

ŽELEZNIČNÍ TRÁŤ Z POSTUPIC DO ČESKÉHO ŠTERNBERKA

Úvod

Devatenácté století bylo v dopravě charakterizováno především výstavbou železnic. Na území Předlitavska habsburské monarchie lze vysledovat dvě etapy jejich budování. Jednak se jednalo o vytvoření základní železniční sítě, která byla ukončena v 70. letech 19. století a jednak o období výstavby místních, spojových a závodních drah, tedy železnic podnícených spíše lokálními ekonomickými zájmy (5).

Charakteristiku místních drah podává výstižně S. Pavlíček: „Šlo o dráhy, které se díky technickým úlevám mohly přimknout k okolnímu terénu, což sice – spolu s neexistencí zabezpečovacího zařízení – výstavbu drah zlevňovalo, ale zároveň to vedlo k nízké technické rychlosti. Ta ostatně na většině z nich přetrvává dodnes. Vlaky na lokálkách nejezdily jenom pomalu, ale též zřídka. Na většině místních drah bývaly v době vzniku provozovány pouze dva páry vlaků denně. Navíc šlo o vlaky smíšené, které přepravovaly i nákladní vozy, s nimiž manipulovaly ve stanicích. To jízdní dobu ještě více prodlužovalo.“ (8)

Velké projekty

Po dobudování základní železniční sítě orientované od severu na jih se vytvářely nové projekty, které stávající dráhy doplňovaly. Cílem bylo zkrátit dopravu v ostatních směrech a podpořit hospodářský rozvoj.

Pohled na mapu s železničními spojeními z roku 1876, obsahující bílá místa kolem Blaníku, vybízel k uskutečnění nových železničních drah jak investory, tak podnikatele a stavitele železničních tratí. Místo bylo obklopeno pouze vzdáleným přístupem z tratí Severní státní dráhy v úseku Praha – Kolín nebo z úseku Rakouské severozápadní dráhy v úseku Kolín – Havlíčkův

Brod a nebo z úseku Dráhy císařovny Alžběty v úseku Praha – Tábor (viz mapa).

Podle některých návrhů byly řešením tzv. velké projekty nebo megaprojekty, které se dotýkaly i Podblanicka. Šlo o tyto projekty:

- a) Česká Lípa – Kostelec nad Labem – Uhlířské Janovice – Pelhřimov (1873),
- b) Kolín – Uhlířské Janovice – Pelhřimov – Jindřichův Hradec (1864 – 1875),



*Generální mapa Okresního hejtmanství
benešovského z roku 1908 (výřez).
Prerušovanou čarou jsou vyznačeny
plánované lokální trasy.*

c) Kunžvart (Strážný) – Prachatice – Týn na Vltavou – Tábor – Kutná Hora – Týnec nad Labem – Záboří n. Labem s případným propojením až do Kladska z let 1891 – 1892,

d) Staňkov – Rožmitál p. Třemšínem – Březnice – Benešov – Kolín (po roce 1880).

Pro trať Kunžvart (Strážný) – (...) – Záboří n. Labem byl zpracován a schválen projekt, přičemž navrhovaná trasa měla vést přes Trhový Štěpánov a ve Vlašimi mělo být nádraží společné pro lokálu z Benešova.

Tyto projekty nenašly dostatečnou podporu, nepřála jim ani celková ekonomická situace, a proto se další rozvoj orientoval na výstavbu kratších úseků.

Lokální dráhy na Podblanicku

Všeobecné zásady týkající se místních drah byly v rámci celého Rakouska-Uherska stanoveny zákonem č. 56/1880. Zákon zaváděl úlevy při výstavbě, při zajišťování vybavení i při provozu, umožňoval osvobození od poplatků a placení daní na 30 let. V Čechách bylo podnikání na železnici podpořeno a upraveno ještě Zákonem o zvelebení železničnictví nižšího řádu z r. 1892 a dalšími předpisy.

Důležité úkoly při realizaci zákona z r. 1892 připadly Zemskému výboru. Zemský výbor se

účastnil jednání o koncesi a rozhodoval o zadání stavby dráhy. K zajištění technických prací bylo při Zemském výboru zřízeno Technické železniční oddělení. Jeho pracovníci byly někdy i autory projektů navrhovaných železničních tratí. Dokumentace z tohoto útvaru se dnes nachází v Národním archívu a obsahuje archiválie z let 1874 – 1928. Existují i další archivní fondy, jako je například osobní fond Dr. H. c. Ing. Eduarda Bazika z let (1877)1893 – 1946, obsahující posudky k místním drahám a který je zatím jen částečně přístupný a jehož obsah nebyl při psaní této článku vzat v úvahu.

