

**Západočeská univerzita v Plzni**

**Fakulta filozofická**

**Bakalářská práce**

**Severní dráha císaře Ferdinanda**

**Lucie Szüllöová**

Plzeň 2016

**Západočeská univerzita v Plzni**

**Fakulta filozofická**

Katedra historických věd

**Studijní program Historické vědy**

**Studijní obor České dějiny**

**Bakalářská práce**

**Severní dráha císaře Ferdinanda**

**Lucie Szüllöová**

*Vedoucí práce:*

Prof. PhDr. Aleš Skřivan, CSc.

Katedra historických věd

Fakulta filozofická Západočeské univerzity v Plzni

Plzeň 2016

Na tomto místě bych ráda poděkovala vedoucímu mé práce Prof. PhDr. Alešovi Skřivanovi, CSc. za jeho pomoc a užitečné rady při jejím zpracování. Děkuji za jeho trpělivost a vedení mé práce.

Prohlašuji, že jsem práci zpracovala samostatně a použila jen uvedených pramenů a literatury.

*Plzeň, duben 2016*

.....

## Obsah

1 Úvod .....	1
2 Počátky parních železnic – průmyslová revoluce, pára, železnice .....	6
3 Přípravy na stavbu .....	12
3.1 Prvotní myšlenky .....	12
3.2 Privilegium .....	15
3.3 Akciová společnost a příprava stavby .....	17
4 Stavba .....	23
4.1 Průběh stavby a problémy během stavby .....	24
4.2 Otevírání jednotlivých úseků .....	34
4.3 Další tratě Severní dráhy .....	36
5 Provoz železnice .....	36
5.1 První lokomotivy .....	37
5.2 První vozy .....	40
5.3 Železniční stanice .....	43
5.4 Základní informace o zaměstnancích a bezpečnosti .....	44
6 Zestátnění .....	48
7 Závěr .....	50
8 Bibliografie .....	56
8.1 Vydané prameny .....	56
8.2 Literatura .....	56
9 Résumé .....	60
10 Přílohy .....	61

## 1 Úvod

Za téma bakalářské práce jsem si zvolila železnici, a to konkrétně Severní dráhu císaře Ferdinanda. Jedná se o první parní železnici nejen v Čechách, ale i v Rakousku. Její hlavní trať, kterou se ve své práci zabývám nejvíce, vedla z Vídně do Krakova. Procházela mimo jiné městy Wagram<sup>1</sup>, Gänserndorf, Břeclav, Přerov, Lipník nad Bečvou, Bohumín nebo Osvětim. Její síť tvořily také odbočky do Brna a do Olomouce, později několik desítek místních drah a také báňská dráha.

Toto téma jsem si zvolila proto, že k železnicím mám od dětství blízko. Otec pracuje na železnici na pozici vlakvedoucího. Chtěla jsem tedy psát o železnici. O Severní dráze císaře Ferdinanda jsem se doslechla náhodou a zaujalo mě na ní především to, že stála u zrodu parní dopravy v Čechách. Vše co s ní od počátku souviselo, bylo nové, neprobádané. Přípravy na její stavbu, samotná stavba i počátky provozu přinesly nové, neznámé postupy, znalosti a zkušenosti. Začali se zde profesně vyvíjet zcela noví odborníci a lidé kvalifikovaní nejen ke stavbě železnic.

Severní dráha byla tedy první parní železnici na území Rakouska a už její projekt byl velmi odvážný. Svým plánovaným rozsahem předčila většinu světa, svojí délkou byla ve své době velmi ojedinělá. Významná ovšem nebyla jen svým prvenstvím a rozsahem, ale především svým přínosem ekonomickým, vojenským, přínosem společnosti i tehdejšímu státu. Díky Severní dráze se mohla naplno rozjet průmyslová revoluce i v oblastech, kam by se bez ní pravděpodobně dostávala velmi pomalu, například do některých moravských měst. Podél železnice se čile rozvíjel průmysl. Stoupal odbyt a doprava výrobků a zboží byla prováděna v prozatím nevídaných rekordních časech. Města, jimiž Severní dráha procházela, bohatla. Později měl ze Severní dráhy zisky i stát, kterému dráha po udělení nové koncese za určitých podmínek vyplácela jistou

---

<sup>1</sup> V některé literatuře používáno Deutsch Wagram.

finanční částku. Díky Severní dráze také vzkvétala těžba uhlí, především na Ostravsku. Byly zakládány uhelné doly. Uhlí se stalo hlavním přepravním artiklem a zdrojem příjmů i přesto, že zpočátku se s ním téměř vůbec nepočítalo. Díky Severní dráze docházelo také k rozvoji železáren, hlavně těch ve Vítkovicích. V neposlední řadě měla vliv i na poštovníctví, jeho vývoj i zrychlení. Severní dráha tedy přinesla hospodářský rozkvět. Ještě větší význam měla Severní dráha, a železnice vůbec, pro vojenství. Skýtala totiž obrovské možnosti pro rychlou přepravu velkého množství surovin, zásob, výbavy i samotných vojáků. V případě válečného ohrožení nebyl problém přepravit rychle muže na frontu. Severní dráha navíc poskytla přístup i k ruské hranici, kde byla hrozba konfliktu největší.

K vytvoření bakalářské práce jsem používala převážně odbornou literaturu. Asi nejprínosnějším dílem bylo *Čtení o Severní dráze Ferdinandově* od kolektivu autorů v čele s Josefem Honsem. Tato monografie byla nejlépe zpracovaná, nejdetailnější a nejkvalitnější. Obsahovala celou historii Severní dráhy císaře Ferdinanda od prvních myšlenek, přes přípravu, stavbu, provoz, až k zestátnění a ještě dále. Nechyběly zde ani části o lokomotivách, vozech, zaměstnancích nebo stručné životopisy některých projektantů, stavitelů a předních osob Severní dráhy. Z tohoto díla jsem použila studie *Dětské nemoci první parní železnice*, *Zápas o novou koncesi a Zestátnění Severní dráhy* od Milana Hlavačky. Dále *Do Lipníka*, *Na sever ve směru jantarové cesty*, *Od Dunaje na pomezí Moravy*, *První železničáři*, *Údobí příprav*, *Za uhlím pro lokomotivy* a *Zabezpečení provozu* od Josefa Honse. Další studie zde byly *První vozy Severní dráhy* a *Vozy pro tratě do Přerova, Olomouce a Lipníka* od Zdeňka Maruny. Posledním spoluautorem byl Karel Zeithammer, z jehož studií jsem použila *Lokomotivy 40. a 50. let*, *Lokomotivy pro trať do Přerova, Olomouce a Lipníka* a *První lokomotivy Severní dráhy*. Z této monografie jsem využila také velmi přínosného vydaného pramene *Privilegium pro bankovní dům S. M. Rothschilda*, které vydal roku 1836 císař

Ferdinand. Součástí privilegia byly také podmínky jeho plnění shrnuté do několika bodů.

Další přínosnou monografií byl *Pohled do dějin Severní dráhy Ferdinandovy po stoleté činnosti 1836 – 1936* od Aloise Adamuse. Sice se jedná o dílo starší, z roku 1936, ale i tak bylo velmi důležité a možná překvapivě přínosnější než dílo Paula Stopfla z roku 1840, které zmíním později. Kniha Aloise Adamuse stručně popisuje dějiny Severní dráhy od prvních myšlenek až po zestátnění. Dalším důležitým dílem se staly *Příběhy z dějin našich drah. Kapitoly z historie českých železnic do roku 1918*, které napsal Pavel Schreier. V díle je Severní dráha rozebrána od prvních myšlenek a končí u dostavby hlavní trati do Bohumína. Další významnou knihou bylo *Po stopách našich železnic* od Mojžíry Krejčířika. Rozebírala přípravu na stavbu, dále stavbu, sice necelé hlavní tratě, ale s několika velmi přínosnými detaily týkajícími se stavby některých mostů a náspů. Také zde byla popsána podoba nádraží. Za důležité jsem považovala i dílo *Kulturní dědictví Severní dráhy císaře Ferdinanda Aleny Borovcové*, přesto jsem ho používala méně než výše zmíněná, protože zde byla historie samotného vzniku a vývoje Severní dráhy popsána velmi stručně a poté se spíše podrobně věnovala stanicím se zaměřením na jejich význam jako kulturního dědictví. Další důležité informace přinesl Milan Hlavačka v díle *Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce*, které jsem využila nejen pro úvodní kapitolu, ale i pro následující. Důležitá byla také kniha Vladimíra Ringese *Století železnic. Dějiny dopravy na koleji*, v němž byla stručně shrnuta příprava na stavbu a stavba.

Významné, ale místy pochybné a nepřesné bylo dílo *Obrazy z dějin železnice na Přerovsku* od Zdeňka Fišera zabývající se Severní dráhou především na Moravě v okolí Přerova. Zajímavé je, že místy nepřesné bylo dílo *Die Kaiser Ferdinands Nordbahn zwischen Wien und Brünn als ein Theil der Wien Bochnia Bahn und deren Ausführung und Betrieb in den Jahren 1836, 1837, 1838 und 1839* z roku 1840 od Paula Stopfla, které přinášelo informace o prvních letech Severní dráhy.



Některé statistické údaje nesouhlasily s údaji v dalších zdrojích. Otázkou je, zda tyto rozpory vznikly tím, že tato kniha vyšla v době stavby dráhy samotné a tehdy aktuální údaje byly špatně zaznamenány nebo naopak mohlo dojít časem u modernějších publikací ke zkreslení vstupních informací. Bohužel pro ověření těchto údajů bych musela hlouběji zkoumat archivní prameny, což by zřejmě překračovalo rámec mé bakalářské práce.

Významný byl také sborník *Mezinárodní symposium 150 let železnic v Československu. 1. díl*, z něhož jsem použila studii *Vznik a vývoj železnice v Rakousku* od Heinricha Übleise, kterou jsem využila doplňkově k popisu situace v Rakousku před nástupem železnice. Obdobné bylo *Mezinárodní symposium 150 let železnic v Československu, 2. díl*, ze kterého jsem čerpala ze studie *Vídeň – Brno. 150 let evropské historie železnic* od Jeana Bouleyho a také *Výchova a pracovní podmínky železničářů v minulosti a dnes* od Jiřího Diviše, která přinesla přínosné informace o zaměstnancích.

Mezi další díla, která byla významná, ale používala jsem je méně často, jen pro některé kapitoly, patřilo *Pozor, přijíždí vlak. Zabezpečení a řízení dopravy na železnici*, novější dílo z roku 2015 autorů Jiřího Boudy a Josefa Schröttera. V něm byla uvedena pravidla pro návěstění pomocí praporeců, což bylo přínosné pro kapitolu týkající se zabezpečení provozu Severní dráhy císaře Ferdinanda. Bohuslav Fultner spolu s Josefem Schrötterem napsali *Svět lokomotiv*. Jejich poznatky jsem využila v kapitole o prvních lokomotivách Severní dráhy. Pro tuto kapitolu jsem upotřebila i knihu *Die Entwicklung der Lokomotive im Gebiete des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen*, kterou napsali Richard Helmholtz a Wilhelm Staby, z jejich díla jsem získala informace o jedné z prvních lokomotiv. Pro upřesnění počátků parních železnic jsem upotřebila dílo *Průmyslová revoluce v českých zemích* Jaroslava Purše, které líčí průmyslovou revoluci a knihu *Od aeolipily k parovozu aneb Historie vzniku stabilního parního stroje a parní lokomotivy* od Jaroslava Rubišara, jenž se v ní zabývá výrobou a zdokonalováním prvního parního stroje a parních lokomotiv.

Mezi díla, která jsem použila pouze okrajově, doplňkově, patří *Všeobecné hospodářské dějiny 19. a 20. století* od Josefa Faltuse a Václava Průchy, *Železnice v republice československé* od Ctibora Fialy, *Cestování v éře dostavníků* od Milana Hlavačky, studii *Doprava* od Josefa Honse ze *Studie o technice v českých zemích 1800 – 1918 III.*, dále *Železnice v československé dopravní soustavě* od kolektivu autorů Jaroslava Hrubého, Dobroslava Kopeckého, Jiřího Maurenze, Karla Sellnera, Pavla Skály a Svatopluka Šlechty. Potom dílo *Historie dopravy na území České republiky* od Jana Kyncla a *Poutavý svět kolejí* od Pavla Schreiera.

Cílem mé bakalářské práce bylo zhodnotit historii Severní dráhy císaře Ferdinanda od jejího vzniku v první polovině 19. století do doby, kdy byla v roce 1906 zestátněna a stala se tak majetkem státu. Především chci krátce rozebrat, kdy a kdo vůbec dostal nápad vybudovat tuto železnici, shrnout jak probíhalo získávání privilegia, příprava všeho potřebného ke stavbě a samotný průběh stavby. Dále zamýšlím přinést základní informace o začátcích železničního provozu na Severní dráze - o prvních lokomotivách, vozech a nejdůležitější informace o podobě železničních stanic, o zaměstnancích a také o bezpečnosti na této železnici a též o jejím zestátnění. To vše za pomoci výše zmíněné literatury.

Během provozu se na Severní dráze císaře Ferdinanda odehrálo mnoho událostí, od přepravy vojska v krizových situacích až po nehody. Také lokomotiv se zde vystřídalo značné množství a jejich počet stále stoupal, stejně tak jako počet vozů. Vyvíjely se železniční stanice, stoupal počet zaměstnanců a stále vznikala nová povolání. Vývoj od uvedení železnice do provozu až po zestátnění byl tedy značně dlouhý. Protože se jinak jedná o poměrně rozsáhlé téma, je kapitola věnovaná provozu na Severní dráze císaře Ferdinanda velmi stručná a zabývá se převážně počátečním provozem.

Při vymezení tématu této práce bylo potřeba položit si základní otázky. Jaké byly počátky železnic v Rakousku? Kdo a kdy přišel s prvotní myšlenkou postavit

Severní dráhu císaře Ferdinanda? A kudy měla vlastně vést? Kdy udělil císař privilegium ke stavbě této železnice a jaké byly jeho podmínky? Kdy vznikla akciová společnost a jaké byly hodnoty akcií? Jak probíhala stavba Severní dráhy a s čím byly největší problémy? Jak byly pojmenovány první lokomotivy, jaké informace jsou známé o prvních vozech? Byly první stanice honosné? Existovala pro provoz na Severní dráze už nějaká bezpečnostní opatření? Co předcházelo zestátnění Severní dráhy císaře Ferdinanda a kdy k němu vůbec došlo?

## **2 Počátky parních železnic – průmyslová revoluce, pára, železnice**

Doprava po kolejích existovala už dávno před průmyslovou revolucí. Předchůdcem železnic byly dřevěné důlní dráhy. Jednalo se o vozíky jezdící po kolejnicích z trámů nebo fošen, které ležely buď jen na zemi, nebo na příčných krátkých trámcích. Vozíky poháněli lidé vlastní silou. Brzy se tento systém začal používat i k přesunům na povrchu, například do přístavů. Často se také nacházel v místech těžby surovin. Během 18. století se na vnitřní stranu kolejových trámů přidávala podélná zvýšená lišta chránící před sklouzáváním kol. Později se kolejnice pobíjely litinovými pásy, nedlouho potom se vyráběly celé ze železa a pokládaly se na příčné pražce do šterkového lože.<sup>2</sup> Ale železniční doprava v pravém slova smyslu se začala opravdu rozvíjet až během dlouhého procesu průmyslové revoluce.

Průmyslová revoluce znamenala proces přechodu od manufakturní a řemeslné výroby k výrobě tovární. Tímto procesem se dostávala do ústraní rozptýlená a soustředěná manufaktura a také cechovní řemeslná výroba. Tato revoluce znamenala zvýšení produktivity práce. Postupem času se dotkla celého světa, z toho vyplývá, že se vyvíjela nerovnoměrně.<sup>3</sup> Vrchol průmyslové revoluce se v každé zemi vyznačoval soustavným pronikáním strojů do výroby.

---

<sup>2</sup> FIALA, Ctibor, *Železnice v republice československé*, Praha 1932, s. 4–5.

<sup>3</sup> PURŠ, Jaroslav, *Průmyslová revoluce v českých zemích*, Praha 1960, s. 5–7.

K jejímu ukončení docházelo, když strojní velkovýroba převážila a i stroje byly vyráběny stroji.<sup>4</sup>

V Evropě probíhala od poslední třetiny 18. století do konce 19. století. V rakouských zemích byla dovršena na počátku 80. let 19. století. Průmyslovou revoluci zaznamenáváme nejprve v Británii, probíhala tam zhruba od poloviny 60. let 18. století do zhruba 30. let 19. století. Ve zbytku Evropy se objevila později, důvody byly prosté. V Británii panovaly lepší podmínky pro kapitalistickou výrobu, zatímco v kontinentální Evropě trval stále feudalismus. Byla zde odlišná situace, jelikož v zemědělství stále hrálo hlavní roli nevolnictví.<sup>5</sup> Británie se také liší rozvojem železnic. Dalo by se říci, že v Británii průmyslová revoluce přinesla železnici. Bylo totiž potřeba rychle přesouvat suroviny i výrobky a železniční doprava byla rychlejší a efektivnější. Naopak zejména o Rakousku lze obrazně říci, že železnice přivezla průmyslovou revoluci, a to především do těžkého průmyslu. Díky železnici byla levnější a rychlejší přeprava a docházelo tedy k přechodu k tovární výrobě. Některá odvětví by se bez stavby železnic rozvíjela jen velmi pomalu.

V Rakousku probíhala průmyslová revoluce od přelomu 18. a 19. století. Vyvrcholila zhruba v 80. letech 19. století. Tedy přesněji 80. léta jsou průměrem rozlehlého (tehdy již) Rakouska-Uherska, které vzniklo po rakousko-uherském vyrovnání v roce 1867. V jeho jednotlivých částech byla revoluce v průmyslu dovršena v několika desetiletích – v českých zemích, Dolních Rakousích a Štýrsku na přelomu 60. a 70. let, v Uhrách až během 90. let.<sup>6</sup>

Revoluci v dopravě v českých zemích lze rozdělit do několika časových úseků. Znamý odborník přes dopravu Milan Hlavačka je rozdělit následovně:

*„I. Éra koněspřežných železnic a elementární počátky hromadné osobní dopravy – 20. a 30. léta 19. století*

---

<sup>4</sup> FALTUS, Josef, PRŮCHA, Václav, *Všeobecné hospodářské dějiny 19. a 20. století*, Praha 2003, s. 17.

<sup>5</sup> PURŠ, s. 5–8.

<sup>6</sup> Tamtéž, s. 18.

*II. Počátky revoluce v dopravě v českých zemích – od poloviny 30. let 19. století do poloviny 19. století (1848/49)*

*III. Rozvoj revoluce v dopravě v českých zemích – od poloviny 19. století do poloviny 60. let 19. století (1866/67)*

*IV. Rozmach a dovršení revoluce v dopravě v českých zemích – od poloviny 60. let 19. století do poloviny 70. let 19. století (1873/74)“<sup>7</sup>*

V Rakouském císařství a pozdějším Rakousko-Uhersku byla tato období dělení revoluce v dopravě identická.

Nejvýznamnějším motorem průmyslové revoluce se stal parní stroj. S ním je nejčastěji spojováno jméno Jamese Watta. Nebyl sice prvním, kdo se zabýval parním strojem, ale podařilo se mu jej zdokonalit. Jeho první funkční model vznikl roku 1765 a po zdokonalení na něj získal v roce 1769 patent. Za pomoci Matthewa Boultona vyrobil roku 1776 první dva stroje určené zákazníkům. V roce 1781 představil několik možností, jak vratný pohyb změnit na otáčivý. Postupným vylepšováním vytvořil James Watt roku 1782 tzv. pístový dvojčinný parní stroj.<sup>8</sup>

Strůjcem prvního kolejového parovožu se stal Richard Trevithick z Británie, při pohybu byl využit tlak páry. Tento parovůz viděla veřejnost poprvé v roce 1804. Přestal však být používán kvůli nevyhovujícím vlastnostem. Dalším jeho pokusem byl parovůz *Newcastle* z let 1804/1805. I tento kolejový parní vůz nevyhovoval. Jeho největším úspěchem byl parovůz se jménem *Catch me who can* postavený v roce 1808 a jezdící na Trevithickově soukromé dráze. Ovšem i ten přestal být používán z důvodu poškozování kolejnic a nedostatku financí.<sup>9</sup>

Asi nejvýznamnějším, kdo se zasloužil o zkvalitnění a rozvoj parních lokomotiv byl George Stephenson, později i s pomocí svého syna Roberta. První

---

<sup>7</sup> HLAVAČKA, Milan, *Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce*, Praha 1990, s. 26.

<sup>8</sup> RUBIŠAR, Jaroslav, *Od aeolipily k parovožu aneb Historie vzniku stabilního parního stroje a parní lokomotivy*, Olomouc 1995, s. 26–28.

<sup>9</sup> Tamtéž, s. 38–39.

lokomotiva George Stephensona byla původně pojmenována *Mylord* a sestrojena byla v roce 1814. Později byla přejmenována na *Blücher*. Stephenson se snažil lokomotivu stále zdokonalovat. Přicházely další pokusy a za pomoci Stephensona byla postavena dráha ze Stocktonu do Darlingtonu. Na ní zahájila jízdu jeho lokomotiva *Active* známá spíše pod jménem *Locomotion*. Mezitím, již se svým synem, založil v Newcastlu vlastní, zatím malou továrnu na lokomotivy. Největším úspěchem otce a syna Stephensonových byla dráha z Liverpoolu do Manchesteru a jejich lokomotiva *Rocket* (Příloha číslo 1). Tato lokomotiva se spolu s dalšími zúčastnila roku 1829 soutěže u Rainhillu. Závodilo se několik dní a lokomotiva *Rocket* byla jako jediná z pěti původních přihlášených schopna splnit stanovené podmínky. Jen tato lokomotiva neměla během soutěže žádné potíže.<sup>10</sup> Postavil jí Robert Stephenson podle návrhu svého otce. Stroj měl na svou dobu výborné vlastnosti. „*Měl již trubkový kotel<sup>11</sup> s vnitřním topeništěm a žárovými trubkami, pracoval s přetlakem páry v kotli 3,3 atmosféry a umělým tahem způsobeným výfukovou párou z parních válců. ... Pohyb ze dvou šikmo po stranách kotle uložených parních válců se přenášel na klikový mechanismus předního dvojkolí, zadní dvojkolí bylo běžné. Adhezní váha lokomotivy byla dvě tuny a celkový výkon dosahoval 12 koní.*“<sup>12</sup> Další úspěchy přinesla Stephensonovým dráha z Londýna do Birminghamu a nové typy lokomotiv vznikající v jejich lokomotivce. Oba se stali uznávanými odborníky přes železnici vyhledávanými i v zahraničí.

