozvoji železnic. Síť hlavních tratí potřebovala nutně zahustit, doplnit o připojení nových oblastí, jimž se výstavba hlavních tratí dosud vyhýbala. Stát si uvědomoval, že po Vídni 1873, v období úpadku nelze už stavět drahé hlavní tratě s náročnými technickými parametry jako dosud, slevoval proto z nich různými provizorními opatřeními. Několik málo drah prohlásil za nouzové stavby, dalším zajistil úlevy samostatnými zákony. Sám tak vystavěl několik drah. Definitivně nabyla podoba úlev pro stavbu drah v zákoně číslo 56 ř. z. z 26. května 1880 – „O poskytování výhod místním drahám" Zrodila se nová kategorie železnic – místní dráhy, lokálky. [60]

Úlevy pro místní dráhy snižovaly zejména celkové stavební i provozní náklady železnic. Bylo povoleno maximální stoupání až 3,5 %, (mimořádně pro horské tratě až 5,0 %), minimální poloměry oblouků až 180 metrů (mimořádně též 125 metrů), hmotnost kolejnic 26 kg/m (místo 32 kg/m pro hlavní tratě), menší pražce, šířka koruny železničního spodku byla 4 metry (oproti 4, 60 m. na hlavních drahách), slabší štěrkové lože. Díky těmto mírám neměly místní dráhy překračovat rychlost 25 km/h. Stavba se prováděla co nejednodušeji. Oproti hlavním drahám byly místní dráhy mnohem levnější, lépe přilnuly k terénu, vyhýbaly se nákladným zemním stavbám. Místní dráhy byly také osvobozeny od placení daní na 30 let.

Provoz byl co nejvíce zjednodušen. Používaly se lehké tendrové lokomotivy. Mnohem kratší vlaky nepotřebovaly velké stanice s ústředně stavěnými výhybkami, zvonkovým návěštím a drahým zabezpečovacím zařízením. Místo drahých telegrafů se používaly levnější telefony, které zjednodušovaly staniční službu, nebylo tak potřeba tak vyškoleného personálu pro obsluhu telegrafů. Odpadly chráněné přejezdy. Místo strážních domků se objevili pochůzkáři. Traťmistrův okrsek se sice prodloužil, ale tento pán byl vybaven *„velocipédovou draisinou." „Též práce udržovací omezí - li se na nejnutnější míru, nehledí se již nyní tak na vnější vzhled trati a nevadí ani, když lehce v kolejích i tráva se ukazuje, ovšem pokud to není na škodu prahům"* [61]

Státní podpora místních drah vycházela ze zákonu číslo 56 ř. z. z 26. května 1880 – „O poskytování výhod místním drahám", který byl novelizován zákonem číslo 81 ř. z. z 17 června 1887 – „O zakládání a provozování místních drah". Významnějším byl zákon číslo 2 ř. z. z 31. prosince 1894 – „O železnicích nižšího řádu." Ten byl nahrazen zákonem z 8. srpna 1910 – „O železnicích nižšího řádu", který dával porpvé konkrétní rozměr státní výstavbě místních drah. [62]

---

[59] Fuchsa Tomáš, Podorlické lokálky, Týniště nad Orlicí : žst. Týniště n. Orl., MÚ Dobruška, MU Opočno 1998, str. 4
[60] Pavlíček Stanislav, Naše Lokálky – místní dráhy v Čechách, na moravě a ve Slezsku, Praha : Dokořán 2002
[61] Špaček Karel, Rozvoj českých železnic místních, zemí podporovaných, TO 1908
[62] Pavlíček Stanislav, Naše Lokálky – místní dráhy v Čechách, na moravě a ve Slezsku, Praha : Dokořán 2002

Nabízené rukavice se nejprve chopily velké železniční společnosti. Pro náš příběh Podorlicka je rozhodující akce Rakouské Společnosti státní dráhy - StEG.

VÝSTAVBA MÍSTNÍCH DRAH PODORLICKA RAKOUSKOU SPOLEČNOSTÍ STÁTNÍ DRÁHY

StEG byla z velkých železničních společností největším stavitelem místních drah. Krizí po roce 1873 nebyla tolik dotčena a tak první přistoupila k výstavbě drah. StEG si byla dobře vědoma malé výnosnosti místních drah, ale přesto je stavěla, aby naplnila dopravní potřeby místních zájemců, které nebyly kryty hlavními drahami.

StEG a velké železniční společnosti jako první přistoupily k výstavbě svých vlastních drah. Měly výhodu, že si mohly vybrat ty nejlepší směry z železnicí moc nedotčeného kraje.

Pan inženýr Eduard Bazika se stal ředitelem Stavebního oddělení StEG v Praze. Pro StEG tak přezkoumával zvažované místní dráhy. Zejména díky jeho zachovaným pamětem můžeme sledovat zájmy StEG v našem kraji Podorlicka. [63]

1) Pardubice – Holice - Týniště

V únoru 1879 pan inženýr Bazika trasoval terén pro trasu Pardubice – Holice – Týniště. StEG však o ní větší zájem neměla. Jako další zájemce o její trasu vystoupil v roce 1892 Pan inženýr Viktor Noback, podnikatel staveb místních drah z Prahy. (50)

2) Vlečka do meziříčského cukrovaru

V dubnu 1880 pracoval pan inženýr na studii spojení opočenské stanice s cukrovarem ve Velkém Meziříčí. Ještě téhož roku byla tříkilometrová vlečka postavena na náklady cukrovaru. V roce 1885 StEG vlečku zakoupila přímo do svého vlastnictví.

3) Skalice nad Svitavou – Boskovice – Moravská Třebová – Žichlínek – Lanškroun – Lichkov

Z přání nového generálního ředitele StEG, pana Koppa, prohlížel pan inženýr terén mezi Skalicí, Boskovicemi, Moravskou Třebovou, Žichlínkem, Lanškrounem a Lichkovem. Ohledně této dráhy podal pan inženýr Bazika nepříznivou zprávu a proto byly další práce na projektu zastaveny.

[63] Bazika Eduard, Paměti, Kleplova sbírka v NTM

4) Místní dráha Choceň – Litomyšl [64]

Vysoké Mýto odmítalo přiblížení železnice ke svému městu už ve čtyřicátých letech, kdy se jednalo o možném směrování Severní státní dráhy přes Vysoké mýto, Litomyšl do Svitav. Trasa se tak směřovala přes Choceň, Ústí nad Orlicí, Českou Třebovou. [65]

V sedmdesátých letech proti návrhu tratě ÖNWB Hradec Králové – Kyšperk s odbočkou do Ústí nad Orlicí navrhovalo snad Vysoké Mýto lepší směr Hradec Králové – Holice – Vysoké Mýto – Polička – Svitavy. Přehodnotilo svůj postoj k železnici.

Město Vysoké Mýto, mělo tak své nádraží na Severní státní dráze. Stanice Zámrsk byla roku 1862 dokonce přejmenována na Vysoké Mýto. Vysokomýtské nádraží bylo vzdálené od vlastní obce hodinu cesty po císařské silnici a dlouhá léta stačilo.

Město Litomyšl, už dlouho uvažovalo o připojení svého města k železnici. Vyhla se mu jedna trasa Severní státní dráhy, ÖNWB nestavělo z Ústí nad Orlicí přes Litomyšl do Hlinska.

Litomyšl měla spádových 12 000 obyvatel, Vysoké mýto 10 000. [66]

V roce 1868 byl postaven ve Vysokém Mýtě cukrovar. Spolu se svým kolegou v nedalekých Cerekvicích nad Loučnou patřil k nejvýznamnějším podnikům v kraji. Hodinu vzdálené nádraží přestalo vyhovovat. Tak o rok později vznikl obecní výbor pro zřízení železnice, která by šla přímo k městu. Tak nechalo v roce 1875 Vysoké Mýto vypracovat Povšechný projekt dráhy z Chocně do Vysokého Mýta. Pracovali na něm inženýři Štolba a Kreitmayer z vídeňské firmy Hugel a Sager, která právě stavěla dráhu z Chocně do Meziměstí. Dráha propojovala choceňské nádraží StEG, Vysoké mýto a Cerekvice. Zájem vysokomýtských se spojil s litomyšlským a vznikl nový projekt Choceň – Vysoké Mýto – Litomyšl s prodloužení a vhodnějším vedením trasy. [67]

Místní dráha Choceň – Vysoké Mýto – Litomyšl, slibovala dobrý výsledek. A tak se k ní dostal i pan inženýr Bazika. V červenci 1879 začalo vyměřování trasy. Zástupci Vysokého Mýta, v čele s panem purkmistrem Tůmou a stavitelem Drtinou, žádali jiné vedení tratě kolem cukrovaru. Helena Thurn – Taxisová v Litomyšli nechtěla nádraží v blízkosti zámku, to se proto překládalo za řeku. Polohu litomyšlského nádraží ovlivnilo i zvažované pokračování do Poličky. Trať procházela i kolem cerekvického cukrovaru, kde, jak pan inženýr vzpomíná, *„se mně nabízel podplatek"* Za vypracování Povšechného projektu se dostalo panu inženýru Bazikovi pochvaly na vídeňském ředitelství StEG.

V březnu zahájil pan inženýr Bazika akci, která měla za následek získání 25 % stavebních nákladů. Vysoké Mýto přispělo přímo 12 000 zl. a nabídlo zdarma obecní pozemky se závazkem navěky udržovat silnici k nádraží. Vysokomýtský cukrovar přispěl 25 000 zl., cerekvický cukrovar 15000 zl.. Město Litomyšl nabídlo 20 000 zl. a thurn – taxiské panství zdarma pozemky na stavbu nádraží. Celkově přispěli místní zájemci na stavbu 93 700 zl.

17. 4. 1880 byla získána koncese. V dubnu 1880 vykupoval Bazika pozemky ke stavbě trati. Výkup probíhal bez problémů, až na Vysoké Mýto, kde mladočeši odporovali staročeské městské radě i dráze a tak zdejší pozemky musely být vyvlastněny.

---

[64] Projekt Místní dráhy Choceň – Litomyšl se sice dotýká oblasti Podorlicka jen okrajově, ale k lokálkám Podorlicka už tak nějak nerozlučně patří.

[65] Jako čerstvá novinka, přispívala železnice tehdy ke zděšení obyvatelstva. Vysokomýtští strašili své obyvatele, že místo zelené trávy poroste kvůli železnici tráva modrá. Když se v letech 1845 – 46 díky deštivému počasí urodily černé brambory, přisuzovali to lidé také železnici. Mnozí obyvatelé domků u trati se obávali, že kolem projíždějící první zkušební vlaky je zboří. Některé zkušební vlaky se tak musely na trati rozpojovat a vůz po voze ručně přetlačovat za přihlížení vyděšeného obyvatelstva. Vlak, to bylo pro mnohé zpočátku hrůzná podívaná.

[66] Bazika Eduard, Paměti, Kleplova sbírka v NTM

[67] 120 let místní dráhy Choceň - Vysoké Mýto – Litomyšl, Česká Třebová : Společnost železniční při DKV Česká Třebová 2002

V září 1880 se uskutečnila revize na podkladě Povšechného projektu. V listopadu se přikročilo k Podrobnému projektu, celý měsíc se mapovala podrobná nivelizace terénu a pak přes zimu se na projektu pracovalo.

Stavba Místní dráhy Choceň – Litomyšl byla zadána nejlevnějšímu nabídce, panu Antonínu Houdkovi, podnikateli z Chocně. [68] Stavba začala 13. března 1882 a dost se spěchalo, aby už v září lokálka stihla pro místní cukrovary obhospodařit letošní sklizeň řepy. V červenci 1882 se uskutečnila pochozí komise pro vlečku do cerekvického cukrovaru. Od tohoto měsíce jezdí už také po dráze stavební vlaky. Stavbu, kterou zdrželo mimořádně deštivé léto, se podařilo dokončit až 1. října. Trasa probíhala příznivým terénem bez náročných zemních staveb. Trať překračovala třikrát řeku Loučnou. U Slatiny se zavážela část rybníka.

30. 9. se konala předběžná revize dráhy, 1. 10. zkouška mostů., 6. 10. Technicko – policejní zkouška. Až mohla 22. 10. 1882 být dráha slavnostně otevřena. Pan inženýr Bazika vzpomíná na hostinu na Litomyšlském zámku. Pronesl tehdy český přípitek, pan de Serres francouzský. [69] 23. 10 1882 byla dráha odevzdána veřejné dopravě. 13. 11. se kolaudovalo. Definitivní kolaudace všech objektů trati se konala až v říjnu 1884.

„Lidé byly tak vzrušeni a tak dychtivi poprvé vlak viděti, jako když potom později se zase běželi podívat do Litomyšle, kde se ve městě zavedlo elektrické světlo ..... jen kluci uličníci křičeli : sežere nám všechno uhlí, shltá nám všechnu vodu, pryč s ní.“ [70]

Dráha byla dlouhá 22 km a odbočovala ze širé hlavní tratě u Dvořiska. Samostatné zaústění do Choceňské stanice bylo zřízeno až v roce 1958. Na trati ležely stanice Vysoké Mýto, Cerekvice nad Loučnou a Litomyšl. Zastávky Džbánov, Tržek a sezónní zastávka u vysokomýtského cukrovaru pro dělníky v době kampaně. Choceňská výtopna z roku 1875 dostala díky lokálce dvě nová stání. Raritou na lokálce byla točna v Litomyšli. Původně bylo na trati kolem 100 nechráněných přejezdů, kolektivizace v padesátých letech snížila jejich počet na 41.

V pravidelném provozu jezdily 3 páry smíšených vlaků denně a v době řepné kampaně navíc jeden pár nákladních vlaků. Pan inženýr Bazika uznává, že byla jednou z nejvýnosnějších místních drah StEG.

„Najdete ji mnoha odměnách i jinde, ale ta naše je ve své muzeální exotiščnosti uprostřed shonu a ruchu současnosti lidským symbolem úniku ze začarovaného kruhu spěchu a rychlosti, z něhož se vracíte aspoň na chvíli jako znovuzrozeni do poklidných dnů oněch dob, kdy si náš dědeček babičku bral..... A před nimi hezká a rychlostí rozkodrcaná krabicovitá mašinka funící a dýmající, že by jsi měl za jízdy leckdy sto chutí vyskočit a popotlačit. A nedivte se její námaze, vždyť to není maličkost přešplhat za necelou hodinku po hadovitých zákrutech leských kolejnic všechny meze, svahy a stráně od Chocně k Mýtu, až tam k Litomyšli, kde se na černém kole „na konci světa“ otočí, aby po krátkém oddechu nastoupila zpáteční cestu a přitom musí ještě často dohnat drahocenné minuty čekání na leckterou džbánovskou tetičku.“ [71]

Čilý provoz a slušné výnosy vybízely prodloužení do Poličky, Jimramova, Svitav, Proseče a Skutče. V této oblasti se zvažovala celá síť dalších lokálek. Ještě po roce 1945 se zvažovaly návrhy

[68] podle jiných zdrojů se jmenoval Handel. Jinak to byl bývalý zedník na stavbě choceňského tunelu který se vypracoval na vlivného stavitele a starostu Chocně.
[69] Dobiáš Ivan, Stejskal Pavel, Šedo Jiří, 115 let trati Choceň - Vysoké Mýto - Litomyšl, Lit. : AUGUSTA 1997
[70] Východočeský kraj 5. 12. 1944
[71] Nestreda Vilém, Naše lokálka, Národní Práce 1.3. 1945

do Poličky. *„Dnes ještě po 65 letech doufáme v prodloužení do Poličky a Nového Města na Moravě."*

Společně s Místní dráhou Choceň – Litomyšl stavěla StEG zároveň i další lokálky, z Poříčan do Sadské, z Kralup do Velvar, z Lovosic do Libochovic a z Přelouče do Vápenného Podolu a Prachovic. [72]

5) Místní dráha Rudoltice v Čechách - Lanškroun

Důležitým městem jižní části Podorlicka bylo německé město Lanškroun. Významné sídlo C.k. Okresního hejtmanství a C.k. okresního soudu. Lanškroun minula železnice v roce 1844 při stavbě dráhy olomoucko – pražské a to o pouhé tři kilometry. Marné byly lanškrounské snahy úpravou projektu železnice přiblížit koleje blíže k městu. Toho roku bylo zřízeno alespoň nádraží Landskron - Lanškroun v nedalekém Žichlínku, k němuž to je ale po silnici dobrých 7 kilometrů. Toto nádraží sloužilo také i pro 11 kilometrů vzdálenou Moravskou Třebovou. Kousek před nádražím dráha překračovala Lubnický potok, zemskou hranici.

Sedm kilometrů je příliš mnoho, proto lanškrounští častěji využívali osobní zastávku v Rudolticích, vzdálenou 3 kilometry. Zastávka byla v roce 1882 rozšířena kusou kolejí na nákladiště pro pražskou firmu Josef Pich a Co. obchodující se dřevem.

Původní lanškrounské nádraží v Žichlínku přestalo potřebám města a zvláště vzrůstajícímu místnímu průmyslu svojí vzdáleností rychle vyhovovat. Na počátku osmdesátých let můžeme můžeme v Lnškrouně nalézt státní tabákovou továrnu i čerstvě dokončenou továrnu na papírové výrobky. A samozřejmě i další menší provozy a četné živnostníky. V květnu 1876 zmizelo jméno Lanškroun z nádražní budovy, nádraží je přejmenováno na Sichelsdorf – Žichlínek. Město ztratilo „své" nádraží. [73]

Lanškroun se rozhodl postavit koleje přímo do svého města. Už v roce 1876 se objevují první zmínky o plánované místní dráze. V tomto roce se mělo žádat o povolení předběžných prací technických a snad i konat nějaká komise. Po vydání zákonu o místních drahách v roce 1880 měl *„lanškrounský rodák, dvorní rada František Šulc"* vyzvat lanškrounskou městskou radu k aktivitě. [74]

Místní dráha o délce čtyři kilometry nebyla náročná, město se rozvíjelo a už nyní v něm stály četné podniky, které zaručovaly dráze dostatečné využití. To vše začalo zajímat i nedalekou StEG. S velkou železniční společností začal Lanškroun v roce 1882 vyjednávat.

Lanškroun navštívil pan inženýr Bazika a jednal zejména s lanškrounským starostou a poslancem zemského sněmu, panem Josefem Niederlem. Město přislíbilo přispět na stavbu dráhy až 90 000 zl. *„ ... a na své náklady uspořádali můj příjezd ke stanici"*, což pan inženýr oceňuje. Ještě během roku 1882 se pracuje na plánech. [75]

V březnu 1883 uzavírá město a okres definitivní dohodu se StEG. 1. dubna 1884 mělo město Lanškroun složit v hlavní pokladně společnosti StEG ve Vídni obnos 22 000 zl. [76]*(Stejskal)* Místní dráha měla výhodu své krátké trasy, proti stavbě nebyly žádné námitky.

15.1. 1884 získala StEG ř.z. č. 21 koncesi na stavbu Místní dráhy Rudoltice – Lanškroun.

---

[72] SUA ŘSSD 41, 490, ZV – ŽO 113, 114, 118, 768, 769, GIR 223, MŽ – TR142 - 144
[73] Halamka Pavel, Landa Ladislav, Dobiáš Ivan, 150 let železnice v České Třebové, Česká Třebová : DKV Česká Třebová 1995
[74] Stejskal Pavel, 115 let místní dráhy Rudoltice v Čechách – Lanškroun, Česká Třebová : Společnost železniční při DKV Česká Třebová 2000
[75] E. Bazika, Paměti, Kleplova sbírka v NTM
[76] Stejskal Pavel, 120 let místní dráhy Rudoltice v Čechách – Lanškroun, Chornice : Chornický železniční klub

Stavbu čtyř kilometrů dlouhé lokálky provedli vídeňští podnikatelé Krutzner, Hack a Angele. [77] V květnu 1884 se začalo stavět. Dráha odbočovala ze širé trati. Rozšíření se dočkalo i původní zn. v Rudolticích, přibyla nová průběžná kolej, 2 kusé a 1 skladištní. Tyto práce v nepříznivých podmínkách byly dost obtížné. Původní strážní domek byl přestavěn na výpravní budovu. Postaveno bylo nové skladiště.

„V Lanškrouně byla postavena daleko honosnější jednopatrová výpravní budova se dvěma křídly. V přízemí byl vstupní vestibul, čekárny II. a III. Třídy, pokladna a služební místnost. Zvláštním chodem se vstupovalo do oddělené chodby, kde bylo schodiště do prvního patra. V prvním patře byla kancelář přednosty stanice a dva byty, skládající se z kuchyně a dvou obytných místností. Společná toaleta byla na chodbě. Schody pak vedly do podkroví, kde byl rovněž byt s kuchyní a dvěma pokoji a dále dvě místnosti sloužící jako nocležna. Další prostory byly půdní a sloužily potřebám bytů." [78]

Na dvoukolejném nádraží v Lanškrouně bychom také našli skladiště s rampou, výtopnu s vodárnou. U ní se nepodařilo v obtížném terénu zřídit studnu, výtopna tak musela být napájena pulsometrem z potoka. V září 1884 se sešla nová pochozí komise, která přezkoumávala možnost rozšíření nádraží v Rudolticích. V listopadu byly položeny provizorně koleje a mohl projet první vlak se štěrkem v celé délce tratě.

Stavba nebyla vůbec jednoduchá. Stavební náklad čtyř kilometrů je poměrně vysoký a vlastní stavba trvala celý rok. Důvodem bylo nepříznivé složení půdy, jíly proložené vrstvami tekutých písků, nebo, jak píše pan inženýr Bazika, *„za příčinou známého klouzavého materiálu v této krajině."* Rozšířené rudoltického nádraží a jeho stavba přinášela obtíže. Zrádnost půd poznali už barabové nedalekého třebovického tunelu. [79] Pan inženýr Bazika si musí postěžovat na stavitele, neboť *„podnikatelstvo nevyvinuje příliš energie"*

V květnu 1885 se konala technicko – policejní zkouška. Na 31.5. 1885 bylo naplánováno slavnostní zahájení provozu. Pan inženýr Bazika, jako vrchní dozorce stavby, se měl postarat i o slavnostní výzdobu tratě. Tuto milou povinnost se uvolil provést za něj pan lanškrounský starosta Niederle. Výzdoba však byla provedena ryze německými barvami a tak to tu hýřilo samou černou a žlutou. Bazikův nadřízený z Vídně, přednosta stavebního odboru StEG pan de de Serres, však nařídil namíchat do výzdoby i červenou a bílou. A tak se ještě ve slavnostní den doplňovaly barvy, což místnímu obyvatelstvu nebylo po chuti, jak pan inženýr vzpomíná. Ujít slavnostní banket v Lanškrouně na počest dráhy si však rozhodně nenechal. O den později byla dráha otevřena pro veřejnost. [80]

Místní dráhu Rudoltice – Lanškroun vystavěla StEG nákladem 193 988 zl., z čehož jen 39 520 zl. si vyžádalo rozšíření rudoltické stanice. Dalších 56 909 zl. stál vozový park. Místní zájemci na dráhu přispěli zmíněných 90 000 zl.

Do lanškrounského nádraží se napojila v květnu 1885 vlečka z *„C. k. tabákové režije"*, 281 metrů dlouhou trasu postavila StEG na účet továrny za 6007 zl. V roce 1890 se připojila vlečka z textilky Schopper – Stodolowsky, v roce 1903 z Městské plynárny. Rok před válkou se přestavěla rudoltická stanice, bylo zrušeno zaústění lokálky do širé tratě a dráha se tak napojila přímo do stanice.

Původního Lanškrounské nádraží ztratilo svůj význam, počítalo se sním při stavbě Dráhy Žichlínek – Kyšperk (46). To nádraží nezachránilo a tak v květnu 1930 společně se stavbou druhé koleje mezi Zábřehem a Českou Třebovou byla zrušena místní postrková služba. Stanice byla

[77] Podle Baziky, Stejskal však píše o firmě ILOK a stavbyvedoucím inženýru Lamatschovi
[78] Stejskal Pavel, 120 let místní dráhy Rudoltice v Čechách – Lanškroun, Chornice : Chornický železniční klub 2005
[79] Třebovický tunel byl pro svůj špatný stav dokonce železnicí mezi lety 1866 – 1933 opuštěn
[80] E. Bazika, Paměti, Kleplova sbírka v NTM

změněna na zn. Dnes je z něj už pouze zastávka Žichlínek. [81]

6) Broumov – Otovice

Jak už bylo psáno výše, s výstavbou tratě z Broumova do Otovic a přes říšskou hranici se nespěchalo a v roce 1887 byla její trasa změněna na úroveň místní dráhy. Provoz byl zahájen 3. 4. 1889.

StEG stavěla místní dráhy pouze v českých zemích. StEG v roce 1882 otevřela místní dráhy Poříčany – Sadská, Kralupy – Velvary, Přelouč – Prachovice – Vápenný Podol, Lovosice – Libochovice, Choceň – Litomyšl. V roce 1883 Sadská – Veliby. V roce 1884 Mikovice – Zvoleněves a převzala od OLEG místní dráhu drah Pečky – Zásmuky – Kouřim. V roce 1885 místní dráhu Rudoltice – Lanškroun. V roce 1886 Červenka Litovel. [82]

V českých zemích StEG vystavěla 577, 1 km, vlastnila 1157 km a provozovala 1382 km. Její celková síť dosahovala 1700 km.

Stavební aktivita StEG se postupně vyčerpávala. Od rozmachu při koupi Státních drah v roce 1855, přes vlastní nákladnou výstavbu železnic docházel StEG postupně dech. Po krizi se začal být znát nedostatek financí, muselo se šetřit. StEG přistoupila k levnější výstavbě místních drah. Některé později dostavované úseky hlavních tratí se měnily na tuto nižší úroveň.

V roce 1882 uzavřela StEG smlouvu o vykoupení drah své sítě na území Zalitavska, což trvalo až do roku 1894. Novým vlastníkem se staly maďarské královské dráhy. Počátkem devadesátých let skončila i stavba lokálek StEG. Už se jen dokončovaly jejich stavby a věnovalo se drobným úpravám stanic, zřizování zastávek, stavbou vlečky do holešovického přístavu, atd.

31. 3 1892 opustil pan inženýr Bazika aktivní službu. Pracoval 35 let a ve funkci stavebního ředitele StEG v Praze už 5 let přesluhoval. Jeho stavební ředitelství ho přečkalo o pouhé tři roky. Při audienci u císaře byl jmenován císařským radou. Sám císař vyjádřil své uznání Bazikových zásluh o železnici slovy : *„Sie haben viel gebaut".* [83]

Blížilo se zestátnění. StEG už nehodlala více investovat do tratí, které přestanou být jejím vlastnictvím. Stavět se nemělo už nic. V roce 1895 byly zrušeny stavební ředitelství StEG ve Vídni a v Praze. Do údržby tratí se investovalo čím dál tím méně. Jejich technická rychle klesala.

Zákonem z 21.3. 1909 byla StEG zestátněna se zpětnou platností od 1.1. 1908. Od té doby řídilo dráhy její sítě K.k. Direction fur die Linien der StEG. [84]

---

[81] SUA ŘSSD 479
[82] Štěpán Miloslav, Stavební činnost StEG, Zprávy VST 1946
[83] Bazika Eduard, Paměti, Kleplova sbírka v NTM
[84] Kolomý Radoslav, Stejskal Pavel, C.k. privilegovaná rakousko - uherská Společnost státní dráhy, Česká Třebová : VŠCHT Pardubice - dopr. fakulta J. Pernera 1994

SVÉPOMOCNÉ MÍSTNÍ DRÁHY

Úlev pro výstavbu místních drah využily zejména velké železniční společnosti. Výstavba jejich místních drah procházela svým rozkvětem v osmdesátých letech. Postupně se však zastavila a začala upadat, aniž byly propojeny všechny kraje železnicí. Velké železniční společnosti se vyčerpaly. Blížil se čas jejich zestátnění, proto vynakládaly prostředky jen velmi málo a jen do zvelebování své vlastní sítě.

Železniční akce tak potřebovala další nutnou podporu. Měla – li výstavba místních drah pokračovat, musel vystoupit se svou podporu stát i jednotlivé země. Stát až do zákona z roku 1910 blíže svoji pomoc neupřesňoval a každý jednotlivý případ ošetřoval zvláštním zákonem.

Se zemskou podporou železniční akce vystoupilo první Štýrsko, kde byl v roce 1890 vydán zemský zákon na podporu železnic. Štýrský vzor se stal podnětným pro ostatní země. Český Zemský sněm schválil zákon číslo zákon číslo 8 z. z. z 17. prosince 1893. – *„O zvelebení železnictví nižšího řádu."* Morava zákon číslo 56 z.z. z 16. května 1895 – *„platný pro Markrabství moravské, čelící k tomu, by se podporovalo zřizování železných drah nižšího řádu"*. Slezsko zákon číslo 45 z. z. z 3. června 1895 – *„platný pro vojvodství Slezsko, kterýž se týče podporování drah nižšího řádu"*. Těmito zákony zahajovaly jednotlivé zemské sněmy zemské železniční akce v různých podobách, a které byly důležité pro další výstavbu místních drah.

Státní a zemské podpory železniční akce otevřely dveře železničního podnikání novým zájemcům. Okresům, obcím, podnikům, jednotlivcům. Ty samy neměly dostatek finanční prostředků pro samostatnou výstavbu železnic, ale s pomocí státu a země mohli uspět.

Česká zemská železniční akce

Pro naši námi sledovanou oblast je rozhodující česká zemská železniční akce, která svou aktivitou předčila železniční akce moravskou a slezskou, které se obě omezily jen na finanční příspěvky ke stavbě železnic. Zemská železniční akce Království českého převyšuje všechny ostatní délkou dosažených kilometrů i vloženými prostředky. Česká zemská železniční akce byla prostě specifická.

Zemský sněm Království českého schválil předložený návrh dr. Karla Matuše, zemského poslance a ředitele Zemské banky království českého. Byl vydán zákon *„O zvelebení železnictví nižšího řádu."*

Byl přijat rozhodující štýrský vzor stavebních podílů - 2 / 3 zemského a 1 / 3 ze strany státu a místních zájemců. Zvažovaly se dvě možnosti uskutečnění zemské železniční akce. Království české mohlo stavět svými náklady zemské železnice, které by byly zemským vlastnictvím, nebo země mohla hmotně podporovat soukromé společnosti svými zárukami.
Zvítězila druhá možnost, která předpokládala celkově menší zemské náklady a tím více postavených železnic.

Zemská železniční akce tak znamenala, že ryze soukromým železničním společnostem země zajišťovala půjčku na stavbu a měla záruku za její umořování a zúročování. Země samotná neměla

pak hlavní vliv na vlastní železniční akci, kterou si musel zajišťovat zájemce sám.

Po praktické stránce pak Zemský výbor zadával a kontroloval stavbu, vystupoval jako zástupce podniku. Pro záležitosti zemské železniční akce vzniklo technické Železniční oddělení V. odboru Zemského výboru.

Kterak si snadno a lehce místní dráhu zaopatřiti

Dobrý den pane. To jste vy, kdo chcete v našem kraji vést železnici? No ano vy, kdo jste nás zavaloval vašimi nesčetnými žádostmi. Vidím, že vzorně zastupujete vaši obec - jste významný občan vašeho města, starosta, člen obecního představenstva, místní lékař, nebo majitel významnější továrny. Spolu s ostatními příznivci jste založil Družstvo pro stavbu vaší místní dráhy. Nejprve jste, milý pane, poslal první žádost k nám na Ministerstvo železnic o Povolení předběžných prací. Povolení platilo na 1 rok. K vaší žádosti jste přiložil první plán tratě. Neměli jsme námitek a naše povolení vás opravňovalo zahájit měřící práce a při nich vstupovat na cizí pozemky.

Vaším dalším krokem bylo vypracování Povšechného (General) projektu. Ten provedla, na základě smlouvy, nějaká známá projektová firma, většinou to byly: *„Cyril a Kodl, Inženýři, Smíchov"* nebo *„Inženýři Kohler a Royal, Praha III."* Součástí Povšechného projektu byla:

speciální mapa v měřítku 1 : 75 000

místopisná mapa v měřítku 1 : 25 000

generální podélný profil

speciální podélný profil

(oba profily s vyznačením sklonových poměrů tratě, naznačení stavebních úprav terénu – pohybu hmot : dodaná zemina červeně, odebraná zemina žlutě)

sbírka význačných profilů v měřítku 1 : 200 (obtížné stavby – tunely, náročné náspy, opěrné zdi)

technická zpráva – popis tratě, využití, terénní podmínky, stavby, náklady, rozpočet

Tím, že jste si nechal zpracovat u některé odborné firmy povšechný projekt, jsme vás začali brát vážněji. Povšechný (a dále i Podrobný) projekt nebyla levná záležitost. Podle náročnosti terénu mohl stát i 450 K za každý traťový kilometr.

Vaším velmi důležitým krokem byla žádost o Koncesi ke stavbě tratě. Ta obsahovala Povšechný projekt, Povolení k předběžným pracím, doklady o veřejném prospěchu dráhy (tj. obecná vyjádření dotyčných okresních hejtmanství a obcí), celkový finanční rozpočet stavby tratě a také kauci na zabezpečení předběžných prací.

Jako mnoho jiných, Vám podobných, budete stavět vaši Místní dráhu se zemskou garancí. O tu žádáte Zemský výbor, kterému jste předložil Povšechný projekt. Po schválení projektu Zemský Výbor vyzval Ministerstvo k uspořádání Přehlídky tratě. Tu z nařízení Ministerstva provádělo Místodržitelství.

Povšechný projekt jste nechal minimálně 8 dní před vlastní revizí tratě vystaven v okolních obcích a kdokoliv k němu mohl napsat připomínku. Přehlídkou tratě, revizí se rozuměla pochůzka plánovanou trasou tratě a následné rozhodnutí komise, která se skládala z:

Řídícího (předsedy) komise

stavebního komisaře

technického poradce

zástupce Ministerstva války, tzv. *„eráru"*

zástupce Obchodní a živnostenské komory

zástupce Zemské správní komise Království českého

zástupce Zemské komise pro úpravu řek v Království českém

zástupce Zemědělské rady Království českého

zástupců železničních společností, jichž se vaše projektovaná dráha dotýká

zástupce C.k. ředitelství Státních drah ve Vídni, i v případech, kdy se nejednalo přímo o státní dráhy

zástupců dotyčných Okresních hejtmanství a obcí

zástupců vašeho Družstva (Komitétu) pro stavbu plánované tratě.

Výsledky vlastní revize a zpracování připomínek k Povšechnému projektu shrnula komise do tzv. Protokolu. Připomínky k projektu dále přikládaly, kromě již zmíněných pánů úřadů, i obce a okresy na trase projektované dráhy přímo ležící i v okolí se nacházející, také místní živnostníci a továrníci. Ta obec protestovala proti umístění nádraží, ta ho chtěla zřídit, té se nelíbilo, že ta první ho mít bude a tak dále. Komise posuzovala vhodnost hospodářskou, technickou, vojenskou. Zásadní byla otázka finanční výnosnosti budoucí dráhy.

Tento Protokol, milý pane, zaslalo Místodržitelství k nám na Ministerstvo a my vám žádanou Koncesi udělili. (V případě drah 3. řádu, u Koncesí pro tratě 1. a 2. řádu tak činil přímo Císař). Byla-li vaší dráze poskytnuta výhoda na účet státu – činila tak Říšská rada formou zákona.

Peníze světem hýbou, proto je potřeba si je pro stavbu dráhy řádně zajistit. Ucházíte se o zemskou garanci. Tu Vám, jako hlavní nositel nákladu, pochopitelně schvaluje Zemský sněm po předložení a posouzení Zemským výborem. Základní podmínkou proto je, aby se Vám podařilo sehnat potřebných 25 – 30 % stavebního nákladu, na kterou vám přispěl i stát. Stanovenou finanční částku jste složil jako hotové peníze, nebo *„in natura"*, třeba v pozemcích na stavbu, stavebním materiálu, etc. Za své peníze jste dostal kmenové akcie budoucí společnosti. Země pak garantovala 75 leté splácení a 4 % zúročení půjčky a v případě navýšení podmínky 25 % na 30% pak i 5% zbytkových prioritní akcií. Garance znamená, že Království české se zaručuje za Vaše závazky u peněžního ústavu, který poskytuje půjčku na vaši železnici danou tak do zástavy. Země je tak spolu s místní drahou spoluručitelem půjčky.

České zemské místní dráhy, jsou akciové soukromé společnosti. Místní dráha a Země uzavírají půjčky výhradně u Zemské banky Království českého. Z příjmů železnice se napřed hradí provozní náklady a jsou li příjmy vyšší, umořuje se a zúročuje půjčka, pak přijde na řadu 4% zúročení prioritních akcií a konečně Vaše kmenové akcie. Pokud i nadále jsou zisky Vaší místní vyšší,

připadnou prioritním a kmenovým akciím. Země a Zemská banka nemá i při sebelépe prosperujícím podniku jakýkoliv zisk.

Po té, co obdržíte koncesi, uzavře s vámi Zemský výbor Království českého Garanční smlouvu, která znamená ze strany zemské zajištění garance a Zemský výbor pak přebírá veškerou agendu Vaší místní dráhy, kontroluje veškeré hospodaření s penězi podniku, má vliv na stavbu a provoz dráhy.

Vaším dalším krokem, přímo navazujícím na kladné vyjádření pochozí komise o Povšechném projektu, bylo vypracování Podrobného (Detail) projektu, který vznikl rozšířením projektu Povšechného o :

polohopisný plán 1 : 1000 s podrobným zakreslením okolí tratě –
obrovské skládačky až o 40 listech
podrobný profil
výjimečné profily
podélné a příčné překročení cest a vodotečí
seznam křížení cest
seznam poměrů ve směru - oblouků
seznam poměrů v postupu - sklonů
seznam jmen a bydlišť osob vyvlastněných pozemků
seznam budov v požárním obvodě ležících
ohnivzdorná opatření – náčrt zajištění stavení v blízkosti trati
nová technická průvodní zpráva.

Na naše ministerstvo jste zaslal 2 výtisky Podrobného projektu, na Železniční oddělení Zemského výboru 1 výtisk.

Podrobný projekt Vám nejprve schválil Zemský Výbor a posléze na jeho podkladě Místodržitelství z nařízení Ministerstva uspořádalo další Politickou pochůzku s Pochozí komisí (místy nazýváno revize tratě a staniční komise). Pochozí komise dále projednávala projekt dráhy s příslušnými obcemi na trase ležícími. Řešila místní dílčí varianty trasy. Pochozí komise byla už většinou spojena s jednáním o výkupu pozemků, s majiteli se projednávaly další podmínky a podrobnosti v případech, kde trasa například rušivě zasáhla do soukromého vlastnictví. (Rolník si stěžoval, že se nedostane na své pole.) Otázka výkupů muslela být dořešena před vlastní stavbou. Výkup zajišťuje Vaše železniční Družstvo, které zná místní poměry a ví, jak to má nejlépe provést. Každá větší stavba na trati, tunel či most, si vyžádala další schvalování zvlášť.

Z výsledků Politické komise s Pochozí komisí a schválením Podrobného projektu jsme na Ministerstvu dali povolení k vlastním stavebním pracím.

Pro vlastní stavbu Zemský výbor zajišťuje veškeré objednávky:

- na dodávku pražců, kolejnic, apod. má již Zemský výbor uzavřenou smlouvu s hutěmi a podobnými podniky
- na mosty se pořádá soutěž mezi mostárnami
- telegrafní a telefonní spojení zajišťuje C. k. Ředitelství pošt a telegrafů v Království českém

- vozy a lokomotivy se objednávají většinou u domácích firem

Ceny vozidel pro rok 1905/06:		
4 nápravová lokomotiva řady 99 o váze 39, 3t	53 000 K	
Komárkův parní motorový vůz	40 000 K	
3 nápravová lokomotiva řady 97 o váze 30, 5 t	37 000 K	
2 nápravový vůz II. a III. třídy	12 000 K	
2 nápravový krytý nákladní vůz	4 400 K	(s brzdou 5 400 K)
2 nápravový otevřený nákladní vůz	3 900 K	(s brzdou 4 900 K)

- spodní stavba , položení kolejí, štěrkové lože, pozemní stavby a návěstidla se zadávají podnikatelům staveb. Zemský výbor s nimi uzavírá stavební smlouvu. Stavba byla zadávána za čistý stavební obnos, až kolem roku 1905 se začala zkoušet soutěž. Usnesení o zadání stavby staviteli ovšem také schvalovalo naše Ministerstvo.

Zemský výbor provádí vrchní dozor nad stavbou prostřednictvím svého inženýra, který je vedoucím stavby. Vy, jako koncesionář, jste hradil veškeré agendy technické, komerční, správní. Zemský výbor pak zpětně hradí veškerá tato jednání, pochůzky a projekty ze stavebního fondu.

Po kolaudaci stavby pět dní před zahájením provozu provedla z nařízení našeho Ministerstva železnic C. k. Generální inspekce rakouských železnic technicko - policejní zkoušku. Při příznivém výsledku Vám jménem C. k. Ministerstva železnic udělila povolení k zahájení provozu.

Po dokončení dráhy přebírá většinou provoz některá velká společnost na účet místní dráhy.

Následně po dokončení stavby vzniká Akciová společnost místní dráhy, jako její majitel. Podle počtů akcií v ní mají hlasovací právo držitelé kmenových a prioritních akcií. Zemský výbor má, díky svým garančním závazkům, ve správní radě, která řídí společnost, mezi zasedáním akcionářů dva zástupce, právníka a technika s právem veta. Správní rada pak vede celou agendu akciové společnosti.

Kolaudace některých objektů dráhy se konala až třeba několik let po zahájení provozu.

Všechna tato jednání jste doprovázeli příslušnými peticemi a žádostmi. Opakovaně a neodbytně. Nechali jste si vyrobit spoustu stejných žádostí a k nim okolní obce, či spolky, továrny, živnostníci a podobné osoby vždy jen přidali razítko a podpis. Úžasná razítka, různých tvarů i velikostí. Tyto stejné petice byly tištěny i psány ručně, německy i česky. A ve všech horování o životních nejistotách, trvalém zchudnutí a vylidnění kraje. Železnice byla vždy Vaše životní otázka.

