

Rakouská severozápadní dráha a její vliv na urbanistický vývoj sídla

Austrian Northwestern Railway and Its Impact on Urban Development

Jiří Kugl

Abstract:

Austrian Northwestern Railway was built by the private company ÖNWB during the Austro-Hungarian Empire in the years 1869–1874 as a shortest connection from Vienna to Berlin. Austrian Northwestern Railway was a significant element of modernization of the northern region of Lower Austria, southwest of Moravia and the eastern and north-eastern Bohemia facilitating the exchange of goods and labor. In 1909 the nationalization was carried out and the flatter track which led north through Brno and Břeclav gradually gained the priority. Decades after, the Northwestern Railway remained divided as a result of the Iron Curtain and its importance continued to decline.

During the construction of this railway the engineers used a few technical innovations concerning for example bridges (important city-forming elements) in Vienna, Znojmo over the Thaya river or in Ústí nad Labem. Completely revolutionary was the development of Railwaymen colony in Nymburk which was unprecedented at that time with its rectangular streets, alleys, gardens and a park-like square. This paper analyzes the impact of the railway on the cities. We selected four representative examples, four towns where we focus on their urban development depending on the arrival of the railway. The paper also addresses the issue of socio-economic impacts of Northwestern Railway (and the Industrial Revolution) on the selected towns: for example how they changed their functional structure (proportion of heavy industry to agricultural sites, the shift in residential development from family houses to multistory ones etc.). Those analyses are based on the history of town surveys, archival maps and statistical data (such as the number of houses and population) and they show how the town responds to the railway and how it is influenced by it.

Keywords:

Austrian Northwestern Railway; railway; urban development; Nymburk; Trutnov; Ústí nad Labem; Znojmo

KUGL, Jiří (2016). Rakouská severozápadní dráha a její vliv na urbanistický vývoj sídla. In: HOLUBEC, Pavel, ed. *Člověk, stavba a územní plánování 9*. ČVUT v Praze, Fakulta stavební pp. 41-59. ISBN 978-80-01-06002-5. ISSN 2336-7687.

Článek je licencován pod licencí Creative Commons BY-NC-ND 4.0 (Uveďte autora-Neužívejte komerčně-Nezpracovávejte 4.0 Mezinárodní). Licenční podmínky: <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.cs>

1 Úvod

Rakouskou severozápadní dráhu postavila za Rakouska-Uherska v letech 1869–1874 soukromá společnost ÖNWB jako nejkratší spojení z Vídně do Berlína. Rakouská severozápadní dráha byla pro oblasti severních Dolních Rakous, jihozápadní Moravy, východních a severovýchodních Čech výrazným modernizačním prvkem, který usnadnil výměnu zboží i pracovních sil.

Hlavní cílem článku je (krom představení této významné dráhy) analýza dopadu dráhy na sídla, skrz která byla tažena a tedy zodpovězení na otázku, zda-li má příchod železnice do sídla významný vliv na jeho podobu. Největší důraz bude kladen na urbanistický vývoj neboli jak železnice ovlivnila růst organismu sídla. Podíváme se také na otázku ekonomických dopadů Severozápadní dráhy (a průmyslové revoluce) na tyto konkrétní města - například na to, jak se proměnila jejich funkční struktura (zastoupení průmyslu vůči zemědělským provozům, navýšení bytové zástavby vůči rodinným domům a podobně).

Toto bude zkoumáno na čtyřech příkladech měst, která byla vybrána jako vhodné reprezentativní příklady demonstrující sledované parametry. Příspěvek vyjde ze studia historie zkoumaných měst, archivních map, vývoje urbanistické struktury a statistických údajů (typu počtu domů či počtu obyvatel) a na jejich základě ukáže, jak sídlo reaguje na železnici a jak je jí formováno.

1.1 Rešerše

Rakouské severozápadní dráze se věnuje několik publikací, jmenovitě především *Po stopách našich železnic* (Krejčířík, 1991), která se však zabývá především historií dráhy obecně a příběhy s ní spojenými, publikace *140 let Severozápadní dráhy* (Kacetl, 2013) vydaná k příležitosti výstavy k jubileu založení dráhy, která mapuje vývoj této dráhy a statistické údaje spojené s jejím provozem a *Příběhy z dějin našich drah a Zrození železnic v Čechách, na Moravě a ve Slezsku* (Schreier, 2009, 2004), které se zabývají Severozápadní dráhou spíše okrajově.

Co se urbanistického vývoje měst v závislosti na železnici týče, toto téma je u nás v zásadě neprozkoumané, nicméně samotný vývoj podoby měst je podrobně zpracován v knižní sérii *Města a městečka v Čechách, na Moravě a ve Slezsku* (Kuča, 2000, 2008, 2011). Na rozdíl od této práce se však příliš nezabývá příčinami a vysledovatelnými souvislostmi s příchodem železnice. V zahraničí se tímto tématem zabývá (především v holandském kontextu) disertační práce *Railways in the Urban Context* (Cavallo, 2008), která zkoumá přímo vztah struktury sídla a železnice. Podobně jako tato práce využívá metodu analýzy vývoje sídel. Vychází ovšem ze zahraničního – holandského – prostředí, kdy by závěry nemusely nutně být zcela přenosné. Tato práce je tedy v jistých ohledech ověřuje pro český kontext.

2 Rakouská severozápadní dráha

Rakouská severozápadní dráha, zkratka ÖNWB (německý oficiální název: Österreichische Nordwestbahn) byla privátní železniční společnost, jejíž síť se nacházela na území dnešní České republiky a Rakouska. Za dobu své existence v letech 1869–1909 firma vybuodovala 1398 km železničních tratí (Schreier, 2009). Jednalo se tak o jednu z největších dopravních společností v Rakousko-uherské monarchii.

Firma byla z právního hlediska v podstatě dceřinou společností v té době již delší dobu existující Jihoseveroněmecké spojovací dráhy (SNDVB), jež už v té době vlastnila železniční trať mezi Pardubicemi a Libercem a snažila se dostat svého názvu a tedy spojit německy mluvící region na severu Čech s hlavním městem monarchie: Vídní. O koncesi na stavbu tratě měly zájem také další společnosti, nicméně zřejmě i kvůli jejich dosti špatné reputaci mezi

veřejností a částí politiků a také díky tomu, že stát byl velkým věřitelem SNDVB (Kacetyl, 2013), říšská rada nakonec udělila v roce 1868 koncesi právě SNDVB.

2.1 Výstavba hlavní sítě

Na českém území probíhala výstavba hlavních tratí v letech 1869–1875. Hlavní tah Vídeň – Děčín procházel na českém území přes stanice Znojmo, Jihlava, Nymburk, Ústí nad Labem – Střekov. Tento pozdější hlavní tah však nebyl jednotnou tratí. Původní, tzv. velká koncese opravňovala společnost k vybudování souboru 628 km hlavních tratí (Schreier, 2009). Tyto tratě se označují jako tzv. síť A (hlavní síť). Společnost byla též na 9 let oproštěna od placení daní a byla poskytnuta státní záruka 5% čistého výnosu ze základního kapitálu (Šmíd, 2010). Jednalo se o státem garantované tratě, což znamenalo, že z nich firma měla státem zaručený minimální výnos. Byly to tyto tratě: Vídeň – Znojmo – Kolín – Mladá Boleslav, Německý (Havlíčkův) Brod – Rosice nad Labem, Velký Osek – Trutnov – Poříčí, Ostroměř – Jičín, Trutnov – Svoboda nad Úpou, Kunčice nad Labem – Vrchlabí.

Stavba probíhala pod vedením stavebního ředitele ÖNWB a zkušeného inženýra Wilhelma Hellwaga (Krejčířik, 1991). Aby bylo dosaženo nejkratšího spojení Vídně s Berlínem a severoněmeckými přístavy, musela se Hellwagova projekce vypořádat s nepříznivým reliéfem Českomoravské vysočiny. V zájmu udržení vysoké cestovní rychlosti (75 km/h) dráha nikde nestoupá ve sklonu větším než 11 promile, v kopcovitém terénu ale proto opisuje velké oblouky (Kacetyl, 2013). Základní síť směřovala do Podkrkonoší, kdy důvodem byla skutečnost, že díky málo výnosnému zemědělství na méně hodnotných půdách v tomto kraji se právě zde začal v 19. století rozvíjet textilní a sklářský průmysl, jenž pro svůj další rozvoj železnici potřeboval. Stavba probíhala ve v té době obvyklém velmi rychlém tempu, a tak byly ročně uváděny do provozu desítky kilometrů tratí. Zajímavostí je, že původně se s odbočkou z hlavní tratě směrem do Prahy vůbec nepočítalo a až na nátlak pražských vlastenců bylo rozhodnuto o stavbě odbočné tratě (Schreier, 2004).

Ke zprovoznění prvního úseku kmenové sítě Severozápadní dráhy došlo již v závěru roku 1869, tedy pouhý rok a čtvrt od udělení koncese. Poslední úsek byl zkolaudován v létě 1872. Na kmenové síti ÖNWB se tehdy nacházelo 68 stanic a 6 zastávek. Celkové náklady na čtyřleté budování kmenové sítě ÖNWB činily 65.140.505,- zlatých (Kacetyl, 2013).

2.2 Výstavba doplňovací sítě

V této době monarchii trápil fakt, že stále nebyla vybudována nová trať z pruského Kladska ke stanici v Ústí nad Orlicí, kterou si Prusko vynutilo v mezistátní smlouvě s Rakouskem-Uherskem po prohrané prusko-rakouské válce. ÖNWB o vybudování této soustavy tratí měla zájem, neboť Severozápadní dráha stále postrádala vlastní spojení s hlavním městem Čech Prahou a přímý kontakt s německými železnicemi. Stát nabídku ÖNWB v roce 1869 přijal, osvobodil firmu na 30 let od placení daní a udělil jí koncesi na dobu 90 let (Schreier, 2009).

Doplňovací síť tvořily tyto tratě: Nymburk – Mělník – Prostřední Žleb (Děčín), Lysá nad Labem – Praha, Ústí nad Labem-Střekov – Ústí nad Labem západ, Děčín – Děčín-Loubí, Chlumeck nad Cidlinou – Lichkov, Ústí nad Orlicí – Letohrad.

Tratě vedly i v těsném kaňonu Labe v okolí Ústí nad Labem, kde byl kvůli dráze postaven první ústecký most přes Labe, aby se Severozápadní dráha mohla v dnešním nádraží Ústí nad Labem západ spojit s tratí Ústecko-teplické dráhy, která dopravovala velkou část severočeského hnědého uhlí. Roku 1873 byla vybudována odbočná trať z Lysé nad Labem na provizorní nádraží na Rohanském ostrově na Karlínském předměstí Prahy, ta byla roku 1875 prodloužena až na Severozápadní nádraží. Dráha tak ve Vídni i v Praze měla hlavová nádraží s výstavními budovami s vysokou architektonickou hodnotou. Paradoxní je, že obě tato nádraží dnes již cestujícím neslouží, a po tom pražském už dnes po jeho odstřelu v roce 1985 nenajdeme prakticky ani stopy (Konvička, 2010).