Další zemí v Evropě, kde se rozvíjela parní železnice, byla Francie. Zde byla postavena dráha ze Saint-Étienne do Lyonu. Provoz na celé trati byl zahájen v roce 1833. Známým inženýrem v železničním oboru zde byl Marc Seguin. Postupem času byly stavěny další francouzské železnice – roku 1837 zahájila provoz železnice z Paříže do Saint-Germain, následovaly dvě dráhy z Paříže do

---

<sup>10</sup> RINGES, Vladimír, *Století železnic. Dějiny dopravy na koleji*, Praha 1938, s. 27–34.

<sup>11</sup> Není Stephensonův vynález – stále trvající spor, zda se jej Stephenson převzal od Angličana Henriho Boothy nebo Francouze Marca Seguina.

<sup>12</sup> RUBIŠAR, s. 46.

Versailles, dále železnice z Mulhouse do Thannu. Roku 1841 zahájila železnice ze Štrasburku do Basileje, první, která spojovala dva státy – Francii a Švýcarsko. Následovala Belgie, která roku 1835 za pomoci George Stephensona mohla zahájit provoz z Malines do Bruselu. Do roku 1840 měla již Belgie ucházející železniční síť. Parní železnice se rozvíjely i v dalších státech – v Nizozemí (první parní železnice z Amsterdamu do Rotterdamu), v budoucím Německu (železnice z Norimberka do Fürthu, z Lipska do Drážďan, z Mnichova do Lochhausenu, z Düsseldorfu do Erkrathu), v Rusku (z Petrohradu do Pavlovska, z Petrohradu do Oranienbaumu).<sup>13</sup> Parní železnice se postupně rozvíjely ve většině nejen evropských států, stavěly se téměř všude – v Itálii, Španělsku, Portugalsku, Rakousku, Dánsku, Švédsku, na Balkáně a samozřejmě také za oceánem ve Spojených státech amerických.

V Rakousku byla situace počátku 19. století jiná než v Británii. V Rakousku se konzervativní vláda a panovník snažili vyhnout veškeré modernizaci, obávali se především pádu nebo jen ohrožení absolutismu a možného vzniku revolucí.<sup>14</sup> Přesto i zde docházelo k pokusům s párou a parními stroji. V českých zemích se asi nejznámějším stal Josef Božek. 17. září 1815 provedl první pokus s parním vozem. Z finančních důvodů ale pokusů brzy zanechal.<sup>15</sup>

Rakousko zažívalo po napoleonských válkách finanční i hospodářskou krizi. Byla zde také znatelná snaha o to, aby podnikání, a to i nově vznikající železniční, bylo i nadále hlavní doménou šlechty, velkostatkářů a bankéřů. Jedním z důvodů konečného ústupku vlády železnicím byly hospodářské zájmy.

---

<sup>13</sup> RINGES, s. 45–61.

<sup>14</sup> ÜBLEIS, Heinrich, *Vznik a vývoj železnice v Rakousku*. In: JELEN, Jiří (ed.), *Mezinárodní symposium 150 let železnic v Československu*. 1. díl, Brno 1989, s. 62–70; s. 62.

<sup>15</sup> ADAMUS, Alois, *Pohled do dějin Severní dráhy Ferdinandovy po stoleté činnosti 1836 – 1936*, Příbor 1936, s. 11.

Vláda vyjadřovala svůj souhlas se stavbou železnic udělováním privilegií ke stavění železnic soukromým železničním společností.<sup>16</sup>

Dalším a hlavním důvodem toho, proč stát výstavbě železnic nakonec ustoupil, bylo především zjištění, že železnice by mohla přinést ohromné možnosti pro strategickou obranu země a vojenské využití. Železnice se postupem času ukázala být rychlým a spolehlivým dopravním systémem s obrovskou kapacitou přepravy nákladů a pracovních sil. Docházelo k ohromnému vkládání kapitálu do stavění železnic, což se stalo impulsem pro rozmach průmyslové výroby v dalších odvětvích, například v hutnictví železa, strojírenství a uhelném průmyslu. Železnice se tedy stala podstatným činitelem rozvoje výroby v dalších především průmyslových odvětvích. Už její stavba vyvolala zájem o železné výrobky – kolejnice, výhybky, o uhlí, dřevo i o strojírenské výrobky – lokomotivy, vozy.<sup>17</sup>

Na rakouském území vznikly první dvě železnice už ve dvacátých letech. V té době byla stavba železnic úplně neznámá, a proto probíhaly studijní zahraniční cesty, díky nimž první železnice vznikly. Jednalo se o koněspřežné dráhy. První vedla z Českých Budějovic do Lince a během 60. let byla přebudována pro (v těchto letech už běžný) parní provoz. Druhá měla vést z Prahy do Plzně, ale nebyla dostavěna celá a končila v lesích u Lán. Tato koněspřežka se své přestavby na parní provoz dočkala také.<sup>18</sup> Na vybudování železnice z Českých Budějovic do Lince se podílel František Antonín Gerstner podle plánů svého otce Františka Josefa Gerstnera. Již roku 1824 bylo mladému Gerstnerovi uděleno privilegium ke stavbě z Českých Budějovic do Mauthausenu. Práce byly zahájeny roku 1825 a po dokončení úseku v Čechách převzal velení nad stavbou Mathias Schrönerer. Celá trať až do Lince byla slavnostně otevřena 1. srpna 1832. Stavba druhé koněspřežné trati z Prahy do Lán začala roku 1828 a do Lán

---

<sup>16</sup> HONS, Josef, *Doprava*. In: JÍLEK, František (ed.), *Studie o technice v českých zemích 1800 – 1918 III.*, Brno 1985, s. 239–296; s. 255.

<sup>17</sup> HLAVAČKA, *Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce*, s. 18–22.

<sup>18</sup> HLAVAČKA, Milan, *Cestování v éře dostavníků*, Praha 1996, s. 85.



byla dostavěna v říjnu 1830.<sup>19</sup> Tyto dvě koněspřežné železnice zahájily éru železnic nejen v českých zemích, ale i v celém Rakousku. Především budějovicko-linecká koněspřežná dráha byla školou pro odborníky, kteří se později uplatnili pro železnice s parním provozem. Tato koněspřežka se dokonce stala první veřejnou železnicí s přepravou osob na evropské pevnině. O několik let později následovala stavba první parostrojní železnice v Rakousku, železnice vedoucí z Vídně až do Haliče, která získala jméno Severní dráha císaře Ferdinanda.

### **3 Přípravy na stavbu**

Přípravy na stavbu Severní dráhy císaře Ferdinanda trvaly několik let. Počátky prvotních myšlenek a prvních teoretických propočtů se objevily už ve druhé polovině 20. let díky profesorovi Franzovi Xaveru Rieplovi<sup>20</sup>. Za pomoci dalších nadšenců věřících v úspěch železnice následovaly zahraniční studijní cesty a zdoluhavá a náročná cesta k získání privilegia. Po jeho udělení mohla být založena akciová společnost a zahájeny přípravy na samotnou stavbu.

Také tyto přípravy zabraly několik let. Jen Rieplovy zahraniční studijní cesty bývaly minimálně jednoleté. Následovaly potíže s privilegiem, které bylo jednou dokonce zamítnuto. Muselo se tedy čekat na nového císaře, který stavbu nakonec povolil. Pravděpodobně nejrychlejší etapou bylo založení akciové společnosti a následné upisování akcií, i když ani to se neobešlo bez problémů. Zdlouhavá cesta příprav byla zakončena až ve třicátých letech.

#### **3.1 Prvotní myšlenky**

S prvotní odvážnou myšlenkou vystavět železnou dráhu od solných dvorů u Bochnie do Vídně a odtud do rakouského přístavního města Terstu přišel Franz Xaver Riepl, absolvent hornické a lesnické akademie, krátce ředitel křivoklátských železáren a poté profesor na vídeňské polytechnice. Měl také

---

<sup>19</sup> HONS, *Doprava*, s. 255–258.

<sup>20</sup> V některé literatuře používáno též František Xaver Riepl.

podíl na zřízení Rudolfovy huti. Ovšem záhy zjistil, že se jedná o nadlidský úkol. Od stavby železnice až do Terstu sám ustoupil a pokračoval pouze s verzí postavit železnici z Vídně přes Moravu do solných dolů u Bochnie v Haliči. Jako nejdůležitější přepravované artikly viděl především haličskou sůl, obilí, dobytek a dřevo.<sup>21</sup>

Franz Xaver Riepl dospěl k závěru, že delší železnice může pomoci národohospodářskému rozkvětu, počítal také s jejím budoucím napojením na železnice okolních států. Jako problém stavby tak velikého rozsahu považoval její financování. Ve finanční pomoc státu nevěřil. Rakouské císařství bylo v postoji k železnicím velmi ostražitě, mělo obavy z velkého podnikatelského rizika. Proto železnici svěřilo soukromé sféře, ale zařídilo si ochranu svých zájmů.<sup>22</sup>

Franz Riepl uveřejnil plán na postavení koňské železnice mezi Vídní a Bochní roku 1829. Návrh zaujal vídeňského bankéře Samuela Biedermana a díky němu i hlavní osobu, stojící za touto dráhou nejen po finanční stránce, Salomona Mayera Rothschilda, nejvýznamnějšího vídeňského bankéře. I on zpočátku váhal, a proto se obrátil do Londýna na svého bratra Nathana, aby zjistil, jak se železnice vyvíjí a jaké jsou jejich vyhlídky. Londýnský bankéř Nathan Rothschild přiblížil Salomonovi Rothschildovi situaci a na to se Salomon rozhodl stavbu železnice podpořit. Hned v roce 1830 byl Franz Riepl spolu s Rothschildovým zástupcem Leopoldem von Wertheimsteinem vyslán na Rothschildovy náklady na studijní cestu do Británie k prozkoumání právě budované dráhy z Liverpoolu do Manchesteru. Riepl měl na starosti zkoumání technické stránky, Wertheimstein stránku obchodní.<sup>23</sup>

---

<sup>21</sup> HONS, Josef, *Údobí příprav*. In: HONS, Josef, HLAVAČKA, Milan, MARUNA, Zdeněk, ZEITHAMMER, Karel, *Čtení o Severní dráze Ferdinandově*, Praha 1990, s. 17–23; s. 18.

<sup>22</sup> SCHREIER, Pavel, *Příběhy z dějin našich drah. Kapitoly z historie českých železnic do roku 1918*, Praha 2009, s. 27.

<sup>23</sup> ADAMUS, s. 13.

Dalším Rieplovým spolupracovníkem stanovil Salomon Mayer Rothschild Heinricha Sichrovského, přičemž Rieplovi zůstala technická stránka a Sichrovsky dostal na starost obchodní část. Roku 1834 vydali dílo *Premoria über die Anlage, Unterhaltungskosten und Frachtquantum* obsahující popis železnice, očekávané náklady, množství zboží a také možnost postavit dráhu na parní provoz.<sup>24</sup>

Kvůli možnosti parního provozu byl k přípravám pozván inženýr Mathias Schönerer, jenž měl již cennou zkušenost ze stavby koněspřežné dráhy z Lince do Gmundenu. Zamýšlenou trať si nastudoval v mapách i v terénu a na základě svého zkoumání doporučil postavit jednokolejnou parní železnici. Vyjádřil se také ke kolejnicím, doporučil svršek amerického typu a ploché železné kolejnice přidělané na podélné dřevěné pražce. Po tomto doporučení byl Franz Riepl tentokrát s Heinrichem Sichrovským poslán roku 1834 na další studijní cestu do Británie a do Belgie. Zde proběhla jednání se samotným Georgem Stephensonem, jenž potvrdil Schönererovo doporučení a taktéž doporučil postavit železnici s parním provozem. Na to byl již roku 1835 Mathias Schönerer pověřen prozkoumáním trasy dráhy.<sup>25</sup> Je zajímavé, že sám George Stephenson se měl přijet do Rakouska na budovanou železnici podívat. K jeho návštěvě však nikdy nedošlo.

Železnice měla své přívržence i odpůrce. Mezi jejími podporovateli byli průmyslníci, bankéři i filozofové, kteří věřili, že dráha přinese mír, blahobyt a bohatství. Naopak venkované, duchovenstvo a intelektuálové se železnice obávali kvůli nehodám, rámusu i ošklivosti. Proti se také razantně stavěly profese, které se zavedením železnic cítily ohroženy. K nim patřili kočí, lodníci, poštmistři, hostinští, koláři a další, kteří se obávali konce svého řemesla.<sup>26</sup>

---

<sup>24</sup> SCHREIER, *Příběhy z dějin našich drah*, s. 28.

<sup>25</sup> HONS, *Údobí příprav*, s. 19–20.

<sup>26</sup> BOULEY, Jean, *Vídeň – Brno. 150 let evropské historie železnic*. In: JELEN, Jiří (ed.), *Mezinárodní symposium 150 let železnic v Československu*, 2. díl, Brno 1989, s. 180–189; s. 185–186.

### 3.2 Privilegium

V cestě k získání privilegia ke stavbě dráhy z Vídně do Bochnie stál rakouský císař František I. Jeho přístup k železnici byl naprosto odmítavý. Během roku 1835 došlo k významné změně – 2. března František I. zemřel a na trůn nastoupil jeho syn Ferdinand. Toho okamžitě využil bankovní dům Salomona Mayera Rothschilda, který poslal již v dubnu žádost o udělení privilegia ke stavbě dráhy. Ferdinand I. trpěl epilepsií a proto byla vláda prakticky v rukou státní rady, tedy Klemense Lothara Metternicha, arcivévody Ludvíka Habsbursko-Lotrinského, hraběte Františka Antonína Kolovrata a mladšího bratra císaře Ferdinanda I. – Františka Karla.<sup>27</sup>

Silné zastání získala tato železnice pro velké vojenské možnosti. Rakouský generální štáb si dokázal rychle propočítat výhody kolejové parní dopravy, především rychlou dopravu vojska i do vzdálených oblastí. I tento důvod pomohl prosadit vybudování dráhy, která spojovala Vídeň přes Moravu s Haličí jako nástupním prostorem pro případnou válku s Ruskem.<sup>28</sup> Nejdůležitější ovšem bylo, že udělení privilegia podpořil kníže Metternich.

Bankovní dům Salomona Mayera Rothschilda obdržel v březnu 1836 privilegium na stavbu železnice mezi Vídní a Bochní s postranními železnicemi do Brna, Olomouce, Opavy, Bielska, Bielé, Dworů a Věličky buď na parní, nebo koňský pohon na 50 let s tím, že první míle bude postavena do dvou let a celá železnice bude hotova do deseti let.<sup>29</sup>

Zkrácený text privilegia zněl takto: „*My, Ferdinand První, z Boží milosti císař Rakouský, král Jeruzalémský, Uherský, Český, Lombardský a Benátský, Dalmátský, Chorvatský, Slavonský, Haličský, Lodoměřský a Ilyrský, velkovévoda Rakouský, vévoda Lotrinský, Štýrský, Korutanský, Kraňský, Hornoslezský*

---

<sup>27</sup> SCHREIER, *Příběhy z dějin našich drah*, s. 33–34.

<sup>28</sup> KYNCL, Jan, *Historie dopravy na území České republiky*, Praha 2006, s. 17.

<sup>29</sup> STOPFL, Paul, *Die Kaiser Ferdinands Nordbahn zwischen Wien und Brünn als ein Theil der Wien Bochnia Bahn und deren Ausführung und Betrieb in den Jahren 1836, 1837, 1838 und 1839, Vídeň 1840*, s. 1.

*a Dolnoslezský, velkokníže Sedmihradský, markrabě Moravský, knížecí hrabě Habsburský a Tyrolský s knížecími poctami atd. atd.*

*Poté co Nás bankovní dům S. M. Rothschilda nejponíženeji poprosil o udělení výsadního privilegia ke stavbě železnice mezi Vídní a Bochní, s vedlejšími dráhami do Brna, Olomouce, Opavy, Bielska a Bialé, pak ke skladům soli ve Dworech, Věličce a u Bochnie; v uvážení společenské užitečnosti tohoto podniku jsme rozhodli propůjčiti jmenovanému požadované privilegium na padesát po sobě jdoucích let s následujícími koncesemi a za těchto podmínek: ...<sup>30</sup>*

Podmínek bylo dohromady dvanáct a patřilo mezi ně utvoření akciové společnosti s připomínkou, že plán vydávání akcií bude císaři předložen ke schválení. Dalším dodatkem bylo, že privilegium se schvaluje pouze na výše zmíněnou dráhu a ke zřízení dalších odbočných tratí v privilegiu neuvedených bylo potřeba získat další povolení. Zřizování nových odbočných tratí za účelem přivezení stavebního materiálu bylo povoleno, ale po skončení stavby směly být zachovány pouze se zvláštním privilegiem. Stavba se měla posuzovat dle zákonů pro veřejné silnice. Při vykupování pozemků pro stavbu se musel podnikatel snažit domluvit s majitelem půdy po dobrém. Při přechodu silnic, potoků nebo řek musel překonat silnici nebo potok nejlépe přes dráhu nebo pod ní. Přecházení potoků a řek nesmělo mít vliv na tok. Když došlo k rozeptím při oceňování pozemku a musel zasáhnout soud, měla se jím určená částka složit přímo u něj, pak byla železnice chráněna politickými úřady. Při stavění vlastních skladů, bytů, kováren, hostinců a dalších staveb se měl podnik řídit zákony a právními předpisy Rakouského císařství. Stala-li se na železnici krádež nebo došlo-li k úmyslnému poškození, mělo se postupovat dle platných zákonů. Na železnici měly být přepravovány osoby, zboží a předměty ve vlastních vozech dráhy. Po dobu trvání privilegia nesmělo být státní správou zavedeno cestné nebo mostní mýto. V případě ostatních cel za zboží a potravní daně se postupovalo dle

---

<sup>30</sup> HONS, Josef, HLAVAČKA, Milan, MARUNA, Zdeněk, ZEITHAMMER, Karel, Čtení o Severní dráze Ferdinandově, Praha 1990, *Privilegium pro bankovní dům S. M. Rothschilda*, s. 230–231; s. 230.

obecných předpisů. Po privilegovaných padesáti letech směl podnikatel dráhu odprodat státu nebo soukromníkovi nebo obnovit privilegium a dále podnikat. Privilegium by zaniklo, pokud by nebyla do dvou let od jeho udělení postavena jedna míle nebo pokud by do deseti let nebyla postavena celá železnice z Vídně do Bochnie. Po zmiňovaných 50 let nesměl nikdo kromě bankovního domu S. M. Rothschilda, jeho dědiců a postupníků a akciové společnosti postavit obdobnou železnici mezi Vídní a Bochní nebo obdobné odbočky do Brna, Olomouce, Opavy, Bílska a Bialé, dále k solným skladům Dwory, Vělička a u Bochnie. Privilegium tedy bylo výsadní, a pokud by došlo k postavení další železnice, byla by zkonfiskována ve prospěch privilegovaných a došlo by též na finanční náhrady.<sup>31</sup>

Nedlouho po udělení privilegia vyhověl císař také žádosti, zda může dráha nést jeho jméno. Žádost schválil a díky tomu byla železnice z Vídně do Bochnie i s odbočkami pojmenována Severní dráha císaře Ferdinanda.

### **3.3 Akciová společnost a příprava stavby**

Než došlo k udělení privilegia, duo Riepl a Sichrovsky rozhodně nezháleželo. Podzim roku 1835 věnovalo zkoumání území a také přípravě akciové společnosti, pro jejíž založení bylo na přelomu let 1835 a 1836 vše nachystáno. Protože už se předpokládalo, že privilegium bude železnici uděleno, vyšel v sobotu 27. února 1836 ve vídeňských novinách *Wiener Zeitung* v příloze *Allgemeines Intelligenzblatt* dokument s datem 22. února 1836 pojmenovaný *Program tvořící se akciové společnosti pro provedení železnice z Vídně do Bochnie v Haliči*. Tímto dokumentem byli potencionální akcionáři vybízeni k upisování akcií budoucí železniční společnosti. Bylo také oznamováno, že od 1. března 1836 od deseti hodin dopoledne lze v sídle bankovního domu Rothschildů ve Vídni upisovat akcie (Příloha číslo 2).<sup>32</sup>

---

<sup>31</sup> Tamtéž, s. 230–231.

<sup>32</sup> SCHREIER, *Příběhy z dějin našich drah*, s. 34–35.

V roce 1834 vydali Franz Xaver Riepl a Heinrich Sichrovsky významný spis *Projekt der Wiener-Bochnia Bahn in technischer, kommerzieller und finanzieller Hinsicht beleuchtet*. Jednalo se o spis, který byl výsledkem několikaleté práce a přiblížil veřejnosti podobu železnice i její financování. Jeho funkcí bylo také přesvědčit obyvatelstvo o přínosu železnice. Byl v něm zařazen popis trasy společně s mapou, i popis technických a finančních údajů.<sup>33</sup>

Hlavně Sichrovskym byla také propočtena očekávaná přeprava: „Z celkového objemu přepravy (64 000 t) byli na prvním místě krmní volí (20 000 t). Postupně následovalo kupecké zboží (11 000 t), sůl do rakouských zemí, Polska a Pruska (9 700 t), palivové a stavební dřevo (8 600 t), obilí z Hané do Vídně (4 000 t), seno (3 400 t), vepři (2 400 t) a tabák (560 t).“<sup>34</sup> V jeho propočtech se vůbec neobjevuje uhlí, protože roku 1832 se jej na Ostravsku vytěžilo pouhých 17 000 tun. Železo je zde také zastoupeno, ale pouze minimálně. Zmíněny jsou také plodiny ze zahrad, víno, mramor a alabastr, pískovcové kvádry na stavbu, střešní břidlice nebo pálené vápno. Tyto propočty ve skutečnosti vůbec neodpovídaly budoucímu objemu přepravy a již roku 1850 byl přepravovaný objem s 317 000 tunami pětinasobný. Také osobní přeprava mnohonásobně předčila odhady a očekávání. Odhadovaná přeprava 40 000 osob ročně byla brzy pokořena a už roku 1840 bylo přepraveno na 225 000 osob, roku 1850 již 1,4 milionu.<sup>35</sup>

V březnu 1836 vznikla akciová společnost. V jejím čele byli Salomon Mayer Rothschild, Franz Xaver Riepl, Heinrich Sichrovsky a další vídeňští bankéři Johann Heinrich Geymüller, Georg von Sina, Samuel Biedermann, Bernhard von Eskeles a Leopold von Wertheimstein. Bylo vydáno 12 000 akcií po 1000 zlatých konvenční měny. Odhadnuté stavební a provozní náklady na 455 kilometrů dlouhou železnici činily 11 360 000 zlatých konvenční měny. Jeden kilometr stavby měl tedy stát zhruba 25 000 zlatých konvenční měny. Před zahájením

---

<sup>33</sup> HONS, *Údobí příprav*, s. 21.