Máte veliké štěstí pane, že právě Vaši dráhu se podařilo dokončit. V jakémkoliv stádiu se mohl váš projekt kdykoliv zastavit. Jediná trochu oprávněná petice proti vašemu projektu, byla na našem ministerstvu, či jinde, zdlouhavě projednávána. Znáte přece pracovní nasazení našich pánů úředníků. Jediná nesouhlasná petice mohla vaši snahu zbrzdit třeba o půl roku, neboť si vyžadovala často i novou pochozí komisi na místě. [1]

---

[1] Kretschmer Gustav, Železnice v Republice československé, Praha 1932
Pavlíček Stanislav, Naše Lokálky – místní dráhy v Čechách, na moravě a ve Slezsku, Praha : Dokořán 2002 Špaček Karel, Rozvoj českých železnic místních, zemí podporovaných, TO 1908
Pamětní spis Zemského výboru Království českého o podporování železnic nižšího řádu - vydaný při dobudování tisícího kilometru místních drah zemí garantovaných, Praha : ZV Království českého 1906
Hodáč František, Finanční účast království a zemí při zřizování vedlejších železnic předlitavských, Brno : A. Píša 1910

SVÉPOMOCNÉ MÍSTNÍ DRÁHY V PODORLICKU

„Orlické pohoří ..... vyniká sice přírodními půvaby a bohatostí lesů, je však hospodářsky zanedbané a náleží k nejchudším krajinám v Čechách. ..... není zde ani jediného většího industrielního podniku. Obyvatelstvo vzdor své přičinlivosti a snaživosti hospodářsky jen vegetuje, živíc se bídně malorolnictvím, pracemi lesními, zejména ale tkalcovstvím, které zde v četných malých mechanických tkalcovničkách o několika málo stavech, neb jako domácí průmysl téměř v každé chalupě se provozuje. Bída a nouze o zaměstnání a o potraviny nejsou zde žádným vzácným zjevem. Právě minulou zimu pro nezaměstnanost tkalců a pro nedostatek potravin následkem neúrody bylo nutno zahájiti zde nouzovou akci podělováním potravinami a peněžními podporami. Lid z krajin stěhuje se do sousedního Pruského Slezska Při posledním sčítání lidu i před deset roky konstatován byl nápadný úbytek obyvatel ve všech horských obcích zdejšího okresu. Vinu na těchto smutných poměrech nese vedle vysoké polohy a obtížnosti terrainu, drsnějšího podnebí a menší úrodnosti půdy hlavně nedostatek komunikací vůbec a blízkého železničního spojení zvlášť. Celé Orlické Podhoří s toužebností očekává stavbu projektované dráhy a klade v ní všecku svou naději na lepší budoucnost. Znaje dobře poměry a přání lidu horského, doporučuji co nejvřeleji, by povolaní činitelé, země a státu, brzké uskutečnění dráhy všemožně podporovali.Postavením dráhy umožní se vznik nových větších a rozkvět stávajících malých industrií, bohaté lesy lépe se zpeněží, zvýší se turistický a cizinecký ruch v této krajině, opatří se práce chudému lidu již při stavbě dráhy samé i nastane zde vůbec čilejší hospodářský a obchodní život. Tak jen zabrání se dalšímu chudnutí macešsky zanedbávaného kraje. Upozorňuji, že v bezprostředním sousedním Pruském Slezsku za stejně nepříznivých terrainních a klimatických poměrů, dík rozvinutým komunikacím průmysl, obchod a cizinecký ruch utěšeně kvete.“ [2]

[2] Z vyjádření zástupce C. k. okresního hejtmanství v Novém Městě nad Metují, SUA ZV-ŽO 788

Koleje do našeho města, okresu .....

Výstavba nových hlavních drah po roce 1873 nebyla možná. Byly to ony, které vytvořily páteřní síť dopravy Orlických hor. Vytvořily nejen hlavní předpoklad úspěšné průběžné dopravy vnitrozemské i přes hranice do Pruska, ale byly i velkým přínosem pro vlastní oblast Podorlicka. Připojily kolejemi k sobě významná střediska lidského hemžení. Přesto však i nadále zůstávala některá významná města zcela mimo železnici. Města, která vzhledem ke své síle ekonomické i politické si mohla dovolit využít nový fenomén místních drah. V Podorlicku to byl Rychnov nad Kněžnou, Vamberk, Dobruška a Staré Město. Nejprve bylo potřeba připojit tato místa k železnici.

Okresní město Rychnov nad Kněžnou

Naprosto nepřípustné pro Rychnovské bylo to, že právě jejich slavným městem neprocházela žádná hlavní trať. A to sídlem C.k. Okresního hejtmanství i C.k. okresního soudu! Už jen proto museli být napřeny síly, aby nejdůležitější správní a politické středisko celého kraje bylo připojeno k světu železnou dráhou. Svou roli hrála i ekonomická síla tohoto významného města. Samotný Rychnov nad Kněžnou měl tehdy 9600 obyvatel, C.k. vyšší gymnázium, tři peněžní ústavy, veřejnou nemocnici, lázeňské místo Studánka, mlýny, tkalcovny, železnou huť, dva pivovary a četné živnostníky.

Významnému Vamberku se vyhla trať ÖNWB o pouhé dva kilometry.

7) Návrh stavitele Jahna : Doudleby – Rychnov nad Kněžnou – Solnice (Skuhrov)

Vídeňský stavitel Jan Jahn přišel v březnu 1880 s návrhem spojit Opočno a Dobrušku (20) Byl to první návrh na lokálku směřující do Orlických hor. [3] Pro nás teď významnější je návrh pana stavitele z května 1880. Trasa z Doudleb přes Vamberk, Rychnov, Solnici / Kvasiny do Skuhrova. Svůj návrh pan stavitel představil Ministerstvu obchodu a průmyslu a zejména rychnovskému okresu. Projekt přípojoval Rychnov nad Kněžnou i Vamberk. V Solnici si na své přišel vrchnostenský velkostatek. Od spojení se železnicí si zmíněné obce si slibovaly mnoho.

Rychnov, Vamberk a Solnice se následující rok spojily do *„Sdružení pro zřízení okresní dráhy rychnovské.“* V čele stáli páni starostové – purkmistři. Rychnovský Josef Vostřebal, vamberecký Jan Stohr, solnický Josef Doubravský. [4]

Při délce 23 kilometrů činil odhadovaný stavební náklad jen 300 000 zl., což byl odhad až podezřele nízký. Velmi náročným se ukázalo překonání povodí Zdobnice a Kněžné přes Peklo a

[3] Hendrych Stanislav, Stopou dějin železnic v Podorlicku, Hradec Králové : Kruh 1987

[4] Fuchsa Tomáš, Podorlické lokálky, Týniště nad Orlicí : žst. Týniště n. Orl., MÚ Dobruška, MU Opočno 1998

Na vzniku tohoto sdružení měl mít podíl i jistý pracovníka stavebního oddělení ÖNWB dr. Gross. (Hendrych) Je to totožný pán s generálním ředitelem ÖNWB, císařský radou dr. Grossem? Na jeho přímluvu byla, vydána dokonce „stavební koncese“ 19. 6. 1881. (Fuchsa) Pod názvem stavební koncese si musíme představit asi Povolení předběžných prací technických.

Dlouhou Ves. 30 promilové stoupání mařilo vyhlídky na pozdější zvažovanou přestavbu lokálky na hlavní trať. [5] Velmi podceněný stavební náklad byl v tak náročném horském terénu jenom přáním a způsobil pád projektu. [6] To pražský stavitel Gabriel Sponner, Praha Karlín, měl posoudit dráhu mnohem reálněji.

8) Smiřice – Ústí nad Orlicí

Ministerstvo obchodu a průmyslu mělo zájem na lepších dopravních možnostech Orlických hor. Proto mělo pověřit dva největší stavitele místních drah - Rakouskou společnost místních drah (ÖLEG) a České obchodní dráhy (BCB) vedením tratě Orlickými horami. Zájem projevil pan inženýr Muzika z BCB. Na plánovanou cukrovarnickou dráhu ze Sadové do Smiřic navazovalo její další pokračování ze Smiřic do Ústí nad Orlicí.

Takovéto návrhy BCB příliš přerůstaly nuceně omezený rámec místních drah. S dlouhou místní dráhou, která příliš připomínala novou hlavní trať svými tranzitními možnostmi, se s jako nežádoucí konkurencí ÖNWB a StEG rychle vypořádaly. Rodící se transverzální dráha mezi Podorlickem s Litoměřickem příliš ohrožovala zájmy stávajících společností. Nebylo to poprvé, ani naposledy, ÖNWB a StEG, jako provozovatelé hlavních drah, držely vždy důležité slovo při trasování nových drah místních a bránily všemu, co jim mohlo ubrat na odbytu. [7]

9) Návrh stavitele Sponnera

Místní dráha Častolovice/Kostelec - Rychnov – Kvasiny/Solnice

Místní dráha Rychnov - Solnice.

Pražský stavitel Gabriel Sponner, který se zabýval už Jahnovými návrhy (7), byl vybídnut *„Sdružením pro zřízení okresní dráhy rychnovské"*, aby přepracoval projekt a přiblížil tak myšlenku první podorlické lokálky skutečnosti.

Byla snaha vyhnout se náročnému pekelskému terénu. To bylo možné buď úpravami trasy u Pekla, lepším využitím přírodních podmínek. A nebo zkusit úplně jiný výchozí bod dráhy, třeba v Kostelci nebo v Častolovicích. Nejnižší stavební náklady dávala právě verze sledující řeku Kněžnou z Častolovic do Rychnova a dále trasou Jahnova projektu do Solnice. Dráha se tak držela jediného povodí, odpadla náročná stoupání při jejich překonávání. V říjnu 1883 byly povoleny Předběžné práce technické.

Sponner odhadoval náklady na stavbu tratě na 576 450 zl. Nová trasa byla levnější, než kolik by skutečně stál Jahnův návrh, ale vyhýbala se Vamberku. V listopadu 1884 se v Rychnově sešli zástupci *„Sdružení pro zřízení okresní dráhy rychnovské"* Proti nové trase protestovali pochopitelně vamberští. Rychnov ale za nižší náklady na stavbu trati svého největšího spojence obětoval. Vamberk

[5] Měl to být podle *Hendrycha* právě dr. Gross, který vyvolal oprávněnou nedůvěr k projektu.
[6] více nemůžu soudit, *Hendrychovi* odkazy na prameny jsou často nepoužitelné, na odkazovaných místech jsem v Sua nic nenalezl. *Hendrych* má na plánu na straně 226 je zakreslen projekt Solnice – Skuhrov z roku 1890, je otázkou, zda se nejedná jen o zakreslení původního Jahnova projektu, či nějaké novější úvahy o spojení do Skuhrova
[7] Hendrych Stanislav, Stopou dějin železnic v Podorlicku, Hradec Králové : Kruh 1987

tak vystoupil ze sdružení. Své pochybnosti vyslovovaly i Častolovice a Kostelec. [8]

V dubnu 1885 byl nový směr tratě schválen ministerstvem jako konečný. Koncem roku komise konala své úřední pochůzky. Ztráta Vamberka a přilehlých obcí se promítla do finanční situace. Rychnov přišel o významnou část slíbených příspěvků, nové shánění prostředků na stavbu dráhy jen oddalovalo zahájení stavby. Zatím se proti Sponnerovu návrhu v roce 1889 objevily hned 3 nové projekty s podobným směrováním. Měly totiž společného iniciátora. Vyšly z popudu Dobrušky, která právě na tyto projekty vydávala nemalé finanční částky a dávala tak na vědomí, že je to i ona, kdo touží mít svou železnici.

10) Návrh stavitele Hubatschka

Stavitel Hubatschek z Vídně přišel v roce 1889 s návrhem na spojení Doudleb nad Orlicí (ÖNWB) a Nového města nad Metují (StEG) přes Vamberk, Rychnov, Solnici, Opočno a Dobrušku. Byl to jen návrh rozšiřující původní Jahnův návrh kusé dráhy na transverzální dráhu. Pan stavitel si nevytvořil *„potřebné zázemí v kraji."* Co také asi mohl o Orlických horách vědět pan stavitel u svého vídeňského stolu? [9]

11) Ústí nad Orlicí – Meziměstí

Tento projekt, který byl původně jednou z možných variant hlavní dráhy StEG, nebyl v roce 1889 ještě zcela mimo hru. Trasa z Nového Města nad Metují přes Opočno, Dobrušku, Solnici, Rychnov nad Kněžnou, Žamberk do Ústí nad Orlicí. Ministerstvo obchodu si snad mělo nechat vypracovat nové dobrozdání o tomto starém projektu, který se zmiňuje ještě počátkem devadesátých let. [10]

12) Návrh Mudr. Dvořáka

Dobrušský lékař Jan Dvořák k možnostem směrování tratě přes Rychnov přidával i svůj návrh, který by vycházel ze Smiřic (SNDVB) přes Opočno (StEG), Dobrušku, Solnici, Rychnov nad Kněžnou, Žamberk (ÖNWB) a případně ze Žamberka dále do Kladska. Návrh, který byl příliš jen smělou myšlenkou. [11]

Pokud se podíváme souhrnně na tyto tři projekty a poté na mapu Orlických hor, máme důvod jejich neúspěchu nasnadě. Takovým dálkovým trasám spolu hlavními dráhami už odzvonilo v roce 1873. Lze také oprávněně říci, že v horském terénu Orlických hor neměla dlouhá průběžná železnice příliš šancí. Terén příliš zdražoval odhadované stavební náklady, které při dlouhých trasách se jen znásobovaly. Úspěšná mohla být pouze krátká lokálka.

Ministerstvo obchodu a průmyslu uspořádalo kvůli novým návrhům v srpnu 1889 v Týništi nad Orlicí poradu a setkání se zástupci jednotlivých směrů. Tři smělé návrhy nemohly ohrozit Sponnerův projekt, který jako jediný stál pevnýma nohama na zemi.

---

[8] Fuchsa Tomáš, Podorlické lokálky, Týniště nad Orlicí : žst. Týniště n. Orl., MÚ Dobruška, MU Opočno 1998
[9] tamtéž
[10] Hendrych Stanislav, Stopou dějin železnic v Podorlicku, Hradec Králové : Kruh 1987
Na plánu na straně 226 je zakreslena pouze jako Rychnov – Ústí nad Orlicí z roku 1889.
[11] Ptáček Josef, Černý Jiří, 80 let železniční tratě Dobruška – Opočno, Dobruška : MÚ a žst. Dobruška 1988
Podle Černého měl být Mudr. Jan Dvořák opočenským Okresním starostou.

9) Místní dráha Rychnov - Solnice

Proti všem třem návrhům se rychnovští postavili a svou železnici si ubránili. Díky četným peticím i zejména osobní návštěvě pana rychnovského purkmistra ve Vídni v únoru 1889. V nepříznivých podmínkách, kdy z původního Sdružení zůstal pouze Rychnov. Také si můžeme si položit otázku, proč Rychnov urputně bránil Sponnerův projekt, projekt koncové lokálky? Proč nebyly podpořeny některé trasy průběžné, které by rozhodně Rychnovu přinesly více? Odpověď není složitá. Každá z oněch dálkových tras znamenala mnohem větší stavební náklady a tedy i dobu příprav, shánění financí, stavby – a léta mohla běžet. Stavba dálkových tratí po roce 1873 v českých zemích rozhodně nebyla na pořadu dne. Rychnov nad Kněžnou potřeboval svoji železnici co nejdříve. A pak, některá větev zmiňovaných dálkových tras mohla být dostavěna později.

Železnice byla pro Rychnov životní otázkou. Proto obec rychnovská uspořádala v únoru 1891 mezi zbylými zájemci o stavbu trati veřejnou anketu s jedinou otázkou, *„má obec vystavěti železnici svým nákladem?"*. To znamená, má se obec zadlužit na léta dopředu? Výsledek 603 proti 2 hlasům rozhodl pro stavbu tratě ve vlastní režii! [12]

Finanční situace Rychnova nebyla zřejmě úplně nejlepší, Rychnov čerstvě dokončil stavbu lázeňské budovy za 35 000 zl., budovu dívčí školy za 60 000 zl. a provoz městské spořitelny za 12 000 zl. Přesto se Rychnov rozhodl pro další výdaje, vidina nejen hospodářského přínosu železnice předčila všechny obavy. Tak Rychnov sám vstoupil do podnikání železničního. [13]

Okresní město Rychnov nad Kněžnou mělo 9600 obyvatel, Solnice 6800. První železnice v kraji měla ohromnou výhodu spádovosti z celého okolí. Počítalo se až s 50 000 možnými uživateli dráhy. Kromě významného ekonomického i správního střediska, jakým byl Rychnov, se dále nabízelo k využití lesního bohatství Orlických hor i možné otevření lomů na kámen. V Solnici stál vrchnostenský velkostatek. Počítalo se s rychlým návratem vložených prostředků.

Psal jsem, že Rychnov zůstal sám. Nezapomněl jsem na Solnici. Ta se už během vzrušených příprav pokusila couvnout. Solničtí představitelé se postavili proti dráze, argumentujíce zájmem svých četných povozníků, kterým železnice vezme práci[14] (Fuchsa). Je zřejmé, že Solnice samotná by raději uvítala některou z průběžných tras a ne jen koncové nádraží. Dráhu ovšem podporoval významný Vrchnostenský velkostatek v Solnici. Ten nabídl zdarma svůj pozemek na katastru obce Kvasiny. Dále též přislíbil dřevo, kámen a cihly pro stavbu nádraží. Další uzájmované obce zdarma nabídly pozemky pro stavbu železnice.

Místní dráha Rychnov – Solnice je příkladem svépomocné dráhy vystavěné se zemskou podporou. Snad nebyla jiná šance, zemská železniční akce, místní dráhy zemí garantované, byla v plenkách a dost se o ní v Zemském sněmu pochybovalo. Rychnov neměl trpělivost déle čekat.

MDRS se také někdy označuje jako první okresní dráha v Čechách. Hlavní náklady však, kromě ostatních zájemců, nesla obec rychnovská. Rychnov, jako první okres - obec v Čechách, započal se stavbou vlastní dráhy.

Zemský sněm 13. 9. 1892 poskytl zemský příspěvek na stavbu ve výši 200 000 K. Už tento krok, který byl jedním z prvních činů zemské železniční akce, vyvolal v Zemském sněmu kritiku. Byla

[12] Fuchsa Tomáš, Průvodce stoletou historií tratě Častolovice - Rychnov n. Kn. – Solnice, Rychnov n. K.1993
[13] Hendrych Stanislav, Stopou dějin železnic v Podorlicku, Hradec Králové : Kruh 1987
[14] Fuchsa Tomáš, Průvodce stoletou historií tratě Častolovice - Rychnov n. Kn. – Solnice, Rychnov n. K.1993

též přislíbena půjčka u Zemské banky ve výši 800 000 K, dosáhne – li Rychnov koncese do konce roku 1893. Celkový stavební náklad se předpokládal 1 560 000 K.

V červenci 1891 schválilo městské zastupitelstvo Rychnova celý projekt, který bude postaven vlastními prostředky. V říjnu byly povoleny Předběžné práce technické. 4. září 1892 získal Rychnov koncesi ke stavbě a provozu na Místní dráze Rychnov – Solnice. Koncesi za Rychnovskou stranu podepsali pan starosta dr. J. Smrtka a lékárník A. Wolf. [15]

Průběh stavby nezbrzdilo úmrtí stavitele Sponnera. Od vdovy odkoupila plány firma Stummer a Trauenfels z Vídně a pokračovala v projektování trasy. Snahou bylo co nejvíce zeštíhlit stavební náklady. Trasa se upravovala odbočkou na širé trati za stanicí Kostelec nad Orlicí (ÖNWB) místo nákladné stavby nové přípojné stanice v Častolovicích. K odbočce na širé trati vyslala protest Generální inspekce rakouských drah. Tehdy byl trend z důvodu vojensko-strategických spíše zvyšovat propustnost hlavních tratí, než ji dále zatěžovat odbočkou na širé trati. Nové nádraží mělo zvýšit propustnost tratě mezi stanicemi Týniště nad Orlicí a Kostelcem nad Orlicí. ÖNWB by samozřejmě vyhovovalo, kdyby za ní místní dráha postavila nádraží, které se stejně muselo zřídit. Aby stavitel Trauenfels vyhověl GIR, navrhl přípojné nádraží Kostelec nad Orlicí – zámek, nedaleko dnešní kostelecké zastávky. ÖNWB zase navrhovala nádraží na louce pod častolovickým zámkem.

Stanovisko GIR nebylo s poukazem na blížící se začátek stavby brán v potaz. Proto GIR rychlým zásahem přímo na místě v listopadu 1892 všechny úvahy o odbočce na širé trati zametla a vytyčila nové nádraží v Častolovicích. Na novém místě, blíže k Častolovicím, neboť ostatní dvě zvažovaná nádraží ležela v zátopové oblasti. Častolovický nesouhlas s nádražím neměl váhu. Záležitostmi kolem nového přípojného nádraží se zahájení stavby zbrzdilo na leden 1893. Stavbu tak prováděla vídeňská stavební firma Stummer a Trauenfelds. [16]

Pro veřejné užívání byla dráha slavnostně otevřena 26.října 1893.

Místní dráha odmítla snahy provozovatele - ÖNWB umístit na lokálku na dožití některé své starší stroje a rozhodně požadovala 4 (!) nové lokomotivy. Nakonec byly ve Wiener Lokomotivfavrik ve Floridsdorfu zakoupeny dvě mašinky řady 162. Na místní dráze byly označeny jmény. A tak tu jezdil *„Rychnov"* (162. 14 / 313. 413) a *„Solnice"* (162.15 / 313. 414). Smíchovský Ringhoffer dodal vagónky.

Stavební délka tratě byla 15,277 km, maximální stoupání tratě činilo 2,1 %. Místní dráha měla tři nádraží. Přípojné v Častolovicích, Rychnově a Solnici. Postupně byly zřízeny i zastávky Častolovice – zámek, Slemeno, Synkov, Lipovka. V Solnici se postavila výtopna o dvou stáních a dílně, v Častolovicích pak jednomístná.

Koncová stanice byla pojmenována Solnice, ač se v projektech často hovoří o Kvasinách. Jedná se jen o jiný název pro tutéž stanici. V roce 1919 žádaly Kvasiny o přejmenování stanice Solnice. Marně.

Tak si město Rychnov svým úsilím a často až tvrdohlavým odhodláním vybojovalo svou železnici, vznikla *„První okresní dráha v Čechách."* [17]

---

[15] Fuchsa Tomáš, Podorlické lokálky, Týniště nad Orlicí : žst. Týniště n. Orl., MÚ Dobruška, MU Opočno 1998
[16] Bazika však píše, že dráhu stavělo Stavitelství Jana Kruliše, Praha Vinohrady – *„mladý Otto Kruliš"*
[17] SUA ZV-ŽO 98, GI/R 129,130, 131. TO 1893, 94, 95

13) Prodloužení Místní dráhy Rychnov – Solnice:

Solnice – Skuhrov, Častolovice – Borohrádek a Solnice – Zemská hranice, Solnice – Sedloňov

MDRS neměla dlouho zůstat jen jako kusá lokálka. Vzešla z plánů mnohem delších tratí a sama předpokládala svůj další rozvoj. *„Pokud nedojde k prodloužení, jeví se hospodářsky jako malodráha pro připojení Rychnova postavená."* [18]

Jedním z prvních návrhů měla být trasa Solnice – Skuhrov z roku 1890. [19]

Mnohem konkrétnější byly návrhy z roku 1895, tedy jen dva roky po zahájení provozu. Rychnov navrhl další plánované prodloužení své lokálky na obou koncích.

Z Častolovic se trať připojovala do Borohrádku (StEG) čímž bylo umožněno snadnější přístup i na tratě této společnosti a včetně dalších plánovaných místních drah s přímým napojení do Pardubic, či Hradce Králové. Na konci opačném pak ze Solnice až do Pruska, zřejmě do Dušníků.

Snahy o tyto směry jen utvrdilo stavební nadšení. Předběžné práce měli být povoleny v roce 1899 a snad, samozřejmě na účet Rychnova, bylo zadáno vypracování Povšechného projektu. Stavební nadšení pominulo, nastal denní provoz a s ním i starosti finančního rázu.

Zásadní problémy MDRS byly dva :

1) dráha nebyla garantována ani státem, ani zemí a prakticky ji postavila jen jediná obec – Rychnov nad Kněžnou. Další léta neměla být jednoduchá. Roční hrubý výnos za rok 1894 byl při 97 000 K o 150 000 K menší, než předpokládal původní rozpočet.

2) Podle původního předpokladu měla ÖNWB za celkový provoz na trati, nájem vozů, údržbu lokomotiv ročně účtovat 35 000 K – skutečné náklady však činily 60 000 K. Důvodem byly i příliš vysoké sazby ÖNWB za provedené výkony, často se účtovaly nesplněné položky. A k tomu MDRS trvala na vysoké úrovni provozu – ÖNWB navrhovalo 6 párů smíšených vlaků denně při nasazení jediné lokomotivy, přičemž ne všechny vlaky měly zajíždět až do Solnice. MDRS však požadovala až 8 párů denně, tedy současný výkon obou lokomotiv. Poukazování Zemského výboru na sousední rokytnickou lokálku, se dvěma páry smíšených vlaků denně, nebylo bráno v potaz. Použití jedné lokálkové mašinky bylo typické, ve stavu bývali většinou jedna, či dvě (jedna zajišťovala provoz, druhá se opravovala, konala revizi atp.) V případě použití obou lokomotiv by za neschopnosti jedné pak výkon musela provést některá ze záloh ÖNWB.

V dalších letech se dráha prokazovala malými zisky. Pohybovaly se mezi 36 – 47 000 K ročně s pomalu stoupajícím trendem. Dráha nebyla úplně ztrátová, ale pro zadlužený Rychnov to bylo málo. Patřila spíše mezi ty podprůměrné, měla výnosy dvakrát nižší než ostatní jí podobné dráhy. Přesto se Rychnov snažil o rozšíření koncese na další města v okolí tratě.

Zahnán do úzkých přistoupil Rychnov tajně na úvěry v Německu. Finanční ústavy Ollendorf, Berlín a Goldstern, Vratislav si nasadily vysoké úroky. [20] K ozdravení financí MDRS zasáhl Zemský výbor a vypomohl přímou dotací 50 000 K, Zemská banka nabídla půjčku ve výši 280 000 K ke zbavení závislosti Rychnova na zahraničních bankách. Železniční oddělení konstatuje, že vlivem špatné smlouvy s ÖNWB a pruských úroků je roční výnos železnice o 41 000 K nižší. [21]

Zemský výbor tak zapříčinil založení Akciové společnosti místní dráhy Rychnov – Solnice, sám se stal vlastníkem akcií za 98 000 K, stát převzal akcie za 150 000 K O zbylých 1 312 200 K se podělila obec a místní zájemci.

Finanční problémy se Akciová společnosti se snažila řešit i nadále vycházením vstříc zákazníkům - zřizováním nových zastávek (které původně nechávala dlouho stranou), nákladišť sezónních plodin, či svolením s přecházením přímých vlaků z tratí ÖNWB na svou trať. Nevýhodnou smlouvu s ÖNWB se podařilo odstranit až po jejím zestátnění novou smlouvou se Státními drahami v roce 1909. Finanční problémy se nepodařilo vyřešit ani po vzniku republiky. V roce 1921 činil schodek MDRS 854, 760 Kčs, který obec Rychnov nebyla schopna splatit. Vzájemná jednání s ČSD při stanovování sazeb za provoz doprovázely hrozby o zastavení provozu.

Dalším návrhem byla trasa Solnice – Sedloňov z roku 1922. [22]

V rozšíření své sítě si MDRS slibovala zlepšení své finanční situace. Finační potíže jí však nikdy neumožnily uskutečnit své smělé plány. [23]

---

[18] Hodáč František, Finanční účast království a zemí při zřizování vedlejších železnic předlitavských, Brno : A. Píša 1910

[19] V Hendrychovi na plánku na straně 226 je zakreslen projekt Solnice – Skuhrov z roku 1890, nic bližšího není dodáno. Spojení do skuhrova bylo už v Jahnově projektu (7). Nyní se zřejmě jedná jen o první úvahy o prodloužení MDRS.

[20] Hendrych je označuje jako největší lichváře v celém Prusku a odhalení této finanční transakce Zemským výborem považuje za skandální.

[21] Hendrych Stanislav, Stopou dějin železnic v Podorlicku, Hradec Králové : Kruh 1987

[22] V Hendrychovi je podle mapky na straně 226 návrh na další prodloužení MDRS z roku 1922. má se jednat o směr Solnice – Sedloňov. Byl to jen další záměr MDRS ?

[23] SUA ZV-ŽO 98, SR – MD 297 - 305

K okresu Rokytnickému

Rokytnický soudní okres vznikl v roce 1869 vydělením části žamberského soudního okresu. Byl jedním z nejchudších okresů české země. Z 16 000 obyvatel tohoto okresu na Rokytnici připadalo 2300 obyvatel, následovala Olešnice s 2200, Říčky s 1100. V četných peticích se dokládá znatelný úbytek obyvatelstva, které za prací odchází do vnitrozemí, či do Slezska. Převaha tkalců, práce v lese, malá a nevýnosná políčka, málo opravdových továren, špatné dopravní spojení a k tomu neschopnost okresu jakkoliv sehnat větší množství peněz – to byly neradostné vyhlídky, s kterými rokytnický okres šel do železniční akce.[24]

Samotné mělo Rokytnice nebylo tak významné, aby si samo prosadilo železnici. O oblast Rokytnicka se začal zajímat Zemský výbor Království Českého a zdejší okres byl označen za cíl možného vedení další železnice do Orlických hor. Dosud se všechny návrhy tratí chudému Rokytnicku na rozdíl od sousedního Rychnovska vyhýbaly. Železnice měla vyvést oblast z úpadku. Plánovaná trať měla být vedena pomocí zemské železniční akce, neboť se nepředpokládala významnější účast obcí rokytnického okresu na trase. Z návrhu na spojení rokytnicka železnicí vyvstaly dva projekty:

14) (Lanškroun) Žamberk – Rokytnice – Deštné – Náchod

První projekt zahrnující Rokytnicko byl návrh dlouhé transverzální lokálky ze Žamberka přes Rokytnici, Deštné do Náchoda. [25] Snad se také zvažoval počáteční bod až v Lanškrouně a koncový bod v Novém Městě nad Metují. Inženýr E. Feldman měl posuzovat v roce 1892 Povšechný projekt. [26]

15) Doudleby – Pěčín (Rokytnice)

Návrh dráhy z Doudleb do Pěčína – či Rokytnice, nabízel mnohem skromnější napojení Rokytnicka. Zůstalo zatím jen u návrhu. [27]

Spojenci pro rokytnický okres měla být města Žamberk a Vamberk. Žamberské nádraží ÖNWB leželo za kopcem na katastru sousední obce Dlouhoňovice. Žamberk toužil přiblížit železnici svému městu.

Důležitým spojencem pro rokytnicko se stal významný Vamberk. Vamberk ležel jen dva kilometry od tratě ÖNWB, požadoval od této společnosti již při vzniku trati v sedmdesátých letech vlastní nádraží. Neuspěl, ÖNWB neměla potřebu stavět další nákladné nádraží. V sousedních Doudlebách nad Orlicí byla zřízena pouze zastávka. Pro nákladní dopravu Vamberk musel používat nádraží v Kostelci, nebo v Potštejně, které vzrůstajícímu vamberskému průmyslu nemohly vyhovovat.

Proto Vamberk uvažoval o stavbě železné dráhy. Uspokojení vamberským přinesl již výše zmiňovaný Jahnův projekt (7) lokální tratě z Doudleb přes Vamberk do Rychnova a Solnice. Vamberk, Rychnov a Solnice se spojily do „Sdružení pro zřízení okresní dráhy rychnovské." Jahn však neuspěl a Rychnov dal přednost Sponnerově návrhu, který s Vamberkem už nepočítal. Vamberk ukončil s Rychnovem další spolupráci. „*Již se zdálo, že město Vamberk zůstane navždy bez dráhy, této životní*

---

[24] Neradostné podmínky dokládá i obecní kronika v Rokytnici. *„3., 4. a 5. prosince 1894 zemřely chudému tkalci Klemensi Jungovi z Prostřední Rokytnice č. 55 jedno po druhém tři děti po požití plesnivé tkalcovské polévky, kterou se snažily v nepřítomnosti rodičů utišit hlad. Celá farnost a celé Orlické hory byly zděšeny. Bída dosáhla svého nejvyššího stupně. Ruční práce ubylo díky mechanickým stavům a len musel udělat místo bavlně. Z tohoto důvodu bylo nutno něco udělat pro chudé obyvatelstvo, aby do naší otčiny Orlických hor přišel nový život. Již tisíce lidí musely pro nedostatek práce a jakéhokoliv průmyslu sáhnout po poutnické holi a svůj domov opustit."* Výpisky z obecní kronika v Rokytnici zapůjčené ing. Petrem Tejklem

[25] Hendrych Stanislav, Stopou dějin železnic v Podorlicku, Hradec Králové : Kruh 1987

[26] SUA ZV-ŽO 128, 889

[27] Hendrych Stanislav, Stopou dějin železnic v Podorlicku, Hradec Králové : Kruh 1987

tepny nové doby."

Železnici však Vamberk ze zřetele nepustil a vědět o sobě dával četnými peticemi proti rychnovským a jejich stavbě MDRS. Vamberk uvažoval i o stavbě krátké přípojné dráhy jen do Vamberka. Ta se však zdála zbytečná Zemskému výboru. Své nádraží si mohli vamberští prosadit jen podporou nějakého projektu Místní dráhy, který by jejich městem procházel.

S podporou obou uzájmovaných měst, Žamberka a Vamberka, vznikly dva konkrétní návrhy:

16) Místní dráha Žamberk - Rokytnice

Prvním skutečně reálným projektem pro rokytnicko byla Místní dráha Žamberk – Rokytnice z roku 1895. [28]

Na první neděli v roce 1895 povolal královský místodržitel Čech Jeho Excelence pan hrabě Franz Thun, majitele panství pana Karla Ervína hraběte Nostitz – Rieneka, dále Franze Diwischeka, okresního hejtmana a Emanuela Mannela, starostu a pisatele těchto řádků Wenzela Hlawsu na konferenci do Prahy. Bylo rozhodnuto pracovat na tom, aby do Rokytnice byla vybudována železnice. Svůj souhlas již vyslovili pan referent pro výstavbu železnice při zemském výboru hrabě Adalbert Schoenborn, jakož i ředitel technické kanceláře pan Jahoda. [29]

Trasa vycházela z nádraží Žamberk ÖNWB. Směr severozápadní dráhy na Potštejn po 1,5 km opouštěla a obloukem se dostala do údolí řeky Divoké orlice, tu sledovala a u silnice na osadu Polsko zřizovala v km 5.1 nádraží Žamberk město. Pak se dráha stočila se směrem ke Kunvaldu do stanice Kunvald (km 7.3). Pak následovalo stoupání proti proudu potoka Rokytenky do stanice Rokytnice (km 15.5) s nádražím umístěným poblíž náměstí.

Dráha vynikala zejména dlouhými stoupáními 2,5 %. J. Kodl a L. Hammer Inženýři Praha Smíchov předpokládali stavební náklad 675 882 zl. (tj. 43 050 zl na km). Požadavky uzájmovaných obcí prodlužovaly projekt na myšlenkové úrovni přes Olešnici do Náchoda či do Říček. Možná se jevila i verze přibližující se blíže ke Kunvaldu. [30]

V chudém kraji toho mnoho nebylo, co by se dalo vozit. Jednak to bylo obyvatelstvo - Žamberk měl 3678 obyvatel, Kunvald 2319, Pěčín 1240, Rokytnice 1166, Horní Rokytnice 406, Panské pole 511. Z nákladní dopravy, kromě té z vlastního Žamberka, snad jen dřevo mohlo mít význam. V Rokytnici se mělo nakládat z lesního revíru v Říčkách, v Kunvaldě pak ze Žamberských lesů. Kunvald, kromě počátečního a koncového bodu největší obec ležící na dráze, měl mít na projektu hodně velký zájem. Snad právě on měl hradit náklady na vypracování projektů dráhy. [31]

Své zamítavé stanovisko k projektu přednesla MDRS, cítila se ohrožena nevítanou konkurencí. Protestoval i Vamberk. Pro uspokojení vlastních železničních potřeb nabídl svoji variantu trasy v podobě Místní dráhy Doudleby – Vamberk – Rokytnice (17).

17) Místní dráha Doudleby – Vamberk – Rokytnice

Návrh tratě vycházel ze zastávky Doudleby na trati ÖNWB. Od ní se odklání přes louky vlevo do nedalekého Vamberka. Po mostě přes říčku Zdobnici, podél jejího toku pekelským údolím, další most přes Zdobnici, 75 m tunelem skrz skalní hřbet poblíž Německé Rybné, údolím Čertova dolu, zn Slatina nad Zdobicí, třetí most přes Zdobnici, Zdobnici pak opouštějе údolím Pěčínského potoka, 100 metrový tunel pod skalním výběžkem, Zn Pěčín a posléze už rovinou k Rokytnici.

Trať o délce 19, 542 km. překonávala výškový rozdíl 277 m. Nejvyšší stoupání dosahovalo 2,5 %. Byly na ní četné mosty a tunely. Stavební náklad byl vypočten na 2 662 000 K.

---

[28] SUA ZV-ŽO 128, 889
[29] Výpisky z obecní kroniky v Rokytnici zapůjčené ing. Petrem Tejklem
[30] Hendrych Stanislav, Stopou dějin železnic v Podorlicku, Hradec Králové : Kruh 1987
[31] Výpisky z obecní kroniky v Rokytnici zapůjčené ing. Petrem Tejklem

Žamberk nebo Vamberk ?

Na pořadu dne už nebyla otázka zda vést do Rokytnice dráhu, na zahájení její stavby už dost tlačil Zemský výbor, ale vést ji do Rokytnice ze Žamberka a nebo z Doudleb přes Vamberk?

V říjnu 1896 byly obecnímu zastupitelstvu v Rokytnici povoleny Předběžné práce technické pro Místní dráhu Žamberk - Rokytnice. Záhy byl J. Kodlem a L. Hammerem, Inženýry Praha Smíchov, předložen Povšechný projekt.

V prosinci 1896 přednesl na schůzi obecního zastupitelstva ve Vamberku jeho člen pan Vilém Petránek tento návrh: *„dle časopiseckých zpráv snaží se město Rokytnice docíliti pobočné dráhy směrem od Žamberka do Rokytnice a přimlouvám se za to, aby zdejší město nějakých kroků podniklo a k tomu přihlíželo, nebylo-li by možno s obcí Rokytnickou dohodnouti se, aby ona trať na místo ze Žamberka, z Doudleb přes Vamberk a dále k Rokytnici vedena byla.“* [32]

Návrh byl samozřejmě schválen, vamberečtí vyslali do Rokytnice deputaci v čele se starostou panem Adolfem Vyskočilem. Za rokytnické vedl jednání hlavní zdejší příznivce železné dráhy, kronikář a místní farář v jedné osobě p. Václav Hlavsa. Rokytničtí poukázali na pokročilost přípravných prací, které se blížily ke svému vyvrcholení.

Vamberk neustoupil, začal rychle jednat. Na jeho požádání přijel pan inženýr Kodl z Prahy, který už předtím vypracoval trasu žamberskou, vypravil se znova do Orlických hor, a v lednu 1897 začal procházet trasu vamberskou a předběžně ji trasovat.

Rokytnice čekala na výsledek revise projektu žamberské trasy, který ležel u Zemského výboru. Zatím se zdráhala více s Vamberkem jednat. V německé Rokytnici se ozývaly hlasy proti spojení s českým Vamberkem. *„Z tohoto prohlášení rokytnických se zdálo, že tito předáci trati z Doudleb do Rokytnice nepřejí.“* [33]

Na rokytnické straně se ve prospěch žamberské trasy měly velmi angažovat místní německé Svazy – Bundy. Proč by zrovna naše německé město mělo podpořit snahy českého Vamberka, Pěčína a Slatiny? Tak se rozpoutávaly národnostní třenice a nenávist. [34]

Vamberku šlo o hodně, trasa se mohla stavět jen jedna a kdyby se postavila dráha ze Žamberka, přišel by Vamberk nadobro o možnost přivedení železnice k svému městu. Zastupitelstvo zvolilo pro železniční akci zvláštní odbor, do něhož byli v čele se panem starostou Adolfem Vyskočilem zvoleni další skvělí občané města. Tak vamberští v lednu 1897 zahájili úřední jednání s Rokytnicí, *„aby byl slyšen hlas tamějšího obecního zastupitelstva, a nikoliv jen hlasy jednotlivců, neboť širší veřejnost rokytnická nabídku Vamberka sympaticky přijímala.“* [35]

Na předběžné práce vamberské zastupitelstvo schválilo uvolnit 3000 zl. I ty měly rokytnickým ukázat, jak to vamberští myslí se železnicí vážně. Proti tomu podali dva občané protest k okresnímu zastupitelstvu do Rychnova nad Kněžnou. Okres protestu vyhověl a rozhodnutí o příspěvku zrušil. *„Jest s podivem, že okresní zastupitelstvo ve věci tak všeobecně prospěšné, jako jest dráha, mohlo takové rozhodnutí vydati.“* [36] Není se co divit konkurence je vždy na zlost a rychnovský okres, měl na mysli hlavně zájem své MDRS. Vamberská verze, ještě více se přibližující MDRS než žamberská,

---

[32] Padesát let dráhy Doudleby n. Orl. - Vamberk - Rokytnice v Orl. H, Hradec Králové : Slav. výbor oslav 1956, str. 20
[33] tamtéž ,str 21
[34] Hendrych Stanislav, Stopou dějin železnic v Podorlicku, Hradec Králové : Kruh 1987
[35] Padesát let dráhy Doudleby n. Orl. - Vamberk - Rokytnice v Orl. H, Hradec Králové : Slav. výbor oslav 1956, str. 21
[36] tamtéž, str. 21

ztráta monopolního postavení jediné železnice v kraji při už tak ztrátovém provozu, to vše vyvolávalo u MDRS oprávněné obavy. Tak okres Rychnovský zastavil i Místní dráhu z Josefova přes Dobrušku do Solnice (25). Opakovaným argumentem protivníků byla nutnost stavět celou 20 km dlouhou trať kvůli jedinému významnému městu – Vamberku, 2 kilometry vzdálenému od hlavní tratě. Protože se nepřízní okresu nepodařil prosadit předběžný příspěvek z obecních peněz, pánové ve vamberském zastupitelstvu se na něj mezi sebou složili z vlastních kapes.

Na popud Komise pro veřejné práce v březnu 1897 schválil Zemský sněm předběžně trasu Žamberk – Rokytnice a vyzval Ministerstvo, aby nařídilo pražskému Místodržitelství vykonat přehlídku tratě a staniční komisi. Ty se naplánovaly na 23. – 24 červen 1897.

Plánovanou revizi žamberské trasy projednával v dubnu 1897 na své první schůzi železniční odbor vamberského zastupitelstva. Ať se Vamberk snažil jak chtěl, důležitým jazýčkem na vahách mezi oběma projekty bylo jen a jen stanovisko Rokytnice. Vamberk se snažil obnovit další jednání s Rokytnicí. Ta to odmítala s poukazem na čekání na výsledky revize žamberské trasy.

