

- 26 AM Nový Jičín, inv. č. 294, fol. 72v-73r; NJ-I-5, fol. 122r: Tobias Köllner gestorben mit allen heil. Sacramenten versehen 77 Jahr alt.
- 27 31. 12. 1644: Pater Adam Bilitzer tagl., et Agnes. Inf: Susanna. Comp: Andreß König Breyer et Anna Holenkin. NJ-I-1, fol. 53v.
- 28 Gustav Stumpf: Das Ordnungs-u. Artikelbuch der Brüderschaft der Wein und Bierschenken in Neutitschein., Das Kuhländchen, II. Band, Neutitschein 1920, s. 101.
- 29 NJ-I-1, fol. 182r, 217r; NJ-I-2, fol. 21r.
- 30 NJ-I-2, fol. 51v: [Pater]: Matthes Kresta, Brewer. M: Susanna. Infans: Rosina. Compates: Georg Riebarz, Elisabeth Heeskyn.
- 31 NJ-I-1, fol. 26r, matkou byla Agneta, za kmotry šli Georg Meyer a Judita Olberová.
- 32 Gustav Stumpf: Das Ordnungs-u. Artikelbuch der Brüderschaft der Wein und Bierschenken in Neutitschein., Das Kuhländchen, II. Band, Neutitschein 1920, s. 101.
- 33 AM NJ, inv. č. 292, fol. 437r; inv. č. 293, fol. 349r.
- 34 NJ-I-1, fol. 63r (Breier); NJ-I-1, fol. 65r (bir Breier).
- 35 Gustav Stumpf: Das Ordnungs-u. Artikelbuch der Brüderschaft der Wein und Bierschenken in Neutitschein., Das Kuhländchen, II. Band, Neutitschein 1920, s. 101.
- 36 NJ-I-3, fol. 53v; 68r.
- 37 Gustav Stumpf: Das Ordnungs-u. Artikelbuch der Brüderschaft der Wein und Bierschenken in Neutitschein., Das Kuhländchen, II. Band, Neutitschein 1920, s. 101.
- 38 NJ-I-5, fol. 24v.
- 39 Dne 16. 2. 1636 to byla dcera Zuzana (otec: Greger Okruhleck Bier Breier, NJ-I-1, fol. 25v); 28. 10. 1639 syn Ondřej (otec: Greger Okruhlick, Bierbreyer, NJ-I-1, fol. 35r); 24. 1. 1641 syn Matěj (otec: Greger Okruhli Bierbreyer, NJ-I-1, fol. 38v); 13. 3. 1643 syn Jiří (otec: Greger Okruleck Breier, NJ-I-1, fol. 44v) a 23. 10. 1644 syn Kristián (otec: Greger Ogruleck Preier, NJ-I-1, fol. 52v).
- 40 NJ-I-3, fol. 34v.
- 41 Gustav Stumpf: Das Ordnungs-u. Artikelbuch der Brüderschaft der Wein und Bierschenken in Neutitschein., Das Kuhländchen, II. Band, Neutitschein 1920, s. 101.
- 42 NJ-I-1, fol. 30r.
- 43 NJ-I-3, fol. 24r.
- 44 NJ-I-1, fol. 42v, 51r, 70r.
- 45 Gustav Stumpf: Das Ordnungs-u. Artikelbuch der Brüderschaft der Wein- und Bierschenken in Neutitschein., Das Kuhländchen, II. Band, Neutitschein 1920, s. 101.
- 46 NJ-I-3, fol. 87r: „Sponsus der Ehrbare Junggesell Andres Pantz hofbänder deß in Gott ruhenden Hans Pantz gewessten bierbrewers allhier hinterlassener eheleiblicher Sohn. Sponsa Jungfraw Catharina deß Ehrbaren Georg Schluffs kardiwaners und Mitburgers allhier eheleibliche Tochter. Testes herr Georg Weigel burger und Gerichtsgeschwörner et herr Balthasar Hedrich Schwartzferber allhier.“
- 47 NJ-I-3, fol. 2r.
- 48 NJ-I-1, fol. 21r; 284r.
- 49 6. 7. 1636: Pater Vrban Pawlowski Breger, Mr. Margetha. Inf: Zuzanna. Cmpr: Valtin Rattig, Dorothea Richter. NJ-I-1, fol. 26v; 25. 5. 1640: Pater: Vrban Pawlowsky Bierbreyer. Mr. Margetha Inf: Joannes. Comp: Löw? Matthes Richter, Dorothea Nitschmanin. NJ-I-1, fol. 36v. – 10. 2. 1664: Hanß Pawlowski ein Strumpfstrieker gessel deß weilandt Seel. Urban Panwofskiß gewessener Behr breüterß alhier Eheleiblicher

