

ŽELEZNIČNÍ ZEMĚPIS MOCNÁŘSTVÍ RAKOUSKO-UHERSKÉHO

I. díl

Ing. Danuše Marusičová

33. seminář cyklu Historie dopravy

23. října 2018

Shodou okolností se ke mně začátkem letošního roku dostala mailem kopie publikace

Katechismus nauk železničních svazek II

„Železniční zeměpis mocnářství Rakousko – Uherského.

sepsal

Jindřich Fišer,

revident c.k. ředitelství rakouských státních drah
v Praze

revident = úředník provádějící revize (jak mě poučila wikidepie)

Spisek mě zaujal a tak, na doporučení prof. Vlastislava Mojžíše, jsem se rozhodla o některé její části se s vámi podělit včetně použití tehdejší češtiny, která mi připadá půvabná. Přesný rok vydání knihy jsem nenašla, jen z textu lze usuzovat, že byla napsána asi mezi dubnem 1911 a dubnem 1912.



Předlitavsko – Zalitavsko

termíny, které mi až dosud nic moc neříkaly



Předlitavsko, neboli Rakousko, byla v letech 1867-1918 jedna ze dvou částí Rakousko-Uherska. Od druhé části, **Zalitavska, neboli Uherska**, jej zčásti oddělovala **řeka Litava** (něm. Leitha, 180 km dlouhá řeka v Dolních Rakousích, vlévající se jako pravobřežní přítok do Dunaje)

Pojednání všeobecné

Zeměpis železniční, jehož úkolem jest popisovati zemi vzhledem na tratě železniční, které jako mohutná síť železná obetkává obě naše polokoule světové spojujíc jih se severem, západ s východem, **umožňujíc tak vzájemné styky národů nejvzdálenějších v době co možná nejkratší.**

Až do roku 1827 ba možno říci 1830 sloužilo dopravě v našich zemích kolo na suché zemi a veslo na vodě.

Železných drah, jako skutečného dopravního prostředku, počalo se užívati v říši naší až v druhé polovici 19. století t. j. kolem roku 1850.

S počátku vyhýbaly se železnice co možná každé vyvýšenině, nyní směle vystupují do příkrých výšin, překračují po mostech řeky a údolí, ano prostupují uměle vrtanými tunely spousty horské. I v Čechách nalézáme mnohé velkolepé stavby, z nichž **železniční most u Červené v Písečku** zaujímá jedno z předních míst.

Nejhustší síť drah železných jest v severních Čechách, kde jednak četné průmyslové závody, jednak množství uhelných dolů bylo pohnutkou k jich stavbě. Důmyslně, na základě obchodní politiky zřizovány i četné tratě, které přímým svým spojením se státy sousedními umožňují vývoz i dovoz tovarů i potřeb životních.

Železniční most Červená nad Vltavou



Železniční most klenoucí se dnes přes údolí nádrže Orlík v blízkosti **Červené** byl vystavěn v letech 1886-1889. Slavnostní zprovoznění proběhlo 20.11.1889. Zhotovila jej Pražská mostárna za 510.000 zlatých.

Jak úžasně vzrůstala ve světě délka železných tratí během 60 let

Nárůst délky železničních tratí :

- **38.000 km v roce 1850**
- 300.000 km úhrnná délka drah během dalších 25 let, tj. do roku 1875
- **950.000 km celková délka koncem r. 1909,**

Z celkové délky se podílely:

- Amerika 480.000 km (skoro polovinu délky veškerých tratí na světě)
- Evropa 320.000 km
- Asie 88.000 km
- Austrálie 29.000 km
- Afrika 28.300 km

Co se týče jednotlivých států (mimo Severo-Americké státy) nejvíce drah měly:

- Německo 58.000 km
- Rusko 56.000 km
- Francie 48.000 km
- Angl. Indie 45.000 km
- **Rakousko-Uhersko 44.000 km**
- Velká Británie 37.000 km
- Kanada 35.000 km
- Z ostatních států má každý méně než 20.000 km

Délka tratí v jednotlivých zemích rakouských na říšské radě zastoupených

Rakousko

- Čechy.....6.650 km (28 % z celkové délky tratí v Rakousku)
 - Halič.....4.300 km
 - Rakousy Dolní.....2.300 km
 - Morava.....2.000 km
 - Přímoří1.600 km
 - Štýrsko.....1.430 km
 - Tyroly s Vorarlbergem.....1.040 km
 - Rakousy Horní.....990 km
 - Slezsko.....650 km
 - Krajina.....600 km
 - Korutany.....590 km
 - Bukovina.....580 km
 - Solnohrady.....420 km
 - Dalmacie.....250 km
- Úhrnem 23.400 km**
- Uhry..... 20.400 km**
- Bosna..... 1.100 km**

Potřeba znalosti tratí, rozdíly v dopravě nákladové a osobní

Samozřejmě, že kdo opravdově osvojit si chce znalost jednotlivých tratí, musí při ruce vždy mít železniční mapu.