<sup>34</sup> Tamtéž, s. 22.

<sup>35</sup> Tamtéž.

upisování veřejnosti se upsalo 8000 akcií, tím zbyly 4000 akcií k volnému upisování. Hodnota těchto akcií byla během patnácti dní více než čtyřikrát překročena na zhruba 27 milionů zlatých konvenční měny.<sup>36</sup> Majitelem zmíněných 8000 akcií z neveřejného upisování se stal Salomon Mayer Rothschild, který si tak zařídil dvoutřetinové vlastnictví v akciové společnosti.

Akcionáři měli pololetně dostávat čtyř procentní úrok a později možné dividendy. 25. dubna 1836 se uskutečnilo první valné shromáždění akcionářů. Rothschildův bankovní dům na něm předal privilegium ke stavbě dráhy nově vzniklé společnosti. Valné shromáždění si při této příležitosti také ustanovilo výbor k vypracování stanov společnosti. Stanovy byly schváleny na druhém valném shromáždění 21. května 1836 a výbor byl jmenován za zatímní ředitelství společnosti. To se vrhlo do příprav stavebních prací. Prozatímním členem ředitelství se stal mimo další také Franz Xaver Riepl, který zde, později jako řádný člen ředitelství, setrval až do konce svého života v roce 1857.<sup>37</sup>

Z Vídně do Břeclavi byla trasa již určená, ale v otázce vedení trasy z Břeclavi do Bohumína se nabízeli tři možnosti. První směrem Haličské silnice skrz Brno, Prostějov a Olomouc do Lipníka. Druhá vedla Dolnomoravským úvalem do Napajedel, poté do Kroměříže, Tovačova, Prostějova, Olomouce a Lipníka. Třetí šla údolím řek Moravy, Bečvy a Odry přes Hulín nebo Kroměříž do Přerova a Lipníka, pak by z Břeclavi do Brna a z Přerova do Olomouce musely být vystavěny odbočky. Přesto byla tato třetí varianta nejvýhodnější a uspěla, procházela totiž příznivým terénem a vyhovovala také mocensko-integračním a strategickým cílům vlády získat rychlou a výkonnou železnici do Haliče a k pruským a ruským hranicím. Z Lipníka vedla trasa Moravskou bránou a údolím řeky Odry do Moravské Ostravy, Bohumína a do Haliče.<sup>38</sup>

---

<sup>36</sup> HLAVAČKA, *Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce*, s. 40.

<sup>37</sup> ADAMUS, s. 15–16.

<sup>38</sup> HONS, *Údobí příprav*, s. 21.



Do čela technického výboru byl postaven mimo Franze Riepla také Hermenegild von Francesconi, inženýr se zkušenostmi ze staveb mostů, vodních staveb i silnic. Za svého spolupracovníka si zvolil Karla Ghegu<sup>39</sup>. Inženýři vyjeli opět ke studiu do Británie. Byly vytvořeny další plány a rozpočty. Ze začátku se dokonce počítalo s tím, že dráha začne až ve Vídni za Dunajem a z vnitřního města by se vlaky dopravovaly přes Dunaj pomocí koní po silničních mostech ze dřeva. Nádraží by tedy stálo na druhém břehu Dunaje. Od tohoto řešení se ale ustoupilo.<sup>40</sup>

Kvůli dalším pochybnostem o stavbě dráhy bylo na 19. října 1836 mimořádně svoláno v pořadí třetí valné shromáždění. Byl probrán nový rozpočet nákladů, vypracovaný technickou komisí, jejímiž členy byl Hermenegild Francesconi, stavební ředitel Johann Kudriaaffský a Franz Riepl. Během závěrečného hlasování, zda se opravdu do stavby železnice pustit, hlasovalo z 83 akcionářů pro spuštění stavby do Brna 79 přítomných, pro stavbu celé Severní dráhy císaře Ferdinanda se pak vyslovilo 76 přítomných.<sup>41</sup>

V říjnu 1836 se také schválily stanovy společnosti. Na to bylo svoláno čtvrté valné shromáždění a ustavující valná hromada zvolila 12. prosince 1836 nové ředitelství dle schválených stanov. Členy ředitelství se stali Michael Lazar Biedermann, Samuel Biedermann, Hermenegild Francesconi, Johann Heinrich Geymüller, Franz Riepl, Mathias von Rosthorn, Ferdinand Troyer, Salomon Mayer Rothschild, Leopold von Wertheimstein. Prvním prezidentem se stal Johann Heinrich Geymüller.<sup>42</sup>

V čele technického oddělení ředitelství tedy stál dvorní rada Hermenegild Francesconi. Projekt a vedení stavby na úseku z Břeclavi do Brna svěřil Karlu Ghegovi. Těžký úsek z Vídně do Floridsdorfu včetně mostů přes Dunaj dostal na

---

<sup>39</sup> V některé literatuře používáno též Carl.

<sup>40</sup> RINGES, s. 65–66.

<sup>41</sup> HONS, *Údobí příprav*, s. 23.

<sup>42</sup> ADAMUS, s. 17.

starost Johann Kudriaaffský – stavební ředitel z Dolního Rakouska a část do Břeclavi inženýr Franz Bretschneider. Kromě nich byli povoláni další dva zkušení inženýři, podílející se na první železnici v Rusku (z Petrohradu do Carského Sela), Jan Perner a Vilém Čermák. Později se na stavbě podílel další známý inženýr Alois Negrelli, dříve pracující na horských stavbách v Tyrolích a Curychu, který vystřídal v roce 1840 Karla Ghegu na jeho úseku do Přerova.<sup>43</sup>

Pro stavbu dráhy se nabízela možnost, že ji společnost Severní dráhy postaví sama ve vlastní režii. To ovšem nebylo realizovatelné už jen pro velikost projektu, navíc společnost neměla ani pracovníky ani technické zázemí. Kvůli tomu dostala přednost možnost volné soutěže. Stavět bude ten, kdo nabídne větší slevu z vyhlášené ceny. Tato varianta se stala velmi úspěšnou a byla používána několik dalších desítek let. Maximální sklon železnice neměl podle propočtů překročit 3,5 ‰ a nejmenší oblouk měl poloměr stanoven na 1500 metrů. Ke změně došlo i ve výběru kolejnic. Bylo upuštěno od Schönererových doporučení železných kolejnic a byly použity válcované kolejnice, které byly prokazatelně kvalitnější. Problém nastal s jejich sháněním, protože domácí železárny neměly potřebné vybavení na jejich výrobu. Kladem se ukázalo být odstoupení od podélně kladených pražců. Severní dráha císaře Ferdinanda upřednostnila příčné pražce z dubového dřeva, do nich se kolejnice upevňovaly ve stoličkách. Co se týkalo rozchodu kolejí, byl použit původní Stephensonův 1435 milimetrů (= 4 stopy a 8 ½ palce).<sup>44</sup> Výhodou pro stavbu byl dostatek dřeva v jejím okolí. Příznivé bylo také území, jímž měla stavba vést, díky převaze jílu smíchaného s pískem nebyl problém při stavění náspů.

Zadání železnice jednomu stavebnímu podnikateli nepřicházelo kvůli velikosti stavby vůbec v úvahu, proto byla rozdělena na několik úseků. Úsek z Vídně do Břeclavi rozdělilo vedení Severní dráhy Ferdinandovy mezi tři podnikatele.

---

<sup>43</sup> HONS, Josef, *Od Dunaje na pomezí Moravy*. In: HONS, Josef, HLAVAČKA, Milan, MARUNA, Zdeněk, ZEITHAMMER, Karel, *Čtení o Severní dráze Ferdinandově*, Praha 1990, s. 24–32; s. 24.

<sup>44</sup> SCHREIER, *Příběhy z dějin našich drah*, s. 40–41.

Podniku bratří Kleinů byly přiděleny zemní práce a zděné mosty mezi Vídní a Gänserndorfem za 176 000 zlatých. Spodní stavba z Gänserndorfu do Waltersdorfu připadla podnikateli Felici Tallachinimu za 212 000 zlatých. Poslední úsek do Břeclavi získal jakýsi Mikšík za 95 000 zlatých, ale už od počátku s ním byly problémy a proto jeho úsek převzal Tallachini.<sup>45</sup> Největší potíže činilo oběma podnikatelům sehnat pracovní síly. U obou pracovali jejich vlastní zkušení dílovedoucí, políři, partafýři a dělníci ze stálého týmu na stavbu silnic a kanálů. Dále zaměstnávali pomocné síly z okolí. Problém nastal kvůli množství potřebných pracovníků. Na postavení železnice bylo zapotřebí tisíce dělníků. Nakonec se je opravdu podařilo sehnat. Většina byla ze širšího okolí stavby z Dolního Rakouska a jižní Moravy. Objevovali se i dělníci ze vzdálenějších hornatých krajů z Českomoravské vysočiny, podhůří Jeseníků i jižních Čech.<sup>46</sup> Tito významní stavební podnikatelé později stavěli i další úseky Severní dráhy císaře Ferdinanda.

Ještě před zahájením stavby se kvůli častým povodním objevil problém týkající se umístění nádraží ve Vídni, které mělo svojí honosností odpovídat velikosti celého projektu Severní dráhy. Nakonec bylo rozhodnuto o jeho umístění na severním okraji předměstí Leopoldstadt mezi rameny Dunaje, poblíž zábavního parku Prater.<sup>47</sup>

Přes skutečnost, že železnice se prozatím stavěla jednokolejná, byly pozemky vykupovány rovnou i pro druhou kolej. Snad proto, aby se v pozdějších letech vyhnulo zbytečným sporům s jejich vykupováním. Během zimy na přelomu let 1836 a 1837 byla dokončena většina přípravných prací a stavba Severní dráhy císaře Ferdinanda tak mohla na jaře začít.

---

<sup>45</sup> HONS, *Od Dunaje na pomezí Moravy*, s. 25.

<sup>46</sup> KREJČÍŘÍK, Mojmir, *Po stopách našich železnic*, Praha 1991, s. 36.

<sup>47</sup> HONS, *Od Dunaje na pomezí Moravy*, s. 26.

## 4 Stavba

Celá stavba započala ve druhém čtvrtletí roku 1837. Kvůli splnění podmínky postavit do dvou let první míli železnice byly práce zahájeny na úseku Floridsdorf – Wagram, kde byly podmínky nejvýhodnější. Stavba na tomto úseku proběhla bez větších komplikací a jedna podmínka privilegia byla tímto splněna.

Ovšem problémy a potíže na sebe nenechaly dlouho čekat. Začaly hned ve Vídni. Kvůli povodním muselo být při překračování Dunaje použito provizorních dřevěných mostů. Další potíže se objevily například u obce Slavíč, také umístění některých nádraží nebylo jednoduché. Stavbě nehrálo do karet ani počasí – stavbu komplikovaly a zdržovaly nejen kruté zimy, ale i časté povodně. Největším zádrhelem se nečekaně stalo financování podniku. Protože skutečné částky vkládané do stavby a dalších věcí kolem ní byly několikanásobně větší než odhadované - kvůli vyšším cenám pozemků při vykupování, kvůli potřebě dovézt ze zahraničí nejen lokomotivy, ale z počátku i kolejnice a výhybky, protože domácí podniky ještě nebyly jejich výrobě přizpůsobeny, ale také kvůli drahému palivu pro lokomotivy na již zprovozněných částech trati. Tak došlo k tomu, že když byla stavba dostavěna do Lipníka, peníze došly a stavba zde byla na několik let zastavena. Když se po několika letech dala díky Rothschildovi a částečně také vydělaným penězům znovu do pohybu, bylo jasné, že podmínka privilegia postavit celou hlavní trať včetně odboček do deseti let nebude splněna. Proto musela být podána další žádost o prodloužení privilegia a především díky Rothschildovu tahání za nitky bylo žádosti vyhověno. Tím byla nejen dostavba, ale i již postavená část Severní dráhy císaře Ferdinanda zachráněny. Stavba tedy mohla s prodlouženým privilegiem pokračovat z Lipníka do Bohumína a pak dále. Celá železnice nakonec došla do zdárného konce až roku 1856, tedy po necelých dvaceti letech od zahájení její stavby.

#### 4.1 Průběh stavby a problémy během stavby

Stavba tedy započala na třináct kilometrů dlouhém úseku z Floridsdorfu do Wagramu v dubnu 1837. V úseku z Floridsdorfu až do Gänserndorfu nastal jediný problém týkající se železničního svršku. Kvůli časové tísni nebyly položeny válcované kolejnice upevněné pomocí stoliček – belgický svršek (Příloha číslo 3), ale americký svršek, kdy se kované železné pásy přibily na podélné dřevěné prahy, připevněné na příčné pražce ze dřeva. Domácí kolejnice totiž zatím nedosahovaly potřebné kvality a dovážené kolejnice stály více peněz kvůli vysokým clům.<sup>48</sup>

Na pokládání svršku povolala Severní dráha císaře Ferdinanda dva pokladače kolejí z Británie. Pokládání se ujala sama železniční společnost, obávala se jím totiž pověřit nezkušené podnikatele, protože by mohlo dojít k ohrožení lidských životů. K dokončení prvního úseku mezi Floridsdorfem a Wagramem došlo včas a již 13. a 14. listopadu 1837 se konaly první závěkové jízdy. 19. a 23. listopadu proběhly další zkušební jízdy. K překvapení všech trvala třináctikilometrová jízda vlaku z Floridsdorfu do Wagramu zhruba 25 minut.<sup>49</sup>

Z Vídně do Gänserndorfu se měla stavět železnice rovnou se dvěma koleji, na zbytku trati do Břeclavi zatím s jednou kolejí. Problémy nastaly s plánovanou regulací Dunaje. Protože úpravu toku považovala Severní dráha císaře Ferdinanda za událost budoucnosti, uchýlila se k řešení situace pomocí přemostění Dunaje a jeho ramen výstavbou prozatímních dřevěných mostů přes Kaiserwasser a Dunaj. Přes záplavové území pak vedla trať po náspech, které zároveň sloužily jako ochrana před povodněmi. Most přes Kaiserwasser byl jednoduché konstrukce a měl devět polí. Zato ten přes Dunaj byl složitější, měl délku přes 400 metrů, 7 polí přes samotnou řeku a 16 polí přes záplavová území. Když byla hloubka vody 4,5 metru, nacházela se mostovka v plavební dráze a to 3,9 metrů nad hladinou. Kvůli plavbě muselo mít mostní pole zvedací

---

<sup>48</sup> RINGES, s. 67.

<sup>49</sup> HONS, *Od Dunaje na pomezí Moravy*, s. 26.

mechanismus – celé pole se tak zvedlo během 5 minut. Stavby zděných mostních pilířů se ujala firma bratří Kleinů, dřevěné konstrukce mostů zřizoval mostní mistr Überlacker za 80 000 zlatých. Mosty byly nahrazeny železnými až roku 1874 po regulaci Dunaje. Po postavení mostů mohl být 6. ledna 1838 uveden do provozu úsek z Vídně do Wagramu. Téhož dne otevřel ve Wagramu pan Weissenberger první nádražní restauraci v Rakousku.<sup>50</sup>

Nesnadná práce čekala kvůli kopcům na dělníky Felice Tallachiniho v úseku Floridsdorf – Gänserndorf, přesto již v dubnu roku 1838 Gänserndorfu dosáhli. Za Gänserndorfem se stavba ocitla na Moravském poli, rovinatým územím pokračovala do Angern a odtud podél řeky Moravy do Dürenkrut. Dále se trať stavěla na sever do Břeclavi. Před ní se vyskytl další problém spojený s překonáním řeky Dyje, která tvořila přírodní hranici mezi Dolními Rakousy a Moravou.<sup>51</sup> Kvůli stížnosti zástupců břeclavského a valtického panství musela být situace prozkoumána a komise odborníků došla k závěru, že musí být postaveno 15 mostů v celkové délce 671 metrů. Ghega proti takovému množství protestoval, původně byly v plánu totiž mosty pouze čtyři. Úřady verdikt komise potvrdily a Severní dráha musela na velké množství mostů přistoupit. Kdyby totiž žádala o revizi výsledku komise, stavba by se musela zastavit. Mosty se stavěly pouze jednoduché ze dřeva, aby mohly být snadno zrušeny. Už roku 1841 byly zasypány dva z nich, dlouhé 60 metrů, protože jimi řeka vůbec neprotékala.<sup>52</sup>

Na úseku z Vídně do Břeclavi byl 6. června 1839 slavnostně zahájen provoz. V Břeclavi se železnice rozdělila na dva směry – hlavní trať přes Hodonín k Přerovu a odbočná trať do Brna. Šedesátikilometrový úsek z Břeclavi do Brna dostal přednost. Práce zde řídil Karel Ghega, stavbu si opět rozdělily dvě firmy. Felice Tallachini stavěl z Břeclavi do Horních Heršpic a z Horních Heršpic do

---

<sup>50</sup> Tamtéž, s. 28–30.

<sup>51</sup> Tamtéž, s. 30.

<sup>52</sup> KREJČÍŘÍK, s. 41–42.

Brna firma bratří Kleinů. Tato firma stavěla také obrovský viadukt (Příloha číslo 4), dlouhý 637 metrů, částečně vedoucí nad řekou Svratkou v Brně.<sup>53</sup> Skládal se z několika dílů, tvořil jej klenutý most přes Svratku s pěti oblouky o světlosti 9,5 metru, velký viadukt se 72 oblouky o světlosti 7,6 metru s eliptickými klenbami z cihel a most se třemi klenbami o světlosti 9,5 metru vedoucí nad státní silnicí, mlýnským náhonem a promenádní cestou. Při jeho stavbě bylo použito 90 000 tun stavebního materiálu. Na 7000 m<sup>3</sup> zdí byly použity 2 000 000 cihel, 780 m<sup>3</sup> vápna a 1580 m<sup>3</sup> písku. Stavělo jej na 2000 kameníků, zedníků, tesařů, pomocných dělníků a formanů za řízení zkušených polírů podniku bratří Kleinů. Přes svou náročnost byl postaven za 5 měsíců.<sup>54</sup>

Na celém úseku z Vídně do Brna s délkou 144 kilometrů dosáhl celkový objem zemních prací 4,4 milionů m<sup>3</sup>. Délka celodřevěných mostů na tomto úseku byla 1126 metrů a těch s dřevěnou mostní konstrukcí se zděnými pilíři 150 metrů. Zednické práce obsahovaly 116 propustků, 21 mostů včetně 139 oblouků, 31 podjezdů silnic a cest, 6 nadjezdů a také 3 zděné viadukty dlouhé 737 metrů s 89 oblouky.<sup>55</sup>

Od července roku 1837 pracovalo na úseku z Břeclavi do Brna zhruba 14 000 dělníků, které řídilo osm inženýrů a kontrolovalo 16 dozorců. První jízdy z Brna do Rajhradu se konaly 15. prosince 1838 a trvaly přibližně 16 minut. Slavnostní zahájení provozu celé odbočky a tím i na trati z Vídně přes Břeclav do Brna proběhlo 7. července 1839.<sup>56</sup> Ovšem slavnostní atmosféra byla během zahájení provozu při návratu vlaků z Brna narušena. Tehdy mohly vlaky jezdit na dohled za sebou a ve stanici Vranovice došlo k nehodě. Vlak tažený lokomotivou se jménem *Gigant* najel na konec předcházejícího vlaku stojícího na nádraží ve Vranovicích. Zadní dva vozy byly náležitě poničeny. Naštěstí nebyl nikdo usmrčen, došlo pouze k několika těžkým a dalším lehčím zraněním. Společnost

---

<sup>53</sup> FIŠER, Zdeněk, *Obrazy z dějin železnice na Přerovsku*, Přerov 1995, s. 19–20.

<sup>54</sup> KREJČÍŘÍK, s. 37.

<sup>55</sup> Tamtéž, s. 36–37.

<sup>56</sup> FIŠER, s. 20.

Severní dráhy císaře Ferdinanda okamžitě svedla zavinění nehody na strojvedoucího z Británie. S tím ale nesouhlasily státní orgány a zavedly některé bezpečnostní předpisy zmíněné v následujících kapitolách.<sup>57</sup> Zajímavé je, že nákladní doprava na odbočce do Brna začala až v březnu roku 1840.

