

expedice speculum

Putování za záhadami a zajímavostmi regionu „Zrcadla“

150 let Uhelné dráhy Brno - Zastávka

Koncem padesátých let 19. století se v brněnské oblasti projevil zájem dvou podnikatelských skupin. Na jedné straně byly plány majitelů Rosicko-oslavanských dolů rozšiřovat těžbu uhlí a jeho prodej, na druhé straně stály zájmy brněnských podnikatelů zajistit dostatek uhlí, protože topení dřevem již nebylo možné.

Připomeňme si, že dne 15. května 1813 nařizuje brněnské místodržitelství používat v okolí Brna k pálení cihel uhlí a zakazuje používat k tomuto účelu dřevo. První parní stroj byl instalován v Brně v roce 1818 a každoročně jich přibývalo. Doprava uhlí do Brna byla zajišťována po silnici

tak i povozníků byly málo platné. K podstatným ústupkům nebo ke změně trasy proto nedošlo, jen k příslibům dobrého odškodného a dalšího výdělků. A to zpravidla uspokojilo nespokojené jednotlivce tak, že vůbec nedošlo k průtahům v přípravném jednání.

Privilegium (koncesní listinu) podepsal císař František Josef 15. ledna 1854.

My František Josef první ...

„Když majitelé uhelných dolů Arnošt Jan rytíř Herring, Jan Müller a Antonín Rahn požádali v roce 1852 o povolení postavit spojení s několika brněnskými průmyslníky železnici z Brna k uhelným dolům v Rosicích, Zby-

šově, Oslavanech a Nové Vsi, a My již našim nejvyšším rozhodnutím připrav, uznali jsme za vhodné vzhledem k všeobecné užitečnosti tohoto počínu a na základě návrhu našeho ministra obchodu, akciové společnosti, která byla založena uvedenými uchazeči o koncesi a Naším nejvyšším rozhodnutím ze dne 22. dubna tohoto roku schválena, udělit požadovanou výsadu“...

Společnost tedy obdržela privilegium k postavení a provozování trati spojující s Brnem a pobočných tratí spojující doly ve Zbyšově, Oslavanech a Nové Vsi. Koncesně se brněnsko-rosická dobovému normálu příliš nevymykala, především byla koncipována částečně pro lokomotivní, částečně pro koňský provoz (hlavní trať měla mít parní pohon, přípojky k dolům pak koňské dráhy). Nákladní doprava, těžišť činnosti firmy, byla nepokryté upřednostňována před dopravou osob.

Stavba byla ihned zahájena. Terénní podmínky byly vcelku příznivé a trasa, kterou stavitelé zvolili zcela vyhovovala původním záměrům. Vycházela z brněnského předměstí Trnitá a vedla Komárovem a Horními Heršpicemi, kde křižovala v úrovni s tratí Severní dráhy císaře Ferdinanda (Brno-Břeclav). Pokračovala směrem ke Střelcím, přes Tetčice, Rosice k uvedenému zájezdní hospodě, kde byly v blízkosti doly.

Železnice byla vybudována a zařazena výhradně výrobky závodů Rakouska-Uherska. Z ciziny se nic nepřívezlo. Stroje dodala lokomotivka Společnosti státní dráhy ve Vídni, kolejnice dodaly sobotínské železárně, dubové pražce rosické a náměšťské lesy.

Na budování tratě se podíleli především naši dělníci, ale také dělníci z Itálie. Byli to zejména miněři a stělmistři. Z nich několik zůstalo v místě konečné stanice a v původních funkcích pracovali v dolech. Odtud tedy jména del Favero, del Lago, di Pico, Ravena atd. Dodnes se s některými setkáváme.

Kolik pracovalo na stavbě tratě dělníků se už asi nepodaří zjistit. Většinou to byli kočovní dělníci, kteří pracovali na stavbách tratí a pro které se vžil název „trhani“. Je třeba si uvědomit, že tehdy byly stavby velmi nákladné, mechanizace skoro žádná, a proto bylo třeba naverbovat velké množství lidí. Na takových stavbách pracovaly tisíce dělníků a stovky koní. Tak obrovská koncentrace lidí byla pro kraj v blízkosti stavby pohromou. Hygiena byla na velice nízké úrovni, mezi „trhany“ se šířily různé nemoci, které postihovaly i místní obyvatelstvo.