Pro rentabilitu každé železniční tepny bylo a je důležité, aby na ni směřovala přeprava i z širšího okolí. Brzy po dokončení Severozápadní dráhy proto začaly být vyvíjeny snahy o napojení celé řady dalších měst či průmyslových podniků prostřednictvím lokálních drah a vleček. Severozápadní dráha na rozdíl od KFNB nebo StEG nestavěla své vlastní lokálky. V jejím okolí však lokálky stavěly jiné firmy, pro něž pak ÖNWB provozovala dopravu (Sekera, 2010). Sama ÖNWB si zřídila spojky k překladištím u velkých říčních přístavů na Dunaji a Labi. Stavební práce byly zahájeny souběžně s dokončováním kmenové sítě v létě 1871 a do tří let byla většina nových tratí zprovozněna (Kacetl, 2013).

2.3 *Provozování dráhy*

Jako provozní základnu pro českou oblast si firma zvolila dopravní křižovatku v Nymburce, kde si vystavěla velkou výtopnu, dílny na opravy a revize lokomotiv a také architektonicky zajímavou kolonii pro drážní zaměstnance umístěnou před dnešním nymburským hlavním nádražím. Tímto na svou dobu pokrokovým počinem se firma snažila zamezit sociálním nepokojům mezi zaměstnanci. Firma též vystavěla několik přístavišť na Labi, mezi nimi i velký a dodnes fungující nákladní přístav v Děčíně-Loubí. V roce 1880 vznikla dceřiná společnost Severozápadní dráhy zaměřená na dopravu po Labi - Rakouská severozápadní paroplavební společnost (Cvrk, 2015).

2.4 *Zestátnění*

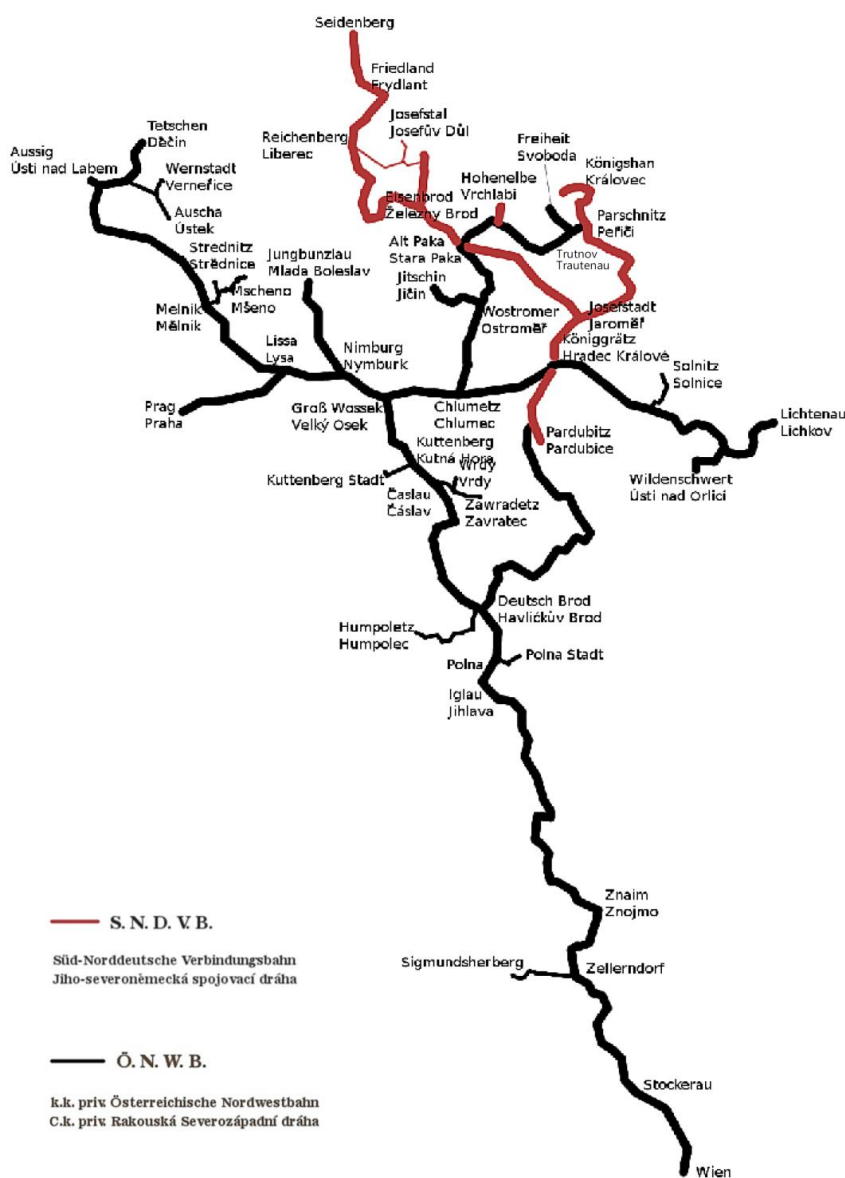
Podle koncesních podmínek měl stát právo soukromé drážní společnosti po stanovené lhůtě vykoupit. Proklamovaným motivem k zestátnění bylo vytvoření celistvé, lépe fungující železniční sítě bez konkurenčního napětí, která pro případ válečného konfliktu zajistí hladké přesuny vojsk a materiálu. Koncese z let 1868 a 1870 stanovily, že vláda může k odkoupení sítě ÖNWB přistoupit již po třiceti letech. První dva pokusy dohodnout se na podmínkách v letech 1895–1896 nebyly úspěšné. Z parlamentního zákulisí totiž vzešel impuls k tomu, aby stát ještě před odkupem přiměl bohatou firmu podle článku uvedených koncesí k výstavbě druhé koleje. Firma se tomu přirozeně bránila, neboť s ohledem na zestátnění byla taková investice pro akcionáře nenávratná. Spor nakonec skončil u správního soudu, který firma prohrála. Realizovány byly nakonec nicméně pouze tři úseky (Kacetl, 2013). Rakouská severozápadní dráha byla definitivně zestátněna a začleněna do státních drah KkStB v roce 1908 (až 1912 - administrativa s tím spojená protáhla celý proces) (Kořínek, 1973).

2.5 *Technický přínos Severozápadní dráhy*

Ačkoliv tratě Severozápadní dráhy v rámci Rakouska-Uherska rozhodně nepatřily mezi stavebně nejnáročnější, přesto na nich byla užita řada technických novinek, které posunuly dopravní stavitelství. Pro stavbu tělesa dráhy, veškeré související prvky a drážní budovy navrhl projekční tým ředitele Hellwaga jednotné plány - normálie, které odrážely nejmodernější pokroky železničního stavitelství a techniky. Díky nim bylo možné lépe kontrolovat rozpočet stavby, neboť na jednotlivá stavenišť bylo vždy dodáno přesné množství materiálu a konstrukcí. Za asi nejvýznamnější technický počín na našem území lze považovat železný most přes Dyji u Znojma z roku 1871 se třemi kamennými pilíři s výškou až 48 metrů, na něž se montoval 220 metrů dlouhý průběžný příhradový nosník. Tato konstrukce byla v Rakousku novinkou přišlou z Německa a Anglie (Krejčířík, 1991). Dalším zajímavým mostem byl kombinovaný železniční a silniční most přes Labe v Ústí nad Labem z roku 1874 s délkou 310 metrů. Další most přes Labe mezi Děčínem a Prostředním Žlebem byl vůbec největším mostem na našem území (a při zakládání pilířů bylo použito kesonů). Složitá byla též výstavba Severozápadního nádraží v Praze, která si vyžádala přemístění obrovského množství zeminy a stavbu dvou mostů přes plavební kanál (Hons, 1961).

2.6 Budovy

Železniční stanice byla v poslední třetině 19. století lákavou a reprezentativní bránou do velkého světa. Železniční stanice ÖNWB se dělily podle velikosti a počtu kolejí do čtyř tříd: od největších stanic I. třídy (původně až 1100 metrů dlouhých) až po nejmenší stanice IV. třídy (500 m). Funkci stanice vyjadřovala její kategorie: A - hlavní uzlová stanice, B - křižovací stanice s vodárnou, C - prostá průjezdná stanice. Plány k mnohým staničním budovám navrhl architekt Karl Schlimp. U stanic I. třídy byla aplikována originální architektura, u dalších stanic se stavěly typizované budovy. Základním požadavkem byla maximální účelnost budovy a poté rovněž hledisko estetické. Materiál hrubé stavby musel být co nejkvalitnější a měl vždy odrážet dostupnou regionální provenienci. Železnice bývala v krajině opravdu živoucí dopravní tepnou. Každých zhruba 1500 až 2000 metrů stál u trati úhledný domek se sedlovou střechou a dvorkem se studnou, chlívkem, kůlnou a záchodem, kde přebýval drážní hlídač (strážník) s rodinou. Domky byly situovány také u všech přejezdů cest tak, aby hlídač mohl obsluhovat závory. Strážní domky byly od Vídně vzestupně číslovány, na kmenové síti jich bylo celkem 307. (Kacetyl, 2013). Zcela převratná byla výstavba železničářské kolonie v Nymburce, která se svými pravoúhlými ulicemi, stromořadími, zahradami a parkovým náměstím dlouho neměla obdoby. Domov zde našlo 200 rodin zaměstnanců.