- Sohn Mit Rosinna Thobiae Unruhß, hauß knapenß allhier Eheleiblichen Tochter. Testes Melchior Hantke et Girc Kamprath. NJ-I-3, oddavková, matrika, f. 57r (pag. 115)
- 50 1655 jan. 11. den 11. Ist das Vrba Pawlofsky Birbreier gestorben. NJ-I-1, p. 465. (fol. 253r).
- 51 NJ-I-3, fol. 73v.
- 52 17. 4. 1670: Paul Rashka et Matter Marina. (Infans): Georg. (Compates): Cristoff Keck, Anna Hönnisch. (NJ-I-1, fol. 164v); 17. 10. 1671: Obiit Georgius filiulus Pauli Raska bierbrewers, aetatis 1. anni, 28 septimanarum. (NJ-I-1, fol. 280v).
- 53 4. 5. 1672: Paul Raschka ein bierbrewer, Mater Marina. (Inf.) Anna. Compates: Christoph Keck ein Kürschner, Anna Gertlerin. (NJ-I-1, fol. 176v); 28. 9. 1675: Paul Russeck ein bierbreyer N.T., Mater Marianna. Inf: Juliana. Compates: Hans Haber Pannifex N. T. et Juliana Keekin pellionissa. (NJ-I-1, fol. 192r).
- 54 NJ-I-1, fol. 19v (Gregor Rzehack braxatoir Neotitsch. Mr: Susanna. Infans: Mariana); NJ-I-1, fol. 22v (Pater Greger Zřehack breuer zue New Titschein. Mater Susanna. Infans Paul).
- 55 NJ-I-1, fol. 278r (den 10. junii ist der Srehak Bier breier gestorben).
- 56 8. 1. 1666: Jahn Rzehack ein Breier knöcht et Susana. (Inf.:) Rosina. (Compates): Paul Stecker et Mariana Stiwerin. (NJ-I-1, fol. 141r).
- 57 8.1. 1679: Johann Thill ein breyer, M. Rosina. [Infans]: Zacharias. [Kmotři]: Tobiaß Leger Kupferschmidt. Susanna Zahradnickyn. NJ-I-1, fol. 210r, viz u Hanse Witkeho.
- 58 Dne 13. 9. 1672 jsou v rodné matrice zapsáni rodiče Georg Valenta, ein bierbrewer, mater Catharina. Rubriky pro jméno novorozence a kmotry zůstaly nevyplněny. NJ-I-1, fol. 178r.
- 59 NJ-I-1, fol. 193v; 210r, v matričním záznamu chybně označen jako Johann Thill, že jde o Hanse Witkeho, dokládají kmotři, kteří jsou v obou případech stejní, Tobias Leger, mědikovec, a Zuzana Zahradníková.
- 60 NJ-I-3, fol. 105r: „Hanß Wittky ein Bierbreüterknächt vndt Wittwer, mit Catharina nach Seeligen Girc Wolny bierbreyers alhier hinterlassenen Wittwe, Zcügen Georg Nolbeck, herr Simon Rottig.“
- 61 NJ-I-2, fol. 3v (Hans ist durch die hewame getaufft worden undt gestorben.); zápis v úmrtní matrice NJ-I-5, fol. 3r (Hanß Witkeß bierbreyers kindt gest. 1 tag alt).
- 62 AM Nový Jičín, inv. č. 294, fol. 184v-185v.
- 63 NJ-I-5, fol. 27r, 55v.
- 64 15. 7. 1697 se narodila Anna (NJ-I-2, fol. 103r); 25. 4. 1699 Anna Kateřina (NJ-I-2, fol. 113v); 30. 7. 1700 Maria Alžběta (NJ-I-2, fol. 119v), která zemřela 3. 8. 1700 (NJ-I-5, fol. 66v); 6. 4. 1702 Johann Georg (NJ-I-2, fol. 128v); 15. 7. 1704 Josef (NJ-I-2, fol. 138v); 12. 7. 1706 František (NJ-I-2, fol. 148r).
- 65 NJ-I-5, fol. 121r: Hanß Witka mit allen heil. Sacramenten versehen 73 Jahr.
- 66 NJ-I-3, fol. 69r; NJ-I-1, fol. 282r.
- 67 AM Nový Jičín, inv. č. 295, fol. 184v.
- 68 NJ-I-1, fol. 243r; NJ-I-3, fol. 105r.
- 69 NJ-I-3, fol. 280r.

Železniční trať Opava – Trenčín jako doklad kolapsu soukromé výstavby železnic v 70. letech 19. století

Michal Petr

Mezi Opavou a Fulnekem se dodnes nacházejí pozůstatky nedostavěné železniční trati z Opavy přes Vlárský průsmyk do Trenčína. Zbytky drážního tělesa – násypy, zářezy, propusti a započatý tunel tvoří pomník velkorysému podnikatelskému záměru z let 1873 – 74. Období dočasného hospodářského rozmachu a politické stabilizace od roku 1866 do 1873 se někdy nazývá obdobím tzv. zakladatelské (gründerské) neboli podnikatelské horečky. Jejimi znaky je zakládání akciových společností, koncentrace kapitálu a boj o státní koncese, následovaný výstavbou železničních tratí. Progresivnějším činitelem byl však nakonec stát, který poskytoval rozsáhlé garance.¹

Během investiční horečky enormně rostla hodnota poskytnutých bankovních úvěrů a tržních cen cenných papírů až do předlužení bankovního sektoru. 8. května 1873 zastavila Rakousko-uherská banka diskontování smenek.² To způsobilo výprodej cenných papírů, pokles jejich hodnot a od 9. května na tzv. „černý pátek“ byla burza načas uzavřena. Po tomto tzv. vídeňském krachu nedošlo ve výstavbě železnic ještě k náhlému propadu, v jeho přímém důsledku však došlo u mnoha společností k bankrotu a ztrátě koncesí. Existence a neúspěch akciové společnosti Moravskoslezské centrální dráhy je jedinečnou charakteristikou svého období.

Geneze Moravskoslezské ústřední dráhy

Severní dráha císaře Ferdinanda (KFNB) ovládla provoz na magistrále mezi Ostravskem a jihem českých zemí, nebrala už ale ohled na výstavbu transverzálních tratí. Nejúspěšnější z alternativních projektů byla akciová společnost Moravskoslezská ústřední (centrální) dráha (Mährisch-schlesische Centralbahn, dále jen MSCB), která v roce 1872 dokončila svou kmenovou trať z Olomouce přes Bruntál do Krnova.³ Tato společnost započala budování železnice z Opavy do Trenčína, proto je zde třeba se o její problematice genezi, která se podepsala na jejím úpadku, blíže zmínit.

