

UNIVERZITA PARDUBICE

FAKULTA FILOZOFICKÁ

DIPLOMOVÁ PRÁCE

2023

Bc. Ivana Hromádková

Univerzita Pardubice
Fakulta filozofická

Změna krajiny na Trutnovsku v důsledku budování železnic do roku 1918

Bc. Ivana Hromádková

Diplomová práce

2023

Univerzita Pardubice
Fakulta filozofická
Akademický rok: 2021/2022

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: **Bc. Ivana Hromádková**
Osobní číslo: **H21369**
Studijní program: **N0222A120033 Historie**
Specializace: **Historie – Kultumě historická studia**
Téma práce: **Změna krajiny na Trutnovsku v důsledku budování železnic do roku 1918**
Zadávací katedra: **Ústav historických věd**

Zásady pro vypracování

Zkoumané území bude vymezeno s ohledem na železniční síť vybudovanou především ve druhé polovině 19. století. Do přehledu postupně vzniklých a provozovaných tratí budou podle možnosti zahrnuty i lokální tratě a tovární vlečky. Za pomoci mapových zobrazení a podle možností i terénního výzkumu bude pojednáno o změnách v krajině v důsledku této budovatelské aktivity a o případném dalším vlivu v důsledku následného provozování těchto železnic, případně nezbytných souvisejících obslužných liniových staveb.

Rozsah pracovní zprávy:

Rozsah grafických prací:

Forma zpracování diplomové práce: **tištěná/elektronická**

Seznam doporučené literatury:

BLAŽKOVÁ, Tereza ČERVINKOVÁ, Petra (edd.), *Krajina jako antropologická čítanka*, Praha 2015. ERLEBACH, Martin, *Proměny krajiny města Trutnova*, Olomouc 2013. Diplomová práce, Palackého univerzita v Olomouci. GOJDA, Martin, *Archeologie krajiny. Vývoj archetypů kulturní krajiny*, Praha 2000. KUPKA, Jiří, *Krajiny kulturní a historické. Vliv hodnot kulturní a historické charakteristiky na krajinný ráz naší krajiny*, Praha 2010. SCHAMA, Simon, *Krajina a paměť*, Praha 2007. TOMÁŠEK, Martin, *Krajiny tvořené slovy*, Praha 2016. WHISTON SPIN, Anne, *The Language of Landscape*, New Haven 1998. JINDRA, Zdeněk JAKUBEC, Ivan, *Hospodářský vzestup českých zemí od poloviny 18. století do konce monarchie*, Praha 2015. JIRÁSEK, Václav, *O dolování černého uhlí v oblasti Malých Svatoňovic na Jestřebích horách*, Malé Svatoňovice 2008. JIRÁSEK, Václav, *Ve znamení mlátka a železky, I-II*, Liberec 2005-2009. KÁRNÍKOVÁ, Ludmila, *Vývoj uhelného průmyslu v českých zemích do roku 1880*, Praha 1960. REIL, Roman, *Radvanické kutání a dolování černého uhlí*, Radvanice 2011. SMUTNÝ, Bohumír WOLF, Vladimír, *Dopad války roku 1866 na rozvoj průmyslu v severovýchodních Čechách*, in: *Královéhradecko. Historický sborník pro poučenou veřejnost. Sborník referátů a příspěvků z konference Rok 1866 a česká společnost*, roč. 3, Hradec Králové 2006, s. 127-134. BLATNÍK, Pavel, *Počátky lokální železniční dopravy v severovýchodních Čechách*, Praha 2017. HLAVAČKA, Milan, *Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce*, Praha 1990. KREJČÍŘÍK, Mojmír, *Po stopách našich železnic*, Praha 1991. KUNT, Miroslav KALINA, Tomáš, *Neveřejné úzkorozchodné dráhy v Čechách. Soupisy z let 1909 a 1925-1930*, Praha 2006. LAPÁČEK, Petr BOSÁČEK, Josef OVSENÁK, Petr, *Zmizelé koleje, zmizelá nádraží*, Brno 2019. PAVLÍČEK, Stanislav, *Naše lokálky. Místní dráhy v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*, Praha 2002. ROUBÍK, František, *Silnice v Čechách a jejich vývoj*, Praha 1938. SCHREIER, Pavel, *Příběhy z dějin našich drah. Kapitoly z historie českých železnic do roku 1918*, Praha 2009. SCHREIER, Pavel, *Zrození železnic v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*, Praha 2004. SCHRÖTTER, Josef LAPÁČEK, Petr FULTNER, Bohuslav, *Železniční nehody. Řízení a zabezpečení*, Brno 2021. ŠTĚPÁN, Miloslav, *Přehledné dějiny československých železnic 1824-1948*, Praha 1958. ŠTĚPÁN, Miroslav, *Železniční okruh Krkonoš*, in: *Horské prameny. Vlastivědný sborník Krkonoš*, roč. 3, 1947, s. 114-117. VURSTA, Pavel a kol., *130 let Pardubicko-liberecké dráhy 1859-1989*, Praha 1989. WOLMAR, Christian, *Vlaky a války. Jak je železnice vyhrávaly a prohrávaly*, Praha 2012. ZUMR, Tomáš, *Počátky železnice ve východním Podkrkonoší v 60. a 70. letech 19. století*, Brno 2015. Diplomová práce, Masarykova univerzita v Brně. BĚLINA, Pavel FUČÍK, Josef, *Válka 1866*, Praha 2005. HEŘMANOVÁ, Eva CHROMÝ, PAVEL a kol., *Kulturní regiony a geografie kultury. Kulturní realie a kultura v regionech Česka*, Praha 2009. HLAVAČKA, Milan a kol., *České země v 19. století. Proměny společnosti v moderní době*, III, Praha 2016. JUST, Antonín, *Trutnov, známý neznámý*, Trutnov 1991. SEMOTANOVÁ, Eva – CHROMÝ, Pavel KUČERA, Zdeněk, *Historická geografie. Tradice a modernita*, Praha 2018. SEMOTANOVÁ, Eva, *Historická geografie Českých zemí*, Praha 2002. SEMOTANOVÁ, Eva, *Mapy Čech, Moravy a Slezska v zrcadle staletí*, Praha 2001. SZAJKÓ, Vojtěch, *Železnice, pošta a telegraf rakouské ar*

Vedoucí diplomové práce:

doc. PhDr. Marie Macková, Ph.D.
Ústav historických věd

Datum zadání diplomové práce: 30. března 2022

Termín odevzdání diplomové práce: 30. března 2023

doc. Mgr. Jiří Kubeš, Ph.D.
děkan

doc. Mgr. Pavel Marek, Ph.D.
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 30. listopadu 2022

Prohlašuji:

Práci s názvem *Změna krajiny na Trutnovsku v důsledku budování železnic do roku 1918* jsem vypracovala samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využila, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byla jsem seznámena s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Beru na vědomí, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, a směrnicí Univerzity Pardubice č. 7/2019 Pravidla pro odevzdávání, zveřejňování a formální úpravu závěrečných prací, ve znění pozdějších dodatků, bude práce zveřejněna prostřednictvím Digitální knihovny Univerzity Pardubice.

V Pardubicích dne 31. srpna 2023

Bc. Ivana Hromádková

ANOTACE

Tato diplomová práce zkoumá proměnu krajiny v souvislosti s výstavbou železnice na Trutnovsku zejména ve 2. polovině 19. století. Nejprve je na základě mapových vyobrazení stabilního katastru zachycen stav krajiny před výstavbou železnice. Následně je pojednáno o tom, jak výstavbu železnice v Podkrkonoší vnímal dobový tisk. Práce se zabývá železniční tratí z Poříčí do Královce, která byla zprovozněna roku 1868 a následně na ni navazující dráhou z Královce do Žaclěře předanou do provozu roku 1882.

KLÍČOVÁ SLOVA

krajina, průmysl, železnice, tisk, stabilní katastr, Trutnov, Poříčí, Královec, Žaclěř

TITLE

The change of landscape in Trutnov region due to the construction of the railways until 1918

ANNOTATION

This thesis examines the transformation of the landscape in connection with the railway construction in the Trutnov region, especially in the second half of the 19th century. Firstly, the state of the landscape before the construction of the railway is depicted based on the map depictions of the stable cadastre. Subsequently, it is examined how the historical press perceived the railway construction in the Podkrkonoší region. The thesis deals with the railway line from Poříčí to Královec, which was put into operation in 1868, followed by the railway line from Královec to Žaclěř put into operation in 1882.

KEYWORDS

landscape, industry, railway, newspaper, stable cadastre, Trutnov, Poříčí, Královec, Žaclěř

Obsah

| | |
|---|----|
| Úvod..... | 1 |
| 1 VÝVOJ ŽELEZNICE | 5 |
| 1.1 Počátky železniční sítě v českých zemích | 5 |
| 1.2 Období výstavby železnice státem (1842-1854) | 7 |
| 1.3 Období uhelných drah (1855-1865) | 8 |
| 1.4 Dobudování základní železniční sítě (1866-1878) | 12 |
| 1.5 Doplnění železniční sítě po roce 1880..... | 14 |
| 2 TRATĚ POŘÍČÍ – KRÁLOVEC – ŽACLÉŘ | 17 |
| 2.1 Poříčí – Královec | 17 |
| 2.2 Královec – Žacléř | 19 |
| 3 KRAJINA ZACHYCENÁ STABILNÍM KATASTREM..... | 26 |
| 3.1 Vyobrazení stabilního katastru: Poříčí – Královec..... | 26 |
| 3.1.1 Poříčí (Parschnitz) | 26 |
| 3.1.2 Voletiny (Wolta), Debrné (Döberle) | 32 |
| 3.1.3 Libeč (Gabersdorf) | 35 |
| 3.1.4 Zlatá Olešnice (Goldenöls)..... | 37 |
| 3.1.5 Křenov u Žacléře (Krinsdorf)..... | 38 |
| 3.1.6 Bernartice (Bernsdorf)..... | 39 |
| 3.1.7 Královec (Königshan) | 41 |
| 3.2 Vyobrazení stabilního katastru: Královec – Žacléř | 43 |
| 3.2.1 Královec (Königshan) | 44 |
| 3.2.2 Lampertice (Lampersdorf) | 44 |
| 3.2.3 Žacléř (Schatzlar) | 46 |
| 4 ODRAZ VÝSTAVBY ŽELEZNIČNÍ TRATI V DOBOVÉM TISKU | 50 |
| Závěr..... | 84 |
| Resumé | 89 |
| Seznam použitých zdrojů | 91 |
| Přílohy | 95 |

Úvod

Devatenácté století s sebou přineslo mnoho proměn, avšak v předkládané práci bude věnována pozornost zejména změnám dotýkajících se krajiny a železnice v oblasti Trutnovska.