Z Břeclavi stavba pokračovala na sever přes Moravskou Novou Ves, Hodonín, Rohatec, Moravský Písek, Nedakonice, Uherské Hradiště, Napajedla, Otrokovice, Hulín a Horní Mostěnice do Přerova.<sup>58</sup> Kousek od Uherského Hradiště u vsi Spytinov (dnes Spytihněv) se střídal první stavební oddíl tratě z Břeclavi do Přerova s druhým oddílem. Výstavba se opět rozdělila mezi firmu Felice Tallachiniho a firmu bratří Kleinů, která realizovala od května 1840 druhý úsek ze Spytinova do Přerova. V té době již, jen u firmy bratří Kleinů, pracovalo na 240 polírů, 20 000 dělníků včetně vlastního nářadí a 62 povozů. Zkušební jízda na 54 kilometrovém úseku mezi Břeclaví a Uherským Hradištěm se konala 27. března 1841 a trvala dvě hodiny. Pravidelně tu vlaky začaly jezdit až po dokončení stavby celého úseku z Břeclavi do Přerova. 34 kilometrů dlouhý úsek mezi Spytinovem a Přerovem budovaly stavební oddíly bratří Kleinů od května 1840, již koncem května byly dokončeny železniční násypy a došlo na pokládání kolejí. Také tesaři začali se stavbou mostů přes vodní toky. Bylo zde postaveno 41 mostů a propustků. Nejdelším z nich byl 45 metrů dlouhý dřevěný most u Napajedel přes řeku Moravu. 1. září 1841 začaly jezdit vlaky z Uherského Hradiště do Přerova a tím i na celém úseku z Břeclavi do Přerova.<sup>59</sup> Část stavby tohoto úseku řídil Karel Ghega, 1. července 1840 jej kvůli jeho návratu do státní služby nahradil Alois Negrelli. Také tomuto úseku se při stavbě nevyhnuly problémy. Asi největší byly s mostem přes řeku Bečvu v Přerově. Během tání sněhu na jaře roku 1840 stoupla hladina řeky, plocha mezi starým městským a rozestavěným železničním mostem se zaplnila a voda zde nemohla protékat.

---

<sup>57</sup> SCHREIER, *Příběhy z dějin našich drah*, s. 43–44.

<sup>58</sup> BOROVCOVÁ, Alena, *Kulturní dědictví Severní dráhy císaře Ferdinanda*, Ostrava 2012, s. 18.

<sup>59</sup> HONS, Josef, *Na sever ve směru jantarové cesty*. In: HONS, Josef, HLAVAČKA, Milan, MARUNA, Zdeněk, ZEITHAMMER, Karel, *Čtení o Severní dráze Ferdinandově*, Praha 1990, s. 52–57; s. 52–54.



Kvůli této situaci musel být železniční násep v několika místech zničen, aby mohla voda odtéci.<sup>60</sup>

Za mostem se stavba opět rozdělila na dva směry, hlavní vedl dále do Lipníka a odbočná trať nabrala směr Olomouc. Stejně jako u odbočky do Brna, byla i vedlejší trať do Olomouce upřednostněna. Spodní stavba byla přidělena firmě bratří Kleinů. Jejich dělníci opět nasadili rychlé tempo a na úseku z Přerova do Olomouce, dlouhém 23 kilometrů, mohl již 17. října 1841 projet první vlak. Tím byl tedy zahájen provoz z Vídně až do Olomouce.<sup>61</sup> Upřednostnění odbočky souviselo s politickými důvody. Olomouc jako sídlo arcibiskupa byla považována za druhé hlavní město Moravského markrabství. Proto byla tato vedlejší trať upřednostněna před hlavní tratí a Ostravou. Největší potíže se ovšem netýkaly stavby samotné trati, ale umístění olomouckého nádraží. Olomouc totiž měla platný pevnostní statut města. Armáda nechtěla ustoupit požadavkům železnice. Nakonec ustoupila a povolila železnou dráhu do města přivést, ale jen za splnění určitých podmínek. Po Severní dráze císaře Ferdinanda žádala, aby v případě válečného konfliktu uvolnila pozemky a budovy pro armádní potřeby. Kvůli tomu tehdy Severní dráha umístila nádraží mimo hranice města. Přesto si armáda vyjednala, že na stavbu staniční budovy bude použit lehký materiál, jenž půjde snadno zbourat a nebude tak moci sloužit jako obrana potenciálního nepřítele.<sup>62</sup>

Již během stavby odbočné trati do Olomouce se akcionáři dověděli o tom, že plánovaný rozpočet 200 000 zlatých konvenční měny na jednu míli (rakouská míle, přibližně 7,5 km) je už po dlouhou dobu vyšší a činí 377 000 zlatých konvenční měny na míli. S tím samozřejmě souvisel nedostatek financí na pokračování stavby. Přesto byl ještě postaven 15 kilometrů dlouhý úsek z Přerova do Lipníka nad Bečvou, který se dočkal svého otevření 15. srpna 1842.

---

<sup>60</sup> FIŠER, s. 21–22.

<sup>61</sup> Tamtéž, s. 22.

<sup>62</sup> SCHREIER, s. 45–46.

V Lipníku se ovšem stavba zastavila. A tak vyvstala otázka, jak se Severní dráhou císaře Ferdinanda naložit dál. Dokonce se objevil návrh pokračovat se stavbou z Lipníka do Bochnie místo železnice parní železnicí koněspřežnou. Ten byl však postupem času zamítnut. Možná měl na zamítnutí této myšlenky podíl i rozbor a porovnání nákladů na stavbu koněspřežné i parní železnice, nebo také Prusko, které kalkulovalo s napojením Severní dráhy císaře Ferdinanda na svojí železniční síť. Dokonce byl na jednání akcionářů Severní dráhy vyslán i pruský emisar, aby je přesvědčil pro vybudování plánované parní železnice. Nedostatek financí s sebou ale přinesl další závažný problém. Jedna z podmínek privilegia z března 1836 stanovila, že celá dráha musí být hotova do deseti let. Ovšem kvůli finančním problémům bylo jisté, že se tento mezní termín nestihne. Proto ředitelství v čele s Rothschildem podalo již roku 1843 žádost císaři Ferdinandovi I. o prodloužení lhůty. Císař žádost schválil, prodloužil dobu dostavby Severní dráhy o deset let a nový termín jejího dokončení určil na 4. březen 1856. Během nejhoršího období finanční krize společnosti Severní dráhy došlo dokonce na žádost o finanční pomoc od státu. Společnost žádala o pomoc formou půjčky nebo garance. Stát ale poskytnutí jakékoli finanční pomoci odmítl. K dostavbě železnice bylo zapotřebí sehnat ještě 9 milionů zlatých konvenční měny. Vyřešit situaci opět pomohl sám Salomon Mayer Rothschild, když poskytl část chybějících finančních prostředků potřebných k pokračování železnice z Lipníku. Zbylou část poskytli díky Rothschildovu příkladu sami akcionáři.<sup>63</sup> Tímto byla zachráněna celá stavba, společnost i již hotová část železnice. Hrozilo totiž, že by dosud postavená železnice propadla státu. Pozitivní vliv na finanční situaci Severní dráhy měla také vzrůstající nákladní doprava ze stanice Lipník nad Bečvou. Klidně se také jevila přeprava osob, která překročila veškerá očekávání.

Příčin dlouhé finanční krize Severní dráhy Ferdinandovy bylo několik. Mezi hlavní lze zařadit vyšší výkupní ceny pozemků pro stavbu, než se předpokládalo. Dále to byla vysoká cena dovážených kolejnic. Pro provoz se také musely

---

<sup>63</sup> Tamtéž, s. 47–48.

nakoupit další lokomotivy a vozy. Dvukolejný úsek z Vídně do Gänserndorfu byl neustále opravován. Problémy také vznikly v souvislosti se zajišťováním paliva do lokomotiv a v neposlední řadě stoupaly také náklady na pracovní sílu.<sup>64</sup>

V této době se pro vstup do světa železnic rozhodl také stát, zahájil stavbu železnice z Olomouce do Prahy přes Českou Třebovou. Stavba 250 kilometrů dlouhé trati začala 4. září 1842. Zakázku opět získali bratři Kleinové a také bratři Fleischmannové. Vedení stavby měli na starosti vrchní inženýr Karel Keissler a vrchní inženýr Jan Perner. Provoz na této železnici byl slavnostně zahájen 20. srpna 1845. Pravidelná osobní a nákladní doprava začala 1. září 1845. Jízda vlaku z Vídně do Prahy trvala více než 16 hodin. Provoz na této trati společnosti Severní státní dráhy byl pronajat Severní dráze císaře Ferdinanda. Při pronájmu byly užívány vlastní vozy Severní státní dráhy.<sup>65</sup> Severní dráha císaře Ferdinanda provozovala za 3 % hrubého příjmu dráhu z Olomouce do Prahy jen do roku 1850, kdy 7. května začala tuto dráhu provozovat sama Severní státní dráha. Zajímavě řešené bylo také olomoucké nádraží, které bylo potřeba zpřístupnit oběma společnostem kvůli pohodlí cestujících. Příjímací budova pro obě dráhy byla tedy společná. Dvojnádraží mělo dohromady délku jen 250 sáhů (skoro 500 metrů).<sup>66</sup>

Přes finanční krizi Severní dráha císaře Ferdinanda zahájila roku 1845 provoz na odbočce z Floridsdorfu do Stockerau. Ta se brzy sama zaplatila. V tomto roce bylo také svoleno ke stavbě další odbočné trati z Gänserndorfu do Marcheggu, čímž došlo k získání spojení s Bratislavou a s rozestavěnou Uherskou centrální

---

<sup>64</sup> HONS, Josef, *Do Lipníka*. In: HONS, Josef, HLAVAČKA, Milan, MARUNA, Zdeněk, ZEITHAMMER, Karel, *Čtení o Severní dráze Ferdinandově*, Praha 1990, s. 58–60; s. 58.

<sup>65</sup> RINGES, s. 74–77.

<sup>66</sup> HONS, *Do Lipníka*, s. 60.

dráhou. Tato odbočná trať byla dostavěna roku 1848. I dopravu na trati z Marcheggu do Bratislavy převzala Severní dráha císaře Ferdinanda.<sup>67</sup>

Ani stavba hlavní trati z Lipníka nad Bečvou dále přes Hranice, Suchdol, Studénku, Svinov, Přívoz a Hrušov do Bohumína nebyla opomenuta. Vedení stavby z Lipníka se ujal nový vrchní inženýr Carl Hummel. Se stavbou byly potíže již od počátku. Při výběru stavitelů se musely konat hned tři soutěže. Poprvé byl pouze jeden zájemce a nabídl slevu jen ve výši tří procent z rozpočtu. Podruhé se přihlásil také pouze jeden stavební podnikatel, ten již nabídl přijatelnou slevu, ale kvůli stavebně nepříznivému období jara sám podal žádost o odstoupení od smlouvy. Až třetí pokus byl úspěšný, zemní práce tak byly zadány stavebnímu podnikateli Mayerovi von Rauchenbachovi, jenž poskytl dvacetiprocentní slevu. Další stavební práce a pokládání železničního svršku si prováděla Severní dráha sama. Musela si tedy sama zajistit dělníky, sehnat stavební materiál i řídit práce. Stavba z Lipníka začala v měsíci květnu roku 1844. Velké množství prací bylo provedeno v roce 1845, ale nemálo jich bylo potřeba udělat také v roce 1846.<sup>68</sup> Toho roku se obtíže objevily hned u obce Slavíč, kde musel být vybudován tunel, ač podle plánů zde měl být pouze terénní zářez. Kvůli nesoudržnému povrchu se při kopání zářezu ukázalo, že svahy nedrží a sesouvají se. Proto musel vrchní inženýr Hummel navrhnout nové řešení a došlo ke stavbě tunelu. Ten byl vybudován v otevřeném výkopu a posléze zasypan. Lidé si ovšem vymysleli legendu, která přetrvala i po tom, co tunel přestal být v roce 1895 používán. Dle pověsti se duševně chorý císař dověděl, že železnice, která nese jeho jméno, nemá tunel. Poté měl vyjádřit své zklamání a říci, že pořádná železnice musí mít tunel. Tak, jak se někde uvádí na přání, jinde na příkaz císaře, musela Severní dráha císaře Ferdinanda na své železnici

---

<sup>67</sup> HLAVAČKA, Milan, *Dětské nemoci první parní železnice*. In: HONS, Josef, HLAVAČKA, Milan, MARUNA, Zdeněk, ZEITHAMMER, Karel, Čtení o Severní dráze Ferdinandově, Praha 1990, s. 75–78, s. 77–78.

<sup>68</sup> HONS, Josef, *Za uhlím pro lokomotivy*. In: HONS, Josef, HLAVAČKA, Milan, MARUNA, Zdeněk, ZEITHAMMER, Karel, Čtení o Severní dráze Ferdinandově, Praha 1990, s. 79–84; s. 80.

tunel vybudovat. Ten získal jméno podle obce, u které se nacházel – Slavičský tunel, jediný na Severní dráze.<sup>69</sup>

Během stavby tohoto úseku se vyskytly také problémy s dělníky. V této části pracovalo na 10 000 dělníků, z nich zhruba 2000 mezi Lipníkem a Hranicemi. Tyto zaměstnance neplatil Mayer Rauchenbach zrovna nejlépe a poté, co k tomu nastal navíc nedostatek chleba, který pekaři z Lipníka nedokázali v tak velkém množství upéci, se rozhořčení dělníků vystupňovalo. 27. července 1844 se proto zhruba 50 z nich vydalo na cestu do Hranic, kde sídlil přerovský krajský úřad. Za dva dny již bylo před tímto úřadem i před kanceláři stavební firmy Mayera Rauchenbacha na 200 nespokojených dělníků. Nakonec byla situace vyřešena usmířením. Následky si nesli jen čtyři dělníci, kteří byli ze stavby vyhozeni a posláni do Olomouce.<sup>70</sup> Mezi další obtížné stavby na úseku z Lipníka do Bohumína patřil i kamenný most se třiceti poli mezi Hranicemi na Moravě a Drahotušemi. Také most za Lipníkem patřil k náročnějším stavbám. Byl postaven z cihel a měřil přes 400 metrů. Se svými 42 oblouky se vztyčil nad údolím potoka Jezernice. Později, během 70. let 19. století, při stavění druhé koleje vedle něj vyrostl ještě jeden kamenný most.<sup>71</sup> Problémem se ukázal také spor Moravské Ostravy s Přívozem o umístění ostravského nádraží, který se táhl už od roku 1842. V červenci 1844 jej Moravská Ostrava díky vhodnějším podmínkám pro nádraží vyhrála. Podobné spory provázely také stanici Bohumín. Nakonec se pro ni našlo místo stranou od starého Bohumína na močálovité ploše uprostřed lesa. Stavba mezi Lipníkem a Bohumínem skončila na počátku roku 1847. V dubnu téhož roku, za dohledu zemského guvernéra Pillersdorfa a dalších, proběhly zkušební jízdy. Slavnostní vlak byl pak do Bohumína vypraven 1. května 1847.<sup>72</sup> Dosažením Ostravska se Severní dráze podařilo

---

<sup>69</sup> SCHREIER, *Příběhy z dějin našich drah*, s. 48–49.

<sup>70</sup> FIŠER, s. 29–30.

<sup>71</sup> SCHREIER, *Příběhy z dějin našich drah*, s. 49.

<sup>72</sup> HONS, *Za uhlím pro lokomotivy*, s. 82–83.

vyřešit problém s palivem. Mohlo tak být odloženo neadekvátní dřevo a použito uhlí, jehož dovozní cena tímto výrazně poklesla.

Roku 1845 byla hotova pruská dráha prince Viléma až do Annabergu u Bohumína (dnešní Chalupki). Krátce na to 9. března 1846 spolu uzavřely vlády Rakouska a Pruska smlouvu, v níž se dohodlo spojení Bohumína s Annabergem. Vybudovat spojovací dráhu dostala za úkol společnost Severní dráhy císaře Ferdinanda, které byla na tuto stavbu přidělena speciální koncese. Pouze 3,31 kilometru dlouhá spojka z Bohumína do Annabergu byla otevřena 1. září 1848. Pravidelné dopravy se ale dočkala až roku 1849. Od té doby bylo možné cestovat z Vídně do Berlína po železnici za 32 hodin, do Hamburku pak cesta trvala zhruba 44 hodin.<sup>73</sup> Díky této přípojné trase byla možnost se po Severní dráze císaře Ferdinanda napojené na pruskou železniční síť dopravit také do Vratislavi a přes Kandřín-Kozlí (polsky Kędzierzyn-Koźle) až do Krakova.<sup>74</sup>

Dle znění prodloužené verze privilegia bylo nutné dostavět celou železnici až do Bochnie do roku 1856. Ovšem po dosažení Bohumína se opět přihlásila nepříznivá finanční situace a na dostavbu byl nedostatek financí. Navíc na úseku z Osvětimi do Krakova již byla postavena železnice státní dráhy. Severní dráha císaře Ferdinanda by tedy stavěla svoji dráhu souběžně s ní. Proto zase došlo na zásah Salomona Mayera Rothschilda, jenž požádal o změnu privilegia. Vláda změnu schválila roku 1853, Severní dráha císaře Ferdinanda tak nemusela stavět úsek z Osvětimi do Bochnie a ke skladištím soli. Zároveň ale bylo také zdůrazněno, že do 4. března 1856 musí být hotov úsek Bohumín – Osvětim a odbočné tratě ze Svinova do Opavy a z Dědic do Bílska (dnešní Czechowice-Dziedzice – Bielsko-Biala). Již roku 1855 byly hotovy obě odbočky a na hlavní trati úsek z Bohumína do Dědic. V březnu 1856 pak byl dokončen zbytek hlavní dráhy do Osvětimi. Stále scházející spojení z Trzebinie vystavěl stát. Roku 1858 se Severní dráha císaře Ferdinanda dohodla s vládou a koupila od ní úsek

---

<sup>73</sup> ADAMUS, s. 24–25.

<sup>74</sup> BOROVCOVÁ, s. 20.

z Osvětimi do Trzebinie a také železnici do Krakova, zároveň trať k ruské a pruské hranici. Tím tedy vznikla železnice z původních plánů – zajišťující spojení Vídně s Krakovem.<sup>75</sup> Stavitelé stihli splnit podmínku privilegia, aby byl úsek hotov do 4. března 1856 velmi těsně. Veřejný provoz na posledním úseku do Osvětimi a tím i na celé hlavní trase Severní dráhy císaře Ferdinanda byl spuštěn 1. března 1856.

*„Dohromady s hlavním tahem z Vídně do Krakova, vedlejšími tratěmi do Stockerau, Marcheggu, Brna, Olomouce, Opavy a Bělska a se spojkami k pruské a ruské hranici dosáhla Severní dráha délky 83 rakouských mil (630 km), a řadila se tak po Jižní dráze a Rakouské společnosti státní dráhy k nejdelším dráhám v Rakousku.“*<sup>76</sup> Takto byla dokončena stavba Severní dráhy císaře Ferdinanda, která trvala dlouhých 20 let a přinesla s sebou řadu sporů a problémů. Všechny ale byly nakonec vyřešeny a unikátní stavba na svou dobu ohromných rozměrů došla do úspěšného konce.

#### **4.2 Otevírání jednotlivých úseků**

Po dostavbě každého úseku na něm ve většině případů docházelo nejprve ke zkušebním jízdám. Poté na úseku následovalo slavnostní zahájení provozu, většinou za účasti významných osobností. Tato zahájení bývala významnou událostí. Všechny stanice někdy i strážní domky kudy vlak projížděl, byly slavnostně vyzdobeny. Na nádražích, i podél celé trati se pak shromažďovaly davy lidí, které se přišly mnohdy z daleka podívat na rozsáhlé dílo a na stroj, jež téměř všichni spatřili poprvé v životě. Součástí slavnostního aktu na nádražích se stala hudba. Později se dokonce do těchto slavností zapojovala i církev, která slavnostním prvním vlakům požehnala a posvětila železnou dráhu.

Slavnostní událost při otvírání trati (Příloha číslo 5) se neobešla bez chválou oplývajícími články v novinách. Jednou z těchto událostí je i slavnostní příjezd

---

<sup>75</sup> Tamtéž.

<sup>76</sup> HONS, *Za uhlím pro lokomotivy*, s. 84.

vlaků do Brna v roce 1839, o němž informoval i časopis *Květy*, který psal: „*Den 7. červenec byl pro naše hlavní město jakož i pro historii vzdělání celé naší vlasti dnem zajisté památným, o kterémž duch času i jeho dítě – průmysl – velkolepé vítězství slavil. Již před devátou hodinou bylo se veškeré téměř obyvatelstvo v četných skupeních shromáždilo okolo železné dráhy. ... - an okolo jedenácté hodiny první lokomotiv, sedm vozů s sebou mající, zvědavým zrakům ve své velkoleposti se okázal, a za malou chvíli 3 ostatuj – vzácné osoby, mezi nimi též bar. Rothschilda, chovající. Příjezd jejich uvítán byl hlučnou hudbou třech sborů a mnohočetnými ranami z moždířů. ...*“<sup>77</sup> Na toto slavnostní zahájení provozu byly tehdy použity čtyři vlaky, jedoucí z Vídně. Dohromady vezly 38 vozů s 1125 cestujícími. Vlaky táhly lokomotivy *Bruna*, *Gigant*, *Hercules* a *Bucefalus*. Z Vídně do Brna vlaky jely přes čtyři hodiny. Nechyběly ani projevy důležitých osob a hostiny. K této slavnostní události byly dokonce vyraženy pamětní medaile.<sup>78</sup>

Všechny slavnostní první jízdy ovšem předčila velkolepá první jízda do Olomouce konaná 17. října 1841. Oslavy začaly v Uherském Hradišti, kam vlak v čele s lokomotivou *Olomucia* dorazil před obědem v 11 hodin. Vlak byl složen ze dvou částí – vídeňské a brněnské, které se spojily ve stanici Břeclav. Zde se účastnila i vesnická chasa oděná do krojů a také 12. myslivecký prapor. Ve městech i na vesnicích okolo trati mávaly davy lidí. Postupně do vlaku přistoupili hejtmani hradištského, přerovského a olomouckého kraje. V Napajedlech vítali vlak Slováci i Hanáci. Do Přerova přijel ve třináct hodin, prosupěl nádražím a zůstal stát až za Bečvou u obelisku, u kterého stál i oltář. Požehnání dostala železnice od brněnského biskupa hraběte Antonína Schaffgotsche, jenž zastoupil chorého olomouckého arcibiskupa. Poté vlak vyrazil na cestu do Olomouce, kam

---

<sup>77</sup> *Květy* č. 30 z 25. července 1839, Příloha s. 60. In: PACOVSKÝ, Jaroslav (ed.), *Lidé, vlaky, koleje*, Praha 1982, s. 77.