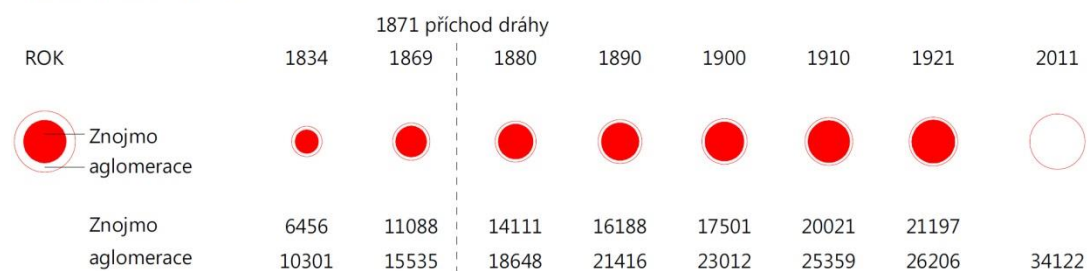
obr. 1 – Dobová železniční síť

3 Města

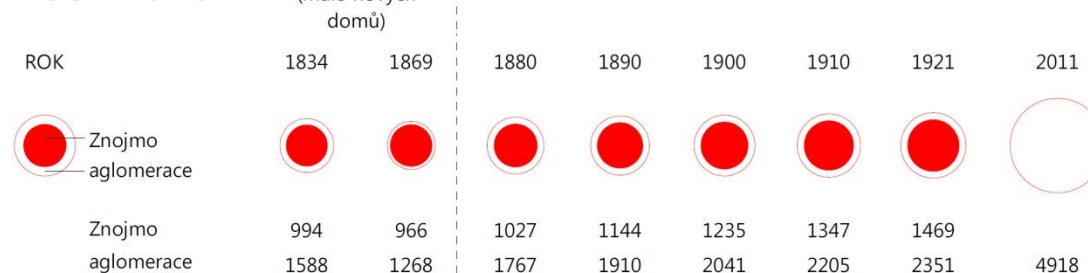
3.1 Znojmo

Velký rozvoj města Znojma nastal v 18. a 19. století v souvislosti s vybudováním císařských silnic do Brna, Prahy a Vídně, vybudováním propojovací Státní dráhy Vídeň – Hrušovany nad Jevišovkou – Brno s odbočkou na Znojmo (1870) a zejména Severozápadní dráhy Vídeň – Znojmo – Jihlava – Nymburk – Praha/Děčín (1871). Výstavba dráhy dala podnět k vypracování nadčasového, velmi kvalitního regulačního plánu, podle kterého se město začalo velmi rychle rozšiřovat, zejména směrem na východ k Novosadům, k údolí potoka Lesky a k novému nádraží. Na okružní silnici vzniklo zajímavé hvězdicové Mariánské náměstí, inspirované pařížským Place de l'Étoile (Kuča, 2011).

POČET OBYVATEL



POČET DOMŮ



Staniční statistika ÖNWB za rok 1893 / ÖNWB-Stationsstatistik für das Jahr 1893						
Stanice / Station	Cestující / Personen	Vojsko / Militär	Zavazadla / Gepäck	Spěšniny / Eilgut	Náklad / Frachten	Celkový příjem ve zlatých / Gesamt-Einnahme in Gulden
Znojmo / Znaim	112.805	5.169	257t	2.352t	72.093t	318.084

obr. 2 – Statistické údaje Znojmo (Kuča, 2011, Český statistický úřad, Kacel, 2013)

Výstavba dráhy umožnila rozvoj znojemského zelinářství a sadovnictví. Znojemská okurka se stala pojmem i v zahraničí. Víno, ovoce a obzvláště meruňky byly dalším důležitým obchodním artiklem. Známý byl také znojemský kožedělný průmysl (Jurka, 2015). Nalezení ložisek kaolinu přispělo také k rozvoji keramického průmyslu ve městě. Jihovýchodním směrem od nádraží tak vznikala nová část města. Drtivá většina těchto závodů se nacházela v těsné blízkosti dráhy a byla s ní neodmyslitelně spjata a v některých případech i propojena systémem vleček. Z urbanistického pohledu je patrná snaha navázat v rámci možností na strukturní síť města (v druhé polovině 20. století bohužel došlo k necitlivému dramatickému rozvoji a tato nová čtvrť utvořila do sebe uzavřený celek, který je minimálně propojen se zbytkem sídla a v rámci urbánní struktury je tak spíš plošnou bariérou).

Rozvoj vývozu měl významný ekonomický dopad na město, které využívalo svoji zlepšenou finanční situaci pro budování systému občanské vybavenosti. Byly zakládány četné parky, stavěly se nové školy, Albrechtova kasárna (později Žižkova), městská vodárna,

židovská synagoga (1888), městské divadlo (1900), evangelický kostel či krajský soud s věznicí (1913–1919). S příchodem dráhy také město získalo železniční viadukt, jež se stal významným symbolem Znojma (Kuča, 2011).



obr. 3 – Mapa stabilního katastru 1824, obr. 4 – Anonymní regulační plán z roku 1870, autorem je vyznačena podoba města z roku 1824



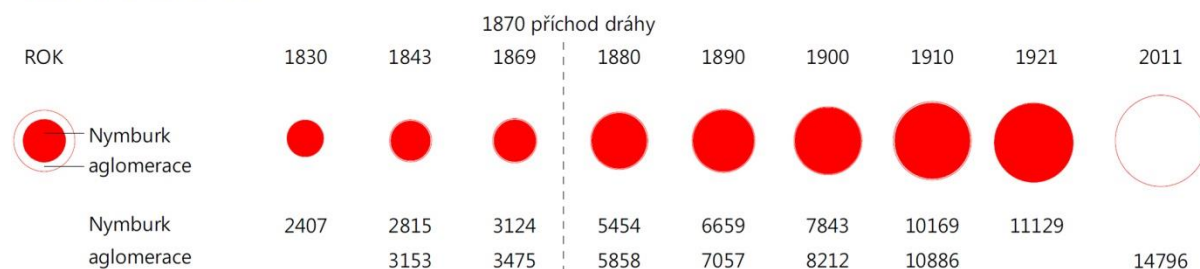
obr. 5 – Topografická mapa 1:25 000, 50. léta 20. století, šrafovou autora je podoba města z roku 1824

Ze sčítání lidu vyplývá, že počet obyvatel se během 40ti let po příchodu dráhy prakticky zdvojnásobil. Počet domů oproti tomu narostl za stejné období přibližně o 40 % (v tomto období docházelo již k intenzifikaci bydlení a stavěly se tudíž spíše vícepatrové bytové domy). Dle staniční statistiky ÖNWB z roku 1893 bylo nádraží Znojmo čtvrtým nejziskovějším nádražím na celé trati (po Vídni, Praze a Jihlavě) a to mimo jiné díky kombinaci vysokého počtu přepravených cestujících a také tun nákladu, obzvláště pak velmi ziskových spěšnin.

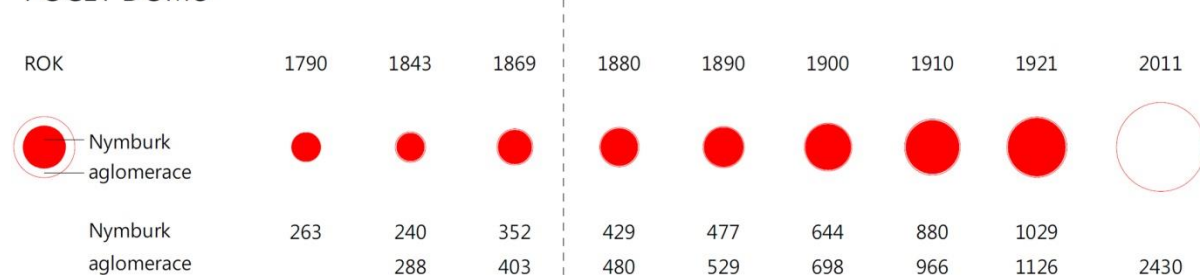
3.2 Nymburk

V první čtvrtině 19. století Nymburk ztratil dosavadní dopravní význam, neboť dosavadní silniční spojnice do Prahy zanikla a byla nahrazena novou trasovanou přes Poděbrady. Po celou 1. polovinu 19. století město nezaznamenalo přírůstek nových domů, zvyšoval se jen počet obyvatel. Rozhodující změnu přinesla až železnice. Roku 1870 otevřela ÖNWB trať z Kolína přes Nymburk do Mladé Boleslavi, kterou o tři léta později doplnila ramenem přes Lysou nad Labem do Prahy. Nymburk se stal vedle Kolína nejvýznamnějším železničním uzlem středního Polabí. Nádraží vytvořilo od počátku neobyčejně rozsáhlý komplex, neboť Nymburk se stal nejen sídlem inspektorátu ÖNWB, ale byly zde vybudovány i centrální dílny a výtopy (Kuča, 2000).

POČET OBYVATEL



POČET DOMŮ



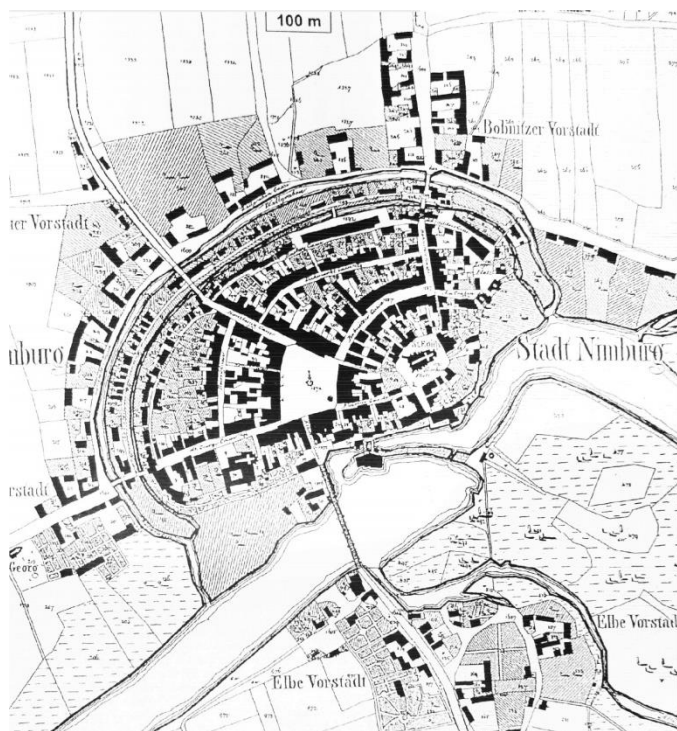
Staniční statistika ÖNWB za rok 1893 / ÖNWB-Stationenstatistik für das Jahr 1893						
Stanice / Station	Cestující / Personen	Vojsko / Militär	Zavazadla / Gepäck	Spěšniny / Eilgut	Náklad / Frachten	Celkový příjem ve zlatých / Gesamt-Einnahme in Gulden
Nymburk / Nimbung	90.703	3.054	176 t	156 t	37.232 t	99.679

obr. 6 – Statistické údaje Nymburk (Kuča, 2000, Český statistický úřad, Kacatl, 2013)

