

Stopadesát let trati Brno – Česká Třebová

Pavel Krejcar

Železniční trať Brno – Česká Třebová, procházející z nevelké části boskovickým regionem, patří k nejstarším dopravním spojením na území současné České republiky. Po zbudování trati Severní dráhy císaře Ferdinanda Vídeň – Břeclav – Brno (1839) a Břeclav – Přerov – Olomouc (1841), na níž navázal roku 1845 provoz trati Praha – Olomouc, se pro zkrácení dopravních vzdáleností mezi Vídní a Prahou nabízelo vybudování přípojné trati z Brna do České Třebové údolím řeky Svitavy. Již 6. března 1843 předložil vrchní inženýr Ferdinand Boháč nedávno vzniklému generálnímu ředitelství Státních drah ve Vídní (1841) předběžný návrh trasy z Brna do Semanína, kde se měla připojit na Olomoucko-pražskou dráhu.

Uvedená trať Severní státní dráhy měla být doplňkovou tratí k hlavnímu tahu z Vídně přes Olomouc na Prahu, ale tato představa platila jen do jejího otevření. Jízda po nové spoje, na níž byl zahájen provoz 1. ledna 1849 byla podstatně kratší a navíc vedla přes hlavní město Moravy.

K definitivnímu schválení stavby trati císařem Ferdinandem V. došlo 21. června 1843, první trasovací práce v terénu a studie zmíněné trasy se uskutečnily již v roce předchozím. Na jejich základě byla stavba rozdělena body Brno – Maloměřice – Blansko – Březová nad Svitavou – Semanín (Česká Třebová) do čtyř stavebních úseků.

Slavnostní zahájení stavby se uskutečnilo v listopadu 1843 symbolickým zabořením prvního rýče do země u Obrán. Práce na nejobtížnějším úseku Maloměřice – Blansko dlouhém 11,096,1 sáhu, tj. asi 21 km, byly svěřeny firmě italského podnikatele Felice Tallachiniho. Vyvolávací cena, na níž byla firmou učiněna sleva 11 % dosáhla 2,289.827 zlatých 25,5 krejcaru. Původní projekt uvažoval s vybudováním osmi tunelů, po úpravě trasy se jejich počet zvýšil na deset. Rozsáhlé zemní práce, stovky metrů kamenných opěrných zdí, velký počet mostů včetně úprav a přeložek říčního koryta, to vše si vyžádalo značného fyzického úsilí, dvacetí dvou lidských životů a mnoho nadosmrtných mrzačených údů.

Na stavbě pracovalo od jara do podzimu 2.300 až 3.000 dělníků, z nichž asi čtvrtina pocházela z okolních vsí. Většina ostatních sem přišla z míst, kde stavba železnice již skončila – z jihovýchodní Moravy, Hané, podhůří Jeseníků, Lanškrounska. K provádění kamenických a skalnických prací povolal Tallachini asi 200 italských dělníků, zvyklých na těžkou práci ve skalách a s kamenem. Když se ukázalo nutné postupovat v tunelech hornickým způsobem, objevili se na stavbě také němečtí a čeští havíři z okolí Jihlavy, Německého Brodu a Chrudimi. Až na výjimky byl dozorčí personál firmy italský, práci v jednotlivých tunelech řídili italské asistenti, a také dílvedoucí a mistři byli většinou Italové.

Největším problémem, se kterým se museli stavbaři vyrovnat, bylo vedení železnice úzkým a klikatým údolím řeky Svitavy mezi Obrany a Blanskem včetně proražení oněch deseti tunelů, které byly budovány prozíravě již s průřezem vyhovujícím dvoukolejnému provozu. Obavy z otrěsů budoucích projíždějících vlaků byly při stavbě 494 m dlouhého tunelu č. 8 (tzv. Novohradského) příčinou snesení části nejvyšší hradní věže Nového

hradu.

Jedenáctý v pořadí, dlouhý 288 m, byl proražen za Březovou nad Svitavou.

Tunelařina byla práce obtížná a pomalá, zvláště v měkkých horninách. Skála se rozstřílela a odvezla, ale měkká hornina nepřijemně tlačila především v čelbě výlomu, mnohem hůř se prováděla výdřeva a stále hrozilo nebezpečí závalu.

Trať Blansko – Březová – Semanín byla na základě konkurzu vypsaného generálním ředitelem c. k. Státních drah Negrellim ve vídeňských a zemských novinách rozdělena na dva úseky: Blansko – Březová s vyvolávací cenou 693.399 zlatých 24,5 krejcaru a Březová – Semanín s vyvolávací cenou 1,245.753 zlatých 23 krejcarů nebo celkově 1,939.152 zlatých 47,5 krejcaru. Vítězství v konkurzu s nabízenou 9% slevou si odnesla stavební firma bratří Kleinů, která započala stavební práce 27. května 1845. Návrh původní trati, která měla být vedena z Blansko na Moravskou Třebovou byl změněn především z důvodu její větší délky a dále velmi nepříznivého sloupání v členitém terénu krajiny, ale také na žádost moravskotřebovských měšťanů, kteří nedocenili význam stavby této trati.

Nejkratší úsek mezi Maloměřicemi a Brnem se začal stavět až v létě 1847. Opoždění práci na této stavbě způsobily nejasnosti a složitá vyjednávání ve věci situování brněnského nádraží, kde se měly stýkat tratě z Vídně a České Třebové. Projekt schválený v květnu 1847 dal základ vzhledu dnešního brněnského nádraží, před jeho stavbou však musela být zbourána původní nádražní budova, patřící Severní dráze císaře Ferdinanda, která stála kolmo ke kolejím.