Vzniku MSCB předcházely složitý vývoj komitétů a konsorcií. Komitety fungovaly jako pracovní skupiny průmyslníků a obchodníků, případně jako propagační výbory. Například Centrální komitét pro podporu železničního provozu, působící v 2. pol. 60. let 19. stol. v Bruntále, měl za cíl „podporovat zemskou reprezentaci v jejich snahách za zavedení tratí, ..., dávat návrhy na směr a spojení těch kterých míst, ..., manifestovat přání a tužby lidu ...“.⁴ Nedošlo však k žádnému uchopitelnému výsledku.

Na jaře 1869 se objevilo několik projektů, které rehabilitovaly železniční linii, odmítnuté Severní dráhou z důvodu perspektivně nízké návratnosti. Jednalo se především o spojení Olomouce, Bruntálu, Krnova a pruské Nisy. Kromě projektu soukromníka Gottlieba Karpluse to byl návrh opavského Zemského konsorcia obchodníků a průmyslníků v čele s Franzem Michlem, ustaveného v létě 1869. Jeho

snahy směřovaly k tomu, aby se Opava stala ústředím budoucí slezské železniční sítě (návrh spoje z Valšova přímo do Opavy).⁴ Progresivnějším sdružením, jež bylo přímým předchůdcem Moravskoslezské centrální dráhy, se postupně stalo Olomoucké konsorcium v čele s hrabětem Robertem Lichnowskym a Maxem Machankem, vzniklé v březnu 1869. Machankovi inženýři obnovili starší projekt Olomouc – Bruntál – Krnov. V létě 1869 stáli proti sobě tyto dva hlavní uchazeči o koncesi pro severojižní spojení Olomouc – Prusko.

Definitivní koncesní listina byla po řadě průtahů udělena 10. srpna 1869 konsorciu Machanek – Lichnowsky, což zároveň způsobilo částečný rozpad Zemského konsorcia a jeho integraci do Olomouckého konsorcia. Opava tím zůstala odstředěná, ležící na konci slepé tratě z Krnova. Pořízení peněz měla na starosti banka Union vzniklá z likvidující Agrární banky a několika dalších. Vláda respektovala požadavky na zmírnění povinností a rozhodnutím z 21. dubna 1870, č. 77 ř. z., byla udělena definitivní koncese s třicetiletou daňovou svobodou. Banka Union od koncesionářů v květnu 1870 odkoupila koncesi a vytvořila zvláštní syndikát na zhodnocení cenných papírů MSCB.⁵ Proto se už 24. května mohlo konat ustavující shromáždění nově vzniknuvší „akciové společnosti Moravsko-slezská centrální dráha“. Provizorní sídlo společnosti na Wohllebengasse 6 ve Vídni bylo i pracovištěm generálního ředitele Maxe Machanka. Od roku 1871 akciová společnost přesídlila na Praterstrasse 32 ve Vídni.

V machinacích s koncesí se však pokračovalo. 23. července uzavřela Union banka zvláštní smlouvu se stavitelem dráhy Olomouc – Krnov, osvědčenou společností bratři Kleinů, podle níž měli Kleinové, kteří v MSCB měli značný podíl, převzít celou stavbu za paušální částku 12 750 000 zlatých. Kleinové převedli další zvláštní separátní smlouvou z 25. července 1870 některé stavební úkony zpět do režie správní rady MSCB. Snahy Zemského konsorcia ve věci posazení Opavy jako centra slezské železniční dopravy byly Machankovým projektem redukovány téměř na nulu.

Není proto divu, že se Opavští vehementně zasazovali za vystavění projektu dráhy z Opavy do Trenčína, o jehož uskutečnění ve své režii jednala současně i MSCB krátce po zahájení provozu na kmenové trati Olomouc – Krnov – Opava.

Dráha Opava – Trenčín

Již 26. 10. 1869 bylo založeno v Opavě konsorcium pro tuto stavbu. Ve vedení tohoto konsorcia nacházíme výrazné opavské osobnosti, zejména bankéře Otto Schülera, prezidenta obchodní a živnostenské komory Eduarda Zentzytzkého, továrníka dr. Ludwiga Mauthnera a advokáta dr. Karla Wilhelm Dietricha. Již 9. listopadu 1869 dostali předkoncesi na přípravné práce. Po smrti bankéře Schülera odešel dr. Dietrich do Olomouce a přenesl tam projekt, který již předtím vypracoval s Mauthnerem. Nadále již usiloval o jeho realizaci v součinnosti s Machankem a následně prodali studii za cenu nákladů Moravskoslezské centrální dráze.⁶ Opět tak proti sobě stálo několik variant vedení trasy.