Cestuje-li dnes člověk vlakem, krajině míhajícím se za okny mnohdy nevěnuje pozornost a bere ji jakou naprosto přirozenou součást cestování. Pokud se ale čas od času rozhodneme vědomě zaměřit svou pozornost na krajinu jíž vlak projíždí, můžeme cítit jakýsi pocit sounáležitosti, obzvlášť jedná-li se o krajinu která je nám dobře známá a máme k ní bližší vztah. Na druhou stranu nová krajina v nás může probudit zvědavost a touhu po jejím prozkoumání. Zatímco my budeme nejspíš zaujati okolím, kterým vlak projíždí, člověk 19. století byl pravděpodobně ohromen technickým pokrokem, který lokomotiva táhnoucí vagony ve 2. polovině 19. století představovala. Mezi tímto vnímáním cesty vlakem se mnoho událo, což se pokusí nastínit tato práce, jejíž cílem je čtenáři představit jakým způsobem železnice krajinu ovlivnila.

Zamyslíme-li se nad tím, co podobu krajiny výrazněji ovlivňuje, nejspíš dojdeme k jednoznačné odpovědi – lidská činnost a s ní úzce související průmysl. Ke změně pojetí průmyslu, který byl ještě z kraje 1. poloviny 19. stol. soustředěn spíše na venkově a využíval lokálních zdrojů, přispělo zrušení poddanství (1848), zánik patrimoniální správy (1850) a také zrušení cechů (1859). Poté, co určitá „omezení“ padla otevřely se nové možnosti podnikání i díky vyhlášení živnostenského řádu a obchodního zákoníku roku 1860. Uvedené změny umocnila již probíhající industrializace v českých zemích, tudíž se postupně objevovaly možnosti, jak hospodářství uchopit jiným způsobem. Obyvatelstvo se mohlo volně přesouvat do měst, ve kterých vznikaly dělnické kolonie, do výroby vstoupily technicko-technologické inovace a stoupala také potřeba rozšíření silniční sítě, zároveň byly pokládány základy železniční sítě.¹

Výstavba železnice zásadně ovlivnila podobu krajiny. Jak tvrdí Milan Hlavačka: „s jistou mírou zjednodušení lze říci, že za podobou dnešní krajiny stála především železnice.“² Se vznikem železnice souviselo mnoho terénních úprav, které se do krajiny zapsaly trvale, jako například budování naspů, sekání skal, stavba tunelů, viaduktů, ale také nádraží. O to víc se tyto změny projeví v téměř horské krajině severovýchodního Podkrkonoší, kterému bude věnována pozornost. Tato práce se prostorově orientuje pouze na oblast Trutnova a jeho blízké okolí, konkrétně na ta místa, kterými vedla trať *Svatoňovice-Královec* a následně *Královec-*

¹ HLAVAČKA, Milan, *České země v 19. století: proměny společnosti v moderní době II*, Praha 2014, s. 148.

² HLAVAČKA, Milan, *České země v 19. století: proměny společnosti v moderní době II*, Praha 2014, s. 149.

Žacléř. Přestože železniční síť v blízkosti Trutnova byla poměrně hustá, byl zvolen pouze tento úsek, jelikož na něm lze názorně pozorovat, provázanost rozvoje železnice a místního průmyslu po celé sledované období, tedy od 50. let 19. století až po konec 1. světové války.

O obrazu krajiny bude pojednáno v kapitole *Vyobrazení stabilního katastru*. Tato kapitola prostřednictvím interpretace map stabilního katastru provede čtenáře krajinou v místech, kterými byla vedena železnice. Konkrétně se jedná o oblast: Poříčí, Voletiny, Debrné, Libeč, Zlatou Olešnici, Křenov, Bernartice, Královec, Lampertice a Žacléř. Mapová vyobrazení stabilního katastru u většiny zkoumaných oblastí vznikla v rozmezí let 1840-1841, z čehož vyplývá, že původní provedení map v sobě železnici zakreslenou nemá. Nicméně mapová aplikace Geoportál³ na webu Českého úřadu zeměměřického a katastrálního umožňuje nahlédnutí i do reambulovaných map, které v případě sledovaných území pocházejí ze 70. let 19. stol. Jejich výhodou obecně, ale i pro tuto práci je, že do nich byly zanášeny rumělkou změny, které se udály v mezidobí od vzniku map až po jejich reambulaci. To znamená, že na reambulovaných mapách pro vyjmenované oblasti lze mnohdy spatřit i předpokládanou trasu železnice. Jediným omezením rumělkových vyznačení je, že v případě železnice nejsou často označeny tak, aby bylo zřejmé, že se opravdu jedná o železnici. Nicméně pokud svým umístěním a tvarem tyto červené linie odpovídaly dráze, jsou v její souvislosti zmíněny.

Po textu věnovanému zejména obrazu krajiny v období před výstavbou trati následuje část práce zaměřená na odraz železnice v tisku. V této části práce jsou zaznamenány ohlasy na výstavbu železnice jak v regionálním, tak v rakouském tisku. Tyto informace jsou místy doplněny dalšími událostmi spojenými s okolím trati. Přestože je text souvislý, dalo by se říci, že je pomyslně rozdělen do 3 etap. První etapa začíná v 50. letech 19. století a končí rokem 1871. Je tomu tak zejména protože v těchto letech byla vybudována v téměř kompletní železniční síť rozbíhající se z Trutnova či Poříčí do dalších stran. Pro tuto část bylo z velké části využito zpráv pocházejících z trutnovského *Trautenauer Wochenblatt*, což umožnilo poměrně ucelený náhled do života obyvatel Trutnova a jejich vnímání výstavby železnice. Také zde bylo často čerpáno z rakouského listu *Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt in Oesterreich*, který byl zaměřený na zprávy o železnici v monarchii. Druhou sledovanou etapou bylo období let 1880-1882, jelikož v těchto letech došlo k výstavbě lokální trati z Královce do Žacléře. Po roce 1882 již byla železniční síť ve sledované oblasti kompletní, zbývalo pouze doplnění trati z Poříčí do Teplic nad Metují. V poslední části kapitoly je pro dokreslení

³ Dostupné z: <https://ags.cuzk.cz/archiv/>.

představy o vnímání železnice během války sledováno období let 1914-1918. K analýze posledních dvou částí kapitoly byl použit zejména rakouský tisk v podobě *Wiener Zeitung* a *Die Presse* nebo železničním *Oesterreichische Eisenbahn-Zeitung*. Dále byl využit např. pražský *Prager Tagblatt* nebo regionálněji orientovaný tisk jako litoměřický *Leitmeritzer Zeitung* a varnsdorfský *Nordböhmisches Volksblatt*.

Vzhledem ke skutečnosti, že se pojetí krajiny a výstavby železnice na Trutnovsku doposud nikdo uceleně nezabýval, bylo k vypracování tématu čerpáno zejména z literatury týkající se jednotlivých témat. Zřejmě nejkompaktnější publikací k tématu železnice v Podkrkonoší je kniha Pavla Blatníka *Počátky lokální železniční dopravy v severovýchodních Čechách*,⁴ kde najdeme mnoho cenných informací ke vzniku železnice v okolí Trutnova. Další stěžejní prací je diplomová práce Tomáše Zumra *Počátky železnice ve východním Podkrkonoší v 60. a 70. letech 19. století*,⁵ která podrobně pojednává o tratích Jihoseveroněmecké spojovací dráhy v Krkonoších a relativně často využívá i informací z trutnovského tisku. Zdeněk Hrdina se ve své studii *Z historie místní dráhy Královec-Žacléř*,⁶ která vyšla na pokračování v časopise Svět velké i malé železnice velmi podrobně věnuje jak vzniku této lokální dráhy, tak jejímu provozu až do roku 2012. Železniční dopravou spíše na obecné rovině se zabývají autoři: Milan Hlavačka, Pavel Schreier, Josef Schrötter nebo třeba Stanislav Pavlíček, který je autorem knihy *Naše lokálky*.⁷

K tématice dolů v Podkrkonoší mají dozajisté co nabídnout i knihy a články Václava Jirásky, který dolům zasvětil nejen svůj profesní život jako báňský záchranář a důlní technik, ale i život badatelský. Dalším, kdo se zabýval tematikou dolů je Roman Reil, který je autorem knihy *Radvanické kutání a dolování černého uhlí*.⁸ V neposlední řadě je třeba uvést publikaci Jiřího Mauera *Hornictví na Žacléřsku*.⁹ Informace o trutnovském průmyslu, ale i Trutnovu a jeho okolí poskytuje uceleně kniha Antonína Justa *Trutnov, známý neznámý*.¹⁰ Zůstaneme-li u průmyslu, je dozajisté stěžejní kniha Ivana Jakubce a Zdeňka Jindry *Dějiny hospodářství*

⁴ BLATNÍK, Pavel, *Počátky lokální železniční dopravy v severovýchodních Čechách*, Praha 2017.

⁵ ZUMR, Tomáš, *Počátky železnice ve východním Podkrkonoší v 60. a 70. letech 19. století*, Brno 2015. Diplomová práce, Masarykova univerzita v Brně.

⁶ HRDINA, Zdeněk, *Z historie místní dráhy Královec-Žacléř (1)*, Svět velké i malé železnice, č. 1 (45), 2013, s. 2-17.

⁷ PAVLÍČEK, Stanislav, *Naše lokálky. Místní dráhy v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*, Praha 2002.

⁸ REIL, Roman, *Radvanické kutání a dolování černého uhlí*, Radvanice 2011.

⁹ MAUER, Jiří – NOVOTNÝ, Karel – GAWOR, Franciszek, *Hornictví na Žacléřsku, Žacléř* 2015.

¹⁰ JUST, Antonín, *Trutnov, známý neznámý*, Trutnov 1991.

*českých zemí: od počátku industrializace do konce habsburské monarchie*¹¹ nebo *Hospodářský vývoj českých zemí v období 1848-1992*¹² taktéž od Jakubce.

Co se týče krajiny, nabízí se spíše obecněji pojatá literatura jako například kolektivní monografie *Krajina jako antropologická čítanka*¹³ nebo třeba *Krajina a paměť*¹⁴ od Simona Schamy. Na Trutnov zaměřený *Historický atlas měst České republiky* (svazek č. 12)¹⁵ skýtá mnoho map zachycujících podoby Trutnova v různých časových obdobích. K tématu historické geografie obecně nelze opomenout knihy Evy Semotanové.

¹¹ JAKUBEC, Ivan – JINDRA, Zdeněk, *Dějiny hospodářství českých zemí: od počátku industrializace do konce habsburské monarchie*, Praha 2006.

¹² JAKUBEC, Ivan, *Hospodářský vývoj českých zemí v období 1848-1992*, Praha 2008.