Nazíráním na mapu nejen že vstoupí si v paměť název jednotlivých tratí, ale nabude i správného a přesného přehledu zvláště **stanic přechodních**, bez čehož neobejde se nikdo, kdo za vzdělaného pokládá se chce, tím méně pak **železniční úředník i průvodčí vlaku, který v každé době připraven býti musí, aby potřebné informace podal obecnstvu.**

Pro dopravu zboží směrodatný jsou předpisy, týkající se výhradně dopravy **nákladové, které namnoze liší se podstatně od oněch, jimiž řídí se **osobní doprava**.** Doprava čili směr, kudy zboží dopraveno býti má řídí se dle časového zatížení jednotlivých tratí a zvláštními předpisy o cestách či routách hledí se odpomoci možnému přetížení té neb oné trati, kdežto doprava osobní, jsouc vázána zvyklostí i pohodlím obecnstva, zůstává po delší dobu nejméně půlroční nezměněnou a uvádí se obecnstvu ve známost veřejně publikovanými jízdními řády.

Jízdní řády a časová pásma 1/2

Jízdní řády, dle nichž řídí se doprava vlaková, sestaveny jsou dle různých dob časových.

Pošty, **dráhy** a telegrafy řídí se v rakousko-uherské říši časem středoevropským, t. j. místním časem poledníku vzdáleného o 15° na východ od poledníku grenwichského (poledníku jdoucího přes Nymburk, Jindř. Hradec atd.). Nádražní hodiny v místech východně od tohoto poledníku ležící jsou proti místnímu času opožděny, v místech západně od poledníku ležící, se předcházejí.

Patnáctý poledník od Greenwiče jde v Čechách přes vrch Ještěd k Mnich. Hradišti, Nymburku, k Pečkám, ke Kouřimi, k Jindř. Hradci a dále ke stanici Cmuntu (Gmünd) v Dolních Rakousích. Na všech místech, ležících u této myšlené čáry (k severu i k jihu prodloužené), shodují se obyčejné hodiny s hodinami nádražními. V každém místě, které leží od této čáry o 28 km na západ, jdou obyčejné hodiny o minutu „napřed“ (v Praze tedy asi o 2 minuty, ačkoliv zaveden i v Praze středoevropský čas, v Plzni o 6 minut, v Chebu asi o 11 min.). Naproti tomu jdou obyčejné hodiny proti nádražním „pozdě“ ve všech místech od Nymburka na východ, a to: v Pardubicích asi o 3 minuty, v České Třebové asi o 6 minut atd.

Jízdní řády a časová pásma 2/2

Středoevropským časem řídí se (a také se sestavují) jízdní řády pro: Německo, Itálii, Dánsko, Švédsko a Norvéžsko, Švýcarsko, Srbsko a západní trati turecké.

Mimo to rozeznává se:

1. Západoevropský čas platný pro Belgii, Velkou Britanii a Španělsko.
2. Amsterodamský čas pro Nizozemí.
3. Východoevropský čas pro Bulharsko, Rumunii a východní Turecko.
4. Pařížský čas pro Francii.
5. Lisabonský čas pro Portugalsko.
6. Athénský čas pro Řecko.
7. Petrohradský čas pro Rusko.

Je-li v Neapoli 12 hod., jest ve Vídni 12.08, v Brně 12.09, v Budapešti 12.19, ve Varšavě 12.27, v Cařihradě 12.58, v Petrohradě dokonce 1.04, v Berlíně 11.56, v Drážďanech a Terstu 11.57, v Mnichově 11.49, v Hamburku 11.42, v Stuttgartu 11.39, v Paříži 11.12, v Londýně 11.02 a v Madridě 10.47.

Vlastnictví železnic v Rakousko-Uhersku 1/2

Železnice jsou buď majetkem státu nebo zvláštních akciových společností, které je vystavěly a z nich těží; tyto arciť stojí pod jistou kontrolou státu.

Dle toho dělí se dráhy na:

1. **Trati státní**, t. j. v majetku státu.