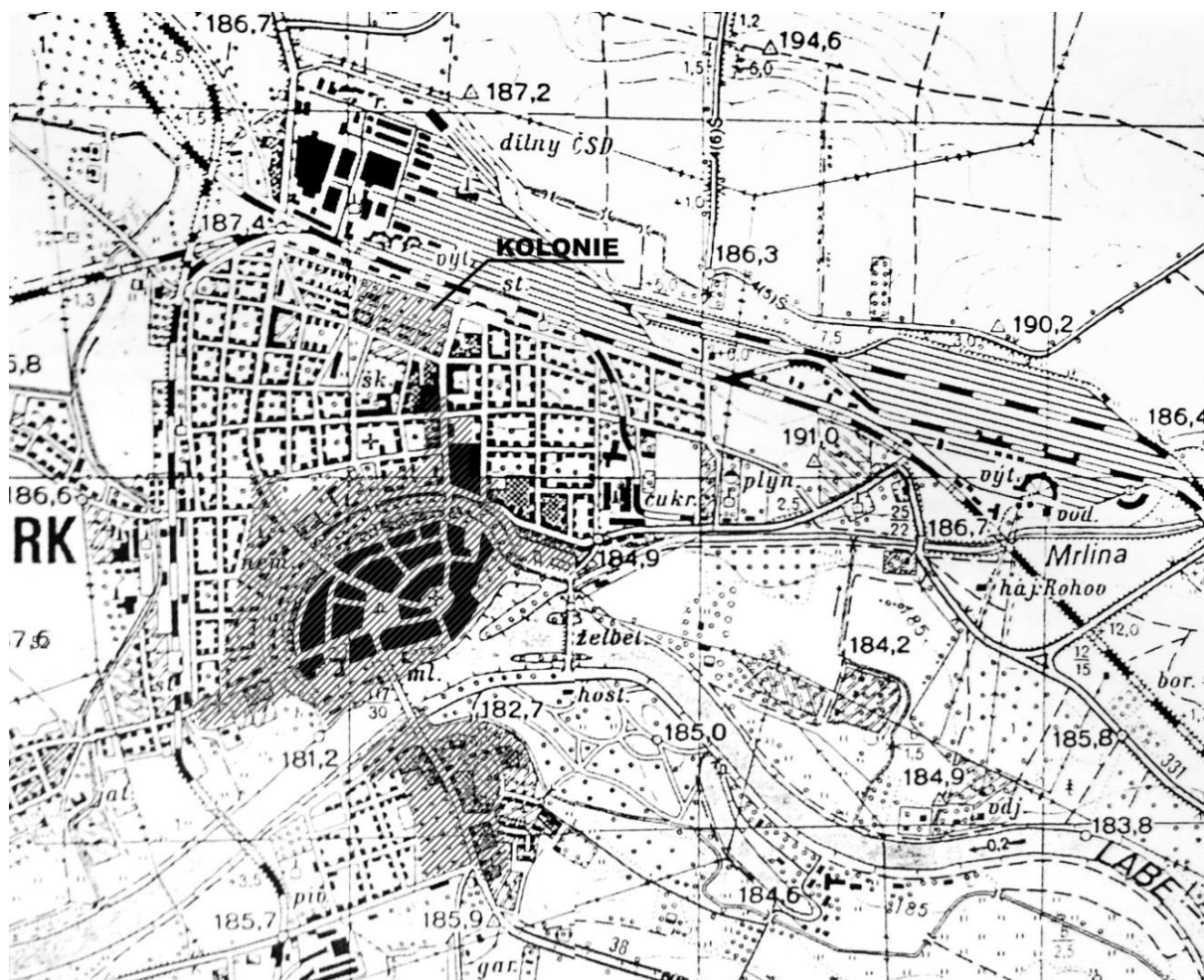
Z urbanistického hlediska Kolínsko-děčínská trať vytvořila na severní straně města nepřekonatelnou bariéru, která vymezila možnost rozšíření města na severu. Již v roce 1883 byla postavena trať z Poříčan do Jičina, vedená kolem západní strany města. Zde bylo také situováno nádraží Nymburk město. Nová trať včetně spojky vytvořila hranici rozšiřování města směrem na západ. Bariéru na východní straně vytvořil areál cukrovaru. Urbanistický rozvoj města započal u nádraží (západně od výpravní budovy), kde byla v rámci budování

nymburského uzlu společností ÖNWB založena již v 70. letech 19. století velká úřednická a dělnická kolonie. Nacházela se mezi dnešními ulicemi Palackého V kolonii – U prádelny – Nádražní. Další objekty přibýly roku 1886 (arch. A. Baum). Tehdy počet drážních zaměstnanců zde bydlících dosáhl roku 1903 počtu 1146 (nepočítaje v to rodinné příslušníky, celý Nymburk měl v té době kolem 8 tis. obyvatel). Kolonie měla charakter moderně uspořádaného zahradního města (Kuča, 2000). Harmonické prostředí zeleně, na tu dobu kvalitní životní standard a občanská vybavenost v jednom místě - to vše se zde soustředilo v progresivní urbanistické myšlence. Železničářská kolonie se stala samostatně hospodařícím městským celkem s centrálním zásobováním potravinami a službami. Tento model později převzal i Baťa ve Zlíně. Do roku 1916 byla vybudována první část zahradního města, jednoposchodové dělnické domy, domy pro vyšší a nižší drážní úředníky, prádelna, koloniál a dřevěné domy pro dělníky. Poté začala výstavba druhé části zahradního města, postaveny byly přízemní domky (Kultura.cz, 2015). Větší patrové domy i rodinné domky se zahrádkami byly pravidelně rozmístěny na protáhlé podélné ploše. Zajímavé obohacení kompozice znamenaly rohové diagonály dvou ulic. Tento urbanistický celek výrazně změnil společenskou skladbu města. Ačkoliv v Nymburku jiný průmysl s výjimkou velkého cukrovaru nevznikl, stalo se město dělnickým centrem. Za nešťastné je nutno považovat fakt, že od roku 1961 došlo ke zbourání zhruba dvou třetin tohoto ojedinělého urbanistického pokusu.

Stavební rozvoj města se po příchodu železnice prudce zrychlil. Město po staletích expandovalo za pás hradeb. Původní středověký půdorys ale zůstal zcela zachován. Nová výstavba byla organizována v téměř důsledně pravoúhlé blokové uliční struktuře. Tu předurčilo jak pravoúhlé křížení tratí, tak starší parcelace pluzžiny a soustava cest. Šachovnicová struktura města se rozpadá na tři funkční části. Po obou stranách třídy vedoucí k nádraží byla soustředěna reprezentativní činžovní výstavba a prakticky všechny nové veřejné budovy, od dominantního gymnázia, evangelického kostela a později i Husova sboru. Také došlo k regulaci řeky Labe, k výstavbě nového mostu a hydroelektrárny s plavební komorou (Kuča, 2000).



obr. 7(vlevo) – Mapa stabilního katastru 1842, obr. 8 (vpravo nahoře) – Železničářská kolonie (zdroj Kultura.cz, 2015) obr. 9 (vpravo dole) – Kruhová hala (zdroj DPOV, 2015)



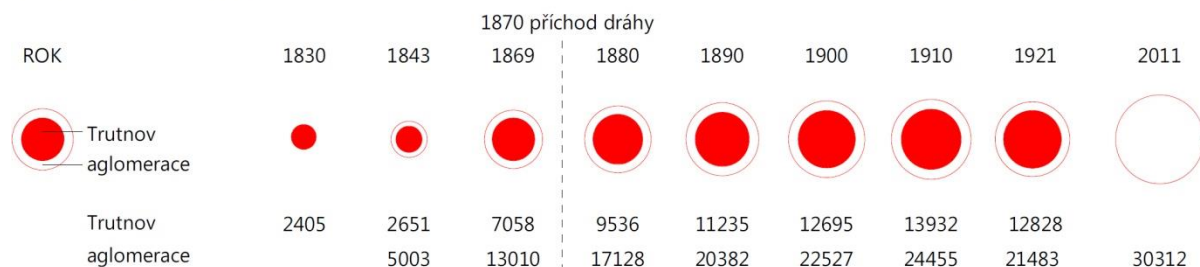
obr. 10 – Topografická mapa 1:25 000, 50. léta 20. století, vyznačena kolonie, šrafovou autora je podoba města z roku 1842

Z dobových statistik je možno vyčíst, že během 40ti let po příchodu železnice došlo k trojnásobnému zvětšení počtu obyvatel a přibližně dvojnásobnému nárůstu počtu domů. Dle staniční statistiky ÖNWB z roku 1893 nádražím projížděl nadprůměrný počet cestujících (6. nejvyužívanější nádraží pro osobní přepravu na českém území).

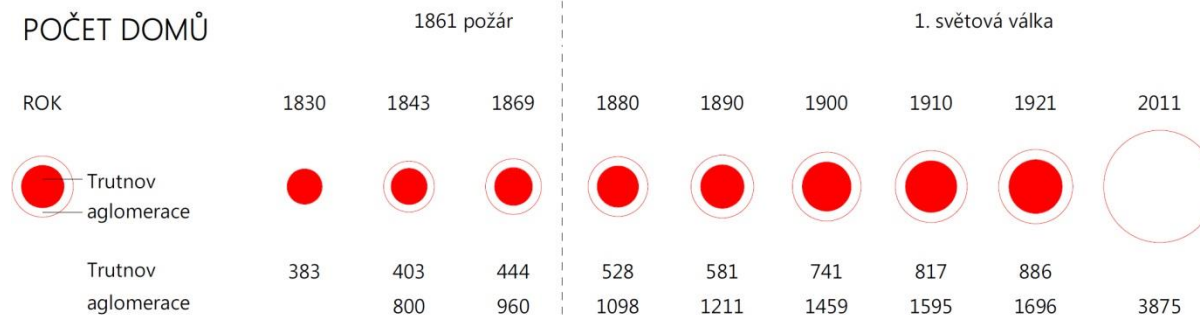
3.3 Trutnov

Prudký růst města byl spojen se vznikem trutnovsko-poříčského železničního uzlu. Jednotlivé tratě se odpojovaly do různých směrů až za městem, takže prostorem Trutnova procházela jediná železniční trať, vedená podél levého břehu Úpy, což bylo pro další urbanistický vývoj velice příznivé. Nádraží bylo situováno severozápadně od města. Funkci „nádražní třídy“ převzala stará Horská ulice, jejíž velkorysejší zástavbě však z jižní strany bránilo sousedství měšťanského pivovaru a Faltisovy mechanické přádelny. Monumentálněji byla proto zastavena až kolmo se odpojující vlastní Nádražní ulice, směřující osou k budově nádraží. Na křižovatce těchto dvou hlavních ulic pak vznikl park. Drobnější činžovní výstavba směrem k nádraží se rozvíjela také souběžně s tokem Úpy. Podél pravého břehu od mostu na Dolním předměstí až po úroveň nádraží tak vyrůstaly bloky činžovních domů. Jihozápadně od Faltisovy přádelny vyrostla Faltisova šachovnicově řešená dělnická kolonie Freiuung. Zalesněné kopce mezi hřbitovem a nemocnicí byly upraveny na promenádní parky a lesoparky (Kuča, 2008).