Lokální dráhy na Podblanicku je možné rozdělit na realizované a nerealizované. Realizované lokální dráhy dotýkající se Podblanicka, včetně jejich osudů, jsou všeobecně známé. Problematikou realizovaných lokálních drah se zabývají i monografie (8). Konceptně byla trať Benešov – Dolní Kralovice řazena pod spojení Praha – České Budějovice – Horní Dvořiště, trať Čerčany – Světlá nad Sázavou a Praha – Vrané nad Vltavou – Čerčany pod sázavské tratě a trať Tábor – Jihlava pod tratě vedené napříč jihovýchodními Čechami.

Bohužel existují i projekty, které byly realizovány jen částečně. Takovým projektem byla lokální dráha Kutná Hora – Zruč nad Sázavou – Vlašim z r. 1897. Zde se nakonec podařilo zajistit pouze financování úseku Kutná Hora – Zruč na Sázavou.

Dokumentované nerealizované lokální dráhy

Informace o nerealizovaných lokálních drahách v lesnatém a zvlněném kraji Podblanicka přinášejí řadu zajímavých pohledů důležitých pro regionální dějiny. V Národním archívu jsou dokumentovány tyto nerealizované lokální dráhy:

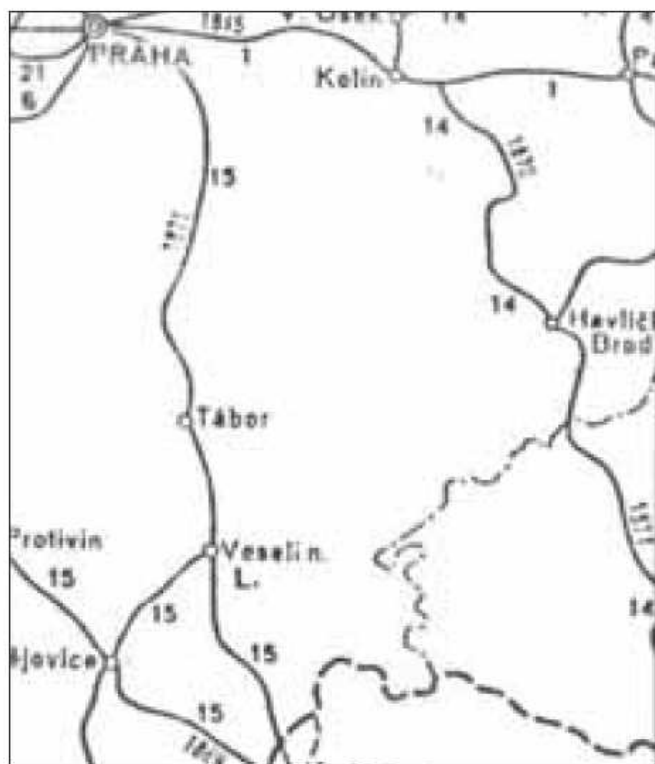
a) projekt Vlašim – Louňovice pod Blaníkem – Hrajovice – Zlaté Hory (Kamberk) z r. 1901,

b) projekt Zruč (nad Sázavou) – Štěpánov z let 1903 – 1912, který je dokumentován detailním projektem,

c) projekt Zruč (nad Sázavou) – Dolní Kralovice – Pelhřimov – Pacov z let 1906 – 1914,

d) projekt Vlašim – Mladá Vožice z let 1910 – 1915 dokumentovaný generálním projektem.

Z uvedených projektů měl jednoznačně největší a dlouhodobou podporu projekt Zruč (nad Sázavou) – Dolní Kralovice – Pelhřimov – Pacov dokumentovaný generálním projektem, detailními projekty, variantami projektu, rozpočtem a revizemi tratí. Tento projekt měl jednoznačně největší



*Stavba železničních tratí na Podblanicku
v roce 1876*

a dlouhodobou trvalou podporu. Jeho realizaci zabránilo především vypuknutí první světové války.

Projekty obsahují kromě plánů a map i průvodní materiál, jako jsou popisy tratí, příjezdových silnic, různých prací, protipožárních opatření, zprávy komisí o revizích tratí, technické zprávy, rozpočty a další materiál. Nezachovala se veškerá dokumentace, v některých případech jde jen o torza původních spisů.

Nedokumentované a nerealizované lokální dráhy

Dochovanou dokumentací Technického železničního oddělení Zemského výboru se však výčet nerealizovaných lokálních drah na Podblanicku nevyčerpává.