Nové tažení proti Rokytnici započal v květnu 1897 novopečený předseda železničního odboru vamberského zastupitelstva pan Jindřich Kubias. Nešel na to vůbec špatně. Nově se do boje měly zapojit obce podél plánované trasy. Obecní železniční odbor vydal prohlášení, kde se zdůrazňovala nutnost spolupráce: *„neboť zajisté doba nynější jest nejpříhodnější a snad nikdy nenaskytne se příležitost více, kde Němci svorně s Čechy by k jednomu cíli pracovali.“*[37] Znovu se vyslala delegace do Rokytnice. Ta byla úspěšná. Rokytničtí přislíbili podporu vamberským. [38]

Rokytnice stále čekala jak dopadne revize trasy ze Žamberka, Vamberský návrh byl pořád a jen návrh. Vamberk neměl ještě ani povoleny Předběžné práce technické. Na jednu stranu zde byl hotový Povšechný projekt a už stanovený termín k jeho revizi, na straně druhé jen jakési návrhy vamberských podpořené jen technickými dobrozdáními pan inženýra Kodla. Rokytnickým se nechtělo do nejistoty a zmařit slibně se rozvíjející projekt. Rokytnice nestála proti vamberskému návrhu, vždyť i ten v ní končil, jen musela být prostě přesvědčena o jeho úspěšnosti. A to se Vamberku podařilo.

V květnu 1897, tedy jen měsíc před pochozími komisemi, měl svolat žamberský okresní hejtman pan Wojatschek do Žamberka setkání zájemců o žamberskou trasu. Na nich měl Žamberk zjistit, že zůstal úplně sám, jako jediný zastánce žamberské trasy. Jediný a poslední. [39]

Ať tak či tak, vamberská trasa se prosazovala. S významnou podporou se setkal Vamberk i u ÖNWB. Ač předtím léta marně žádal o vlastní nádraží, počátkem devadesátých let začala být u ÖNWB výstavba doudlebského nádraží na pořadu dne. Zejména Ministerstvo války tlačilo na

---

[37] tamtéž, str. 22

[38] Nelze spor mezi oběma trasami vidět tak zcela černobíle, jak to činí Hendrych. Předkládá ho na několika úrovních. Žamberská trasa proti vamberské trase, Němci proti Čechům, Zemský sněm proti Ministerstvu. Je zajímavé, že takto národnostně vyostřený ho vidí právě až on. Kolektiv autorů skvělé brožury Padesát let dráhy Doudleby n. Orl. - Vamberk - Rokytnice v Orl. h. z roku 1956 přikládá národnostním sporům při železniční akci význam pramalý, ačkoliv by se dalo čekat, že právě zde by se nejvíce rozmazávalo, jak nám „ošklivi“ Němci nechtěli dovolit železnici. Němečtí nacionalisté o sobě dávali znát, spory byly, promítly se do všech oblastí života, tedy i plánování železnice. Zde však převážilo rozumné stanovisko spolupráce. Proto nelze vítězství vamberské verze hodnotit, jako vítězství české, vždyť to bylo německé zastupitelstvo německé Rokytnice, které dalo přednost vamberské trase. Nevyhráli to Češi, nevyhráli to Němci, vyhrála vzájemná spolupráce a hlavně vyhrálo to Rokytnicko.

Ale jinak se národnostní rozpory propukaly naplno: *„o české škole rokytnické a tamní naší menšině, které se v té době staly předmětem nenávisti a pronásledování ze strany rokytnických německých šovinistů, jimž se nelíbilo, že česká škola byla v městě zřízena i přes důrazné protesty Němců a proti vůli tamní městské rady. Škola jim byla trnem v oku, brojili proti ní již při jejím zřizování, ale největší boj nastal, když se v ní začalo učit a když zjistili, že má téměř 60 žáků. Používali všech prostředků, aby trvání školy znemožnili, a neštítili se ani násilí. Za noční tmy bývala školní budova, ačkoliv stála na periferii města u samé hranice pěčínské a v sousedství četnické stanice, přímo bombardována kamením, kusy cihel a podobným materiálem, okna byla vytlučena a zdi pokáleny térem, výkaly všeho druhu a inkoustem. I smrdutá vejce byla metána dovnitř budovy, aby vyučování bylo znemožněno. Němci nedbali na protesty českých občanů, nevšímali si ani výzvy nadřízených školních úřadů, ba ani varování okresní politické správy a obnovovali stále své útoky.“* (Padesát let dráhy Doudleby n. Orl. - Vamberk - Rokytnice v Orl. H, Hradec Králové : Slav. výbor oslav 1956, str. 9)

Češi si to zase vynahradili jinde.

[39] Fuchsa Tomáš, Podorlické lokálky, Týniště nad Orlicí : žst. Týniště n. Orl., MÚ Dobruška, MU Opočno 1998

zvyšování propustnosti hlavní tratě a tím vyplněním dlouhého mezistaničního úseku Potštejn – Kostelec nad Orlicí. ÖNWB by nyní přišlo vhod, kdyby si nové nádraží zaplatila místní dráha, podobně jako sousední MDRS v Častolovicích.

Vamberská trasa byla sice dražší a delší, ale pro rozvoj rokytnicka výhodnější. Zahrnovala větší oblast a pak Vamberk, to nebyl spojenec k zahození. Právě rokytnický pan farář p. Václav Hlavsa se měl o vamberskou trasu nevíce zasloužit. Horoval pan farář pro dráhu i z kazatelny? Vamberským se podařilo rokytnické přesvědčit. [40]

30. května 1897 se konala ve Vamberku schůze vamberských s rokytnickými. Ze schůze vzešla vzájemná dohoda. Za Rokytnici podepsáni pan starosta Emanuel Mannel a p. Václav Hlavsa. V řízení však byla žamberská trasa a její naplánovaná pochozí komise Povšechného projektu ve dnech 23. – 24 června. Proto už 9. června jela společná delegace Rokytnice a Vamberka do Prahy. Rokytničtí na Místodržitelství zastavili projekt Žamberk – Rokytnice. (Opětovně vše potvrdili ještě dopisem Ministerstvu železnic z 14.6. 1897.) Vamberští zase osobně jednali v kanceláři Kodl a Hammr, inženýři Praha Smíchov, oficiálně požádali o vykonání Předběžných prací technických. Společně pak navštívili Železniční oddělení zemského výboru a jednali úspěšně ve prospěch Místní dráhy Doudleby – Vamberk – Rokytnice.

Na schůzi všech zájemců o stavbě dráhy 29. června v Rybné nad Zdobicí držel hlavní proslov pan farář Hlavsa a *„a získán na ní mnohý dosud vlažný zájemník projektu.“* [41]

Během léta 1897 mělo snad docházet k četným sporům, novým přesvědčováním ze strany Německého Bundu, protichůdným peticím. Jisté je, že srpnu 1897 tak městské zastupitelstvo v Rokytnici s městským zastupitelstvem ve Vamberku požádalo o povolení Předběžných prací technických pro místní dráhu vycházející z určitého bodu severozápadní dráhy u Doudleb přes Vamberk do Rokytnice. [42]

17) Místní dráha Doudleby – Vamberk - Rokytnice

V říjnu 1897 byl předložen Povšechný projekt a požádalo se o vykonání přehlídky tratě a staniční komise. Ta se koncem prosince 1897 uskutečnila, na jejím základě schválilo Ministerstvo vedení tratě.

V prosinci 1901 předložila Místní dráha Podrobný projekt, aby se mohla uskutečnit politická pochůzka s řízením vyvlastňujícím. K ní došlo až v prosinci 1904. [43]

Proč takové zdržení? Čtyři roky trvalo Místní dráze vypracovat Podrobný projekt, další tři roky jeho schvalování. Sedm let je dost.

Projektem se prolínaly četné rozpory. Místem střetů byla Doudlebská stanice. Původní záměr posunout trať blíže ke Kostelci nad Orlicí a napojit se do kostelecké stanice nevyšel, trať by procházela zámeckým parkem. Ulehčením rozpočtu byla Vamberkem nabízená odbočka ze širé tratě při nenutnosti stavět doudlebské nádraží. Město Doudleby mohlo užívat stanici ÖNWB Kostelec, nebo přímo vamberskou stanici místní dráhy. To oponovalo ale stanoviskům ÖNWB, se kterými doudlebskou trasu podporovalo. ÖNWB šlo jen o nové nádraží. Odbočka na širé trati neměla význam dopravní a dopravu by naopak ještě

[40] Hendrych Stanislav, Stopou dějin železnic v Podorlicku, Hradec Králové : Kruh 1987
[41] Fuchsa Tomáš, Podorlické lokálky, Týniště nad Orlicí : žst. Týniště n. Orl., MÚ Dobruška, MÚ Opočno 1998
[42] SUA ZV-ŽO 122, 123, 216, 217, 218, 188, 189. TO 1896 - 1904
[43] Tolik strohá řeč železničních oznámení v Technických obzorech z let 1897- 98.

více, vzdor snahám o zvýšení propustnosti, brzdila. Doudlebské nádraží mělo dvě verze – krátké ve středu města pod zámkem, či delší dále od města. Výsledkem bylo ÖNWB prosazené kompromisní řešení. Vamberk ustoupil od stanoviska výtopny ve svém nádraží ve prospěch Doudleb. Zdržoval i přepracovaný návrh mostu přes Zdobnici v km 5,9. Jeho původní rozpětí 20 metrů se měnilo na 15 metrů. Nebyl to most jediný, který dělal starosti. Jednání a spory protahovaly možnost zahájit stavbu a byly poznamenány hrozbou možného oživení žamberské trasy.

Zemský výbor přezkoumával, zda by se neušetřilo na provozních nákladech *„zavedením elektrického půhonu"*.

Problémy přinášelo i finanční zajištění. *Nyní bylo nutno se zaručit Zemskému sněmu a říšské radě za naše plány. Museli jsme proto znovu hovořit s Jeho Excelencí panem místodržícím, Jeho Jasností panem zemským maršálem knížetem Georgem Lobkowitzem, panem ministrem Wittekem a Kaizlem, stejně jako s pány poslanci Blažkem, Kaftanem, Slámou, Peschkem atd. Konečně schválil Zemský sněm 70% a Říšká rada 23 % z celkových nákladů.* [44]

Místní dráha Doudleby – Vamberk – Rokytnice je příkladem místní dráhy stavěné se zemskou garancí. Místní zájemci opatřili 188 900 K, což bylo nějakých 7 % stavebního nákladu. 10. 5. 1899 byla Místní dráze Doudleby Vamberk – Rokytnice udělena zemská garance, ovšem s podmínkou, že se podaří opatřit celých 30 % stavebního nákladu. Zdá se, že největší problémy činil státní příspěvek ve výši 23 % stavebního nákladu. Stát čekal na vyřešení sporů a teprve až říšským zákonem z 14. 7. 1903 přispěl na stavbu 610 000 K. Místní zájemci tak měli konečně svých 30 %. Zemský sněm pak zajistil 70 % garantovanou půjčkou u Zemské banky ve výši 1 863 000 K. V červenci 1903 vznikla Akciová společnost Místní dráhy Doudleby – Vamberk – Rokytnice.

Léta usdilování o železnici byla korunována úspěchem. *27. prosince 1904 podepsala Jeho Excelence pan ministr železnic Wittek koncesní listinu.* Doudlebské nádraží nebylo dořešeno definitivně, koncese nezahrnovala prvních 600 metrů tratě, což nebylo zrovna obvyklé. Další prováděné dílčí úpravy trati nemohli směr celé trasy jakkoliv změnit. Stavba se mohla konečně zahájit.

Konečně se mohla stavba rozběhnout. V lednu 1905 vypsal Zemský výbor ofertní (výběrové) řízení na stavbu a nad jinými devíti firmami ho vyhrála firma Zdenek Kruliš, podnikatelství staveb na Královských Vinohradech. [45] Pěčínský tunel stavěla italská firma Guardelli a Germenegildo z Benátek. [46]

29. dubna 1905 byl poprvé zaryt rýč. Stavitel pan Kruliš z Královských Vinohrad, který z devíti stavitelů převzal tuto stavbu za obnos 1 217 000 korun se objevil s inženýry ve farním kostele na mši svaté. Na konec pronesl místní farář k této příležitosti krátkou řeč a po modlitbě za zdárné dokončení stavby, dále za Jeho Veličenstvo Císaře a nejvyšší císařský dům a za všechny urozené pány, kteří nám pomohli k realizaci stavby se odebral průvod lidí na slavnostní prostranství. Na místě, kde bude stát stanice, pronesl pan starosta Mannel proslov který končil zvoláním „ať žije Jeho Veličenstvo" a zaryl poprvé rýč. Za ním následoval místní farář, pak pan stavitel Grulich, zemský inženýr pan Lederer, pan c.k. okresní soudce Ullmann a mnozí jiní. [47]

Dohledem nad stavbou byl Zemským výborem pověřen zemský vrchní inženýr Josef Pelc. Ministerstvo železnic schválilo v dubnu 1905 rozšíření vamberského nádraží a v květnu definitivní verzi doudlebského nádraží. Zasáhnout se pokusil sousední Kostelec nad Orlicí, dosud proti doudlebskému nádraží neprotestující, ale nyní žádající vedení lokálky přímo do svého nádraží. Příliš pozdě.

[44] Výpisky z obecní kroniky v Rokytnici zapůjčené ing. Petrem Tejklem
[45] Zdeněk Kruliš převzal firmu po otci Janu Krulišovi, který koncem roku 1903 zemřel. Tato fima byla známá už ze staveb jiných místních drah.
[46] Krejčiřík Mojmír, Po stopách našich železnic, Praha : Nadas 1991
[47] Výpisky z obecní kroniky v Rokytnici zapůjčené ing. Petrem Tejklem

Pamětní spis Zemského výboru nám dává možnost nahlédnout do stavebního rozpočtu [48]:		
Náklad na opatření kapitálu	27 957 K	(1 405 K/km)
Přípravné práce a dozor	124 204 K	(6 241 K/km)
Výkupy pozemků, odškodnění a náhrady	125 800 K	(6 322 K/km)
Stavební podnikatel	1 076 492 K	(54 095 K/km)
(spodní stavba, položení kolejí, štěrkování, mechanické zařízení, návěstidla, etc.)		
Železné konstrukce mostů *(mostárna PČM v Praze)*	63 869 K	(3 210 K/km)
Kolejnice	303 626 K	(15 258 K/km)
Pražce	85 778 K	(4 310 K/km)
Vystrojení dráhy a předběžné výdaje dopravní	32 342 K	(1 625 K/km)
Vozový park	80 045 K	(4 022 K/km)
(2 lokomotivy řady 97(97.195 / 310.094 a 97.196 / 310. 095) od PČM zakoupeny od Místní dráhy Kolín – Čerčany – Kácov, pro kterou musely být dodány silnější stroje řady 178, vagony pak od Ringhoffera)		
Zařízení v přípojné stanici	22 450 K	(1 128 K/km)
Interkalární úroky po odečtení aktivních	26 537 K	(1 334 K/km)
Rezervní fondy	48 000 K	(2 412 K/km)
Nezúčtováno při otevření	645 600 K	(34 442 K/km)
Celkový stavební náklad	2 662 700 K	(133 804 K/km)

Stavitel Zdeněk Kruliš byl osobností stavby celé dráhy. *„Kruliš, který nehodlal připustit zdržení, se rval na každém kroku. S přírodou i lidmi. Dovedl vnutit svou vůli terénu, byl tvrdý vůči lidem, ale neslevoval ani sobě. Když za jedinou noc zmizeli za mrazivých březnových dnů do ztvrdlé země zatlučené vytyčovací kolíky, šel do vánice jako první vytyčovat trasu. Nebývalo zvykem, aby si stavitel u dělníků ověřoval výplaty a ceny v kantýně, ale Kruliš to dělal. Zjistil-li, že dělník si oprávněně stěžoval na nízkou mzdu, musel mu polír nedoplatek vyplatit na místě z vlastních peněz, ale „svůj" díl dostal i vedoucí sekce. Se zlou by se potázali inženýři, kdyby denně neprošli celé sekce, nebo kdyby chyběli u nebezpečných odstřelů. Museli jít příkladem: v pekelecké strži a nad Pěčínem se nechali na lanech spouštět na skalní výčnělky, ke skalám a stromům přivazovali sebe i měřičské přístroje. Ani těsně před koncem směn neváhal Kruliš vyhánět střelmistry tam, kde dělníci nečekaně narazili na zeminou krytou skálu. Lidé ve snaze o prodloužení zaměstnání, by se sní raději potýkali, ale Kruliš nedovolil. Jediné heslo, které znal a které se stalo trvalým motorem stavby, znělo „Tempo, tempo..... krátce před tím, než měl být poražen starý buk stojící v ose dráhy, přišla ke Krulišovi deputace občanů s prosbou o uchránění památného stromu. Přestože už rozestavěná trasa musela být v téměř třistametrové délce posunuta, přestože musel následovat nový výkup pozemků, strom zůstal stát. Poměrně dlouho se pak udržel i název - drážní buk"* [49]

Pochozí komise s technickou a policejní zkouškou se uskutečnila v říjnu 1906. Jednání o schválené trase, mostech a doudlebském nádraží trvala sedm let, vlastní stavba něco málo přes rok. Proto pozemky výjimečně nevykupovala místní dráha, ale nechalo se to až na staviteli.

Po dvanáctileté práci konečně přišel den otevření nové lokální dráhy. Koncesionáři připravili následující provolání: Vysoce urozený, vysoce vážený pane! 14. října tohoto roku bude slavnostně otevřena a předána do provozu lokální dráha Doudleby – Vamberk – Rokytnice, čímž se završí období obzvláštní péče o Orlické hory ze strany státu a země. Koncesionáři obou měst Vamberk a Rokytnice si dovolili Vaši Urozenost na toto slavnostní otevření pozvat a Vaši osobní účasti by si po všechny časy vysoce vážili.

Vysvěcení zdejší dráhy proběhlo 14. října 1906 a začalo v Doudlebách. Časně ráno v určenou hodinu se tam setkali: místodržitelský rada Weber v zastoupení Jeho Excelence pana místodržitele hraběte Coudenhove, ze Státního ředitelství drah v Praze pánové: inspektor Alois Huber, inspektor inženýr Neumann, vrchní stavební komisař Joh. Lamář a vládní rada Post. Ze Zemského výboru stavební rada Franz Weiser, stavební rada Karl Čihák, vrchní inženýr J. Pelc, vedoucí stavební inženýr S. Lederer, stavební podnikatel Kruliš s inženýry Maschakem a Linhartem, koncesionáři : děkan Hlavsa z Rokytnice, dále zástupci města Rokytnice, JUDr. Mendel, odborný učitel Wenzel Hanisch a Heinrich Rotter, za město Vamberk starosta Bednář s koncesionáři Kubicou a Koskem, zástupce okresu Ed. Alliger z Neratova, zástupci okresního hejtmanství Karel Vojáček a Reichen, starosta Rychnova Dr. Langer a Žamberka Dr. Doubrava.

O půl deváté přijeli vlakem do Doudleb pan vrchní zemský maršál kníže Georg Lobkowitz, L.A.B. Adalbert hrabě Schoenborn, c.k. dvorní rada Tuček zástupce ministra železnic, dále zemští železniční radové : Blažek, Peterlík a Pocher, Mons. Th.Dr. Burian z Prahy, hrabě Kinský z Kostelce nad Orlicí, baron Oskar Parisch ze Žamberka, hrabě Lüthov ze Žampachu, hrabě Bubna z Doudleb, hrabě Josef Nostitz – Rienek a velké množství osobností z blízkého i dalekého okolí, jakož i hojné publikum.

Jménem koncesionářů pozdravil pan Kosek z Vamberka Jeho Excelenci zemského maršálka, který poděkoval za krásné přijetí a vyjádřil přání, aby dráha vzkvétala a rovněž i okolí, kterým vede.

Nyní následovalo vysvěcení dráhy i lokomotiv panem Dr. Aloisem Frýdkem, generálním vikářem a kapitulním děkanem z Hradce Králové za asistence pisatele těchto řádek, jakož i děkana Antona Kašky z Kostelce nad Orlicí, pana faráře Hvězdy a Josefa Dvořáka z Vamberka. Po vysvěcení pronesl pan generální vikář česky krásnou a dojemnou řeč, kterou zakončil prosbou o Boží požehnání a přímluvu Matky Boží Marie pro toto dílo.

Přivítání ve Vamberku bylo slavnostní v každém směru. Starosta pan Bednář ukončil svoji řeč provoláním „ Sláva" Jeho Veličenstvu císaři. Hovořil také pan zemský maršálek a vyslovil přání, aby se vyplnily všechny naděje, které byly do

[48] Pamětní spis Zemského výboru Království českého o podporování železnic nižšího řádu - vydaný při dobudování tisícího kilometru místních drah zemí garantovaných, Praha : ZV Království českého 1906

[49] Hendrych Stanislav, Stopou dějin železnic v Podorlicku, Hradec Králové : Kruh 1987, str. 120

výstavby dráhy vloženy. Po malém občerstvení, které proběhlo ve skladišti, proměněném v jídelnu, pokračovala jízda do zastávky Peklo.

Zahajovací jízda pak pokračovala dále od deseti hodin dopoledne. V zastávce Peklo pan učitel Exler a v zastávce Německá Rybná starosta Mazura a okresní vrchní úředník Schopf ze Žamberka oslovili pana zemského maršálka. Vlak, který byl obsazen více než 600 osobami, projel těžce a pomalu zastávkami Slatina – Javornice. Zde hovořil obecní starosta Trejtnar a majitel panství Žamberk, poslanec říšské rady baron Parisch. Odtud jel vlak kvůli prudkému stoupání ještě pomaleji, dokud konečně i přes dvě předřažené lokomotivy nezůstal tiše stát. Odtud šli účastníci asi půl kilometru tunelem pěšky až ke kameni, který označuje tisící kilometr lokálních drah a který je umístěn na severní straně tunelu. Zde jej oslovil starosta Steffek z Pěčína, který však bohužel narušil slavnostní dojem svou netaktností, poněvadž prosil zemského maršálka, aby se ujal české (menšiny) *v Rokytnici a zohlednil tamní soukromou českou školu. Dojem těchto slov naštěstí napravila zdařilá řeč místního faráře pana biskupského notáře Wenzela Havla. Také pan vrchní zemský maršálek pominul ve své odpovědi tuto část proslovu a hovořil spíše o vývoji a významu lokálních železnic v Čechách a o jejich financování. Jeho Jasnost dále vyzvedla, že v Čechách bylo již vybudováno 30 tratí v délce 1000 km za celkových nákladů 120 000 000 K. A označil tento den dokončeného tisícího kilometru jako významný den pro železniční oddělení zemského výboru a všech jeho spolupracovníků. A poněvadž obě národnosti společně přinesly velké oběti a lokální dráha vede jak českým, tak i německým územím, kéž je oběma národnostem k dobrému. Pak se vlak rozdělil, první část přijela do Rokytnice ve čtvrt na jednu a druhá část v jednu hodinu dopoledne.*

Na nástupišti v Rokytnici stály svazy z města i z celého okresu, většina z nich s prapory a s hudbou. Za zvuků moždířů zastavil vlak na slavnostně vyzdobeném nádraží, kde stáli v zástupu členové městského a okresního zastupitelstva. Pan starosta Mannel měl uvítací řeč, v níž vyslovil díky státu, zemi a všem, kdo se podíleli na stavbě dráhy a Jeho Veličenstvu císaři provolal třikrát „sláva", ke kterému se tisíce zúčastněných nadšeně přidali, zatímco národní kapely zanotovaly hymnu. Vrchní zemský maršálek poděkoval a vyslovil blahopřání k dokončenému dílu a vyslovil naději, že se splní všechny naděje, které byly s výstavbou dráhy spojovány. Ať povstane nový život a ať přinese městečku, Rokytnice, které dnes vidím poprvé, blahobyt a požehnání. Následovaly živé výkřiky „ať žije". Lidé vystoupili z vagónů a vydali se do města. U východu stála slavobrána ozdobená říšským orlem, před kterou stála řada rozkošných mladých, bíle oděných dam, které tvořily ozdobný špalír. Zde předaly slečny Anna Mannelová, Stefanie Judke a Anna Dytrtová květinové věnce.

Pak se celý zástup odebral ke kostelu, kde je přivítal u brány pisatel těchto řádků místní pastýř duší Wenzel Hlavsa. Kostel byl v okamžení plný. Nyní zanotoval místní duchovní pastýř za asistence děkana Antona Kašky z Kostelce nad Orlicí, Wenzela Hvězdy, faráře z Vamberka, pana Josefa Červenky, faráře z Německé Rybné, pana Josefa Kubeše, faráře ze Slatiny, pana Karla Macháčka, personálního děkana z Absdorfu a místního duchovenstva pana faráře Vincence Marka a pana kaplana Johana Konečného „Te Deum laudamus". Po požehnání měl proslov, ve kterém děkoval Bohu a všem, kteří pomohli této chudé farnosti k tak velikému dílu. Modlitbou za císaře, za všechny dobrodince a za všechny, kdo se stavby zúčastnili skončila za zpěvu národní hymny první část církevní slavnosti.

Když do stanice dorazila druhá část vlaku s účastníky, četl monsignore Th.Dr. pan kapitulární děkan a generální vikář z Hradce Králové mši svatou. Po prohlídce obecního domu a poté, co účastníci zapsali svá jména do pamětního listu, konal se v horním patře obecního domu banket, kterého se účastnilo na 200 osob.

Pan vrchní zemský maršálek pronesl přípitek na císaře a na znamení toho, že příslušníci obou národností stojí jednotně při sobě, provolal císaři „Hoch" a „Sláva".

Dále pronesli přípitek pánové: starosta Mannel na vrchního zemského maršálka, farář Hvězda na Jeho Excelenci pana místodržitele, dvorní rada Tuček na lokální dráhu Doudleby – Rokytnice, místodržitelský rada svobodný pán von Weber na všechny okresy, kterým dráha prospěje, okresní starosta Alliger na pana vrchního zemského maršálka, vysoce urozený pán hrabě Josef Nostitz – Rienek na pana biskupa Josefa Doubravu, poslanec Chaloupka na pana hraběte Schoenborna, pan generální vikář Dr. Frydek jménem biskupa na města Rokytnice a Vamberk, Jeho Excelence hrabě Adalbert Schoenborn na poslance, poslanec pan Pešek na koncesionáře a pan ThDr. Němec na brzké národní porozumění. Ve tři hodiny odpoledne museli slavnostní hosté končit a rychle se odebrat ke dráze, odkud je zvláštní vlak odvezl přes Doudleby a Týniště do Prahy a Vídně. Tak skončila tato důležitá, krásná slavnost. Kéž tato železnice přinese zdejšímu chudému obyvatelstvu požehnání. [50]

14 října 1906 byl slavnostně zahájen provoz. Ten den byl také odhalena pamětní deska, podle návrhu akademického sochaře L. Herzla, na opěrné zdi pěčínského tunelu, která oznamuje: *„Za panování jeho veličenstva Františka Josefa I. Z boží milosti císaře rakouského, krále českého, etc., apoštolského krále uherského, když byl Jiří kníže Lobkowicz nejvyšším maršálkem zemským Království českého a přísedící Zemského výboru Vojtěch Josef hrabě Schoborn zpravodajem ve věcech železničních, byl tisící kilometr místních drah, garantovaných Královstvím českým a stavěných za dozoru Zemského výboru Království českého na tomto místě dobudován dne 20. září 1906."*

Písmenům „DVR" na sloupcích, označující název Místní dráha Doudleby – Vamberk – Rokytnice, se posměváčci smáli a říkali : *„dluhy Vamberka rostou".*

Provoz zajišťovala na účet Místní dráhy KkStB. [51]

---

[50] Výpisky z obecní kroniky v Rokytnici zapůjčené ing. Petrem Tejklem

[51] SUA ZV-ŽO 122, 123, 216, 217, 218, 188, 189, enl. 15, GIR 134, 135, 136, 137, SR – MD 19, 20 TO 1896 - 1904

Lidé a železnice [52]

Přínos kraji měla dráha už během své stavby. Byly tu pracovní příležitosti na vlastní stavbě. Platilo se v létě mezi 0,80 – 1,20 K v létě za den podle odbornosti. Kromě místních lidí pracovali na stavbě lidé z celých Čech, tuneláři – barabové byli dokonce Italové a Chorvati. Ve výplatní dny přicházeli místní obchodníci a nabízeli sami zboží. Že v hostincích bylo živo, netřeba připomínat. Některé z nich se přestavěly i na hotely. Místní povozníci si vydělávali dovozem stavebního materiálu. Přesto to byli právě oni, kterým dráha po dostavbě vzala notnou část zákazníků.

Je zajímavé sledovat jednotlivé pány z vamberského železničního výboru – „otce zakladatele" místní lokálky, neboť právě jim dráha nejvíce prospěla. Pan starosta Adolf Vyskočil si mohl spokojeně mnout ruce. Řídící učitel Antonín Stahl také, dráha zajišťovala větší návštěvnost školy měšťanské, pokračovací i odborné krajkářské. Firma Antonín Bednář a synové – tkalcovna, barevna, bělidlo a úpravna už nemusela stále vydržovat kočího a dva koně pro přívoz příze, uhlí, chemikálií, olejů a dalších surovin. Svůj podnik záhy rozšířila a zvelebila stroji. Jan Hernych a syn z Ústí nad Orlicí, sice vlivem úpadku textilního průmyslu zastavila provoz tkalcovny, ale na jejím místě však byly zřejmě jen díky dráze zřízeny strojírna a železárna, která se k dráze připojila vlastní vlečkou. Jindřich Kubias, řeznictví a velkouzenářství ve Vamberku mohla dovážet dobytek drahou, takže mu *„nevznikal úbytek na váze"* a firma se značně zvětšila. Kromě toho byl také tento pán majitelem stejnojmenného hostince, který v době stavby dráhy rozšířil na hotel. Jan Zeman, továrna na tkalcovské potřeby, přádelna žíní a výroba matrací, si postavila novou továrnu a do nádraží se připojila vlečkou. Josef Suchánek, cihelna rozšířila výrobu. Nově ve Vamberku vznikla pila, nová tkalcovna, dílna na hospodářské stroje a další četné menší podniky. Železnice měla i vliv na významné zdejší trhy. A tak bych mohl pokračovat dále.

Lokálka, i přes vysoce výnosný úsek Doudleby nad Orlicí – Vamberk, byla, jako jí podobné, trvale ztrátová a svým ročním provozním schodkem 30 000 K zatěžovala zemský rozpočet. Přesto znamenala nezastupitelnou roli v dopravních možnostech chudé horské oblasti.

Závěrem přidám ještě dva projekty, o nichž je zmínka právě jen v Hendrychovi. Mohli být dalšími návrhy na rozšíření rokytnické lokálky.

18) Rokytnice – Zákoutí [53]

19) Rokytnice – Rychnov nad Kněžnou [54]

---

[52] Měl bych správně končit. Lokálka je slavnostně otevřena, neměl bych psáti dále! Ale nemohu. Brožura / Padesát let dráhy Doudleby n. Orl. - Vamberk - Rokytnice v Orl. H, Hradec Králové : Slav. výbor oslav 1956
je naprosto úžasná a nabízí také pohled na 50letou existenci dráhy, na výsledky, ke kterým místní dráha v kraji přispěla. Obsahuje množství vzpomínek pamětníků a přímých účastníků vzniku, stavby a provozu místní dráhy.

[53] Hendrych Stanislav, Stopou dějin železnic v Podorlicku, Hradec Králové : Kruh 1987, podle mapky na straně 226

[54] tamtéž

Do Dobrušky

Z Opočna to je do Dobrušky vzdušnou čarou něco přes pět kilometrů. A jak už to bývá, vznikla mezi oběma městy vzájemné soupeření. Ta bylo ještě podpořeno tím, že v roce 1858 byly tehdejší okresní úřady přemístěny z Dobrušky do Opočna. Dobruška se je dlouho snažila je získat zpět.

Železniční trať StEG Choceň – Meziměstí, stavěná v polovině sedmdesátých let se nepříjemně vyhýbala Dobrušce. Mnohem lépe na tom bylo Opočno, i když jeho stanice byla až dva kilometry za městem. Spojení Opočna s vlastním městem a Dobruškou zajišťovala špeditérská firma Josefa Petříka z dobrušky, založená v roce 1876.

A když může mít železnici Opočno, proč by jí nemohla mít Dobruška? S návrhy na spojení se jako kdyby se roztrhl pytel. Dobrušku tyto projekty dost zatěžovaly, jen v roce 1892 uvolnila na jejich vypracování z obecních prostředků 1000 zlatých.

20) Návrh stavitele Jahna : Dobruška - Opočno

S prvními návrhy místních drah směřujících více do Orlických hor přišel vídeňský stavitel J. Jahn. Mezi jeho návrhy byl zejména ten z května 1880 – nám už známý projekt dráhy Doudleby – Vamberk – Rychnov – Solnice (7). Jeho prvním návrhem však byla už v březnu 1880 lokálka z Opočna do Dobrušky přes Pulice, první místní dráha Podorlicka.

Svůj návrh Jahn předložil StEG, ale v té době krátká dráha neupoutala zájem. Mnohem zajímavější pro kraj a četné zájemce byly dlouhé transverzální lokálky, doznívající jako poslední ozvěna předcházejícího období výstavby hlavních tratí. Návrh na 6 kilometrů kusé dráhy byl příliš skromný. Svůj nezájem měli projevit i OLEG i BCB, obě velké lokálkové firmy. [55]

Vzhledem k už vyjádřeným okolnostem neuspěly ani návrhy dlouhých lokálek, na jejichž vypracování se Dobruška přímo podílela. Byly to už zmíněné :

10) Návrh stavitele Hubatschka
11) Ústí nad Orlicí – Meziměstí
12) Návrh Mudr. Dvořáka

21) Josefov – Opočno – Dobruška - Olešnice – Deštné

Návrh z roku 1890. [56]

22) Návrhy stavitele Nobacka: **Jaroměř – Josefov – Opočno**
Josefov – Nové Město nad Metují

Pan Viktor Noback, podnikatel staveb místních drah z Prahy, požádal v roce 1893 o povolení Předběžných prací technických pro tratě Jaroměř – Josefov – Opočno a Josefov – Nové Město nad Metují. Projekty byly zatím jen návrhy směrů, ze kterých čerpaly projekty následující. Návrhy spojovaly tratě StEGu V Opočně / Novém Městě a SNDVB v Jaroměři / Josefově..

[55] Fuchsa Tomáš, Podorlické lokálky, Týniště nad Orlicí : žst. Týniště n. Orl., MÚ Dobruška, MU Opočno 1998
[56] Ptáček Josef, Černý Jiří, 80 let železniční tratě Dobruška – Opočno, Dobruška : MÚ a žst. Dobruška 1988

Pan Noback, toho měl v roce 1893 a následných letech rozjednáno více a zdejší návrhy byly jen malou ukázkou z nich. Jeho jméno nebylo pro stavbu místních drah neznámé [57]

23) Opočno – Dobruška – Solnice

Dobrušský starosta pan Josef Archleb navrhl v roce 1890 dráhu z Opočna přes Pohoří do Dobrušky a do Solnice, zamýšlené koncové stanice Místní dráhy Rychnov – Solnice.

Velký příznivce stavby železnice, pan Jindřich kníže Colloredo – Mansfeld, majitel opočenského panství, nechal vypracovat Povšechný projekt, který předložil v červenci 1893. Usiloval o koncesi. Jeho zájem vycházel z cukrovaru a panského dvora v Podzámčí a cihelny a panského dvora v Pulicích. Při délce 18 km se předpokládal stavební náklad 885 000 zl.

MDRS, která zahájila provoz v říjnu 1893, se postavila rozhodně proti dráze. Měla své vlastní plány na prodloužení. Ten samý měsíc se uskutečnila pochozí komise na Povšechném projektu. Komise trasu schválila. [58]

Pan starosta a pan kníže nově rozšířili na druhé straně trasu až do Smiřic. Protože se tak stalo formou nového projektu (24), začnu novou kapitolu.

24) Smiřice – Opočno – Dobruška – Solnice

Hlavním zájemcem o prodloužení trasy do Smiřic byly četné cukrovary mezi Smiřicemi a Opočnem. Do cukrovarů se dováželo uhlí, vápenec, řepa a odvážel hotový cukr a řízky. Opočenský pan kníže si nově nechal zpracovat u StEG návrh dráhy, která vycházela ze stanice. Smiřice na SNDVB dráze a spojoval je s Opočnem na trati StEG Choceň – Meziměstí a dále plánovanou koncovou stanicí MDRS v Solnici (Kvasinách).

V červenci 1895 pan starosta Archleb dostal povolení Předběžných prací technických. Dlouho se však u výchozí bodu dráhy ve Smiřicích nezůstalo. Dobruška a opočenské panství začaly více hledět na město Josefov, jako nový výchozí bod své dráhy. Josefov měl mít pro počátek trati strategický význam. Prameny hovoří o plánovaném splavnění Labe právě až do Josefova, kde měl vzniknout významný říční přístav, který měl svou spádovostí obsloužit široké horské okolí. Krkonoše i Orlické hory. Dobruška si zřejmě dost dobře uvědomovala, co by to pro její dráhu znamenalo, kdyby právě po jejích kolejích k Labi jezdily takřka celé Orlické hory. To ovšem směr na Smiřice vylučoval.

Nový směr na Josefov vyvolal odpor Opočna, které si ze smiřické trasy slibovalo zejména rozvoj svého cukrovaru. Dráha na Josefov se tak vlastně zcela vyhýbala cukrovarům mezi Opočnem a Smiřicemi, a to se Opočenským nelíbilo. Řepařská dráha byla nahrazena lepším dopravním směrem, k strategickému přístavu.

---

[57] **Pan inženýr Viktor Noback**, podnikatel staveb místních drah z Prahy, není rozhodně neznámou postavou. Jeho jméno se v železničních hlášeních Technického obzoru objevuje poměrně často ve spojitosti s různými místními dráhami.

Jeho titul zněl *„podnikatel staveb místních drah"*. Na místních drahách si založil zajímavou živnost. Byl to on, kdo vyhledával nové směry a hledal pro ně místní zájemce. Jen pro námi sledovanou oblast Podorlicka požádal, v roce 1893 o povolení Předběžných prací technických pro dvě dráhy Jaroměř – Josefov – Opočno a Josefov – Nové Město nad Metuji. Ve stejné zprávě žádá také o místní dráhu z Holic do Pardubic s odbočkou do Hradce Králové. A týž rok ještě z Pardubic do Městce Králové. V roce 1897 pak pro místní dráhu Poříčí – Petrovice – Janovice – Adržbach – Teplice, s případným prodloužením přes hranice do Vambeřic. Činorodý člověk.

[58] TO 1893 -94

Jestliže v červnu 1895 pan starosta Archleb dostal povolení Předběžných prací technických pro smiřickou trasu, už v září Ministerstvo obchodu toto povolení rozšířilo o novou trasu do Josefova a prodloužilo o dalších 9 měsíců. Zdá se, že novému směru vyslovilo Ministerstvo větší náklonnost. V prosinci 1896 tak Ministerstvo železnic projekt zastavilo ve prospěch tratě Josefov – Solnice (25).

25) Josefov / Jaroměř – Opočno – Dobruška - Solnice

Projekt měl podobný směr jako předcházející, jen jiný počáteční bod. Nový směr, oproti předcházejícímu, byl stavěn už zcela jistě jako místní dráha.

U této trasy nakonec zakotvilo město Dobruška. Jeho velký spojenec, opočenský pan Jindřich kníže Collorado – Mansfeld vedl první jednání pro výstavbu tratě. Bohužel v roce 1895 zemřel a dědicové, jak si Dobruška stěžovala, neměli valného zájmu pokračovat v železniční akci. Proto hlavní iniciativu padá na Dobrušku samotnou.

V srpnu 1895 pan starosta Archleb získal povolení Předběžných prací technických. V červenci následujícího roku předložil ministerstvu Povšechný projekt a snad měl požádat i o koncesi. Začaly komise. Pro stavbu tratě vybrala Dobruška v tomto roce 250 000 zl. z financí svých i zúčastněných měst i podniků. Jejím požadavkem bylo 300 000 zl. zemské podpory, což bylo na tak dlouhou trať docela málo.

Výhodou byl nenáročný terén a nízká žádost o subvenci na 37,8 kilometrů dlouhou trať. V úseku Opočno – České Meziříčí se mělo využít kolejí již postavené vlečky do cukrovaru ve Velkém Meziříčí, kterou vystavěla StEG.

Podezřele malý odhad stavebního nákladu zavdal příčinu k dalšímu prošetření. V červnu 1896 se uskutečnila nová pochozí komise. V září Ministerstvo železnic prostřednictvím Místodržitelství upozornilo na skutečné pořizovací náklady, které měly činit minimálně 1 714 220 zl. (tj. běžných 45 300 zl. za km tratě). Projekt tak byl Dobrušce vrácen zpět. V běžných případech se stávalo, že špatný odhad a vrácení projektu vedlo k jeho celkovému zastavení. Dobruška měla však štěstí, které bylo notně podmíněno přímluvami opočenských Colloredo – Mansfeldů a mladočeským panem poslancem Jindřichem Maštálkou ze Sobotky. Však nebyl jistě bezdůvodně pan poslanec v červnu 1905 jmenován čestným občanem Dobrušky.

Místní dráha vycházela z nádraží Josefov SNDVB (dnešní stanice Jaroměř). Po dvou mostech, přes Úpu a Metuji, vlevo míjela josefovskou pevnost. Údolím říčky Jasené do zastávky Starý Ples. Snaha o ušetření nákladů se promítala i v možném odpojení se projektované trati z hlavní trati až po překročení Úpy směrem na Svatoňovice, čímž by se ušetřilo za stavbu drahého mostu. Místní dráha by pak stavěla pouze most jediný – přes Metuji. Dále trať místní dráhy směřovala nepříliš náročným terénem k zn Králova Lhota – Jasenná, stanici České Meziříčí (při jižním okraji městečka), do stanice Opočno StEG. Z Opočna do Dobrušky. Částečně podél Zlatého potoka přes Chábory a Podbřezí do stanice Bílý Újezd a koncové stanice MDRS Solnice.

Josefov měl být pro kraj důležitým říčním přístavem. Dráha otvírala podstatnou část Orlických hor. V Dobrušce stála továrna na likéry, tkalcovna, pivovar. Konaly se zde četné trhy, kam za obchodem putovali tkalci z celých Orlických hor.

Změny odhadů stavebních nákladů odradily řadu zájemců o stavbě trasy. Zůstala jen

Dobruška, Solnice a Jaroměř. [59] Zcela proti stavbě se ostře postavilo město Opočno, stavící se pro svou původní trasu na Smiřice. Poukazovalo, že na spojení s Josefovem má pramalý zájem. Všechny snahy Opočna byly zastaveny v prosinci 1896 společně s odstavením smiřického směru (24).