¹³ BLAŽKOVÁ, Tereza – ČERVINKOVÁ, Petra (edd.), *Krajina jako antropologická čítanka*, Praha 2015.

¹⁴ SCHAMA, Simon, *Krajina a paměť*, Praha 2007.

¹⁵ SEMOTANOVÁ, Eva – FIEDLER, Günter, *Historický atlas měst České republiky, svazek č. 12 – Trutnov*. Praha, 2004.

1 VÝVOJ ŽELEZNICE

1.1 Počátky železniční sítě v českých zemích

Ohlédneme-li se zpět k počátkům železniční dopravy v českých zemích, ocitneme se na počátku 19. století, kdy se otec a syn Gerstnerovi zasloužili o vybudování koněspřežné dráhy spojující Vltavu a Dunaj, totiž Budějovice a Mauthausen. Za účelem financování tohoto projektu vznikla akciová společnost *C. k. privilegovaná První rakouská železniční společnost*. První část koněspřežné dráhy z Budějovic do Holkova byla uvedena do provozu roku 1827, o rok později byla v provozu polovina z celkové délky plánované trati. Přestože trať byla využívána pro přepravu soli, vlivem rozvolnění solného obchodu a finanční náročnosti na provoz se společnost dostala do finanční tísně. Z nepříjemné situace společnosti pomohl bankéř Salomon Mayer Rotschild, díky kterému byla celá trať zprovozněna roku 1832. Podobu koněspřežky si dráha udržela až do 70. let 19. století, kdy ve své podstatě byla technicky zaostalá.¹⁶

Projekt dráhy byl cenný nejen z hlediska přepravy soli ze Solné komory do Čech, ale zejména proto, že díky němu bylo možné poznat problematiku spojenou s železniční dopravou. Za nově nabyté zkušenosti, které z provozu koněspřežné dráhy vplynuly lze považovat např.: uvědomění si nákladnosti provozu železnice, nutnost zvolení vhodné lokace pro stanici (tzn. ideálně větší město, ve kterém se zároveň nacházejí průmyslové podniky), ale především potřebná součinnost vlastníků železnice se státem, což mělo působit jako určitá pojistka proti případné ztrátě výnosnosti dráhy, jako se tomu stalo v případě rozvolnění státního solného obchodu koncem 20. let 19. století.¹⁷

Koněspřežná dráha z Budějovic do Lince, po prodloužení r. 1834 i do Gmundenu, nebyla jedinou na území českých zemí. Další dráhou byl úsek vedoucí z Prahy do Lán, který se taktéž neobešel bez problémů a jeho realizace trvala delší dobu, než se očekávalo. První část trati byla zprovozněna r. 1830, nicméně po 4 letech provozu se ani této dráze nevyhnula výměna vlastníka za níž opět stála ekonomická nevýhodnost.¹⁸ Ačkoliv nový vlastník Karel Egon II. z Fürstenbergu po nějaký čas udržel dráhu provozuschopnou, nakonec připadla na samém

¹⁶ HLAVAČKA, Milan, *Cestování v éře dostavníků. Všední den na středoevropských cestách*, Praha 1996, s 85-87.

¹⁷ HLAVAČKA, Milan, *Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce*, Praha 1990, s. 32.

¹⁸ Tamtéž, s. 33.

sklonku života knížete do vlastnictví Buštěhradské dráhy, která ji později upravila na uhelnou dráhu.¹⁹

Přestože první dva projekty koněspřežných drah na českém území málem zanikly, na koněspřežky se nezanevřeno ani v dobách, kdy již bylo možné využít lokomotivní dopravu. Své využití našly zejména jako průmyslové vlečky, jako příklad lze uvést koněspřežnou dráhu postavenou Vítkovickými železárnami v letech 1855 až 1856.²⁰

U zrodu parostrojní železnice stál na konci 20. let 19. století již zmíněný S. M. Rothschild. Tento vídeňský bankéř finančně podpořil výzkumnou cestu Franze Riepla a Heinricha Sichrovského, jejímž cílem bylo poznání parostrojní železnice v Anglii. Oba muži společně po návratu vypracovali dokument, který shrnoval jak jejich nově získané informace z Anglie, tak vyhlídky do budoucnosti, pokud by ke zřízení železnice v Rakousku došlo. Dle jejich představ by železnice pomohla např. s přepravou dříví, dobytka, moravských vín, slezského uhlí, ale i osob.²¹ Koncesi Rothschild v březnu r. 1836 získal. Počítalo se s „*železnici mezi Vídní a Bochniou s vedlejšími dráhami do Brna, Olomouce, Opavy, dále k solným dolům ve Dworech, Wieliczce a Bochnie*“.²² Za účelem vzniku této dráhy byla zřízena společnost *Severní dráha císaře Ferdinanda* (dále jen KFNB).²³ Trať opět byla otvírána postupně po částech, jelikož stejně jako u předchozích drážních projektů, i zde došlo ke komplikacím zejména v souvislosti s financováním. První úsek byl však zprovozněn již rok po získání koncese.

Zrekapitulujeme-li si situaci, byly ve 40. letech 19. století na českém území v provozu dvě koněspřežky (Praha-Lány a část dráhy Budějovice-Linec) spolu s jednou parostrojní dráhou patřící společnosti KFNB.

S ohledem na postupně rozšiřující se železniční síť bylo pro absolutistický stát nutné učinit rozhodnutí, zda se bude na financování tratí podílet. Po zvážení možných rizik stát zaujal pozici „kontrolora“, což v praxi znamenalo pouze udělování koncesí a dohled nad provozem soukromých železnic. V souvislosti s upřesněním státního postoje k železnicím byl vydán „*první železniční koncesní zákon (či spíše direktivy) z 18. června 1838*“.²⁴ Ačkoliv stát do výstavby příliš nezasahoval, ponechal si určitý prostor v oblastech úzce souvisejících se státní

¹⁹ HLAVAČKA, Milan, *Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce*, Praha 1990, s. 34.

²⁰ Tamtéž, s. 35.

²¹ Tamtéž, s. 39.

²² Tamtéž, s. 40.

²³ Německý název společnosti byl: *k.k. privilegierte Kaiser Ferdinands-Nordbahn*.

²⁴ HLAVAČKA, Milan, *Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce*, Praha 1990, s. 47.

správou, jako tomu bylo např. v případě vojenské a poštovní správy, ale i výběru mýt.²⁵ S tímto postojem mnozí státní představitelé nesouhlasili, tudíž stát byl nakonec k určitým zásahům do budování železnic „přinucen“, což vyústilo v prosinci roku 1841 ve vydání patentu na jehož základě bylo zřízeno i ředitelství státních drah.²⁶

Od této doby již postupně přibývalo více tratí využívajících lokomotivy. Epocha výstavby nových tratí pro parostrojní pohon probíhala v českých zemích zhruba od 40. do 80. let 19. století. Zaměříme-li se na výstavbu hlavních tratí, budovaných zejména od zmíněných 40. až do počátku 80. let 19. století, můžeme tento časový úsek rozdělit do tří etap: *období výstavby železnice státem (1842-1854)*, *období uhelných drah (1855-1865)*, *dobudování základní železniční sítě (1866-1878)*.²⁷ Každá z těchto etap měla svá určitá specifika a jak se přesvědčíme na následujících řádcích toto rozdělení lze aplikovat i v souvislosti s výstavbou sledované trati mezi Poříčím a Královcem.

Přestože toto rozdělení je aplikovatelné na téměř všechny trati vzniklé v okolí Trutnova, po roce 1878 byly s odstupem 26 let dostavěny další dvě dráhy, kterými byla výstavba železnice v této oblasti završena. Jednalo se o prodloužení uhelné dráhy *Josefov-Svatoňovice-Královec* až do Žacléře a o dráhu *Teplice nad Metují-Trutnov*. Na tyto tratě se zaměřím v podkapitole *Doplnění železniční sítě po roce 1880*.

1.2 Období výstavby železnice státem (1842-1854)

V tomto období vznikly 3 důležité státní trati. Jako první byla 20. srpna roku 1845 slavnostně otevřena trať z Olomouce do Prahy (v provozu od září téhož roku). Dráha o celkové délce 250 km byla postavena za pouhé 3 roky, přičemž stát pověřil jejím provozováním již existující společnost KFNB, která měla trať v pronájmu. Důležitost zmíněného úseku spočívala zejména v propojení Vídně a Prahy.²⁸

Následně byla roku 1849 otevřena trať z Brna do České Třebové. Jako poslední byla zprovozněna v období mezi roky 1850-1851 trať z Prahy přes Kralupy nad Vlavou, Lovosice,

²⁵ <https://www.vagony.cz/historie/predpisy.html> (staženo dne 13. 8. 2023).

²⁶ HLAVAČKA, Milan, *Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce*, Praha 1990, s. 49.

²⁷ PAVLÍČEK, Stanislav, *Naše lokálky. Místní dráhy v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*, Praha 2002, s. 13-19.

²⁸ <https://region.rozhlas.cz/prvni-vlak-z-olomouce-do-prahy-jel-7-hodin-40-minut-koleje-si-razily-cestu-9011457> (staženo dne 13. 8. 2023).

Ústí nad Labem, Děčín až do Drážďan.²⁹ Společnost KFNB budovala mimo jiné i další trati do jejichž výstavby ale nebyl zapojen stát.

Pro železnici, která se o pár let později dostane do oblasti Podkrkonoší byla důležitá první zmíněná dráha, tedy Olomouc-Praha, která vedla „z Olomouce přes Zábřeh na Moravě, Českou Třebovou, Pardubice a Kolín do Prahy“.³⁰ Tato trať byla důležitá zejména proto, že z Pardubic byly následně vedeny další trati, které na sebe postupně navazovaly tak, až se železniční doprava dostala do oblasti Podkrkonoší, jak se přesvědčíme na následujících řádcích.

