

Závěry

Přechod od předmoderní podoby dopravy k dopravní infrastruktuře moderního typu je proces, který lze jen s těžší jednoznačně vymezit, protože je mnohvrstevnatý a regionálně diferenciováný. Pokud je tato transformace v existující literatuře blíže analyzována, je zpravidla označována termínem anglosaského původu – „dopravní revoluce“ (Transport Revolution). Různí autoři však pod tímto pojmem označují rozličné procesy, resp. rozeznávají několik fází dopravní revoluce či přímo hovoří o jedné nebo několika dopravních revolucích. Pokusíme-li se názory jednotlivých autorů abstrahovat, bude proces přerodu předmoderních forem dopravy v moderní dopravu (tj. dopravní revoluce) vypadat následovně. První fáze dopravní revoluce souvisela se změnou, resp. se znatelným zlepšením organizační struktury dopravy i dopravní infrastruktury v období 18. století.⁹⁶⁶ K základním znakům této etapy patří podle M. J. Freemanna, na něhož se odvolávají i pozdější autoři, tyto: 1. systematická organizace poštovních dostavníků a sítě poštovních stanic; 2. výstavba vodních kanálů; 3. optimalizace silniční sítě prostřednictvím stavby nových silnic nebo zlepšováním povrchu existujících silnic a 4. výstavba koněspřežných železnic.⁹⁶⁷ Druhá fáze dopravní revoluce, již nemalá část historiků považuje za vlastní jádro přechodu k dopravě moderního typu, souvisela s nahrazením tradičních zdrojů energie (lidská a zvířecí síla, síla větru) parním strojem a s tím spojenou vlnou budování nových dopravních systémů (železnice, paroplavba). Třetí fáze je předurčena inovacemi a vědeckými objevy závěru 19. století a počátku 20. století. Ty výrazným způsobem poznamenaly charakter dopravy v celém 20. století (aplikace spalovacího motoru, využití elektrické energie v dopravě, počátky letectví).⁹⁶⁸

Předkládaná práce nemá ambici vytvářet nová paradigmatata, pojmy ani koncepce. Ačkoliv lze jednotlivé závěry využít v obecnější diskusi o průběhu modernizace dopravy

⁹⁶⁶ O hlubších kořenech moderní dopravy, sahajících až do období pozdního středověku, však mluví např. POPLOW, M.: *Europa auf Achse. Innovationen des Landtransports im Vorfeld der Industrialisierung*. In SIEFERLE, R. P. [ed.]: *Transportgeschichte*. Berlin, 2008, s. 79–142.

⁹⁶⁷ FREEMAN, M. J.: *Road Transport in the English Industrial Revolution: An Interim Reassessment*. *Journal of Historical Geography* 4, 1980, s. 17–28. Viz též BAGWELL, P.: *The Transport Revolution from 1770*. London, 1974.

⁹⁶⁸ MÖSER, K.: *Prinzipielles zur Transportgeschichte*. In SIEFERLE, R. P. [ed.]: *Transportgeschichte*. Berlin, 2008, s. 40–41; ROTH, R.: *Verkehrsrevolutionen*. In SIEDER, R. – LANGTHALER, E. [eds.]: *Globalgeschichte 1800–2010*. Wien, 2010, s. 471–501.

ve středoevropském kontextu, její vlastní cíl byl skromnější. Hlavním posláním práce se stala historická analýza přechodu od předmoderní podoby dopravní infrastruktury k dopravní infrastruktuře moderního typu, a to v oblasti jednoho z historických regionů českých zemí. Zájmovým územím se stala oblast Rakouského Slezska, které sice tvořilo jednu z nejmenších korunních zemí habsburského soustátí, avšak svou geografickou polohou představovalo významný komunikační most mezi českými zeměmi, pruským Slezskem, Haličí a Horními Uhrami.

Proměny dopravní infrastruktury zasáhly v průběhu 18. a 19. století sledovaný region v několika etapách. Již od první poloviny 18. století můžeme v habsburské monarchii pozorovat první modernizační vlnu, která se nesla ve znamení pokusu o systematické budování vodních cest i kvalitních kamenných silnic, tzv. chaussée. Výstavba kamenných silnic byla v moravkoslezském prostoru motivována jak hospodářskými, tak vojensko-strategickými důvody. Vystavěné silnice představovaly hlavní obchodní tepny sloužící nadregionálnímu obchodu a před nástupem železniční dopravy se staly nejdůležitějšími pozemními komunikacemi. Význam kamenných silnic byl vyšší v případě absence vodních cest, které vykazovaly větší výkonnost než doprava silniční. To byl případ Moravy i Rakouského Slezska.

V habsburské monarchii se poprvé začalo o výstavbě kamenných silnic uvažovat v souvislosti s operacemi války o dědictví španělské, kdy došlo k přesuny vojenských jednotek směrem do Španělska a Itálie. V roce 1724 vydal císař Karel VI. dekret, jímž nařídil opravu (fakticky však výstavbu) pěti hlavních silnic, které měly spojit Vídeň s Terstem, Čechami, Moravou, Uhrami, Horními Rakousy a Slezskem. Českých zemí se týkal projekt silnice z Vídně přes Znojmo a Jihlavu do Prahy (Pražská silnice) a z Vídně přes Brno a Olomouc do Vratislavi (Slezská silnice). Jestliže se za vlády Karla VI. počítalo s výstavbou velmi omezeného počtu silnic, které měly sloužit pro bezpečný dálkový obchod i plynulé přesuny vojska, v období vlády Marie Terezie silničních projektů přibývalo. Jen na Moravě a ve Slezsku byl v závěru 40. let 18. století vypracován plán, který počítal s výstavbou nebo přestavbou 910 km silnic. Ty měly pokrýt požadavky domácích i zahraničních obchodníků. V souvislosti se stavebním plánem bylo obchodníkům přikázáno používat dvacítku existujících komerčních (obchodních) silnic, na nichž se vybíralo mýto a clo. V Čechách byla v téže době silniční síť tvořena 25 komerčními komunikacemi.