Nové železnici, spojující 2 hlavní trati a jednu místní dráhu, nepřáli i přes její lokálkový význam její budoucí sousedé SNDVB, StEG i MDRS. Obava z nevítané konkurence byla příliš veliká.

Díky četným rozporům se proti trase postavil nakonec i Zemský výbor. Ministerstvo železnic v lednu 1897 projekt pozastavilo. To bylo zejména pro Dobrušku prohra. Tu nepřežil hlavní bojovník za železnici pro Dobrušku - pan starosta Archleb. Jako staročech (poslední ze tří staročeských starostů ve východních Čechách), byl opozicí mladočechů a sociálních demokratů donucen k rezignaci a posléze i odchodu z Dobrušky. Dále však ve jménu Dobrušky pokračoval v železniční akci.

Spory v městském zastupitelstvu však pokračovaly dále a staly se neúnosnými, proto pražské místodržitelství rozpustilo městskou radu a prozatímně jmenovalo správní komisi. V jejím čele stáli bývalí radní města pan Josef Vondra (jako předseda), pan Eduard Žižka, lékárník a pan Jan Burian, obchodník šicími stroji. Posléze nové městské zastupitelstvo zvolilo novým starostou pana Buriana.

Železnice se město rozhodně nemínilo vzdát. Naopak. V únoru 1899 ještě správní komise ustanovila železniční výbor, v jehož čele stáli tři zmínění pánové. Železniční výbor měl ještě znásobit železniční snahy. Kromě aktuální trasy Josefov – Solnice si výbor dal za úkol nově podporovat i trasu Hradec Králové – Černilov – Opočno (51).

Dobrušský železniční výbor tak zapříčinil další řadu jednání, ale postupně se ukázalo, že projekt se začíná rozpadat na tři části. Protože Zemský výbor zpočátku odmítl svou podporu, musela Dobruška začít uvažovat o stavbě svépomocně, z vlastních financí. Toho se mohlo docílit jen postupnou stavbou jednotlivých částí.

Z velkého projektu se jedná o třech částech:

A) Josefov / Jaroměř – Opočno

Proti této části se postavila StEG. Obava z konkurence, nového spojení. A to má ještě podporovat tím, že má dovolit použití a přestavbu své vlečky z Opočna do cukrovaru v Meziříčí. Nic nedovolí. Proto je nově na plánech zachycena zcela nová kolej mimo tuto vlečku. Propočty přepravy nákladů ukázaly na prozatímně malý obrat vozů mezi Josefovem a Opočnem, labský přístav byl zatím v nedohlednu.

Místní dráha se chtěla ubránit zvýšení nákladů stavby, zdlouhavého prodlužování jednání i obtížného boje s mocnou železniční společností a vzdala se své josefovské části.

B) Opočno – Dobruška

Podrobné propočty poukázaly, že, za stávajícího stavu, z celé dlouhé trasy byla obratem významná jen část mezi Opočnem a Dobruškou. Proti krátké kusé lokálce nebyly žádné námitky, proto projekt neměl upadnout celý.

[59] Fuchsa Tomáš, Podorlické lokálky, Týniště nad Orlicí : žst. Týniště n. Orl., MÚ Dobruška, MU Opočno 1998

StEG souhlasilo s připojením do opočenského nádraží. Dobrušce se pro tuto trasu podařilo získat i souhlas města Opočna, které dosud stálo proti celé dlouhé trase, krátká lokálka by mu však nevadila, vždyť i ona byla obsažena v jeho projektu trasy na Smiřice. V červnu 1897 opočenské okresní zastupitelstvo poslalo nové dobrozdání tentokrát už jen pro Místní dráhu Opočno – Dobruška.

C) Dobruška – Solnice / Kvasiny

Se svými výhradami vystoupil Rychnov, jako hlavní koncesionář Místní dráhy Rychnov – Solnice. Podmínky, které předložil, mu měly nahradit ušlý zisk. Místní dráha Josefov – Opočno – Solnice měla po dobu 20 let platit MDRS vysoké odškodné. Rychnov tak hledal cestu z těžkého finančního zatížení. Nová dráha také zcela hradila i úpravu stanice Solnice. V dalších jednáních se ale MDRS postavila zcela rozhodně proti jakémukoliv připojení na svou síť. Okresní výbor rychnovský, pochopitelný příznivce MDRS, několikráte vyjádřil nepotřebu tratě pro svůj okres. Marně se ho pan poslanec Maštálka snažil opakovaně přesvědčit o opaku.

Je potřeba si všimnout základního rozporu u Místní dráhy Rychnov – Solnice. Na jednu stranu je to ona, která volá v roce 1895 po prodloužení své trasy. Častolovice – Borohrádek, Solnice – Zemská hranice (13). Na stranu druhou zle se staví k dráze do Rokytnice, odmítá veškeré snahy ze strany Dobrušky. Proč jednou ano a podruhé ne? Odpověď je nasnadě. Pokud se jednalo o vlastní navrhovaná spojení, byla volena tak, aby mohla místní dráze jen prospět. Koleje do Borohrádku i k hranicím mohly přinést dráze jen zisk. To ale cizí dráhy ne! Už tak dost snižovala zisk rokytnická lokálka, omezoval se tím počet zákazníků, kteří už nemuseli používat jen jediné dráhy. A spojení do Dobrušky? Na něm by vydělala jen Dobruška, pro Rychnov nebylo důležité. Naopak bylo zlé. Solničtí by pak více využívali jistě směru na Dobrušku, než na Rychnov. Propočty přepravy nákladů jen ukázaly na nízký obrat vozů mezi Dobruškou a Solnicí. Proto, nemůže – li si Rychnov postavit vlastní rozšiřující dráhy, proč by měl ustupovat nevítané konkurenci? Prameny připomínají také, že: *„sotva lze stavět bez součinnosti Rychnovského velkostatku."*

Lesmistr pana knížete Colorado – Mansfelda, pan Bohutínský, horlil, že *„dráha by zajíce plašila."*

Všechna jednání dobrušského železničního výboru tak zmařila MDRS. Svým neoblomným stanoviskem zcela znemožnila uskutečnění dobrušsko - solnické části trati. [60] [61]

[60] Fuchsa Tomáš, Podorlické lokálky, Týniště nad Orlicí : žst. Týniště n. Orl., MÚ Dobruška, MU Opočno 1998.
Tomáš Fuchsa také našel zmínku o myšlence prodloužení dobrušské lokálky do Solnice. Zajímavé je, že tyto snahy MNV v Dobrušce jsou z roku 1969. Tentokrát by už nebyl nepřítel připojení v podobě rychnovské lokálky. Je to k pousmání, ale s myšlenkou nové dráhy přišla Dobruška právě zrovna v době, která

Neuspěly i další návrhy na připojení Dobrušky:

26) Josefov – Plasnice [62]

27) Hradec Králové - Levín [63]

28) Místní dráha Opočno - Dobruška

Z celé dlouhé místní dráhy Josefov – Solnice (25) tak zůstala jen krátká Místní dráha Opočno – Dobruška. Krátká, ale přesto s třemi možnými variantami ze stanice Opočno StEG do Dobrušky:

1. zcela mimo město Opočno – původní návrh bývalého starosty Archleba.
2. přes Podzámčí, město Opočno, Pulice.
3. přes Podzámčí, více k Podhoří, Pulice.

V Pulicích stála cihelna, v Podzámčí cukrovar pana hraběte. Město Opočno odmítlo přispět na 2. trasu přibližující se svému městu, Dobruška zvolila směr blíže k Podhoří, který pro svůj cukrovar a cihelnu prosazovalo opočenské panství. Poslední pokus Železničního oddělení Zemského výboru o vedení až do Solnice pro zarputilý odpor MDRS nevyšel.

V srpnu 1897 pan bývalý starosta Archleb předložil Povšechný projekt, který vypracoval inženýr Plenkner z Prahy. V říjnu proběhly první komise.

Bývalý starosta pan Archleb, nyní už bytem na Vinohradech, stále spolupracoval s Dobruškou na jednáních o trati. Jako majitel vypracovaného projektu celé tratě (t.j. Josefov – Solnice 25) žádal o koncesi. Spolupráce města s bývalým starostou však skončila a nový starosta pan Jan Burian a město Dobruška se v říjnu 1899 odmítly prostřednictvím pana Archleba ucházet o koncesi. V lednu 1900 požádala městská obec v Dobrušce o další povolení Předběžných prací technických.[64] Podobně v jako listopadu pro další rok

V prosinci 1901 Dobruška zamítla i původní Archlebovu trasu. Bývalý pan starosta se snažil alespoň finančně využít svého bývalého postavení. Projekt zapůjčil městu jen za náležitý obnos. Na Dobrušce pak vyžadoval četnými žádostmi odměnu 5000 K, která měla odškodnit jeho námahu spojenou se železniční akcí. Až v roce 1908 mu Dobruška přiznala alespoň 1000 K.

Jednání dále brzdil Nový hrádek a okolní obce, které poukazovali na svůj záměr stavět trasu Solnice – Olešnice (Nové Město) (35).

Na Podrobný projekt si město Dobruška vypůjčilo 5000 K od městské spořitelny – o jeho vypracování se v dubnu 1901 ucházeli inženýři Pícha a Plenkner (s nabídkou 900 K za km tratě), inženýr Stummer z Vídně (600 K za km + další nejasné požadavky). Vídeňská firma inženýra Karel Bauera nabízela stavbu tratě s elektrickým pohonem.[65] V listopadu 1901 byli konečným rozhodnutí požádáni pánové Pícha a Plenkner o vypracování projektu pro stavbu tratě o parním pohonu. [66]

---

nebyla nakloněna drahám. Začínala železnicím nepřátelská sedmdesátá léta. Dobrušská lokálka měla naopak co dělat, aby je přežila.

[61] SUA ZV-ŽO 108, 109, 128

[62] Projekt z roku 1901.Píše o něm jen Čermák na plánku na str. 16.
Čermák Luboš, Stopy - fakta - svědectví z historie trati Choceň - Broumov v datech a obrazech . II. díl , Praha : BEN - technická literatura 1999

[63] Projekt z roku 1901. Trasa snad z Hradce Králové přes Černilov, Opočno, Dobrušku, Tis, do kladského Levína. Opět jen v Čermákovi na plánku na str. 16.
Čermák Luboš, Stopy - fakta - svědectví z historie trati Choceň - Broumov v datech a obrazech . II. díl , Praha : BEN - technická literatura 1999

[64] Už není zmiňován pan Archleb, jako dosud.

[65] Ve stejné době nabízel také stavbu elektrické dráhy z Hanušovic do Starého Města (29)

[66] Fuchsa Tomáš, Podorlické lokálky, Týniště nad Orlicí : žst. Týniště n. Orl., MÚ Dobruška, MU Opočno 1998

Zdá se, že Zemský výbor přehodnotil svůj zamítavý postoj k dráze a souhlasil se svou podporou. Dráha se stavěla, jako jiné podobné místní dráhy, se zemskou garancí. Město Dobruška sehnalo na stavbu přes 120 000 K. Nakonec se použilo jen 92 500 K. K tomu stát přidal 120 000 K. Při celkovém nákladu kolem 750 000 K to bohatě převyšovalo potřebných 30 %. Zem tak garantovala 510 000 K převzetím kmenových akcií společnosti. Zemská banka ještě nabídla dalších 500 000 k půjčky, toho však ani nebylo potřeba.

Zahájení stavby se stále odkládalo. Povšechný projekt byl předložen v srpnu 1897, Podrobný byl zadán v listopadu 1901. Otázkou zůstává, co silně zdrželo projekt. Byly to spory mezi Dobruškou a uraženou ctí odmítnutého bývalého starosty Josefa Archleba? Tento pán zřejmě kladl překážky nemalé. Nebo to byly různé verze trasy? Či neochota podpory ze strany země? Vždyť původně zamýšlela Dobruška stavět zcela svépomocně. Nově začaly vystupovat i další projekty drah. Už se konaly komise místní dráhy Josefov / Jaroměř – Nové město nad Metují – Solnice (35). To vše zahájení stavby stále jen odkládalo.

Až v květnu 1907 získala Dobruška koncesi pro Místní dráhu Opočno - Dobruška. V červenci okamžitě nabídla Firma Orenstein a Koppel z Prahy zapůjčení stavební úzkokolejné drážky i s lokomotivkou a vozíky. Teprve v září 1907 Zemský výbor vybral mezi stavebními firmami a schválil zadání stavby Podnikatelství Král, Štěpán a Fanta v Praze. Tato firma nákladem 750 000 K postavila mezi říjnem 1907 a listopadem 1908 trať o délce 5,5 km.

Nádraží v Opočně se upravovalo pouze nepatrně. Těsně za ním se připojovala vlečka do cukrovaru v Podzámčí.V km 2.5 se zřídila zn Pulice pro blízkou cihelnu. V Dobrušce vznikla malá tříkolejná stanička s výpravní budovou, skladištěm, vodárnou, výtopnou o dvou stáních.

Dlouhá léta čekání přinesla kýžený úspěch. 1. listopadu 1908 byl na Místní dráze Opočno – Dobruška slavnostně zahájen provoz. Podle nového pana starosty Jana Buriana se místní dráze přezdívalo Burianka. [67] Provoz zajišťovala KkStB. V provozu s osobní i nákladní dopravou jezdily dva parní motorové vozy (u ČSD řada M 124.0001 a 0002). Převzetím kmenových akcií městkou spořitelnou v Dobrušce vznikla v roce 1908 Akciová společnost Místní dráhy Opočno – Dobruška. Zanikla až po zestátnění v roce 1925 výmazem z obchodního rejstříku v roce 1928. [68] V roce 1965 se do zn. Pulice připojila vlečka z Pulické cihelny.

Místní dráha Opočno – Dobruška měla velké štěstí, že se ji podařilo postavit. Vždyť za celá ta dlouhá léta jednání mohl být projekt kdykoliv zastaven. Hlavní rozmach drah garantovaných zemí byl dávno pryč. MDOD je poslední místní dráhou, kterou se podařilo postavi se zemskou garancí.

Místní dráha se hned po svém dokončení snažila o prodloužení své trasy, o tom budou pojednávat další kapitoly. [69]

---

[67] Černý Jiří, 65 let tratě Dobruška – Opočno pod Orlickými horami, Železničář, 1978, str. 379
[68] Černý však hovoří o Akciové společnosti místní dráhy Opočno – Dobruška, která se o finanční záležitosti Místní dráhy starala mezi lety 1915 a 1939
[69] SUA ZV-ŽO 108, 109, 121, 128, enl 33, SR – MD 116 - 119

Do Starého Města

Do Hanušovic přišla první železnice v roce 1873 při otevření MGB. Na její směr Šternberk – Králíky (Dolní Lipka) se v roce 1888 připojila trať do Glucholaz. I když Hanušovice byly jen ves (statut městečka získali až 1923, města 1976), nebyly bezvýznamné. Přádelna lnu, parní pila Lichtenštejnského velkostatku, 3 menší podniky na zemědělské stroje, sodovkárna, koželužna, chemická továrnička a hlavně od roku 1874 pivovar v Holbě hned u nádraží, třetí největší na Moravě.

I nedaleké Staré město na Moravě (Mahrisch Altstadt) v kotlině pod majestátným Králickým Sněžníkem zatoužilo mít svoji železnici. V čele těchto snah stála rodina Buhlů, která pro Staré Město hodně znamenala. Buhlové přišli z Kladska už v 17. století a věnovali se textilnímu průmyslu a těžbě. Pro nás je nejdůležitějším inženýr Hermann Buhl (1859 – 1927) továrník a starosta ve Starém Městě. Převzal otcovu firmu a zmodernizoval provoz bělidla, barvírny, niťárny. Chemické bělidlo ve Starém městě bylo jedno z nejmodernějších v celé monarchii. Pan starosta reguloval řeku Krupou, v Okresním silničním výboru zlepšoval dopravní spojení. Za jeho přičinění vznikla ve městě elektrárna, měšťanská škola. Byl v čele místní pobočky Sudetského horského spolku. Rodinná firma, těžířstvo Grafitwerke Buhl - Alberti a. g., patřila ve svém oboru těžby k předním v celé Evropě. Grafit se v okolí se těžil od roku 1830 a byl hodně kvalitní. Zásoboval nejenom vídeňskou tužkárnu Hartmunth. Dalším zájmen těžírstva měly být i železné rudy. [70]

Hlavním spojencem pana starosty byl pan Jan kníže z Lichtenštejna. Lichtenštejnské panství bylo největší majitel pozemků na Moravě. Rozsáhlé lesy ve zdejší oblasti spravovalo centrální ředitelství lesních statků knížete Lichtenštejna v Olomouci - lesní úřad Hanušovice, jehož zdejší velká parní pila zpracovávala ročně až 30 000 plnm. dřeva. Současně v ní mohlo pracovat 6 katrů najednou. Dále navíc 20 000 plnm. dřeva dále využívala papírna v Jindřichově. Pro odvoz dřeva si dokonce Lichtenštejnské lesy postavily v nedalekém okolí Branné lesní úzkokolejné železnice, které zanikly ve třicátých letech.

29) Místní dráha Hanušovice – Staré Město

V listopadu roku 1894 byla panu starostovi ve spolku s obcí staroměstskou uděleno povolení Předběžných prací technických k trati Staré město – trať Moravské hraniční dráhy mezi Hanušovicemi a Vlaským. Bez četných peticí se to samozřejmě neobešlo. Až v říjnu 1899 byl předložen Povšechný projekt, na jehož základě se v listopadu konala přehlídka trati. Projekt vypracoval JUDr. Rudolf Mayreder z Vídně. Počítal s nákladem stavby 1 200 000 K pro 9, 4 km dlouhou trasu, která byla bez vážnějších námitek v březnu 1900 schválena.[71]

V roce 1900 předložila vídeňská firma ing. Bauera návrh na stavbu elektrické drobné dráhy z Hanušovic do Starého města. Návrh, který jednání o místní dráze nemohl ohrozit. [72]Místní dráha Hanušovice – Staré Město patří mezi dráhy postavené svépomocí se státní a zemskou podporou. Místní zájemci přispěli 125 000 K. Nejvíce Lichtenštejnské panství 50 000 K a staroměstská obec

[70] Myška Milan a kol., Historická encyklopedie podnikatelů Čech, Moravy a Slezska, Ostrava : OU 2003
[71] Současně také tento pán pracoval na nedalekém projektu místní dráhy z Petrova do Koutů.
Goš Vladimír, Musil Miroslav - Údolím Krupé : 90 let trati Hanušovice - Staré Město, Šumperk 1995.
[72] Podobně dopadla elektrická dráha i u Místní dráhy Opočno – Dobruška (28).

30 000 K. Zemědělská banka Markrabství moravského jim poskytla hypotéku 550 000 K se 4% úroky a splatnou do 70 let.

Balík akcií budoucí akciové společnosti o hodnotě 200 000 K se zavázala převzít země moravská díky rozhodnutí Zemského sněmu z května 1900. Na zasedání Říšské rady v květnu 1901 byl předložen zákon na zajištění stavby 18 ti místních drah v celém Rakousku. Z nich pět bylo v Čechách a tři na Moravě. Mezi nimi byla dráha staroměstská i nedaleká místní dráha do Koutů. Zákonem z 1. července 1901 jí byla přiklepnuta státní dotace 350 000 K, za kterou stát přislíbil zakoupit akcie budoucí společnosti.

Finanční prostředky byly zajištěny. Zahájení stavby se však stále oddalovalo. Pan JUDr. Mayreder pracoval dále na Podrobném projektu. Pochozí komise k němu se konala v červnu 1902. Kromě záležitostí s výkupy pozemků se řešili dílčí varianty trati, zejména se posouvala staroměstská stanice, aby se více přiblížila samotnému městu. To vše zpozdilo zahájení stavby, koncesi se panu ing. Buhlovi podařilo získat až 17. srpna 1904.

V listopadu se začalo stavět. Stavbu prováděla *„Spojená společnost pro stavbu železnic a provoz železniční ve Vídni."* pod vedením ing. Vichtlera. Stavební společnost čekalo 9,4 kilometrů dráhy těžkým skalnatým terénem v údolí říčky Krupé. Stavba překonávala výškový rozdíl 126 metrů, největší sklon byl 2,0 %. Svým charakterem se přibližovala horským drahám. V únoru 1905 se definitivně schvalovaly četné mosty, kterými jen dráha oplývala. Vyniká zejména 65 metrů dlouhý most o třech polích, který v traťovém km. 4, 256 přechází říčku Krupou ve výšce 12 m. [73]

Místní dráha vycházela ze stanice Hanušovice a 1828 metrů měla společnou kolej s tratí býv. MGB na Dolní Lipku. U soutoku Moravy a Krupé odbočila vpravo mostem přes Moravu a okresní silnici a ponořila se do údolí říčky Krupé. V km. 5, 6 n. Vysoké Žibřidovice pro lichtenštejnské dříví. V km. 8,8 zast. Chrastice. Koncová stanice Staré Město s koncovým km. 11,433. Malé nádražíčko se třemi kolejemi, výpravní budovou, skladem, výtopnou.

V lednu 1905 Ministerstvo vnitra na základě vyjádření Ministerstva železnic povolilo zřízení akciové společnosti místní dráhy. Kromě Moravské země zakoupili akcie právě Městská obec staroměstská, Jan kníže z Lichtenštejna, starosta a továrník ing. Buhl, obchodník Adolf Winter, důlní podnikatel Alexandr Buhl a další místní zájemci. V březnu 1905 se ustanovilo shromáždění akcionářů v čele s panem starostou Buhlem a ředitelem lichtenštejnských lesů panem Wiehlem. Teprve teď mohla akciová společnost uzavřít smlouvu se stavitelem již rozestavěné trati a převzít ji od Zemského sněmu. V září se na hotové trati konala technicko – policejní zkouška.

4. října 1905 byla Místní dráha slavnostně otevřena. Provoz s vozidly patřícími akciové společnosti zajišťovala na její účet KkStB. K nepříliš vysokému provozu patřily tři páry smíšených vlaků s mašinkou 97.241 (310.0127) z Lokomotivfabrik Krauss a Comp. v Linci. Stavba byla definitivně dokončena až stavební kolaudací některých objektů trati v listopadu 1907.

Místní dráhu držel nad vodou zejména lichtenštejnský velkostatek a Těžířstvo Alberti. Provoz samotný byl ziskový, do záporných čísel ho sráželo zejména splácení půjčky. Těžířstvo jednalo

[73] Gába Zdeněk, konečný Libor a kol. – 100 let místní dráhy Hanušovice – Staré Město, Staré Město : MÚ Staré Město 2005

v letech 1909 – 1912 s pražskou firmou Orenstein a Koppel o stavbě čtyřkilometrové normálněrozchodné vlečky ze stanice Staré Město ke své úpravně rud v Malém Vrbnu. Zastávka Vysoké Žibřidovice byla zřízena v roce 1906. V km 2,1 byla v roce 1913 zřízena zastávka Dolní Žleb. (dnes zastávka Hanušovice)

Místní dráha Hanušovice – Staré Město na Moravě měla štěstí, nemohla si stěžovat na nedostatek vlivných místních podporovatelů, kteří využívali jejích služeb, jinak to v zásadě byla místní dráha pro jedno město. [74]

30) Spojení Staré Město - Seitenberg

Už záhy po dokončení trati se objevily myšlenky na její další pokračování do Kladska. To ovšem nebylo tak jednoduché. Stačí se jen podívat na mapu a už vidíme obrovskou překážku v terénu. 7 km. příkrého stoupání údolím říčky Krupé ze Starého Města, konečné stanice staroměstské místní dráhy, do Kladského sedla, tam překonat rozvodí tunelem dlouhým až 2,5 km. a dále 9 km. příkrým spádem do Seitenberku (Stronie Slaskie) v Kladsku, do konečné stanice dráhy Rengersdorf - Seitenberk. [75] Celá stavba byla navrhována v těžkém terénu, svými sklony se přibližovala horským drahám, tunel pod Kladským sedlem byl dlouhý a velmi technicky náročný.

Návrh odrazoval svými technickými obtížemi. Republika československá [76], měla jiné zájmy, než zbytečně utápět peníze na rozšiřování horských lokálek, které nepřinášelo žádné ekonomické výhody, bylo jen spojením dvou koncových drah.

Po připojení Sudet k říši se situace změnila. Staré Město a okolní obce žádaly v prosinci 1938 Ředitelství Říšských drah ve Vratislavi. Hrálo se na strunu národní, lepšího spojení zdejších Němců s Říší. Předkládala se doprava dřeva, grafitu a podpoření místního průmyslu. Nezanedbatelné bylo hledisko turistického ruchu do atraktivní oblasti Králického Sněžníku. Na světlo se vytáhla i stará myšlenka nejkratšího spojení Vratislavi (Berlína) s Vídní, v tomto čase tak hojně oprašovaná. Ale ani Říši se nechtělo zbytečně do technicky náročné trati, když měla jiné starosti.

Spojení Seitenbeg – Staré Město mělo pouze omezený místní význam. Oproti spojnici z Kladska přes Mezilesí do Hanušovic ušetřila zamýšlená trať stejně jen pár kilometrů. Na to, aby hodnotně zastupovala toto spojení, měla mnohem nepříznivějších sklonových poměry, její stavba byla velmi náročná a tím i drahá. [77]

Návrh byl po válce snad předán do Prahy a zapadl. [78]

---

[74] TO – 1894, 1999, 1901, 1905, 1906

[75] Provoz na lokální dráze z Rengersdorfu (Krosnowic) do Seitenbergu (Stronie Slaskie) byl zahájen 14. 11. 1897. Trať údolím dnešní Biele Ladecke byla dlouhá 24 km. V roce 1909 byl na Ředitelství Pruských královských drah ve Vratislavi předložen projekt na její prodloužení přes Alt. Mohrau (Stara Morawa) do Wilhelmstadtu (Boleslawow). 6 kilometrů nové trasy se pro nedostatek finančních prostředků nepodařilo uskutečnit.
Kučmin Janusz, Sto lat kolei Doliny Bialej Ladeckiej, Pielgrzymy 1997, www.kolej.one.pl.

[76] RČS zachovala místní dráhu zprvu jako soukromou a od ztrátové akciové společnosti převzala 100 % podíl ve třicátých letech

[77] Nejkratší spojení Vratislav – Vídeň se uskutečňovalo z Mezilesí přes Lichkov, Kyšperk, Ústí nad Orlicí, Českou Třebovou. Počet zejména dálkových vlaků zde významně vzrostl a této potřebě se upravovala i trať. Vznikly nové hlásky v Těchoníně a Verměřovicích, výhybna v dnešním Lanšperku, kolejová spojka na Třebovském zhlaví v Ústí nad Orlicí, rozšiřoval se vlastní českotřebovský uzel.

[78] Goš Vladimír, Musil Miroslav, Údolím Krupé - 90 let trati Hanušovice - Staré Město pod Sněžníkem, Hanušovice, Šumperk : žst. Hanušovice a Šumperk 1995

Přes hranice náchodským průsmykem

Jen na dvou místech v Orlických horách bychom našli vhodné terénní podmínky pro průchod železnice přes hranici do sousedního Kladska. Zcela na jihu kladského výběžku otvíral hory lichkovský průsmyk, kterým hranice přecházela trať ÖNWB v sedmdesátých letech. Druhým takovým místem byl náchodský průsmyk v nejzápadnější části Kladska. Náchodský průsmyk se přímo nabízel pro vybudování přeshraniční železnice.

Pruská trasa z Kladska do Slaného byla vybudovávána postupně. V roce 1890 dosáhla železnice Utschendorf (Szcytna), v roce 1902 Reinerz (Dušníky). Náročná trať horského charakteru s četnými tunely a dlouhými zákrutami do Kudowy (Chudoby) byla otevřena v roce 1905. v roce 1906 dosáhly koleje Schlaney (Slaný) na samých hranicích. Počítalo se s napojením na rakouské železnice, ke kterým chybělo už jen pár kilometrů. [1]

Pro přeshraniční dráhu mluvilo zejména lepší zpřístupnění slezského uhlí. Neméně důležité mohly být návštěvy obyvatel Království českého v lázeňských střediscích v Chudobě a Slaném, které vykazovaly roční návštěvnost z české strany hranice 8 000 hostů, lázně v Dušnících dokonce 12 000 hostů.

Přeshraniční železnice se přece jenom lišila svou povahou od běžných místních drah a tak má v našem příběhu zvláštní kapitolu. [2]

31) Náchod – zemská hranice

S prvními návrhy na přeshraniční spojení se mělo přijít v květnu 1880 [3] Tento rok byla na pruské straně schválená dráha Kladsko – Chudoba, finanční problémy však odložily zahájení stavby. První úsek do Sczytné byl otevřen 15. 12. 1890.

V srpnu roku 1896 požádal Jan Tichý, purkmistr v Náchodě o povolení Předběžných prací technických pro dráhu Náchod – zemská hranice. Nová a důležitá spojka se napojovala na budoucí připojení pruských drah v Chudobě.

V dubnu 1897 se v Chudobě sešli zájemci o stavbu. Za českou stranu pan purkmistr Jan Tichý a pan radní Čeněk Beneš, za pruskou stranu vládní rada z Vratislavi, zemský rada z Kladska a místní purkmistři z Levína a Dušníků. Pruská strana[4] ubezpečila náchodské, že s plánovanou dráhou do Chudoby je to jisté a má se co nejdříve začít stavět. Po náchodských pak pruští zástupci požadovali, aby se i na české straně hranic začalo co nejdříve s vyměřováním oněch tří kilometrů rakouské části celého spojení Kladsko - Náchod. V technických záležitostech měl Náchod vyslat do Vratislavi inženýra, pověřeného trasováním, k podrobným jednáním. Jen tak stranou si náchodští postesknou, že je výlet pana inženýra přišel na 800 zl.

Uspokojen kladným výsledkem jednání, nechal si pan purkmistr Tichý si v září 1897 prodloužit povolení Předběžných prací technických na další rok. Celá věc se však zřejmě nevyvíjela tak, jak by si náchodští přestavovali. O rok později, v říjnu 1898 znova povolení Předběžných prací technických, tentokrát pro nového pan purkmistra – dr. Františka Dvořáka. Vypadá to, že se stále nezapočalo

[1] Michalski Wojtek, Klodzko (Glatz) – Kudowa Zdroj (Bad Kudowa – Sackisch) – Slone (Schlaney) - Náchod , Turysci Dolnoslaski 1 / 2004, www.kolej.one.pl
[2] K přeshraničnímu spojení přes Náchod mělo být Rakousko, podle Čermáka, prý zavázáno po roce 1866 pruskými požadavky, tak jak bylo popisováno u hlavních tratích. S tím nelze souhlasit, přeshraniční spojení přes Náchod nebylo v roce 1866 na pořadu dne. Poprvé se přeshraniční trať zmiňuje v roce 1880
[3] Čermák Luboš, Stopy - fakta - svědectví z historie trati Choceň - Broumov v datech a obrazech . II. díl , Praha : BEN - technická literatura 1999.
[4] podle Michalského to mělo být konsorcium německých průmyslníků, které žádalo o koncesi dráhy Náchod Chudoba

s trasováním dráhy. Další prodloužení v srpnu 1899. Toho roku se snad měla konat první přehlídka trati. Konečně v lednu 1900 se dokončil Povšechný projekt na jehož základě se mohla sejít přehlídka trati.

Na pruské straně byla 1. 12. 1902 otevřena trasa Sczytná – Dušníky, 8. 7. 1905 pak Dušníky – Chudoba, 15. 5. 1906 byl pak dán do provozu úsek Chudoba – Slaný a železnice tak dosáhla říšské hranice. Stavební náklad celé tratě z Kladska do Slaného přišel na 4 843 000 marek..

Na české straně se však zahájení stavby stále odkládalo. Novým prvkem v jednáních se ukázala zamýšlená Místní dráha Hořice – Dvůr Králové - Hronov – Náchod (32). Její zástupci se spojili s náchodskými a spojku k zemské hranici přibrali do svého projektu. [5]

32) Dráha Hořice – Dvůr Králové - Hronov – Náchod (Náchod - zemská hranice)

Dráha vycházela ze starších záměrů z počátku devadesátých let, uvažovalo se o trase z Peček přes Poděbrady, Nový Bydžov, Hořice, Dvůr Králové do Hronova. Ministerstvo obchodu dokonce navrhovalo celou trasu v úzkém rozchodu. Je jasné, jaký odpor asi musela trasa vzbudit u velkých železničních společností – StEG, SNDVB, ÖNWB, České obchodní dráhy. V roce 1901 se už jedná o kratší verzi z Hronova do Dvora Králové. Hlavní zájem přebírají v roce 1905 okres a město Hořice, jejich železniční komitét navázal na přerušená jednání. V červenci 1906 získaly povolení Předběžných prací technických pro trasu Z Hořic do Hronova, k níž se připojovala i odbočka z Červeného Kostelce do Náchoda. Komitét navázal na předešlá jednání Náchodských a přibral si do své trasy i jejich spojku Náchod – zemské hranice.

Předložený Povšechný projekt se sestával ze tří samostatně vedených tras: Hořice – Králův Dvůr – Hronov, Hronov – Náchod, Náchod – Slaný. Dráha spojovala stanici Hořice Českých obchodních drah, Dvůr Králové SNDVB na trati Josefov – Stará Paka, Svatoňovice SNDVB na trati Starkoč – Poříčí, Hronov StEG trati Choceň – Meziměstí a Náchod stejné společnosti i trati.

Inženýři Kohler a Royal, Praha III vypracovali pro Ústřední komitét Místní dráhy Hořice – Náchod v Hořicích povšechný projekt 71 km dlouhé železnice o stavebním nákladu 15 445 000 K. K tomu musíme ještě připočíst 21 vleček o celkové délce 14, 36 km a stavebním nákladu 1 105 000 K. Délka místní dráhy předurčovala i její různé varianty vedení. Náchoda se dotýkalo i možné vedení z choceňského zhlaví do Červeného Kostelce a přímo na Svatoňovice vynechávajíce Hronov. Případně ukončení dráhy v Hronově při nestavění spojky z Náchoda na říšskou hranici. Celá trať se svou délkou vymykala krátkým lokálkám a ohrožovala zájmy už stojících velkých železnic.

Z Náchoda vedla trať souběžně 7 km vedle trati StEG na Meziměstí. Dráha se tak vyhýbala nákladnému využívání peáže StEG i za cenu stavby nové souběžné tratě. Celá místní dráha byla charakteristická dlouhými společnými vedeními kolejí vedle hlavních tratí. Mimo zmíněných 7 kilometrů z Náchoda do Hronova také 5 souběžných kilometrů ze Rtyně do Svatoňovic.

Dráha Náchod – Říšská hranice vystupuje svým překročením státní hranice nad rámec běžných místních drah, velmi často bylo poukazováno na její nejasný statut. 2,3 km dlouhá spojka stála 520 000 K. Neměla charakter běžné lokálky, v technických číslech se spíše přibližovala hlavním drahám.

[5] SUA ZV-ŽO 747, 752, 753

Plánovaná spojka se dotkla důležité dovozní suroviny velkých železnic – významného slezského uhlí. Po plánované spojce to bylo totiž k němu nejkratší spojení. To ohrožovalo zájmy jednak bývalé StEG se spojením přes Meziměstí, které se zkracovalo o podstatných 18 km. Na straně druhé i bývalé ÖNWB přes Mezilesí a Ústí nad Orlicí. Tak těžký zásah do svého dovozu si KkStB nechaly líbit.

Přestože se právě namítá konkurenčním dovozem slezského uhlí po nové spojce, s jeho dopravou u StEG přes nedaleké Meziměstí to nebylo zase až tak slavné. Podle šetření Zemského výboru se ročně dováželo po železnici přes Meziměstí jen asi 50 vagonů uhlí ročně. Naopak s podivem je, že více uhlí putovalo po trati z Kladska do Chudoby a dále po silnici povozy do Náchoda. Objem této přepravy činil něco kolem 2450 vagonů uhlí ročně. Jiné prameny uvádí, že denně se dováželo do Náchoda 10 vozů uhlí pro domácnosti a 30 vozů pro továrny. Železniční přeprava po plánované trati byla oproti povoznické lacinější o 20 K na 1 vůz. Denní úspora by tak činila 800 K. [6]

V květnu 1908 byl schváleny Povšechné projekty a zadáno vypracovávání Podrobných projektů. Protože se ohledně spojky Náchod – Zemská hranice jednalo o stavbu dráhy mezi dvěma státy, musela se uzavřít mezistátní dohoda. O její uzavření požádal komitét ministerstvo březnu 1910.

Inženýři a Kohler Royal zřizovali těsně za náchodskou stanicí KkStB novou stanici Náchod – Běloves. Čtyři dopravní koleje a výtopna pro dvě lokomotivy. Na hronovském zhlaví následovala zastávka Běloves i spojka s tratí StEG. Odtud odbočovala dráha vlevo souběžně s kolejí StEG do Hronova a vpravo překračovala po mostě Metuji a hned za ním říšskou hranici. Řeka vyžadovala úpravu řečiště. Přesné místo překročení hranice se velmi přesně zakreslovalo pomocí os hraničních kamenů. Komise z roku 1911 doporučila vynechání stavby nové náchodské stanice a přípojnou stanici udělat ze stanice stávající. Verze přímé jízdy z Hronova na říšskou hranici, tj. z Náchoda úvratí také padla. Stanice Náchod se novými připojeními rozšiřovala o dvě dopravní koleje, vojenský erár si vymínil zřízení vojenské skládky.

Pochozí komise na Podrobném projektu se na spojce konala v polovině roku 1911. Koncem roku 1911 tak byly ukončeny všechny nutné technické práce k výstavbě dráhy. Po technické stránce byl projekt hotov, zbývaly jen záležitosti finanční.

V březnu 1911 předložil komitét svoji představu finančního zajištění dráhy. Se zemskou garancí nebylo možné počítat, proto by se jednalo o garanci státní. Celkový stavební náklad na 86 km dlouhou trať se předpokládal 16 550 000 K. (tj. 191 329 K na km.) Místní zájemci dosud opatřili 2 765 000 K, což je zhruba 17 %. O Zbylých 13 % se v září 1911 na Zemském sněmu ucházeli páni poslanci Maštálka a Dr. Preiss. Tak by se dosáhlo potřebných 30% pro státní garanci. [7]

Spojka přes hranice byla pro celou Místní dráhu jen výhodná. Zemský výbor provedl v roce 1910 šetření ohledně výsostnosti budoucí trasy místní dráhy a ta byla více než slušná. Celkové příjmy měli dosáhnout podle Zemského výboru 779 741 K ročně (tj. 9 014 K na km.) Podle Komitétu pro stavbu místní dráhy měli činit roční příjmy dokonce až 1 120 000 K (tj. 12 950 K na km) Tedy hodnoty více než uspokojivé. To by místní dráhu řadilo na přední místa nejvýnosnějších místních drah

[6] K největším odběratelům uhlí patřila náchodská firma Isaac Mautner und Sohn, která ve svých mechanických tkalcovnách v Náchodě a dalších v oblasti Jizerských hor v roce 1897 celkově zaměstnávala u svých 2232 stavů 1800 lidí. Firma patřila k největším výrobcům bavlněných tkanin v monarchii, byla například monopolním dodavatelem pro rakouskou zeměbranu.

[7] www.psp.cz : Digitální knihovna PSP ČR, Sněm království Českého 1908 - 1911 – 29.9. 1911

v království. Bylo to způsobeno délkou tratě i četnými vlečkami, kterými se železnice snažila vyjít vstříc zákazníkům. Lví podíl na úspěšnosti trati měla mít i spojka přes státní hranice.

Projekt byl snad v roce 1913 s konečnou platností schválen. Se zahájením stavby se však otálelo, byly jiné starosti, válečné události následně pak celou místní dráhu i spojku z Náchoda do Pruských Dušníků odložily. Poslední zmínka je z roku 1916, kdy pruské ředitelství drah znova souhlasí se stavbou. [8]

33) Náchod - Chudoba

Projektem spojky Náchod – Chudoba se zabývala i republika, ale na uskutečnění si musel počkat až na další světovou válku. V roce 1940 se trasou procházela německá komise vojenských a železničních odborníků.[9] V roce 1943 při úpravách náchodské stanice čtyři stavební vlaky Todtovy organizace rozšiřovaly pláň pro budoucí spojení do Slaného.[10]

Když se Rudé armádě podařil v lednu 1945 průlom fronty na úrovni Vratislavi, hledal Wehrmacht jakékoliv možnosti rychlejšího ústupu na západ. A tak přišla ke slovu strategicky významná spojka Náchod - Chudoba. Tři německé stavební vlaky za pomocí válečných zajatců, židovských žen a Vlasovců, s doprovodem SS, postavily provizorní železniční trať včetně dřevěného mostu přes Metuji. Stanice Náchod byla vlivem očekávaného zvýšení provozu prodloužena. Trať do Chudoby odbočovala ze širé tratě za Náchodskou stanicí v km 61, 6. Maximální povolená rychlost po provizoriu byla 30 km/h. Jízda z Náchodu do Chudoby trvala 23 minut. Provoz byl zahájen 3. května 1945. [11]

Po osvobození se na provizorní trati dále pracovalo, Ještě mezi srpnem a říjnem 1945 projelo po spojce 10 vlaků o 50 vozech z Horního Slezska naložených bramborami, zeleninou a obilím, jako přímá pomoc republice. Sedání narychlo postavené tratě i špatný stav dřevěného mostu přes Metuji způsobilo v říjnu 1945 konečné zastavení provozu. Ještě v březnu 1946 se na trati konaly poslední úpravy. Nebyla vůle obnovovat spojení přes hranice, právě naopak, jejch počet byl omezován. Most i svršek byly v roce 1947 sneseny oddílem železničního vojska z Pardubic. [12]

[8] SUA ZV-ŽO 747, 752, 753
[9] Michalski Wojtek, Klodzko (Glatz) – Kudowa Zdroj (Bad Kudowa – Sackisch) – Slone (Schlaney) - Náchod , Turysci Dolnoslaski 1 / 2004, www.kolej.one.pl
[10] Čermák Luboš, Stopy - fakta - svědectví z historie trati Choceň - Broumov v datech a obrazech . II. díl , Praha : BEN - technická literatura 1999
[11] Michalski ale píše, že se mělo prý spěchat, aby dílo bylo hotovo na Vůdcovi narozeniny. Velkou odvahu měli projevit obyvatelé Náchoda a Bělovsi, když přinášeli zajatcům jídlo.
[12] Haas Václav, 130 let Železnice v Meziměstí, Praha : SAXI 2005

Otevřít Podorlicko světu .....