<sup>78</sup> SCHREIER, *Příběhy z dějin našich drah*, s. 42.



přijel před třetí hodinou za nadšení davů, ran z děl a zvonění zvonů ze všech věží blízkého města.<sup>79</sup>

### **4.3 Další tratě Severní dráhy**

Další tratě stavěné Severní dráhou už nesly jiný název, než určovalo původní privilegium. 6. května 1867 byla společnosti udělena koncese na stavbu Moravsko-slezské severní dráhy. Ta se skládala ze dvou částí – z úseku z Brna přes Nezamyslice do Přerova, na němž byl zahájen provoz v srpnu 1869, a z úseku z Nezamyslic přes Olomouc do Šternberka, uvedeného do provozu roku 1870. Dle nové koncese z 1. ledna 1886 musela Severní dráha postavit dráhu moravsko-slezských měst vedoucí z Kojetína přes Kroměříž, Hulín, Valašské Meziříčí, Frýdlant nad Ostravicí, Frýdek-Místek a Český Těšín do Bílska. Při její stavbě společnost využila některých již existujících tratí. V období let 1888 – 1900 postavila Severní dráha další místní tratě.<sup>80</sup>

K těmto tratím patřila například dráha z Rohatce do Strážnice, z Hodslavic do Nového Jičína, z Golešovic do Ustroně, dále ze Studénky do Bílovce, ze Suchdolu do Budišova, ze Suchdolu do Fulneka, z Opavy do Horního Benešova, z Hodonína do Holiče, z Vranovic do Pohořelic, z Hrušovan u Brna do Židlochovic nebo také z Kojetína do Tovačova.<sup>81</sup>

## **5 Provoz železnice**

Provoz na Severní dráze císaře Ferdinanda od otevření prvního úseku do zestátnění trval bezmála 70 let. Ovšem k tomu, aby byl provoz vůbec zahájen, si musela Severní dráha opatřit základní vybavení.

Především se jednalo o lokomotivy. První lokomotivy, až na jednu výjimku, byly dodány ze zahraničí. Jinak už tomu bylo u vozů. Ze zahraničí bylo dovezeno pouze pár kusů sloužících jako vzor pro domácí výrobu. Další nezbytnou

---

<sup>79</sup> HONS, *Na sever ve směru jantarové cesty*, s. 56.

<sup>80</sup> BOROVCOVÁ, s. 20–21.

<sup>81</sup> ADAMUS, s. 29.

součástí železnice byla nádraží s příslušným vybavením. Během několikaletého provozu nového druhu dopravy byla také postupně vydávána různá nařízení sloužící jako pokyny zaměstnancům dráhy a pro zajištění bezpečnosti na železnici.

## 5.1 První lokomotivy

Severní dráha císaře Ferdinanda dovážela první lokomotivy (Příloha číslo 6) z Velké Británie, USA a Belgie. Nejednalo se ale o stroje s vysokou rychlostí, šlo o typy, které mohly být využity osobní i nákladní dopravou a zároveň nebyl problém s vytápěním pomocí dříví i uhlí.<sup>82</sup>

Zpočátku dostávaly lokomotivy jména podle panovníků, významných osob, měst i zemí nebo také mýtických postav. Až později byly lokomotivy číslovány, aby jejich názvy jasně vypovídaly o jejich vlastnostech. Dle tohoto nesla i první lokomotiva na českém území jméno *Moravia*.<sup>83</sup> Totéž platilo i u dalších lokomotiv Severní dráhy, jako byly například *Austria*, *Hercules*, *Jupiter*, *New-York* nebo *Olomucia*.

1. prosince 1836 na čtvrtém generálním shromáždění bylo akcionářům oznámeno, že ředitelství Severní dráhy císaře Ferdinanda povolilo objednání prvních šesti lokomotiv u Stephensona v Newcastlu. Čtyři měly mít uspořádání náprav 1 A 1<sup>84</sup> a dvě se spřaženými nápravami v uspořádání B 1. První lokomotivy dorazily z Británie roku 1837. Musely absolvovat složitou cestu, kdy rozložené v bednách putovaly lodí z Newcastlu do Terstu a pak povozy (někdy je táhlo 10 a více párů koní) do Vídně. Zde byly smontovány za pomoci mechanika Johna Baillieho, dvou strojvedoucích a čtyř strojníků, zapůjčených z Británie.

---

<sup>82</sup> HRUBÝ, Jaroslav, KOPECKÝ, Dobroslav, MAURENZ, Jiří, SELNER, Karel, SKÁLA, Pavel, ŠLECHTA, Svatopluk, *Železnice v československé dopravní soustavě*, Praha 1989, s. 23.

<sup>83</sup> FULTNER, Bohuslav, SCHRÖTTER, Josef, *Svět lokomotiv*, Brno 2014, s. 13.

<sup>84</sup> Uspořádání náprav označuje, kolik má lokomotiva hnacích náprav (dvojkolí) a jak jsou rozloženy. Velké písmeno značí počet hnacích náprav (A – jedna hnací náprava, B – dvě, C – tři atd.). Číslo označuje počet náprav bez pohonu (1 A 1 = lokomotiva se třemi nápravami, z čehož je jedna hnací náprava uprostřed, B 1 = lokomotiva se třemi nápravami, z čehož jsou první dvě hnací a třetí nikoli). Někdy použitý apostrof pak znamená, že nápravy jsou natáčivé vůči hlavnímu rámu lokomotivy.

Objednávka těchto šesti lokomotiv pak byla ještě pozměněna a nakonec obsahovala jen jednu lokomotivu s uspořádáním 1 A 1, tři s uspořádáním B 1 a dvě 1 A. Tyto dvě byly pojmenovány *Austria* a *Moravia*.<sup>85</sup>

Lokomotiva *Austria* měla dva vnitřní válce uložené ve spodní části přední kouřové komory a upevněné na tenký plech kouřové komory. Dalším jejím vybavením byl vnější rám tvořený z plechu s mezilehlým dubovým trámem. Hnací náprava byla posunuta více dopředu. Vnitřní válec ovlivňoval hnací nápravu uloženou před stojanem kotle, tedy prostor vytvořený pro točící se soupravu hnacích kol, a tak musela být náprava posunuta o něco dopředu. Tím se zvětšil i převis zadního stojanu kotle, což zhoršilo chod lokomotivy. *Austria* byla přesnou kopií Stephensonovy lokomotivy *Planet* z roku 1830.<sup>86</sup> Možná, že již měl Stephenson tuto lokomotivu rozdělanu, a právě kvůli tomu snad doporučil změnu v objednávce lokomotiv Severní dráhy. Ta si totiž změnou objednávky vůbec nepolepšila a objednala si stroje horší, než požadovala objednávkou původní.

Další lokomotiva, která dorazila, byla *Moravia*. Byla typu *Mercury*<sup>87</sup> a měla Stephensonův klasický kotel složený ze skříňového topeniště a žárotrubného válcového kotle. Spolu s *Austrií* fungovaly až do roku 1849, kdy došlo k jejich zrušení a o tři roky později k sešrotování. Dalšími lokomotivami z první objednávky byly *Samson*, *Hercules* a *Vulcan*. Jejich uspořádání náprav bylo B 1 a typ také *Mercury*. Jednalo se o klasické nákladní lokomotivy. V provozu vydržely do roku 1848, později byly sešrotovány. Poslední objednaná lokomotiva

---

<sup>85</sup> ZEITHAMMER, Karel, *První lokomotivy Severní dráhy*. In: HONS, Josef, HLAVAČKA, Milan, MARUNA, Zdeněk, ZEITHAMMER, Karel, *Čtení o Severní dráze Ferdinandově*, Praha 1990, s. 41–46; s. 42–43.

<sup>86</sup> HELMHOLTZ, Richard, STABY, Wilhelm, *Die Entwicklung der Lokomotive im Gebiete des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, I. Band*, München, Berlin 1930, s. 5.

<sup>87</sup> Tento typ vznikl zdokonalením základního typu *Planet*, vyrobeného roku 1830 pro dráhu z Liverpoolu do Manchesteru.

dostala jméno *Vindobona*. Jediná s uspořádáním náprav 1 A 1 a typu *Patentee*<sup>88</sup>. Jako osobní lokomotiva sloužila do roku 1851, sešrotována pak byla roku 1856.<sup>89</sup>

Již roku 1838 byly od Stephensona objednány další lokomotivy typu *Patentee*, první se jménem *Jupiter* byla dodána přednostně již v březnu, další tři *Gigant*, *Concordia* a *Bruna* do konce července. Nejdéle jezdila lokomotiva *Jupiter*, sešrotovaná roku 1861, zbylé byly zlikvidovány již roku 1856. Další lokomotivu pojmenovanou *Columbus* zakoupila v červnu 1838 Severní dráha od Williama Norrise z Philadelphie. Používala se převážně v nákladní dopravě a byla sešrotována roku 1852. Dalším dodavatelem se stal také John Cockerill ze Seraingu v Belgii. V červnu roku 1838 dodal lokomotivy *Saturn* a *Mercur*, obě typu *Patentee* s uspořádáním 1 A 1. Z provozu byly vyřazeny v roce 1851. Následující čtyři lokomotivy z roku 1839, byly vyrobeny v Británii. *Rakete* u firmy Jones, Turner & Evans v Newton Le Willows, lokomotivu *Bucephalus* vyrobila lokomotivka Tayleur & Co. z Warringtonu (firma s kapitálovou účastí Roberta Stephensona), *Magnet* firma Longridge Starbuck & Co. z Newcastleu a *Nordstern* firma Georg & John Rennies z Londýna. Roku 1840 pak byly dodány *Atlas* a *Vesta*, funkční do roku 1861.<sup>90</sup>

První lokomotivou vyrobenou na území Rakouska se stala *Patria*. 14. srpna 1838 nabídl ředitel strojní služby John Baillie ředitelství Severní dráhy, že postaví lokomotivu v dílnách Severní dráhy. 30. srpna 1840 pak byla *Patria* hotova. 18. října proběhla zkušební jízda z Vídně do Gänserndorfu za účasti vysoce postavených vídeňských občanů. Jízda proběhla úspěšně a lokomotiva o výkonu 35 koňských sil s osmi vozy projela trasu rychlostí 43 km/h. V provozu pak lokomotiva vydržela dlouhých 22 let. Severní dráha ale další výrobu lokomotiv

---

<sup>88</sup> Další vývojový stupeň typu Planet.

<sup>89</sup> ZEITHAMMER, *První lokomotivy Severní dráhy*, s. 43–44.

<sup>90</sup> Tamtéž, s. 44–46.

zavrhl kvůli vysokým nákladům a vytiženosti vídeňských dílen opravami lokomotiv a výrobou vozů.<sup>91</sup>

Roku 1841 přišla další lokomotiva od Norrise z Ameriky pojmenovaná *New-York*, ovšem nebyla tak úspěšná jako dřívější *Columbus*. V téže době byla ze Spojených států objednána další lokomotiva – *Baltimore* od firmy Baldwin, Vail & Hufty z Philadelphie. Lokomotiva měla uspořádání 2'A a hnací nápravu měla až za skříňovým kotlem. Další dvě lokomotivy byly objednány u Turnera v Británii, jednalo se o lokomotivy nákladní. Jmenovaly se *Minotaurus* a *Ajax* s uspořádáním náprav 2'A. *Ajax* byl používán do roku 1874, v roce 1910 putoval do vídeňského železničního muzea, *Minotaurus* sloužil do roku 1867, pak byl ještě využit ke stavbě Moravsko-slezské severní dráhy. Následovaly lokomotivy *Adler* a *Pfeil*. Obě byly typ *Patentee* a fungovaly do roku 1865. Další čtyři lokomotivy byly objednány u firmy Sharp, Roberts & Co z Manchesteru. Byly objednány postupně a jednalo se o *Phoenix*, *Meteor*, *Titan* a *Pluto*. Šlo o typy *Patentee*. Vyznačovaly se koly s velkým průměrem. 15. ledna 1841 byly u Cockerilla objednány další čtyři lokomotivy typu *Patentee*. Dostaly jména *Olomucia*, *Comet*, *Theseus*, *Centaur*. Roku 1842 dorazily další stroje typu *Patentee*. Měly uspořádání náprav 1 A 1 a byl pro ně význačný skříňový kotel s kupolí. Jednalo se o lokomotivy *Planet*, *Delphin*, *Blitz* a *Neptun*. Poslední stroje dovezené z Británie se jmenovaly *Cyclop* a *Goliath*. Vyrobita je firma Nasmysth, Gaskell & Co. z Patricoftu u Manchesteru. Používat se začaly roku 1842. Jejich nápravy byly v uspořádání 2'A. Obě byly vyřazeny z provozu před rokem 1865.<sup>92</sup>

## 5.2 První vozy

Podoba vozů Severní dráhy císaře Ferdinanda vycházela z anglických vzorů. Stejně jako lokomotivy i první vozy byly dodány z Británie. Jednalo se ale jen

---

<sup>91</sup> Tamtéž, s. 46.

<sup>92</sup> ZEITHAMMER, Karel, *Lokomotivy pro trať do Přerova, Olomouce a Lipníka*. In: HONS, Josef, HLAVÁČKA, Milan, MARUNA, Zdeněk, ZEITHAMMER, Karel, Čtení o Severní dráze Ferdinandově, Praha 1990, s. 61–66; s. 61–63.

o několik kusů, jež měly sloužit jako vzor pro domácí výrobu. Bylo tak učiněno především kvůli vysokým ochranným clům. Vozy Severní dráhy měly větší a silnější spodek než vozy rakouských koněspřežných drah. Na podvozek byla umístěna vozová skříň. Díky zdokonalenému vypružení šlo vozy také více prodlužovat. Dvojkolí vozů už nebyla natáčivá, ale byla pevně upevněna a mohla se pouze otáčet.<sup>93</sup>

První osobní vozy (Příloha číslo 7) byly rozděleny do tří tříd. Vzápětí se ovšem objevuje i třída čtvrtá. První třída byla nejelegantnější a nejpohodlnější. Měla tři oddíly, každý po šesti oddělených vypolstrovaných sedadlech potažených sukem. Oddíly byly opatřeny okny ze skleněných tabulí. Celkem tedy vůz první třídy pojal 18 pasažérů. První vozy druhé třídy se vyznačovaly menší elegancí než vozy první třídy. Měly tři neuzavřené oddíly, každý oddíl byl vybaven osmi sedadly s koženým čalouněním. Vůz byl zařízen pro přepravu 24 osob. Vozy této třídy byly zastřešeny, vpředu a vzadu uzavřeny, ale z obou stran byly otevřeny a opatřeny koženými plášti, které sloužily ke svěšení a k ochraně proti nepřízní počasí. Také ve výbavě vozů třetí třídy nechyběla střecha. Tyto vozy byly rozděleny do čtyř neuzavřených prostorů a na všech stranách byly otevřeny. Každý oddíl obsahoval osm sedadel, celý vůz potom 32. Vozy čtvrté třídy pak šlo rozeznat oproti vozům třetí třídy tím, že nebyly shora kryty, neměly střechu.<sup>94</sup> Cestování čtvrtou třídou bylo tedy dosti nepohodlné, cestující se neměli kde skrýt, byli vystaveni nepřízní počasí a dýmu vycházejícímu z lokomotivy. Navíc tato třída neměla sedadla a byla určena stojícím cestujícím.

Vozy jednotlivých tříd se od sebe kvůli usnadnění orientace pro cestující odlišovaly barvou svých vozových skříní. První třída měla barvu žlutou a černou, druhá třída zelenou, třetí tabákově hnědou a čtvrtá měla modrou se šedým

---

<sup>93</sup> MARUNA, Zdeněk, *První vozy Severní dráhy*. In: HONS, Josef, HLAVAČKA, Milan, MARUNA, Zdeněk, ZEITHAMMER, Karel, *Čtení o Severní dráze Ferdinandově*, Praha 1990, s. 47–51; s. 47.

<sup>94</sup> STOPFL, s. 38.

odstínem. Pro lepší orientaci byly navíc stejnými barvami rozlišeny také jízdenky do jednotlivých tříd.<sup>95</sup>

Pro spojování jednotlivých vozů k sobě a jejich skládání do souprav musel mít každý vůz své vlastní tažné zařízení. „*Spražení více vozů do soupravy klade větší požadavky také na tažné a narážecí ústrojí. Anglie nám odkázala tažné ústrojí oddělené od narážecího. To bylo tvořeno na každém čelníku dvojicí pružných nárazníků, umístěných ve velké vzdálenosti od sebe. Talíř nárazníků tvořil dřevěný kotouč vypolštářovaný koňskými žíněmi a potažený koží. Nárazníková tyč, užitá u vozů vyšších tříd, procházela čelníkem do prostoru spodku a byla opřena o vodorovné pružiny. Nárazníky ostatních vozů nebyly vypružené. Sprahovalo se řetězem zakončeným hákem.*“<sup>96</sup>

Zajímavý je také systém ručních brzd. Každý brzděný vůz byl ovládán brzdařem, jenž seděl na vyvýšeném místě a sledoval lokomotivu. Souprava Severní dráhy byla většinou brzděna zhruba čtvrtinou vozů. Upřednostňovalo se umístění brzd na osobní vozy druhé třídy. Brzděny byly všechny nápravy vozu a zdrže v podobě brzdových špalíků ze dřeva se nacházely po obou stranách kola.<sup>97</sup>

V letech 1840 a 1841 byly hojně využívány všechny třídy osobních vlaků. Vozy první třídy využilo v těchto letech 5 % cestujících, druhé třídy 23 %, třetí třídy 51 % a čtvrtou třídou se přepravilo 21 % cestujících Severní dráhy císaře Ferdinanda.<sup>98</sup>

První doložené údaje o nákladních vozech pocházejí až z let 1840 a 1841. V těchto letech Severní dráha vedla až do Přerova a Olomouce. Proto musel být navýšen nejen počet osobních vozů, ale i nákladních. Množství osobních vozů první třídy vzrostlo ze 12 v roce 1840 na 15 ke konci roku 1841, druhé třídy z 27 na 45 a třetí třídy z 33 na 39. V roce 1841 byly také postaveny dva smíšené vozy

---

<sup>95</sup> MARUNA, Zdeněk, *První vozy Severní dráhy*, s. 48.

<sup>96</sup> Tamtéž, s. 49.

<sup>97</sup> Tamtéž.

<sup>98</sup> HLAVAČKA, *Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce*, s. 46.

první a druhé třídy a dva druhé a třetí třídy. Počet nákladních vozů se také zvýšil ze 161 v roce 1840 na 340 ke konci roku 1841, množství vozů na přepravu ekvipáže se v těchto letech zvýšilo z 9 na 16. Počet vozů pro přepravu koní se nezměnil, stále byly tři. V roce 1841 byly také nově zaznamenány vozy zavazadlové, jichž bylo devět. Celkový stav vozů Severní dráhy byl pak v uvedených dvou letech navýšen téměř o polovinu.<sup>99</sup> Z tohoto lze vyčíst, že nákladní vozy Severní dráhy se stejně jako vozy osobní dále dělily a specializovaly. Také z těchto a dalších podkladů vyplývá, že nákladní vozy existovaly již v prvních letech Severní dráhy, ale jejich počet ani podobu nelze s určitostí udat. Později se objevily další specializace, například nákladní vozy na potraviny, vozy na vodu, vozy na uhlí, vozy zavazadlové nebo sněhové pluhy.

### 5.3 Železniční stanice

Železniční stanice si vždy zakládaly na svém účelu, nejednalo se tedy o žádné architektonické skvosty. Nádraží i budovy byly často stavěny dle dopředu stanoveného jednotného vzoru, což vysvětluje to, proč si byla většina nádraží podobná.<sup>100</sup>

Stejně jako pro většinu zařízení Severní dráhy, také pro první železniční stanice byla získána inspirace z Británie. Pro konečnou podobu nádraží platilo několik pravidel. Bylo doporučeno oddělit od sebe přijíždějící a odjíždějící cestující. Cestující zároveň nesměli cestou na nástupiště přecházet přes koleje. Kvůli odbavení zavazadel a zásilek měl být možný příjezd povozů až do místa jejich nakládání a vykládání. Kvůli udržování a opravě vozů musely být postaveny remízy a dílny. Kvůli doplnění vody a uhlí pro lokomotivy pak musely být vybudovány skladiště uhlí a vodárny.<sup>101</sup> Cestující měl také chránit přístřešek dosahující až k vlaku. Navíc bylo dobré oddělit je podle příslušných tříd, jimiž se

---

<sup>99</sup> MARUNA, Zdeněk, *Vozy pro tratě do Přerova, Olomouce a Lipníka*. In: HONS, Josef, HLAVAČKA, Milan, MARUNA, Zdeněk, ZEITHAMMER, Karel, Čtení o Severní dráze Ferdinandově, Praha 1990, s. 67–70; s. 67.

<sup>100</sup> SCHREIER, Pavel, *Poutavý svět kolejí*, Praha 2005, s. 139.

<sup>101</sup> KREJČÍŘÍK, s. 47.



chystali cestovat. Stanice měla ležet v přímé a vodorovné poloze a neměla se vyskytovat v těsné blízkosti města nebo obce, za účelem zabránění nehodám a požárům. Stanice se dělily na hlavní, vzdálené zhruba 30 kilometrů od sebe kvůli doplnění uhlí a vody do lokomotiv, a vedlejší neboli mezilehlé, ležící od sebe zhruba sedm kilometrů.<sup>102</sup>

Železniční stanice byly obvykle stavěny souměrně s přijímací budovou a restaurací uprostřed. Za kolejemi proti přijímací budově stávaly provozní budovy – výtopna, vodárna, dílny. Bokem se stavěly skladiště a remíza pro vozy. Stanice obvykle měřila 200 až 300 metrů, vlaky tedy mohly mít 20 – 24 vozů. Vedlejší koleje vedly rovnoběžně s hlavní kolejí. Okolo stanice bývalo pravoúhlé oplocení a ke vjezdu do ní se používala vrata. Severní dráha zpočátku nechtěla do stanic investovat příliš peněz. Svědčí o tom například jednoduchá stanice Wagram z roku 1839. Uprostřed se nacházela dopravní kancelář, po stranách měla dvě čekárny a vodárnu a vozovou remízu. Oproti tomu přerovská stanice již byla větší a lépe vybavená. Leželo zde šest kolejí s jedenácti výhybkami. Tři koleje uprostřed byly v délce zhruba 100 metrů schovány pod střechu. Dále zde byla přijímací budova s restaurací. Na straně blíže k městu se rozprostíralo skladiště s nakládací rampou, na opačné straně remíza pro lokomotivy s vodárnou včetně tří strohých kolejí a tří točen.<sup>103</sup> Kvůli rostoucí přepravě a nedostatečné kapacitě stanic, musela být většina záhy předělána. Docházelo k jejich rozšiřování i prodlužování – často musela být jejich délka zdvojnásobena. Zvětšování se nevyhnulo ani přijímacím budovám a především skladištím.