Při bližším pohledu na úsilí absolutistického státu o formulování svých dopravně-politických priorit vidíme, že se v prvé řadě jednalo o proces značně dynamický. Dopravně-politická strategie byla odvislá od momentálního stavu zahraniční i domácí politiky, zejména od geopolitických zájmů habsburského dvora. Po neúspěšných slezských válkách pozorujeme, že se prvotní zájem dvora po kvalitním silničním spojení Vídně s centrem nejbohatší habsburské provincie – Slezska – poněkud změnil. Cílem se mělo stát nové jádro zbytkového Rakouského Slezska – Opava. Panovnice sice až do neúspěšné sedmileté války počítala s obnovou své moci nad celým Slezskem, vzhledem k pomalosti stavebních prací se však tato skutečnost stavby Slezské silnice fakticky nijak nedotkla. S ohledem na základní dispozici Rakouského Slezska se prio-

ritou stalo nejen dobré spojení Opavy s Vídní, ale také propojení tohoto geograficky nejednotného území v západovýchodním směru, tj. z Opavy do Bílska.

Až do počátku 70. let 18. století se stavba moderních silnic sledovaného regionu nedotkla. Neznamená to však, že by byl z hlediska geopolitických zájmů vídeňského dvora nezajímavý. Právě naopak. Z archivních dokumentů vysvítá naléhavé úsilí stabilizovat dopravní poměry nově vzniklého Rakouského Slezska a zajistit kvalitní spojení této země s centrem monarchie.

Zásadním impulsem pro urychlené budování kvalitní silniční infrastruktury v Rakouském Slezsku se stal zisk Haliče při prvním dělení Polska v roce 1772. K mocenskému zajištění Rakouského Slezska i Haliče měla sloužit nově projektovaná Slezsko-haličská silnice z Opavy do Bílska, budovaná v letech 1775–1780. Slezsko-haličská silnice představuje jeden z nejvýznamnějších dopravních projektů v českých zemích období vlády Marie Terezie. Stát investoval do výstavby velký objem peněz, avšak na stavbě Slezsko-haličské silnice můžeme pozorovat řadu dobou podmíněných problémů, spjatých s náročnými infrastrukturními stavbami.

Trvalou těžkostí související se silničními stavbami byl problém finanční. Stavba silnic byla kapitálově velmi náročná, a proto musela být až do poloviny 19. století financována ze čtyř zdrojů: 1. z prostředků státu, tj. z dvorské komory, 2. ze stavovských prostředků, 3. z výnosů soukromých mýt a různých zemských přírážek a 4. z výnosu cestovního fondu, který byl financován nově zřizovanými erárními cestovními a mostními mýty. Klíčovou roli při stavbě silnic sehrávala poddanská robotní práce i jednotlivé vrchnosti, poskytující stavební materiál. Vznikl tak poměrně složitý systém financování stavby a následné údržby silniční sítě, označovaný jako tzv. zemská konkurence. Otázka silniční roboty poddaných byla sice nesporná, avšak sledujeme nejednotný přístup k problematice re-luce silniční roboty či částečné kompenzace robotních prací. Problém silniční roboty byl intenzivně řešen ještě na počátku 19. století v souvislosti se zavedením systému tzv. dobrovolné konkurence a posléze s jeho faktickým zánikem ve 40. letech 19. století. Při stavbě silniční infrastruktury byla již v 18. století vedle robotní práce využívána i placená námezdní práce. Míra jejího užití se v průběhu času i v jednotlivých případech pravděpodobně odlišovala. Primárně se placená práce objevovala při technicky náročnějších stavbách, především u staveb mostů a zděných silničních staveb. S otázkou pracovních sil souvisí také problém rychlosti a efektivity práce. Neplacená robotní práce se i dobovým pozorovatelům jevila jako málo produktivní a byla označována za brzdu stavebního úsilí.

Celé sledované období bylo navíc ovlivněno řadou válečných událostí, které stavbu i údržbu silnic pravidelně ochromovaly a způsobovaly vleklé dopravní problémy. V období válečných konfliktů byli poddaní obvykle natolik postiženi, že nebyli schopni požadované práce spojené se stavbou či údržbou komunikace vůbec vykonat, nehledě na časté opravy poničených mostů. Navíc i v čase míru nebylo možné provádět silniční robotu kdykoliv. Vzhledem k agrárnímu cyklu byla silniční robotna obvykle omezena jen na předjaří a na podzim, kdy bylo jen málo polních prací.

Silniční stavby 18. i 19. století se svým charakterem i trasováním značně odlišovaly od starších typů pozemních komunikací. To způsobovalo zásahy do dosavadních

vlastnických poměrů. Budované silnice zabíraly novou půdu, která musela být státem vykupována. Existovaly četné spory o zabranou půdu, zvláště ze strany šlechty. Stát však vyhovělnámitkám patrně jen ve zlomku případů a uchyloval se spíše k různému typu kompenzací. Zajímavým zjištěním je skutečnost, že se změna průběhu silniční komunikace mohla projevit v ekonomice panství. Odklon komunikace mohl přinést škody na některých vrchnostenských příjmech, především na šenku ve vrchnostenských hospodách.