V r. 1908 vychází v novém osmém vydání Generální mapa Okresního hejtmantství benešovského. Mapa okresního hejtmantství představovala území, na kterém se realizovaly pravomoci hejtmantství (viz mapa). Na této mapě z r. 1908 jsou již zaznamenány navrhované trati ze Zruče do Štěpánova a z Vlašimi do Louňovic. Kromě těchto tratí je na této mapě ale zaznamenána i další navrhovaná trať z Postupic do Českého Šternberka. Trati jsou ve vysvětlivkách k mapě označeny jako železnice projektované.

Trať z Českého Šternberka měla podle přiložené mapy spojit Postupice – Lísek – Jemniště – Třeběšice – Divišov – Brtnici a Český Šternberk. Toto spojení mělo pak navazovat na spojení s Ratajemi nad Sázavou a přes Přívlaky (Ledečko) směřovat do Kolína. Jako u většiny projektů, bylo cílem napojení na rozvinuté Polabí. O trati Postupice – Čejkovice – Český Šternberk se zmiňuje i M. Navrátil (7).

V literatuře jsou pak zaznamenány i další návrhy nerealizovaných lokálních tratí na Podblanicku:

- Dolní Kralovice – Želiv – Humpolec (6),
- Tábor – Vlašim (6),
- Dolní Kralovice – Kochánov – Světlá nad Sázavou (7),
- Dolní Kralovice – Ledeč nad Sázavou (7) .

Závěr

Na přelomu devatenáctého a dvacátého století představovala železnice základní předpoklad pro rozvoj průmyslu, řemesel a služeb. Realizovaná železniční spojení přinášela jednotlivým oblastem výhody, které předčily očekávání i těch největších optimistů. Výše popsání mapa doku-

mentuje, že důvěra v realizaci navrhovaných řešení překračovala reálné možnosti.

Tehdejší hospodářské cíle nám neznají: Šlo o umožnění rychlejší výměny zboží, služeb, možnosti uplatnění pracovních sil. Co se týče vývozu zboží z Podblanicka, šlo o vývoz dřeva, skla, některých potravin, řemeslných výrobků a materiálu pro další průmyslové zpracování jako byly např. perli, len, konopí, vlna, řepa.

Výstavba nových železničních tratí však nebyla od počátku jednoduchou nebo jednoznačnou záležitostí. Střetávaly se zde nejrozumnější zájmy, mnohdy zcela opačné, což dokládá i dobový citát z r. 1870: „*Stavba železných drah je vždy podnikem špekulativním, k němuž náleží nejen technické, ale i řádné kupecké a průmyslové síly.*“ (1)

Dokumentace k jednotlivým projektům se řídila nařízením ministerstva obchodu č. 57/1880 říšského zákoníku, která stanovila náplň projektů a druhy dokumentů. Po zpracování generálního projektu následoval detailní projekt. Je možné, že u některých deklarovaných nerealizovaných lokálních tratí nepřekročila realizace ideový návrh. Nicméně výše uvedená mapa dokládá, že návrhy realizace některých tratí byly dovedeny asi dále, než ukazují dochované zdroje Technického železničního oddělení Zemského výboru.

František Procházka (mapy: archiv autora)

Literatura

1. Dráha pražsko-duchcovská. Světozor, IV, 1870. Příloha k číslu 13, s. 33 – 34.
2. Dvořák, J.: Do Vlašimi se jezdí 100 let. Pod Blánkem, 9, 2005, 4, s. 19 – 20.
3. Dvořák, J.: 30 let mrtvé trati do Dolních Kralovic. Pod Blánkem, 9, 2005, č. 2, s. 31 – 32.
4. Generální mapa Okresního hejtmantství benešovského. 8. Doplněné vydání. Praha, H. Fuchs 1908.
5. Hlavačka, M.: Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce. Praha, Academia 1990. 179 s.
6. Navrátil, M., Pleva, F.: 100 let místní dráhy Světlá – Ledeč – Kácov. Příbram, Posázavský Pacifik 2003. 232 s.
7. Navrátil, M.: 100 let trati Čerčany – Ledečko – Kácov. Příbram, České dráhy a Sdružení Posázavský Pacifik 2001. 143 s.
8. Pavlíček, S.: Naše lokálky. Místní dráhy v Čechách, na Moravě a ve Slezsku. Praha, Dokořán 2002. 156 s.
9. Stýblová, A., Křepelková, A., Kunt, M.: Zemský výbor Praha – železniční oddělení. (1870) 1894 – 1925 (1931). Dílčí inventář. Praha, Národní archiv 2006. 87 s.