S pokládkou kolejí se začalo v létě bouřlivého roku 1848. Přestože trať severně od Svitav překonává rozvodí Černého a Severního moře, nepřekročilo její maximální stoupání 6,7°.

Stavbu nádražních budov řídil na celé trati vrchní inženýr architekt Antonín Jüngling. Nádražní budovy v Adamově, Skalci nad Svitavou (do roku 1929 úřední název Skalce-Boskovice), Letovicích a Svitavách postavila firma bratří Kleinů, výstavba staničních budov v Blansku byla svěřena opavskému staviteli Antonínu Kunertovi a tesařskému mistru Theodoru Dietrichovi z Těšína. Umístění blanenského nádraží bylo na naléhání

knížete Hueo Salma oproti původnímu projektu posunuto směrem ke Klepáčovu. Uskutečněná změna, kdy kníže nabídl zdarma potřebné pozemky, přinesla snížení stavebních nákladů a možnost výhodného vlečkového napojení se zdejšími Salmovými železárnami. Mimo ostatních budov bylo dále na celé 91 km dlouhé trati postaveno 78 strážních domků a 41 signálních budek.

Původním záměrem státní správy bylo uvést celou trať Brno – Česká Třebová do provozu co nejdříve po dokončení Olomoucko-pražské dráhy, nejspíše však do konce roku 1846. Potíže s koncepčním řešením brněnského nádraží, nepředvídané obtíže se stavbou tunelů a obtíž technického rázu na Svitavsku způsobily, že provoz na trati mohl být zahájen až 1. ledna 1849. Uvědomíme-li si, jaké možnosti měli tehdejší podnikatelé a samotní dělníci, nechce se ani věřit, že stavba, i když nebyla ukončena podle původních předpokladů, trvala pouhých šest roků.

Na rozdíl od velkolepých slavností při otevírání předchozích železničních tratí, proběhlo zahájení provozu na trati, označené v současném jízdním řádě číslem 260, vzhledem politickým událostem roku 1848 nenápadně a tiše. Druhá kolej v celém úseku Brno – Česká Třebová byla uvedena do provozu v roce 1869. Celkový stavební náklad na stavbu dvoukolejné trati včetně nádražních budov a zabezpečovacího zařízení dosáhly konečné výše 8,991.504 zlatých.

Během následujících let rostl význam této trati stejně jako význam stanice Česká Třebová, která se několika přestavbami a postupným rozšiřováním zadala mezi významné uzly naší železniční sítě.

V roce 1861 byl na trati Brno – Česká Třebová zaveden Morseův telegraf, o rok později začaly jezdit první rychlíky. Po roce 1866 bylo na celé trati v dopravních kancelářích a na všech stanovištích výroby dokončeno zvonkové zařízení pro dorozumívání zaměstnanců o jízdních vlacích. Po zestátnění soukromé Společnosti státní dráhy (Staats Eisenbahn Gesellschaft – StEG) roku 1909, které tato trať od 1. ledna 1855 patřila (rakousko-uherský stát se realizací projektů trati finančně natolik vyčerpal, že byl nucen odprodat část Jihovýchodní a Severovýchodní dráhy francouzskému

kapitálu – vznikla soukromá společnost StEG) bylo vybudováno nové staniční a traťové zabezpečovací zařízení a uvedeno do provozu v roce 1911.

Ani po vzniku Československé republiky v roce 1918 neklesl význam trati Brno – Česká Třebová, stala se součástí spojení Praha – Brno – Bratislava. Vedle nákladní dopravy zde dochází k rozvoji dopravy osobní i rychlíkové. Na trati se v roce 1936 objevuje špičkový předválečný výrobek, motorový vůz „Slovenská střela“, výrobek Tatra Kopřivnice, který dosahuje průměrné rychlosti včetně zastávek 92,5 km/hod, jeho maximální rychlost byla 150 km/hod. Od jízdního řádu 1960/61 jezdil tento rychlík již jako běžná vlaková souprava.

V poválečném období odlehčila provoz na českotřebovské trati v roce 1953 nově otevřená trať Brno – Havlíčkův Brod a po její elektrizaci na ní v roce 1966 přešla většina tranzitní nákladní a rychlíkové dopravy, včetně známých rychlíků jako „Slovenská střela“ (v roce 1968) a „Hungaria“ (v roce 1974). Z důvodu plánovaného a připravovaného zvýšení rychlosti a přeelektrizačních úprav probíhala až donedávna rozsáhlá rekonstrukce všech tunelů. Tunely č. 5 a 6 v úseku Babice – Adamov byly sнесeny a pod Novým hradem byl vojenskými stavbami proražen v těsné blízkosti stávajícího nový jednokolejný tunel pro 2. traťovou kolej.

Není v možnostech této stručné retrospektivy trati Brno – Česká Třebová popsat všechny události, složení vozového parku a lokomotivy, které se na Irali vystřídaly, z parních si připomeňme alespoň řady 475.1, 477.0, 433.0 a 556.0, které zde parní éru ukončily. K tomu nutno říci, že v 20. letech se lokomotivy vyráběly i v Adamovských strojárnách (Salmovy železárny v Blansku se jako první z podniků podílely na dodávce nákladních vozů pro koněspěšnou dráhu České Budějovice – Lince).

Po listopadu 1989 bylo nejvyššími místy rozhodnuto modernizovat tranzitní železniční koridor na ose Berlin – Vídeň, který na území naší republiky spojuje Děčín s Prahou, Českou Třebovou, Brnem a dále pak Břeclaví. O průběhu rekonstrukčních prací na železniční trati Brno – Česká Třebová, které se v těchto dnech blíží k závěru, si povíme až příště.



Nádraží ve Skalci nad Svitavou kolem roku 1910.