Podobná situace byla také při stavbě brněnsko-rosické dráhy. Dělníci bydleli v nouzových baráčích pod hrází rybníka u Božího Požehání. Prostředí bez hygienických podmínek umožnilo výskyt cholery, která řádila mezi dělnictvem a která se přenesla i na místní obyvatelstvo. Některý den zemřelo až 40 osob. Jsou pochovány na starém hřbitově v Rosicích. Celkem zemřelo asi 300 lidí včetně domácích i s vrchnostenským lékařem dr. Janem Juříčkem.

Dnes, v době bagrů, buldozérů a jiné zemní techniky si nedovedeme představit obrovské množství zeminy a skal přemístěné jen pomocí lopat, krumpáčů, vozíků a rumpálů. Práce pokračovaly zdárně, a tak po předchozích pochůzkách se 27. prosince 1855 konala úřední zkušební jízda v úseku Brno-Boží Požehání (dnes Zastávka u Brna) v délce 23,092 km, které se zúčastnili šéfové všech úřadů, které měly vliv na stavbu této železnice.

V časopise „Die österreichische Zeitschrift für Berg- und Hüttenwesen“ z roku 1856 byl uveden popis zkušební jízdy:

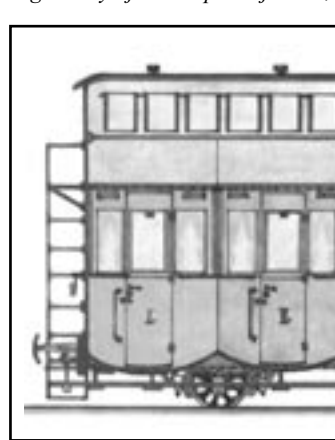
„Přibližně v 9,15 hodin odjel z brněnského nádraží vlak sestávající z 5 vozů tažených lokomotivou, na jejímž předku zářilo v obrovských písmenech hornické „Zdar Bůh“. Po 11. hodině dorazil slavnostní vlak do konečné stanice Rosice.“

Brna bylo důležité nejen z hlediska zásobování Brna uhlím, ale i pro možnost využití železnice Státní dráhy směrem k Praze a využitím Severní dráhy císaře Ferdinanda přes Břeclav do Vídně.

Zahájení osobní dopravy na nové trati z Brna do Rosic se uskutečnilo 30. června 1856 ve 2. hodiny odpoledne. První vlak se slavnostně vyzdobenou lokomotivou „Rossitz“ (Rosice) se dal ve 2. hodiny do pohybu za zvuků veselých melodií, které vyhrávala kapela c.k. regimentu kyrysníků ze Slavkova, usazená v zvláštním voze. Za hodinu přijel vlak do „Segen Gottes“, kde hornická kapela vesele zdravila hosty a početné salvy z hmoždířů slavily událost dne. Za 10 minut po příjezdu prvního vlaku přijela lokomotiva „Zbeschau“ (Zbýšov) s druhým vlakem a byla též slavnostně pozdravena.

Pan Karel Dvořák v knize „Ze staré Třebíče“ líčil tehdejší cestování takto:

„Dopravu obstarávaly vlaky uhelné, ke kterým byl připojen jediný osobní vůz, svého druhu určitě jedinečný. Byl poschoďový, jeho dolejší část se nijak nelišila od tehdejších osobních vozů s oddíly a postraním dveřmi. V dolejší části byla čtyři kupé, po jednom pro cestující I. a II. třídy a dvě III. třídy, jež však byla vyhrazena ženám. Pasažéři mužského pohlaví museli po příkrých schůdkách vystoupit do vyššího prostoru nad celým vagónem. Vzhled vagónu byl ještě nápadnější tím,



Vagon pro přepravu osob „Imperial“, zvaný „Papoušek“

že se jednotlivé oddíly podle třídy odlišovaly barevným nátěrem vnějších stěn: I. třída kamárkovou žlutí, II. třída světlou zelení a III. třída rudohnědou. Rozdělování podle pohlaví bylo dodržováno velmi přísně. Když jsem jednou jel jako devítiletý hoch s matkou, musil jsem do poschodí, kdežto má matka proti tomu protestující zůstala v „přízemí“. A vystál jsem tehdy plno strachu. Cestou nás překvapila bouře. Liják s rachotem bubnoval na jednoduchou plechovou střechu, vůz se chvěl



Stavba v Zastávce u Brna v 80. letech 19. století.

kopie pohlednice z Archivu Vlastivědného spolku Rosicko-Oslavanska



Lokomotiva lidově zvaná „Všudybylka“ na nádraží v Zastávce

a naklání pod prudkými nárazy větru, tak že jsme každou chvíli očekávali nějakou katastrofu. Ale i když byla hlášena stanice Brno, nebyl cestující ještě u cíle. Vlak jej vyklopil daleko od vnitřního města, až za starým Brnem, kde je dnes stanice Horní Heršpice na trati Brno-Břeclav. Kdo chtěl pokračovat do Brna, případně měl zavazadla mohl použít „konfortáblu“, kočárku taženou jedním koníkem, který pohodlných klusem potřeboval skoro půl hodiny, než dospěl k hlavnímu brněnskému nádraží“. Pro informaci čtenářů uvádíme, že vagónu se říkalo „Imperial“ (nevíme proč) nebo podle zabarvení „Papoušek“.