1.3 Období uhelných drah (1855-1865)

Etapa výstavby železnic státem končila rokem 1854 jelikož zhoršující se finanční situace související mimo jiné i se zahraniční politikou státu nedávala příliš prostoru k investování do železnice. Vzhledem k nastalé situaci byl vydán v srpnu 1854 nový koncesní zákon, který zjednodušil pravidla pro výstavbu tratí soukromými vlastníky tak, aby se stalo budování železnic pro společnosti atraktivnější. Zákon například prodlužoval délku udělení koncese z 50 na 90 let nebo poskytoval určitou míru státní garance vloženého kapitálu. I přes určité výhody si stát ponechal poměrně důležitou pravomoc – mohl rozhodovat o směru nově stavěných tratí.³¹ Po upravených poměrech podnikání nadešel čas vypsát výběrové řízení na nového majitele tratí postavených státem, kterým se stala *Rakouská společnost státní dráhy* (StEG).³²

S postupným přechodem na provoz parních strojů v továrnách bylo zakládání uhelných tratí logickým krokem. Přeprava uhlí prostřednictvím železnice byla pro tyto účely více než příhodná, jelikož umožňovala transport velkého množství uhlí, ale také byla levnější oproti přepravě po silnicích. Vybudování spojnice mezi Pardubicemi a Libercem mělo však i další důvody. Spojení těchto dvou měst mělo potenciál eliminovat dovoz saského a slezského uhlí, tudíž mohlo být využito vlastních nerostných zdrojů získaných v žacléřských a svatoňovických dolech. Dalšími ambicemi nové dráhy mělo být propojení jižních a severních německých oblastí.³³

²⁹ PAVLÍČEK, Stanislav, *Naše lokálky. Místní dráhy v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*, Praha 2002, s. 14.

³⁰ Tamtéž, s. 13.

³¹ HLAVAČKA, Milan, *Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce*, Praha 1990, s. 66.

³² Německý název společnosti byl: *k. k. privilegierte österreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft*.

³³ ZUMR, Tomáš, *Počátky železnice ve východním Podkrkonoší v 60. a 70. letech 19. století*, Brno 2015. Diplomová práce, Masarykova univerzita v Brně, s. 15.

Souhlas se zahájením trasování obdržel komitét pro výstavbu pardubicko-liberecké dráhy v únoru roku 1855. Při výběru lokalit, kterými měla budoucí trať procházet vznikly neshody, jelikož mnohé obce přirozeně usilovaly o to, aby dráha vedla právě jimi. Tento doprovodný jev výstavby tratí nebyl neobvyklým ani u dalších tratí, stalo se tak kupříkladu ve Vrchlabí, kde se místní výstavby trati dožadovali již v souvislosti s Pardubicko-libereckou dráhou, ale nebylo jim vyhověno (trať do Vrchlabí byla přivedena až roku 1871). Dráha nakonec byla zvolena tak, aby vyhovovala požadavkům vojsk, tzn. procházela Hradcem Králové, ale také se přiblížila k pevnosti Josefov u Jaroměře.³⁴

Definitivní koncese byla komitétu udělena 15. června roku 1856, přičemž trať *Pardubice-Liberec* měla vést přes: Hradec Králové, Josefov, Dvůr Králové, Horka u Staré Paky, Semily, Turnov, Hodkovice nad Mohelkou. Počítalo se bylo mimo jiné i s pobočnou tratí *Josefov-Svatoňovice*, která zajišťovala jednak možnost propojení krkonošského průmyslu s ostatními částmi monarchie, ale také s přepravu uhlí. Dále koncese umožnila vznik společnosti nazvané Jihoseveroněmecká spojovací dráha (SNDVB)³⁵, jejíž prezidentem byl ustanoven František Arnošt Harrach a na post ředitele byl dosazen liberecký podnikatel Johann Liebieg.³⁶

Výstavbou Pardubicko-liberecké trati byli pověřeni bratři Kleinové a Vojtěch Lanna, přičemž výstavba byla zahájena z obou konců trati (v Pardubicích první výkop proběhl 22. září 1856, v Liberci 13. října). Vzhledem ke zvyšující se členitosti terénu zejména směrem do oblastí ležícím blíže ke Krkonošům, je pochopitelné, že tyto části tratí byly zprovozněny o něco později. Jako první byla otevřena část *Pardubice-Josefov* (4. 11. 1857), následovaly úseky *Josefov-Horka u Staré Paky* (1. 6. 1858), *Horka u Staré Paky-Turnov* (1. 12. 1858), *Turnov-Liberec* (1. 5. 1859). Trať byla oficiálně po celé své délce zprovozněna první májový den roku 1859.³⁷

Práce na 35 km dlouhé uhelné trati z Josefova³⁸ do Svatoňovic probíhaly ve stejné době jako na ostatních úsecích Pardubicko-liberecké dráhy. Železnice měla vést z České Skalice při

³⁴ ZUMR, Tomáš, *Počátky železnice ve východním Podkrkonoší v 60. a 70. letech 19. století*, Brno 2015. Diplomová práce, Masarykova univerzita v Brně, s. 16.

³⁵ Německý název společnosti byl: *k.k. priv. Süd-norddeutsche Verbindungsbahn*.

³⁶ ZUMR, Tomáš, *Počátky železnice ve východním Podkrkonoší v 60. a 70. letech 19. století*, Brno 2015. Diplomová práce, Masarykova univerzita v Brně, s. 17.

³⁷ SCHREIER, Pavel, *Zrození železnic v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*, Havlíčkův Brod 2004, s. 29.

³⁸ Stanice se nazývala *Josefstadt* v letech 1857-1868. V období let 1868-1918 byla přejmenována na *Josefstadt-Jaroměř*. V současné době bychom ji našli v jízdních řádech pod jménem Jaroměř.

řece Úpě do Havlovic a následně do Úpice.³⁹ Původní plán trati byl ale z části pozměn, jelikož do hry vstoupil Jiří Vilém ze Schaumburg-Lippe, vlastník svatoňovických dolů, který nabízel přepravu 1 600 000 centýřů uhlí ročně⁴⁰ výměnou za to, že trasa železnice bude co nejvíce přiblížena jeho dolům.⁴¹ To se ukázalo jako dostatečně přesvědčivý argument, přestože dráha byla v této podobě delší. Trať tedy vedla z Josefova přes Českou Skalici, do Starkoče⁴², Červeného Kostelce až do Svatoňovic. Uhelová dráha byla dostavěna v lednu roku 1859, od února téhož roku byla umožněna na trati nákladní doprava, s přepravou osob se čekalo až do oficiálního zprovoznění Pardubicko-liberecké dráhy, tedy do 1. května 1859. Přestože trať byla v koncesní listině uváděna jako pobočná „*díky napojení na svatoňovickou uhelnou pánev však nezaujímal podřadné postavení*“.⁴³

Vzhledem k lokaci Svatoňovic se přímo nabízelo trať prodloužit až ke hranicím s Pruskem, což si uvědomovali i továrníci. O 12 let dříve, než byla udělena konce Pardubicko-liberecké dráze přišel Adolf Silberstein, který vlastnil v dané době žacléřské a svatoňovické doly, s návrhem na propojení Pardubic a Pruska, přičemž navrhoval jako průjezdní body Josefov a Žacléř.⁴⁴ Jak již z výše uvedeného vyplynulo, projekt realizován nebyl a musel počkat až do období výstavby uhelných tratí.

Avšak v době, kdy probíhaly závěrečné práce na Pardubicko-liberecké dráze už existoval jiný projekt se stejným záměrem. Trať ze Svatoňovic měla pokračovat do míst nedaleko Žacléře a odtud případně ještě do slezského Valbřichu, čímž by došlo k propojení i s pruskou železniční sítí. Valbřich nebyl zvolen náhodně – stejně jako ve Svatoňovicích a Žacléři se zde nacházely uhelné doly. Ostatně průmysl v dolnoslezském městě byl orientován na podobná odvětví jako průmysl v podhůří Krkonoš. Kromě dolů se tato oblast specializovala i na lnářství, výrobu porcelánu či strojírenství. Vrátime-li se zpět k otázce prodloužení svatoňovické trati, zjistíme, že než došlo k vážnějšímu plánování trasy ocitlo se Rakousko v krizi, která zasáhla také společnost SNDVB.⁴⁵ Nesnadná finanční situace společnosti SNDVB

³⁹ ZUMR, Tomáš, *Počátky železnice ve východním Podkrkonoší v 60. a 70. letech 19. století*, Brno 2015.

Diplomová práce, Masarykova univerzita v Brně, s. 22.

⁴⁰ 1 vídeňský centýř odpovídal zhruba 56 kg, tzn. Schaumburg-Lippe měl ročně přepravit 89 600 tun uhlí.

⁴¹ ZUMR, Tomáš, *Počátky železnice ve východním Podkrkonoší v 60. a 70. letech 19. století*, Brno 2015.

Diplomová práce, Masarykova univerzita v Brně, s. 22.

⁴² Stanice *Starkoč* se ve svých počátcích jmenovala *Náchod*. Tento název byl používán v rozmezí let 1859-1875, poté již byla přejmenována na *Starkoc*.

⁴³ SCHREIER, Pavel, *Zrození železnic v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*, Havlíčkův Brod 2004, s. 29-30.

⁴⁴ BLATNÍK, Pavel, *Počátky lokální železniční dopravy v severovýchodních Čechách*, Praha 2017, str. 20.

⁴⁵ ZUMR, Tomáš, *Počátky železnice ve východním Podkrkonoší v 60. a 70. letech 19. století*, Brno 2015. Diplomová práce, Masarykova univerzita v Brně, s. 24.

i státu paradoxně dopomohla k prodloužení trati ze Svatoňovic až do Královce, jelikož se počítalo s určitou finanční návratností projektu. Přesto se v souvislosti s tratí objevil problém, který vznikl kvůli pruským požadavkům. Prusko souhlasilo s propojením rakouských a pruských drah ve sledované oblasti, nicméně souhlas měl i své proti z hlediska rakouské bezpečnosti. Pruská strana totiž požadovala další napojení na rakouskou železnici společnosti StEG v oblasti Ústí nad Orlicí, což bylo riskantní zejména z toho důvodu, že v případě vojenského střetnutí by byl Prusům usnadněn postup na Vídeň.⁴⁶ Vláda proto s rozšířením trati váhala z bezpečnostních důvodů.

Jak vysvětlím v části této práce věnované tisku, trať ze Svatoňovic do Valbřichu zaujala roku 1861 i deník *Reichenberger Zeitung*, který rozebíral dvě případné možnosti vedení trati. Přestože otázka napojení pruských železnic na dráhu ve vlastnictví společnosti StEG nebyla uzavřena, byl schválen zákon, díky kterému bylo společnosti SNDVB povoleno trať prodloužit ze Svatoňovic do Královce, koncese byla společnosti vydána 22. srpna r. 1865.⁴⁷

I když se nakonec rozhodlo ve prospěch výstavby nové trati, výstavba byla započata se zpožděním zapříčiněným zejména vnějšími událostmi. Do května r. 1866 se rozhodovalo o výběru stavitelů trati, kterými se opět stali bratři Kleinové a Vojtěch Lanna a hned následující měsíc vypukla Prusko-rakouská válka, která nejen že opozdila zahájení výstavby trati *Svatoňovice-Královec*, ale také ovlivnila stav železnic již postavených, protože rakouské vojsko za účelem zpomalení pruských vojsk stávající železnici rozebíralo.⁴⁸ Navzdory škodám, které s sebou válka přinesla, podnítila také státní zájem o dokončení trati mezi Svatoňovicemi, Královcem a pruskou stranou. Díky tomu došlo k vyřešení situace související s napojením na pruské železnice.⁴⁹

Stavební práce na trati Svatoňovice-Královec byly zahájeny hned v září roku 1866. Výstavbu trati ovlivnila i podkrkonošská krajina, což mnohdy znamenalo přesuny velkého množství zeminy, odstřely skal, budování mostů a násypů, dokonce i výstavbu jednoho tunelu o délce 188 m, který se nachází v oblasti nad Bohuslavicemi nad Úpou.