2. **Dráhy soukromé**:

- a) kde stát provozuje dopravu na účet svůj vlastní proti paušální náhradě provozních výloh;
- b) kde stát provozuje dopravu na účet akcionářů;
- c) kde, akcionáři na svůj vlastní účet obstarávají provoz, podléhající arciť dohledu jednak c. k. ministerstva železnic, jednak generální inspekci.

Skoro čtyři pětiny veškerých drah v naší říši **předlitavské**, t. j. bez Uher, měřících bez mála 24.000 km, nalézají se ve správě státní (okrouhle 20.000 km) a pětina (skoro 4000 km) spravována jest dosud společnostmi soukromými. Dráhy **uherské** jsou velkou většinou státní.

Mimo toto roztrídění nalézají se ještě nepatrná část tratí na území říše naší **v provozu států cizích**, a sice království saského, bavorského i pruského. Jsou to trati, které tvoří pokračování tratí domácích přes hranice říšské do států sousedních.

Vlastnictví železnic v Rakousko-Uhersku 2/2

Celkový přehled tratí dle jejich délky jeví se v naší říši následovně:

I. Trati v provozu státním:

ad 1. c. k. státní dráhy 13.400 km

ad 2. trati v provozu stát. drah 5.950 km

Celkem I. . . . 19.350 km

II. Trati soukromé ve vlastní správě 3.950 km

III. Trati cizích států 100 km

Celkem dráhy rakouské I.- III. 23.400 km

IV. Dráhy uherské:

ad 1. Král. uh. státní dráhy včetně tratě

soukromé ve stát. správě 16.800 km

ad 2. Soukr. dráhy ve vlastní správě . . 3.600 km

Celkem IV. 20.400 km

V. Dráhy Bosensko-Hercegovinské 1.100 km

Celkem IV. – V. 21.500 km

C E L K E M Rakousko-Uhersko 44.900 km

Organizační uspořádání drah v Rakousko-Uhersku

Veškeré dráhy říše naší i paroplavební podniky na jezeře Bodamském spravovány jsou c. k. ministerstvem. Tomuto nejvyššímu úřadu podřízeno jest 16 ředitelství, spravujících linie c. k. státních drah.

Mimo to jest **síť c. k. státních drah rozdělena na 3 skupiny** dle jich zeměpisné polohy bez ohledu na příslušnost jednotlivých tratí k ředitelství:

- **1. Skupina západní a jihozápadní**, obsahující trati ležící jižně od Vídně, k níž patří veškeré trati řed. v Běláku (Villach) a Terstu, a částečně i trati ředitelství vídeňského a inšpruckého.
- **2. Skupina severozápadní**, jejíž přirozenou hranici tvoří Dunaj. K této skupině počítají se veškeré trati ředitelství plzeňského, pražského i olomouckého, jakož i c. k. trati severozáp. a býv. společnosti st. dr.
- **3. Skupina severní a severovýchodní** obsahuje trati c. k. dráhy severní s přípojnými drahami na Moravě a ve Slezsku, jakož i v Haliči a Bukovině.