POČET OBYVATEL



POČET DOMŮ



Staniční statistika ÖNWB za rok 1893 / ÖNWB-Stationenstatistik für das Jahr 1893						
Stanice / Station	Cestující / Personen	Vojsko / Militär	Zavazadla / Gepäck	Spěšniny / Eilgut	Náklad / Frachten	Celkový příjem ve zlatých/ Gesamt-Ein- nahme in Gulden
Trutnov / Trautenau	206.862	1.915	359t	444t	77.912t	134.268

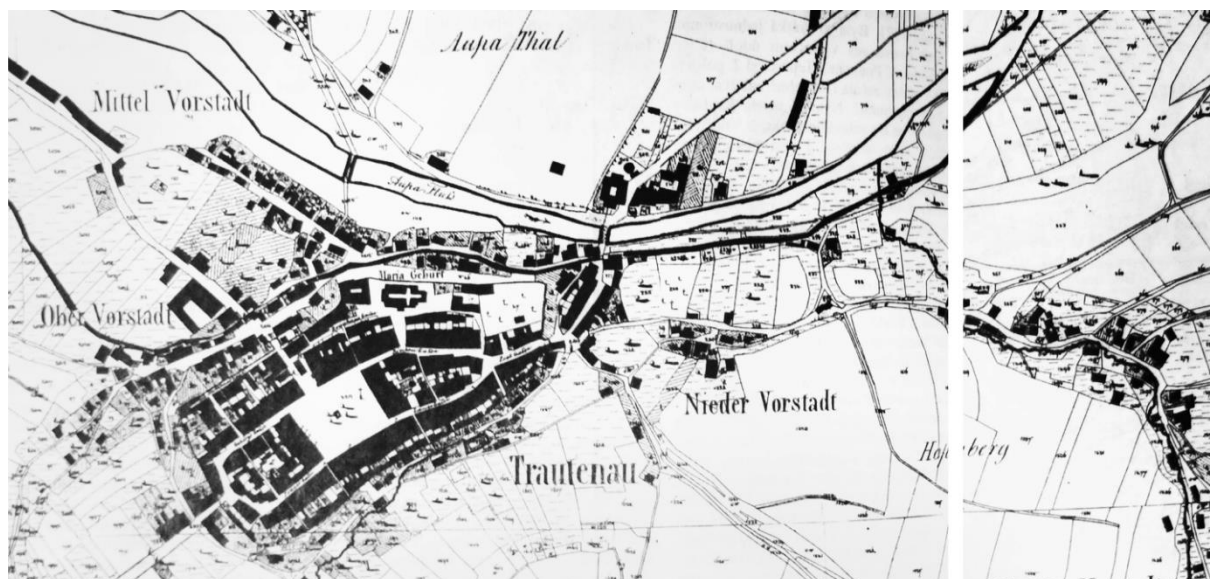
obr. 11 – Statistické údaje Trutnov (Kuča, 2008, Český statistický úřad, Kacatl, 2013)

Na vznik železničního uzlu se vázal i rozvoj průmyslu. Dráhu nejlépe využila Faltisova továrna z roku 1858, v té době největší textilní přádelna lnu v Evropě (nepočítaje Anglii). Jednoho z nejbohatších Evropanů se snaží dohnat i jiní trutnovští továrníci výstavbou desítek dalších textílek v okolí, což vede k mohutnému rozvoji města (Kuča, 2008), který se (kromě pivovaru a Faltisovy přádelny) soustřeďoval převážně v Dolním Starém Městě a Poříčí, vzdálených od centra města, kde vytváří relativně samostatné celky. Areál pivovaru a přádelny se nachází oproti tomu v urbanistické struktuře v centrální pozici v těsné blízkosti historického jádra a nádraží (od nádraží jsou však oba závody odděleny řekou).

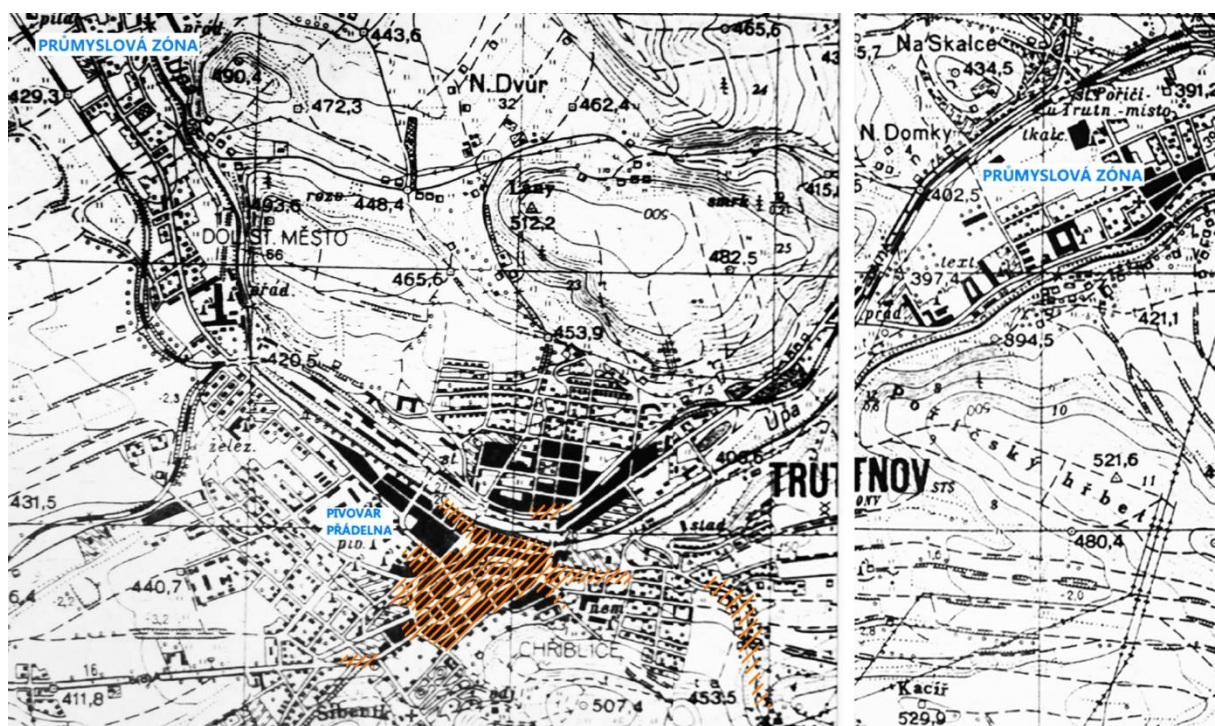
Trutnov je na konci 19. století postihnut několika katastrofami. V roce 1861 vyhoří město ve svých dějinách už potřinácté, tentokrát však 90 procent města doslova zmizí v plamenech. Ze starobylého gotického jádra s výstavnými renesančními a barokními domy jich zůstává nedotčeno pouhých 18. Trutnovu vzápětí pomáhají města celé Evropy a USA. Aby byla obnova provedena co nejrychleji, jsou zbořeny městské brány a část hradeb, které posloužily jako stavební materiál. Po krátké době dochází za Prusko-rakouské války v roce 1866 u Trutnova k jedné z významných bitev. 19. století završuje další katastrofa. Tentokrát je nejničivější v dějinách města povodeň. Ta si vyžádá 41 mrtvých, totálně strhne 30 domů, všechny mosty a 300 domů těžce poškodí. Aby se situace nikdy neopakovala, jsou započaty nákladné úpravy toku řeky Úpy, která je napřímena a sevřena do vysokého kamenného koryta (Kuča, 2008).

Na přelomu 19. a 20. století začala výstavba nových činžovních a vilových čtvrtí, která znamenala několikanásobné rozšíření intravilánu města. Na protější levobřežní stoupající stráni, za bariérou trati, byla před rokem 1900 založena přísně šachovnicová čtvrť s centrálním obdélníkovým náměstím (Neumarkt, dnes Jiráskovo náměstí). Tato pozice pro rozvoj byla logický výsledek morfologických daností lokality (řeka, kopec) a výhodné

blízkosti železniční stanice. Jde o jeden z největvorysejších urbanistických počínů ve městech střední velikosti v českých zemích. Do 1. světové války byla nová urbanistická struktura zastavěna jen z části. Obdobná čtvrť s analogickým náměstím (Bürgerplatz, náměstí Osvobození) byla před rokem 1900 navržena i východně od centra, ale její realizace začala až v meziválečném období. Totéž platí o západní čtvrti. Velkoryse koncipované nové čtvrtě měly organicky pojmout i dvě starší dělnické kolonie, které v minulosti vyrostly západně od města (Faltisovu a Šestidomí). Další činžovní výstavba vyrůstala i na severovýchodě, kde sevření mezi železnicí a řekou nedovolilo rozvoj skutečné blokové čtvrti. V okolí historického jádra vyrostly do roku 1914 významné dominanty, například synagoga, divadlo, filiálka Rakousko-uherské banky, měšťanská škola, okresní nemocnice či novogotický kostel. Významným prvkem města se stal i velký městský park na severozápadním úpatí a svahu Jánského vrchu (Kuča, 2008).



obr. 12 – Mapa stabilního katastru 1840



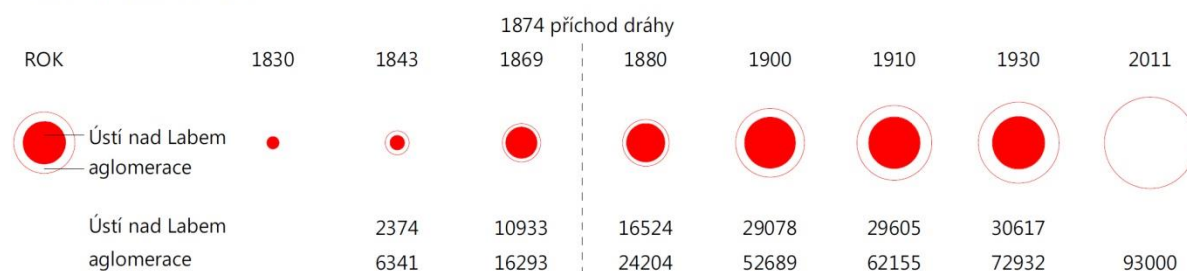
obr. 13 – Topografická mapa 1:25 000, 50. léta 20. století, šrafovou autora je podoba města z roku 1840

Z dobových archivních údajů lze vyčíst, že během čtyřiceti let po příchodu dráhy došlo ke zdvojnásobení počtu obyvatel a zvýšení počtu domů o přibližně 70 procent. Dle staniční statistiky ÖNWB z roku 1893 bylo nádraží Trutnov čtvrté nejvyužívanější pro osobní dopravu (po Vídni, Praze a Korneuburgu) na celé dráze a s velkou rezervou druhé nejvyužívanější na českém území. Důvodem bylo, že toto bylo poslední větší nádraží při cestě do Německa. Lehce nadprůměrné bylo i v nákladní přepravě.