Vzhledem k tomu, že práce na tratích probíhaly zejména s ručním nářadím a kolečky, bylo nutné zaměstnat mnoho dělníků, jejichž počet se občas nedobrovolně snížil, protože

⁴⁶ ZUMR, Tomáš, *Počátky železnice ve východním Podkrkonoší v 60. a 70. letech 19. století*, Brno 2015. Diplomová práce, Masarykova univerzita v Brně, s. 25.

⁴⁷ Tamtéž.

⁴⁸ Tamtéž, s. 26.

⁴⁹ BLATNÍK, Pavel, *Počátky lokální železniční dopravy v severovýchodních Čechách*, Praha 2017, str. 30.

(smrtné) úrazy nebyly při stavbě nikterak výjimečné, což tisk reflektoval zejména v souvislosti s výstavbou železnice v samém centru Trutnova – za 10 měsíců výstavby trati zde dle trutnovského týdeníku zemřelo 11 dělníků.⁵⁰

Trať ze Svatoňovic do Královce měla na své trase minimum zastávek, nepočítáme-li výchozí Svatoňovice a cílový Královec, šlo pouze o následující zastávky: Suchovršice (*Saugwitz*), Trutnov (*Trautenau*)⁵¹, Bernartice (*Bernsdorf*). O zastávku usilovaly i obce Bohuslavice nad Úpou, Starý a Nový Sedloňov, Markoušovice a Suchovršice, ale nebyly vyslyšeny, přestože se v některých z nich nacházely i průmyslové podniky (např. papírna v Bohuslavicích, sklárny v Markoušovicích, v té době provozované Josefem Liebichem⁵² nebo doly ve Starém Sedloňově⁵³). Provoz ze Svatoňovic do Královce byl započat prvním srpnovým dnem roku 1868, nicméně k propojení rakouských a pruských železnic došlo až rok později, konkrétně 29. prosince 1869. Přestože provoz na trati byl zahájen v době, kdy zima udeřila v plné síle, neobešlo se spojení dvou železnic bez velkých oslav v pruské Lubawce, o čemž se následně dozvíme v kapitole věnované tisku.

Jak již z textu vyplynulo, uhelná trať *Josefov-Svatoňovice* svou dobou výstavby a následně i zprovozněním do období uhelných drah opravdu zapadá, ale její prodloužení je z hlediska zvoleného rozdělení sporné. Koncese pro výstavbu trati byla udělena roku 1865, tedy ještě v tzv. *období uhelných drah*, avšak k postupnému zprovoznění dráhy došlo až v letech následujících (r. 1868 a 1869), které zapadají do období *dobudování základní železniční sítě*. Přihlédneme-li však k účelu ke kterému trať sloužila nejvíce, není důvod ji přesouvat do části věnované dostavbě základní železniční sítě. Detailnější popis této trati bude uveden v kapitole jí přímo věnované, tedy v části práce nazvané *Poříčí-Královec-Žacléř*.

1.4 Dobudování základní železniční sítě (1866-1878)

V souvislosti s navazujícími tratěmi na stanici *Trautenau* (nacházející se v 60. letech 19. století v Poříčí), nelze opomenout vznik nové železniční společnosti, kterou byla Rakouská

⁵⁰ Trautenauer Wochenblatt, roč. 3, č. 5, 31. 1. 1870, s. 2.

⁵¹ Přestože název svádí k domněnce, že se jedná o stanici v Trutnově nebylo tomu tak, jelikož v této době ještě neexistovala. Jednalo se totiž o stanici, která se nacházela v asi 4 km vzdáleném Poříčí od centra Trutnova. Poté co bylo postaveno nádraží přímo v Trutnově (r. 1870), byla tato stanice přejmenována na Poříčí (*Parschnitz*).

⁵² http://krkonose.krnep.cz/apex/f?p=104:4:::NO:RP,4:P4_ID,P4_CP:2012-08-32,2 (staženo dne 14. 8. 2023).

⁵³ <https://www.zdarbuh.cz/reviry/vud/stola-xaver-ve-starem-sedlonove/> (staženo dne 14. 8. 2023).

severozápadní dráha (ÖNWB).⁵⁴ Díky ní se totiž do podkrkonošské oblasti dostala železnice i z jiného směru, než kterým vedla trať *Josefov-Svatoňovice-Královec*.

Společnost StEG zamýšlela propojení svých tratí v Čechách a na Moravě s Vídní. Železnice měla vést z Vídně přes Znojmo, Jihlavu, Havlíčkův Brod a Kolín. Nicméně tato trať by v případném vlastnictví společnosti StEG znamenala konflikt s již získanou koncesí společnosti KFNB (KFNB měla monopol na dopravu na úseku Brno-Vídeň). Mezi společnostmi se rozběhl boj, který příhodně vystihuje pořekadlo „*když se dva perou, třetí se směje*“. Tím třetím bylo v tomto případě konsorcium, které se vzhledem ke společným zájmům rozhodlo spolupracovat s již existující společností SNDVB.⁵⁵ Vznikla tak roku 1869 dceřiná společnost Jihoseveroněmecké spojovací dráhy: Rakouská severozápadní dráha. Koncesi zaměřenou na propojení Čech a Moravy prostřednictvím železnice tedy získala společnost ÖNWB (vyjma trati z Vídně do Mladé Boleslavi). Nutno podotknout, že společnosti SNDVB a ÖNWB se nikdy nesloučily do jedné.⁵⁶ Součástí koncese byly i pobočné dráhy, z nichž jedna nesla pracovní název „*z vhodného bodu na linii Kolín-Mladá Boleslav do Poříčí u Trutnova*“.⁵⁷ Jak se později ukáže za tento bod byl považován Velký Osek.

Součástí zřízené společnosti ÖNWB bylo stavební ředitelství rozdělené podle výstavby nových tratí na 12 oddělení. Poslednímu, 12. oddělení, které spadalo pod inženýra Carla von Siegla, náležely úseky: Bělohrad-Poříčí u Trutnova, Kunčice nad Labem-Vrchlabí, Trutnov-Svoboda.⁵⁸ Výkup pozemků pro všech plánovaných 12 tratí započal už na podzim r. 1868 nicméně ne všude probíhal hladce, zejména v oblasti Podkrkonoší vázl.⁵⁹ Jako ukázkový příklad lze uvést budoucí trutnovské nádraží. Volba jeho lokace zajistila trutnovskému městskému zastupitelstvu jednání hned na několik měsíců. O tom však více pojednám v části práce reflektující dobový tisk.

Záhy vyplynulo že některé trati budou muset být poupraveny, proto v březnu r. 1869 vydalo ministerstvo obchodu výnos, který stanovoval vedení trati *Trutnov – Velký Osek* skrze: Chlumeck nad Cidlinou, Nový Bydžov, Paku, Hostinné. Další města jako byl Jičín, Vrchlabí,

⁵⁴ Německý název společnosti byl: Österreichische Nordwestbahn.

⁵⁵ SCHREIER, Pavel, *Zrození železnic v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*, Havlíčkův Brod 2004, s. 21-22.

⁵⁶ ZUMR, Tomáš, *Počátky železnice ve východním Podkrkonoší v 60. a 70. letech 19. století*, Brno 2015. Diplomová práce, Masarykova univerzita v Brně, s. 42.

⁵⁷ SCHREIER, Pavel, *Zrození železnic v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*, Havlíčkův Brod 2004, s. 22.

⁵⁸ ZUMR, Tomáš, *Počátky železnice ve východním Podkrkonoší v 60. a 70. letech 19. století*, Brno 2015. Diplomová práce, Masarykova univerzita v Brně, s. 42-43.

⁵⁹ Tamtéž, 44-45.

Svoboda měla být s tratí spojena prostřednictvím pobočných tratí.⁶⁰ Trať *Velký Osek-Poříčí* byla dlouhá 128, 972 km. Její výstavba probíhala tak, že se stavělo v podstatě proti sobě, tzn. výstavba začala jak ve Velkém Oseku, tak v Trutnově. Tento stavební postup umožnil otevření dvou úseků trati ve stejnou dobu, konkrétně 21. prosince r. 1870, kdy byla zprovozněna část trati *Velký Osek-Ostroměř a Kunčice nad Labem-Trutnov-Poříčí*.⁶¹ Trať přibližující se do sledovaného okolí Trutnova začínala ve tedy v Kunčicích nad Labem (*Pelsdorf*) a pokračovala do Hostinného (*Arnau*), Chotěvic (*Kottwitz*), Pilníkova (*Pilnikau*), Trutnova a z něj byla napojena na stanici v Poříčí (*Parschnitz*).⁶² Koleje vedoucí z Ostroměře a Kunčic nad Labem se propojily roku 1871.

Vybudování trati z Kunčic nad Labem do Poříčí otevřelo Trutnovu a přilehlému okolí nové možnosti, nicméně stále zbývalo dokončit pobočné trati do výše uvedených míst, která byla vynechána při stavbě hlavní trati záměrně. Jednalo se o trať z Ostroměře do Jičína, která byla zprovozněna 17. prosince 1871 a také o trať z Kunčic do Vrchlabí otevřenou 1. 10. 1871. Poslední zmíněnou dráhou, taktéž otevřenou 17. prosince roku 1871, byla trať vedoucí z Trutnova do Svobody přes Horní Staré Město (*Ober Altstadt*), Kalnou Vodu (*Trübenwasser*), Mladé Buky (*Jungbuch*) do Svobody nad Úpou (*Freiheit*).

V takovém stavu bychom našli dráhy na Trutnovsku na konci období *Dobudování základní železniční sítě*, tedy koncem 70. let 19. století. Železniční síť však v takovéto podobě nebyla úplně dokončena, jak se přesvědčíme v následující části.

1.5 Doplnění železniční sítě po roce 1880

Roku 1880 bychom v českých zemích našli celkem 4 972 km hlavních tratí.⁶³ Přestože to nebylo málo, tyto tratě stále ponechávaly dostatek prostoru k jejich rozšíření, jelikož existovaly oblasti bez železnice. Pro stát bylo výhodnější zájemcům o železnici cestu usnadnit, tudíž se podle toho tak i zachoval.