Otálení MSCB s přípravnými pracemi vyvolalo mnoho intervencí ze strany zastupitelstev zainteresovaných měst. Neaktivněji si vedlo zastupitelstvo Nového

Jičína, které bylo podle projektu MSCB vynecháno z linie trati, a úporně bojovalo za udělení koncese opavskému konsorciu. V dopisech ministerstvu financí a ministerstvu obchodu⁷ byly zdůvodňovány přednosti Mauthnerova projektu zjednodušením cesty do Uher, levnější dopravou zboží a uhlí z Ostravska.⁸ Na uherskou vlnu byly odkázány novojičínské soukenické továrny, jež si vydobily pozici na uherských a haličských trzích. Železniční spojení vyžadovala také nová továrna na tabák, založená v Novém Jičíně 19.11.1870. Výrobu rozvíjely i kloboučnické továrny, v okolních obcích měly svá sídla ještě parní valchy a lihovary. Všechny novojičínské podniky měly spotřebovat ročně asi 14 336 tun (256 000 centů, dále jen Ztr.) uhlí.⁹ Člen městského zastupitelstva Emil Rober v dopise prezidentu ministerské rady Adolfu Auerspergovi z 3. 12. 1871 napsal: „...*Je známo, že MSCB má pro projektovanou železnici vyhládnutou trasu, která se ovšem nedotýká Nového Jičína a kromě toho má za následek, že klesne na významu jako vedlejší projekt MSCB, zatímco v případě projektu Dr. Mauthnera se podařilo v co nejkratší lhůtě, aby se stala tratí mezinárodního významu...*“¹⁰

V argumentech za zřízení trati se projevuje přesvědčení zastupitelů, že zavedení dráhy zajistí rozvoj průmyslu a blahobyt pro celé okolí. Jak se ukázalo, tato víra byla většinou slepá a byla jednou z mnoha příčin rozkladu podnikání v železniční dopravě. V případě Nového Jičína ovšem můžeme pokládat argumenty tohoto typu za oprávněné, neboť už tehdy bylo významným průmyslovým centrem oblastí.

Moravskoslezská centrální dráha vstoupila do soutěže o definitivní koncesi s opavským konsorciem a zřekla se dokonce i daňové svobody, jen aby zvítězila, což se jí pak také podařilo. Kmenová linie MSCB byla ještě ve výstavbě, když společnost získala 6. října 1872 koncesi na stavbu linie z Opavy na Vlárský průsmyk.¹¹ Jednou z podmínek koncese bylo i vybudování spojení z Opavy k pruským hranicím. První řádná valná hromada MSCB 29. října 1872¹² schválila získání této koncese, kaucí státu ve výši 500 000 zlatých a plán zvýšení základního kapitálu. Obstarání převodu zařídila banka Union, o kterou se MSCB opírala. 1 míle vlastní stavby měla stát 1 milion zlatých, celkem tedy 20 milionů.¹³ Obecný odklon od cenných papírů železnic a zhoršování kapitálového trhu však zmařilo prodej akcií a společnost, která byla sužována problémy z nevyhovujícího výnosu starších linií, se ocitla v tísní.

Ve své době se projektu z Opavy na Vlárský průsmyk připisovala značná mezinárodní role nejkratšího spojení Černého moře a Dunaje s Baltem a dráha byla počítána mezi nejdůležitější tratě v Rakousku. Do této doby musel být výměnný obchod mezi Moravou, Slezskem a Uherskem realizován značnou oklikou přes Gänserndorf (Dolní Rakousko). Místa, které nová dráha protíná, jsou spojena s průmyslem mnoha odvětví; můžeme jmenovat soukenictví, lnářství, železářny a jinou kovovýrobu, sklářství, palírny, továrny na tabák, cukrovary, mlýny, ale i stavbu vozů a přeprava dřeva. Podobně taky dráha přes Pusté Jakartice do Czenstochowe měla znamenat důležitou spojnici mezi Varšavou a ruskými drahami.

Jako důsledek více odlišných návrhů na vedení trati nařídilo 6. – 11. května 1872, tedy ještě před získáním koncese, Generální ředitelství rakouských železnic technicko-vojenskou revizi tohoto „idealistického projektu“.¹⁴ Navrženy při ní byly

stanice Opava, Branka-Hradec, Vršovice, Skřipov, Lukavec, Fulnek, Suchdol nad Odrou, Nový Jičín, Lešná, Hodslavice, Valašské Meziříčí, Jablůnka, Vsetín, Polanka, Horní Lideč, Valašské Klobouky, Brumov. Zatímco úsek Val. Meziříčí – Vlárský průsmyk byl schválen takřka bez námitek a v zásadě se shoduje s polohou dnešní trati, největší problémy ve vzájemné dohodě způsobovala část Opava – Nový Jičín. Zde se střetávaly zájmy zainteresovaných obcí, zejména Bílovec, Oder, Fulneka a Vítkova, které všechny usilovaly o napojení na novou trať. Mimo projekt Opava – Skřipov – Lukavec – Fulnek byly ve hře ještě dvě varianty.¹⁵ První varianta, navrhovaná konsorciem, měla na trase zohlednit Bílovec („bílovická“ varianta), ale pro její nepříznivé terénní podmínky se většina členů pochůzky přikláněla k variantě vítkovsko-oderské (od Skřipova na západ k Větrkovicím, dále na Odry). I tato varianta však byla konstrukčně problematická.

Zástupci Fulneka a Nového Jičína vehementně hájili původní plán Skřipov – Lukavec – Fulnek („lukavecká“ varianta). V ohled musel být vzat i připravovaný projekt dunajsko-oderského průplavu, jemuž byl nakonec přizpůsoben i závěr komise, který se přiklonil k původnímu „lukaveckému“ projektu, což musela MSCB respektovat.