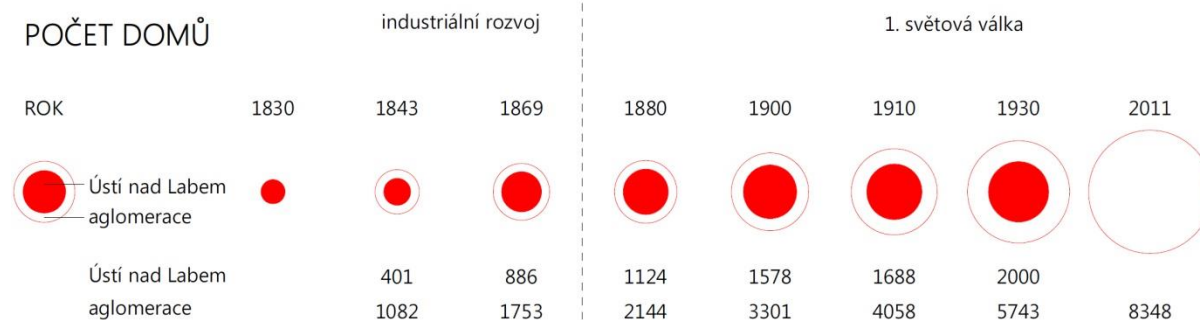
3.4 Ústí nad Labem

Ústí nad Labem se počátkem 19. století vzpamatovávalo z krize způsobené napoleonskými válkami a jejími přímými důsledky (rabování vojsk, epidemie apod.). Během následujících století však zažilo Ústecko nejvýznamnější období rozkvětu v celé své historii. Základem pro rozvoj se stala výhodná poloha města jako dopravní křižovatky a bohaté zdroje kvalitního hnědého uhlí. V roce 1841 byla zahájena paroplavba na Labi, v roce 1851 byla zprovozněna železnice Společnosti státní dráhy z Prahy přes Ústí nad Labem do Drážďan. Kvůli získání plochy pro nádraží bylo ústí Bíliny přeloženo z původní polohy, staré koryto bylo zasypáno a násypem bylo o 20–30 m rozšířeno i labské nábřeží, aby mohla vzniknout pobřežní silnice a vlečka. K nejnáročnějším zásahům došlo u Mariánské skály, jež musela být zčásti odlámána. Zlikvidovány byly i proslulé podskalské vinice. Ve druhé polovině 19. století byla postupně vybudována hustá železniční síť, která spojila Ústí nad Labem se všemi významnými centry průmyslu a obchodu. Rozvoj říční dopravy (převážející hlavně uhlí) dosáhl svého vrcholu na přelomu 19. a 20. století, kdy se Ústí nad Labem stalo největším přístavem Rakousko-Uherska. V 60. letech 19. století byl vybudován Starý (Západní) přístav pod Mariánskou skálou a prostor se stal otevřeným uhelným přístavem (Kuča, 2008).

POČET OBYVATEL



POČET DOMŮ



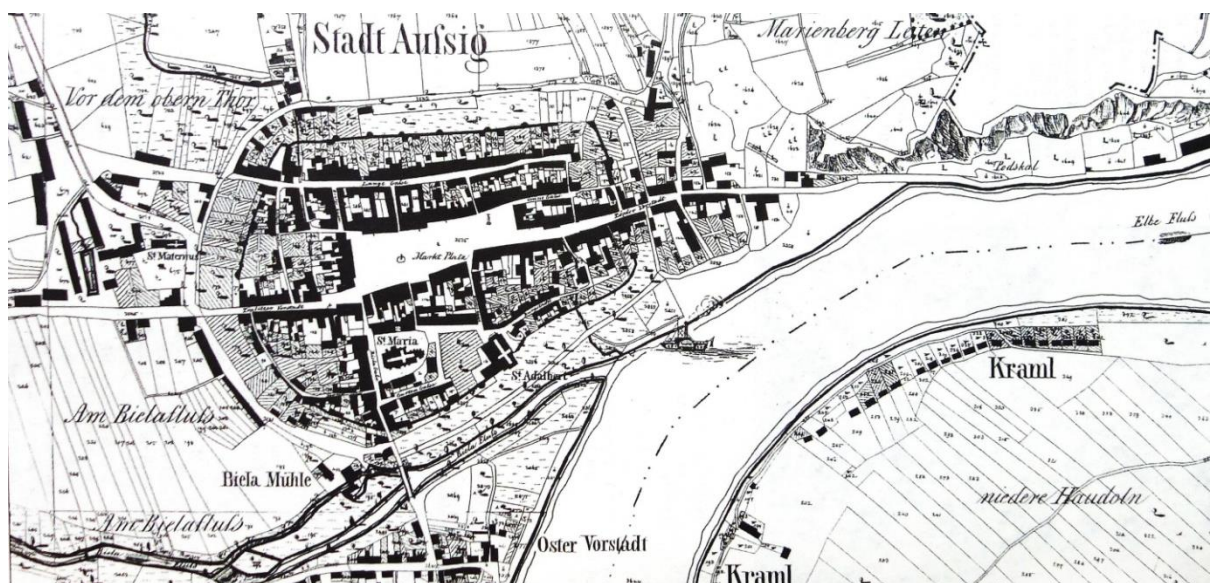
Staniční statistika ÖNWB za rok 1893 / ÖNWB-Stationsstatistik für das Jahr 1893						
Stаницe / Station	Cestující / Personen	Vojsko / Militär	Zavazadla / Gepäck	Spěšniny / Eilgut	Náklad / Frachten	Celkový příjem ve zlatých / Gesamt-Einnahme in Gulden
Střekov / Schreckenstein	45.398	111	52 t	44 t	40.804 t	119.489
Ústí n. L. / Aussig	67.066	735	222 t	569 t	80.952 t	304.713

obr. 14 – Statistické údaje Ústí n.L. (Kuča, 2008, Český statistický úřad, Kacetl, 2013)

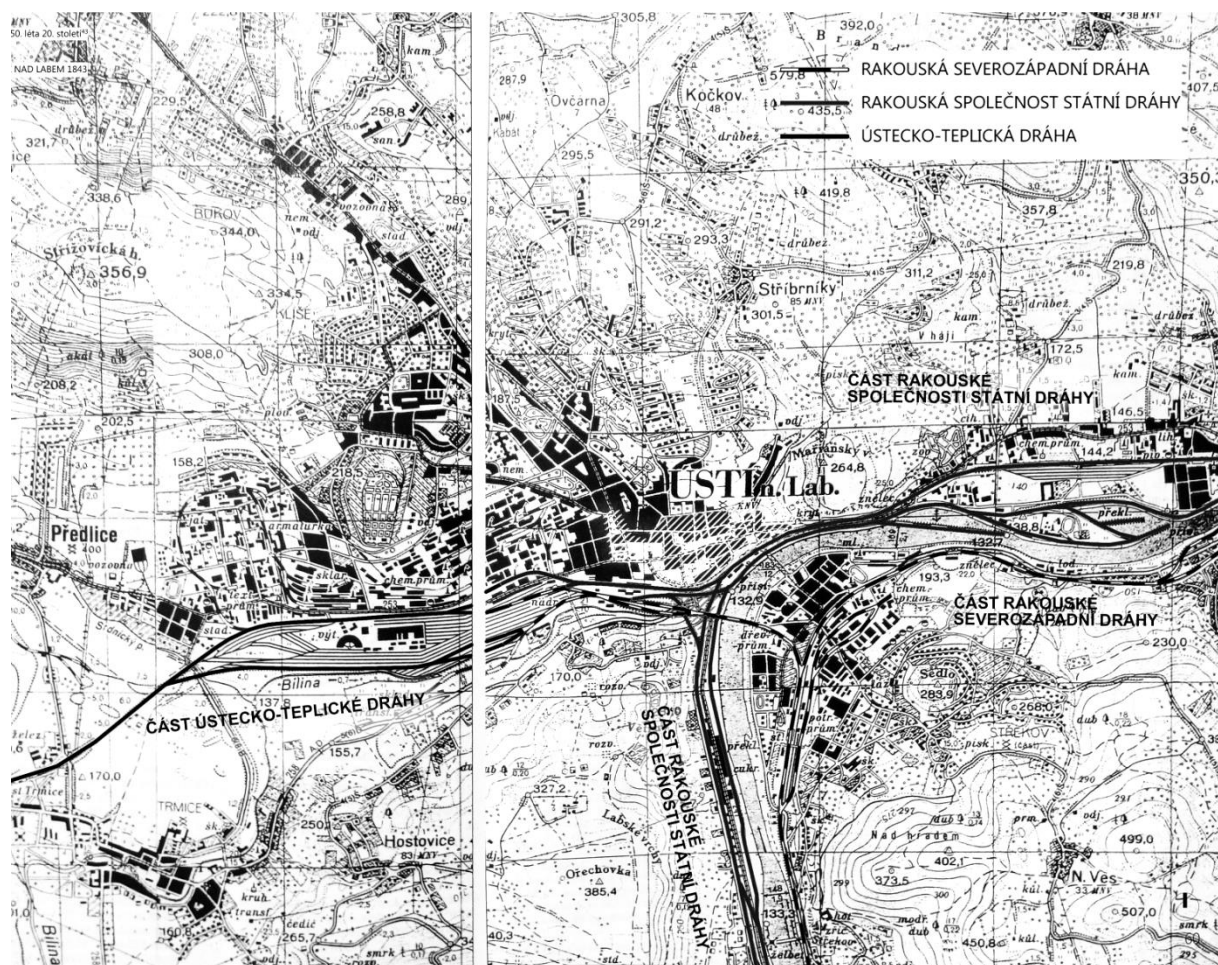
V roce 1874 se do Ústí dostala i Severozápadní dráha, jež vybuodovala nádraží na Střekově. V přímé návaznosti na to rovněž vznikla spojka ze Střekova přes Labe na západní nádraží po dvoupodlažním mostu, jehož dolní etáž sloužila silniční a pěší dopravě. Byl to vůbec první most přes Labe v Ústí (Kuča, 2008). Severozápadní dráha se tak spojila s tratí Ústecko-teplické dráhy, která dopravovala velkou část severočeského hnědého uhlí. Spolu s touto společností a se Společností státní dráhy zde Severozápadní dráha vlastnila jedno z největších seřadovacích nádraží v celém Rakousku.