Velké změny přinesl do výstavby silniční sítě v českých zemích císař Josef II. Jeho reformní snahy se v silničních záležitostech projevily hned v několika rovinách. V první řadě reformoval správu silničních záležitostí. Zrušil jednotlivá zemská cestovní ředitelství, která doposud organizovala stavební práce, a provedl militarizaci správy silnic. Veškeré silniční záležitosti všech korunních zemí byly postaveny pod pravomoc císařské armády, v nejvyšší instanci pod dvorskou válečnou radu. Kroky císaře směřovaly také k finanční úspoře v systému údržby silnic. V souvislosti s tím prosadil Josef II. záměr, aby byla údržba velké části silnic převedena společně s malým příspěvkem na panství, ušetřené finance měly být vynaloženy na urychlenou podporu nových staveb. Již v roce 1781 vydala dvorská kancelář pro Čechy, Moravu a Slezsko nové seznamy silnic, které měly být vystavěny či udržovány z prostředků silničního fondu. Tím fakticky realizovala novou dopravní politiku císařského dvora v českých zemích. Ve sledovaném regionu císař zastavil další stavbu Slezsko-haličské silnice a rozhodl o upřednostnění realizace kratšího a strategicky výhodnějšího spojení Vídně s Haličí a s Horními Uhrami přes Olomouc, Hranice, Frýdek a Těšín. Tímto krokem posílil význam Těšínska jako komunikačního mostu. V průběhu 80. a 90. let 18. století se Těšínsko stalo z hlediska dopravně-strategických zájmů mimořádně cennou oblastí, což se projevilo výstavbou několika dalších silnic, jež měly ulehčovat spojení Moravy, Rakouského Slezska, Haliče a Horních Uher.

Dopady císařských reforem měly pozitivní i negativní rozměr. Za vlády Josefa II. se výstavba nových silnic hnula výrazně kupředu, a to zvláště na Moravě a ve Slezsku. Do konce 18. století tak bylo na Moravě a ve Slezsku vystavěno přibližně 680 km kamených silnic, což bylo v přepočtu na plochu území podstatně více než v Čechách. Na druhé straně pronajaté silnice rychle chátraly. Na konci 80. let 18. století proto bylo od propachtování erárních silnic upuštěno a poničené komunikace byly převedeny opět pod státní správu. Mnohé úseky musely být následně postaveny téměř nanovo.

Od 90. let 18. století došlo ke zpomalení stavebních prací. Na počátku 19. století se stát pokusil vyřešit problém chybějících prostředků na výstavbu a údržbu silniční sítě trojím způsobem: 1. zásahy do systému mýt, který měl generovat více financí pro nové silniční stavby; 2. zlepšením finanční kontroly výdajů souvisejících se silnicemi a 3. zavedením systému tzv. dobrovolné konkurence. Jmenované inovace byly provedeny poměrně rychle a synchronně.

Podstata dobrovolné silniční konkurence se od původní zemské silniční konkurence, s níž jsme se setkali v 18. století, podle všeho lišila jen málo. Hlavním rysem byla snaha státu o co nejmenší finanční výdaje. Stát si na jedné straně podržel ve vztahu k budování silnic všechny kontrolní a regulativní pravomoci, na druhé straně významně omezil své dosavadní investice do dopravní infrastruktury. V rámci dob-

rovolné konkurence přenášel náklady na výstavbu silnic na všechny, kteří mohli mít z komunikace jakýkoliv prospěch. Poddaní měli své konkurenční povinnosti (které mohli buď fyzicky provést, nebo zaplatit) odstupňovány podle vzdálenosti od budované silnice. Na výstavbě silnic se však podílely také zemské stavovské reprezentace a nově dokonce i různí „soukromníci“ (manufakturé, obchodníci, hostinští apod.).

V období po napoleonských válkách byla nemalá část stavebních prací na silnicích realizována prostřednictvím soukromých podnikatelů. Od roku 1812 byly všechny státní, stavovské a městské zakázky realizovány v systému veřejných soutěží, kdy byl zhotovitel zakázky vybírán v licitačním řízení. Licitační řízení, při němž zájemci nabízelí co nejvyšší slevu z předběžně vypočítaných nákladů, mělo zajistit, že docílená cena zakázky bude co nejnižší. Od roku 1820 byla licitačnímu řízení podrobena i údržba silniční sítě, která byla do té doby pronajímána soukromníkům bez nutnosti veřejné soutěže.

Snaha zajistit více než několik málo strategicky nejdůležitějších spojů motivovala stát k tomu, že principy uplatňované při stavbě a údržbě státních silnic byly zavedeny i u silnic méně důležitých. Systém okresní silniční konkurence byl zaváděn v českých zemích v průběhu druhého desetiletí 19. století. Teprve od roku 1829 byl vydán zvláštní předpis zřizující systematickou výstavbu a údržbu okresních silnic. Okresní silnice byla definována poměrně široce jako spojsousedních provincií, krajských a jiných významných měst, úřadů jednotlivých dominií a farností. Hlavním smyslem dekretu bylo vymezení povinností údržby tohoto typu silniční sítě. Základní principy okresní silniční konkurence byly shodné se systémem dobrovolné konkurence, uplatňovaným u stavby státních silnic.