Technická příprava na stavbu trati a komisionální jednání

Ještě před započítím vlastní stavby se v Novém Jičíně konalo 9. dubna 1873 další jednání zástupců obcí a měst s vládními úředníky o podobě a umístění stanic a nádraží.¹⁶ Komisi byly nakonec stanoveny stanice Opava – Branka-Hradec – výhybna u Bohučovic – Skřipov – výhybna u Lukavce – Fulnek – Suchdol. Spojené branecko-hradecké nádraží bylo nutné s ohledem na značné stoupání a přemostění Moravice, které začínalo ihned za stanicí. Shodu našli i v jednání o umístění výhybny v Bohučovicích, přestože je zde podle komise osídlení řídké a zastávka nemá přílišné opodstatnění. Zájmy jednotlivých stran se křížily v umístění stanice ve Skřipově. Všichni zástupci, vyjma zástupce MSCB, navrhli její přeložení z lesa blíže k silnici u Březové. Vrchní inženýr MSCB Wilhelm Ast argumentoval, že vzhledem k terénním podmínkám (maximální povolený sklon trati 1:60) by si přeložení na navrhované místo vyžádalo 15 m (sic) hluboký zářez. Samo místo pro stanici by muselo být sníženo o 9 – 15 m; nevelké přiblížení stanice Vítkovu neospravedlňuje vysoké náklady takového kolosálního díla. MSCB prosadila svou variantu vybudovat na vlastní náklady připojovací silnici z Březové do stanice Skřipov.

Žádosti obce Hladké Životice s podporou Nového Jičína o zřízení zastávky a překladiště, z čehož by měly zároveň prospěch i obce Kletné, Kujavy, Stachovice a Pohořilky u Kujav,¹⁷ MSCB zamítla 4. března 1873. Pro nepříznivé terénní podmínky navrhla jen jednokolejnou zastávku pro osobní dopravu.¹⁸ Nezávislost provozů MSCB a SDCF měla být podle návrhu z roku 1871 zajištěna dvěma vedle sebe ležícími nádražími. Zástupci ministerstva války vystoupili s požadavkem přizpůsobení trati pro převoz vojenského materiálu, tedy rozšíření nádraží v Opavě pro 6-8 vojenských vlaků, ve Fulneku pro 3 vojenské vlaky o 70 osách, v Novém Jičíně pro 4 vlaky.

Mezi 19. a 28. květnem se konala druhá velká politicko-technická pochůzka a jednání o podobě trati. V Brance se objevily námitky proti projektovanému zatarasení celého údolí železničním náspem s odkazem na nevhodnou konstrukci, která mohla zapříčinit zablokování ledu při jarním tání a zatopení domů na levém břehu řeky. Představitelé obce Lukavec se připojili s přáním, aby v Lukavci byla postavena zastávka s překladištěm.¹⁹ Za těmito prosbami stála i lobby majitele blízkého pivovaru, který by využil zastávku na přepravu sladu. Poslední den komise projednávala otázky železničních objektů na území obce Děrné a otázku stanice ve Fulneku. Starosta Děrného vystoupil s tím, aby se stanice jmenovala Děrné-Fulnek, vzhledem k umístění stanice na katastrálním území Děrného. Proti tomu, aby Děrné figurovalo na prvním místě, se ohradil fulnecký zástupce, vznikl tedy zdánlivě absurdní spor, který byl nakonec urovnán ve prospěch Fulneka.

Průběh stavby trati Opava – Fulnek – (Trenčín)

Krize v roce 1873 se nevyhnula ani akciové společnosti MSCB, která byla zbavována finančních prostředků. Přesto v květnu 1873 začaly zemní práce v oblasti Opavy, nejdříve na vykoupěných pozemcích kolem Branky, Skřipova a Lukavce. Zde se předpokládaly nejnáročnější úpravy terénu. V polovině května přišli do Opavy italští dělníci.²⁰ Na 29 km dlouhém úseku z Opavy do Fulneka bylo přítomno 1400 dělníků a 80 koní, tento počet do září stoupl na 1600 mužů a 200 koní a do konce roku klesl na zhruba 600 lidí a 60 koní. Přítomnost italských dělníků vyvolávala v okolí jistý rozruch. Ohniskem občasných nepokojů byly tradičně místní hostince. 5. října 1873 se uvádí rvačka ve Chvalíkovcích, při níž byl poraněn místní starosta, který chtěl spor urovnat. 12 Italů bylo předáno městskému soudu v Opavě.²¹

Samotná stavba probíhala v úsporném stylu, mosty měly být i podle koncese jen dřevěné. Stavební práce na železničním svršku a spodku byly svěřeny místní firmě W. Knauer & E. Gross z Nového Jičína. Ocelové i železné kolejnice měly vyrobit vítkovické železářny (Witkowitz Gewerke), kdežto spojovací elementy a upevňovací naopak těšínské fabriky (Teschner u. Zöptauer Gewerke). Vozový park byl záležitostí rovněž několika továren. Lokomotivy měla vyrábět Floridsdorfer Fabrik, osobní vagóny firma Weizer & Co. z Grazu a nákladní vagóny zase Maschinenfabrik Kirchheim a./d. Teck.

Podepisování výkupních smluv k pozemkům začalo od března v katastru Opavy a jeho průběh je označován jako přátelský, vlastníkům byla proplácena záloha 75%.²² Naproti tomu v okrese Nový Jičín nebyla nalezena shoda ve věci výše výplatních částek. Nejčastějším problémem bylo tradičně zpoždění plateb a výše výkupného.