Skončila jedna etapa místních drah v Podorlicku. Dosavadní výstavbou byli se železnicí propojeni všichni významní místní zájemci. Návrhy na spojení vycházely z míst, která ještě nebyla k železné dráze připojena. Nebylo jich mnoho, koleje připojily k železné dráze Rychnov nad Kněžnou, Vamberk, Rokytnici v Orlických horách, Dobrušku a Staré Město. Bylo dokončeno to, co započaly hlavní dráhy.

Do každého města směřovalo několik tras, které nabízely různé možnosti přivedení kolejí k jednomu určitému bodu. S uskutečněním jednoho z těchto projektů ty ostatní ztratily své opodstatnění a byly zastaveny. Ustoupily projektům zcela novým.

V etapě další, v dalších návrzích, šlo už o něco jiného. Nepřipojovalo se jedno jediné město, jako dosud, ale otvíraly se celé oblasti Podorlicka světu. Už bychom nenašli významné město, které by nebylo propojeno železnicí, mimo koleje ležela už jen bezvýznamná místa. A tak návrhy na železnice vycházely pouze z míst, měst, která už se železnicí byla propojena. Hlavní myšlenkou jejich ideologie byla pomoc chudému kraji Orlických hor. Praktickým účinkem ovšem bylo, že ona dotyčná města tak ze sebe činila železniční uzly a jejich význam ještě více rostl.

„Hřeben Orlických hor tvoří hranici říšskou k hrabství Kladskému, povaha půdy, terrainu i podnebí jsou rovnocenné s oněmi v sousedící říši a přece jaký jest nebetyčný rozdíl ve všech tamních životních podmínkách! V hrabství kladském jest průmysl v plném rozvoji, rozvětvená síť komunikací, blahobyt v plném svém květu – naproti hotová poušť v celé oblasti našeho, stejně přírodou obdařeného území. Tisíce hektarů bohaté lesní půdy, ložiska granitu, vápence, sieritu, jakož i vodní síly očekávající produktivního osvobození, zadrženy jsou naprostým nedostatkem komunikací nejnutnějších (jimiž by bylo doučeno působných skladišť dopravních). Obyvatelstvo vzdělané snaživé, pracovité, avšak nuzné nenálezujíce v ručním tkalcovství ani chudičkého, či dokonce již řádného výdělku na životní potřeby, schyluje se k vystěhovalectví v míře nad míru povážlivé. Dostavuje se nenáhle, avšak tím neodvratněji odlidnění této oblasti a zpustlé, opuštěné usedlosti jsou nejvýmluvnějšími milníky, že v těchto krajinách úplný národohospodářský úpadek neodvratně dospívá k svému vyvrcholení“.

Pod samotné vrcholky Orlických hor

Jen na myšlenkové úrovni zamířilo pod vrcholky Orlických hor pět nám už známých projektů, jejichž hlavní zájem ležel jinde, než ve vlastní horské oblasti:

14) Žamberk – Rokytnice – Deštné – Náchod

18) Rokytnice – Zákoutí

21) Josefov – Opočno – Dobruška - Olešnice – Deštné

26) Josefov – Plasnice

27) Hradec Králové - Levín

O vlastní hory se zajímal až teprve projekt :

34) Nové město nad Metují – Zákoutí

Z přelomu století pochází návrhy pro Místní dráhu z Nového Města nad Metují do Zákoutí.
Její trasa vedla dvěma možnými verzemi z Nového Města do Tisu. A to buď údolím Janovského potoka přes Zákraví a Ohnišov, nebo údolím potoka Bohdašínského přes Slavoňov a Bohdašín. Z Tisu dále údolím Olešenky do Olešnice. Přes Polom a Sedloňov do Zákoutí – drobné vsi u ve stínu nejvyšší hory Orlických hor – Velké Deštné. Celková délka byla něco kolem 37 km. [13]

K povznesení kraje

Pro Orlické hory se významnými staly dva roky. Prvním z nich byl rok 1904. Na kraj uhodilo veliké sucho. Sklizeň poklesla na 35 % úrody minulých let. Opuštěná stavení, hlad, tuberkulóza. Obce Orlických hor často žádaly Zemský výbor pomoc. Převážně se volalo po rekonstrukci stávajících komunikací, od nějž si slibovali zastavení celkového chudnutí kraje. Stranou nezůstávalo ani výstavba nových podniků, zrušení spotřební daně z cukru, regulace Metuje, výstavba silnice Olešnice – Rzy – Rokole, Olešnice - Deštná – Plasnice i jiných. A železnou dráhu do Orlických hor! Zemský výbor jen podotkl, že je to příliš mnoho požadavků, přesto se jimi bude zabývat.

Od železné dráhy přímo pod vrcholky hor se mnoho očekávalo a slibovalo. „*Ve všech oborech hospodářské činnosti smutná stmulost, bída, chudoba a neustálé odlidňování.*" Ubývaní obyvatelstva v chudé horské oblasti bylo trvalým strašákem. Lidé raději šli za prací do příhodnějších krajů Království českého. Nebo opouštěli svou vlast.[14] Nabízel se odchod přes hranice do Kladska, kde průmysl na tom byl lépe než zde v horách. Ve velké míře se uplatňovalo vystěhovalectví do zámoří. Železná dráha měla lidi udržet v horách.

Z nerostného bohatství Orlických hor se novým tratím nabízely především bohaté lesy a lomy. Na žulu, vápenec a další nerosty. V menší míře se uvažovalo o možných slibných ložiscích železné rudy a dalších surovinách. Stranou nezůstávala mocná a využitelná síla horských řek a potoků.

Příležitosti k dráze pod vrcholky Orlických hor se chopilo Nové Město nad Metují.

---

[13] Hendrych nalezl její materiály v materiálech StEG i s poznámkou označující za možného autora nám již známého MUDr. Dvořáka z Dobrušky. (12) Hendrych Stanislav, Stopou dějin železnic v Podorlicku, Hradec Králové : Kruh 1987

[14] Železnice měla zastavit odlidňování, ale ve skutečnosti mu naopak ještě více napomáhala, vystěhování se tak stalo mnohem snadnější záležitostí.

35) Jaroměř – Josefov – Nové Město nad Metují – Solnice

V roce 1905 vystoupil novoměstský okresní výbor s požadavkem na stavbu tratě z Josefova přes Nové Město do Solnice. V roce následujícím získal povolení Předběžných prací technických.

Místní dráha dlouhá 64 kilometrů byla pro snadnější orientaci a ulehčení manipulace rozdělena na dva samostatné projekty, které byly vedeny Družstvem (Konsorciem) pro stavbu Místních drah Jaroměř – Nové Město nad Metují a Nové město nad Metují – Solnice. V čele konsorcia stál okresní starosta v Novém Městě pan František Kandis. Zvlášť, byly vypracovány samostatné Povšechné projekty, které byly společně v listopadu 1907 předloženy. Jejich Pochozí komise se uskutečnily v prosinci 1907.

35 a) Místní dráha Jaroměř – Nové Město nad Metují.

Už v roce 1904 vypracovali Ludvík Hammer a Cyrill Kodl, inženýři na Smíchově Povšechný projekt pro místní dráhu Jaroměř – Nové Město nad Metují.

Dráha vycházela ze stanice Josefov SNDVB. Společně s kolejemi na Dvůr Králové a Svatoňovice dotvářela východní zhlaví stanice, které volně za nadjezdem silnice mezi Josefovskou pevností a středem Jaroměře přešlo v novou stanici Jaroměř. Zde byla výtopna o dvou stáních pro Místní dráhu. Následoval most přes Úpu, kterou místní dráha překročila společně s tratí na Svatoňovice. Od hlavní trati se místní odpojovala až ve společné zastávce Rychnovek. Přes zn. Šestovice (Šestajovice), stanici Jesenice – Městec, zn. Nahořany vedla dráha do stanice Nové Město StEG.

Ušetření nákladů přinášelo i možné zkrácení tratě tím, že místní dráha by se odpojila od SNDVB až v nově zřízené stanici Rychnovek. Tím odpadávala i nákladná úprava stanice Josefov a výstavba nové stanice Jaroměř.

Jaroměř lákala svým plánovaným Labským překladištěm, které by ve spojení s železnicí do nitra Orlických hor přinášelo nečekané možnosti.

V Prosinci 1907 se uskutečnila pochozí komise, kde Dobruška poukázala na svůj projekt z roku 1896 Josefov – Opočno – Solnice (25), kterému nová místní dráha se stejným počátečním k koncovým bodem vytvářela konkurenci. Přednosti svého vlastního projektu Dobruška dokazovala tím, že jsou z něho už postaveny 3 km vlečky do meziříčského cukrovaru a 5, 5 km vlastní Místní dráhy Opočno – Dobruška se právě staví. Dobrušské stanovisko pochopitelně podporovalo město Opočno i opočenský okres. Návrat ke staré trase přes Opočno a Dobrušku byl s poukazem na dobré spojení z Nového Města do Dobrušky, povozy i železnicí, odmítnut.

Stavební náklad 19 km. se odhadoval na 2 171 000 K. Pochozí komise doporučila upřít pozornost na trasu z Nového Města do Solnice a spojení z Jaroměře do Nového Města nechat prozatím stranou. Zejména proto, že tato trasa mohla být zatím nahrazována stávající tratí přes Českou Skalici, a po spojce Starkoč a Václavice[15], což je jen o 8 kilometrů více. (tj. 27 km) [16].

[15] Dnes by obě dráhy, hlavní SNDVB a zamýšlená místní vedly po protilehlých okrajích vodní nádrže Rozkoš.
[16] SUA ZV-ŽO 109, 761, MŽ/R 942

35 b) Nové Město – Olešnice – Deštná - Solnice

Dráha vycházela ze stanice Nové Město nad Metují StEG. Mezi ní a Tisem byly dvě možnosti vedení:
a) Z náchodského zhlaví širokým dvojitým obloukem skrze dnešní obytnou zástavbu
k řece Metuji. Dále podél jejího toku kolem Jetřebí, širokým obloukem přes Peklo se otočila
vpravo okolo Sendražského kopce, aby sledovala Olešenku přes Nový Hrádek do Tisu.
b) Z opočenského zhlaví údolím Janovského potoka okolo Spů a Zákraví do zn. Ohnišov,
obloukem okolo Bohdašína do zn Tis. Mezi Novým Městem a Spy se zvažovaly další dvě verze (proti té blíže ke Spům se postavily Běstviny), které dělilo Sepské údolí.

Komise pro úpravu řek v Království českém považovala za nutné věnovat se mostu přes Metuji. Řeka sama trpěla v těchto místech velkou vodou, prohloubením dna o 1 metr a šikmým nájezdem na most se nebezpečí snižovalo.

Z Tisu dále přes rozvodí dále podél Olešenky přes zn. Rzy těsně po říšské hranici do stanice Olešnice u Nového Města nad Metují (dnes Olešnice v Orlických horách - na jižním okraji vsi). Čtyřkolejná stanice Olešnice s výtopnou o jednom stání byla úvraťovou, to znamená, že trať z Nového Města se těsně před stanicí spojovala s tratí ze Solnice.

Dále trať pokračovala zpět na Sedloňov (zn. Sedloňov) do stanice Deštné v Orlických horách. Pak sledujíce tok řeky Bělé přes zn. Lomy, zn. Růženiny Hutě, stanici Skuhrov nad Bělou (na okraji městečka ve směru na Hamernice) do koncové stanice MDRS Solnice.

Žádala se zn. Spy a Mnichová, zastávka Rzy, ovšem s výhledem na zn. Ohnišov požádal o rozšíření svého zn. na skutečnou stanici. Pro případ většího objemu dopravy. Pozadu nezůstala obec Bystrá. Poukazuje na 16 tkalcoven a 8 mlýnů v oblasti Zlatého potoka. Vlastní stanici žádal Nový Hrádek. Protože však nechtěl jednání prodlužovat, smířil se s tou v Tisu. Místní dráha mu vyšla vstříc a přejmenovala stanici Tis na Nový Hrádek – Tis. Pro ložení dřeva zřízené zn Lomy se, kvůli odlišení od stejnojmenných dopraven, přejmenovávalo na Lomy nad Bělou. Po dodatečných žádostech obcí se zřizovalo zn Jedlová (pro obce Jedlová a Uhřínov v km), které se ale zásahem Ministerstva železnic přejmenovalo na zn Jedlová – Uhřínov, aby se odlišilo od stejnojmenné stanice uherských drah. Spy si prosadily své zn. Zn Sedlonov se rozšířilo na stanici. Žádostem o zn Polomy a stanici Plasnice se nevyhovovalo.

Návrh na odstranění nepříjemné úvratě v Olešnici nevyšel. Pro zjednodušení provozu se vybudováním průjezdné stanice dráha sice o 3 km zkracovala, ale za cenu nepříjemného sklonu 2,7%. Nákladnými terénními úpravami také vzrůstal stavební náklad až o 500 000 K. Průjezdná stanice Olešnice mohla být také pouze 250 m. dlouhá.

Na úvraťovou stanici Olešnice však vhodně navazovalo další rozšíření dráhy. Zmiňována je možná spojka do Náchoda, či zejména C. k. Ministerstvem války vítané spojení do Dušníků, či Levína. Nabízí se zejména lepší přístup k slezskému uhlí.

Obce ležící v trase plánované místní dráhy se velmi snažily. Nový Hrádek poukazoval na slibné počáteční známky nálezu uhlí a dokonce i železné rudy. Bystrá nabízela oblast Zlatého potoka s 16 mechanickými tkalcovnami a 8 mlýny. Bližší přiblížení k vlastní obci Bystré se však odmítalo kvůli nutnému překročení hlubokých údolí Janovského a Zlatého potoka výstavbou dvou viaduktů. Na řece Bělé přicházelo možné zřízení vodních elektráren. Jedlová dokonce podnítila *„lučební zkoušky"*, které prokázaly, že v jejím okolí se nachází 96% vápenec. Deštná při vlastním geologickém průzkumu narazila na vzácnou horninu Gabro.

Délka tratě Nové Město – Olešnice – Solnice byla 44,9 km při stavebním nákladu 7 794 640 K (tj. 173 600 na km). To je stavební náklad hodně vysoký. Počítalo se se zemskou garancí. Při předpokládaných ročních příjmech 117 000 K a výdaji 388 100 K nám vychází nepříjemný roční provozní schodek 271 000 K. Tedy číslo uvádějící dráhu do úrovně více než pasivní. Do záporných čísel by se rozhodně promítlo i splácení úvěru zemské bance. Osobní doprava byla velmi slabá. Čtyři smíšené vlaky s jedním osobním vozem měly denně přepravit průměrně 80 cestujících.

Celých 45 km z Nového města do Solnice bylo, za použití nákladných staveb, stavebně velmi obtížných. Dráha překonávala pro místní dráhy stanovené hodnoty. Minimum

180 metrového poloměru oblouku bylo na více místech překročeno. Nejvýše povolená 2,5% běžně nahrazovala 2,7 %. Svou povahou měla místní dráha blíže k horským tratím, běžným drahám. Výškový rozdíl mezi nejvyšším místem tratě a Novým Městem nad Metují, který činil 428,6 m, to jen potvrzoval.

Mezi Deštnou a Skuhrovem nad Bělou byl nejtěžší úsek tratě. Při trvalém klesání 2,7% železnice na 12 ti kilometrech v náročném Antonínově údolí řeky Bělé překonávala výškový rozdíl 314 metrů. A to pomocí tří tunelů (po 80, 100, 90 metrech) a mohutného 5 obloukového viaduktu u Deštného. Pro průchod náročným Antonínovým údolím se nově nabízely 3 verze, které různým vedením po obou březích Bělé se snažily vyhnout nákladným stavbám – tunelům, viaduktům. (Jedna z nich dokonce u Lomů Antonínovo údolí opouštěla podél Koutského potoka a dvojitým obloukem se opět připojovala v Deštné.)

Nepříznivá stoupání a značný stavební náklad jen poukazovaly na charakter horské dráhy. Byla snaha co nejvíce zlevnit projekt. Myšlenka vypustit nejnáročnější a nejdražší část Antonínovým údolím nebyla špatná. Naopak. Stavělo se počátečních 29 kilometrů z Nového Města přes Olešnici do Deštné a koncových pár kilometrů z Růženiných hutí do Solnice. Dokonce ani MDRS neprotestovala proti kusému úseku ze Solnice do Růženiných hutích, který vycházel vstříc vlastním prodlužovacím snahám (13).

Po finanční stránce bylo vynechání náročného úseku Antonínovým údolím jen vítáno. Celkový odhad stavebního nákladu 7 282 800 K se tak snižoval o podstatných 2 860 000 K. (Nové Město – Deštná : 4 327 000 K a Solnice – Růženiny Hutě : 625 000 K) Výstavbou oddělených tratí klesal roční příjem o 12 000 K na konečných 105 000 K. Kromě toho úsek mezi Deštnou a Růženinými Hutěmi mohl být postaven v příznivějších časech.

Koncová stanice v Deštné byla významná, jako středisko širokého okolí, zejména dřevařů. V nedalekém okolí bylo v té době 7 pil, z toho 3 přímo v Deštné. V blízkosti se nacházel i lom.

Důvodem, proč si místní dráha držela slepý přívěsek Solnice – Růženiny hutě byl dán významem Růženiny hutě.[17] Jeden z mála dobře prosperujících podniků ve vlastních horách nemohla místní dráha minout. Přesto se tak nakonec stalo.

Návrhy na vypuštění nepříznivého úseku přišly během roku 1907. V roce následujícím se drážní zájemci zmiňují už pouze jako Družstvo (Komitét) pro stavbu Místní dráhy Nové Město nad Metují – Olešnice – Deštná. Opustili Růženinu huť. Dráha se tak přeměnila do projektu Tkalcovské dráhy (36) [18].

---

[17] Zdejší využití železné rudy z blízkého okolí začíná už před Třicetiletou válkou a je jedním z mála v celých Orlických horách. Na vysokou pec postavenou v roce 1817 navazovala slévárna, kde se vyráběly náhrobní kříže, pláty a rošty ke kamnům, podstavce pro šicí stroje a dokonce i železné mosty. (1827 pro Žatec a 1831 pro Jaroměř.) Vysoká pec byla sice pro špatnou kvalitu zdejší rudy zastavena, ale slévárna, strojírna a kovárny pracovaly dále. Růženina huť byla monopolním výrobcem pianových rámů nejen pro hradecký Petrof, ale pro celou monarchii a jedním z mála podobných výrobců ve střední Evropě. Dalším důležitým zbožím vyváženým do celé Evropy i zámoří, byly kuchyňské stroje pro domácnost, jichž se zde jen v roce 1912 vyrobilo 200 000 kusů, zejména oblíbených mlýnků na maso.
Maršák Mojmír, Putování za technickými zajímavostmi ČSR, Pha 1981

[18] SUA ZV-ŽO 109, 761, 788, 789, MŽ/R 942, GI/R 260, 261
Remeš Rudolf, Kterak mohla být v Deštném železniční stanice, www.orlickedrahy.cz

Z a b r á n i t b í d ě

Život v horách nebyl nikdy jednoduchý. Jestliže v roce 1904 na hory přišla veliká sucha, tak si to příroda vynahradila v roce 1910, kdy naopak kraj zle poškodily záplavy, které podmáčely velké množství obdělávané půdy.

„A od čeho má býti živ tkadlec, nemající kouska pole, řádných plodin pro své živobytí? Ten je živ ze své práce a té se mu nedostává. Mrazivý máte pocit při vstupu do takových chaloupek. Jindy vesele klape tkalcovský stav, doprovázen bzukotem kolovratů, na nichž drobotina příslušníků tkalcovské rodiny dovedně obstarávala soukání bavlny, nyní hrobové ticho ve světnici, netopí se, neboť se šetří na topivu, jehož zásoby jsou skrovné a na jídlo není teprve co jísti, bramborů málo a špatné a výdělek žádný. Jen stavba této dráhy, jako akce z opravdové nouze, započne – li, může zachrániti naše hory před povšechnou bídou a jejími tělesnými i mravními důsledky."

Další ránou byly *„Války v zemích balkánských"* v letech 1912 – 1913. Na Balkánu ztratili zdejší tkalci potřebný odbyt. Textilní průmysl se dostal do hluboké krize, která zasáhla i jak mechanické tkalcovny, tak převážně tkalce roztroušené po horách. Situace byla stále nazývaná jako *„hrozná"*. Dr. Eduard Langer sledoval celou situaci a z jeho příspěvků se nám přibližuje vážnost situace. Z celkového počtu tkalců 4 037 (soudní okresy Žamberský a Rokytnický) zůstalo 1 743 bez práce. Běžnou pracovní dobou těch šťastnějších bylo 17 hodin denně, při průměrném zisku 42 haléřů na den. Pracovaly děti od 7 let.

Jedním ze zásadních požadavků pro pomoc chudému kraji byla obnova a výstavba nových komunikací. Přistoupilo se k silničním liniím. *„Letošním rokem* (1908) *zakončena byla velkolepá pomocná státní akce, jejímž původním účelem bylo zmírniti trvalou nouzi v pohoří Orlickém, kteréhož účelu bylo z velké části dosaženo, ba v některém ohledu získáno více, než bylo očekáváno. Po různých pokusech čeliti stále vzrůstající bídě rozdělováním viktualií semene a peněz obyvatelstvu v tomto pohoří a zamezitihormadné stěhování jeho do ciziny, obrácen správou státu za spolupůsobení země zřetel na jedině účelné řešení této otázky stavbou nových na místě špatných aneb zcela chybějících komunikací. Takto docíleno bylo trvalého zlepšení poměrů peněžních v místech, která byla od světa zcela odříznuta, lid vydělal si jednak peníze prací na stavbách a nově získanými komunikacemi umožněn vznik průmyslu malého i velkého v celém pohoří a stávající značně rozšířen. Nemalou váhu dlužno klaásti zde též na to, že celé masy mladých lidí byly na čas osvobozeny od práce u stavu tkalcovského v dusných světničkách a poskytnuta jim příležitost vydatně pracovati po delší dobu na čerstvém vzduchu. Dlužno podotknuti, že stavební správou bylo přihlíženo zvášť k tomu, by pokud možno na stavbě vždy zaměstnán byl lid v okolí bydlící."* [19]

Jestliže se v roce 1904 o dráhu do Orlických hor jen žádalo, nyní se k opětovným žádostem k Zemskému výboru přistupovalo tím důrazněji. Měnil se charakter dráhy, ta neměla přinést kraji užitek svými dopravními možnostmi, ale především také svou vlastní stavbou. Lidé by dostali potřebnou práci. Proto se tyto dráhy označovaly jako tzv. nouzové. Bylo to dané tím, že pro potřeby rychlého zahájení stavby přinášela některé úlevy a výjimky z platných podmínek pro stavbu místních drah.

V Náchodě se v lednu 1913 sešli zástupci měst a obcí náchodského soudního okresu. Kromě jiných opatření, pro zmírnění dopadu krize, doporučili urychleně zahájit stavbu nouzových železnic. Byly to rozjednané dráhy :

Hořice – Náchod

Náchod – Zemská hranice

Nové Město – Olešnice

Dobruška – Tis

Své doporučení připojily i další dotčené okresy – Opočenský, Rychnovský, Novoměstský, Skalický, Rokytnický.

[19] TO 1908

36) Tkalcovská dráha - *„nouzová“* Místní dráha Nové Město nad Metují – Olešnice – Deštná

Místní dráze, nouzové dráze, Nové Město – Olešnice – Deštná se přezdívalo *„Tkalcovská“*, podle způsobu obživy nezaměstnaných obyvatel Orlických hor, jejich budoucích stavitelů.

Projekt přímo vychází z návrhu Místní dráhy Nové Město nad Metují – Olešnice –Deštná – Solnice (35 b), z něhož vypouští náročnou část Antonínovým údolím.

Družstvo pro výstavbu místní dráhy pro stavbu Místní dráhy Nové Město nad Metují – Olešnice – Deštná v Novém Městě zadalo už v roce 1908 upravení původního projektu Ludvíku Hammerovi a Cyrillu Kodlovi, inženýrům na Smíchově. Vypracoval se nový Povšechný projekt. Ten byl předložen snad v roce 1910. Rok následující se snad mělo žádat i o koncesi.

Celkový stavební náklad 29,4 km dlouhé trasy se vypočítal na 4 521 131 K.[20] Novoměstským se podařilo vybrat od zájemců na stavbu 253, 543 K – tj. 6 % nákladu, 1 % přispělo samotné Nové Město. Pro stavbu tratě obce zdarma nabízely pozemky.

Novoměstští často poukazovaly na neschopnost stavět svépomocně a nutnost stavby dráhy v garanci země. To už nebylo možné. V odpovědích Království české jen poukazovalo na neutěšený stav financí a nemožnost udělení garance.

KkStB souhlasila jen, bude li trať vedena pouze jako místní dráha a opravdu skončí v Deštném. Tedy žádná průběžná trať! To vše bylo obratem potvrzeno.

Zdá se, že přece jen projekt ještě uvažoval o Solnici, o připojení k MDRS. Družstvo pro stavbu se zajímalo o stanovisko této, ostatním konkurenčním lokálkám nepřátelské místní dráhy. Vždyť MDRS dokázala svým tvrdým postojem zastavit spojení do Dobrušky. MDRS [21] souhlasila s tratí přes Deštné, ale nová místní dráha měla hradit veškeré náklady spojené s úpravou stanice Solnice, pokud by se přece jen mělo do Solnice stavět. Vstříc vycházela i žádostem o jednotnou tarifní sazbu na obou drahách. Stavbu podpořil i solnický velkostatek.

V roce 1913 jsou novoměstští drážní zájemci opět nazýváni jako Družstvo pro výstavbu Místní dráhy Nové Město – Deštné – Solnice. Ve stejném roce se žádá Ministerstvo železnic aby pro úsek Nové Město – Deštné ihned povolilo započetí stavby a pro úsek Deštná Solnice povolilo vypracování Povšechného projektu.

K budoucímu provozu se nabízelo objednání dvou lokomotiv řady 178, každá po 65 000 K, dvou osobních vozů - 3. třídy, 2. a 3. třídy, služebního vozu, nákladní vozy s brzdou i bez brzdy kryté, otevřené a plošinové. Pro provoz byl nezbytný sněžný pluh, drezíny pro čtyři železničáře a velocipédu - traťového kola pro traťmistra.

Během roku 1913 se uskutečnila politická pochůzka. Téhož roku byl projekt Ministerstvem železnic v celé své šíři zastaven. Příliš prostě příliš pozdě.

Po válce požádalo Družstvo pro výstavbu Místní dráhy Nové Město – Deštná – Solnice o obnovení jednání v celém projektu Nové Město nad Metují – Olešnice – Deštná – Solnice. V říjnu 1922 prošla trať nová komise. Stavbu tratě shledala možnou ke stavbě pouze jako nouzovou. Její šetření se neodlišovalo od předválečných komisí z let 1913. Poslední žádosti o stavbu poslaly některé obce ještě v roce 1923.[22]

---

[20] jinde se zmiňuje 3 969 000 K
[21] MRDS se právě přeměnila po finančních problémech na a. s.
[22] SUA ZV-ŽO 100, 788, 789, MŽ/R 942, GI/R 260, 261

37) Místní dráha Dobruška – Nový Hrádek – Tis

Místní dráha Opočno – Dobruška, která sotva před měsícem zahájila stavbu, už v prosinci 1907 žádala prodloužení své kuse tratě z Dobrušky přes Ohnišov do Nového Hrádku. Železniční oddělení Zemského výboru to odmítlo s poukazem na konkurenci plánované novoměstské Místní dráze Nové Město nad Metují – Solnice (35). V dubnu 1908 nabídla neodbytná Dobruška novou trasu verzí přes Bačetín, Bystré do Tisu. V červnu 1908 tuto trasu upravovala opět staronovým směrem přes Křovice, Val, Ohnišov, Tis. Vypracováním Povšechného projektu pověřila firmu Ing. Král a Štěpán v Praze [23]. Zvolen byl původní směr.

V povodí Zlatého potoka bylo 8 mlýnů a 16 mechanických tkalcoven (od 4 do 40 stavů). 6597 spádových obyvatel nemohlo v málo obydlené oblasti železnici zaručit úspěch. Sudín sliboval bohatá ložiska písku, Dobré zase kamene.

Proti stavbě novoměstské místní dráhy Nové Město – Olešnice – Solnice se dobrušská MDOD (ve stavbě) pochopitelně vyslovila zamítavě. *„Dráha tato znamenala by hospodářskou katastrofu pro Dobrušku"*. Část nákladů přepravovaných po MDOD pocházela i z dopravy z oblastí hor, z obcí ležících na budoucí konkurenční dráze.

Snahy Dobrušky o naplnění původní celé trasy, či prodloužení do nových směrů, byly neúspěšné. Zemský výbor poukazoval na význam nové místní dráhy, které neměly být kladeny překážky. Dobruška zadlužená půjčkou na stavbu, by tak utrpěla další ztráty. Dobruška celou záležitost označovala jako *„zoufalou situaci"*. Dobruška přeháněla, vždyť při stavbě ani nevyčerpala celou zemskou garanci. Celkový roční schodek nově uvedené dráhy do provozu činil 20 000 K. Dobrušku stíhaly ji obavy z *„úplného zchudnutí"* Přiklonění trasy novoměstské místní dráhy díky příznivějšímu terénu blíže k Dobrušce (trasa přes Zákraví a Ohnišov) ještě více podporovaly černé dobrušské představy.

Dobruška svým záporným postojem tak i trochu oplácela novoměstským nesouhlas se stavbou její trati.

Když Dobruška neuspěla s protesty proti projektu novoměstské místní dráhy, rozhodla se spolupracovat a chtěla se naopak ke konkurenční dráze připojit. Nechtěla zůstat krátkou koncovou lokálkou. Přípojná stanice měla být v Novém Hrádku, či případně v Ohnišově. Stavební náklad byl 2 265 000 K (tj. 150 000 K na km). Jinak Dobruška hrozila trvalým nesouhlasem se stavbou. Proti přípojce se Nové Město, jako nevítané konkurenci, rozhodně postavilo. Teď zase naopak Novoměstští blokovali dobrušskou trať.

Dobrušskou odbočku podpořila Solnice. Bylo to pro ni výhodné spojení, do Dobrušky, kde *„silné výroční i týdenní trhy a trhy na dobytek konají"* Dobruška potřebovala přípojku do Ohnišova. Zvala *„p. p. členy komise"* Nabízela zdarma zajištění práce komise, jen ať si prohlédnou krátký úsek k Ohnišovu. Její stavbou se *"zamezovalo pasivitě dráhy dobrušské"*

Trať vycházela ze stanice Dobruška. Ta se v celkové přestavbě prodlužovala včetně nové dopravní koleje a kusé koleje pro volnou skládku. Následovala stanice Domašín – Spáleniště, zn Bačetín, zn Bystrá, připojovací stanice Nový Hrádek – Tis.

Z Nového Hrádku se zvažovalo v případě nepostavení novoměstské místní dráhy možné

[23] za 250 korun za 1 km

prodloužení do Olešnice a i dále do pruského Levína. Spojka do Levína přinášela napojení na slezské uhlí. Pro dálkovou dopravu se však místní dráha neměla užívat. I když to ze Slezska bylo přes Olešnici o 9 kilometrů kratší než přes plánovanou spojku přes Náchod, technická čísla byla příliš lokálková se všemi zápory. Ani C.k. Ministerstvo války nepřikládalo této trati v pohraničí význam, jeho zástupce se dokonce nedostavil ke komisím. Stanice Bačetín, zamýšlená pro křížení možných vojenských vlaků, se tak tím podstatně zkracovala a měnila na zn. Naopak úspornější se ukázalo mít stanici v Bystré.

Od roku 1908 měnila Dobruška směry své trasy a s Novým Městem se stále přela o připojení k jeho místní dráze. Tyto spory prodlužovaly zahájení stavby. Každý rok žádala Dobruška opět o nové povolení Předběžných prací technických.

Až se v dubnu 1911 se konečně konala revize tratě a staniční komise na základě Povšechného projektu. Zemský výbor poukázal na roční schodek budoucí dráhy, který zejména splácením půjčky měl činit 72 000 K. Dobruška z obavy před zastavením projektu, přistoupila k možnosti jeho zkrácení jen do Bystrého, čímž by se na těchto 3 km ušetřilo 254 000 K a to nebyla špatná úspora. Do Nového Hrádku se mělo stavět pouze v případě postavení novoměstské místní dráhy.

Na náchodském setkání v lednu 1913 je Místní dráha Dobruška - Tis brána jako nouzová stavba, nezbytná pro kraj.

V roce 1922 oživila Dobruška projekt Místní dráhy Dobruška – Tis. [24] Nové povolení Předběžných prací technických, nové Pochozí komise. Trasa hrála do noty Ministerstvu národní obrany. Později, zejména ve třicátých letech byly podorlické lokálky plně využity při stavbě pohraničního opevnění. Rychnovská i rokytnická. Pro tyto účely se zvažovala možná přestavba a prodloužení dobrušské lokálky.

Jak se dalo čekat, své proti přidávalo Nové Město a Nový Hrádek s poukazem na svůj projekt Místní dráhy Nové Město – Olešnice – Solnice. Stát poukázal na snadnější automobilové podnikání.

Myšlenky na stavbu železnice jsou však vždy příliš smělé, než aby jen tak zanikly: *„Nákladem města Dobrušky byl v roce 1913 ing. Bohumilem králem vypracován projekt místní dráhy o normálním rozchodu Dobruška – Nový hrádek – Tis. K žádosti města Dobrušky jako uchazeče o koncesi byl projekt chválen na základě politické pochůzky a vyvlastňovacího řízení, provedeného ve dnech 12. – 14. září 1922. Poněvadž vybudování této dráhy stalo se nyní žádoucí po znovu připojení pohraničního území, ve kterém dle vládního programu provedena bude rozsáhlá zalesňovací akce kromě četných dalších opatření, jímž by byla zajištěna nejen osobní doprava, ale i osobní doprava nákladní, místní národní výbor v Dobrušce dovoluje si tímto požádati, aby vybudováním této dráhy bylo zařazeno do programu investičních prací, které v nejbližší době mají býti připraveny a zahájeny.“* Tolik žádost Dobrušky k ředitelství státních drah v Hradci Králové v srpnu roku 1945. [25] Poválečné dráhy měli jiné starosti, než stavbu lokálek. [26]

[24] Hendrych ji zmiňuje s konečnou stanicí až v Olešnici.
[25] Fuchsa Tomáš, Podorlické lokálky, Týniště nad Orlicí : žst. Týniště n. Orl., MÚ Dobruška, MU Opočno 1998
[26] SUA ZV-ŽO 100,116

K Orlickým horám z jihu

Přibližně do stejných míst, jako projekty drah z kapitolky „Pod samotné vrcholky Orlických hor", zamířily z jihu dvě místní dráhy. První z nich byla dráha nazývaná jako Poorlická podle svého sledování toku Divoké Orlice ze Žamberka do Trčkova. Druhou byla Místní dráha Kyšperk – Deštné. Zatímco dráhy směřující do hor ze západu, převážně z iniciativy novoměstského okresu, sledovaly především cíle zaměřené na povznesení chudé horské oblasti, dráhy směřující do hor z jihu byly projektovány více pro prospěch svých výchozích bodů, pro Žamberk a Kyšperk, než pro povznesení hor, i když jemu se také nevyhýbaly.

Poorlická dráha byla mnohem staršího data a navazovala na starší návrhy. Měla proto přednost vyzkoušené trasy. Naproti tomu Kyšperk – Deštné byl úplně nový projekt. Skoro se zdá, jakoby vycházel až právě ze žamberských snah. Projevila se vzájemná rivalita obou měst. Když může mít dráhu Žamberk, proč bychom ji nemohli mít i my v Kyšperku? Kyšperští však se svou trasou měli za žamberskými zpoždění. Museli začínat úplně od začátku.

Obě dvě místní dráhy chtěly zpřístupnit chudý horský kraj. Počáteční body, nádraží v Žamberku a Kyšperku byla od sebe vzdálena 6 km. Proto na začátku obě trasy procházely přibližně stejným územím. Ale pak se jejich cesty rozcházely a každá se zaměřovala jinam. Poorlická sledovala vrcholky Orlických hor vpravo, procházela podél říšské hranice úzkým údolím mezi Orlickými horami v Čechách a Bystřickými v německém Slezsku. Svoji působnost a význam měla jen pro toto úzké, i když hustě osídlené údolí. Naproti tomu Kyšperk – Deštné měla šťastnější umístění, sledovala hřbet Orlických hor vlevo a otvírala své působení dále do širokého vnitrozemí včetně vyhlídek propojení s projektovanými drahami. Je tak nasnadě, která dráha byla pro rozvoj celého kraje mnohem příhodnější.

Koncové stanice obou drah jsou na mapě od sebe vzdáleny něco málo přes 5 km. Pouze na mapě, ve skutečnosti mezi nimi leží nejvyšší vrchol Orlických hor Velká Deštná s nadmořskou výškou 1116 m / m. Svým charakterem se obě dráhy blížily poměrům horských drah. Nepříznivý terén a trvalá stoupání až 2,5 % při minimálních obloucích 180 metrů jenom dokazovalo odhodlání smělých myšlenek při boji s nepřístupnou přírodou.

Obě dráhy měly díky své délce a nepříznivým terénním podmínkám velmi vysoké stavební náklady. Uspět mohla zatím jen jedna z nich. Bylo jen otázkou času, kdy se oba projekty střetnou.

38) Slezská hraniční dráha

Dráha vycházela ze stanice Žamberk, za kterou překročila společně s hlavní dráhou silnici na kyšperském zhlaví, dále přes silnici na Kyšperk. Skrz zámecký park přes říšskou silnici ze Žamberka do Šedivce naproti Lišnici a po levém břehu Divoké Orlice přes Nekoř do Klášterce. Vedení po levém břehu Divoké Orlice u Pastvin si vyžádalo přemostění četných údolních zátok. Náročným místem Zemské brány kolem osady Ostrov. Přes říšskou hranici do Slezska. Koncovým bodem mohlo být Langenau (Dlouhopolí), Schönfeld (Roztoky), či se uvažovalo o obtížném přechodu přes Bystřické hory do Kladské Bystřice. Všechna tato místa leží na spojnici pruských Královských železnic Mezilesí – Kladsko.

Jen zlomkovitě se v pramenech objevují zmínky o návrhu Slezské hraniční dráhy.[27] Projekt možná navazoval na část návrhu Mudr. Dvořáka Smiřice - Opočno - Dobruška – Solnice - Rychnov - Žamberk – Kladsko (12). Snahy měly vycházet především z pruské strany. Zcela jistě však vyplynul, vyhověním zájmu Žamberka, do mnohem reálnějšího projektu Poorlické dráhy. Lze krátce shrnout, že Poorlická dráha je o vlastní Žamberk vylepšenou verzí původní Slezské hraniční dráhy. Tak to alespoň platí pro její počáteční kilometry. [28]

[27] Hendrych Stanislav, Stopou dějin železnic v Podorlicku, Hradec Králové : Kruh 1987
[28] SUA ZV-ŽO 146, GI/R 463

39) Poorlická dráha (Místní dráha Žamberk – Trčkov)

Dráha vycházela z nádraží Žamberk (419 m/m) KkStB. Směrem na Kyšperk společně s hlavní tratí překročila přejezd na letohradském zhlaví, za kterým se stáčela vlevo. Stoupáním (skrz dnešní obytnou zástavbu) po 2 kilometrech křížila silnici z města k nádraží (mezi Velorexem a tzv. Bublákem) a zaúsťovala do stanice Žamberk Místní dráhy (429,9 m/m) (u dnešní polikliniky) Za ní skrz dnešní prostor autobusového nádraží, tunelem pod svatokateřinskou nemocnicí (muzeem) a židovským hřbitovem, který mírnil prudký pokles k Helvíkovicím (tehdy ještě Helkovic – Helkovice). V km 4.6 (400 m/m) procházela zn. Helkovice – továrna, těsně za ní po mostě přes Divokou Orlici a částečně podél potoka se vlevo vyhýbala Königově kopci (Drahám) až k silnici na Kunvald do stanice Kunvald v km 5.4 Dále z Panské doliny vystoupáním na hřbet Drah a dále vpravo kolem Lišnice přes stejnojmenné zn. v km 9.0 (444 m/m). Řeku už neopustila a proto podél ní do stanice Nekoř v km 11.5 (448 m/m), mijející vesnici Pastviny. (Původní řeku i původní vesnici Pastviny, dnes pohlcenou údolní přehradou). V km 17 následoval 120 metrový tunel (naproti Kravímu skoku), most přes Divokou Orlici a křižovací a vodárenská stanice Klášterec nad Orlicí v km 17.8 (473 m/m). Po levém břehu řeky, kterou u Zemské brány na samé říšské hranici překročovala do zastávky Nesselfleck (dnes opuštěná osada Ostrov v km 23.7, 536 m/m). Podél řeky, tvořící říšskou hranici přes stanici Batzdorf (Bartošovice, v km 26.3, 552 m/m), zn. Hohen Erlitz (Horní Orlice – v km 29, 575 m/m), stanici Barenwald (Neratov – v km 33 6, 610 m/m), zn. Neudorf – Schwarzwasser (společnou dopravnu pro Novou Ves a Černou Vodu – v km 39.4, 671 m/m), stanici Kronstadt (Kunštát – v km 42.6, 683 m/m), zastávku Kerndorf (Jadrná – v km 44.25, 685 m/m) až do konečné stanice Trtschkadorf – Fridrichswald (společnou pro Trčkov a Bedřichovku – v km 47.75, 698 m/m).

S návrhem Poorlické dráhy měl přijít jednatel Orlického komitétu pro úpravu Tiché a Divoké Orlice pan Václav Čihák, ředitel měšťanské školy v Žamberku.[29] Předkládaná trasa navazovala na původní Slezskou hraniční dráhu. Její původní trasa byla mezi Žamberkem a Klášterem o 3 km kratší než nová Podorlická dráha, ale vyhýbala se vlastnímu Žamberku. Poorlická dráha tak měla naplnit jeho neuspokojené snahy o přiblížení železnice blíže k městu. Původní nádraží ÖNWB, má sice jméno Žamberk, leží však na katastru obce sousední Dlouhoňovice, od středu města je vzdáleno 5 km.

Podorlická dráha také nově procházela Helkovicemi. Podorlickou dráhu tak podporoval zejména pan Edmund Kirsch, majitel textilní továrny v Helkovicích, které se nová trasa příznivě dotýkala. Pan továrník tak byl zároveň významným činitelem zřízeného Výboru pro místní dráhu Poorlickou, ne –li dokonce jeho předsedou.

V listopadu 1907 se v Bartošovicích konala schůze jejich zájemců. Uvažovalo se i o možném prodloužení dráhy až do Dušníků. [30]Za českou stranu byl přítomen zemský poslanec pan Firbos, za pruskou stranu poslanec pan Insorge. Chybět rozhodně nemohl pan Oskar baron Parish, majitel žamberského panství.