#### **5.4 Základní informace o zaměstnancích a bezpečnosti**

Pro práci na železnici byla potřeba tvrdá příprava. Jednalo se o práci denní, přes noc i ve svátky. Budoucí zaměstnanci byli lákáni inzeráty i plakáty. Mezi požadavky na železničáře patřila znalost čtení, psaní a počítání. Bylo také nutné,

---

<sup>102</sup> HONS, *Na sever ve směru jantarové cesty*, s. 54.

<sup>103</sup> HONS, *Na sever ve směru jantarové cesty*, s. 54–55.

aby se zaměstnanci byli schopni domluvit německy.<sup>104</sup> Prvními zaměstnanci byli často místní lidé, z nichž mnozí již pracovali na stavbě Severní dráhy jako dělníci. Zaučení a připravení železničních zaměstnanců trvalo maximálně dva roky. Dalšími požadavky se stalo poctivé zacházení s penězi a svědomité vykonávání svých povinností. Zaměstnancům bylo poskytováno mnoho výhod, mezi ně se řadily volné jízdenky, byly pro ně budovány železničářské konzumy, ale také mohli levně nakupovat uhlí.<sup>105</sup>

1. července 1839 byly v němčině vydány předběžné instrukce Severní dráhy císaře Ferdinanda, jednalo se o instrukce pro některé zaměstnance – pro inženýry, jejich asistenty, zastupující drážní dozorce, strojvedoucí, průvodčí, vozmistry, mazače vozů a strážníky tratí. Později byl vydán celý soubor instrukcí. Týkal se strojvedoucích, topičů i nové pracovní pozice – tendrové stráže, ta zajišťovala spojení strojvedoucího s vlakvedoucím. Stav tratě a stanic dostali na starost po úsecích o délce nejvýše tři míle (rakouské míle, 1 míle zhruba 7,5 km, 3 míle zhruba 22,5 km) traťoví dozorčí inženýři spolu se strážníky trati, žijícími ve strážních domcích vzdálených na dohled od sebe (600 rakouských sáhů, zhruba jeden kilometr). Ve stanicích pak sloužilo mnoho dalších zaměstnanců, například provozní inspektor, vrchní inženýři, inženýři, asistenti, vrchní expeditor, expeditoři, účetní, úředníci ale i skladníci, strážci staničních vrat nebo nosiči zavazadel. Osobní vlaky jezdily za dozoru průvodčích, nákladní za dozoru nakladače a dvou pomocníků. Ženy a dcery zaměstnanců byly zaměstnávány až od roku 1860 jako telegrafistky, při prodeji jízdenek nebo jako závorářky.<sup>106</sup>

V roce 1844 pověřilo generální shromáždění ředitelství Severní dráhy, aby založilo penzijní fond pro zaměstnance Severní dráhy a vdovy po nich. Fond se

---

<sup>104</sup> HONS, Josef, *První železničáři*. In: HONS, Josef, HLAVAČKA, Milan, MARUNA, Zdeněk, ZEITHAMMER, Karel, *Čtení o Severní dráze Ferdinandově*, Praha 1990, s. 69–74; s. 69.

<sup>105</sup> DIVIŠ, Jiří, *Výchova a pracovní podmínky železničářů v minulosti a dnes*. In: JELEN, Jiří (ed.), *Mezinárodní symposium 150 let železnic v Československu*, 2. díl., Brno 1989, s. 233–244; s. 234–235.

<sup>106</sup> HONS, *První železničáři*, s. 70.

měl skládat především z příspěvků společnosti (4000 zlatých za rok) a ze srážek z platů zaměstnanců, kteří byli u Severní dráhy zaměstnání 10 let a mohli se stát členy fondu. Penzijní statut vydala společnost roku 1851. Výše penze se určovala podle doby zaměstnání od čtyř desetin po 10 letech až do devíti desetin po 35 letech<sup>107</sup>, po 40 letech zaměstnání u Severní dráhy pak byla stejně vysoká jako plat. Důchod pro vdovy tvořil třetinu platu již nežijícího manžela, maximálně ale částku 600 zlatých za rok.<sup>108</sup>

Na to, že železničáři bývali často označováni modrou armádou, měla vliv především Severní dráha císaře Ferdinanda. Snažila se totiž odlišit své zaměstnance od cestujících, aby je cestující poznali a mohli jim být plně k dispozici. Strážníci tratí chodili sice oděni do černošedého kabátce a černé čepice, ale průvodčí a pracovníci nádraží nosili modré kalhoty, modré sako a modrou čepici. Většina lemů a manžet oděvů pak byla oranžová.<sup>109</sup>

Protože byla Severní dráha císaře Ferdinanda průkopníkem parního železničního provozu v Rakousku, byla většina bezpečnostních nařízení, předpisů a zákonů vydávána až v průběhu jejího provozu. Během její existence docházelo také ke zdokonalování bezpečnosti ze strany samotné Severní dráhy.

Ze začátku se na Severní dráze jezdilo pouze ve dne. 15. srpna 1839 byl vydán předpis o jízdě vlaků, který stanovil, že vlaky smí za sebou vyjet minimálně po půl hodině od předchozího. Dále, že na vlak stojící ve stanici musí být upozorněn strojvedoucí následujícího vlaku praporem. Na lokomotivě musela být třetí osoba, která koukala dozadu a kontrolovala vlak. V případě potřeby pomoci vlaku uvízlému na trati museli strážníci trati dojít jeden k druhému a podat takto ústní zprávu až do nejbližší stanice.<sup>110</sup>

---

<sup>107</sup> Každých pět let o desetinu víc.

<sup>108</sup> Tamtéž.

<sup>109</sup> SCHREIER, *Poutavý svět kolejí*, s. 140–150.

<sup>110</sup> HONS, Josef, *Zabezpečení provozu*. In: HONS, Josef, HLAVAČKA, Milan, MARUNA, Zdeněk, ZEITHAMMER, Karel, *Čtení o Severní dráze Ferdinandově*, Praha 1990, s. 101–104; s. 101.

S bezpečností souvisí také rychlost vlaků, která byla předepsána úřady. Z počátku činila u osobních vlaků maximálně čtyři míle<sup>111</sup> a u vlaků nákladních dvě míle za hodinu. Navýšilo ji až vládní nařízení z 9. června 1842. Tyto rychlosti se zvýšily na pět a na tři míle za hodinu.<sup>112</sup> Další zvýšení přinesl Policejní zákon pro železnici z 30. ledna 1847. Udával zrychlení na čtyři a šest mil za hodinu. Řešil také bezpečnost na železnici, práva a povinnosti přepravce a cestujících, udával pokuty za přestupky a také možnost vykázat z přepravy opilé osoby. Železniční provozní řád vydaný 16. listopadu 1852 opět umožňoval zvýšení rychlostí, tentokrát na sedm a pět mil za hodinu. Také dal státní správě právo využít během války železnici pro vojenské účely.<sup>113</sup>

Počátky návěstění Severní dráhy byly značně primitivní – za pomoci barevných praporců. Jimi strážníci trati posílali příkazy strojvedoucímu. Žlutý praporec přikazoval strojvedoucímu, aby odpojil lokomotivu od vlaku a jel směrem na začátek trati pro vlak stojící na trati. Modrý praporec udával stejný příkaz, ale v opačném směru. Červený praporec nařizoval pomalou jízdu, černý stůj a bílý doplňoval žlutý a modrý a přikazoval vzít s sebou na pomoc vlaku uvízlému na trati jeden nákladní vůz.<sup>114</sup> Před rokem 1845 přebrala Severní dráha návěstní předpisy od Jižní státní dráhy z Vídně do Terstu. Jednalo se o deset signálů pro den i noc. Čtyři používal strojvedoucí k informování průvodčích o brzdění vlaku, průvodčí dával dvěma znameními strojvedoucímu a jedním traťovým strážníkům informace o trati a úpravě rychlosti. Strážníci pak značili strojvedoucí tři návěsti – volno, pomalu, stůj. Roku 1845 Severní dráha zřídila první optický košový telegraf nejprve na úseku z Přerova do Lipníka. Jednalo se o stožárová košová návěstidla s přesně danou soustavou tří košů a v noci světel. Tím bylo

---

<sup>111</sup> Jednalo se o rakouskou míli. 1 míle = cca 7,586 kilometrů. 4 míle = cca 30 kilometrů.

<sup>112</sup> ZEITHAMMER, *Lokomotivy pro trať do Přerova, Olomouce a Lipníka*, s. 64.

<sup>113</sup> ZEITHAMMER, Karel, *Lokomotivy 40. a 50. Let*. In: HONS, Josef, HLAVAČKA, Milan, MARUNA, Zdeněk, ZEITHAMMER, Karel, *Čtení o Severní dráze Ferdinandově*, Praha 1990, s. 85–96; s. 95–96.

<sup>114</sup> BOUDA, Jiří, SCHRÖTTER, Josef, *Pozor, přijíždí vlak. Zabezpečení a řízení dopravy na železnici*, Brno 2015, s. 11.

možno domluvit devět návěstních znamení od stanoviště ke stanovišti až do nejbližší stanice a dále.<sup>115</sup>

Ovšem největší pokrok v dorozumívání na železnici přinesl telegraf. Státní telegrafní linka z Vídně do Brna vedoucí podél železnice Severní dráhy císaře Ferdinanda byla budována již roku 1846. Postupně docházelo k jejímu prodlužování. Přičemž bylo Severní dráze povoleno telegrafní linku také používat. K telegrafování v Rakousku byl využíván nejprve přístroj Alexandra Baina ze Skotska upravený vídeňským mechanikem Johannem Michaellem Ecklingem. Roku 1853 byly vydány Instrukce pro telegrafní službu na Severní dráze císaře Ferdinanda. Severní dráha tyto přístroje používala až do roku 1888, kdy je nahradila přístroji dokonalejšími.<sup>116</sup>

## **6 Zestátnění**

K zestátnění Severní dráhy se schylovalo v letech 1883 – 1885. V květnu roku 1883, poté co Severní dráha podala žádost o obnovu privilegia, proběhly první diskuze ve vládním kabinetu týkající se otázky dalšího vývoje Severní dráhy císaře Ferdinanda. V červnu téhož roku se dospělo pouze k tomu, že Severní dráha může být vykoupena státem od 1. ledna 1885. Objevovaly se argumenty pro zestátnění i pro udělení nového privilegia. Výhodou pro Severní dráhu bylo, že v žádosti o novou koncesi uvedla, že vloží 34 milionů zlatých na zlepšení a postavení dalších drah. Tímto tedy došlo k jednání o podmínkách nové koncese. Mezi požadavky Severní dráhy patřilo, aby byla koncese udělena alespoň na 50 let. Stát žádal, aby při 14% dividendách klesaly tarify a zároveň chtěl mít dozor nad vedením dráhy. 5. května 1884 nebyl návrh na nové privilegium schválen a spory o novou koncesi nebo zestátnění pokračovaly. S blížícím se 5. květnem 1886, kdy končilo privilegium, došlo k dalšímu jednání o podmínkách nové koncese. Opět se jednalo o padesátileté lhůtě, ale výše

---

<sup>115</sup> HONS, *Zabezpečení provozu*, s. 102.

<sup>116</sup> Tamtéž, s. 103–104.

dividend pro snižování tarifů byla snížena nejprve na 8 %, poté stanovena na 10 %. Koncese začala platit od 1. ledna 1886.<sup>117</sup>

Severní dráha dostala koncesi za podmínky, že mimo jiné stanoví nový uhelný tarif, koupí ostravskou báňskou dráhu a přijme do vedení technického oddělení Wilhelma Asta, ředitele Moravsko-slezské centrální dráhy. Zároveň musela Severní dráha v případě výnosu vyššího než 100 zlatých na jednu akcii (dividenda ve výši 10 %), tento výnos rozdělit na polovinu mezi sebe a stát.<sup>118</sup>

V nové koncesi si stát také vymezil právo zestátnit hlavní síť železnic (Příloha číslo 8) Severní dráhy kdykoli od roku 1904. Podmínkou toho byla náhrada ztraceného zisku Severní dráze za ta léta, během nichž směla Severní dráha dle koncese železniční síť nadále užívat, tedy do roku 1940.<sup>119</sup> Stát podle tohoto práva začal již roku 1905 vyjednávat se Severní dráhou o postátnění. „*Dne 7. července 1906 přednesl ministerský předseda Paul von Gautsch v poslanecké sněmovně říšské rady dohodu o úmluvě mezi vládou a správní radou Severní dráhy císaře Ferdinanda o zestátnění její veřejné sítě se zpětnou platností k 1. lednu 1906. Podle dohody měl stát získat hlavní trať s odbočkami, vlečkami, vozovým parkem a jiným příslušenstvím za roční rentu 30,5 miliónů korun a 17 lokálních drah za 1,7 miliónů korun. Tato renta měla být splácena nepřetržitě až do roku 1940. Konkrétně to znamenalo, že stát převezme 1 035 kilometrů hlavních a 310 kilometrů místních drah, 607 lokomotiv a 515 tendrů, 462 zavazadlových vozů, 1 293 osobních vozů, 21 085 nákladních vozů a 26 sněhových pluhů. Do zestátnění nebyla zahrnuta báňská dráha z Ostravy-Prívozu do Doubravy jako část volného vlastnictví Severní dráhy a uhelné doły.*“<sup>120</sup> Na konci října 1906 schválila zestátnění panská sněmovna za podmínky, že do

---

<sup>117</sup> HLAVAČKA, Milan, *Zápas o novou koncesi*. In: HONS, Josef, HLAVAČKA, Milan, MARUNA, Zdeněk, ZEITHAMMER, Karel, Čtení o Severní dráze Ferdinandově, Praha 1990, s. 154–157; s. 155–156.

<sup>118</sup> Tamtéž, s. 156.

<sup>119</sup> ADAMUS, s. 31.

<sup>120</sup> HLAVAČKA, Milan, *Zestátnění Severní dráhy*. In: HONS, Josef, HLAVAČKA, Milan, MARUNA, Zdeněk, ZEITHAMMER, Karel, Čtení o Severní dráze Ferdinandově, Praha 1990, s. 204–206; s. 205.

1. ledna 1907 provozovala železnici Severní dráha na státní účet. 31. prosince 1906 se zestátněné železnice Severní dráhy a jejího příslušenství ujala ministerská komise. 1. ledna 1907 pak zahájila svou činnost nová organizace Severní dráhy spolu s nově vzniklým c. a k. ředitelstvím Severní dráhy, do jehož čela se postavil Karl von Banhans.<sup>121</sup>

Nezestátněný zbytek společnosti se naplno přeorientoval na uhelné podnikání, jemuž se vedle železnic společnost věnovala již od 50. let. V tomto období společnost nakoupila několik dolů na Ostravsku. Motivovalo ji k tomu hlavně to, aby měla dostatek paliva na provoz za režijní cenu a také možnost zisků z prodeje uhlí. Těžba v těchto dolech se rozšiřovala a zisky stoupaly. V době, kdy již bylo v dohledu hrozící zestátnění železnice, se pak do těžby investovalo více prostředků než do železniční sítě.

## **7 Závěr**

Severní dráha císaře Ferdinanda byla významná nejen tím, že byla první parostrojní železnicí na území Rakouska, ale také svým rozsahem. Hlavní trať vedla z Vídně přes Wagram, Gänserndorf, Břeclav, Přerov, Lipník nad Bečvou, Bohumín, Osvětim a další až do Krakova. Dále zahrnovala odbočky do Brna a Olomouce a později několik místních tratí a báňskou dráhu. Důležitá byla také proto, že její stavba, a vlastně i provoz, přinesly vznik řady nových odborností.

Její hlavní význam ale spočíval hlavně v ekonomických přínosech a v přínosech pro vojenství. Především v městech, jimiž Severní dráha císaře Ferdinanda procházela, vzkvétal průmysl, obchod i služby související se železnicí. Průmyslová revoluce se mohla díky železnici rozjet naplno. Přeprava výrobků, surovin i lidí byla nevídaná jak množstvím, tak i na tu dobu neuvěřitelnou rychlostí. Díky Severní dráze byly zakládány uhelné doly na Ostravsku, rostla těžba uhlí a to se vzápětí stalo hlavní přepravovanou surovinou i přesto, že

---

<sup>121</sup> Tamtéž.

zpočátku se s ním počítalo pouze okrajově. Stalo se také nejdůležitějším zdrojem zisků. Důležité byly také další přepravované komodity, ale i osobní přeprava přinesla nad očekávání vysoké zisky. Později, po udělení nové koncese, od roku 1866 přinášela Severní dráha císaře Ferdinanda za určitých podmínek jisté finanční zisky i státu. Za přispění Severní dráhy došlo k velkému rozvoji Vítkovických železáren, které také dodávaly některý materiál potřebný k její stavbě. Severní dráha zajišťovala i napojení na pruskou železniční síť a tím byla možná železniční doprava přes značnou část Evropy. Význam pro vojenství spočíval v rychlé přepravě velkého množství zásob, výbavy i vojáků na velké vzdálenosti. V případě válečného ohrožení, tak nejen Severní dráha, ale železnice vůbec zajistily rychlou přepravu na frontu.

Počátky železnic v Rakousku byly složité. Zprvu byla vláda i císař František I. razantně proti reformám. Až po nástupu císaře Ferdinanda I. na trůn vláda železnicím ustoupila, protože si uvědomila jejich význam pro vojenství. Přesto byly první dvě železnice na rakouském území postaveny ještě za Františka I. a jednalo se o koněspřežné dráhy z Českých Budějovic do Lince a z Prahy k Lánům. První parní železnicí se stala od roku 1837 budovaná Severní dráha císaře Ferdinanda.

S první myšlenkou vybudovat Severní dráhu přišel Franz Xaver Riepl v roce 1829. Nejprve uvažoval o vybudování železnice od solných dolů u Bochnie do Vídně a z Vídně až do Terstu. Sám ale zjistil, že takto velký projekt je nerealizovatelný a od části z Vídně do Terstu ustoupil. Železnice měla tedy vést z Vídně přes Wagram, Gänserndorf, Břeclav, Přerov, Lipník nad Bečvou, Bohumín a Osvětim až k Bochnii. Nakonec se tento záměr splnil téměř po dvaceti letech, kdy byla železnice po změně privilegia dostavěna do Osvětimi a s využitím již postavené státní dráhy dosáhla Krakova.

Privilegium ke stavbě železnice mezi Vídní a Bochní s odbočkami do Brna, Olomouce, Opavy, Bielska, Bielé, Dworů a Věličky udělil císař Ferdinand I.



v březnu 1836. Hlavní dvě podmínky zněly – postavit celou hlavní trať s odbočkami do deseti let, do dvou let pak musela být vybudována první míle. Mezi další podmínky patřilo utvořit akciovou společnost, snažit se při vykupování pozemků pro stavbu domluvit s jejich majiteli po dobrém, pro stavbu budov v železničních stanicích se řídit platnými zákony, nebo že na další odbočné tratě bylo potřeba zažádat o nová povolení.

Akciová společnost byla založena v březnu 1836. V jejím čele stáli Salomon Mayer Rothschild, Franz Xaver Riepl, Heinrich Sichrovsky a další. Bylo vydáno 12 000 akcií po 1000 zlatých konvenční měny. Odhadované stavební a provozní náklady se vyšplhaly na 11 360 000 zlatých konvenční měny, což mělo být zhruba 26 000 zlatých na kilometr. K volnému upisování šly 4000 akcií a jejich celková hodnota byla během 15 dnů překročena na přibližně 27 milionů zlatých konvenční měny.

Stavba Severní dráhy císaře Ferdinanda byla rozdělena do několika úseků. Začala na jaře 1837 mezi Floridsdorfem a Wagramem kvůli splnění podmínky první hotové míle do dvou let. Vše proběhlo téměř bez problémů, kromě vynuceného položení amerického svršku místo válcovaných kolejnic, a první závčikové jízdy se konaly 13. a 14. listopadu 1837. V následujícím úseku z Vídně do Floridsdorfu musely být postaveny dva mosty – přes Dunaj a přes Kaisserwasser. Jejich stavba proběhla rychle, a tak mohl být 6. ledna 1838 zahájen provoz mezi Vídní a Wagramem. Z Wagramu trať pokračovala dále přes Gänserndorf, Angern a Dürenkrut do Břeclavi. Problémy se naskytly až před Břeclaví s překonáním řeky Dyje a jejích záplavových oblastí. Muselo být postaveno 15 mostů. Provoz z Vídně do Břeclavi byl zahájen 6. června 1839. Z Břeclavi bylo upřednostněno vybudování odbočky do Brna. Na tomto úseku byla náročná stavba dlouhého viaduktu před nádražím v Brně. Slavnostní zahájení provozu z Vídně do Brna se konalo 6. července 1839. Poté se pokračovalo hlavní tratí z Břeclavi do Přerova. Tento úsek byl rozdělen na dva – z Břeclavi do Uherského Hradiště a z Uherského Hradiště do Přerova. Provoz z Břeclavi do Přerova započal 1. září

1841 po dokončení úseku z Uherského Hradiště do Přerova. Potom se trať opět rozdělila, přednost dostala odbočka do Olomouce. Při její stavbě se největší problémy naskytly s umístěním olomouckého nádraží, ale i ty byly překonány a první slavnostní vlak sem přijel 17. října 1841. Během stavby odbočky do Olomouce již bylo jasné, že nastanou finanční problémy. Přesto byl ještě postaven krátký úsek z Přerova do Lipníka nad Bečvou, který byl otevřen 15. srpna 1842. Zde se stavba zastavila. V této době muselo být také prodlouženo privilegium, protože bylo jisté, že se stanovený termín nepodaří splnit. Roku 1845 byla otevřena odbočka z Floridsdorfu do Stockerau a roku 1848 z Gänserndorfu do Marcheggu, k jejichž stavbě bylo dáno svolení. Stavba z Lipníka se opět rozeběhla v květnu 1844 a trať pokračovala přes Hranice, Suchdol, Studénku, Svinov, Přívoz a Hrušov do Bohumína. Na tomto úseku byl vybudován jediný tunel na Severní dráze – Slavičský tunel. Také se během stavby tohoto úseku naskytly problémy s dělníky, kteří protestovali kvůli nízkým mzdám. Nepříznivý dopad měly spory o umístění některých nádraží. Slavnostní zahajovací vlak do Bohumína přijel 1. května 1847. Poté musela Severní dráha kvůli dohodě rakouské vlády s pruskou vybudovat odbočku z Bohumína do Annabergu (dnes Chałupki v Polsku), čímž bylo zajištěno napojení na pruskou železniční síť, a sice Hornoslezskou dráhu prince Viléma. Kvůli dalšímu nedostatku financí a již existující státní železnici z Osvětimi do Krakova došlo roku 1853 ke změně privilegia. Severní dráha již nemusela stavět železnici z Osvětimi do Bochnie a k solným skladištím. Do 4. března 1856 ale musel být dostavěn úsek z Bohumína do Osvětimi a odbočné tratě ze Svinova do Opavy a z Dědic do Bílska. Odbočky byly hotovy roku 1855 a provoz na posledním úseku z Bohumína do Osvětimi byl zahájen 1. března 1856. V pozdějších letech pak společnost Severní dráha císaře Ferdinanda získávala koncese na další tratě, které už nesly jiný název, například Moravsko-slezskou severní dráhu.