Na rozvoji města se podílely jak historické šlechtické rody, tak i nově vzniklé podnikatelské rodiny. Během třicátých let 19. století byly v Ústí nad Labem strženy městské hradby a brány. Město se otevřelo bouřlivému rozvoji dopravy a průmyslu. Vedle cukrovarů, lihovaru, textilní výroby, se symbolem města stala od roku 1856 chemická továrna. Spolek pro chemickou a hutní výrobu v Ústí nad Labem byl a stále je motorem hospodářského rozvoje města. Pro Střekov bylo zásadní otevření velkých Schichtových závodů na výrobu mýdel a pracích prášků. Jak chemické, tak Šichtovy závody (a nejen ony) byly přímo napojeny na železnici, byly vybudovány v polohách sousedících s nádražími a měly do svých areálů zavedený rozsáhlý systém vleček (Kuča, 2008).

Bouřlivý vývoj průmyslu se stal určujícím faktorem urbanistického vývoje aglomerace. Rozvíjel se v bezprostřední vazbě na železnice a řeku Labe. Největším industriálním komplexem se stal Spolek na západě, v 70. letech 19. století začala vznikat další velká industriální zóna dále k západu, kde vznikly tkalcovny, barvírny a četné další továrny (např. sklárna). Bylo zřejmé, že celé toto rozsáhlé území bylo obětováno průmyslové výrobě, ačkoliv šlo o nejhodnější plochy k rozšiřování vlastního města. Další velkou plochou, jež průmysl obsadil, byl prostor mezi Mariánskou skálou a nádražím v Krásném Březně. Zde vznikl pivovar a rafinerie cukru. Třetí velkou průmyslovou zónou předstovaly výše zmíněné Schichtovy závody na Střekově. Pro stavební rozvoj Ústí zůstaly k dispozici jen omezené plochy hlavně u historického centra a Spolku. Intenzivní přestavbu prodělalo i jádro města, které zcela ztratilo středověký a renesanční charakter. Rozmach a hospodářskou sílu města v této době pro nás ukazuje rozvoj městské hromadné dopravy nebo řada významných veřejných staveb. Městské tramvaje vyjely poprvé v roce 1899, v centru města byly postaveny (mimo jiné) budova městských lázní z roku 1908, kostel sv. Pavla ze stejného roku nebo budova městského divadla od architekta Alexandra Grafa z roku 1909. Národnostně bylo Ústecko většinou německé. Početnější české obyvatelstvo žilo především v průmyslových obcích, jako byly například Neštěmice (Kuča, 2008).



obr. 15 – Mapa stabilního katastru 1843



obr. 16 – Topografická mapa 1:25 000, 50. léta 20. století, šrafová podoba města z roku 1843, šrafy a linie vyznačeny autorem práce

V samotném Ústí nad Labem žilo dle sčítání lidu v roce 1930 necelých 20% Čechů. Z dobových záznamů vyplývá, že počet lidí se v době industriálního rozvoje více než zdesetinásobil. Počet domů narostl přibližně čtyř až pětinašobně (zásadní podíl tvořily bytové domy). Dle staniční statistiky ÖNWB z roku 1893 bylo nádraží Ústí n. L. (pozdější nádraží Západ) pátým nejziskovějším nádražím na celé trati (po Vídni, Praze, Jihlavě a Znojmu).

4 Vliv dráhy na sídla

Je zřejmé, že Rakouská severozápadní dráha hrála významnou roli v rozvoji měst, kterými procházela. Ovlivnila jak jejich průmysl (napojením na celostátní a mezinárodní dráhu a tím pádem významným usnadněním dopravy materiálu a výsledných produktů), tak ekonomickou situaci (bez výjimky pozitivně) a urbanismus.

4.1 Vliv na urbanismus

V obecné rovině je z analýz urbanistického vývoje zřejmé, že konkrétní umístění dráhy a obzvláště pak nádražní budovy mělo zásadní dopad na směr a způsob následného rozvíjení městské struktury. Dráha jako lineární (a v případě větších hlavně nákladních nádraží i plošná) bariéra často determinovala rozvojové zóny. Např. v Ústí nad Labem došlo k obsazení nejhodnějších rovinatých poloh blízko centra právě železnicí, což společně s řekou a Mariánskou skálou předurčilo následný stavební rozvoj města směrem do kopců od historického centra. Stejně tak v Nymburce a Znojmu docházelo k rozvoji sídel v rámci hranic vymezených alespoň ze dvou stran drahou. Samotná železniční trať byla ve struktuře sídla citelnou lineární bariérou (díky své povaze podstatně větší než je silniční komunikace nebo

např. tramvajová trať), jejíž překonávání nebylo plynulé a volné a která tudíž ovlivňovala prostupnost sídla.

Dráha také ovlivňovala funkční strukturu sídla. Mnohdy na sebe totiž vázala vznik či významné rozšíření průmyslových ploch, kdy do jednotlivých závodů byly v některých případech zavedeny i zvláštní vlečky (či rovnou jejich síť jako například v Schichtových závodech v Ústí nad Labem). Toto je zcela zřetelné ve Znojmě i v Ústí nad Labem, kde právě došlo ke vzniku nových rozsáhlých průmyslových zón v těsné návaznosti na nádražní plochy (v případě Znojma na druhé straně dráhy a tudíž oddělené od tehdejšího města, leč se snahou navázat na jeho urbanistickou strukturu). Zajímavý, ale nikterak ojedinělý případ je Trutnov, kde došlo k rozvoji průmyslových ploch převážně ve dvou polohách a to v pozicích odtržených od centra sídla – leč navázaných na řeku a na železnici. Nymburk je město železnice s minimem průmyslu, zde tento efekt tudíž není příliš patrný.

V mnoha případech se železnice a nádraží stavěly z technických i ekonomických důvodů v nemalé vzdálenosti od existujícího sídla (ne vždy, viz např. Litoměřice), nicméně většinou se toto stalo zásadním impulsem pro rozvoj sídla právě směrem ku nádraží, které tak urbanistická struktura brzy pohltila do sebe. Výsledkem tak často byl faktický posun pozice nádraží z extravilánu do intravilánu sídla, kdy se nádraží leckdy dostávalo i do centrálních pozic nové struktury. Toto je efekt pozorovatelný ve všech čtyřech zkoumaných sídlech, kdy nejvýraznější je v Trutnově či na nádraží Střekov v Ústí nad Labem.

Příchod železnice do sídla byl také jeden z důležitých impulsů vedoucí ke stržení středověkého opevnění. Nádraží v této době fungovala jako nové symbolické, ale i faktické vstupní brány do měst. Byly to ve městě počáteční body hlavního toku návštěvníků a cestujících. Stavitelé nádražních budov si obvykle byli vědomi jejich důležitosti (obzvláště ve zlaté éře výstavby sítě v druhé pol. 19. století ve větších sídlech) a reflektovali ji reprezentativním architektonickým ztvárněním výpravních budov. Struktura města na to tak reagovala v mnoha ohledech obdobně, jako by se jednalo právě o bránu. Směrem k nádraží se trasovaly významné ulice tvořící kompoziční osy. Často ulice vedoucí k nádraží logicky získávaly důležité postavení, stavěly se na nich ty nejreprezentativnější domy a přiřazovala se k nim občanská vybavenost (banky, sídla společností, divadla, obchody apod.). Nejvíce je toto patrné v Nymburce a Znojmě (zřetelně komponovaných s ohledem na nádraží), nicméně v jen o něco méně důsledné míře se toto uplatňuje i v dalších dvou zkoumaných sídlech.

4.2 Socioekonomické dopady dráhy a doby

S všeobecným rozvojem a transformací průmyslu rostou požadavky na rychlou výměnu materiálu a zboží, průmysl se totiž dostává do stádia rozšířené podnikatelské spolupráce. Příchod dráhy města zpravidla vedl k dramatickému rozvoji průmyslu, resp. přesněji řečeno pro rozvoj průmyslu bylo zásadní napojení na významné komunikační linie, které v tu dobu představovala především železnice a říční doprava (a ideálně jejich kombinace). S rozvojem průmyslu (a odklonu od zemědělství, se kterým souviselo stěhování lidí z vesnic do měst) se rozvíjela i sídla, která se za krátká období mnohonásobně rozrostla. Např. ve zkoumaném Ústí nad Labem se v době industriálního rozvoje počet domů zpětinásobil a počet obyvatel narostl přibližně desetinásobně. Obecně docházelo k významnému zlepšení sítě občanské vybavenosti, což lze přisuzovat přílivu peněz do města (díky průmyslu a dráze).

Na konci 19. století se vystavěly stovky kilometrů tratí (jen Rakouská severozápadní dráha vybudovala na našem území téměř 1000 km) a nepočítaně nádražních budov a strážních domků. Železnice tvořila živoucí tepnu v české krajině, její výstavba a provoz zaměstnávala velké množství lidí a jako taková byla poměrně populární. V očích mnoha lidí se stala symbolem nové doby a pokroku. Ne vždy však probíhala výstavba zcela v klidu: např. v roce 1871 došlo k rebeliím mezi stavebními dělníky proti jejich předákům (Hons, 1961). Obecně

však byli drážní dělníci se svou prací v zásadě spokojeni a pokud docházelo ke sporům, zpravidla se nejednalo o pracovní podmínky, ale spíše o neuspokojivou výši platu.

Sídla si povětšinou uvědomovala přínos dráhy, o nové železnice velmi stály a obvykle se snažily ji přilákat co nejlíže. Avšak našly se pochopitelně i výjimky. Když stavba některého úseku dráhy narazila na silný odpor některé z obcí, byla dráha postavena jinudy a obci se vyhnula. Takto bylo obejito město Brandýs nad Labem, kdy stavbu údajně znemožnil brandýský poštovník, obávající se o svou živnost. Dlužno podotknout, že podstatně větší roli hrály spíše obtížné terénní poměry v trase přes toto město do Prahy. Podobně nechtěli železnici ve své obci v sousední Staré Boleslavi, a tak bylo boleslavské nádraží zřízeno tři kilometry od centra města (Krejčířík, 1991).

V obecné rovině průmyslové revoluce vinou postupného přechodu k průmyslové výrobě docházelo k zániku samostatných malých živností, neboť logicky nedokázali konkurovat velkovýrobě. Podmínky v manufakturách umožňovaly vyšší stupeň dělby práce vyžadující výrazně méně kvalifikované pracovníky. Dříve zvládnutí řemesla vyžadovalo mnohaletou přípravu, nyní stačilo krátké zaškolení, což umožnilo i zaměstnávání žen a dětí. V této době začala vznikat nová společenská vrstva: dělníci. Jejich neutěšená sociální a ekonomická situace vedla k řadě nepokojů (vrcholící dělníckými bouřemi), ale také k postupnému sjednocování jako soudržného společenského stavu.