⁶⁰ ZUMR, Tomáš, *Počátky železnice ve východním Podkrkonoší v 60. a 70. letech 19. století*, Brno 2015. Diplomová práce, Masarykova univerzita v Brně, s. 45.

⁶¹ SCHREIER, Pavel, *Zrození železnic v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*, Havlíčkův Brod 2004, s. 23.

⁶² Nákladní doprava mezi nádražím v Poříčí a Trutnovem byla zahájena o 2 měsíce dříve (25. 10. 1870), než byl zprovozněn celý úsek trati mezi Kunčicemi nad Labem a Poříčím. Důvodem opožděného otevření stanice v Trutnově byly neshody ohledně lokace nádraží.

⁶³ PAVLÍČEK, Stanislav, *Naše lokálky. Místní dráhy v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*, Praha 2002, s. 23.

Nejprve byl vydán 18. února 1878 vydán říšský zákon č. 30 *O vyvlastňování k účelu stavění železnic a provozování jízdy na nich*, který právně zabezpečil podnikatele zabývající se výstavbou železnic. Přesto však výkup nebo vyvlastnění pozemků nebylo nejrychlejším procesem.⁶⁴

Roku 1880 následoval zákon č. 56 ř. z. z 26. května 1880 *O úlevách a výhodách pro stavby lokálních drah s platností na dva roky*, který díky určitým zvýhodněním výstavbu tratí částečně ztraktivnil. Jak je z jeho názvu patrné spočíval ve zmírnění požadavků na výstavbu lokálních tratí, někdy také označovaných jako železnice nižšího řádu. Specifické úlevy se týkaly výstavby i provozu tratí, jako příklad lze uvést menší poloměry oblouků, použití lehčích kolejnic a slabších pražců, ale také omezení rychlosti vlaku na 25 km/h.⁶⁵

V souvislosti se zmírněnými podmínkami výstavby železnic se objevila i nová železniční společnost, která jak její název vypovídá, byla založena právě na výstavbě lokálních tratí, jednalo se o Rakouskou společnost místních drah (ÖLEG).⁶⁶ Právě tato společnost získala 1. října roku 1880 předběžnou koncesi na prodloužení trati z Královce do pár kilometrů vzdáleného Žacléře. Vzhledem k tomu, že o této trati pojednám podrobněji v další kapitole, budu se nyní věnovat nejmladší trati, která byla na území Trutnova vybudována.

Poslední dráha propojila Trutnov s Teplicemi nad Metují. Nápady na zrealizování této trati se objevily již v souvislosti s plánováním dráhy zmíněné dráhy z Chlumce nad Cidlinou do Trutnova (tehdy Poříčí), tedy na konci 60. let.⁶⁷ Záměr dráhu zrealizovat nebyl úřady potvrzen, a tak se následně v 80. letech 19. století objevil další pokus o výstavbu této trati. Stejně tak jako předtím ani tento plán nakonec nevyšel, přestože že se ve zkoumaném tisku jevil zpočátku jako uskutečnitelný. V 90. letech 19. století spatřila světlo světa zpráva o projektu této dráhy, přičemž jeho součástí byl i výčet důvodů, proč by trať měla být postavena.⁶⁸ Stejně jako u jiných tratí souvisejících s železnicí (i mimo Podkrkonoší) zde bylo hlavní motivací zvýšení konkurenceschopnosti zboží vyprodukovaného v okolí železnice. V Teplicích nad Metují bychom našli dva pivovary, přádelnu a barvírnu. Kromě jmenovaného průmyslu, se v projektu dostalo i na zmínku o předpokládaném navýšení turismu, což ostatně zmiňoval v souvislosti

⁶⁴ BLATNÍK, Pavel, *Počátky lokální železniční dopravy Českého ráje a severozápadního Královéhradecka*, Praha 2019, s. 6.

⁶⁵ PAVLÍČEK, Stanislav, *Naše lokálky. Místní dráhy v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*, Praha 2002, s. 23.

⁶⁶ Německý název společnosti byl: Österreichische Lokaleisenbahn-Gesellschaft.

⁶⁷ BLATNÍK, Pavel, *Počátky lokální železniční dopravy v severovýchodních Čechách*, Praha 2017, s. 76.

⁶⁸ Tamtéž.

s touto oblastí tisk už v 80. letech.⁶⁹ Tato oblast turistům dozajisté měla co nabídnout, jelikož kupříkladu ve skalním městě v Adršpachu tou dobou již vedlo 8 km turistických stezek.⁷⁰ Než však došlo k realizaci výstavby uběhlo 14 let – stavební práce byly zahájeny v říjnu roku 1906 a k úplnému zprovoznění došlo místo původně plánovaného srpna až v září roku 1908.

Pokud bychom chtěli tuto trať zařadit do určitého období výstavby tratí, bylo by to období, ve kterém vznikaly *Svépomocné místní dráhy v Čechách (1893-1914)*.⁷¹ Za počátkem tohoto vymezení stojí zákon č. 8 zem. zák. z r. 1893 ze 17. prosince 1892 *O zvelebení železniectví nižšího řádu*, který v podstatě umožnil výstavbu dráhy komukoliv s dostatkem financí a přesvědčivými důvody (zejména výnosnost trati), jež obstály u příslušných orgánů. Pokud žadatel tyto dvě podmínky splnil dostalo se mu určité státní nebo zemské podpory (v případě českých zemích převažovala podpora ze strany země).⁷² V případě této trati se zřizovatelem stala akciová společnost *Místní dráha Teplice nad Metují-Poříčí-Trutnov* (WPT), která sídlila ve Vídni.⁷³

„Adršpaškou“, jak je někdy trať nazývána, tedy byla železniční síť v okolí Trutnova završena.

⁶⁹ Oesterreichische Eisenbahn-Zeitung, roč. 3, č. 11, 14. 3. 1880, s. 158

⁷⁰ BLATNÍK, Pavel, *Počátky lokální železniční dopravy v severovýchodních Čechách*, Praha 2017, s. 76.

⁷¹ PAVLÍČEK, Stanislav, *Naše lokálky. Místní dráhy v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*, Praha 2002, s. 75.

⁷² Tamtéž.

⁷³ Německý název společnosti byl: Localbahn Weckelsdorf-Parschnitz-Trautenau.

2 TRATĚ POŘÍČÍ – KRÁLOVEC – ŽACLÉŘ

Jak už jsem předeslala v předchozím textu, železnice se k Trutnovu přiblížila díky 35 km dlouhé pobočné trati *Josefov-Svatoňovice*, která se napojovala na Pardubicko-libereckou dráhu. Již v koncesi pro tuto trať udělenou r. 1854 bychom našli zmínku o plánované trati ze Svatoňovic přes Trutnov až k pruským hranicím. Dokonce zde byla brána v úvahu i odbočka do Lampertic a Žacléře. Nicméně v únoru r. 1857 se společnost SNDVB a ministerstvo obchodu dohodli, že toto prodloužení nakonec realizováno nebude.⁷⁴

2.1 Poříčí – Královec

O prodloužení trati ze Svatoňovic do Královce bylo rozhodnuto o necelých 10 později, v době těsně před začátkem Prusko-rakouské války. Poté, co byl konflikt ukončen, započaly práce na trati, která ze svatoňovického nádraží mířila SZ směrem k Bohuslavicím nad Úpou a Markoušovicím. Kvůli členitému terénu se úsek dráhy mezi Svatoňovicemi a Poříčím převážně klikatil až do místa, kde se trať potkávala s Petříkovickým potokem, jež byl přemostěn. Hned za mostem dráha pokračovala rovně až do stanice v Poříčí, kde byla postavena patrová nádražní budova.

V Poříčí v roce 1869 žilo 1 762 obyvatel, nacházela se zde i jednotřídní škola, která byla roku 1870 přeměněna na školu pětitřídní. Koncem 90. let 19. století zde vznikl poštovní úřad a také jedno z prvních podkrkonošských koupališť. Co se týče průmyslu našli bychom zde v době napojení na železnici zejména podniky zaměřené na textilní výrobu, jednalo se o Walzelovu a Haasovu továrnu.⁷⁵

Podnik bratří Walzelových se nacházel v místech, kde stával běličský dvůr, který měl v Poříčí tradici od poloviny 18. století. Poté co bratři pozemek koupili, zřídili zde přádelnu, která bych vybavena jak stroji na vodní pohon, tak s přicházející modernizací výroby i stroji na parní pohon. Ten si vyžádal ročně zhruba 50 000 q uhlí ze svatoňovických a žacléřských dolů.⁷⁶ Nelze opomenout, že jedna z nedostavěných budov Walzelovy továrny byla během Prusko-rakouské bitvy roku 1866 využívána jako polní nemocnice, ve které byli ošetřováni vojáci obou bojujících stran.⁷⁷ Jak je z dostupných údajů patrné, továrna se ve 2. polovině 19. století

⁷⁴ HRDINA, Zdeněk, *Z historie místní dráhy Královec-Žacléř (1)*, Svět velké i malé železnice, č. 1 (45), 2013, s. 2-17.

⁷⁵ JUST, Antonín, *Trutnov známý neznámý*, Rychnov nad Kněžnou 1991, s. 257-258.

⁷⁶ Tamtéž.

⁷⁷ Fremden-Blatt (Morgen-Blatt), roč. 21, č. 179, 3. 7. 1867, s. 3.

rozdíjela – v 50. letech bylo do výroby zapojeno 3 000 vřeten, ale na konci 90. let toto číslo stoupl až na čtyřnásobek.⁷⁸

Haasova přádelna měla taktéž kořeny v polovině 19. století a stejně jako Walzelova využívala jak vodního, tak parního pohonu. Obě továrny kromě přibližného období zahájení provozu spojovaly i špatné pracovní podmínky zaměstnanců. Kupříkladu v Haasově továrně pracovali jak muži, tak ženy a děti, přičemž délka pracovní doby byla 14 hodin a mzdy byly nízké. Vzhledem k uvedeným podmínkám práce nepřekvapí, že nespokojenost dělníků zašla tak daleko, až oběma továrníkům chodily dopisy s výhružkami.⁷⁹

Jak se můžeme z počtu obyvatel přesvědčit, rozvíjející textilní průmysl a železniční napojení nejen na místní doly, ale i okolní města Poříčí prospělo, co se počtu obyvatel týká. Roku 1910 bychom zde našli až 3 600 obyvatel, což je v podstatě jednou tolik, než tomu bylo koncem 60. let 19. století. Na důležitosti této oblasti přidala výstavba parní elektrárny, která byla zprovozněna v roce 1914.⁸⁰ Umístění elektrárny do Poříčí mělo své opodstatnění. Při pohledu do mapy je zřejmé, že elektrárna ležela zhruba mezi svatoňovickým a žacléřským uhelným revírem, navíc zde díky již vybudované železniční síti nebyl problém se spojením, jehož dostupnost umocnila vlečka vedená z nádraží do areálu elektrárny (byla používána zejména pro přepravu uhlého mou).⁸¹ Všechny tyto faktory v důsledku znamenaly levnější provoz poříčské elektrárny.