První lokomotivy Severní dráhy byly dovezeny z Británie, USA a Belgie. Jejich názvy byly většinou odvozeny od jmen panovníků, významných osob, měst,

zemí nebo mytologických postav. První lokomotivy Severní dráhy císaře Ferdinanda nesly například jména *Austria*, *Moravia*, *Olomucia*, *Hercules*, *Vulcan*, *Jupiter*, *Gigant*, *Columbus* nebo *Minotaurus*. Naproti tomu o prvních vozech toho víme minimum. Ze zahraničí jich bylo oproti lokomotivám přivezeno jen několik, které měly sloužit jako vzorové pro domácí výrobu. První osobní vozy se dělily do čtyř tříd. První nákladní vozy se také dále specializovaly například na vozy na přepravu ekvipáže, vozy pro přepravu koní nebo vozy zavazadlové.

První stanice Severní dráhy císaře Ferdinanda neoplývaly honosností. Až na pár výjimek se na nich šetřilo. Většinou byly stavěny podle jednotného vzoru a pro jejich podobu bylo dodržováno několik pravidel. Dělily se na hlavní a vedlejší. První stanice se ovšem musely záhy přestavovat a zvětšovat, protože jejich kapacita byla nedostatečná.

První bezpečnostní opatření na Severní dráze byla poměrně strohá. Pravděpodobně proto, že se jednalo o nový druh dopravy. Postupem času ovšem byla bezpečnost zdokonalována a byla vydávána nová bezpečnostní nařízení a předpisy. Zpočátku směly vlaky jezdit pouze ve dne. Pro jízdu vlaků platilo, že následující vlak směl vyjet až půl hodiny po předchozím. Fungovalo také omezení maximální rychlosti vlaků, která byla ovšem postupem času zvyšována. Zdokonalováno bylo také návěstění, zpočátku existovaly pouze barevné praporece, později byl využíván například košový optický telegraf.

Zestátnění Severní dráhy císaře Ferdinanda předcházely spory o udělení nové koncese v letech 1883 až 1885. Už v té době stát o zestátnění uvažoval. Nakonec se několikaleté spory vyřešily a Severní dráze byla nová koncese za určitých podmínek udělena. Platit začala 1. ledna 1886. V této koncesi bylo ovšem stanoveno, že od roku 1904 může stát železnici kdykoli zestátnit. K tomu také došlo a stát začal roku 1905 se Severní dráhou jednat o podmínkách zestátnění. To bylo schváleno v říjnu roku 1906 s tím, že do 1. ledna 1907 provozovala

železnici Severní dráha na účet státu. Stát si pak železnice převzal 31. prosince 1906, přešla na něj hlavní trať včetně odboček i všech místních drah. Zbytku společnosti pak zbyla pouze báňská dráha a uhelné podnikání, v němž se společnost pohybovala vedle železnic již dlouho a na které se plně přeorientovala.

## 8 Bibliografie

### 8.1 Vydané prameny

HONS, Josef, HLAVAČKA, Milan, MARUNA, Zdeněk, ZEITHAMMER, Karel, Čtení o Severní dráze Ferdinandově, Praha 1990, *Privilegium pro bankovní dům S. M. Rothschilda*, s. 230–231

Květy č. 30 z 25. července 1839, Příloha s. 60. In: PACOVSKÝ, Jaroslav (ed.), *Lidé, vlaky, koleje*, Praha 1982

### 8.2 Literatura

ADAMUS, Alois, *Pohled do dějin Severní dráhy Ferdinandovy po stoleté činnosti 1836 – 1936*, Příbor 1936

BOROVCOVÁ, Alena, *Kulturní dědictví Severní dráhy císaře Ferdinanda*, Ostrava 2012

BOUDA, Jiří, SCHRÖTTER, Josef, *Pozor, přijíždí vlak. Zabezpečení a řízení dopravy na železnici*, Brno 2015

BOULEY, Jean, *Vídeň – Brno. 150 let evropské historie železnic*. In: JELEN, Jiří (ed.), *Mezinárodní symposium 150 let železnic v Československu*, 2. díl, Brno 1989, s. 180–189

DIVIŠ, Jiří, *Výchova a pracovní podmínky železničářů v minulosti a dnes*. In: JELEN, Jiří (ed.), *Mezinárodní symposium 150 let železnic v Československu*, 2. díl, Brno 1989, s. 233–244

FALTUS, Josef, PRŮCHA, Václav, *Všeobecné hospodářské dějiny 19. a 20. století*, Praha 2003

FIALA, Ctibor, *Železnice v republice československé*, Praha 1932

FIŠER, Zdeněk, *Obrazy z dějin železnice na Přerovsku*, Přerov 1995

FULTNER, Bohuslav, SCHRÖTTER, Josef, *Svět lokomotiv*, Brno 2014

HELMHOLTZ, Richard, STABY, Wilhelm, *Die Entwicklung der Lokomotive im Gebiete des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen*, München, Berlin 1930

HLAVAČKA, Milan, *Cestování v éře dostavníků*, Praha 1996

- HLAVAČKA, Milan, *Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce*, Praha 1990
- HLAVAČKA, Milan, *Dětské nemoci první parní železnice*. In: HONS, Josef, HLAVAČKA, Milan, MARUNA, Zdeněk, ZEITHAMMER, Karel, Čtení o Severní dráze Ferdinandově, Praha 1990, s. 75–78
- HLAVAČKA, Milan, *Zápas o novou koncesi*. In: HONS, Josef, HLAVAČKA, Milan, MARUNA, Zdeněk, ZEITHAMMER, Karel, Čtení o Severní dráze Ferdinandově, Praha 1990, s. 154–157
- HLAVAČKA, Milan, *Zestátnění Severní dráhy*. In: HONS, Josef, HLAVAČKA, Milan, MARUNA, Zdeněk, ZEITHAMMER, Karel, Čtení o Severní dráze Ferdinandově, Praha 1990, s. 204–206
- HONS, Josef, *Do Lipníka*. In: HONS, Josef, HLAVAČKA, Milan, MARUNA, Zdeněk, ZEITHAMMER, Karel, Čtení o Severní dráze Ferdinandově, Praha 1990, s. 58–60
- HONS, Josef, *Doprava*. In: JÍLEK, František (ed.), *Studie o technice v českých zemích 1800 – 1918 III.*, Brno 1985, s. 239–296
- HONS, Josef, *Na sever ve směru jantarové cesty*. In: HONS, Josef, HLAVAČKA, Milan, MARUNA, Zdeněk, ZEITHAMMER, Karel, Čtení o Severní dráze Ferdinandově, Praha 1990, s. 52–57
- HONS, Josef, *Od Dunaje na pomezí Moravy*. In: HONS, Josef, HLAVAČKA, Milan, MARUNA, Zdeněk, ZEITHAMMER, Karel, Čtení o Severní dráze Ferdinandově, Praha 1990, s. 24–32
- HONS, Josef, *První železničáři*. In: HONS, Josef, HLAVAČKA, Milan, MARUNA, Zdeněk, ZEITHAMMER, Karel, Čtení o Severní dráze Ferdinandově, Praha 1990, s. 69–74
- HONS, Josef, *Údobí příprav*. In: HONS, Josef, HLAVAČKA, Milan, MARUNA, Zdeněk, ZEITHAMMER, Karel, Čtení o Severní dráze Ferdinandově, Praha 1990, s. 17–23

- HONS, Josef, *Za uhlím pro lokomotivy*. In: HONS, Josef, HLAVAČKA, Milan, MARUNA, Zdeněk, ZEITHAMMER, Karel, Čtení o Severní dráze Ferdinandově, Praha 1990, s. 79–84
- HONS, Josef, *Zabezpečení provozu*. In: HONS, Josef, HLAVAČKA, Milan, MARUNA, Zdeněk, ZEITHAMMER, Karel, Čtení o Severní dráze Ferdinandově, Praha 1990, s. 101–104
- HRUBÝ, Jaroslav, KOPECKÝ, Dobroslav, MAURENZ, Jiří, SELNER, Karel, SKÁLA, Pavel, ŠLECHTA, Svatopluk, *Železnice v československé dopravní soustavě*, Praha 1989
- KREJČIŘÍK, Mojmír, *Po stopách našich železnic*, Praha 1991
- KYNCL, Jan, *Historie dopravy na území České republiky*, Praha 2006
- MARUNA, Zdeněk, *První vozy Severní dráhy*. In: HONS, Josef, HLAVAČKA, Milan, MARUNA, Zdeněk, ZEITHAMMER, Karel, Čtení o Severní dráze Ferdinandově, Praha 1990, s. 47–51
- MARUNA, Zdeněk, *Vozy pro tratě do Přerova, Olomouce a Lipníka*. In: HONS, Josef, HLAVAČKA, Milan, MARUNA, Zdeněk, ZEITHAMMER, Karel, Čtení o Severní dráze Ferdinandově, Praha 1990, s. 67–70
- PURŠ, Jaroslav, *Průmyslová revoluce v českých zemích*, Praha 1960
- RINGES, Vladimír, *Století železnic. Dějiny dopravy na koleji*, Praha 1938
- RUBIŠAR, Jaroslav, *Od aeolipily k parovozu aneb Historie vzniku stabilního parního stroje a parní lokomotivy*, Olomouc 1995
- SCHREIER, Pavel, *Příběhy z dějin našich drah. Kapitoly z historie českých železnic do roku 1918*, Praha 2009
- SCHREIER, Pavel, *Poutavý svět kolejí*, Praha 2005
- STOPFL, Paul, *Die Kaiser Ferdinands Nordbahn zwischen Wien und Brünn als ein Theil der Wien Bochnia Bahn und deren Ausführung und Betrieb in den Jahren 1836, 1837, 1838 und 1839*, Vídeň 1840
- ÜBLEIS, Heinrich, *Vznik a vývoj železnice v Rakousku*. In: JELEN, Jiří (ed.), *Mezinárodní symposium 150 let železnic v Československu*. 1. díl, Brno 1989, s. 62–70

ZEITHAMMER, Karel, *Lokomotivy 40. a 50. let.* In: HONS, Josef, HLAVAČKA, Milan, MARUNA, Zdeněk, ZEITHAMMER, Karel, Čtení o Severní dráze Ferdinandově, Praha 1990, s. 85–96

ZEITHAMMER, Karel, *Lokomotivy pro trať do Přerova, Olomouce a Lipníka.* In: HONS, Josef, HLAVAČKA, Milan, MARUNA, Zdeněk, ZEITHAMMER, Karel, Čtení o Severní dráze Ferdinandově, Praha 1990, s. 61–66

ZEITHAMMER, Karel, *První lokomotivy Severní dráhy.* In: HONS, Josef, HLAVAČKA, Milan, MARUNA, Zdeněk, ZEITHAMMER, Karel, Čtení o Severní dráze Ferdinandově, Praha 1990, s. 41–46



## **9 Résumé**

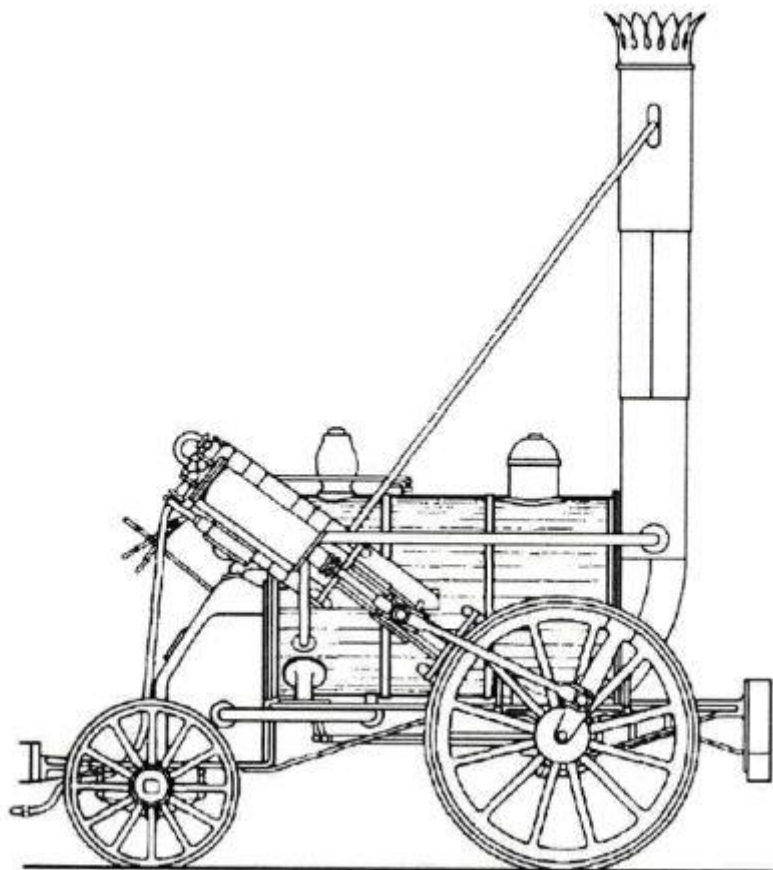
This Bachelor thesis deals with The Emperor Ferdinand Northern Railway. The Northern Railway was the first steam railway in Austria. It run from Vienna across Wagram, Gänserndorf, Břeclav, Přerov, Lipník nad Bečvou, Bohumín and Oświęcim to Bochnia. This railway led finally to Krakow. There was also some branches, for example from Břeclav to Brno, from Přerov to Olomouc, or from Svinov to Opava. Later were built other railways, which fell under The Emperor Ferdinand Northern Railway. Today is this railway (or its remains) situated on territory of three states – Austria, Czech Republic and Poland.

This work mentions the first idea of Franz Xaver Riepl to build The Emperor Ferdinand Northern Railway. His purpose was the transportation of salt. Consequently the joint-stock company had to be founded. After that in 1837 construction of the railway started. The construction of main railway took almost 20 years. The big part of this thesis is dedicated to this construction. Another chapters bring the informations about traffic on this railway, and this part introduces first locomotives, first wagons, first employees and the informations about safety measures. In the end there is mentioned a nationalization of this railway.

In this work there are also evaluated the most important contributions of The Emperor Ferdinand Northern Railway. This railway initiated the expansion of industry and influenced the development of the towns in adjacent area. His existence brought also advantages for army. There arose possibilities to transport a lot of soldiers, stocks and weapons to distant parts of Austria in a short time.

## 10 Přílohy

### Příloha č. 1 Lokomotiva Rocket



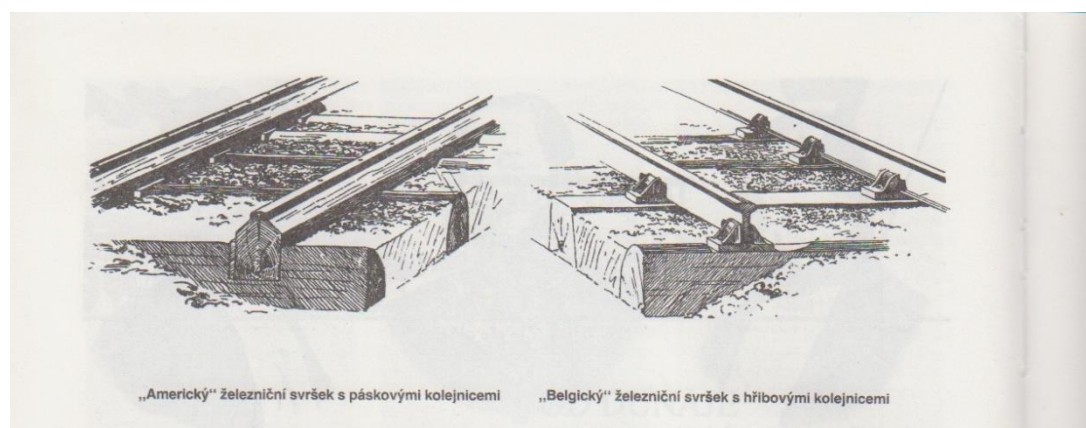
**Zdroj:** <http://www.vlaky.net/zeleznice/spravy/003260-Zivot-v-rytme-Acok/>  
[16.4.2016]

## Příloha č. 2 Akcie Severní dráhy císaře Ferdinanda



**Zdroj:** <http://www.railian.com/historie/kfnb.html> [16.4.2016]

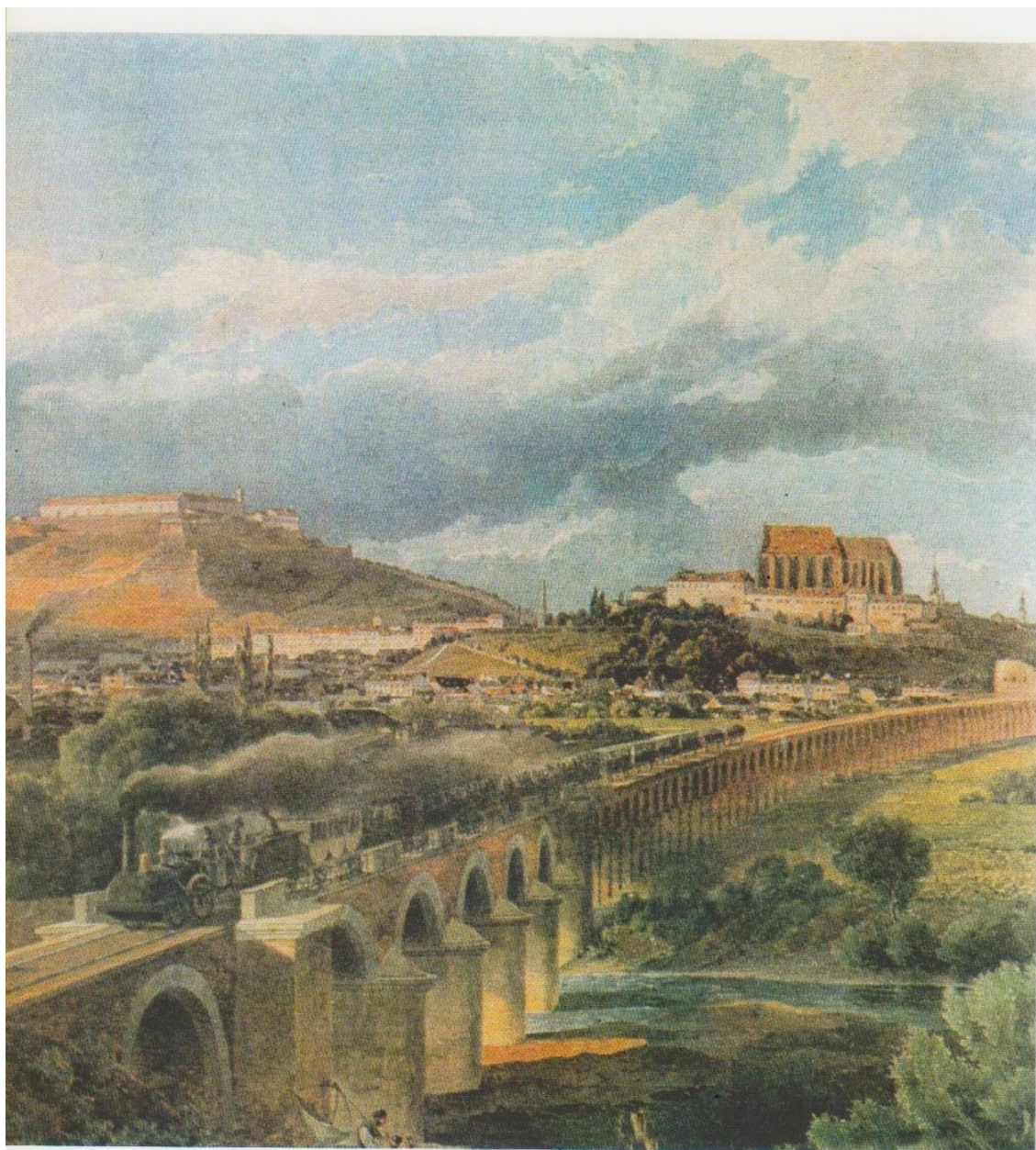
## Příloha č. 3 Americký svršek a belgický svršek



**Zdroj:** HONS, Josef, *Od Dunaje na pomezí Moravy*. In: HONS, Josef, HLAVAČKA, Milan, MARUNA, Zdeněk, ZEITHAMMER, Čtení o Severní dráze Ferdinandově, Praha 1990, s. 24–32; s. 26.



#### Příloha č. 4 Viadukt v Brně



*Tento obraz, zachycující vlak „ferdinandky“ na viaduktu s městem Brnem v pozadí, namaloval malíř James Sands. Pro železničního historika je dnes cenné, jakou práci si umělec dal s precizním vystihnutím detailů vlaku. Obraz je v majetku Muzea města Brna.*

**Zdroj:** SCHREIER, Pavel, *Příběhy z dějin našich drah. Kapitoly z historie českých železnic do roku 1918*, Praha 2009, s. 38.