Revize tratě konaná v roce 1911 poukázala na plánovanou stavbu dvou přehradních nádrží, jedné v Nekoři (hráz v traťovém km 12.6), druhé v Klášterci (hráz v traťovém km 20.8). V daném prostoru se proto trasa železnice částečně upravovala, neboť vzdutá voda přehradního jezera přímo ohrožovala některé tratové úseky.

Hlavní přepravní ruch na dráze zajišťovala rozsáhlá panství barona Oskara Parische s ročním obratem až 250 vozů ložených jen dřevem. V Žamberku byly 3 cihelny, v Helkovicích továrna na sukno, v Nekoři továrna chemická, sirkárna, tkalcovna, v Kunvaldu 2 mlýny s pilou – jeden na parní pohon a novostavba parostrojní mechanické tkalcovny Josefa Kodytka, v Bartošovicích pila a nedaleký lom, piły a provoz na výrobu beden v Kunštátu a Jadrné. K projektu si podala žádost i ves Kameničná pro zřízení vlastní zn., které mohlo pokrýt i dolní část Žamberka. Zvažovala se vlečka do žulových lomů v Klášterci. V Žamberku se zřizovala výtopna s nezbytnou vodárnou a uhelným zázemím. [31]

---

[29] Švec Vladimír, Poorlická dráha Žamberk – Trčkov, Letohradský zpravodaj 2005 / 8

[30] Hendrych a Čermák ve svých plánech kreslí Poorlickou dráhu v trase Žamberk – Náchod. O spojení Trčkov – Náchod prameny mlčí. Tento směr je nepravděpodobný už jen pro překonání hřebenuu Orlických hor mezi Trčkovem a Deštným v Orlických horách.

[31] SUA ZV-ŽO 146, 886, 887, 888, GI/R 463

Hendrych Stanislav, Stopou dějin železnic v Podorlicku, Hradec Králové : Kruh 1987

Trojan Emil, Pastviny – historie a současnost, Ústí nad Orlicí : OFTIS s. r. o. 1999

„ ..... Při tomto projektu jednalo se zpočátku o dráhu elektrickou a vyjednávalo se tehdy s firmou Křižík v Praze. Leč elektrická dráha se nelíbila hlavně Němcům, kteří poukazovali na to, že by provoz byl drahý a pro těžké náklady jako je dříví a minerálie nezpůsobilý. Mezitím co se jednalo o elektrickou dráhu v Žamberku, Město Kyšperk se vytasilo s novým projektem dráhy z Deštné přes Rokytnici, Kunvald, Nekoř do Kyšperka. Projekt tento se dosti zamlouval, leč míjel Žamberk a tak Žamberk pracoval proti, až konečně docíleno, že projekt Žamberk – Bartošovice – Trčkov získal opory u všech význačných činitelů, kteří projekt tento doporučovali ....“ [32]

40) Místní dráha Kyšperk – Rokytnice - Deštné

Trať vycházela z nádraží KkStB Kyšperk a sledovala vpravo podél hlavní trať na Žamberk, od níž v kilometru 0.7 (v místech bývalé Konírny) odbočovala vpravo a údolíčkem míjela Hotmarovu kapli na Sádkách. Od silnice na Šedivec se odkláněla vlevo a stoupáním skrz bývalou bažantnici a následně i oboru dosahovala říšskou silnici mezi Žamberkem a Šedivcem a zn. Líšnice (km 4, 5). Pak dolů do údolí do stanice Nekoř (km 6, 2). Nekořská stanice ležela přibližně ve stejných místech jako stanice Nekoř tratě Poorlické dráhy. Stoupáním dále dosáhla zn. Pastviny (v km 9, 5) (naproti Šlechtovu palouku přes řeku). Dále přes Polsko do Zbudova a Končin („zu Kunvald"), kde ležela stanice pro Klášterec nad Orlicí (v km13). Přes pole ke stanici Kunvald (v km 17 v místech dnešního družstva). Obloukem přes údolí Horského potoka po čtyř obloukovém viaduktu. Mostkem přes Rokytenku do stanice Rokytnice MDVRS (v km 22, 6).

Úsek Rokytnice – Deštné kvůli snadnějšímu pojmutí zpracovali Cyril a Kodl jako samostatný projekt. Za Rokytnicí trať pokračovala podél silnice do Nebeské Rybné klesáním až do km 6, širokým obloukem okolo údolí překročila řeku Zdobnici a následně stoupala do stanice Himlisch Ribney (Nebeská Rybná v km 8, 6). Podél údolí do stanice Stiebnitz (Zdobnice v km 12, 8). Po ostrém levotočivém oblouku za plného stoupání procházela 240 metrů dlouhým tunelem do Katcher (Kačerov v km 18). Následoval náročný šesti obloukový viadukt přes říčku Kněžnou do zn. Aurschim (Uhřínov v km 21,.3). Pokles do údolí říčky Bělé a přes čtyři železné konstrukce mostu nad údolím Huťského potoka do Tanndorfu (? v km 26, 2). Pak znovu stoupáním do konečné stanice Deschney (Deštné v Orlických horách v km 32)

Úsek Rokytnice - Deštné patřil sklonově k velmi náročným, překonával četná rozvodí, stoupání se často střídala s klesáním a to vše stále v mírách nejvýše povolených 2,5 %. Vyloučena nebyla ani verze mezi Kyšperkem a Pastvinami přes Lukavici (nová zn.), která mírnila prudké stoupání z Kyšperka do Šedivce, zvažované varianty přes Kunvald, napojení do Rokytnice pomocí úvratě, trasa z Rokytnice přes Nebeskou Rybnou a Říčky i možné prodloužení z Deštného až do Sedloňova. Z důvodů plánovaných údolních přehrad v Nekoři a v Klášterci se podobně, jako u Poorlické železnice trasa náležitě upravovala. To vše brzdilo rychlé zpracování Povšechného projektu.

Projekt uvítala zejména projektovaná dráha z Nového Města do Deštného. (35) Vyloučena tak nebylo spojení do Nového Města i do Solnice.

Přípojná stanice Kyšperk se rozšiřovala o dvě dopravní koleje, výtopnu o dvou stáních s vodárnou a nezbytným uhelným zázemím [33]. Projekt vyvolal nevoli KkStB. Zcela zásadně odmítala, aby Místní dráha zabrala potřebnou dopravní kolej číslo 4 s nedostačující náhradou nově postavených kolejí číslo 11 a 13. Projektanti prokázali námitku za zbytečnou, když provoz na místní dráze bude stejně veden státní dráhou. Nová výtopna Místní dráhy se nacházela v prostoru, kde státní dráha zamýšlela postavit volnou skládku. Nevyřešena byla i otázka rozšíření staniční budovy.

Koncová stanice MDDVR Rokytnice dostala novou kolej. Místní dráha nic nenamítala proti výstavbě trasy Kyšperk – Deštné, naopak ji podporovala. Požadovala pouze samostatný výjezd pro každou dráhu. Jednáními slevila na použití anglické výhybky na doudlebsko – kyšperském zhlaví.

---

[32] Švec Vladimír, Poorlická dráha Žamberk – Trčkov, Letohradský zpravodaj 2005 / 8

[33] to vše v prostoru dnešní volné skládky - Uhelných surovin

Dráhy mohly úspěšně využívat kyšperské továrny : Fischl - Engel a Louis Weiss s textilkami, J. Kroul s výrobou nábytku, Firma Helios z Vídně s továrnou na výrobu zápalek v Kunčicích. Parishovo dřevo a místní suroviny nezůstávaly stranou. Pro dráhu měl snad Kunvald uvažovat o elektrickém pohonu.

Dráha ta *„ učiní přítrž dosavadním nad míru škodlivým způsobům výživy. Vyšší mzdy odstraní v těch křiklavých způsobech chudobu, bídu a nouzi.“* [34]

Žamberk nebo Kyšperk ?

Žamberské zájmy zastupovalo Družstvo pro výstavbu Poorlické dráhy. V roce 1910 požádaly obce Žamberk, Bartošovice a Kunštát o povolení Předběžných prací technických. V červnu se sešla první komise.

Začalo se však proslýchat o plánované dráze z Kyšperka. Ministerstvo proto požádalo v únoru 1911 o předložení obou projektů pro vzájemné srovnání. Žamberk předložil už v dubnu Povšechný projekt Poorlické dráhy, dílo inženýrů Kohler a Royal, Praha III Předpokládaný stavební náklad činil 7, 360 000 K. V srpnu 1911 byl Povšechný projekt Poorlické dráhy schválen a na jeho základě se v říjnu 1911 konaly pochozí komise. Začalo se pracovat na projektu Podrobném.

V roce 1912 požádaly městské obce v Kyšperku a Rokytnici o povolení Předběžných prací technických pro Místní dráhu Kyšperk – Rokytnice – Deštné. Místní dráha Kyšperk – Rokytnice – Deštné předložila Povšechný projekt až v březnu 1912. Cyril a Kodl, inženýři ze Smíchova, předpokládali stavební náklad 8, 370 000 K. V dubnu 1912 se konala pochozí komise. Kyšperští byli liknaví a s projektem příliš nespěchali proti rozhodnému žamberskému jednání. [35] Spor byl na světě.

V něm důležitým stanoviskem byla i kratší vzdálenost do Kyšperka, železničního uzlu, s dvojím připojením na hlavní trať býv. dráhy olomoucko – pražské. Přes Ústí nad Orlicí do Čech a po plánované dráze Kyšperk – Lanškroun – Žichlínek (46) na Moravu. Svou roli mohlo hrát i zázemí budoucího provozovatele KkStB v Kyšperku, zejména místní výtopna. Pomíjeno nebylo ani spojení do Mezilesí ke Slezskému uhlí. To vše Poorlická dráha mohla nabídnout oklikou a zprostředkovaně. Proti Poorlické dráze se postavila MDDVR, prodloužení z Rokytnice do Deštného při kyšperské dráze jí mohlo přinést jen prospěch.

Jménem svého starosty pana Ferdinanda Veverky podal Kunvald (s okolními osadami Kunačice, Bubnov, Zaječiny) ostrý protest proti stavbě Poorlické dráhy. Hlavním předmětem sporu bylo umístění Kunvaldského nádraží. Městys Kunvald o 2091 obyvatelích ve 477 číslech popisných – největší katastrální obec žamberského okresního hejtmanství, protestoval proti umístění kunvaldského nádraží v prostoru pod Drahami, tedy ještě na žamberském katastru. Pan starosta Veverka poukázal, že nejbližší žamberské číslo popisné je od kunvaldského nádraží vzdáleno jen 150 metrů [36], zatímco ke středu Kunvaldu, ke škole a kostelu, je to přes 5 kilometrů. Žamberk tak získával za Kunvaldské

[34] SUA ZV-ŽO 767, 814, GI/R 219, 220
Hendrych Stanislav, Stopou dějin železnic v Podorlicku, Hradec Králové : Kruh 1987
[35] Hendrych Stanislav, Stopou dějin železnic v Podorlicku, Hradec Králové 1987
[36] a do vlastního Žamberka to i přes Königův kopec - Draha není daleko

peníze už své třetí nádraží. [37]

Kunvald protestoval proti Poorlické dráze a snažil se prosadit dráhu kyšperskou, jejíž nádraží Kunvald stálo mnohem blíže (kousek nad kostelem). Od bližšího nádraží si Kunvald mnoho sliboval, chtěl tak zabránit postupnému úbytku obyvatelstva.[38] Kunvald zároveň „popichuje" okolní obce tím, že jedinou překážkou, aby se i ony připojily ke kyšperskému projektu, je to, že už vložily peníze do Poorlické dráhy a to jim brání tento projekt opustit a proto ho nutně musí i proti vlastním zájmům prosazovat. Svoji podporu Kunvaldu pochopitelně vyjádřila i Rokytnice, Firma Jan Hernych a syn [39], baron Oskar Parish, majitel rozsáhlých Žamberských lesů, a další obce a podniky v širokém okolí.

Poorlická dráha se snažila vyjít vstříc Kunvaldu, svému velkému oponentovi, v nové verzi své dráhy. Nové Kunvaldské nádraží se více přibližovalo obci a nová trasa se přes Zbudov a s nové umístění klášterecké nádraží připojovala na původní trasu. Bohužel mimo zůstaly ležet Líšnice a Nekoř, jejichž představitelé pak zcela přešli na stranu Kyšperka. Nekoř se stala rozhodným zastáncem kyšperské trasy. Pro její továrnu na zápalky, která dovážela ročně z Ruska až 50 vozů osikového dříví na výrobu krabiček, bylo přímé připojení do Kyšperka důležité.

Nová varianta Poorlické dráhy byla kratší a tím i levnější a vyhýbala se náročným stavbám v údolí Divoké Orlice. Navrhované posunutí trasy Poorlické dráhy blíže ke své obci Kunvald rozhodně odmítl a setrval v podpoře kyšperské místní dráhy, jejíž nádraží Kunvald leželo ještě podstatně blíže.

Ministerstvo železnic se snažilo nabídnout kompromis, který by spor vyřešil. Obě dráhy měly být spojeny do jednoho projektu, popřípadě se měla část jedné či druhé měla postavit později. Tak Ministerstvo navrhovalo postavit obě dráhy až do Kunvaldu a pak stavět jen verzi kyšperskou do Deštného. Obě dráhy se propojovaly novou spojkou. Poorlická dráha takové řešení rozhodně odmítla. Celistvosti své trasy si vážila. Pro obě železnice bylo také naprosto nepřípustné opustit výchozí body svých drah, svá města.

Výhodu dvouletého náskoku Poorlická dráha nevyužila. Ani nemohla. Obě dráhy přišly příliš pozdě. Získat zemskou garanci pro stavbu místní dráhy bylo v roce 1911 už nemožné, v úvahu připadaly nouzové stavby. Obě horské dráhy byly příliš dlouhé a nákladné a v budoucím provozu předpokládaly vysoké ztráty. Vzájemný spor obou drah vyplynul do neurčita, posledním náznakem bylo sdělení ministerstva v únoru 1915, vyznívající spíše pro Poorlickou dráhu. Její upravená trasa se po válce nabízela mladé republice. Bezúspěšně. [40]

„Na podzim roku 1913 se již vyměřovala trať pro poorlickou dráhu po Líšnici a dál k Trčkovu. V dalším roce začala první světová válka..." [41]

---

[37] 1. = nádraží KkStB Žamberk, 2. = Místní nádraží Žamberk (pod Rozálkou), 3. = Místní nádraží Kunvald

[38] mezi lety 1880 – 1910 odešlo z Kunvaldu 318 obyvatel

[39] Hernychové byli nejvýznamnější textilní podnikatelé v kraji. Firmu založil Jan H. (1819 – 1884) a významně ji rozšířil jeho syn Florian H. (1855 – 1923). Firma provozovala mechanické tkalcovny v Ústí nad Orlicí, Vamberku, Hnátnici, Nekoři, Doudlebech nad Orlicí, v provozu měla 3000 stavů. Po přelomu století firma ve svých přádelnách, tkalcovnách, barvírnách a bělidle zaměstnávala 2 500 lidí. V celých Orlických horách dále pro ni ručně tkalo až 5000 tkalců, faktoři společnosti byli v každé větší vsi. Mezi lety 1911 – 1917 byla díky finančním problémům přeměněna na akciovou společnost.

[40] SUA ZV-ŽO 156

[41] Švec Vladimír, Poorlická dráha Žamberk – Trčkov, Letohradský zpravodaj 2005 / 8

Na česko – moravském pomezí

Oblast Štítské brázdy – údolí říčky Březné východně od svahu česko – moravského rozvodí se dostala v devadesátých letech do zájmu Zemského sněmu Markrabství moravského.

„Obyvatelstvo průmyslových míst: Červené vody, Bílé Vody, Karlova a Šilperku s okolím snažilo se dávno, aby tato pojata byla do sítě železničné ku prospěchu polního a lesního hospodářství, jakož i obchodu a průmyslu. Polní hospodaření v tomto kraji dovoluje vývoz zemčat, ovsa, lnu, ovocem másla, kdežto velká část spotřeby obilí, mouky, luštěnin musí býti pokryta dovozem od jinud. Z rozsáhlých porostů lesních podél projektované dráhy spotřebuje se mnoho dříví užitkového a třísla dílem v zemi, dílem v Německu. Průmyslová činnost zmíněného kraje vztahuje se zejména ku výrobě zboží bavlněného a zboží kartáčnického. Průmysl bavlnářský hlavně jest usídlen v Červené Vodě a Bílé Vodě, kde také pracují barvírny a bělidla, kdežto průmysl kartáčnický jest rozšířen zejména v Karlově a okolí. Cihelna v Šilperku má již nyní rozvětvený obchod, který se po výstavbě zamýšlené dráhy dojista značně se rozšíří. Vodní síla Březné, z části ještě nezužitkovaná, podepře také zřizování nových průmyslových závodů." [42] V návrzích se zmiňuje i možná stavba přehrady v údolí řeky Březné.

Za *„účelem zadržení úpadku průmyslu v tomto kraji o schudlém, ale snaživém obyvatelstvu"* se tak z popudu moravského Zemského sněmu do kraje na rozhranní Čech a Moravy naplánovala místní dráha.

41) Místní dráha o úzkém rozchodu Králíky – Hoštejn

Vycházela ze stanice Králíky (Dnes stanice Dolní Lipka na trati Hanušovice - Lichkov) do stanice Hoštejn (na trati Zábřeh – Česká Třebová). Po opuštění stanice Králíky trať procházela vlastním městem Králíky, kde byla zřízena nová stanice Králíky (Ta původní se přejmenovávala na Dolní Lipku podle stejnojmenné části Králík). Následovala stanice Červená voda, zn. Bílá Voda, stanice Štíty, zn. Jedlí, zn. Janoušov (Johannesthal) a konečná stanice Hochštejn na hlavní trati mezi Českou Třebovou a Zábřehem.

První návrhy volně navazovaly na starší myšlenku důležité spojnice z Vratislavi (Berlína) tímto krajem do Vídně, změněna byla však povaha tratě. Byla naplánována jako místní a navíc úzkokolejná. Rozchodem bylo typických rakouských 760 mm. Stavební délka tratě dosahovala 32 km, z toho v Čechách bylo 7 a na Moravě 25 km. V jednání bylo i zřízení čtyř zastávek. Z Králík až do Štítů vedla trať příznivými terénními podmínkami široké Štítské brázdy, která se však u Štítů sestupuje do úzkého údolí říčky Březné. Zde byl terén nepoměrně horší. Mezi Štíty a Hochštejnem prostupovala dráha úzkým skalnatým údolím se sráznými hřbety za pomocí četných umělých staveb.

V červnu 1893 se konala revize tratě na které došlo ke zásadnímu obratu. Začal totiž vadit právě úzký rozchod dráhy.

Velkou výhodou úzkého rozchodu byla malá stavební náročnost, menší poloměry oblouků, menší úpravy terénu – a tím menší stavební náklady. Na straně úzkokolejné dráhy stál moravský Zemský výbor, navrhovatel tratě. S ním souhlasil i jeho český protějšek. Obě země si byly vědomy nutnosti stavby nové dráhy při co nejmenších stavebních nákladech. Pro stavbu úzkorozchodné dráhy byl i *„hrabě Wurmbrand, ministr obchodu, tehdejší protěžovatel úzkokolejky."* [43]

Proti úzkému rozchodu se postavilo Ministerstvo války se strategicko – vojenskými důvody.

[42] TO 11. 1896
[43] Bazika Eduard, Paměti, Kleplova sbírka v NTM

Nová místní dráha se totiž stávala nejkratší spojnicí říšských hranic s hlavní dráhou. Nevýhodou úzkého rozchodu byl přechod nákladu mezi úzkokolejkou a normálně rozchodnými drahami, ten se řešil překládáním, nebo použitím úzkokolejných podvalků pod normálně rozchodné vozy. To pro vojenské záležitosti jevilo krajně nevhodné.

Nová spojnice hranic s hlavní tratí se pochopitelně nelíbila ÖNWB. Na jednu stranu nechtěla mít nového konkurenta, na stranu druhou si jako možný budoucí provozovatel dráhy dobře uvědomovala obtíže úzkorozchodného provozu. Na normálně rozchodné dráze mohla používat některé své starší lokomotivy i vozy na dožití, které by se pro úzkokolejku musely zakoupit zvlášť. Úzkorozchodné lokomotivy by v případně své neschopnosti také nemohly být rychle nahrazeny normálně rozchodnými zálohami ÖNWB. Proti úzkokolejce si své přisadila i Lichtenštejnská správa hospodářská a lesní, které patřily rozsáhlé lesy v okolí.

Protože Markrabství moravské, na rozdíl od Království českého, neprovádělo vlastní železniční akci a ve zdejším kraji, snad s výjimkou významných Králik, by se těžko hledal nějaký důležitý finanční spojenec. Proto se žádalo, aby místní dráhu vystavěl stát. Předpokládaný stavební náklad se propočetl na 1 570 000 zl. (49062 zl./km) a byl poměrně dost vysoký. Státní požadavek, 150 000 zl. od místních zájemců, byl na zdejší chudý kraj přece jen moc. Země moravská a česká měly přispět na stavbu v poměru délky tratě na svém území, tj. 25 : 7.

Vysoké odhady stavebních nákladů vedly k tomu, že zájemci ustoupili z celé trasy. Zatím by přece stačila málo náročná část příznivým terénem z Dolní Lipky do Štítů. Zatím by se vynechalo technicky i finančně náročné údolí říčky Březné. Revizní zprávu ukončilo žamberské hejtmanství poukazem, že je lepší stavbu dráhy odložit, než ji stavět jako úzkorozchodnou.

V únoru 1894 se v Králíkách konala schůze všech zájemců o stavbu dráhy, kde se přítomní navzájem snažili přesvědčit o výhodách a nevýhodách úzkého rozchodu.

Proti úzkému rozchodu stálo i město Králíky. Pan purkmistr Kratschner navrhoval buď normální rozchod v celé délce tratě, nebo do Králík po normálním rozchodu a úzkokolejku stavět až z Králík. Tak o tom vypovídá žádost z prosince 1894.

Ten samý měsíc vyslovila, ještě neoficiální, česká Zemská železniční rada podporu úzkokolejné trase Králíky – Hoštýn. V únoru 1895 český Zemský výbor předložil Zemskému sněmu zprávu o nových místních drahách a organizaci zemského železničního úřadu. Sněm dále ustanovil oficiálně Zemskou železniční radu, jako prozatímní poradní orgán Zemského výboru. Zde si páni poslanci rozdělili jednotlivé tratě do svého právního opatrování. Zdejší trať dostal pan poslanec Siegmund. Okamžitě prosadil schválení 20 000 zl. jako zemské subvence ze zemského rozpočtu na rok 1895 na zakoupení kmenových akcií dráhy. Dále předložil zajímavou nabídku, které se město Králíky (ležící v Království českém) rozhodně nebránilo. Budeme stavět úzkorozchodnou trať v celé délce tratě z Dolní Lipky do Hochštýna a navíc, aby naše město bylo lépe napojeno na kmenovou ÖNWB, položíme z Dolní Lipky do Králík ještě jednu kolejnici. Mezi Dolní Lipkou a Králíky tak vznikne tříkolejnicová splítka, umožňující provoz vozidel jak normálněrozchodných tak i úzkokolejných.

Celý rok 1895, jako by se nic nedělo. Snad to má souvislost s očekávaným přijetím moravského zákona o zvelebování železnic nižšího řádu? Spory o rozchodu však určitě pokračovaly dále. Konaly se nové pochozí komise.

Až v lednu 1896 Moravský zemský sněm, vycházejíce právě z čerstvého zákona na podporu železnic nižšího řádu na Moravě z května 1895, přiklepl úzkokolejné dráze podporu 15 000 zl., splatných v 10ti ročních lhůtách. Pokud by se snad mělo stavět pouze do Štítů, nabízela Morava buď 3800 zl./km při úzkorozchodné verzi nebo až 5000 zl./km pro normálně rozchodnou verzi.

Původně se nevylučovala žádná verze dráhy. Stavět celou až do Hoštýna, nebo jen do Štítů? Stavět trať normální, či úzkokolejku? Na radu komise a inženýra Baziky z českého Železničního oddělení Zemského výboru vyhrála, oproti verzi úzkokolejné a v celé trase Dolní Lipka – Hochštejn, verze normálně rozchodná z Dolní Lipky zatím jen do Štítů. Zatím, jak všichni doufali.[44]

42) Místní dráha Dolní Lipka – Štíty

V květnu 1896 byla dráha schválena. Místní dráhu Dolní Lipka – Štíty stavěl přímo stát za místní a zemské podpory. Právně ošetřil stát stavbu zákonem z 21. 7. 1896 a tak mohla být *„ve příčině zajištění drah nižšího řádu vláda zmocněna k zajištění stavby"* Za 780 000 zl. se zřizovala dráha, jejíž *„očekávaný čistý výnos dráhy dle úřadních šetření dostihne snad číslice zl. 28.500"*

Stát uvolnil 580 000 zl. z investičního fondu Moravské pohraniční dráhy, čerstvě postátněné. Na nákladu se dále podílela země Moravská nakonec 110 000 zl, země Česká již schválenými 20 000 zl. Jen zásahem Zemského výboru došlo k podržení subvence i přes její nevyčerpání do konce roku 1898, protože stavba ještě nebyla zahájena. Místní zájemci přispěli 70 000 zl.

Zahájení stavby se protahovalo, až konečně v prosinci 1898 schválený státní rozpočet, na příští rok, počítal se stavbou dráhy a tak mohla být stavba v únoru 1899 zahájena.

Již při stavbě se počítalo s dalším prodloužením k hlavní trati dráhy Česká Třebová – Zábřeh. Ze Štítů se předpokládalo pokračování do Hochštejna, nebo nově i do Lanškrouna (konečné stanice MDRL), či přímo do Zábřeha.

Štítecké nádraží oproti původním plánům zůstalo stát daleko před městem, aby budoucí pokračovatelé trati mohli město obloukem vůbec obejít. Pod provozem státních drah byl v prosinci 1899 zahájen provoz. [45]

Rokem 1900 svoji působnost zde zahájila i známá mašinka 97.182 z První českomoravské továrny na stroje v Libni, první naše vyrobená lokomotiva. [46]

43) Místní dráha Moravská Třebová – Štíty

Slavnostním zahájení provozu na trati mezi Dolní Lipkou a Štíty v prosinci 1899 neměly Štíty dlouho zůstat jako stanice konečná. Kvůli snadné budoucí návaznosti byla stanice Štíty postavena v dostatečné vzdálenosti od města. S novými návrhy přišla Místní dráha Moravská Třebová – Štíty. O povolení Předběžných prací technických požádal *„purkmistr v Moravské Třebové"* pan Josef Brislinger v červnu 1899.

[44] SUA ZV-ŽO 102, TO 1893, 1894, 1895, 1896
[45] SUA ZV ŽO 102, GIR 1022 – 1024. TO 1896 - 1900
[46] Haas Václav, Kalousek Martin, 100 let místní dráhy Dolní Lipka – Štíty, Praha : Pavel Malkus 2000

Trať vycházela z Moravské Třebové vlevo okolo třebovského hradiska. Následovala stanice Staré město – Dětřichov u Moravské Třebové, stanice Petrušov, krátký 30 metrový tunel, zn. Hynčina a stanice Hoštejn na trati StEG Zábřeh – Česká Třebová. Odtud údolím potoka Březné přes Drozdov, společné nádraží pro Crhov a Jedlovou, zastávku Štíty do stanice Štíty.

Okolní obce navrhovaly ze Štítů napojení do Zábřeha. Přes Horní Studénky, Svébohov, Lupěné. Tím odpadávalo i nutné rozšíření hoštýnského nádraží. Zábřeh, jako železniční uzel, byl mnohem přitažlivější.

Zajímavým vývojem procházelo nádraží ve Štítech. To bylo díky plánovanému prodloužení postaveno ve značné vzdálenosti od města. Po připojení na Hoštejn dostávalo toto koncové nádraží MDDŠ nový název Moravské Štíty. Původním jménem Štíty se nově honosila zastávka nové dráhy směrem na Hochštejn, která ležela podstatně blíže městu, než stanice původní. Město Štíty také vystoupilo s návrhem rozšíření nové zastávky Štíty na stanici a zrušení původního nevýhodného nádraží. Oprávněným důvodem byl kopec mezi vlastním městem a nádražím se skladištěm, který činil naloženým povozům nemalé potíže. Proti štítským snahám se ohradily okolní obce využívající stávající nádraží.

V Moravské Třebové navázala Místní dráha na plánovaný širší projekt Chornice – Velké Opatovice – Skalice nad Svitavou – Boskovice – Moravská Třebová. Stanice Moravská Třebová měla získat dvě nové dopravní koleje.

Propočtem vyjádřený stavební náklad činil 5 632 000 K (t.j. 187 733 K na 1 km.) později se suma střízlivě navýšila na 6, 5 milionu. Stavět se mělo za státní a zemské účasti. Již při stavbě MDDŠ se vybralo, na další pokračování dráhy, od zájemců 140 000 K, ale více uzájmované obce nebyly dík své chudobě schopny přispět. Zvažovalo se provedení trati i jako nouzové.

V roce 1900 byly znovu povoleny Předběžné práce technické. Četné příslušné obce podaly své petice, doporučení vládě přiložil Moravský sněm. Vše bez jakéhokoliv ohlasu. Až po opětovných žádostech Moravského zemského sněmu podalo Ministerstvo železnic v roce 1908 vysvětlení, že *„není sto dráhu ze státních prostředků postavit"*. Poukázalo *„z národohospodářského hlediska"* na malý, především pouze místní, význam dráhy.

Tomu se oponovalo četnými granitovými a mramorovými ložisky, četnými pilami a cihelnami, bohatými lesy v okolí potoka Březné, a také jeho vodní silou. Tradičně nechyběla upozornění na zmíněné nejkratší Vídeň – Vratislav, lepší zpřístupnění dolnoslezského uhlí a celkově místního kraje na Olomouc i na Brno.

Neodbytným žadatelem o zřízení tratě byl i pan Antonín Hýbl, který, postavivše ve Štítech pilu kvůli naději blízkého železničního napojení do Hochštýna, se nemohl už dočkat a svými četnými peticemi zaplňoval stůl ministerského úředníka.

Nové povolení Předběžných prací technických získal starosta Eduard Meyer V Moravské Třebové v roce 1910. O rok později byl předložen Povšechný projekt. Jednání o stavbě se táhla do roku 1915, kdy se snad měla uskutečnit staniční komise. [47]

[47] SUA MŽ/R 909, GI/R 877, 878, 879. TO 1899, 1910

Čermná, obec po železnici dychtící

Zastavím se u Čermné. Nebyla městem, přesto měla významné slovo a toužila po připojení své obce k železné dráze. Zastavím se u Čermné, která mne zaujala svými pěknými žádostmi tak pěkně vychvalujícími přednosti obce. Vytváří nám tak pěkný pohled na jednu obec našeho příběhu.

Čermná nebyla úplně běžnou obcí. Městec (městys) Čermná (dnes rozdělená na dvě obce, na Dolní a Horní Čermnou) byla se svými 3213 obyvateli ve 533 č.p. největší obcí bývalého chrudimského kraje a táhla se sedm kilometrů údolím od Verměřovic až po Nepomuky.

Ves měla kolem přelomu století kostel katolický i evangelický, modlitebnu bratrské církve, dvě obecné školy, pětitřídní a dvojtřídní, a dále i trojtřídní evangelickou soukromou školu. Zřízení měšťanské školy se očekávalo v nejbližší době. Zajímavá byla i košíkářská škola. Následoval i sirotčinec. Pro místní podnikání byla nezbytná záložna. Představily se nám čtyři místní cihelny a 116 místních živnostníků. Z nich zejména 16 obchodů zbožím smíšeným, 5 obchodů *„dobytkem štětinatým"*, 4 obchody *„dobytkem hovězím"*, 6 obchodů dřevem, 4 obchody koňmi, nepočítaně obchodů zbožím střižním. Pro slávu své obce pracovalo 19 místních hostinců. Dokonce se zde zvažovalo i zřízení C.k. soudu. Denně dojíždělo z Čermné 350 dělnic do *„c. k. Lanškrounské továrny na doutníky"* Do stejného města putovalo i 300 místních tkalců se svými výrobky. Roční potřeba takové obce byla úctyhodná - 9000 metrických centů uhlí, 6000 vápna, 3000 kostní moučky a hnojiv, 20 vagonů zelí, nepočítané vozy břidlice. Jako příznivé pro další rozvoj se jevilo zřízení přádelen, tkalcoven, papíren, továren na zpracování rašeliny, jejíž dostatek se v okolí nalézal. Tolik obec Čermná sama o sobě.

Čermná se snažila přiblížit svou obec železnici v sedmdesátých letech při stavbě ÖNWB a jednala s projektanty. Pro potřebu obce byla v sousedních Verměřovicích („Turecku") zřízena zastávka Verměřovice – Čermná. Ta nemohla obci stačit.

Na to, aby přišla se svým vlastním návrhem železnice, zase Čermná tak významnou, jako třeba Lanškroun nebo Kyšperk, nebyla. Jen vyslovovala svou důležitou podporu jejich projektům. [48]

44) Místní dráha Lanškroun – Bílá Voda (Štíty)

V roce 1897 přišel Okresní výbor a Městská rada v Lanškrouně s návrhem tratě, která by spojovala koncovou stanici místní dráhy StEG Rudoltice – Lanškroun s již schválenou Místní dráhou Dolní Lipka - Štíty.

Trať se po opuštění stanice Lanškroun širokým obloukem vyhýbala středu města a dostala se do údolí řeky Moravské Sázavy. Jím postupovala až k jižnímu okraji Výprachtic a dále, opustivše tok řeky, podél Dolních a Horních Heřmanic a následným klesáním z rozvodí do Štítecké brázdy dosahovala Heroltic a připojovala se k zn. Bílá Voda na Místní dráze Dolní Lipka – Štíty. Ležely na ní dopravny Albrechtice, Výprachtice, Heřmanice, Heroltice.
Při stavebním nákladu 3 400 000 K byla délka tratě 22 km.

Velkým problémem bylo údolí Moravské Sázavy. Předloha počítala s tunelem a pěti mosty přes nepříznivě se klikatící řeku. Zvažovala se nová vedení, která by snížila stavební rozpočet náročných staveb. Údolí Moravské Sázavy se jevilo zajímavým pro možné využití vodní síly. Čtyři mlýny již stály, další provozy se mohly postavit po zahájení provozu železnice.

V lednu 1897 bylo požádáno o povolení Předběžných prací technických. V listopadu 1897 se uskutečnila první přehlídka tratě. V lednu 1898 po další přehlídce trati schválilo Ministerstvo železnic

[48] SUA ZV – ŽO 113
Kol., 700 let obce Čermná, str. 165 – Jansa Vladimír, Mohla být v Čermné železnice?, Dolní Čermná 2005

Povšechný projekt. Ten počítal s napojením do Bílé Vody, protože přímé vedení do štítecké koncové stanice MDDŠ bylo, pro náročné klesání, neuskutečnitelné. Konečné položení stanice Štíty ostatně ještě nebylo ani pro samotnou MDDŠ zcela dořešeno pro zvažovaném pokračování do Hochštejna. Ministerstvo ale rozhodlo o přímém napojení do Štítů. Vedla ho k tomu snaha vyhnout se Štítům, jako koncové stanici. Trasa se proto z km 19 musela znovu vracet až do Štítů. Délka spojení mezi Lanškrounem a Dolní Lipkou, oproti původní trase do Bílé Vody, se tak prodloužila o 6 km. Nově uvažovaná Místní dráha Moravská Třebová – Štíty však pomohla vyřešit problém. Štítecké nádraží se nestalo koncovým a Místní dráha z Lanškrouna se mohla podle původních plánů napojit přímo do Bílé Vody.

Zřízené zn. v Horních Heřmanicích stejnojmennou ves neuspokojilo. Po vzoru svých sousedů vyžadovalo také stanici. A třeba tu výprachtickou. Proč u nich ano a u nás ne? Pokud by nebyla zřízena, tak ta výprachtická by se mohla posunout blíže k Heřmanicím.

Úvahy o využití plánované místní dráhy pro dálkovou průběžnou dopravu Železniční oddělení zamítlo. Zvažovaná místní dráha by dálkovým směrům sever – jih, oproti z Hanušovic přes Zábřeh, ušetřila jen tak 8 až 10 km. A to vše při náročnějším terénu, či *„technické slabosti"* Samo Železniční oddělení, znalé už z předešlých zkušeností, poukazuje na možné zablokování stavby místní dráhy velkými železničními společnostmi z důvodu zamezení konkurence.

Nový postřeh přinesla žádost městce (městyse) Čermná o změnu trasy z Lanškrouna přes Třešnovec, o přiblížení trasy jihovýchodnímu konci obce Čermenské - osadě Nepomuky a dále znovu k původní trase do Výprachtic.

Proti tomu namítalo Ministerstvo železnic zastávkou Verměřovice – Čermná ÖNWB. Čermenský starosta pan Cyril Pecháček se bránil délkou Čermné – ta činí 7 km. Zmiňovaná zastávka byla od okraje vlastní Čermné vzdálená 3 km, mimoto to byla pouze zastávka osobní. Povozy s náklady stejně musely jezdit do 8 km vzdáleného Kyšperka. Ze středu obce je tak kyšperské nádraží vzdáleno 11, 5 km, zatímco plánované nádraží Čermná pouze 4 km.

Nová varianta, i přes vynechání náročného sázavského údolí, prodloužila trať o 2 km a prodražila o 160 000 K. Ona prosazovaná vodní síla Moravské Sázavy nebyla při dalším šetření tak výhodná, jak se na začátku zdálo. Již zmiňované 4 mlýny v letním období často pro nedostatek vody stály, zvažovala se dokonce jejich přestavba na parní pohon. Padl poslední velký důvod pro Sázavské údolí. Varianta měla i výhodu, že téměř nikoho nevynechávala, nebyly při ní dotčeny žádné jiné zájmy.

Pro svou trať čermenský pan starosta Pecháček bojoval společně se starostou Nepomuka, panem Čenkem Leškarem. Stůl úředníkův zahlcovaly desítky opakovaných žádostí, které nám přibližují čermenskou zarputilost pro železnici. Jejich základ tvořily naprosto stejné předlohy, do kterých ostatní obce doplnily jen jméno, podpis pana starosty a své kulaté razítko. S jednou takovou peticí vystupoval na Říšské radě i poslanec zemský a říšský, pan inženýr Jan Kaftan.

Lanškroun odmítal ke změnám přistoupit. Městec Čermná proto hrál i na národnostní strunu. Okres Lanškrounský, ve kterém bylo 10 500 českých a 22 000 německých obyvatel, nebyl, podle čermenských vyjádření, v okresním zastupitelstvu zastoupen spravedlivě, ale nepoměrem zástupců 22 : 4 v neprospěch národnosti české. Což podle Čermenských bylo hlavním důvodem odmítání trasy přes Čermnou, přes velkou českou obec. Tak si alespoň Čermná stěžovala Zemskému výboru.

Současně s porovnáváním obou variant vyhotovilo Železniční oddělení výpočty výnosnosti. Roční čistý zisk 39,500 K (33,800 K sázavským údolím) odečten od nákladů provozních i finančních 167,400 K (159,400 K) dával nepříjemný roční schodek provozu 127,600 K (123,600 K).

Povolení Předběžných prací technických získal Okresní výbor a Městská rada v lednu 1897. Platilo na 1 rok. Dráha vypracovala povšechný projekt. Jednání o různých trasách, nové možnosti vedení údolím Moravské Sázavy, verze přes Čermnou jen oddalovaly konečné rozhodnutí. Lanškroun však o svoji dráhu stál, proto znovu a znovu si nechával povolovat Předběžné práce technické. V prosinci 1898, lednu 1900, prosinci 1900.

V lednu 1901 Zemský sněm uložil Zemskému výboru, aby provedl místní šetření, který projekt dráhy je lepší. Ten původní, či ten přes Čermnou. Který by kraji více prospěl? Nepodařilo dát jasné stanovisko, následovalo v prosinci 1901 povolení Předběžných prací technických na další rok. Totéž v lednu 1903, lednu 1904, 1905, 1907, 1909. Ten stejný rok požádal Okresní výbor v Lankšrouně spolu s Městskou obcí v Kyšperku o povolení předběžných prací technických na místní dráhu Žichlínek – Kyšperk (46). Nová dráha mohla vyřešit problémy Čermenských. I Lanškroun uznával její větší vhodnost. Přesto se myšlenky na dráhu do Bílé vody rozhodně nevzdával. Důkazem nám mohou být další povolení Předběžných prací technických v letech 1910, 1911.

S tak vysokým provozním schodkem nemohla počítat pro své uskutečnění žádná místní dráha. Byla příliš prodělečná s omezeným významem pro místních obce, které *„ničím nevynikají"*. Rozhodující ránu projektu dala obec Čermná, která svými návrhy nové trasy projekt příliš brzdila. [49]

45) Žamberk – Krasíkov, Žamberk – Žichlínek, Kyšperk – Lanškroun [50]

46) Místní dráha / Dráha Žichlínek – Lanškroun – Kyšperk

V roce 1909 požádal Okresní výbor v Lanškrouně společně s městskou obcí Kyšperk o povolení předběžných prací technických pro Místní dráhu z Žichlínka do Kyšperka. Zájemci o stavbu trati se poprvé sešli 5. října téhož roku v Čermné v hostinci „U Janků". Do čela železničního komitétu byl zvolen nadlesní Antonín Schmidt. [51]

Železnice nebyla jen běžnou Místní dráhou (Local Eisenbahn), ale postupně se přeřadila do třídy vyšší, do úrovně spojky hlavních drah. Stala se tak Dráhou (Eisenbahn) s průběžnou nákladní dopravou. V širším pojetí sloužila pro přímé vedení vlaků z Moravy přes Kyšperk dále po tratích bývalé ÖNWB na Hradec Králové a dále do severovýchodní části království.

Z místních hledisek se vítalo přímé spojení obou soudních okresů lanškrounského Okresního hejtmanství - lanškrounského a žamberského, které do té doby bylo velmi obtížné. Lanškroun se těšil na přímý dovoz slezského uhlí. Dráha zpřístupňovala lesní bohatství, dosud nezužitkované a průmyslové podniky v okolí. Také se v kraji konaly zkoušky na ložiska železné rudy, která měla

---

[49] SUA ZV – ŽO 113. TO 1897 - 1911

[50] Spojnice v Hendrychovi na plánu na straně 226 spolu s datovým vytyčením 1885 – 1896. Jinak více o nich nikde nic není. Vše zřejmě jen na myšlenkové úrovni.