V Rakouském Slezsku začala druhá fáze výstavby kamenných silnic ve 20. letech 19. století stavbou Krnovské silnice vedoucí z Opavy přes Krnov a Město Albrechtice na pruskou hranici ve směru na Prudník. Od roku 1839 byla budována nejdůležitější slezská silnice první poloviny 19. století – tzv. Šumperská silnice – spojující Slezsko s Čechami přes Bruntál, Šumperk a Štítý. Z hlediska severojižního spojení měla význam tzv. Lomnická silnice budovaná na počátku 40. let 19. století. Ta spojovala Dvořeckou silnici v Horní Loděnici se Zlatými Horami na rakousko-pruské hranici. Jak je patrné, v této fázi bylo hlavním cílem dopravní zpřístupnění západního Slezska, které bylo na rozdíl od Těšínska infrastrukturně stále dosti zaostalé. Ve druhé fázi probíhala výstavba silniční sítě na podnikatelské bázi, přičemž stavba silnic byla pro některé stavební podnikatele dobrou zkušeností pro následné podnikání v oboru stavby železnic. Před revolučním rokem 1848 byla v oblasti severní Moravy a Slezska výstavba státní silniční sítě určené pro nadregionální dopravu v podstatě dokončena. Lomnická a Šumperská silnice byly posledními velkými silničními stavbami, které byly chápány jako nadregionální dopravní tepny spojující jednotlivé korunní země se zahraničím.

Tempo výstavby silnic se v českých zemích v průběhu první poloviny 19. století zrychlovalo. Jestliže v roce 1806 činila celková délka státních silnic v Čechách pouze 735 km, potom v roce 1829 to bylo 2 716 km a v roce 1849 již 3 817 km. Čechy se proto mohly společně se severoitalskými provinciemi pochlubit nejhustější sítí státních silnic v monarchii. Na Moravě bylo vzhledem k předchozímu stavebnímu bohu tempo výstavby silniční sítě v první polovině 19. století pozvolnější. K roku 1849

činila celková délka státních silnic na Moravě 800 km a ve Slezsku 331 km. Státními silnicemi byla Morava ve srovnání s ostatními zeměmi monarchie vybavena v přepočtu na plochu území podprůměrně, Slezsko naopak nadprůměrně.

Rychlý nástup parostrojní železnice jako nové formy dopravy začal od 30. a 40. let 19. století rychle měnit charakter silniční infrastruktury. Dálková doprava formanskými vozy a poštovními a soukromými dostavníky byla v průběhu několika desetiletí nahrazena železnicí, která svou kapacitou dopravu na silnicích výrazně převyšovala. Proto také již v závěru 40. let 19. století ustává státní angažmá ve výstavbě silniční sítě a otázka její další modernizace je spjata se zkvalitňováním silnic regionálního významu. Ačkoliv se stát ve druhé polovině 19. století v silniční výstavbě nijak podstatně neangažoval a iniciativu přenechal formující se samosprávě, existovaly oblasti, které potřebovaly natolik dopravně podpořit, že se i v této době státní orgány rozhodly převzít záštitu nad zajištěním výstavby a údržby tamějších silnic. V celém sledovaném regionu se však jednalo pouze o jeden takový případ, jímž byla oblast dopravně izolovaného Jesenicka. Skromné dopravní aktivity státu na Jesenicku ve druhé polovině 19. století můžeme pokládat za závěrečnou (a specifickou) třetí fázi ve výstavbě státních silnic v Rakouském Slezsku.

Největší podíl na silniční dopravní infrastruktuře před rokem 1918 však zaujímaly okresní silnice. Zdokonalující se síť okresních silnic doplnila relativně malý počet kvalitních státních silnic i nově budovanou železniční síť. Financování údržby a později i výstavby okresních silnic bylo po roce 1848 vyřešeno formou daňové přírážky. Na základě výnosu ministerstva vnitřní z 25. ledna 1849 byly silniční konkurenci k okresním silnicím povinny obce, resp. všichni daňoví poplatníci nacházející se v dané obci. Výše silniční konkurence, fakticky daňové přírážky, se pak odvíjela od celkové roční daňové povinnosti. Na bedrech obcí a jejich obyvatel leželo po celé sledované období největší finanční břemeno spojené s údržbou a zdokonalováním okresních silnic. Správou okresních silnic byla po obnovení ústavnosti pověřena v Čechách okresní zastupitelstva, na Moravě a ve Slezsku pak okresní silniční výbory. V Rakouském Slezsku fungovaly okresní silniční výbory jako samosprávné orgány od konce 60. let 19. století.

Výrazná modernizace sítě okresních silnic probíhá v Rakouském Slezsku prokazatelně od 80. let 19. století, kdy dochází jak ke zřetelnému kvantitativnímu nárůstu okresních silnic, tak k jejich postupnému zkvalitňování souvisejícím s válčováním povrchu silnic. Tato nová technologie, která se naplno uplatnila až od 90. let 19. století, přispěla ke zkrácení jízdní doby dopravních prostředků, k vyššímu pohodlí a vytvořila předpoklad k nástupu automobilové dopravy.

Souběžně s faktickým dovršením výstavby sítě hlavních silnic ve 40. letech 19. století byl dopravní systém českých zemí obohacen o novou a z hlediska dalšího vývoje klíčovou formu – železnici. Vzhledem k vnitrozemskému charakteru habsburské monarchie a s ohledem na málo rozvinutou vodní dopravu hrála tato nově se formující složka v dopravním systému 19. i 20. století mimořádně důležitou roli. To se plně projevilo i ve transformaci dopravního systému sledovaného regionu.

První fáze výstavby železnic v Rakouském Slezsku, vymezená obdobím od počátků budování železnice do roku 1855, se nesla především ve znamení aktivit společnosti

Severní dráhy Ferdinandovy. Severní dráha patřila k nejstarším a největším privátním dopravním podnikům v habsburské monarchii a z hlediska geneze železniční sítě na Moravě a v Rakouském Slezsku sehrála zcela mimořádnou úlohu. Do poloviny 50. let 19. století vytvořila páteřní spojení Vídně s Moravou, Rakouským i Pruským Slezskem a s Haličí. Navíc se v roce 1849 rakouská železniční síť poprvé napojila v Bohumíně na pruskou železnici. Vedle své primární role – poskytování dopravních služeb – podnikala Severní dráha také v uhelném průmyslu, vlastnila řadu realit a přímo či nepřímo ovládala některé další dopravní společnosti působící na území Moravy a Slezska. Od 80. let 19. století se Severní dráha výrazně angažovala také při výstavbě lokálních drah, bezprostředně navazujících na kmenovou trať společnosti.