Vrátíme-li se zpět k železnici na konci 60. let 19. století, vlak pokračoval ze stanice *Trautenau* v Poříčí severním směrem přes Libeč, Křenov až do Bernartic, kde byla zřízena stanice pouze pro osobní dopravu.⁸² Tato stanice ve své době představovala jedinou zastávku na trati mezi Poříčím a Královcem. Po Bernarticích tedy následoval už jen Královec, jehož výpravní budova byla relativně malá, zohledníme-li její důležitost. Bylo tomu tak, jelikož za sídlo celních úřadů obou států byla vybrána stanice Lubawka, jejíž železniční stanice byla projektována o poznání velkolepěji.⁸³

⁷⁸ JUST, Antonín, *Trutnov známý neznámý*, Rychnov nad Kněžnou 1991, s. 258.

⁷⁹ Tamtéž, s. 259.

⁸⁰ <https://trutnovinky.cz/zpravy/promeny-trutnova/2020/listopad/promeny-trutnova-236-stara-poricka-elektrarna/> (staženo dne 18. 8. 2023).

⁸¹ JUST, Antonín, *Trutnov známý neznámý*, Rychnov nad Kněžnou 1991, s. 264.

⁸² ZUMR, Tomáš, *Počátky železnice ve východním Podkrkonoší v 60. a 70. letech 19. století*, Brno 2015. Diplomová práce, Masarykova univerzita v Brně, s. 28.

⁸³ Později na trati mezi Poříčím a Královcem přibýly 2 zastávky. Roku 1901 to byla zastávka v Libči a r. 1951 zastávka v Křenově.

Výstavba trati Svatoňovice-Královec probíhala od září r. 1866 až do 1. srpna r. 1868, kdy byla trať bez velkých oslav zprovozněna.⁸⁴ Nově tedy bylo možné za téměř 3 hodiny dojet z Josefova až do Královce. Koncem následujícího roku (29. 12. 1869) byla možnost cestování či přepravy zboží rozšířena až do pruské Lubawky, přičemž otevření tohoto úseku již bylo řádně oslaveno i za přítomnosti generálního ředitele společnosti ÖNWB.

2.2 Královec – Žacléř

Jak se po výstavbě pobočné trati ze Svatoňovic do Královce ukázalo, realizace nové dráhy, jež by usnadnila přepravu vytěženého uhlí ze žacléřských dolů, byla více než potřebná. Ostatně pokoušeli se o to zejména dva muži již v dobách před její výstavbou.

V roce 1856 přišel se záměrem výstavby vozíkové dráhy Adolf Silberstein, jehož cílem bylo od žacléřské štoly Prokop (někdy také Prokopi) vybudovat přípojku přes Křenov a Libeč až k erární silnici v Poříčí. Přestože koncesi o rok později získal, dráha nebyla realizována.⁸⁵ O pár let později se vznik dráhy z Královce do Žacléře pokoušel zasadit průmyslník Octavian Hofmann z Heřmanových Sejfů, který žádal ministerstvo obchodu o povolení k výstavbě koněspřežky.⁸⁶ Koncesi sice získal, ale stejně jako u předchozích pokusů nakonec k výstavbě dráhy nedošlo. Roku 1876 znovu zkusil své štěstí se stavbou báňské dráhy zase Adolf Silberstein, tentokrát zastoupený firmou Kohlen Industrie-Verein. O výstavbě vlečky jednal se společností SNDVB, ale proběhlá jednání přišla nazmar, jelikož se mezitím změnilы majetkové poměry uhelných dolů v Žacléři.⁸⁷ Přes veškeré nezdary se i poději v 70. letech 19. století našli další zájemci o výstavbu trati, která by vedla co nejbližší žacléřským k důlním prostorům a umožnila vývoz uhlí. Nicméně jejich snahy dopadly stejně jako tomu bylo v předchozích letech. Vše se změnilo až s příchodem tzv. lokálového zákona r. 1880.

V časopise Květy se Josef Fořt ve svém příspěvku *O drahách nižšího řádu* k lokálovému zákonu vyjádřil následovně: „*důkladně rozvětvené pletivo drah nižšího řádu mohlo by krásnou naši vlast povznést na onu výši hospodářského rozvoje, pro kterýž žírná země česká veškeru má spůsobilost.*“⁸⁸ S tímto výrokem nelze nesouhlasit, jelikož k hospodářskému rozvoji specifické úlevy, které lokálový zákon poskytoval, dozajisté napomohly. Po schválení tohoto

⁸⁴ Fremden-Blatt, r. 22, č. 214, 5. 8. 1868, s. 6.

⁸⁵ HRDINA, Zdeněk, *Z historie místní dráhy Královec-Žacléř (1)*, Svět velké i malé železnice, č. 1 (45), 2013, s. 2-17.

⁸⁶ Trautenauer Wochenblatt, r. 1, č. 8, 21. 9. 1868, s. 4.

⁸⁷ BLATNÍK, Pavel, *Počátky lokální železniční dopravy v severovýchodních Čechách*, Praha 2017, s. 32.

⁸⁸ Květy, roč. 2, č. 8, srpen 1880, s. 205-216.

zákonu obliba místních tratí stoupla až do té míry, že roku 1894 vzniklo u ministerstva obchodu zvláštní oddělení pro lokální tratě.⁸⁹

Jak jsem již uvedla, v návaznosti na tento zákon vznikla železniční společnost ÖLEG, která se výstavbě místních drah věnovala. Hned v prvním roce svého působení společnost získala 3 koncese, přičemž jedna z nich vydaná 1. října 1880 se týkala trati *Královec-Žacléř*. Výstavbu měla provést firma Schön & Wessely, jež s ÖLEG spolupracovala. Následně projekt nabral rychlý spád, jelikož 10. listopadu bylo vydáno předběžné povolení k technickým pracím mezi stanicí Královec a uhelnými závody Schatzlerer Kohlenwerken. 18. března 1881 proběhla revize trati, té se zúčastnili jak úředníci, tak zástupci průmyslu, kteří s na trati nenašli žádný problém, a tak bylo hned druhý srpnový den vydáno „*povolení ke stavbě lokomotivní dráhy z Königshainu do Šaclíře*“.⁹⁰ Stavba probíhala rychle a bez problémů, jak lze mimo jiné usuzovat i ze sledovaného tisku, který tuto etapu vynechal a informoval až o úspěšných kontrolách trati. Vzhledem k hladkému průběhu výstavby bylo po předchozí žádosti firmy Schön & Wessely umožněno od 12. září 1882 trať využívat k prozatímní nákladní dopravě do té doby, než bude trať zprovozněna kompletně. 5. října již došlo k technicko-policejní zkoušce trati při které nebyly shledány obtíže, tudíž na základě rozhodnutí členů komise bylo uděleno ústní povolení k okamžitému veřejnému provozu. Ke státní kolaudaci trati i důlních vleček došlo o 2 roky poté, tedy 23. října 1884.

Celý text koncese trati *Královec-Žacléř* vydané 2. srpna 1881, byl otisknut v podzimním čísle Wiener Zeitung, tudíž se mu věnuji více v kapitole věnované tisku. Na tomto místě lze pro představu zmínit, že společnost ÖLEG měla zajistit co nejrychlejší dokončení této místní trati, což znamenalo, že nejzazším termínem zprovoznění byl 1 rok od vydání koncese. Dále měla trať být v provozu po celou dobu udělení koncese, tzn. 90 let. Jednalo se o normálně rozchodnou dráhu, jejíž součástí byla zastávka v Lamperticích, odtud vedly vlečky k tamním šachtám. Na trati bylo možné upustit od některých bezpečnostních opatření, za předpokladu, že bude dodržována snížená maximální rychlost. Kromě technických specifikací trati také koncese obsahovala formuli, jejímž prostřednictvím si stát vyhrazoval právo trať po její dokončené výstavbě vykoupit za určitý finanční obnos. Nicméně po uplynutí koncese dráha připadá bez finančních náhrad do státního vlastnictví.⁹¹

⁸⁹ BLATNÍK, Pavel, *Počátky lokální železniční dopravy Českého ráje a severozápadního Královéhradecka*, Praha 2019, s. 9.

⁹⁰ HRDINA, Zdeněk, *Z historie místní dráhy Královec-Žacléř (1)*, Svět velké i malé železnice, č. 1 (45), 2013, s. 2-17.

⁹¹ Wiener Zeitung, č. 212, 16. 9. 1881, s. 4-5.

Nová trať se napojovala na královecké nádraží, kolem nějž byly postaveny uhelné sklady. Koleje z nádraží směřovaly jihozápadním směrem k Lamperticím, jejichž zastávka dlouhá pouze 180 m se nacházela na 2,9 km trati. Původně bychom zde našli jen jednu objízdnu kolej s kolejovou váhou a strážní domek včetně čekárny a sociálního zařízení. Hlavní náplní práce drážního zaměstnance v Lamperticích byla obsluha výhybky, ze které vedla vlečka do areálu kamenouhelných dolů. Jelikož dráha vlečky křižovala okresní silnici bylo nutné zajistit i obsluhu závory. Zastávka v Lamperticích byla tzv. seřaďovací stanicí.⁹²

Stanice Žaclěř svými rozměry také patřila spíše k menším staničním budovám. Dohromady se u ní nacházely 3 koleje, přičemž jedna byla hlavní, další byla kusá směřující do nákladního prostoru a poslední z kolejí sloužila jako objízdna. Vzhledem k přepravě vytěženého uhlí zde bylo zapotřebí i skladiště. Později došlo k drobným úpravám v oblasti nádražního prostoru a byla dostavěna výtopna o kapacitě dvou lokomotiv, jejíž součástí budovy byly byty pro drážní zaměstnance.⁹³

Je třeba také zmínit, že ačkoliv se koncese dožaduje přesného plnění stanovených podmínek, v případě některých technických parametrů trati tomu tak nebylo. Například stoupání trati bylo v úseku trati Lampertice-Žaclěř 28 ‰, což překračovalo stanovenou hodnotu o 3 ‰. Stejně tak byl překročen minimální poměr oblouků.⁹⁴ Na trati dle koncese měly být provozovány 2 lokomotivy, 2 osobní a 2 poštovní vozy a v neposlední řadě 26 nákladních vozů.⁹⁵ Počet vozů však umožňoval určitou variabilitu, což dokládá i vyšší počet uhelných vozů, které byly v provozu na konci roku 1882, jednalo se totiž o 60 kusů.