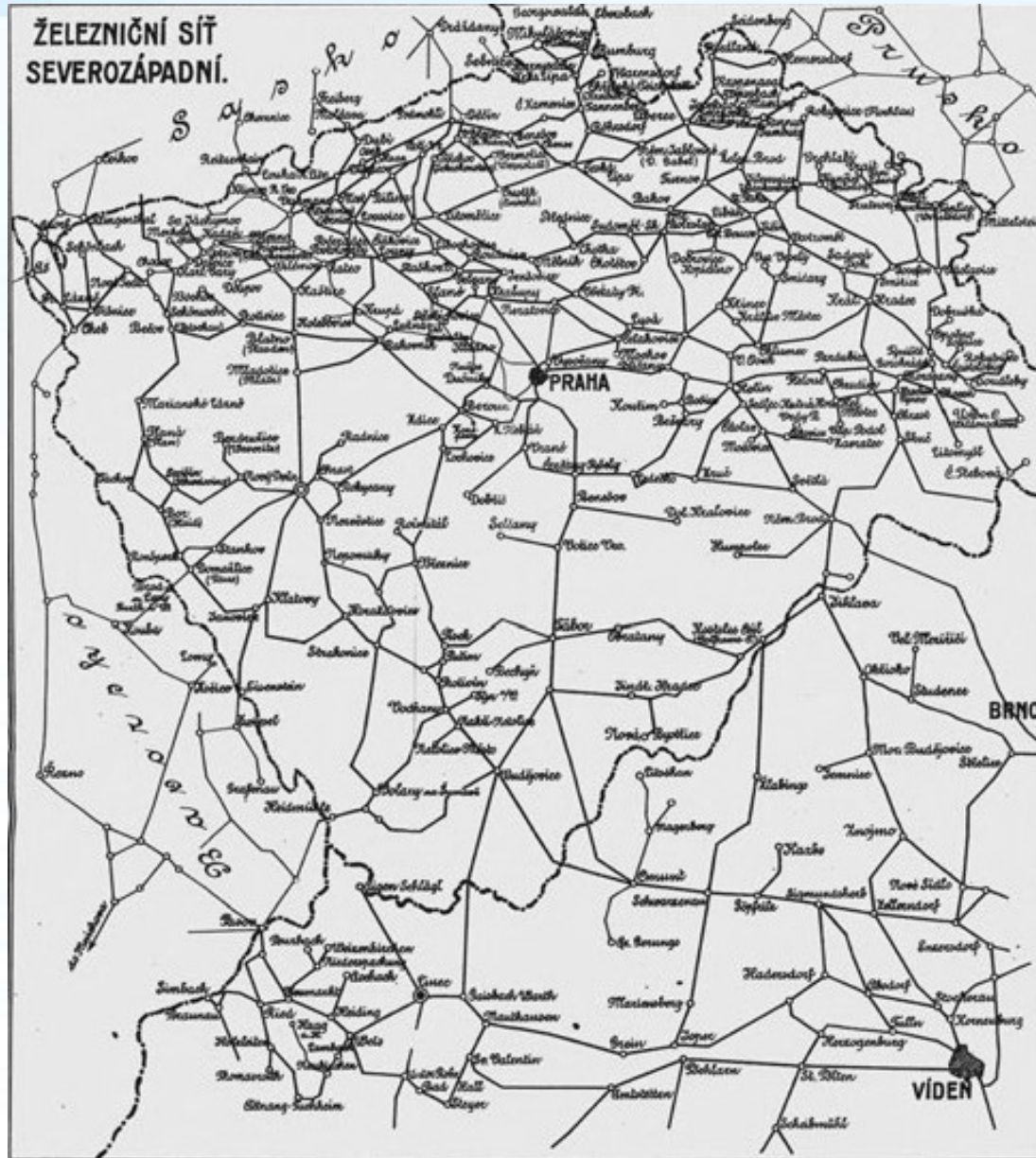
Organizační uspořádání drah v Rakousko-Uhersku

Následující tabulka uvádí nám všechna ředitelství rak. stát. drah dle jejich úředního pořadí.

1. C. k. ředitelství stát. drah ve Vídni	1055 km
2. C. k. ředitelství Severní dráhy	1538 km
3. C. k. ředitelství pro trati společnosti státní dráhy	1659 km
4. C. k. ředitelství dráhy severozápadní ve Vídni	1461 km
5. C. k. ředitelství v Linci	1113 km
6. C. k. ředitelství v Innsbruku	921 km
7. C. k. ředitelství v Běláku (Villach)	1118 km
8. C. k. ředitelství v Terstu	1030 km
9. C. k. ředitelství v Plzni	1667 km
10. C. k. ředitelství v Praze	1898 km
11. C. k. ředitelství pro Českou, sev. dráhu v Praze	393 km
12. C. k. ředitelství v Olomouci	688 km
13. C. k. ředitelství v Krakově	1206 km
14. C. k. ředitelství ve Lvově	1658 km
15. C. k. ředitelství ve Stanislavi	1160 km
16. C. k. správa provozu v Cernovicích	581 km
Celkem	19.146 km

Pozorováním těchto dat shledáme, že c. k. ředitelství státních drah v Praze jest největší, spravující téměř 10 % veškerých předlitavských státních tratí. Nejméně přiděleno má Ředitelství pro českou sever. dráhu, jemuž počet přidělených tratí odpovídá 2 % celkového počtu km drah státních. Tato poslední dvě ředitelství mají sídlo své v Praze, kdežto ředitelství pro trati společ. stát. drah, řid. sev.-záp. dráhy sídlo své mají ve Vídni. Ostatní ředitelstva mají jméno dotyčného města, v němž jsou usídlena.

Mapa železniční sítě Skupiny severozápadní



Bude-li zájem, mohu na začátku listopadu v 2. prezentaci podrobněji představit především ředitelství, spravující linie c. k. státních drah Skupiny severozápadní, tj. ředitelství v Praze, Olomouci a Plzni.

Děkuji vám za pozornost