**Příloha č. 5** Otevírání jednotlivých úseků Severní dráhy císaře Ferdinanda provozovaných společnostmi v roce 1905

Č.	Pojmenování dráhy	Stavební délka (km)	Datum otevření		Poznámka
			1. kolej	2. kolej	
I.	Severní dráha císaře Ferdinanda				
a/	Hlavní síť				
1	Vídeň–Krákov				
a	Vídeň–Floridsdorf	5,095	6.1.1838	6.1.1838	Nová trasa otevřena 26. 3. 1874, resp. 11. 10. 1877
b	Floridsdorf–Wagram	13,100	17.11.1837	6. 1.1838	
c	Wagram–Gänserndorf	13,107	16. 4.1838	16.4.1838	
d	Gänserndorf–Angern	8,533	9. 5.1839	9. 9.1852	
e	Angern–Dürnkrot	10,214	9. 5.1839	30. 6.1852	
f	Dürnkrot–Hohenau	14,864	6. 6.1839	23.12.1851	
g	Hohenau–Břeclav	18,238	6.6.1839	20. 9.1851	
h	Břeclav–Bzenec	41,253	1. 5.1841	1. 2.1858	
i	Bzenec–Uherské Hradiště	13,581	1. 5.1841	1.11.1863	
j	Uherské Hradiště–Napajedla	11,483	1. 9.1841	6.11.1873	
k	Napajedla–Tlumačov	11,662	1. 9.1841	27.10.1873	
l	Tlumačov–Hulín	7,311	1. 9.1841	1. 5.1873	
m	Hulín–Přerov	15,010	1. 9.1841	15. 6.1872	
n	Přerov–Lipník	15,172	15. 8.1842	1. 2.1858	
o	Lipník–Hranice	13,230	1. 5.1847	2. 2.1874	Tunel opuštěn 29. 5. 1895
p	Hranice–Polom	9,919	1. 5.1847	14. 8.1871	
q	Polom–Suchdol	10,927	1. 5.1847	5.12.1870	
r	Suchdol–Studénka	12,009	1. 5.1847	11. 7.1869	
s	Studénka–Poruba	17,158	1. 5.1847	24. 9.1868	
t	Poruba–Bohumín	14,025	1. 5.1847	24. 2.1859	
u	Bohumín–Dziedzice	50,758	17.12.1855	1. 6.1889	
v	Dziedzice–Osvětim	21,394	1. 3.1856	1. 6.1889	
x	Osvětim–Trzebinia	25,227	1. 3.1856		
y	Trzebinia–Zabierzów	25,802	13.10.1847	21. 9.1878	
z	Zabierzów–Krákov	13,345	13.10.1847	1. 3.1878	
2	Vídeň Sev.nádr.–Vídeň přístav	1,298	11. 9.1875		
3	Floridsdorf–Jedlersdorf	1,596	26. 7.1841		
4	Spojovací dráha v Süssenbrunn	0,997	7. 5.1873		
5	Gänserndorf–Marchegg	17,508	20. 9.1848		
6a	Břeclav–Novosedly	33,789	30.12.1872		
6b	Novosedly–Zellerndorf	49,613	8.12.1873		
7	Spojovací dráha v Laa	1,855	8.12.1873		Vrchní stavba od 1. 2. 1880 sнесena
8	Novosedly–Hrušovany n.J.	8,266	30.12.1872		
9	Břeclav–Brno	59,519	7. 7.1839		
10a	Brno–Nezamyslice	62,118	29. 8.1869		
10b	Nezamyslice–Šternberk (bez Olomouce)	52,810	1. 6.1870		pro nákl.dopravu
			1. 8.1870		pro osob.dopravu
11	Nezamyslice–Přerov	27,313	29. 8.1869		přeložka v Přerově otevřena 6.10.1889
12	Přerov–Olomouc	22,655	17.10.1841		
13	Poruba–Opava	28,118	17.12.1855		
14	Bohumín–pruská hranice	3,302	1. 9.1848		
15a	Dziedzice–Bílsko	10,500	17.12.1855		přeložka u Dziedzice otevřena 31.5.1889
15b	Bílsko–Zywiec	20,377	18. 8.1878		
16	Trzebinia–pruská hranice	26,063	13.10.1847		
17	Szacakowa–ruská hranice	1,621	1. 4.1848		pro osob.dopravu
			1. 4.1848		pro nákl.dopravu
18	Okružní dráha v Krakově	7,890	1. 1.1888		
19	Kojetín–Bílsko b/Místní dráhy	169,767	1. 6.1888		
20	Drösing–Zistersdorf	11,305	1.10.1889		
21	Břeclav–Uherská hranice	9,537	8. 9.1900		
22	Vranovice–Pohořelice	8,323	17. 9.1895		
23	Hrušovany u Brna–Židlochovice	2,350	17. 9.1895		
24a	Hodonín–erární tabáková továrna	1,408	17. 1.1889		
24b	Odbočka k uherské hranici	0,814	18. 6.1891		
25	Rohatec–Petrov(Strážnice)	4,721	1.10.1889		
26	Kroměříž–Zborovice	16,521	24.10.1881		pro nákl.dopravu
			1.10.1881		pro osob.dopravu



Č.	Pojmenování dráhy	Stavební délka (km)	Datum otevření		Poznámka
			1. kolej	2. kolej	
27	Kojetín–Tovačov	10,534	1.10.1895		
28a	Hranice–Krásno n.B.	24,770	1.10.1884		
28b	Val.Meziříčí–Vsetín	18,154	1. 7.1885		
28c	Krásno n.B.–Rožnov	13,183	1. 6.1892		
29	Hodslavice–Nový Jičín	10,073	1. 6.1889		
30	Suchdol–Budišov n.B.	38,831	15.10.1891		
31	Suchdol–Fulnek	9,498	15.10.1891		
32	Studénka–Bilovec	7,488	1.10.1890		
33	Opava–Horní Benešov	29,660	29. 6.1892		
34	Petrovice–Karviná	9,828	1. 9.1898		
35	Goleszow–Ustroń	5,414	18.12.1888		
36	Bilsko–Kahwarya	57,498	1. 6.1888		
II.	Ostravsko–Frýdlantská dráha				
37a	Moravská Ostrava–Privoz–Ostrava–Vítkovice	2,961	21. 5.1871		
37b	Ostrava–Vítkovice–Frýdlant	30,044	1. 1.1871		
III.	Místní dráha Břeclav–Lednice				
38	Břeclav–Lednice	7,858	17.10.1901		
IV.	Místní dráha Hustopeče–Hustopeče město				
39	Hustopeče–Hustopeče město	6,831	18. 7.1894		Od 1.4.1900 v provozu Severní dráhy
V.	Místní dráha Zaječčí–Čejč–Hodonín				
40	Zaječčí–Hodonín	38,175	16. 5.1897		
VI.	Místní dráha Mutěnice–Kyjov				
41	Mutěnice–Kyjov	16,002	2. 6.1900		
VII.	Místní dráha Otrokovice–Zlín–Vizovice				
42	Otrokovice–Vizovice	24,719	8.10.1890		
VIII.	Místní dráha Štramberk–Veřovice				
43	Štramberk–Veřovice	6,667	25. 7.1896		Od 1.1.1903 v provozu Severní dráhy
IX	Místní dráha Opava–Hradec u Opavy				
44	Opava–Hradec u Opavy	5,470	28. 6.1905		
X.	Úsek Pruských státních drah				
	Myslowice–pruská hranice				
45	Myslowice–pruská hranice	1,685	13.10.1847		
XI.	Společnost Uherské severozápadní místní dráhy				
46	Kúty–moravská zemská hranice	6,846	8. 9.1900		
XII.	Místní dráha Holíč–Hodonín				
47	Holíč–moravská zemská hranice	3,450	18. 6.1891		

**Zdroj:** HONS, Josef, HLAVAČKA, Milan, MARUNA, Zdeněk, ZEITHAMMER, Karel, Čtení o Severní dráze Ferdinandově, Praha 1990, *Data otevření jednotlivých úseků provozovaných společností Severní dráhy císaře Ferdinanda v roce 1905*, s. 234–235.

## Příloha č. 6 Parametry prvních lokomotiv Severní dráhy císaře Ferdinanda

### Technické údaje lokomotiv Severní dráhy císaře Ferdinanda zrušených do roku 1881

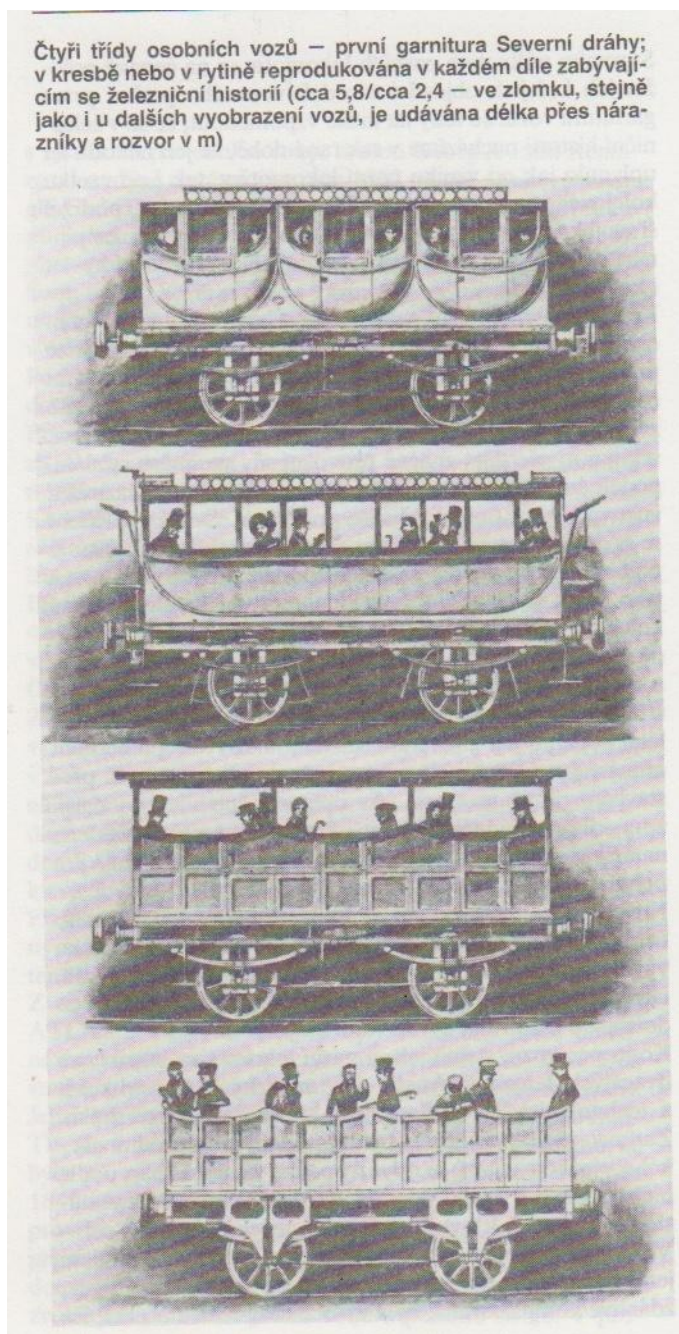
Pořadové číslo v inv. knize	Typ	Uspořádání	Rok výroby	Průměr válců	Zdvih pístů	Průměr kol sprážených	Průměr celkový	celkový rozvor	Tlak páry (MPa)	Plocha roštu (m <sup>2</sup> )	Celková plocha výhřevná (m <sup>2</sup> )	Adhesní hmotnost (t)	Služební hmotnost (t)
1,2	AUSTRIA	1 A – m2	1837	254	406	1 524	1 067	1 524	0,35	0,54	28,1	x	9,1
3	SAMSON	B 1 – m2	1837	305	406	1 372	914	x	x	0,70	38,4	x	12,3
4	HERCULES	B 1 – m2	1837	305	406	1 372	914	x	x	0,70	44,1	x	12,3
5	VINDOBONA	1 A 1 – m2	1838	305	406	1 524	1 067	x	x	x	41,8	x	12,0
6	VULCAN	B 1 – m2	1837	317	406	1 346	914	x	x	x	44,6	x	x
7,11–13	JUPITER	1 A 1 – m2	1838	305	457	1 829	1 067	x	x	x	41,2	x	12,5
8	COLUMBUS	2'A – m2	1837	267	406	1 219	762	x	0,35	0,80	37,7	5,8	12,5
9, 10	SATURN	1 A 1 – m2	1838	(290)	(448)	(1 581)	(1 106)	(3 350)	(0,54)	x	(37,0)	x	x
14	RAKETE	1 A 1 – m2	1839	(305)	(457)	(1 829)	(1 067)	x	(0,54)	x	(42,6)	x	x
15	BUCEPHALUS	1 A 1 – m2	1839	330	475	1 829	1 067	x	x	x	51,2	x	13,0
16	MAGNET	1 A 1 – m2	1839	(305)	(457)	(1 829)	(1 264)	x	(0,54)	x	(31,6)	x	x
17	NORDSTERN	1 A 1 – m2	1839	(343)	(457)	(1 829)	(1 219)	x	(0,54)	x	(49,7)	x	x
18,19	ATLAS	1 A 1 – m2	1839	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
20	PATRIA	1 A 1 – m2	1840	(329)	(461)	(1 686)	(1 238)	x	(0,54)	(0,91)	(46,9)	x	(14,0)
21	NEW-YORK	2' A – m2	1841	(329)	(509)	(1 166)	( 751)	x	(0,54)	x	(38,5)	x	(12,6)
22, 23	MINOTAURUS	B 1 – m2	1841	(360)	(507)	(1 154)	(1 106)	(3 457)	(0,51)	(1,06)	(40,3)	(15,2)	(21,8)
24	ADLER	1 A 1 – m2	1841	(329)	(483)	(1 791)	(1 218)	x	(0,54)	x	(47,6)	x	(14,0)
25	PFEIL	1 A 1 – m2	1841	(362)	(527)	(1 686)	(1 212)	x	(0,54)	x	(49,1)	x	(14,9)
26	BALTIMORE	2' A – m2	1841	(336)	(459)	(1 343)	( 738)	x	(0,54)	x	(43,5)	x	(12,8)
27	VIRGINIA	2' A – m2	1841	(320)	(509)	(1 192)	( 751)	x	(0,54)	x	(39,0)	x	(12,4)
28	FLORIDA	2' A – m2	1841	(316)	(514)	(1 218)	( 751)	x	(0,54)	x	(39,5)	x	(12,4)
29–32	PHOENIX	1 A 1 – m2	1841	(327)	(461)	(1 699)	(1 073)	x	(0,54)	x	(45,1)	x	(15,1)
33, 34	OLOMUCIA	1 A 1 – m2	1841	(318)	(448)	(1 712)	(1 172)	x	(0,54)	x	(43,6)	x	(13,4)
35, 36	THESEUS	1 A 1 – m2	1842	(356)	(461)	(1 581)	(1 100)	x	(0,54)	x	(54,6)	x	(14,1)
37–40	PLANET	1 A 1 – m2	1842	(331)	(474)	(1 673)	(1 205)	x	(0,54)	x	(54,4)	x	(13,7)
41,42	CYCLOP	2'A – m2	1841	305	509	1 219	764	x	(0,54)	x	(41,4)	x	x
43, 44	KOLOSS	1 B – m2	1844	(383)	(562)	(1 185)	( 869)	(3 530)	(0,54)	x	(68,0)	x	(24,6)
45–52	DONAU	2' B – m2	1844	(406)	(553)	(1 264)	( 790)	x	(0,54)	x	(81,3)	x	(21,9)
53–	ADONIS	2' A – m2	1846	(369)	(553)	(1 264)	( 869)	(3 326)	(0,54)	x	(59,9)	x	(17,6)
59–	ORPHEUS	2' A – m2	1846	(393)	(547)	(1 541)	( 764)	(3 502)	(0,54)	(1,0)	(66,9)	(10,0)	(17,2)
62–	PROMETHEUS	2' B – m2	1846	(408)	(558)	(1 264)	( 790)	x	(0,54)	x	(70,9)	x	(22,9)
73, 74	ORION	2' B – m2	1848	408	558	1 264	764	x	(0,54)	x	(88,2)	x	x
80–	AENEAS	2' B – m2	1848	(404)	(562)	(1 264)	( 790)	x	(0,54)	x	(77,7)	x	(24,5)
116–118	HEBE	1 B – m2	1852	402	514	1 581	1 106	x	0,54	x	95,2	x	x
129–	VULKAN (2)	1 B – m2	1852	382	606	1 264	948	3 306	0,54	x	82,7	x	x
149–	FORTUNA	1 B – m2	1853	406	474	1 581	1 106	x	0,54	x	93,1	x	x
161–166	TELEGRAPH	1 B – m2	1855	395	619	1 897	1 225	x	0,54	x	102,7	x	x
167–172	VINDOBONA (2)	1 B – m2	1856	395	619	1 897	1 225	x	0,54	x	102,7	x	x
189–194	ANTILOPE	1 B – m2	1857	421	580	1 897	1 264	4 346	0,54	x	93,6	x	x
207–218	815	1 B – m2	1857	406	560	1 264	948	x	0,54	x	94,2	x	x

Údaje v závorkách pocházejí až z roku 1853, případně z let pozdějších, x – přesný údaj není známý

HONS, Josef, HLAVAČKA, Milan, MARUNA, Zdeněk, ZEITHAMMER, Karel, *Čtení o Severní dráze Ferdinandově*, Praha 1990, *Technické údaje lokomotiv Severní dráhy císaře Ferdinanda zrušených do roku 1881*, s. 242.



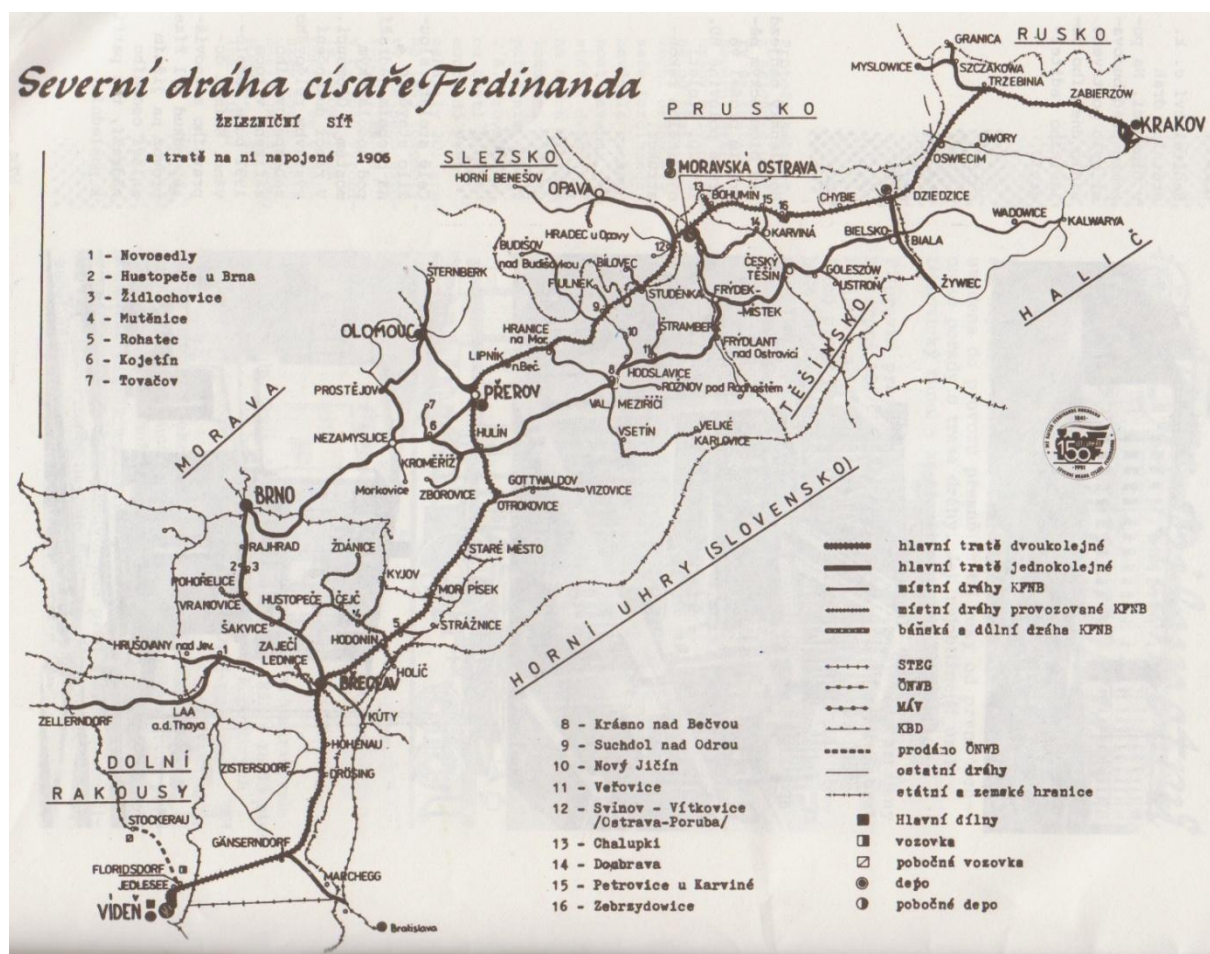
## Příloha č. 7 První osobní vozy Severní dráhy císaře Ferdinanda



**Zdroj:** MARUNA, Zdeněk, *První vozy Severní dráhy*, In: HONS, Josef, HLAVAČKA, Milan, MARUNA, Zdeněk, ZEITHAMMER, Čtení o Severní dráze Ferdinandově, Praha 1990, s. 47–51; s. 48.



**Příloha č. 8** Mapa Severní dráhy císaře Ferdinanda před zestátněním



**Zdroj:** GINTER, Leopold, HANZAL, Pavel, HERZIG, Miroslav, KAZÍK, Filip, KLÍMA, Kazimír, MALÍK, Cyril, POLÁČEK, Libor, PROCHÁZKA Vladimír, ŠMÍD, Marcel, WNUK, Vladimír, ZAPLETAL, František, *150 let Severní dráhy císaře Ferdinanda*, Olomouc 1991, s. 76.