Z hlediska dopravy i hospodářství Rakouského Slezska bylo důležité nejen vybudování hlavní tratě Severní dráhy, ale také odboček do zemského hlavního města Opavy a do Bílska, které představovalo největší centrum textilní výroby na Těšínsku. Z rozboru archivního materiálu, týkajícího se výstavby pobočné dráhy do Opavy, vyplývá, že opavští zástupci usilovali minimálně od počátku 40. let 19. století o změnu projektu Severní dráhy a požadovali vedení hlavní tratě přes zemské hlavní město. Návrh však přišel relativně pozdě a k požadované změně nedošlo. Opava tak sice od poloviny 50. let 19. století disponovala železničním spojením, avšak to bylo dobovými pozorovateli považováno za málo vyhovující.

Rok 1855 můžeme z hlediska vývoje železniční sítě Rakouského Slezska považovat za mezník. Severní dráha Ferdinandova dokončila stavbou zmíněných odbočných tratí na sledovaném území první fázi svých stavebních aktivit. Navíc v letech 1854–1855 dochází k rychlé proměně dosavadní dopravní politiky státu. Stát se ze sféry přímého železničního podnikání stáhl, provedl privatizaci státních drah a podpořil železniční výstavbu soukromými subjekty.

V období třetí čtvrtiny 19. století dochází na sledovaném území, stejně jako v celých českých zemích, k vybudování základní železniční sítě. Před rokem 1873 zprovoznily na území sledovaného regionu své železnice čtyři privátní dopravní společnosti – Košicko-bohumínská dráha, Ostravsko-frýdlantská dráha, Moravsko-slezská centrální dráha a Moravská pohraniční dráha. Kromě toho vystavěla Severní dráha Ferdinandova báňskou dráhu procházející ostravsko-karvinským revírem.

Z hlediska strategického i hospodářského významu se stala druhou nejvýznamnější dráhou, která procházela Rakouským Slezskem, Košicko-bohumínská dráha. Význam této železnice tkvěl především v tom, že představovala jedno z mála železničních spojení českých zemí a Uher. Hrála významnou roli v přepravě obilí, železné rudy a surového železa do českých zemí a naopak otevřela cestu uhlí a koksu z ostravsko-karvinského revíru do oblasti Horních Uher. Strategický význam Košicko-bohumínské dráhy se projevil obzvláště po vzniku Československé republiky, kdy se stala klíčovou spojnicí českých zemí se Slovenskem a Podkarpatskou Rusí a představovala důležitý moment při jednání o dalším osudu sporného Těšínska.

První úvahy o výstavbě spoje Těšínska s Horními Uhrami spadají již do poloviny 50. let 19. století, kdy se objevil plán na stavbu železnic v Horních Uhrách s perspektivním

napojením na Severní dráhu Ferdinandovu v Bohumíně. O projekt se tehdy sice živě zajímali průmyslníci z Těšínska, jednalo se provšak o nezralý plán. Rakouské ministerstvo obchodu považovalo výstavbu tratě z Bohumína do Košic z národohospodářského hlediska za velmi žádanou a v koncepci rozvoje železniční sítě habsburské říše z roku 1864 figurovala dráha mezi pěti nejdůležitějšími spoji. Již od počátku 60. let 19. století se setkáváme s několika zájemci o projekci a výstavbu této tratě. Koncesi na stavbu a provoz však nakonec obdrželo v roce 1866 zahraniční podnikatelské konsorcium. Koncesionáři dráhy však jednali od počátku jednoznačně spekulativně, což přineslo neustálé odkládání vlastních stavebních prací a komplikovaná vyjednávání se státní správou. V roce 1869 převzala koncesi Anglo-rakouská banka, která zabezpečila velmi rychlou dostavbu hlavní tratě a následný bezproblémový provoz.

Hospodářská politika Košicko-bohumínské dráhy byla i přes počáteční problémy úspěšná. Z hlediska hospodaření byl nejrentabilnější částí celé železnice úsek ležící na Těšínsku, což se projevilo také tím, že záhy nepotřeboval vyplácet státní garance. Před první světovou válkou patřil slezský úsek Košicko-bohumínské dráhy díky velké koncentraci těžkého průmyslu vůbec k nejrentabilnějším železničním úsekům v monarchii. Podstatně horší situace panovala na uherské části, neboť ta procházela hospodářsky méně atraktivním územím. Celkově však dráha hospodařila vždy s dostatečným přebytkem, na čemž se do značné míry podílela rozvinutá nákladní doprava, podporovaná nižšími přepravními tarify, než jaké nabízela Severní dráha Ferdinandova.

Ostravsko-frýdlantská dráha patřila naopak k malým železničním podnikům, které neměly tranzitní, ale spíše lokální charakter. Díky tomu byla dráha závislá na výkyvech požadavků místního průmyslu, což se neblaze projevilo především v krizových 70. letech 19. století. O výstavbě železnice spojující ostravsko-karvinský revír s průmyslovými podniky ve Frýdku a Místku (včetně nedalekých železáren v Lískovci, Bašce a Frýdlantě nad Ostravicí) se uvažovalo už od roku 1863. Projekt železnice měl značnou podporu nejen zástupců samospráv, ale také představitelů početných průmyslových podniků, kteří se stali jeho faktickou hybnou silou. Koncese pro stavbu dráhy byla vydána v roce 1869, a to konsorciu podnikatelů, kteří se postarali o rychlé zprovoznění dráhy. Ačkoliv existovaly plány na prodloužení železnice, v důsledku hospodářské krize zůstaly tyto vize nerealizovány.