Demografická revoluce přinesla nebývalé populační přírůstky vytvořením podmínek pro odlišný demografický model s nižší natalitou, ale delší dobou dožití. Stalo se tak vlivem zlepšení výživy (významným dílem díky železnici, umožňující snadnější přepravu potravin), nových hygienických návyků a dokonalejší zdravotní péči. Od padesátých let 19. stol. se dále zvyšovaly přírůstky obyvatelstva. Obyvatelé se houfně stěhovali do měst za prací a sídla, ve kterých se nacházely průmyslové závody (zpravidla ty, ve kterých se také nacházela železnice) přitahovaly logicky nejvíce lidí a nejvíce se tak rozrůstaly.

4.3 Konkrétní vliv na zkoumaná sídla

Rozsah a konkrétní způsob dopadu dráhy na sídlo však byl pochopitelně odvislý od situace v konkrétním městě. Tyto rozdíly jdou vysledovat i v případě námi zkoumaných sídel (v pořadí dle vedení trasy Znojmo – Německo).

Ve Znojmě byl příchod dráhy zcela zásadním impulsem pro rozvoj. Zelinářství, sadovnictví a keramický průmysl se rozrostly několikanásobně a příliv peněz do města vedl k významnému zlepšení sítě občanské vybavenosti. Výstavba dráhy dala podnět k vypracování kvalitního regulačního plánu a k rozšíření města převážně východním směrem a právě k nádraží.

Nymburk je město, kde prakticky celý jeho rozvoj proběhl především kvůli železnici. Do příchodu dráhy město stagnovalo a nerozrůstalo se, po příchodu dráhy se stalo významným železničním uzlem a během 40ti let došlo postupně k trojnásobnému zvýšení počtu obyvatel a přibližně dvojnásobnému nárůstu počtu domů. Nymburk se nikdy nestal průmyslovým městem (fungoval zde pouze velký cukrovar), ale zato se stal jednoznačně železničním městem. Nádraží vytvořilo neobyčejně rozsáhlý komplex, neboť Nymburk se stal nejen sídlem inspektorátu ÖNWB, ale byly zde vybudovány i centrální dílny a výtopy. Také zde byla dráhou založena velká úřednická a dělnická kolonie, což změnilo společenskou skladbu města. Příliv financí vedl k stavbě gymnázia, kostelů či nového mostu a hydroelektrárny. Město se rozvíjelo v rámci hranic stanovených na severu a na západě dráhou a na východě cukrovarem.

I v Trutnově hrála železnice důležitou roli. Jednotlivé tratě se zde odpojovaly do různých směrů až za městem, takže prostorem města procházela pouze jediná železniční trať, vedená navíc podél levého břehu řeky, což bylo pro další urbanistický vývoj velice příznivé, neboť město nebylo zbytečně omezováno. Město se rozvíjelo jak směrem na západ

od historického centra, tak došlo k založení nové čtvrti na levém břehu řeky (relativně poblíž, ale přeci jen trochu stranou od nádraží). Nádraží bylo s rezervou druhé nejvyužívanější pro osobní dopravu na českém území (po Praze), neboť tvořilo jakousi vstupní bránu při cestě do Německa. Zlepšená finanční situace umožnila stavbu divadla, banky, škol, nemocnice či velkého městského parku. Co se průmyslu týče, ten ve městě zastupovala hlavně poblíž nádraží (leč na druhém břehu stojící) Faltisova přádelna (největší textilní přádelna lnu v Evropě), jí inspirované desítky menších textilek v okolí a pivovar. Menší závody se nicméně soustřeďovaly v Dolním Starém Městě a Poříčí, vzdálených od centra města, kde vytvářely relativně samostatné celky a prakticky průmyslové zóny.

Ústí nad Labem zažilo (nemalým dílem i díky železnici) v této době nejvýznamnější období rozkvětu v celé své historii. Počet lidí se zdesetinásobil a počet domů narostl až pětinasobně. Základem pro rozvoj byla výhodná poloha města jako dopravní křižovatky (jak říční, tak železniční) a bohaté zdroje kvalitního hnědého uhlí. Severozápadní dráha ve městě vybudovala nejdříve velké nádraží na Střekově a později i mostní spojnici na západní nádraží, kde spolu s dalšími dvěma železničními společnostmi vlastnila jedno z největších seřaďovacích nádraží v celém Rakousku. Průmysl se rozvíjel v bezprostřední vazbě na řeku a na železnici, kdy největší areály (chemický Spolek a Schichtovy závody) měly zavedenou vlastní hustou síť vleček a byly situovány poblíž nádraží. V Ústí vznikaly poblíž nádraží rozsáhlé průmyslové zóny, takže pro stavební rozvoj zůstaly jen omezené plochy (například u historického centra směrem na sever). Ekonomická situace města se neobyčejně zlepšila a Ústí investovalo velké částky do občanské vybavenosti jako byly divadla, lázně, školy, nemocnice či zavedení městské tramvaje.

5 Závěr

Závěrem je nutno konstatovat, že Rakouská severozápadní dráha ovlivnila všechna sídla, kterými procházela, a že byla jednoznačným (byť ne jediným) nositelem rozvojového impulsu této doby. Tento závěr je v souladu s prací *Railways in the Urban Context* (Cavallo 2008), která nicméně správně podotýká, že vztah železnice a sídla je velmi komplexní a ve své vzájemné provázanosti je obzvláště v otázkách rozklíčování příčiny a následku občas nejednoznačný. Nepochybnou pravdou je tak tedy především poznatek z knihy *The architecture of the city* (Rossi, 1984), která tvrdí, že význam architektury či urbanistických prvků je v tom, že „vytváří kontext.“ Železnice je nepochybně takovýmto zásadním prvkem. A ač postupem času upadl její význam jako dráhy samotné, i dnes stále tvoří výrazný městotvorný prvek a pochopení její role v organismu sídla je zcela zásadní pro budoucí kvalitní rozvoj a revitalizace města.

Literatura

- BOROVCOVÁ, Alena (2012). *Kulturní dědictví Severní dráhy císaře Ferdinanda*. Ostrava: NPÚ a ÚOP v Ostravě. ISBN 978-80-85034-66-0.
- CAVALLO, Roberto (2008). *Railways in the Urban Context, an architectural discourse*. TU Delft.
- CVRK, František (2015). *Město a řeka* [online]. [cit. 5. 8. 2015]. Dostupné z: <http://www.usti-nad-labem.cz/dejiny/19stol/ul-5-33.htm>
- ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD (2015). *Veřejná databáze: Historický lexikon - počet obyvatel a domů podle výsledků sčítání od roku 1869 (DEM_HLOB)* [online]. [cit. 20. 5. 2015]. dostupné z: <http://vdb.czso.cz/>
- DPOV (2015). *Historie společnosti* [online]. [cit. 5. 8. 2015]. Dostupné z: <http://www.dpov.cz/cz/spolecnost/historie-dpov/>
- HONS, Josef (1961). *Když měřičkové, rybníkáři a trhání krajem táhli*. 1. vyd. Praha: Mladá Fronta. str. 246.

- JURKA, Pavel (2015). *Historie města* [online]. [cit. 5. 8. 2015]. Dostupné z:
<http://www.znojmo.net/historie>
- KACETL, Jiří (2013). *140 let Severozápadní dráhy / 140 Jahre der Nordwestbahn*. 1.vyd. Znojmo: Jihomoravské muzeum ve Znojmě. ISBN 978-80-86974-11-8. str. 1-25.
- KONVIČKA, Vladislav (2010). *Železniční trať Praha Vysočany - Praha Těšnov* [online]. [cit. 22.10.2010]. Dostupné z: <http://www.hornictvi.info/techpam/tesnov/tesnov.htm>
- KOŘÍNEK, Václav (1973). *100 let lokomotivního depa Nymburk*. 1. vyd. Nymburk: Lokomotivní depo ČSD v Nymburce. str.18
- KUČA, Karel (2000). *Města a městečka v Čechách, na Moravě a ve Slezsku IV. díl*. 1. vyd. Praha: Libri. ISBN 80-85983-16-8. str. 522-532.
- KUČA, Karel (2008). *Města a městečka v Čechách, na Moravě a ve Slezsku VII. díl*. 1. vyd. Praha: Libri. ISBN 978-80-7277-041-0. str. 926-947, 624-640.
- KUČA, Karel (2011). *Města a městečka v Čechách, na Moravě a ve Slezsku VIII. díl*. 1. vyd. Praha: Libri. ISBN 978-80-7277-410-4. str. 647 - 651, 666-676.
- KULTURA.CZ (2015). *Nymburk* [online]. [cit. 5. 8. 2015]. Dostupné z:
<http://www.kultura.cz/profil/8223-nymburk/>
- KREJČÍŘÍK, Mojmír (1991). *Po stopách našich železnic*. 1. vyd. Praha: Nadas. ISBN 80-7030-061-2. str. 101, 107, 125.
- ROSSI, Aldo (1984). *The architecture of the city*. Chicago: Graham Foundation for the Advanced Studies in the Fine Arts. ISBN 978-0954836610. str. 32.
- SEKERA, Pavel (2010). *Historie železničních drah* [online]. [cit. dne 22. 10. 2010]. Dostupné z: <http://historie-trati.wz.cz/>
- SCHREIER, Pavel (2009). *Příběhy z dějin našich drah*. 1. vyd. Praha: Mladá Fronta. ISBN 978-80-204-1505-9. str. 107, 108, 156.
- SCHREIER, Pavel (2004). *Zrození železnic v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. 1. vyd. Praha: Baset. ISBN 80-7340-034-0. str. 56-59.
- ŠMÍD, V.F. (2010). *130 let železné dráhy v Třeběchovicích pod Orebem* [online]. [cit. 22. 10. 2010]. Dostupné z: <http://www.trebechovice.cz/130-let-zelezne-drahy-v-trebechovicich-p-o/d-73632/p1=41128>
- WIKIPEDIE (2015). *Nymburk* [online]. [cit. 5. 8. 2015]. Dostupné z:
<https://cs.wikipedia.org/wiki/Nymburk>
- WIKIPEDIE (2015). *Rakouská severozápadní dráha* [online]. [cit. 5. 8. 2015]. Dostupné z:
https://cs.wikipedia.org/wiki/Rakousk%C3%A1_severoz%C3%A1padn%C3%AD_dr%C3%A1ha#/media/File:ONWB_XIIa_63.jpg

Článek byl podpořen grantem SGS13/117/OHK1/2T/11 „Změny ve struktuře využívání území a související negativní jevy II“.

Informace o autorovi

Ing. arch. Jiří Kugl
ČVUT v Praze – Fakulta stavební
jiri.kugl@fsv.cvut.cz