Velká část pozemků v obci Lukavec náležela velkostatku, jenž byl majetkem prince Philipa Eugena Ferdinanda Georga, hraběte z Flander. Důležitým ustanovením bylo, že vegetace stojící na vykupovaném pozemku měla zůstat majetkem postupujícího vlastníka. Opavský podnikatel Carl Weissshuhn tak mohl odkoupit po nabídce správce panských lesů Götzeho z lukaveckých lesů přibližně 631 m³ kmenů smrků, borovic a jedlí. Ke zpracování dřeva si Weissshuhn postavil

v lese mobilní pilu. K podnikatelově velké nelibosti však docházelo k rozsáhlým krádežím dřeva dělníky, žádal proto začátkem června správu panských lesů o to, aby dělnické baráky byly rozmístěny co možná nejdále od jeho pily, „poněvadž Italové mu způsobili velké škody“.²³

	Opava – Suchdol	Celá trať Opava – Vlárský průsmyk
Výkup pozemků	26,7 %	10,43 %
Zemní práce všeho druhu	34,7 %	19,4 %
Mosty a propusti	28,9 %	10,19 %
Budovy	7,1 %	2,03 %
Položení kolejí	12,4 %	4,5 %
Položení pražců	30 %	11,66 %
Vozový park	-	40,3 %

Stav prací koncem roku 1873

Nebylo výjimkou, že projektovaná železnice procházela soukromými pozemky. Podle situace docházelo buď k smluvnímu ujednání společností s vlastníkem, vykoupění jeho pozemku nebo vyvlastnění. Ne vždy byly přesuny majetku snadné jako u člena zastupitelstva Nového Jičína, Rainera Hosche, který uvolnil „ve prospěchu města Nového Jičína“ část svého pozemku pro budoucí dráhu, ačkoli na něm měl povoleno stavět obytný objekt.²⁴ V tomto případě nebyla dokonce ujednána kompenzační částka.

Jednání o záchraně projektu a jeho kolaps koncem 70. let 19. století

V červenci 1873 byla nařízena restrikce prací na úseku Opava – Suchdol. Nejdříve se ještě nepatrně pracovalo v úseku Opava – Fulnek, ale i tam se 15.1.1874 stavět úplně přestalo.²⁵ V říjnu roku 1873 oznámila banka Union, že nemůže vydávat žádné další akcie a byla s ní rozvázána smlouva. Obrat MSCB už v roce 1873 nestačil na pokrytí provozních nákladů. Správa železniční společnosti připravila radikální ztenčení provozních výdajů. Že bude možné projekt dobudovat jen za použití státních prostředků, nebylo už v lednu 1874 pochyb. Ministerstvo obchodu ve Vídni se usneslo udělit plánované dráze státní garanci, přestože koncesi už MSCB vrátila. Vláda tady označila projekt jako „stavbu z nouze“, ale byla to zejména MSCB a banka Union, které chtěla vláda ochránit před konkurzem.

3. května 1874 vyšel v říšském zákoníku zákon č. 54 o dostavění započatých železnic včetně dráhy z Opavy do Trenčína.²⁶ Stát bude dle zákona ručit za roční čistý výtěžek nejvýše 51 800 zl. ve stříbře průměrně za 1 míli po 20 let. Zákon sám o sobě vyvolal mnohé naděje, ale dvacetiletá délka státní garance nikoho nepřilákala, výhodnější by bylo poskytnout garanci po celou dobu trvání koncese.

Města Nový Jičín a Opava, ale i další obce²⁷ si během roku 1874 stěžovaly ministerstvu obchodu, že ještě dva měsíce po vydání zákona se nic nezměnilo. Tento fakt asi nepřekvapí, stavba byla závislá na tom, zda se jí některý koncesionář ujme.²⁸

Nepomohlo ani prodloužení státní garance na celou dobu trvání koncese v březnu 1875. Další interpelace byly předmětem jednání v Brně a Vídni, ale i Praze, Drážďanech a Stuttgartu v letech 1876, 1877 a 1878.

V důsledku krize padla i vídeňská Wechslerbank, hlavní finanční partner Povážské dráhy, na které záleželo, jestli se bude vyplácet dráha Opava – Trenčín.²⁹ Přirozeným ekonomickým důsledkem bylo nedostatečné upsání akcií z první emise vypsané na první valné hromadě. Už zpočátku nebyl tedy získán plně kapitál pro stavbu dráhy Opava – Trenčín. Na nové valné hromadě 30. 12. 1873 byla už správní rada jednoglasně pověřena zbavit se koncese a postupně se zbavovat dalších svých závazků a ulehčit si situaci rozvázáním smluv. Společnost MSCB byla donucena k řadě úsporných opatření, redukci zaměstnanců a koncentraci řízení provozu v Krnově.

Ačkoli byl během roku 1874 odstraněn provozní deficit, tak to stále nestačilo k pokrytí prioritních kuponů. Ve smyslu kuratorního zákona z 24. 4. 1874 padlo na 3. valné hromadě 19. prosince 1874 rozhodnutí o zřízení kurátora k zastoupení věřitelů 1. a 2. emise. Byly rozvázány smlouvy s bankou Union, stavební společností Knaur & Gross a sražena zátěž dluhu z prioritních dluhopisů.

Faktorem, který brzdil rozvoj provozu MSCB, bylo nenaplnění mezistátní smlouvy z 21. května 1872 pruskou stranou, podle které mělo být pruskou vládou zajištěno pokračování kmenové linie MSCB do Nisy. Linie byla převzata k používání až 1. prosince 1875. Provoz zůstal na úrovni místní dopravy, ačkoli byla železnice koncipována tak, aby tvořila páteř dálkových spojnic. Ani v letech 1876 a 1877 nepřinesly snahy MSCB proniknout do některého spolku dopravců a poskytnout své tratě mezinárodní přepravě žádný hmatatelný výsledek. Se stavbou trati, zdá se, již nikdo nepočítal. Na sezení horní komory rakouské říšské rady a pruského zemského sněmu 13. 3. 1877 ministr obchodu Johann rytíř von Chlumecky sdělil, že zájmy Slezska jsou v tomto případě podružnou záležitostí.