Z geografického hlediska bylo v první fázi budování železnic zasaženo obdobně jako v případě silniční infrastruktury především strategicky položené Těšínsko. Pokud nepočítáme odbočnou dráhu ze Svinova do Opavy, oblast západního Slezska i severozápadní Moravy se potýkala až do druhé poloviny 60. let 19. století s faktickou absencí železniční dopravy. Tato skutečnost byla vnímána místními představiteli přinejmenším od druhé poloviny 50. let 19. století jako obtížná. Kusé údaje, které se dochovaly o vývoji obchodu v západním Slezsku z 50. a 60. let 19. století, naznačují, že Severní dráha převzala do značné míry roli zprostředkovatele mezinárodního obchodu, což se projevilo v poklesu významu západního Slezska jako prostředníka nadregionální směny zboží. Od poloviny 50. let 19. století se proto setkáváme s řadou projektů, které měly tuto oblast napojit jak na rakouskou, tak na pruskou železniční síť. Tyto snahy však zůstaly až do prusko-rakouské války z řady příčin bez úspěchu.

Porážka habsburské říše v roce 1866 znamenala obrat v železniční politice. Rakouské ministerstvo války přestalo blokovat projekty v příhraničních oblastech sousedících s Pruskem a vláda podpořila řadu železničních projektů. Ve druhé polovině 60. let 19. století se na moravské i slezské straně aktivizují organizace, které si kladly za cíl zlepšit dopravní poměry na severozápadní Moravě a v západním Slezsku. Na bázi těchto uskupení se následně konstituují konsorcia zájemců o udělení železničních koncesí. Realizace se na přelomu 60. a 70. let 19. století dočkaly dvě železnice, které měly klíčový význam pro dopravní zpřístupnění severovýchodní Moravy a západního Slezska – Moravská pohraniční dráha a Moravsko-slezská centrální dráha. Oba železniční podniky měly obdobný charakter a potýkaly se s podobnými problémy.

Moravská pohraniční dráha, spojující tradiční severomoravská textilní centra, patřila svou délkou 110 km k menším železničním podnikům. Základ dráhy tvořila krátká trať Zábřeh na Moravě – Sobotín, která byla zprovozněna v roce 1871 významnou moravskou podnikatelskou rodinou Kleinů. V tomtéž roce byla schválena koncese i pro společnost Moravské pohraniční dráhy, která hodlala vystavět a provozovat dráhu ze Šternberka přes Šumperk a Hanušovice do východočeských Králík s napojením na dráhu Ústí nad Orlicí – Międzyzylesie. Vzhledem k poloze Zábřežsko-sobotínské dráhy a Moravské pohraniční dráhy i s ohledem na personální propojení správních rad došlo k fúzi obou společností pod hlavičkou Moravské pohraniční dráhy. Celá dráha byla zprovozněna v říjnu 1873 a na počátku roku 1874 se napojila v Dolní Lipce na Rakouskou severozápadní dráhu. Pod dojmem nastalé krize se začaly projednávat podmínky fúze obou společností. Moravská pohraniční dráha se tak stala jednou z prvních drah v Rakousku-Uhersku, o jejíž sanaci se uvažovalo. Pokus o spojení obou podniků narazil na odpor poslanecké sněmovny, stejně jako snaha o fúzi s Moravsko-slezskou severní dráhou v roce 1876. V roce 1883 převzal provoz na Moravské pohraniční dráze stát a na počátku roku 1895 byla dráha zestátněna.

Koncesionáři Moravské pohraniční dráhy přecenili její hospodářské možnosti a rentabilitu. Dráha měla po celé sledované období velmi špatné hospodářské výsledky a balancovala na pokraji krachu. Přesto však sehrála důležitou roli v hospodářském životě severovýchodní Moravy. Snížením nákladů na dopravu uhlí, surovin i výrobků umožnila racionalizaci výrobního procesu, otevřela zdejším výrobkům nové trhy, zvýšila mobilitu v rámci severomoravského pracovního trhu a stala se přirozeným východním bodem pro poněkud opožděnou výstavbu železniční sítě na Jesenicku.

Moravsko-slezská centrální dráha měla zcela zásadní úlohu při konstituování dopravní sítě v západním Slezsku. Zajistila několikanásobné napojení na síť pruských železnic, což byl dlouhodobý požadavek zástupců průmyslu a obchodu. Na hlavní trať se postupně navázala celá řada odbočných tratí, které zabezpečovaly lokální dopravu. Zároveň je s dráhou svázán i nerealizovaný dlouholetý sen Opavanů o železničním spojení s Horními Uhrami, resp. s Trenčínem a s jeho trhy s vlnou. Stejně jako Moravská pohraniční dráha patřila Moravsko-slezská centrální dráha spíše k menším železničním podnikům. Osudy této akciové společnosti jsou ukázkou peripetií železničního podniku, v němž se snoubila dobrá myšlenka s finanční spekulací. Představuje spekulativní podnik

gründerské éry, který od počátku provázela celá řada nejasností. V případě Moravsko-slezské centrální dráhy mezi sebou zpočátku soupeřila dvě konsorcia zájemců o stavbu, vlivem vnějších příčin však došlo k jejich sblížení. Od počátku bylo ustavení akciové společnosti a financování celého podniku Union bankou poněkud problematické. Hospodaření společnosti bylo až do vstupu Sociétés Belge v roce 1880 vedeno na hraně únosnosti. Poté se situace sice stabilizovala, avšak až do zestátnění v roce 1894 dráha bojovala s celou řadou problémů, nikoliv nepodobných potížím Moravské pohraniční dráhy.