Hendrych Stanislav, Stopou dějin železnic v Podorlicku, Hradec Králové : Kruh 1987

[51] Stejskal Pavel, 120 let místní dráhy Rudoltice v Čechách – Lanškroun, Chornice : Chornický železniční klub 2005

nahradit její drahou švédskou kolegyni, vozenou přes Německo.

Čermná byla spokojena s novým nádražím.

Podle návrhu ze srpna 1910 trať vycházela ze stanice Žichlínek býv. StEG (původně od 1844 stanice Landskron, od roku 1876 Žichlínek). Souběžně s kolejí na Českou Třebovou do km 2,5 – zn. Luková. Za ní trať odbočovala vpravo přes Lukavskou louku k Místní dráze Rudoltice - Lanškroun se kterou po 500 metrech souběžné jízdy zaúsťovala společné stanice Lanškroun. Dále vpravo trať míjela rybníky a ostrým levotočivým obloukem proklouzla mezi dnešním Olšovým a Pšeničkovým rybníkem k silnici z Lanškrouna do Jakubovic a Čermné. Zde došlo k přeložení silnice směrem východním, neboť trať částečně využívala jejího tělesa u Zadního potoka. Silnici sledovala až k Jakubovicím a obloukem okolo vlastní vsi do zastávky Jokelsdorf (Jakubovice). Širokým obloukem přes les vlevo míjela Čermenský rybník a skrz obec do stanice Čermná. Dále po polích, přes silnici Verměřovice – Čermná v místech pod dnešní obalovnou, pak pod Hůrou, dál mostem přes Tichou Orlici k trati býv. ÖNWB Jablonné nad Orlicí – Kyšperk, s níž od kilometru 22 souběžně vedla. U mlýna pod orlickým kostelem se zřizovala zastávka Orlice a trať v km 26 dosáhla vlastní stanice Kyšperk.

Stavbou nové dráhy se využívalo nadbytečná stanice Žichlínek, která po výstavbě Místní dráhy Rudoltice – Lanškroun ztratila opodstatnění jako původní Lanškrounské nádraží. Nová dráha mohla využít jejího zázemí a zejména výtopny. Úpravami dostávala stanice dvě nové koleje. Stavba se zásadně dotkla lanškrounského nádraží. Malé dvojkolejné koncové nádražíčko se rozšířilo třemi novými dopravními kolejemi vycházejícími z rudolticko – žichlínského zhlaví ostře se stáčejícími se vlevo a tvořící vlastní kyšperské zhlaví. Délky kolejí 533 metrů, odpovídaly požadavkům na stavby hlavních drah. Nechyběla nová výtopna s točnou a nebytným výzbrojním zařízením.

Celá Dráha Žichlínek – Lanškroun – Kyšperk dosahovala délky 26,9 km při minimálním poloměru oblouků 250 m a maximálním stoupáním 1,7 %, což jsou běžné podmínky podružnějších hlavních tratí. Projevilo se to ale na stavebním nákladu, Generální projekt L. Hammera a C. Kodla, inženýrů na Smíchově, předpokládal celkový náklad téměř 5 000 000 K (t.j. 183 500 K na 1 km).

Projekt plánoval poměrně dlouhá souběžná vedení. Za Žichlínkem 2,5km. Před Kyšperkem 4 kilometry. Bylo to určeno charakterem tratě, běžná místní dráha by se, pokud by to umožňovaly poměry na hlavní trati, levněji napojila odbočkou do širé tratě. Podobně jako byla napojena lokálka choceňsko – litomyšlská i rudolticko – lanškrounská. U nich až teprve později docházelo k přestavbám na souběžné koleje.

Když se čermenským nepodařilo dostat dráhu do své obce, účastnila se alespoň v roce 1914 jednání o rozšíření stanice Kyšperk, kterou zatím využívala. Vyřešeny měly být nejen zdejší neuspokojivé skladovací poměry. Zvažovalo se podstatné rozšíření zdejší stanice. Mnohem zajímavější pro Čermnou byla myšlenka nákladiště ve Verměřovicích. O této možnosti se jednalo i v roce 1921.

Zejména mladá republika zvažovala využití plánované spojky dotvořením souběžné trasy hlavní dráze a odlehčení českotřebovskému nádraží. Rozpočet v nové měně přepokládal výstavbu 25 kilometrů za 50 miliónů Kčs. Pro republiku mohla mít dráha strategický význam. Dotvářela podvojnou linii hlavní trati ve strategickém směru západ – východ. Spojka by sloužila hlavní trati z východu od Olomouce, přetížené českotřebovské nádraží by pak zůstalo vyšetřeno pro průběžnou dopravu z jihu od Brna.

Nově se zvažovala přímější trasa, která by procházela z Lanškrouna přes Nepomuky podél celé dlouhé obce Čermné. Hřeben rozvodí u Nepomuk dráha překonávala krátkým tunelem při zachování maximálního stoupáním 1, 0 %. Nová trasa byla pro vedení železnice příznivější. [52]

„Znovu byla otevřena otázka spojení Dolní Čermné železnicí s letohradem a Lanškrounem v padesátých letech 20. stol., kdy se jednalo o vybudování textilní továrny nad náměstím tm, kde dnes stojí kravín. I z tohoto záměru sešlo vlivem nesouhlasu okresního národního výboru v Lanškrouně. Tehdejší vedení podniku TESLA n. p. Lanškroun mělo obavy o odliv pracovních sil, neboť z Dolní Čermné do Tesly za prací tehdy dojíždělo kolem 240 osob, a to ovlivnilo rozhodování Okresního národního výboru v neprospěch Dolní Čermné.Tak definitivně byly ukončeny veškeré snahy obce Čermná – Dolní Čermné o zavedení železniční tratě do obce. Je jisté, že tyto neuskutečněné snahy nepříznivě ovlivnily industriální i demografický rozvoj

[52] SUA ZV- ŽO 133, GI/R 913. TO 1909.

naší obce." [53]

47) Místní dráha Dolní Dobrouč – Rudoltice v Čechách

V Technickém obzoru číslo 19 z roku 1909 si můžeme přečíst krátkou zprávu, v níž bylo v březnu tohoto roku panu Eduardu Suchomelovi, podnikateli staveb a majiteli lomů v Ústí nad Orlicí, uděleno povolení Předběžných prací technických pro normálně rozchodnou Místní dráhu přes Dolní Dobrouč, Horní Dobrouč, Ostrov do Rudoltic. Zpráva je krátká a jen jediná o této dráze.

Na jedné straně se nová místní dráha připojovala do stanice Dolní Dobrouč na trati Ústí nad Orlicí – Kyšperk, na straně druhé do stanice Rudoltice na trati ze Zábřehu do České Třebové. Pan podnikatel si zřejmě nechal jen udělit povolení. Ztratil odvahu podniknout další kroky? Smělá myšlenka, ale i taková stojí za zaznamenání. [54]

Přijeli jste do stanice Česká Třebová ...

Železniční stanice Česká Třebová patřila už od doby svého vzniku v roce 1844 k velice problematickým místům celé tratě. Už s připojením dráhy od Brna nestačilo nádraží sílícímu provozu. Muselo se rozšiřovat. Rozšiřuje i nový majitel StEG. Na přelomu století opět nestačí provozu. Mezi lety 1901 – 1903 další značné rozšíření. Ale i tato nová výstavba záhy po dokončení už zase nestačí. Doprava, a zejména ta nákladní, roste rychleji, než vlastní nádraží. Česká Třebová je uzlovým nádražím, řadí se zde relace blízké i vzdálené. Ještě těsně před válkou leží na stole návrhy nových přestaveb, které se daří uskutečňovat až celá dvacátá a třicátá léta. Tak za plného provozu rostou celá nová nádraží, výtopny, desítky kolejí. Stále se staví někde něco. Práce nezastaví ani protektorát. A po válce? Opět nestačí. Stále ve stavbě. V roce 1960 je schválen nový „Generální projekt přestavby." Jím v se letech 1960 – 1968 nádraží opět nevídaně rozroste. Nová nádraží - vjezdové, směrové, nové odbočky, nové koleje pro nákladní vlaky. [55]

Českotřebovský uzel se tak směle může řadit k největším nádražím republiky. Lze jen dodat, že ani Generální projekt přestavby z roku 1960 není zcela hotov. Také asi už nebude. Plných 150 let stavebního ruchu.

48) Přestavby železničního uzlu Česká Třebová

Odlehčení zahlcenému uzlu přinášel také projekt dráhy Žichlínek – Lanškroun – Kyšperk (46).

V souvislosti s přestavbou železničního uzlu Česká Třebová, se během První světové války prof. ing. Rudolf Müller zabýval i novou možnou objízdnou trasou, která měla umožnit dopravu zejména nákladních vlaků mimo již tak zahlcené třebovské nádraží. Vyřešili by se tak nepříznivé sklonové poměry hlavní na trati mezi Třebovicemi a Českou Třebovou, obešel by se nepoužívaný třebovický tunel. Její trasa procházela částečně po trase projektu Místní dráhy Dolní Dobrouč – Rudoltice v Čechách (47).

Průběžné vlaky se tak vyhýbaly vlastnímu třebovskému uzlu ve směru od Olomouce ze Žichlínku přes Lanškroun, Ostrov, Horní a Dolní Dobrouč a po trati Ústí nad Orlicí – Kyšperk do Ústí nad Orlicí a dále po hlavní trati. U Dobrouče měl triangl zajistit i přímé napojení na Kyšperk. Lanškrounská místní dráha se přestavovala na hlavní trať. Plánována byla i nová kolej pro vlaky od Brna z Opatova do Třebovic a přes Anenskou Studánku a Damníkov do Rudoltic. Projekt přepokládal i výstavbu nových seřaďovacích nádraží v Ústí nad Orlicí a Lanškrouně. [56]

---

[53] Kol., 700 let obce Čermná, str. 165 – Jansa Vladimír, Mohla být v Čermné železnice?, Dolní Čermná 2005 Pokud se o dráze jednalo ještě v padesátých letech, mohlo to být způsobeno i známými strategickými důvody, dávajícími důraz na paralelní směry hlavní linie východ – západ.

[54] TO 1909

[55] Halamka Pavel, Landa Ladislav, Dobiáš Ivan, 150 let železnice v České Třebové, Česká Třebová 1995

[56] Stejskal Pavel, 120 let místní dráhy Rudoltice v Čechách – Lanškroun, Chornice : Chornický železniční klub 2005

Místní dráhy připojující se k podorlickým železnicím

Jen krátce se zmíním o projektech, které se okrajově připojovaly na železniční síť námi sledované oblasti Podorlicka. I ony mají své místo v našem příběhu, otvíraly nové železniční možnosti Podorlicka.

49) Místní Dráha Opočno – Černilov – Hradec Králové

Projekt procházel trasou Hradec Králové – Levín (27). Dráha odbočovala ze stanice Slezské předměstí na trati z Týniště do Hradce Králové. Procházela zn. Pilotice, stanicí Černilov, stanicí Libřice, zn. Králova Lhota, stanicí Meziříčí do stanice Opočno. Mezi Meziříčím a Opočnem využívala po přestavbě kolejí vlečky do Meziříčského cukrovaru.

V letech 1909 – 1910 byl vypracován Povšechný projekt, který pro 20 kilometrů dlouhou trať předpokládal stavebním náklad 2 528 000 K . [1]

50) Místní dráha Pardubice (Hradec Králové) – Holice – Borohrádek - Týniště

O místní dráhu tímto směrem neměla v roce 1879 zájem StEG. (1)

V prosinci 1892 byly povoleny panu inženýru Nobackovi předběžné práce technické pro místní dráhu z Pardubic do Holic a dalším případným pokračováním do Borohrádku a do Týniště. Možná byla i odbočka do Hradce Králové. Míry rozchodu byly prozatím ponechány otevřené.

Koncem roku 1893 k projektu přistoupila obec pardubická, která si od místní dráhy slibovala lepší dopravní spojení se severozápadní části svého vzrůstajícího města. Na zvažovanou trať dokonce napojovala potřebnou vlečku do Zemské donucovací pracovny, kde *„výroba káranců ku dráze vyžaduje rozsáhlou vozbu."* Délka tratě v docela příznivém terénu byla 34,2 km za stavebního nákladu 2 709 600 K. V červnu 1894 se zájemci ucházeli o zemský příspěvek.

Pan inženýr Noback v té době uvažoval i o další místní dráze z Pardubic do Městce Králové. A to přes Rosice, Bohdaneč, Chlumec nad Cidlinou. Projekt se dotýkal, staršího projektu Hradec Králové – Bohdaneč - Přelouč. [2]

Proti místní dráze byly velké železniční společnosti i rozjednaná Místní dráha Chrudim – Holice (51). Tu, jako pro sebe výhodnou, nakonec Borohrádek podpořil. Ministerstvo se nechtělo vyjádřit, dokud nebude jasno v chrudimské trati. Konečné rozhodnutí padlo na ni a pardubickým pro zamezení konkurence byla ponechána pouze možnost stavět z Pardubic do Sezemic a krátkou odbočku do Dašic.

Omezené tratě se chopil v roce 1905 Elektrotechnický závod Františka Křižíka, Praha Karlín. Zbytek místní dráhy se tak dostal na úroveň drobné dráhy (elektrické tramvaje). Stejně chtěl i Křižík stavět drobnou dráhu i z Pardubic do Heřmanova městce. Drobná dráha začínala před pardubickým nádražím, vedla po ulicích ve žlábkových kolejnicích o metrovém rozchodu. Předpokládal se, podobně jako u všech ostatních drobných drah, silný obrat.

[1] SUA ZV – ŽO
[2] jak připomíná Technický obzor 1893

Ale nestavělo se. Z Pardubic do Bohdanče v roce 1906 a z Pardubic do Holic (přes Sezemice i Dašice) v roce 1908 začaly jezdit autobusy. Naše první autobusové linky. Poprvé se železnice setkala se svým novým konkurentem. Poprvé se setkala a prohrála. [3]

51) Místní dráha Chrudim – Holice

Hlavní těžiště dalšího příběhu nás zavádí mimo naše sledované území. Do chrudimské oblasti jižně od Pardubic, do jižního cípu Polabí, které je ukončeno Železnými horami. Je však nutno se mu věnovat, protože souvisí svým cípem s naším územím Podorlicka.

Oblast Chrudimska je oblastí řepařskou a cukrovarnictví dosáhlo v druhé polovině 19 století nebývalého rozmachu. Nejstarší cukrovar na Chrudimsku vznikl v roce 1859 ve Slatiňanech. V okolí Hrochova Týnce byly vhodné podmínky pro pěstování cukrové řepy a tak i zde v roce 1871 vznikl nový cukrovar. Měl však problémy s dopravním spojením. Ten samý rok sice vznikla stanice na trati StEG v Dašicích (Kostěnice), ale pro potřeby cukrovaru to bylo stále daleko. Vyhovět mohlo pouze přímé železniční spojení. Tak v roce 1881 tak vyjednával cukrovar s firmou Wiesner a Čermák na Smíchově, se StEG a dokonce i s jistou belgickou firmou. StEG navrhlo stavět k cukrovaru v Hrochově Týnci ze své sítě od Černé za bory. Obec Hrochův Týnec však měla jednání zmařit.

S novou iniciativu začalo chrudimské zastupitelstvo. Navrhovalo výhodně spojit jednou tratí cukrovary v Chrudimi, Hrochově Týnci a Moravanech s rafinerií cukru v Holicích. Zájmy dráhy začalo hájit Družstvo pro postavení místní dráhy holicko – chrudimské, které mělo 48 členů.

První pochozí komise se konala v únoru 1883. Koncová stanice v Holicích příliš nevyhovovala. ÖNWB navrhovala dovedení trati až do Týniště nad Orlicí. StEG by zase uvítala ukončení v Borohrádku. Vypukl spor, kde vlastně dráhu zakončit. Majitel chvojenského panství však odmítl spojení přes své lesy z Holic do Týniště. A protože i do Borohrádku to bylo stavebně levnější, bylo rozhodnuto.

Zájem o dráhu měl i Hradec Králové. Navrhoval proto připojení své trati Hradec Králové – Holice. Projednávání předloh této trasy v Zemském sněmu zdržovala zahájení výstavby místní dráhy. Veškeré snahy královéhradeckých byly odmítnuty. Po průtazích byla koncese vydána až 27. 7. 1893. Pro trasu Heřmanův městec – Borohrádek s odbočkou Hrochův Týnec - Chrast. V únoru 1895 Zemský sněm Království českého schválil poskytnutí zemské garance. Patřila k jedněm z nejdelších zemských lokálek.

Stavba začala s jarem roku 1896. Železniční oddělení Zemského výboru pověřilo stavbou místní firmy podnikatelů Čeňka Staňka a Emana Jeřábka v Chrudimi, Kašpara Vydrala v Heřmanově Městci a podnik B. Bankovce a Otto Dvořáka. Místní dráha dlouhá 47, 3 km byla otevřena 26. 9. 1899 stavebním nákladem 5 228 000 zl. Provozovatelem se staly KkStB.[4]

Ačkoli lokálka se jmenovala jen Místní dráha Chrudim - Holice, postupným připojováním

[3] Úzkolejné dráhy Pardubice poznaly až po válce ve formě sítě vojenských úzkokolejek využívaných armádou pro zásobování skladů i cvičení železničních složek vojska.
SUA ZV-ŽO 117. TO 1893

[4] Ve Vápenném Podolu se měla stát příhoda, která dokazuje, jak si lidé lokálky vážili. Jistý sedlák pan Habětínek měl zde na širé trati zastavit vlak a všem cestujícím z velkého koše rozdat koláče. Když mu řekli, že za to, že zastavil vlak bude platit pokutu, odpověděl prý furiantsky: *„kdybych nechtěl tu pokutu platit, rozdal bych koláče na nádraží!"* Podle jiné verze za svůj čin dostal 3 dny vazby. Dostalo se to prý až k císaři, který se měl zasmát a udělit panu Habětínkovi milost.

dalších částí k projektu se vytvořila konečná trasa. Spojovala poměrně dost stanic jiných společností. Heřmanův Městec (Místní dráha Přelouč – Vápenný Podol společnosti StEG) – Chrudim (ÖNWB) – Hrochův Týnec – Moravany (StEG) – Holice – Borohrádek (StEG) s odbočkou Hrochův Týnec – Chrast u Chrudimi (ÖNWB).

Úsek Chrast – Hrochův Týnec byl zrušen v roce 1978. [5]

52) Místní dráha Ústí nad Orlicí – Pokřikov / Hlinsko

V trase nedostavěné větve ÖNWB procházela místní dráha, jejíž osudy jsme již sledovali v kapitole o hlavních drahách.

53) Moravská západní dráha - MWB

1.9.1889 zahájila provoz Moravská západní dráha.

Její trať vedla ze stanice StEG Třebovice v Čechách do Prostějova s odbočkami z Kostelce na Hané do Čelechovic na Hané a z Chornice do Velkých Opatovic.

Koncesionářem byla frankfurtské firma Erlanger a syn, která získala úvěr u frankfurtské Eisenbahn – Rentner – Bank. MWB byla vystavěna bez státní účasti, s příspěvkem od Moravy 360 000 K, za 97, 7 mil. K. Celá její síť dosahovala 90,5 km.a byla pod provozem KkStB

54) Rakouská společnost místních drah - ÖLEG

Rakouská společnost místních drah zahájila 1. 10. 1888 provoz na místní dráze z Hanušovic do Lipové lázně.

[5] Vorel Jiří, Šustr Karel, Teplý Miloslav, 90 let železniční trati Heřmanův Městec - Chrudim město - Borohrádek : 1899-1989, Chrudim : ZV ROH železniční stanice Chrudim město 1989
Navrátil Martin, Místní dráha Hrochův Týnec - Chrast u Chrudimi, Chlumec nad Cidlinou : Vydavatelství dopravní literatury, Radek Sedláček 1999

Strasti a slasti místních drah

Už od začátku zemské železniční akce Zemský výbor upozorňoval na několik věcí, které stěžovaly život nejen místním drahám stavěným se zemskou garancí.

Kamenem úrazu bývaly přípojné stanice místní dráhy na hlavní dráhu. U přípojných stanic ležících na soukromých drahách byly problémy velké. Takové stanice byly velmi nákladné. Na úkor místní dráhy si tak hlavní dráha postavila zcela nové nádraží, které už léta čekalo na nutnou modernizaci a rozšíření a to za mnohdy přemrštěný rozpočet. Na účet místní dráhy se tak nepatrná stanička změnila ve velkou stanici. Soukromé železnice si pak účtovaly příliš vysoké poplatky za staniční službu v těchto stanicích. Soukromé dráhy tak vysávaly dráhy místní a přispívaly podstatně k jejich neutěšeným poměrům.

Tam, kde se připojovala místní dráha na státní dráhy (KkStB), byla situace nejlepší. Zemský výbor uznává, že pak se přípojná stanice rozšiřovala jen o nutné stavby a za staniční službu, která by stála až 60 000 K ročně, si státní dráhy neúčovaly nic. Provoz pod státními dráhami byl pro místní dráhy krajně příjemný. Za udržování vozidel si účtovaly 40 % skutečných nákladů. Při vlastní provozu to vyžadovalo vlastní dílny. KkStB také nabízely levné sazby za režijní zásilky. Také na místních drahách zaměstnávaly své mladší a tudíž levnější síly.

Z 33 místních drah se zemskou garancí provozovala dvě ÖNWB, dvě BNB, jednu StEG. Zbytek zajišťovala KkStB. K nim se připojila ještě jedna dráha která odešla od ÖNWB. Za úřední agendu provozu si účtovaly KkStB 5% provozních nákladů, ÖNWB pak 6%, StEG 6 %, BNB 10 %.

Stavbu místní dráhy velmi prodražovaly požadavky Ministerstva války, které se musely plnit na účet místní dráhy bez jakéhokoliv státního příspěvku.

Pro provoz na lokálkách je typická společná osobní a nákladní doprava, v tzv. smíšených vlacích. Ty jsou sice úsporné, ale prodlužují dobu cesty cestujícím v osobních vagónech, zejména při nutném rozposunovávání vlaku ve stanicích, připojování a odvěšování nákladních vagónků. *„Jakmile vzroste doprava tak, že stačí na zvláštní osobní a zvláštní nákladní vlaky, rozdělí se a odpadne většina stesků, protože zdlouhavost jízdy osobních vlaků pomine. Záleží tudíž jen na poměrech krajiny samé, jejího obecenstva a vztahu jeho k dopravě železniční, jak je provoz místní dráhy upraven."* [6]

V roce 1905 připadlo na jeden smíšený vlak průměrně 23 osob a 15, 5 t nákladu. (Minimálně pak 11 osob a 1,2 t) Běžný vlak pak na místní dráze vypadal takto: 1 lokomotiva, 1 služební vůz, 1 osobní vůz II. a III. třídy, 2 plné nákladní vozy a 2 prázdné nákladní vozy. Hmotnost celého byla zhruba 100 tun. (31 t lokomotiva, 51 tun vozy, 15, 5 tun nákladu, 2 tuny lidé)

Pro snížení mrtvé váhy vlaku se pak zkoušely motorové vozy parní (Septoletův, Komárkův) i benzinové (Daimlerův). Jejich nedostatečné výkony a tak i nemožnost přepravovat nákladní vozy ve smíšených vlacích vedly k jejich nevyužití. Jen tam, kde byla nákladní doprava příliš slabá, našly uplatnění.

Zvláštností byl provoz na dvou elektrifikovaných místních drahách a také drahách s úzkým rozchodem. *„ .... je předpojatost obyvatelstva, nedůvěra, snad i místní hrdost, myslí se, že by krajina byla ponížena, kdyby neměla komunikace jako krajiny sousední ..... úzkorozchodové dráhy by místním poměrům ve mnohých případech úplně vyhovovaly a že by mnohdy jedině umožnily rychlé*

[6] Špaček Karel, Rozvoj českých železnic místních, zemí podporovaných, TO 1908

uskutečnění spojení tam, kde pro nedostatek peněz spojení normálně rozchodového nelze brzo, nebo vůbec, přivést k cíli.“ [7]

První úzkolejné dráhy v monarchii vznikly v okolí Gmundenu. Jejich rozmach přišel však s rokem 1878 s anexí Bosny a Hercegoviny. Pro usnadnění postupu C. a k. armády se vybudovala 190 kilometrů dlouhá vojenská trať Bosanski Brod – Zenica. Dráhu stavěla vídeňská firma Hugel a Sager a použila na ní materiál ze stavby Suezského průplavu a regulace Dunaje ve Vídni v sedmdesátých letech. Britský rozchod 2 ½ stopy = 762 mm se zaokrouhlil na typických rakouských 760 mm. Rozšiřováním původně vojenské dráhy vznikla K. u. k. Bosnabahn, dlouhá přes 2000 km. Z bosenských zkušeností vznikaly i další úzkorozchodné dráhy ve vlastním Rakousku. Udržovala se tak i úroveň a akceschopnost úzkokolejek v Bosně, na čemž mělo Ministerstvo války zájem.

Výhodou úzkého rozchodu byly o 30 % nižší stavební náklady. Menší rozchod dával výhody menších poloměrů oblouků, trať lépe přilnula k terénu, odpadli drahé zemní stavby. Šetřilo se na výkupech pozemků. Spodní stavba nemusela být příliš široká. Při tom byly lokomotivy a vozy stejně těžké, jako normálně rozchodné.

Obtíže budil provoz. Značně nevýhodný byl styk mezi úzkokolejkou a normálním rozchodem. Zvláště přechod nákladu se řešil překládáním, nebo použitím úzkokolejných podvalků, které se vkládaly pod normálně rozchodné vozy. Připomínal se dokonce i případ, kdy silný vítr měl vůz na podvalcích převrátit.

Na normálně rozchodné dráze se nemohly také používat některé starší lokomotivy i vozy na dožití. Musely se pro úzkokolejku museli zakoupit zvlášť. Úzkorozchodné lokomotivy v případně své neschopnosti nemohly být rychle nahrazeny jinými záložními lokomotivami, normálně rozchodnými.

Obecně bylo jedno, zda se staví u místní dráhy rozchod normální, či úzkokolejný. Provozní náklady na oba rozchody byly stejné. Jen tam, kde se očekávalo připojení jiné normálněrozchodné tratě úzký rozchod vadil. Jinak při zjevně kusých tratích byl lepší rozchod úzkokolejný. Rozhodnutí o rozchodu však bylo nutno učinit hned na začátku a správně, neboť pozdější přestavba nebyla lehká a překračovala mnohonásobně úspory vzniklé postavením úzkokolejky. Také Ministerstvo války žádalo možnou budoucí přestavbu úzké tratě na normální rozchod a představovalo si to pouhým posunem kolejnic od sebe. Ve skutečnosti to však vyžadovalo zvětšení poloměru oblouků a úplnou přestavbu celé tratě.[8]

Problém drahých staveb normálně rozchodných drah byl zejména v jejich předpisovém poloměru oblouku, který díky konstrukci podvozků nesměl klesnout pod 120 metrů. Poukazovalo se, že na amerických železnicích jsou poloměry třeba i 40 metrů, což bylo dáno americkou konstrukcí podvozku. Kladla se otázka: *„Proč se trať přizpůsobuje podvozkům a ne podvozky trati?“* [9]

Nízká rychlost lokálek 25 km / h byla mnohdy pro zlost. Zemský výbor proto požádal v roce 1905 C. k. Ministerstvo železnic o povolení rychlosti 35 – 40 km / h.

Docházelo k situacím, že státní orgány si občas na lokálce vylévaly zlost, když ji posuzovaly

[7] Hodáč František, Finanční účast království a zemí při zřizování vedlejších železnic předlitavských, Brno : A. Píša 1910, str. 42

[8] Šatava Jan, Jindřichohradecké úzkokolejky, Jindřichův Hradec : Jindřichohradecké místní dráhy a. s. 1996

[9] Seidl J., O rozchodu kolejí a vlivu na stavbu a provoz na železnicích podružných, Zprávy spolku inženýrů a architektů 1892 – 1893

podle měřítek hlavních tratí. Zvažovalo se převedení lokálek pod přímý provoz zajišťovaný zemí. Tento krok by ovšem zem, při všech ostatních obtížích, stál o 500 000 K ročně více, než dosud. A to díky tomu, že provoz zejména pod státními dráhami, která brala lokálky, jako svou součást, byl výhodný a mnohem levnější. Jedinou výhodou tohoto kroku byla větší zemská železniční autonomie.

„Není pochybnosti, že by za zemské správy železniční nemohly vzniknout takové aféry, jako se na jedné zemí garantované dráze přihodila, kde obecní starosta s asistencí došel na stanici a dal zabíliti české nápisy na staniční budově „ z úřední moci", nebo kde výstražné nápisy české jsou černě přetírány, aniž personál železniční „ je s to" učiniti tomu přítrž."[10]

Výsledek české zemské železniční akce

Zemský sněm království českého dne 5. 6. 1905 rozhodl, že již nebude garantovat stavbu místních drah a vyzval k tomuto kroku stát. Tímto rozhodnutím byla ukončena překotná zemská železniční akce a do schvalování se dostalo už jen velmi málo projektů. [11] V roce 1908 tak byla uvedena do provozu Místní dráha Opočno – Dobruška, dráha 33. a zároveň poslední se zemskou garancí.

Už od svého počátku byla zemská železniční akce, která proběhla mezi lety 1895 – 1908, více kritizována, než chválena. Dosáhla však plánovaných výsledků. Mnohé kraje byly otevřeny světu, *„prospěch zemí podporované akce neleží v rentabilitě těchto drah, ale v hospodářském povznesení kraje"* Když se Zemský výbor jedenáct let od zahájení provozu své první dráhy ohlížel zpět a přesto, že některé byly v provozu pouhé dva roky, bylo podle tehdejších měřítek vidět už kladné výsledky v rozvoji ekonomiky – vznik nových továren a podniků, vzrůst přepravy některých surovin, zejména dřeva. Rozvoj cukrovarů způsoboval na něj v zemědělství navazující rozvoj cukrovky, stranou nezůstával ani rozvoj turistického ruchu, etc. [12]

Chybou zemské železniční akce bylo, *„že mnoho se dávalo na veřejné mínění a stavělo se v krajích, kde potřeba dopravní na ten čas vůbec nesnesla tak nákladného prostředku dopravného."* Stavělo se často bez systému a příliš překotně lehkomyslně. [13]

Už pouhý přístup k železniční akci vyvolával kritiku. Zem se, na rozdíl od svého štýrského vzoru, nikdy nestala koncesionářem a stavitelem. Díky tomu se však do aktivity zapojili místní zájemci a podařilo tak postavit mnohem více tratí.

Zemská železniční akce se neplánovala jako výdělečná. Už pouhým postavením garanční smlouvy si zem ani zemská banka nepřivlastňovala zisky. A to i ze sebevíce výnosné lokálky. Provozovací přebytek místních drah většinou nestačil ani na úroky z půjčky a tudíž i její umořování.

---

[10] Hodáč František, Finanční účast království a zemí při zřizování vedlejších železnic předlitavských, Brno : A. Píša 1910, str. 39

[11] Pavlíček Stanislav, Naše Lokálky – místní dráhy v Čechách, na moravě a ve Slezsku, Praha : Dokořán 2002

[12] Špaček Karel, Rozvoj českých železnic místních, zemí podporovaných, TO 1908
Pamětní spis Zemského výboru Království českého o podporování železnic nižšího řádu - vydaný při dobudování tisícího kilometru místních drah zemí garantovaných, Praha : ZV Království českého 1906

[13] Hodáč František, Finanční účast království a zemí při zřizování vedlejších železnic předlitavských, Brno : A. Píša 1910

Zem pak jako garant to byla nucena provádět sama na svůj účet. Výnosnost lokálek se zvyšovala jen zvolna. Podstatná většina jich byla trvale ztrátová.

Po stránce finanční tak zemská železniční akce znamenala nesmírnou zátěž pro zemské finance. Její finanční výsledky tak vyšly v mnohem černějších číslech, než se původně očekávalo. Předpokládalo se, že všechny vynaložené peníze se mají vrátit, ale až za dlouhou dobu. Zemské rozpočty byly na léta dopředu citelně zatíženy.

Jen samotná železniční akce působila trvalé roční zatížení země v roce 1906 téměř 3 900 000 K, což bylo téměř neuvěřitelných 10 % veškerých čistých zemských příjmů. To bylo příůiš vysoké zatížení, není divu, že jinde pak peníze chyběly. Neutěšený stav zemských financí se odrazil v zemském rozpočtu na rok 1907. Při přibližné celkové zemské potřebě 60 000 000 K dosahovaly příjmy pouze kolem 40 000 000 K. To dávalo nepříjemný schodek 20 000 000 K. O rok později stoupla zemská potřeba na 90 000 000 K. [14]

Zemský výbor si byl vědom nutné nápravy. Žádalo se přímé odkoupení zemí garantovaných železnic státem. Země by se tak zbavila garanční povinnosti. Stát by tak vhodně doplnil svoji síť drah. Prodělávající lokálky mohly být živeny ziskem z vydělávajících hlavních drah. Vzájemně se tak mohly vyrovnávat výsledky. Místní dráhy prospívaly hlavním tratím, když k nim přiváděly další zákazníky. Stejně se očekávalo zestátnění soukromých železničních spojení. Hlavním požadavkem země bylo, aby stát přispěl k sanaci zemských financí a odkoupil místní dráhy podporované zemí. Vláda odmítala lokálky odkoupit, dávala jen možnost úlevy pro státem převzaté akcie místních drah.

Zemský sněm byl národnostními rozpory už od roku 1908 trvale neschopný usnášení. Stav zemských financí se zhoršoval. Lví podíl na tom měla i zemská železniční akce. Finanční krize se dovršila krachem zemských financí v roce 1913. Krize politická i ekonomická vyvrcholila převzetím zemské samosprávy státní správou, pozastavením ústavnosti českých zemí v roce 1913.

Zemská železniční akce Království českého dosahovala už ve své době svých plánovaných výsledků. Bohužel za cenu četných chyb a vysokého finančního zatížení. Přesto nelze než obdivovat odvahu, s jakou se Království české pustilo do železničního podnikání, které přesahovalo finanční možnosti země.

[14] Hodáč František, Finanční účast království a zemí při zřizování vedlejších železnic předlitavských, Brno : A. Píša 1910

VÝSTAVBA PODORLICKÝCH LOKÁLEK

Příběhy projektů Podorlických lokálek přerušila válka, která rozhodně neměla být posledním slovem ve výstavbě lokálek.

Nově nastalé situaci v Československé republice se věnoval Dr. J. Tobiáš, sekretář Obchodní a průmyslové ústředny v Hradci Králové ve svém článku *„Zlepšení dopravních železničních cest severovýchodních Čech."* [15]

Nový stát má zejména odstranit stávající železniční kuriozity a věnovat se výstavbě nových drah podle jejich důležitosti.

Za „kuriosa" a tedy hlavně brzdu provozu se považuje zejména:

1) napojení býv. Odbočné dráhy ÖNWB do stanice Velký Osek, tj. s úvratí ve směru Hradec Králové – Praha. [16]
2) rosickou spojku v Pardubicích, tj. úvrať mezi Havlíčkovým Brodem a Pardubicemi.
3) spojku Starkoč – Václavice, tj. dvojitou úvrať Náchod - Jaroměř

Pro námi sledovanou oblast Podorlicka se klade zásadní důraz zejména na stavbu důležitých spojek Náchod – Slaný a Žichlínek – Kyšperk.

Přeshraniční spojka náchodským průsmykem má naději na stavbu díky své délce pouhých 1, 2 km. Vznikne nové spojení s Německem, které v tomto směru nahradí nedostačující spojení silniční. Spolu s přestavbou spojky Václavice – Starkoč vznikne nové přímé spojení Hradec Králové – státní hranice.

Významná spojovací dráha Kyšperk – Žichlínek umožní, kromě lepšímu se otevření Podorlicka, výhodné spojení severovýchodní části Čech i celé republiky se Slovenskem, Polskem, Rumunskem. Její délka je, také pouhých, 25 km. V nové spojovací dráze se hlavní trati Zábřeh – Česká Třebová – Pardubice – Praha vytváří vhodné paralelní vedení Zábřeh – Kyšperk – Hradec Králové – Praha. Odlehčuje se také přetíženému českotřebovskému nádraží a odpadá zvažovaná nutnost výstavby třetí koleje Česká Třebová - Praha. [17]

Kromě významných spojek se dále počítá i s méně významnými směry pro stavbu lokálek v oblasti Podorlicka:

Hradec Králové – Černilov – Opočno
Solnice – Dobruška – Olešnice
Nové Město – Olešnice – Deštná
Jaroměř – Nové město
Solnice – Skuhrov – Deštná – Kunštát
Žamberk – Kunvald - Rokytnice / Bartošovice

Tak mělo být obnoveno tempo snah o výstavbu Podorlických lokálek. Bohužel „zlatá" předválečná léta se už nevrátila zpět. Mladá Československá republika měla v železniční výstavbě jiné plány.

Republika československá se stala výhradním stavitelem železnic na svém území.

Měnila se orientace tratí, ty už neměly směřovat na Vídeň, ale na Prahu. Republika nyní zahrnovala i oblast Slovenska a Podkarpatské Rusi. Zájem Československé republiky se soustředil na strategické tratě, které zajišťovaly křehkou stabilitu poslepovaného státu. Ekonomická situace neumožnila více. Plán obrany republiky předpokládal postupné ustupování československé armády ze západu na východ, z Čech na Slovensko. Z důvodů ekonomických i vojensko - strategických musela být dána přednost směru západ – východ, před ostatními stavbami železnic.

Zlepšovalo se spojení se Slovenskem. Jedinou takovou hlavní dráhou byla bývalá Košicko – bohumínská dráha, která zajišťovala dvojkolejné spojení z Těšínska Jablunkovským průsmykem na Žilinu. Ležela však příliš blízko nejistých hranic. Další hlavní spojení přes Vídeň a Marchberg vůbec nepřicházelo v úvahu. Přestavěny proto musely být některé lokálky, které nově kladeným záměrům republiky nedostačovaly. Byla to Vlárská dráha z Brna na Trenčianskou Teplou, jako původní lokálka zpřístupňující moravské Slovácko. Dále lokálka Břeclav – Kúty a Veselí nad Lužnicí – Kúty.

Nově vytyčená železniční orientace čs. státu byla předložena v zákoně č. 235 / 1920. Ten, kromě přestaveb stávajících tratí, přepokládal výstavbu jedné nové dráhy na Moravě, jedné na Těšínsku, dvou v Podkarpatské Rusi, dvou pro lepší spojení Moravy a Slovenska a devíti na Slovensku. Celková délka nových drah byla 558 km. Původní nákladů byl 964 mil

[15] Trh Československý 1928
[16] To se vyřešilo stavbou tzv. nové spojky
[17] V roce 1925 se pokládala druhá kolej z Prahy do Lysé nad Labem. Dále se plánovalo zcela nové vedení a výstavba dvojkolejné tratě Poděbrady – Chlumec nad Cidlinou

Kč s dokončením výstavby do pěti let. Tak šibeniční termín nebylo možné stihnout, tím se ovšem posouval odhad stavebních nákladů, v roce 1928 na 1,5 mld. Stavět se začalo až v lednu 1923 Ze Zvolena do Krupiny ve středním Slovensku, v červnu 1923 pak ze Vsetína do Bylnice – Brumova na východní Moravě. Rokem 1926 také začalo soustavné budování nové transverzály skrz střed Slovenska ze západu na východ. Postupně tak započaly přestavby stávajících tratí. [18]

Při tak náročném stavebním programu nebylo ani pomyšlení věnovat stavební kapacitu někam jinam, na bezvýznamné lokálky Podorlicka. „Zlatá léta" výstavby lokálek dávno skončila. Krize československé ekonomiky to jen potvrzovala.

Nastoupil také nový konkurent železniční dopravě. Už s prvními autobusovými linkami u nás, z Pardubic do Bohdanče (1906) a z Pardubic do Holic (1908), prohrály lokálky svůj boj. Do Orlických hor začaly autobusy jezdit až po válce. Tou první linkou bylo Nové Město – Dobruška – Deštná – Solnice – Rychnov. S autobusy v horách plánované ztrátové lokálky jen těžko soupeřily.

Nastupující automobilová doprava se ukázala jako nepřekonatelným konkurentem. Začala tak razantně konkurovat i stávajícím železnicím, že byl nutný zásah státní politiky. I obyčejní zaměstnanci železnic si stěžovali, že vlaků jezdí čím dál tím méně.

V Československé republice nebylo možné postavit lokálku. Lokálky svoji šanci už nikdy nedostaly. A tak se válka, ač se to zpočátku nezdálo, stala tečkou za Podorlickými lokálkami.

Dovolím si proto závěrečný pohled na místní dráhy Podorlicka:

Nejprve se nám představila akce StEG pro výstavbu místních drah. Z jejího výsledku vzešla krátká Místní dráha Rudoltice v Čechách – Lanškroun a Místní dráha Choceň – Litomyšl, která se sítí StEG vhodně propojovala významná města Lanškroun, Vysoké Mýto, Litomyšl.

Když velké železniční společnosti došel dech, přišly na řadu svépomocné místní dráhy. Nejprve bylo třeba přivést koleje do významných měst, které byly hlavními zájemci o stavbu.

V Království českém se stavělo převážně se zemskou garancí. Bez ní se obešel významný Rychnov nad Kněžnou, jako okres a obec, když svépomocně postavil Místní dráhu Rychnov – Solnice s podporou země.

Zájem Vamberka o železnici do svého města se výhodně spojil se zájmem Zemského výboru o rokytnický okres. Výsledkem byla Místní dráha Doudleby – Vamberk – Rokytnice v Orlických horách, kterou vystavělo Království české v rámci své železniční akce se zemskou garancí.

Dobrušce se podařilo získat garanci Zemského výboru pro svou krátkou lokálku. I Místní dráha Opočno – Dobruška tak patří mezi výsledky české železniční akce. Bohužel mezi poslední, zemské garance skončily.

Místní dráhu Hanušovice – Staré Město si postavili svépomocně vlivní místní zájemci

[18] Deset let československých státních drah 1918-1928, Praha : Vydavatelské družstvo českých úředníků železničních 1928

s vydatnou státní a zemskou podporou.

První část železniční akce byla úspěšná, železnice přivedla koleje do všech významných středisek lidského hemžení. Měst a okresů. Spojením významného Rychnova, Vamberka / Rokytnice, Dobrušky a Starého Města tak byli uspokojeni všichni hlavní zájemci o místní dráhy.

Následovala druhá část železniční akce, dráhy otevírající Podorlicko světu. Všechny další návrhy na železniční akci vycházely jen z míst s železnicí už spojených. Horská oblast byla protkána celou sítí projektů, už se však nenašel žádný jiný silný zájemce, ležící mimo železnici, který by si prosadil svoji místní dráhu. Byl rozdíl v tom, vést železnici do významného města, či „jen tak" do chudé horské oblasti. Dráhy otevírající Podorlicko světu neměly štěstí, přišly příliš pozdě. Železniční společnosti zájem neměly, končily. Českému království docházely finance. Stát nejevil přílišné nadšení pro jejich stavbu. Byly tu už jiné problémy. Blížila se válka.