Na jednání Říšského sněmu 6. března 1877 vyslovil poslanec Kronawetter, zástupce německých liberálů ve vládě, tvrdou kritiku hospodaření MSCB, počítaje v to i kritiku některých opatření vlády podle koncese MSCB. O tom, že MSCB nenaplnila podmínky koncese nebylo pochyb,³⁰ zdá se, že ale nebyla ani složena kauce. Nadto tři členové družstva - Machanek, Zaillner a Proskowetz - byli zároveň říšskými poslanci. O jejich cílech v MSCB svědčí i fakt, že bezprostředně po získání koncese ji prodali krachující bance Union, která chtěla prostřednictvím výnosu z provozu sama získat nějaké finanční prostředky a překonat krizi, způsobenou jejími dalšími ztrátovými aktivitami.³¹ Když pak byla s bankou Union rozvázána smlouva, podala vláda předlohu zákona z 3. května 1874, aby tak chránila MSCB a banku Union před konkurzem. Důsledky krize soukromého podnikání v systému akciových společností a hospodaření státu, trvající od let 1873-1874, vycházely pomalu na povrch. Spekulace soukromých společností sice nesly své ovoce v rychlosti výstavby, ale stejně tak byly na druhé straně spojeny s korupcí a postaveny proti celkové ekonomické situaci. Ukázalo se, že vláda plýtvala neuváženě penězi, které získala konjunkturou let 60. a 70, na fondy určené na dostavbu a subvence.

Již počátkem roku 1876 byl projekt Opava – Trenčín přenechán někdejšímu konsorciu pro stavbu Povážské dráhy hraběte Augusta Breunera a hraběte Alfreda Windischgrätze. Financování měly převzít anglické firmy. V dalším vývoji již pozorujeme jen ojedinělé snahy o pokračování: v roce 1881 skupina belgických spekulantů a v roce 1884 zainteresované obce z iniciativy fulneckého starosty dr. Josefa Ludwiga. Zákon o zestátnění MSCB s liniemi Olomouc – Krnov – státní hranice, Krnov – Opava a Krnov – Jindřichov – státní hranice v celkové délce 153,913 km byl nakonec přijat 11. 12. 1894.³²

Projekt se dostal do jednání ještě několikrát v období do 1. světové války, poprvé se vážně uvažovalo o jeho obnovení už v roce 1900. V předchozím období let 1890-1891 byly vybudovány místní tratě Studénka – Bílovec, Suchdol – Fulnek, Suchdol – Budišov nad Budišovkou, Suchdol – Nový Jičín a Opava – Horní Benešov. Typickou svépomocnou stavbou se naopak stala krátká spojovací dráha mezi Suchdolem a Novým Jičínem. Vybudování místní dráhy Opava – Hradec v roce 1905 se stalo předpokladem revidovaného projektu z iniciativy města Opavy. Měly být spojeny slepé konce zmiňovaných místních drah a propojeny tak Opava s Vítkovem, Bílovcem a Fulnekem. Opět se zdlouhavě projednávaly varianty trasování železnice. Složitá jednání se protáhla až do začátku 1. světové války, která znamenala definitivní konec projektu. K realizaci spojnice se přistoupilo v úseku Valašské Meziříčí – Vlárský průsmyk v roce 1888 a 1928, a to téměř shodně s původně plánovanou trasou. Ve stejném roce se znovu objevuje volání „po tom, aby na ... připojeno bylo spojení mezi Opavou a Fulnekem, resp. Bilovcem, dalším vyvedením železniční tratě Opava-Hradec do Fulneku ...“.³³

Zůstalo jen u plánu a výsledkem je nynější místní dráha Opava – Hradec nad Moravicí vybudována v koncesi města Opavy.³⁴ Dráhu Opava – Hradec provozovala načas Severní dráha, od 1. 1. 1907 přešla zestátněním KFNB pod státní správu. Naposledy v roce 1947 se objevily ohlasy na dobudování úseku Hradec – Fulnek.³⁵ Zůstává otázkou, jestli by dobudování projektu plnilo funkci vytyčenou jeho tvůrci. Myslím, že nikoli, význam nedokončené dráhy by ve srovnání s nedalekou dvoukolejnou tratí Ostravsko – Přerov byl pravděpodobně pouze provinční a nesplňoval by tak ambice svých stvořitelů.

Seznam zkratek

MZA	Moravský zemský archiv v Brně
SISb	Slezský sborník
SZA	Slezský zemský archiv v Opavě
ř. z.	říšský zákoník

Prameny a literatura

1.1 Prameny

- Archiv Českých drah v Olomouci, inv. č. 26, karton 12, 13, 14.
Archiv Českých drah v Olomouci, inv. č. 30, karton 1.