Také technicky byl povoz zatížen různými nedostatky. Nebyla spolehlivá informace mezi strážníky na trati o pohybu vlaku na trati. Proto byly strážní domky stavěny tak, aby bylo od jednoho k druhému dohlédnout. U každého strážního domu byl vztyčen stožár, na kterém byly vytaženy dva proutěné koše v průměru asi 60 cm. Jakmile se vlak hnul ze stanice, podle směru pohybu zvedly se buď jeden nebo oba koše, a tato optická znamení byla postupně opakována od domku

dráhy (StEG). Provoz Brněnsko-rosické dráhy byl z počátku vyhrazen pro dopravu uhlí, kterého bylo hned v prvním roce převezeno víc jak 840 000 tun. Dále bylo odvezeno asi 37 300 tun jiných nákladů a 32 305 osob. V dalším roce se objem přepravy nákladů a osob zvýšil o cca 20 %. Vykazovaný zisk v roce 1858 činil 127 576 zlatých.

Současně se stavbou hlavní tratě byly vlečky připojeny doly Ferdinand v Babicích a Herring v Boží Požehání, obě k 1. červenci 1856. Stavba vlečky do Zbýšova trvala mnohem déle než-li stavba hlavní trati. V roce 1861 požádali ředitelé společnosti, aby také odbočky k dolům mohly být upraveny na parní trakci, a když bylo jejich žádosti vyhověno výnosem z 20. září 1861, hned příští rok - 10. srpna 1862 otevřeli odbočku do Zbýšova (4,897 km) k dolu Simson, koksovňe a chemickému závodu. Další prodloužení nastalo až 5. ledna 1873, kdy byl otevřen úsek ze Zbýšova k dolu Anna. K dolu Julius byla dána vlečka do provozu v roce 1877 a byla dlouhá 0,630 km. Vlečky realizovala Rosická Báňská společnost. Do Oslavan a do Nové Vsi vlečky nebyly dotaženy, v té době pro to nebyly důvody.

Druhá, důležitější okolnost, bylo převzetí Uhelné dráhy Společností státní dráhy (StEG) v souvislosti se stavbou tratě Vídeň (Stadlau) - Střelice - Brno. Od 1. června 1870 přechází provoz na celé trati Brno - Boží Požehání do rukou této společnosti. Po převzetí provozu byla urychleně vybudována druhá kolej z Brna do Střelice a vrchní stavba v úseku ze Střelice do Božího Požehání byla zesílena. Význam dráhy stále vzrůstal, zvláště když byla prodloužena k Severozápadní dráze (Znojmo - Jihlava) do Okříšek v roce 1886.

Mimořádný význam nabyla dráha v roce 1938 po Mnichovské smlouvě, kdy po záboru pohraničí zůstala jedinou nedotčenou hlavní dráhou mezi Prahou a Brnem. Ještě jednou se zvýšila důležitost úseku Zastávka u Brna - Střelice. Po dobudování dolu Jindřich II. (s roční kapacitou 440 000 tun uhlí) v roce 1969 se uhlí začalo vozit nákladními auty i železniční vlečkou ze Zbýšova do Zastávky a odtud železnicí přes Střelice do elektrárny v Oslavanech. Až v roce 1975 byla dána do provozu lanová dráha dlouhá téměř 5 km z dolu Jindřich na elektrárnu, která byla jediným odběratelem vytěženého uhlí.

Ve dnech 16. a 17. září proběhly oslavy 150 let Uhelné dráhy. Spousta zájemců i zvědavců si mohla prohlédnout parní lokomotivy, projet se vlakem do Brna a zpět do Zastávky. Další zájemce bylo možné vidět po celé trase.

Jiří Široký
POUŽITÉ PRAMENY:
Kolektiv autorů: 150 let železnice z Brna do Zastávky - KIC Rosice 2006
Kotman J.: 150 let železnice na jižní Moravě – ŽS Brno 1989