Výrazný předěl a mezník ve vývoji železničního podnikání představuje rok 1873, který znamenal počátek hluboké hospodářské krize. Ta přinesla nejen výrazný útlum iniciativy privátních železničních společností, trvající přinejmenším do konce 70. let 19. století, ale také se významnou měrou promítla do fungování již existujících železničních podniků. V souvislosti s hospodářskou krizí úplně padly některé plánované projekty, což se ve sledované oblasti týkalo především plánu dráhy z Opavy do Trenčína. Hospodářská krize zřetelně ukázala ekonomickou sílu jednotlivých dopravních podniků. Nejlépe ji překonaly tradiční, silné a strategicky výhodně položené dopravní společnosti, ve sledovaném regionu to byla Severní dráha Ferdinandova. Obecně horší situace panovala u železničních společností, které byly zprovozněny teprve na přelomu 60. a 70. let 19. století. Ty prošly krizovými lety s mnohem většími komplikacemi. Relativně slušnou šanci na překlenutí hospodářské krize měly společnosti tranzitního charakteru, které stihly zaujmout z hlediska hospodářství strategické pozice, což se ve sledované oblasti týkalo zejména Košicko-bohumínské dráhy. Nejhůře však krize dopadla na nedávno vzniklé střední a menší železniční podniky. Zde zpravidla nepomohly ani vysoké státní garance, ani daňové prázdny. Tyto železniční společnosti se dlouhodobě potácely v krizi, což se projevovalo v zanedbatelném kurzu jejich cenných papírů. Zcela zvláštní vývoj pak můžeme sledovat u uhelných drah. Díky neexistenci státních záruk na ně krize dopadla těžce a hodnota jejich cenných papírů klesla nezřídka na zlomek předkrizové ceny. Jakmile se však dostavilo hospodářské oživení, uhelné dráhy výrazně posílily. Na základě analýzy kurzu cenných papírů železničních společností je zřejmé, že krize zasáhla dopravní podniky těžce již v samotném roce 1873 a svého vrcholu dosáhla v druhé polovině 70. let 19. století. Velká část dopravních společností se z krize vymanila na počátku 80. let 19. století a nastoupila cestu pozvolného posilování, o což se však v mnoha případech zasloužil také stát.

V krizových 70. letech 19. století se jednoznačně ukázala důležitost státních zásahů do oblasti dopravy. Ve sledovaném regionu se tento fakt projevoval jak v podpoře existujících železničních společností, tak v intervenci ve formě přímé výstavby tratí. Státní podpora se však jevila jako nezbytná také v éře následné výstavby místních drah. Z rozboru situace sledovaného regionu jasně vyplývá, že bez státní intervence by zde byla další vlna železniční výstavby v podstatě nemyslitelná.

Od počátku 80. let 19. století se pozornost státu i podnikatelů obrátila na podporu nového typu železnice – lokálních (místních) drah. Do poloviny 70. let 19. století vybudovaná základní železniční síť byla v éře budování lokálních drah podstatně rozšířena. Do první světové války tak vznikla železniční síť, jejíž struktura zůstala až na drobné úpravy zachována až do současnosti. Základní síť železnic se díky stavbě navazujících

lokálních drah značně rozvětvila, takže většina měst, ale i nezanedbatelná část městeček a menších obcí byla do první světové války dosažitelná po železnici.

Z hlediska periodizace vývoje sítě místních drah lze první etapu vymezit obdobím od počátku výstavby lokálních drah do chvíle schválení zemských zákonů o podpoře železnic nižšího řádu. Ještě před schválením rámcového říšského zákona *O podpoře lokálních drah* z roku 1880, který poprvé definoval místní dráhy, bylo státem na území Předlitavska vystavěno celkem čtrnáct železnic s parametry budoucích lokálních drah. K nim patřily i dráhy Valšov – Rýmařov a Heřminovy – Vrbno pod Pradědem, vybudované státem jako nouzové stavby.

Po schválení říšského zákona se ve výstavbě místních drah angažovaly především velké a kapitálově silné společnosti, ve sledovaném regionu především Severní dráha Ferdinanda a Rakouská společnost místních drah. Severní dráha byla nejprve nucena přistoupit na budování řady lokálních tratí na Moravě a ve Slezsku v souvislosti s jednáním o prodloužení koncese, teprve od poloviny 90. let vystavěla několik lokálních tratí „dobrovolně“. Rakouská společnost místních drah byla od počátku zaměřena výhradně na stavbu lokálních tratí a díky jejímu angažmá došlo k dopravnímu zpřístupnění oblasti Jesenicka. Vedle velkých a kapitálově silných společností se na výstavbě lokálních drah podílel ojediněle také soukromý kapitál bez podpory státu či země. Celkem bylo takových drah postaveno do první světové války v českých zemích pouze třináct o celkové délce 173 km. Mezi ně patřila i dráha Suchdol nad Odrou – Nový Jičín, u jejíhož zrodu stálo jičínské městské zastupitelstvo, úspěšná dráha podnikatelů bratří Gutmannů Studénka – Štramberk a na transport dřeva zaměřená dráha Frýdlant nad Ostravicí – Bílá, na jejímž vzniku se podílelo olomoucké arcibiskupství.