Trochu odlišná situace byla u moravských lokálek. Markrabství moravské nemělo svou vlastní železniční akci. Přesto zájem Moravy o oblast českomoravského pomezí ve Štítské brázdě vedl ke vzniku Místní dráhy Dolní Lipka – Štíty. Tu vystavěl přímo stát se zemskými a místní podporou. Je to až s podivem, že se ji podařilo uskutečnit, z místních drah otevírající Podorlicko světu se tak postavila jen tato jediná. Ostatní neuspěly i přes své šlechetné úmysly pro povznesení chudé horské oblasti.

V oblasti Podorlicka tak byly úspěšné pouze dráhy přivádějící koleje do významných měst, ty co směřovaly do málo významných oblastí se, s jedinou výjimkou, neuskutečnily.

Mimo rámec běžných místních drah leželo přeshraniční spojení Náchod – Chudoba. Tato krátká spojka došla ze všech ostatních projektů nejdále, zahájení její stavby zhatila válka. Později byla tato spojka provizorně za úplně jiných okolností uskutečněna.

V oblasti Podorlicka se nám představilo více jak padesát projektů místních drah. Uskutečnit se podařilo jen sedm. Dalo to našim předkům nezměrné úsilí, které jsme mohli na stránkách této práce sledovat. Sledovali jsme různé projekty, v různých stupních rozpracování. Z jednoho vycházel druhý, z druhého třetí. Různě se propojovaly, soupeřily mezi sebou. A výsledek? Sedm podorlických lokálek. Není to počet nijak závratný, ale i za něj musíme být vděční, mohli jsme dopadnout mnohem hůře. Je jenom na nás, jak se k tomuto stoletému dědictví našich prapradědů postavíme, zda celou šťastnou sedmičku podorlických lokálek.

Místní dráhy v českých zemích

Pro lepší přehled si můžeme podle Stanislava Pavlíčka[19] všechny místní dráhy rozdělit podle způsobu financování:

1) Místní dráhy vystavěné velkými železničními společnostmi.

Nabízené rukavice zákona z roku 1880 se zejména chopily velké železniční společnosti, které už provozovaly hlavní dráhy. Lokálkami si doplňovaly svoji vlastní síť. Vedle nich vznikly zcela nové společnosti zaměřené právě jen na výstavbu lokálek. Velké společnosti postavily bez jakékoliv státní, či zemské podpory v Čechách, Moravě a Slezsku 86 místních drah o celkové délce 1535 kilometrů .

Mezi nejvýznamnější stavitele lokálek patří Rakousko – uherská společnost státní dráhy (StEG), která vystavěla mezi lety 1882 – 1887 vlastním nákladem 19 místních drah o celkové délce 359 km. (V Čechách 106 km, na Moravě 253 km) Dalších 72 km lokálek odkoupil přímo od jiných společností a 210 km ovládl finančně. Z námi sledovaného území k nim patří Místní dráha Rudoltice v Čechách – Lanškroun i Místní dráha Choceň – Litomyšl.

Rakouská společnost místních drah (ÖLEG), zaměřená pouze na výstavbu lokálek, vystavěla mezi lety 1880 – 1892 vlastním nákladem 14 místních drah o celkové délce 344 km místních drah. (v Čechách 195 km, na Moravě 118 km, ve Slezsku 31 km) Z námi sledovaného území Podorlicka k nim patří trať Hanušovice - Ramzová – státní hranice u Glucholaz.

Severní dráha císaře Ferdinanda (SDCF) vystavěla mezi lety 1888 – 1900 vlastním nákladem 17 místních drah o celkové délce 261 km. (191 km na Moravě, 70 km ve Slezsku). Dalších 88 km přímo odkoupil od jiných společností. 7 místních drah provozoval také na účet majitele.

České obchodní dráhy (BCB), společnost zaměřená pouze na výstavbu lokálek, vystavěly mezi lety 1881/3 v Čechách 9 místních drah o celkové délce 191 km.

Moravská západní dráha (MWB) postavila v roce 1889 na Moravě 3 místní dráhy o délce 90 km. Pro námi sledované území je důležité, že to byly dráhy mezi Třebovicemi v Čechách a Prostějovem.

Česká severní dráha v letech 1884/95 v Čechách 6 místních drah o délce 47 km. Kroměřížská dráha v letech 1880/2 na Moravě 3 místní dráhy o délce 43 km. Frýdlantské okresní dráhy vystavěly mezi lety 1900/2 v Čechách 3 místní dráhy o celkové délce 42 km. Liberecko – jablonecko – tanvaldská dráha vystavěla mezi lety 1888/92 v Čechách 3 místní dráhy o celkové délce 41 km. Ostravsko – frýdlantská dráha v letech 1911/4 ve Slezsku 1 místní dráhu o délce 29 km. Pražsko – duchcovská dráha v letech 1882/4 v Čechách 2 místní dráhy o délce 24 km. Buštěhradská dráha v letech 1883/6 v Čechách 2 místní dráhy o délce 17 km. Brněnská společnost místních drah v letech 1900/1 na Moravě 2 místní dráhy o délce 16 km. Společnost pro stavbu a provoz železnic v letech 1896/7 na Moravě 2 místní dráhy o délce 16 km. Česká západní dráha v roce 1893 v Čechách 1 místní dráhu o délce 7 km. Plzeňsko – březenská dráha v roce 1881 v Čechách 1 místní dráhu o délce 4 km. Ústecko – teplická dráha v roce 1881 v Čechách 1 místní dráhu o délce 4 km.

2) Místní dráhy vystavěné přímo státem.

Přímá výstavba státu znamenala, že stát ponese spolu s přesně určeným podílem místních zájemců největší podíl na stavbě. Jednotlivé podíly byly určeny zákonem pro každou dráhu zvlášť.

V letech 1878/89 tak vystavěl stát 15 místních drah o celkové délce 484 km. Dvě byly za provizorní stavbu prohlášené lokálky ve Slezsku. Šest z nich vzniklo ve společném projektu s StEG na výstavbu Českomoravské transverzální dráhy, která postupným doplňováním sítě hlavních drah lokálkami měla vytvořit souvislé spojení státní hranice s Bavorskem - Domažlice – Strakonice – Klatovy – Písek – Tábor - Horní Cerkev - Jihlava – Okříšky – Brno – Kyjov – Veselí na Moravě – Uherský Brod –Vlárský průsmyk – uherská státní hranice. Další dvě místních dráhy na Moravě z let 1898/99 o celkové délce 30 km a pět místních drah ve Slezsku o délce 83 km z let 1896/1901, které vycházely z tratí v té době postupně zestátňovaných, z jejichž fondů byly financovány.

Pro naše námi sledované území je to i případ Místní dráhy Dolní Lipka – Štíty.

Na výstavbu místních drah stavěných přímo státem přispěla země Česká 2 540 000 K, zem Moravská 1 004 000 K.

Kromě Českomoravské transverzální dráhy stavěl stát hlavně na Moravě a ve Slezsku, kde se nekonaly tak rozsáhlé zemské železniční akce, jako v Čechách.

3) Místní dráhy vystavěné přímo zemí.

Na rozdíl od státu, země nikdy nepřistoupily na výstavbu svých vlastních drah. Ve svých železničních akcích daly přednost zemským podporám nebo garancím.

4) Svépomocné místní dráhy se státní garancí

Státní garance znamená, že stát garantuje zúročení a splacení půjčky pro stavbu dráhy ve výši 70% stavebních nákladů. Aby získali místní zájemci státní garanci, museli sami nejdříve opatřit 25 – 30 % (nejméně však 25 %) předpokládaného stavebního nákladu. O těch se podělili místní zájemci s případnou zemskou podporou. Zemská podpora se po přezkoumání Železničním oddělením a následném schválení Zemským

[19] Pavlíček Stanislav, Naše Lokálky – místní dráhy v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, Praha : Dokořán 2002

sněmem udělovala přímou subvencí, nebo příslibem zakoupení kmenových akcií budoucí akciové společnosti. Bylo nepsaným pravidlem, že pro každou státem garantovanou dráhu dala země svoji podporu. Získal – li zájemce o stavbu tratě požadovaných minimálních 25 % dorovnal stát svými finanční prostředky zbylých 70 % . Ty stát poskytoval přislíbením zakoupení 70 % kmenových akcií budoucí akciové společnosti.

Zájemce o stavbu trati musel obstarat minimálních 25% stavebního nákladu, mohl ovšem více, logické by bylo 30%. Ovšem při zájemcově minimu 25% a státním maximu 70% zbývalo 5%, které převzal stát formou tzv. prioritních akcií.

Svých 25 % získal místní zájemce upisováním kmenových akcií, přímo peněžním příspěvkem, poskytnutím pozemku pro stavbu dráhy, materiálem ke stavbě dráhy, apod..

Akciová společnost místní dráhy se ustanovovala záhy po dostavbě trati a převzala dráhu do svého majetku.

Místní dráhy postavené se státní garancí spadaly pod Ministerstvo obchodu a průmyslu. V roce 1896 převzalo železniční agendu nově vzniklé Ministerstvo železnic. Prostřednictvím svých akcií měl zástupce státu hlavní podíl ve správě akciové společnosti.

Stát vystavěl mezi lety 1893 – 1910 v Českém království 21 místních drah garantovaných státem o délce 713 km. Stát garantoval zúročení a splacení půjčky, nebo přímo půjčil 74 786 400 K. (+ garantoval další tři dráhy). Místní zájemci na výstavbu těchto drah obstarali 11 092 400 K, Království české přispělo 7 659 400 K. Markrabství moravské na úseky na svém území 125 000 K.

Stát vystavěl mezi lety 1896/1908 na Moravě čtyři místní dráhy o celkové délce 163 km. Stát garantoval částky ve výši 13 755 720 K, země Moravská se podílela 2 683 000 K, místní zájemci 1 960 000 K.

5) Svépomocné místní dráhy se zemskou garancí

Při místních drahách se zemskou garancí si země a stát vyměnily úlohu. Zemská garance znamená, že se země zaručila za zúročení a splacení půjčky na výstavbu dráhy do výše 70 % stavebních nákladů. Tuto půjčku poskytla Zemská banka na 75 let při 4 % úročení. Zájemce o stavbu tratě spolu se státní podporou, což už nebylo nepsaným pravidlem, musel opatřit 25%. Zbylých 70% akcií tak dorovnávala zem zakoupením kmenových akcií budoucí akciové společnosti.

Místní dráhy postavené se zemskou garancí spadaly pod Železniční oddělení zemského výboru. To vykonávalo dohled nad stavbou a posléze provozem místní dráhy. V akciové společnosti místní dráhy držel díky svým 70% zemský zástupce a také člověk ze Zemské banky hlavní slovo.

Království české země vystavělo mezi lety 1895/1908 svou zemskou garancí 33 místních drah o celkové délce 1094 kilometrů. Království české se zaručilo za půjčky Zemské banky v celkové výši 93 671 350 K. Místní zájemci přispěli na stavbu 24 986 100 K, stát přispěl 9 538 600 K.

Markrabství moravské nepřistoupilo na výstavbu drah se zemskou garancí.

Z námi sledovaného území k místním drahám garantovaných Královstvím českým Místní dráha Doudleby – Vamberk – Rokytnice a Místní dráha Opočno – Dobruška.

6) Svépomocné místní dráhy vystavěné za finanční účasti státu a země

Jedná se o dráhy vystavěné zcela svépomocně za přispění země a státu.

Stát podpořil bez účasti země jednu místních dráhu v roce 1895 převzetím kmenových akcií v hodnotě 600 000 K.

Mezi lety 1894 – 1900 vzniklo v Čechách bez státní účasti sedm soukromých místních drah o délce 97 km, které podpořilo Království české zakoupením kmenových akcií, či přímými subvencemi v hodnotě 978 200 K. Patří mezi ně i Místní dráha Rychnov – Solnice, která nás zajímá. Na Moravě podpořila zem bez státní účasti 125 km devět místních drah, vzniklých mezi lety 1899/1914. Přímé subvence, či převzetí kmenových akcií, o vše v hodnotě 1 193 000 K. Místní zájemci využili též půjčky u zemské banky v hodnotě 2 417 000 K. Ve Slezsku podpořila zem bez státní účasti jednu 7 kilometrovou místní dráhu z roku 1909 subvencí 18 000 K.

Stát spolu s českým královstvím podpořil 1 místní dráhu z roku 1908 o délce 32 km. U ní stát převzal kmenové akcie v hodnotě 400 000 K a země v hodnotě 800 000 K. Na Moravě převzal stát u dvou místních drah z let 1904/5 o celkové délce 23 km kmenové akcie za 750 000 K. Zem u nich převzala akcie za 400 000 K. Z námi sledovaného území je to i případ Místní dráhy Hanušovice - Staré Město. Ve Slezsku se na jedné místní dráze z roku 1905 o délce 13 kilometrů převzal stát kmenové akcie za 132 000 K a zem ji podpořila přímou subvencí 40 000 K.

7) Svépomocné místní dráhy vystavěné bez jakékoliv podpory státu a země

Soukromí zájemci vystavěli mezi lety 1877/1911 i 13 drah o celkové délce 173 kilometrů zcela svým kapitálem, bez jakékoliv podpory ze strany státu a země.

Nemohl jsem si ještě odpustit, abych si ze Stanislava Pavlíčka nevybral ještě poslední shrnující údaje o výstavbě místních drah. Snad čtenář těch pár čísel promine. V českých zemích bylo vystaveno zhruba 4 567 km lokálek. To znamená, že mezi lety 1877/1914 průměrně u nás každý rok vzniklo 120,2 kilometrů. Úctyhodné číslo. V Čechách jich bylo 67,6 %, na Moravě 26, 5%, ve Slezsku 5, 9%. [20]

[20] Pavlíček Stanislav, Naše Lokálky – místní dráhy v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, Praha : Dokořán 2002

DNEŠNÍ ŽELEZNICE PODORLICKA

1. tranzitní koridor a ostatní hlavní dráhy

Trať bývalé olomoucko - pražské dráhy je součástí 1. tranzitního koridoru, který poněkud mění její tvář. V námi sledované oblasti Podorlicka, jsou tyto změny hodně silné. Trať ze Zábřehu přes Českou Třebovou do Ústí nad Orlicí je už hotova. U Třebovic, Krasíkova, Dlouhé Třebové železnice zcela změnila svoji původní trasu. I trasa údolím Tiché Orlice z Ústí nad Orlicí do Chocně, která je nejpomalejším místem celého koridoru, má doznat zásadní změnu. Uvažuje se o několika verzích, včetně několikakilometrových tunelů. Zmodernizována byla stanice Choceň, svůj vzhled má zcela změnit nevyhovující nádraží v Ústí nad Orlicí.

Trať bývalé společnosti ÖNWB z Ústí nad Orlicí do Mezilesí je součástí Transevropské železniční sítě nákladní dopravy (Trans European Conventional Rail System Network – TERNF) a je na našem území, kromě směru Plzeň – Furth im Wald, poslední tratí této sítě, která není dosud elektrifikována. Elektrifikace úseku Letohrad – Mezilesí je už přes dvacet let „na spadnutí". Spolu s přestavbou ústeckého nádraží se zvažovala spojka, která by umožnila přímé vedení nákladních vlaků z České Třebové na Letohrad a odstranila tak ústeckou úvrať.

55) Náchod - Starkoč

18.3. 1998 se konala v sídle Správy CHKO Broumovsko v Polici nad Metují tisková konference, kde se jednalo i o problematice dopravy na Náchodsku. Ze zvažovaných zlepšení nás zajímá především vyřešení problému spojky býv. SNDVB a StEG Starkoč – Václavice. Uvažovalo se o její náhradě novou spojkou Náchod – Starkoč, která by umožnila přímé spojení Náchoda s Hradcem Králové (Prahou) [21]

V běžném provozu například rychlíky z Prahy do Náchoda jezdí delší trasou přes jednu úvrať v Týništi, či kratší trasou přes Jaroměř a dvojitou úvratí spojky Starkoč – Václavice, po které lokomotiva soupravu sune.

Od nové spojky se slibuje zkrácení jízdních dob z Náchoda do Hradce Králové (Prahy). Její trasa má částečně procházet tunelem.

56) Náchod – Chudoba

Myšlenka spojení Náchod – Chudoba je živá i dnes. Euroregion Glacensis má v plánu do roku 2010 uskutečnit systém Regiotram. Má se tak zlepšit spojení hradeckého a pardubického kraje s přilehlými polskými regiony. Celý projekt přijde na 20 mld. Kč a má být hrazen z prostředků Evropské unie. Tyto plány zahrnují i výstavbu trasy Náchod – Chudoba.[22]

---

[21] Čermák Luboš, Stopy - fakta - svědectví z historie trati Choceň - Broumov v datech a obrazech . II. díl , Praha : BEN - technická literatura 1999

[22] Není to však příliš reálné, neboť jak Wojtek Michalski přiznává, v současné době v Polsku dochází každý rok k citelnému omezování sítě železnic a rušení lokálních tratí, než aby se měli stavět nějaké nové železnice.

Michalski Wojtek, Klodzko (Glatz) – Kudowa Zdroj (Bad Kudowa – Sackisch) – Slone (Schlaney) - Náchod , Turysci Dolnoslaski 1 / 2004, www.kolej.one.pl

57) Dráhy Orlických hor

Úsměvná může být i další kapitolka, která se věnuje novým místním drahám v Podorlicku.

O tom, že myšlenka výstavby místních drah v Podorlicku je stále živá, svědčí také internetové stránky www.orlickedrahy.cz (webmaster Ondřej Štětina) s podporou Muzea řemesel a sportu v Deštném v Orlických horách. Pan Tomáš Fuchsa nám zde představuje historické projekty a pan ing. Petr Tejkl projekt zcela nový, Dráhy Orlických hor. Dovolil jsem si pro potřeby této práce z plného znění autorovi studie prokrátit a vybrat z to hlavní:

Nevýhody regionu:

- *pro velké investory je a bude i v budoucnu toto území zcela neatraktivní a jejich aktivita zde není ani možná ani žádoucí – vyžadují velké průmyslové zóny s veškerým servisem, jejich vliv na okolí by byl neúnosný*
- *snižování počtu trvale žijících obyvatel*
- *omezená nabídka pracovních příležitostí obecně a z toho plynoucí nadprůměrná úroveň nezaměstnanosti*
- *další omezení dána objektivními důvody = příhraniční oblast, nízká hustota osídlení, špatná infrastruktura, ochrana přírody, žádná výrazná sídla*
- *Region se stává čistě turistickým skanzenem s víkendovou populací.*

Kvalita infrastruktury a mobilita na daném území je v současnosti největší slabinou regionu Orlických hor jako celku. Tato slabina výrazně omezuje využití potenciálu území a negativně ovlivňuje životní úroveň obyvatel. Bez zásadního, celoplošného a nadčasového řešení není šance zastavit negativní trendy a dosáhnout ekologicky udržitelný rozvoj. Na druhé straně největší hodnotou území je vysoce kvalitní životní prostředí, nabízející značný potenciál v turistice a trvalém bydlení. Turistika, potenciální příležitost, celé území neuživí, ale je nutné ji maximálně podporovat při minimalizaci jejího dopadu na životní prostředí. Její urychlený rozvoj opět závisí hlavně na stavu a rozvoji dopravní infrastruktury. Veškeré kroky pro rozvoj turistiky však nesmí ovlivnit podstatu – kvalitu území.

Cíl projektu:

- *Modernizovat stávající železniční trati Častolovice – Solnice, Opočno – Dobruška, Doudleby nad Orlicí – Rokytnice v Orlických horách*
- *Propojit tyto nezávislé trasy a vytvořit jednotnou dopravní síť*
- *Na tento páteřní systém navázat další dopravní a doplňkové služby, které plošně zlepší kvalitu území*

Technický stav silničních komunikací

Technický stav silničních komunikací je špatný a trvale klesá, snižuje dostupnost a atraktivnost území pro život i podnikání. Výrazné zlepšení a přestavba silniční sítě je řešení velmi nákladné a problém řeší pouze částečně. Stávající silniční infrastruktura je poddimenzována a ve velmi nekvalitním stavu – odpovídá nárokům před 30 – 50 lety Zásadní rekonstrukce by představovala investice v řádech miliard Kč. Údržba je velice nákladná a přesto nemůže zaručit udržení. Současná doprava je neúměrně zatěžuje a opotřebovává, nejsou stavěny na stávající zátěž.

Zlepšení silniční infrastruktury zlepší poměry i pro autobusovou dopravu. Teoreticky levná, ale její kvalita je rovněž přímo úměrná kvalitě silniční infrastruktury. Při současné úrovni silniční sítě a používané techniky nemůže dosáhnout výrazné kvalitativní změny = rychlost, pohodlí, spolehlivost.

Veškerý hospodářský a turistický rozvoj je vázán pouze na silniční síť.

Za stávající situace není možné regulovat silniční dopravu a tím omezovat její negativní vliv na životní prostředí a současně podporovat rozvoj oblasti ekologicky udržitelným způsobem– přírodní parametry území jsou a v budoucnu ještě více musí být zdrojem příjmu daného území a hlavní ekonomickou devizou. Tyto parametry je třeba chránit.

Dopravně strategický efekt

Moderní železniční síť na daném území nabízí v případě nutnosti objízdnou trasu pro strategický dopravní uzel Týniště nad Orlicí pro případ provozních omezení a mimořádných událostí

Zvýšení standardu celého území

Systém by byl páteřní dopravní sítí obsluhující v podstatě celé území Orlických hor s těsnou návazností na doplňkovou autobusovou dopravu. U jednotlivých zastávek se předpokládá výstavba PaR pro automobily a jízdní kola.

Systém lze výhledově rozšířit na území Polska (Olešnice v Orlických horách – Lewin Klodzki – Kudova Zdrój – Náchod jeden směr a Lewin Klodzki – Klodzko druhý směr) a tak vybudovat v předstihu velmi atraktivní a ekologický dopravní systém v této příhraniční oblasti, kde oboustranně značný turistický potenciál bude velmi rychle expandovat a zvyšovat požadavky na úroveň infrastruktury.

V jednotlivých vhodných bodech koncentrace poptávky (stanicích) lze nabídnout specifické služby a to nejen cestujícím ale obyvatelům místa obecně a tím plošně zlepšit kvalitu služeb na daném území. Stanice by byly:

- *dopravně komunikačními centry: doprava, veřejný telefon, fax, internet*
- *informačními centry: doprava, ubytování, kultura, sport, turistické zajímavosti*
- *centry doplňkových služeb: prodej tisku, potravin a občerstvení, copy služba, výpujční služba – jízdní kola, lyže, úschova zavazadel, ale i zásilkové a sběrné služba - foto, sazka, kurýr a spěšnina, objednávkové služby - paliva, stavebniny ap.*

Systém by měl být atraktivní dopravní varianta pro trvale žijící obyvatele, ale také významně zlepšit dostupnost území pro návštěvníky (chalupáři, turisté, sport) i bez použití individuální dopravy. Nárůst kvality by měl:

Nabídka pracovních míst v regionu bude vždy omezena co do počtu, ale především co do skladby – nabídka některých profesí s požadavky na vyšší vzdělání bude trvale nízká a vázaná na větší města v podhůří Orlických hor. Tento fakt s sebou nese trvalý odliv mladé a vzdělané populace z místa do relativně velmi blízkého okolí. Trvalý rozpor – kvalitní životní prostředí vs. zaměstnanost a využití vzdělání. Zvýšená mobilita na daném území může tento problém omezit aniž by bylo nutné použít pouze individuální dopravu nebo se trvale přemístit ke zdroji pracovních příležitostí.

Zlepšená dostupnost pracovních příležitostí a služeb (vzdělání, kultura, sport ap.) při vysoké kvalitě životního prostředí v místě učiní region Orlických hor atraktivním nejen pro víkendové, ale především pro trvalé bydlení. Kvalita životního prostředí je parametrem se stále rostoucí hodnotou při rozhodování o místě trvalého bydlení u středně a výše příjmových skupin obyvatel, návaznou podmínkou je ale rychlá dostupnost místa zaměstnání a služeb.

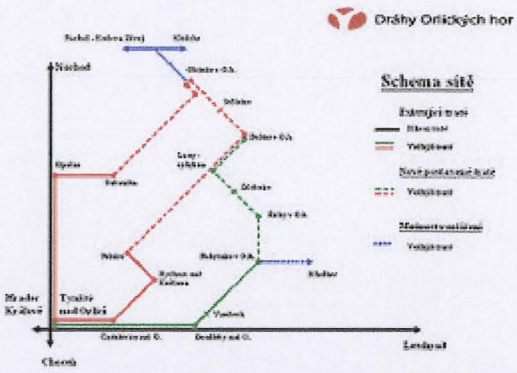
Zlepšení mobility v daném území umožní rozprostřít turistické aktivity do větší plochy což přinese rovnoměrnější zatížení území při využití celého jeho potenciálu. Je to alternativa pro:

- *pozitivní (ne zákazem) regulaci a omezení extrémní místní dopravní zátěže (Říčky, Deštné)*
- *podporu rozvoje dalších turistických lokalit (Zdobnice, Sedloňov), pomůže objevit nová dosud odlehlá a obtížně dostupná místa*
- *využití více atraktivních míst v celém uzemí díky možnosti rychlého přesunu mezi nimi. Tak je možné udržet návštěvníka na delší časové období a získat větší ekonomický přínos ze stěžejního odvětví - turistiky*
- *systém zvýší turistickou atraktivnost území i při omezení individuální dopravy, protože omezí pro návštěvníky významné rušivé faktory - hluk, smog, zábor ploch, riziko dopravních kolizí - při zajištění pro ně nadstandardní dopravní obsluhy území*

Systém bude celoplošný prvotní hybatel, na který se budou „nabalovat" další rozvojové projekty a procesy – turistické atrakce, pracovní příležitosti, obchod a služby, bydlení ap.

Projekt:

Popusťme nyní uzdu své fantazii a z oblasti seriozního popisu věcí, událostí, důvodů a důsledků se přesuňme do světa elektronické animace a fabulace, tedy jak by mohla nerealizovaná trať ze Solnice do Nového Města nad Metují vypadat, pokud by byla postavena a celý systém byl provozován tak, jak to můžeme vidět na některých lokálkách západněji od nás. Pro lepší zvýraznění celkové myšlenky této studie jsme trať zaústili ne do Nového Města, jak bylo původně předpokládáno, ale pro tento projekt mnohem výhodněji - do Dobrušky, koncové stanice jedné z již existujících lokálek. Systém jsme dále doplnili o další z nerealizovaných projektů, prodloužení tratě Doudleby – Rokytnice směrem na Říčky a Zdobnici. Obě tratě by se spojily v jednu síť v oblasti Lomu. Nazvěme tuto síť a jejího provozovatele např. Dráhy Orlických hor. Na to, jak by ve schématu mohla vypadat, se podívejme na přiloženém obrázku.



Pamětní akcie

Pokud jste dočetli až sem, vše nasvědčuje tomu, že Vás předchozí řádky zaujaly. Pokud chcete podpořit naše snažení, které je samozřejmě spojeno s nemalými náklady, a pomoci k další propagaci myšlenky Drah Orlických hor, nabízíme Vám jedinečnou možnost. Za velmi rozumnou částku můžete získat Pamětní cenný list Drah Orlických hor – zcela věrnou kopii historické akcie privátní železniční společnosti z konce devatenáctého století.

Projekt je zpracován jen ve svém odůvodnění, dává nám možnost srovnat, co se tehdy od železnice čekalo a co se od ní čeká nyní.

Oproti 19 století je přece jenom znát posun. Některé důvody pro stavbu dráhy jsou zcela nové (ekologie, nedostatečná silniční síť), jiné jsou i po sto letech živé (snižování počtu obyvatel, rozvoj ekonomiky a turistiky), některé jsou až nepravděpodobné (náhradní trasy mimo Týniště nad Orlicí)

Pan ing Petr Tejkl je opravdový nadšenec. Projekt Drah Orlických hor si nechal zpracovat u profesionálních firem, které navrhly konkrétní směry tras. Ty se většinou shodují s historickými projekty. Jen místy se volí směry nové a originální. Odhad stavebního nákladu dosahuje 3, 5 mld Kč. Je to, jak sám autor říká, *„železnice za čtyři Grippeny."* Svoji myšlenku představuje nejen na internetových stránkách, ale i na výstavě v muzeu v Deštném. Podporu jeho projektu vyslovily významné místní firmy, obce, spolky.

Odůvodňování výstavby místních drah, je dnes sice už raritou, ale stále jsou nadšení lidé, kteří nejen, že věří v železnici stávající, té pak nedají šanci zaniknout, ale uvažují i o dalším rozšiřování její sítě.

MÍSTNÍ DRÁHY PODORLICKA:

1) Pardubice – Holice - Týniště
2) Vlečka do meziříčského cukrovaru
3) Skalice nad Svitavou – Boskovice – Moravská Třebová – Žichlínek – Lanškroun – Lichkov
4) Místní dráha Choceň - Litomyšl
5) Místní dráha Rudoltice v Čechách - Lanškroun
6) Broumov – Otovice
7) Návrh stavitele Jahna / Doudleby – Rychnov nad Kněžnou – Solnice - (Skuhrov)
8) Smiřice – Ústí nad Orlicí
9) Návrh stavitele Sponnera / Místní dráha Častolovice / Kostelec - Rychnov – Kvasiny / Solnice, Místní dráha Rychnov - Solnice.
10) Návrh stavitele Hubatschka / Doudleby nad Orlicí - Nové Město nad Metují
11) Ústí nad Orlicí – Meziměstí
12) Návrh Mudr. Dvořáka / Smiřice – Dobruška – Žamberk - (Kladsko)
13) Prodloužení Místní dráhy Rychnov – Solnice / Častolovice – Borohrádek, Solnice – Skuhrov, Solnice – Zemská hranice, Solnice – Sedloňov
14) (Lanškroun) Žamberk – Rokytnice – Deštné – Náchod
15) Doudleby – Pěčín / Rokytnice
16) Místní dráha Žamberk - Rokytnice
17) Místní dráha Doudleby – Vamberk – Rokytnice
18) Rokytnice – Zákoutí
19) Rokytnice – Rychnov nad Kněžnou
20) Návrh stavitele Jahna / Dobruška - Opočno
21) Josefov – Opočno – Dobruška - Olešnice – Deštné
22) Návrhy stavitele Nobacka / Jaroměř – Josefov – Opočno, Josefov – Nové Město nad Metují
23) Opočno – Dobruška – Solnice
24) Smiřice – Opočno – Dobruška – Solnice
25) Josefov / Jaroměř – Opočno – Dobruška - Solnice
26) Josefov – Plasnice
27) Hradec Králové - Levín
28) Místní dráha Opočno - Dobruška
29) Místní dráha Hanušovice – Staré Město
30) Spojení Staré Město - Kladsko
31) Náchod – zemská hranice
32) Dráha Hořice – Dvůr Králové - Hronov – Náchod (Náchod - zemská hranice)
33) Náchod – Chudoba
34) Nové město nad Metují – Zákoutí
35) Jaroměř – Josefov – Nové Město nad Metují – Solnice
36) Tkalcovská dráha / „nouzová" Místní dráha Nové Město nad Metují – Olešnice – Deštná
37) Místní dráha Dobruška – Nový Hrádek – Tis
38) Slezská hraniční dráha / Žamberk – Kladsko
39) Poorlická dráha / Místní dráha Žamberk – Trčkov
40) Místní dráha Kyšperk – Rokytnice – Deštné
41) Místní dráha o úzkém rozchodu Králíky – Hoštejn
42) Místní dráha Dolní Lipka – Štíty
43) Místní dráha Moravská Třebová – Štíty
44) Místní dráha Lanškroun – Bílá Voda / Štíty
45) Žamberk – Krasíkov, Žamberk – Žichlínek, Kyšperk – Lanškroun
46) Místní dráha / Dráha Žichlínek – Lanškroun – Kyšperk
47) Místní dráha Dolní Dobrouč – Rudoltice v Čechách
48) Přestavby železničního uzlu Česká Třebová
49) Místní Dráha Opočno – Černilov – Hradec Králové
50) Místní dráha Pardubice / Hradec Králové – Holice – Borohrádek - Týniště
51) Místní dráha Chrudim – Holice
52) Místní dráha Ústí nad Orlicí – Pokřikov / Hlinsko
53) Moravská západní dráha – MWB / Třebovice v Čechách - Prostějov
54) Rakouská společnost místních drah - ÖLEG / Hanušovice - Lipová lázně
55) Náchod – Starkoč
56) Náchod - Chudoba
57) Dráhy Orlických hor

PRAMENY A LITERATURA

PRAMENY:

Státní ústřední archív v Praze:
fondy: SUA ČÚRŽ / Československá ústřední rada železniční
SUA GIR / Generální inspekce rakouských drah
SUA GŘ StD/R / Generální ředitelství státních drah ve Vídni
SUA MŽ / Ministerstvo železnic
SUA MŽ – TR / Ministerstvo železnic – tiskový ref., výstřižkový arch.
SUA MŽ/R / Ministerstvo železnic Vídeň
SUA ŘSSD / Ředitelství pro tratě bývalé Společnosti státní dráhy
SUA ŘSD/R / Ředitelství pro tratě Severozápadní dráhy
SUA SR – MD / správní rady místních drah
SUA SSK / Sbírka staničních kronik ČSD a ČSAD
SUA ZV – ŽO / Zemský výbor Železniční oddělení

Archív Československých státních drah v Praze:
fondy: AČSD ŘSD HK / Ředitelství státních drah Hradec Králové
AČSD NWB, ÖNWB / Severozápadní dráha, tratě Severozápadní dráhy
AČSD NWBD / Ředitelství pro severozápadní dráhu

Archív Národního technického muzea:
fond: Kleplova sbírka pamětí – Eduard Bazika, Paměti

Digitální knihovna PSP ČR (www.psp.cz):
fond: Sněm Království českého 1908 - 1911

LITERATURA:

90 let Doudleby – Vamberk – Rokytnice v O. h., kolektiv, 1986
120 let místní dráhy Choceň - Vysoké Mýto – Litomyšl, Česká Třebová : Společnost železniční při DKV Česká Třebová 2002
150 let trati Brno - Česká Třebová, Česká Třebová : DKV Česká Třebová 1999
150 let železnice Olomouc - Pardubice - Praha : sborník příspěvků k dějinám železnice a dopravy v Pardubicích, Pardubice : Východočeské muzeum 1995
Adámek Karel, Z dějin okresu hlineckého - díl 1., Hlinsko 1909
Bericht über der Bau und den Bestand der K. k. priv. ÖNWB, Wien 1873
Černý Jiří, 65 let tratě Dobruška – Opočno pod Orlickými horami, Železničář, 1978, str. 379
Čermák Luboš, Stopy - fakta - svědectví z historie trati Choceň - Broumov v datech a obrazech Praha : BEN – technická literatura 1997.
Čermák Luboš, Stopy - fakta - svědectví z historie trati Choceň - Broumov v datech a obrazech . II. díl , Praha : BEN - technická literatura 1999
Deset let československých státních drah 1918-1928, Praha : Vydavatelské družstvo českých úředníků železničních v Praze 1928
Dobiáš Ivan, Stejskal Pavel, Šedo Jiří, 115 let trati Choceň - Vysoké Mýto - Litomyšl, Litomyšl : AUGUSTA 1997
Ederer Antonín, První vlak z Pardubic do Liberce - k stému výročí dráhy, Liberec : Kraj. nakl. 1959
Filip Aleš, 130 let železnice pod Orlickými horami, Praha : K-Report 2004
Fuchsa Tomáš, Podorlické lokálky, Týniště nad Orlicí : žst. Týniště n. Orl., MÚ Dobruška, MU Opočno 1998
Fuchsa Tomáš, Průvodce stoletou historií tratě Častolovice - Rychnov n. Kn. – Solnice, Rychnov nad Kněžnou : ZV OSŽ 1993
Gába Zdeněk, 120 let Moravské pohraniční dráhy, Šumperk : žst. a LD 1993
Gába Zdeněk, Konečný Libor a kol. – 100 let místní dráhy Hanušovice – Staré Město, Staré

Město : MÚ Staré Město 2005
Goš Vladimír, Musil Miroslav, Údolím Krupé - 90 let trati Hanušovice - Staré Město pod Sněžníkem, Hanušovice, Šumperk : žst. Hanušovice a Šumperk 1995
Geschichte der Eisenbahnen der öster. – Invar. Monarchie, Wien 1898 – 1908
Halamka Pavel, Landa Ladislav, Dobiáš Ivan, 150 let železnice v České Třebové, Česká Třebová : DKV Česká Třebová 1995
Haas Václav, 110 let Častolovice – Rychnov nad Kněžnou – Solnice, Praha : SAXI 2003
Haas Václav, 130 let železnice v Meziměstí, Praha : SAXI 2005
Haas Václav, Kalousek Martin, 100 let místní dráhy Dolní Lipka – Štíty, Praha : Pavel Malkus 2000
Hendrych Stanislav, První cizí parostrojní dráha v Království českém, Praha : NTM / SNR 1968
Hendrych Stanislav, Stopou dějin železnic v Podorlicku, Hradec Králové : Kruh 1987
Hodáč František, Finanční účast království a zemí při zřizování vedlejších železnic předlitavských, Brno : A. Píša 1910
Hohenegger, Bericht über des Bau – Directors über die Thätigheit der direction für bau und Bauerhaltung auf dem garantien Netze der ÖNWB, Wien 1882
Horn Alfred, Holzinger Reimar, Urbanczik Wilhelm, Die Bahnen Österreich-Ungarns . Band 2, Wien : Bohmann 1971
Imlauf Martin, Trať z Hradce Králové do Lichkova, Železničář 1984
Jarolímek Adolf, rakouské železnice za války 1866, Železniční revue XXI – str. 273, 193
Koller Pavel, 100 let dráhy Olomoucko-pražské, Praha : Masarykova akademie práce 1945
Kolomý Radoslav, Stejskal Pavel, C.k. privilegovaná rakousko - uherská Společnost státní dráhy, Česká Třebová : VŠCHT Pardubice - dopr. fakulta J. Pernera 1994
Krejčiřík Mojmír, Po stopách našich železnic, Praha : Nadas 1991
Navrátil Martin, Místní dráha Hrochův Týnec - Chrast u Chrudimi, Chlumec nad Cidlinou : Vydavatelství dopravní literatury Radek Sedláček 1999
Nygrín Jindřich, 100 let železnice Olomouc – Praha a město Ústí nad Orlicí, Ústí nad Orlicí 1945
Padesát let dráhy Doudleby n. Orl. - Vamberk - Rokytnice v Orl. H, Hradec Králové : Slav. výbor oslav 1956
Pavlíček Stanislav, Naše Lokálky – místní dráhy v Čechách, na moravě a ve Slezsku, Praha : Dokořán 2002
Pamětní spis Zemského výboru Království českého o podporování železnic nižšího řádu - vydaný při dobudování tisícího kilometru místních drah zemí garantovaných, Praha : ZV Království českého 1906
Panáček J., Železnice 1866, Vojensko Technické Zprávy str. 255 – 62, 392 - 94
Ptáček Josef, Černý Jiří, 80 let železniční tratě Dobruška – Opočno, Dobruška : MÚ a žst. Dobruška 1988
Ringes Vladimír, Polabská dráha, Ročenka drah ČSR 1932, str. 1059 - 1098
Rybář Jan, Rozvoj železnic v Čechách, Technický Obzor 7 / 1899
Seidl J., O rozchodu kolejí a vlivu na stavbu a provoz na železnicích podružných, Zprávy spolku inženýrů a architektů 1892 – 1893
Šatava Jan, Jindřichohradecké úzkokolejky, Jindřichův Hradec : Jindřichohradecké místní dráhy a. s. 1996
Šindelář Jindřich, Usilování města Kyšperka o železnici, Železniční revue 5 / 1923. str. 367 /8
Špaček Karel, Rozvoj českých železnic místních, zemí podporovaných, TO 1908
Štěpán Miloslav, Neuskutečněné projekty místních drah, Zprávy VST 27 / 1947
Štěpán Miroslav, Přehledné dějiny československých železnic 1824 – 1948, Praha : Dopravní nakl. MD 1958
Štěpán Miloslav, Stavební činnost StEG, Zprávy VST 1946.
Štěpán Miloslav – StEG budovatelkou místních drah v českých zemích, Železniční obzor 1947
Stejskal Pavel, 115 let místní dráhy Rudoltice v Čechách – Lanškroun, Česká Třebová : Společnost železniční při DKV Česká Třebová 2000
Stejskal Pavel, 120 let místní dráhy Rudoltice v Čechách – Lanškroun, Chornice : Chornický železniční klub 2005
Švec Vladimír, Poorlická dráha Žamberk – Trčkov, Letohradská zpravodaj 2005 / 8
Trh Československý, Praha 1928
Trojan Emil, Pastviny – historie a současnost, Ústí nad Orlicí : OFTIS s. r. o. 1999

Urban Otto, Vzpomínka na Hradec králové, Panorama : Praha 1986
Vencl Josef, Vorel Jiří, 80 let dráhy Doudleby – Vamberk – Rokytnice, Letohrad : pobočka ČSVTS železničního uzlu Letohrad 1986
Vorel Jiří, Šustr Karel, Teplý Miloslav, 90 let železniční trati Heřmanův Městec - Chrudim město – Borohrádek, Chrudim : ZV ROH žst. Chrudim město 1989

různé ročenky rakouských železnic: Eisenbahn-Schematismus für Oesterreich-Ungarn, Wien : Redactions-Comité des Eisenbahn - Kalender für Österreich-Ungarn
Konta Ignaz, Eisenbahn-Jahrbuch der Österreichisch-Ungarischen Monarchie, Wien : Spielhagen & Schurich

články a zprávy v různých časopisech: Bohemia, Časopis českého úřednictva železničního, Česká revue, Český svět, Československé listy hospodářské, Eisenbahn und Industrie, Hospodář, Obzor železniční a celní, Orlické hory a Podorlicko, Statistický obzor, Stavební listy, Technické listy, Technický obzor, Zeitschrift des Öst. Ingeneur – ZÖIV, Zprávy VST, Železničář, Železniční obzor, Železniční revue, Zdroj,

internetové stránky: www.orlickedrahy.cz, Dráhy orlických hor, webmaster Ondřej Štětina
www.orlickehory.net, Lokálky Podorlicka, webmaster Roman Zakopal
www.web.cz, Historie železničních tratí ČR, webmaster Pavel Sekera
www.kolej.one.pl, z polské železniční historie

Jméno uživatele	Škola, fakulta, katedra, pracoviště	Adresa uživatele	Datum	Podpis