- Archiv Českých drah v Olomouci, inv. č. 39, karton 1, 2.
 Archiv Českých drah v Olomouci, inv. č. 51, karton 1.
 Beschlüsse des schlesischen Landtages, Teil I., I.-XXI. Session 1861-83, Troppau 1902, s. 28.
 Beschlüsse des schlesischen Landtages, Teil II., XXII.-XXXIX. Session 1884 – 1902, Opava 1904, s. 39-40.
 Österreichisches Staatsarchiv, Archiv der Republik, BG4 – Verkehr, Geschäftsbericht der MSCD für die erste Geschäfts-Periode 1870-1872, Wien 1872.
 Österreichisches Staatsarchiv, Archiv der Republik, BG4 – Verkehr, Geschäftsbericht der MSCD für Geschäftsjahr 1873, Wien 1874.
 Ignaz KOHN, Eisenbahn – Jahrbuch der Österreichische-Ungarischen Monarchie 1870, Wien 1871.
 I. KOHN, Eisenbahn – Jahrbuch der Österreichische-Ungarischen Monarchie 1871, Wien 1872.
 I. KOHN, Eisenbahn – Jahrbuch der Österreichische-Ungarischen Monarchie 1872, Wien 1873.
 I. KOHN, Eisenbahn – Jahrbuch der Österreichische-Ungarischen Monarchie 1873, Wien 1874.
 Moravský zemský archiv v Brně, Místodržitelství mladší, fond B14, sign. 73/13, kart. 3609.
 Moravský zemský archiv v Brně, Místodržitelství mladší, fond B14, sign. 73/13, kart. 3610.
 Protokoll über die Verhandlungen der am 3.11.1875 zu Wien abgehaltenen 4. ordentlichen General-Versammlung samt Bericht für das Jahr 1874, Wien 1875.
 Protokoll über die Verhandlungen der am 24.6.1876 zu Wien abgehaltenen 5. ordentlichen General-Versammlung samt Bericht für das Jahr 1875, Wien 1876.
 Protokoll über die Verhandlungen der am 26.6.1877 zu Wien abgehaltenen 6. ordentlichen General-Versammlung samt Bericht für das Jahr 1876, Wien 1877.
 Slezský zemský archiv v Opavě, sign. 47, inv. č. 1156, karton 607.
 SZA, sign. 47, inv. č. 1156, karton 608.
 SZA, sign. 47/16, inv. č. 1199, karton 752.
 SZA, sign. 47/6, inv. č. 1176, karton 688.
 SZA, sign. 47/6, inv. č. 1176, karton 689.
 SZA, sign. 47/6, inv. č. 1179, karton 700.
 SZA, Velkostatek Fulnek, inv. č. 2026, karton 323.
 SZA, Velkostatek Fulnek, inv. č. 2045, karton 342.
 SZA, Velkostatek Fulnek, inv. č. 2072, karton 385.
 Usnesení sněmu markrabství moravského v zasedáních roku 1873-75, Brno 1875.
 Usnesení sněmu markrabství moravského v zasedáních roku 1876-78, Brno 1878.
 Österreichisches Staatsarchiv, Archiv der Republik, BG4 - Verkehr, Karton 3120, Technische Relation über die Variante Skripp – Dittersdorf – Odrau – Zauchtl.
 Österreichisches Staatsarchiv, Archiv der Republik, BG4 - Verkehr, Karton 3120, Relation Variante über Wagstadt.

- Österreichisches Staatsarchiv, Archiv der Republik, BG4 - Verkehr, Karton 1182/B, Relation über die Anlage der Stationen auf der allhöchst concessionirten Eisenbahnlinie Troppau – Vlarapass.
 Zákoník říšský pro království a země v radě říšské zastoupené, Wien 1874.
 Zákoník říšský pro království a země v radě říšské zastoupené, Wien 1875.

1.2 Literatura

- Miloslav BALÁŠ, Kulturní místopis Novojičína, Nový Jičín 1967.
 Aloys CZEDIK, Der Weg von und zu den Österreichischen Staatsbahnen, I. Band, Die Entwicklung der österreichischen Eisenbahnen als Privat - und Staatsbahnen, 1824-1910, Teschen – Wien – Leipzig 1913.
 Deutsch-tschechisches Eisenbahn-Wörterbuch, Praha 1923.
 Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie, sv. 1, díl 2, Wien – Teschen – Leipzig 1878.
 Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie, sv. 2, Wien – Teschen – Leipzig 1878.
 Jan HÁJEK, Dopad peněžní a hospodářské krize po roce 1873 na banky, in: Dějiny bankovníctví v českých zemích, Praha 1999.
 Milan HLAVÁČKA, Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce, Praha 1990.
 František Xaver HODAČ, Finanční účast království a zemí při zřizování vedlejších železnic předlitavských, Brno 1910.
 Josef HONS, Dějiny dopravy na území ČSSR, Bratislava 1975.
 J. HONS, Progresivní a retardační prvky v rozvoji dopravy na území ČSSR se zvláštním zřetelem na dopravu železniční, in: Z dějin československé dopravy. Rozpravy Národního technického muzea 37, Praha 1969, s. 12-21.
 Jana INDROVÁ – Jiří KAPLÍK, Bibliografie okresu Opava, Brno 1999.
 Jan JANÁK, Dějiny Moravy. Díl 3/1, Hospodářský rozmach Moravy 1740-1918, Brno 1999.
 P. KADLČÍK, Pomozte Fulneku, Kravařsko 9, 1946-47.
 L. KORZER, Vlarapass-Bahn: Troppau – Trentschin, in: Troppauer Heimatschronik 1971, s. 76-150.
 Zdeněk LÁZNIČKA, O dopravním významu Kravařska v minulosti a přítomnosti, Kravařsko 6, 1936-37.
 Z. LÁZNIČKA, Příspěvek k historii železničních projektů ve Slezsku, SISb 47, Opava 1949, s. 106-122.
 Petr MUSÍLEK, Analýza příčin a důsledků české finanční krize v 90. letech, Praha 2004, v tisku.
 Stanislav PETR, Zásahy státu do železničního podnikání a jeho důsledky, in: Z dějin československé dopravy. Rozpravy Národního technického muzea v Praze 37, Praha 1969, s. 30-41.
 Miloslav ŠTĚPÁN, Přehledné dějiny československých železnic 1824 – 1948, Praha 1958.