Zemské orgány se sice zabývaly železničními záležitostmi mnohem dříve, než byly schváleny příslušné zemské zákony o podpoře železnic nižšího řádu, ale finanční podpora byla ze strany zemského sněmu před polovinou 90. let 19. století udělena v Rakouském Slezsku jen ve značně omezené míře. Největší zemské podpory se dočkaly v 80. letech 19. století lokální dráhy na dopravně izolovaném Jesenicku.

Druhou etapu výstavby lokálních drah ve sledovaném regionu odstartovaly zemské zákony o podpoře železnic nižšího řádu, které byly schváleny na Moravě i ve Slezsku v polovině roku 1895. Uvedené zákony podporovaly „svěpomocnou“ výstavbu lokálních tratí, kterou finančně zajišťovali jak místní zájemci (obce, podnikatelé apod.), tak zemské orgány, případně stát. Po schválení zemského zákona o podpoře železnic nižšího řádu byla realizována řada projektů spíše kratších lokálních drah, vedoucích vesměs v hospodářsky málo atraktivním prostředí. Stavba místních drah se v této době koncentrovala výhradně do prostoru západního Slezska a severozápadní Moravy. Výjimkou byl poměrně nákladný, ale ekonomicky úspěšný projekt Slezských zemských drah, realizovaný těsně před první světovou válkou v oblasti prudce se rozvíjejícího ostravsko-karvinského revíru.

Uskutečněné lokální dráhy obou vymezených období se vyznačovaly velmi diferencovanými ekonomickými výsledky. Na jedné straně existovaly místní dráhy hospodařící na hraně únosnosti, na straně druhé se některé dráhy rozvinuly ve výnosné podniky. Na základě příkladů místních drah sledovaného regionu lze konstatovat, že velkou šanci na vyšší míru rentability měly tratě s výrazně rozvinutou nákladní dopravou

(místní dráha Studénka – Štramberk) nebo místní dráhy příměstského charakteru orientující se na hromadnou dopravu osob (Slezské zemské dráhy). Naopak lokální dráhy budované v oblastech s omezenou či stagnující průmyslovou výrobou (velká část drah v západním Slezsku) se obvykle vyznačovaly nízkými příjmy. Ty byly dány malým podílem nákladní dopravy a průměrným či podprůměrným objemem osobní dopravy.

Řada projektů lokálních tratí se své realizace nedočkala. Zvláště po vydání zemských zákonů podporujících místní železnice rychle narůstal počet tratí, které byly prosazovány širší veřejností a měly vysloveně místní charakter. V mnoha případech, ve Slezsku to byl např. celý systém drah ležících jižně od Opavy, k vlastní realizaci plánů nedošlo. Myšlenky některých projektů ožívají ještě po roce 1918, ale v podmínkách rozvíjející se automobilové dopravy tyto plány často ztrácí na své aktuálnosti. Velká část projektů lokálních drah ztroskotala na nízké předpokládané rentabilitě, ačkoliv v řadě případů byly odhady výnosnosti drah nadhodnocovány. Zdá se, že větší důležitost než prokazatelná hospodářská rentabilita měla odpovídající politická a veřejná podpora. Jak v parlamentu, tak především na zemských sněmech se odehrávaly střety, které měly zásadní vliv na železniční politiku ve sledovaném regionu. Klíč k objasnění otázky, proč v některých případech došlo k prosazení záměru místní dráhy a v některých nikoliv, je možné hledat ve schopnosti získat pro danou vizi dostatečné množství veřejně činných a vlivných osobností.

Do počátku první světové války se na sledovaném území vytvořila ucelená moderní dopravní infrastruktura. Tomu odpovídá i skutečnost, že v následujících desetiletích byla existující silniční i železniční infrastruktura pozměněna jen minimálně. Pomineme-li zrušení jedné místní dráhy v meziválečném období, která byla pokládána za problematickou již v době svého vzniku (úzkorozchodná trať Moravský Beroun – Dvorce), potom k větším zásahům do železniční infrastruktury došlo až po roce 1945. Po druhé světové válce byl z mezinárodně-politických důvodů zrušen provoz většiny železničních spojek směřujících na polské (dříve pruské) území a nefungující spojky byly postupně demonstrovány. Již před rokem 1989 byl zrušen provoz na několika lokálních tratích. Jednalo se především o dráhu Petrovice u Karviné – Karviná, která byla zasažena důlními vlivy a jejíž funkci od roku 1962 zčásti převzala přeložka trati Bohumín – Louky nad Olší. Dále byl v souvislosti s výstavbou vodního díla Šance zrušen v roce 1965 úsek Ostrava – Bílá lokální dráhy Frýdlant nad Ostravicí – Bílá a v roce 1970 zanikl v důsledku důlní činnosti také úsek Svobodné Heřmanice – Horní Benešov. V období od 50. let do 70. let 20. století byl z důvodu důlních vlivů postupně utlumován provoz na linkách bývalých Slezských zemských drah. Od 90. let 20. století debaty o rušení dalších tratí zintenzivňují a v několika případech již k ukončení provozu došlo. Jedná se o lokálky Malá Morávka – Bruntál (2009), Hostašovice – Nový Jičín (2009) a Velká Kraš – Vidnava (2010). Silniční síť procházela zvláště po roce 1945 většími změnami, které se však týkaly především její kvalitativní stránky. To souvisí s rychle se rozvíjející automobilovou dopravou.

Popsané změny, které proběhly v dopravní infrastruktuře v období od poloviny 18. století do vypuknutí první světové války, můžeme právem považovat za zcela zásadní v konstituování moderní dopravní infrastruktury, a to nejen ve sledovaném regionu, ale potažmo v celých českých zemích.