Jak se při provozu trati ukázalo, jejím hlavním účelem byl transport uhlí. Přestože součástí trati byly i smíšené vlaky zajišťující přepravu osob, tak jejich provoz byl pro nízký zájem přerušen. Přehled z období 11. – 20. ledna roku 1883 o tomto trendu vypovídá také – bylo totiž přepraveno celkem 112 osob, oproti tomu u nákladu se jednalo o 2 407 tun. V období od 21. do 31. ledna téhož roku se počet osob snížil o 3, ale číslo nákladu stoupl o 43 tun.⁹⁶ Jakkoliv slibně provoz trati, co se týče výnosnosti zpočátku vypadal, později se na množství

⁹² HRDINA, Zdeněk, *Z historie místní dráhy Královec-Žaclěř (1)*, Svět velké i malé železnice, č. 1 (45), 2013, s. 2-17.

⁹³ HRDINA, Zdeněk, *Z historie místní dráhy Královec-Žaclěř (1)*, Svět velké i malé železnice, č. 1 (45), 2013, s. 2-17.

⁹⁴ Tamtéž.

⁹⁵ Wiener Zeitung, č. 212, 16. 9. 1881, s. 4-5.

⁹⁶ HRDINA, Zdeněk, *Z historie místní dráhy Královec-Žaclěř (1)*, Svět velké i malé železnice, č. 1 (45), 2013, s. 2-17.

exportovaného uhlí podepsala cukerná krize, která byla koncem 80. let překonána za pomoci státu.⁹⁷

Přestože trať byla z velké části využívána k přepravě uhlí z uhelných dolů, našli bychom na Žacléřsku také další průmyslové podniky, jejichž budoucnost se ovlivnilo napojení na okolní oblasti. Konkrétně se jednalo např. o žacléřský pivovar, jehož kořeny sahají do počátku 17. století. V roce 1865 uvařil 2 400 hl piva.⁹⁸ Stejně tak jako v předcházejících oblastech, které železnice v Podkrkonoší protнула, i zde byla v provozu mechanická přádelna. Jednalo se o podnik, jehož zakladatelem byl Franz Gaberle. Přádelna byla ve svých počátcích vybavena 6000 vřeteny ale také parními stroji, kotli a anglickými stoji na předení.⁹⁹ Jen o 4 roky dříve, než byl Žacléř napojen na železniční síť, zde byla založena porcelánka Heinricha Pohla, jejíž výroba byla nejdříve zaměřena na produkci porcelánových výrobků. Jednalo se zejména o zátky lahví, záclonové kroužky, figurky zvířat nebo hlavičky panenek, později se však podnik přeorientoval na výrobu elektrotechnického porcelánu jako například pojistek a izolátorů.¹⁰⁰

Jak už jsem uvedla, cukerná krize v 80. letech 19. století měla dopad na vývoz uhlí ze žacléřských a lampertických dolů, jelikož tamní uhlí se využívalo v cukrovarech ležících v Polabí. Nebyla to však jediná komplikace, která nastala. Zesílila se také konkurence v podobě kladenských, ostravských a slezských dolů. Součet všech těchto faktorů se částečně projevil i na výnosnosti místní dráhy společnosti ÖLEG vedoucí z Královce do Žacléře. Kupříkladu z dolu Eliška (Elisabethschacht) bylo za rok 1884/85 přepraveno 404 188 q uhlí, v letech 1885/86 se celkové množství snížilo na 349 972 q, načež za období 1887/88 to bylo 320 818 q.¹⁰¹ K vyjmenovaným potížím se přidala roku 1884 finanční tíseň pražského bankovního domu Böhmische Bodencredit-Anstalt, ten byl totiž jedním z největších akcionářů společnosti ÖLEG. Banka nakonec zkrachovala a novými akcionáři se staly zejména německé a rakouské bankovní domy. Změna ve vedení firmy s sebou přinesla kromě přesunu ředitelství z Prahy do Vídně zejména jiný přístup ke správě tratí, které ÖLEG doposud vlastnila. Dohodlo se totiž, že trať

⁹⁷ JAKUBEC, Ivan, *Hospodářský vývoj českých zemí v období 1848-1992*, Praha 2008, s. 40.

⁹⁸ BLATNÍK, Pavel, *Počátky lokální železniční dopravy Českého ráje a severozápadního Královéhradecka*, Praha 2019, s. 34.

⁹⁹ OBERT, Tomáš, *Žacléř v 1. polovině 20. století*, Brno 2015. Diplomová práce, Masarykova univerzita v Brně, s. 36.

¹⁰⁰ BLATNÍK, Pavel, *Počátky lokální železniční dopravy Českého ráje a severozápadního Královéhradecka*, Praha 2019, s. 34.

¹⁰¹ HRDINA, Zdeněk, *Z historie místní dráhy Královce-Žacléř (1)*, Svět velké i malé železnice, č. 1 (45), 2013, s. 2-17.

budou předávány do vlastnictví sousedních železničních společností. V praxi to znamenalo, že k 1. červenci 1889, přechází sledovaný úsek lokální trati pod správu společnosti SNDVB.¹⁰²

Vzhledem ke komplikované situaci ve společnosti ÖLEG rozhodnutí akcionářů o zestátnění stávajících drah dává smysl. Od 1. ledna 1894 tedy sledovaný úsek přešel do státního provozu. Nové okolnosti vlastnictví umožnily státu pověřit provozem tratí soukromou společnost. Této příležitosti se chopila společnost SNDVB s provozním inspektorátem v Liberci, která se tak stala staronovým provozovatelem trati.¹⁰³

Vrátíme-li na konec 80. let, kdy se postupně průmysl začínal stabilizovat, zjistíme, že v souvislosti se zlepšující se situací byl zvětšen uhelný sklad na jedné z vleček k lampertickým šachtám.¹⁰⁴ V 90. letech se začala situace zlepšovat až do té míry, že bychom toto období provozu uhelné pánve na Žacléřsku mohli nazvat obdobím rozkvětu. Oproti upadající svatoňovické pánvi se ta žacléřská stala „největším producentem uhlí v českém křídle vnitrosudetské pánve s roční odbytovou těžbou kolem 125 kt.“¹⁰⁵

Se stoupající produkcí přišla postupná změna majitelů dolů. Do oblasti Žacléřska pronikl Západočeský báňský akciový spolek (ZBAS), který nejprve roku 1896 koupil Erlangerovy doly.¹⁰⁶ O 2 roky déle ZBAS získal do svého vlastnictví i Müllerovy doly Julie a Marie.¹⁰⁷ Nový vlastník doly zmodernizoval, což mělo za následek zvýšení produkce (r. 1899 bylo vytěženo 210 kt., r. 1905 260 kt.), to s sebou však přineslo i nutnost úprav železnice, jelikož stávající podoba lokální dráhy mezi Královcem a Žacléřem přestala dostačovat.¹⁰⁸

Společnost SNDVB tedy přistoupila k modernizaci některých prvků trati. Ve stanici Královec přibyla jedna kolej. V Lamperticích kromě přidání nové koleje došlo i k výstavbě nové stanice, která odpovídala standardům požadovaných u staničních budov společnosti ÖNWB.¹⁰⁹ Později zde přibyla i nová objízdná kolej, avšak v zájmu byla i bezpečnost trati. Aby nedocházelo k ujetí vozů z vlečky do trati lokální dráhy, byla instalována mezi trať lokální

¹⁰² BLATNÍK, Pavel, *Počátky lokální železniční dopravy Českého ráje a severozápadního Královéhradecka*, Praha 2019, s. 35.

¹⁰³ HRDINA, Zdeněk, *Z historie místní dráhy Královec-Žacléř (1)*, Svět velké i malé železnice, č. 1 (45), 2013, s. 2-17.

¹⁰⁴ Tamtéž.

¹⁰⁵ <http://podzemi.solvayovylomy.cz/histor/lokality/vud/VUD.htm> (staženo dne 19. 8. 2023).

¹⁰⁶ Jednalo se o původní Silbersteinovy doly.

¹⁰⁷ HRDINA, Zdeněk, *Z historie místní dráhy Královec-Žacléř (2)*, Svět velké i malé železnice, č. 2 (46), 2013, s. 61-75.

¹⁰⁸ <http://podzemi.solvayovylomy.cz/histor/lokality/vud/VUD.htm> (staženo dne 19. 8. 2023).

¹⁰⁹ BLATNÍK, Pavel, *Počátky lokální železniční dopravy Českého ráje a severozápadního Královéhradecka*, Praha 2019, s. 35.

dráhy a vlečku ZBAS jedna kusá kolej s odvratnou výhybkou.¹¹⁰ Změny se dotkly i stanice v Žacléři – kromě rozšíření nádražního prostoru o jedno nové skladiště, došlo k úpravě staniční budovy, která nově měla zahrnovat služební byt (do té doby byl služebním bytem pokoj v podkroví stanice). Úpravy staniční budovy i kolejí probíhaly postupně, a tak poslední kolaudace proběhla v březnu roku 1899.¹¹¹

Nevyhnutelné bylo dokoupení třetí lokomotivy, jelikož stávající dvě na zvýšený provoz na trati i vlečkách nepostačovaly. V souvislosti s novým přírůstkem do vozového parku tedy byla rozšířena výtopna ve stanici. Tohoto úkolu se ujala místní firma Josefa Plischka, která v Žacléři realizovala i několik dalších staveb, jako např. obecnou německou školu.¹¹² Poté, co byla lokomotiva zakoupena, došlo k dalším úpravám vleček v prostoru dolů.

Ze stanice Lampertice vedla dle původního návrhu firmy Schön & Wessely hlavní vlečka, která ústila do prostoru dolů Marie a Julie, na jejímž konci byla kusá kolej. Nicméně z této trati na 0,6 km vedla odbočka k dolu Eliška o délce 230 m, která byla taktéž zakončena kusou kolejí. Na takto projektované trati provoz fungoval tak, že na volnou kolej byly přivezeny z Lampertic prázdné vagony a z druhé koleje byly odvezeny plné vagony. Koncem 90. let 19. století byla u vlečky mířící k Marii a Julii prodloužena kusá kolej, na kterou byla za pár let přidána výhybka, což v konečném důsledku znamenalo to, že se výrazně zvýšil komfort při obsluze dolů, jelikož vagon v nákladním prostoru bylo možné objet. Se stoupajícím provozem souvisela i výstavba další odbočky na 0,686 km hlavní vlečky, která opět vedla k Elišce, ale i přilehlé skládce dřeva. Úpravy vleček se logicky odvíjely od potřeb dolů, a tak vlečka k dolům Marie a Julie byla na počátku 20. století dlouhá 1 232 m a kolejiště u Elišky bylo dlouhé 1 157 m, což je v porovnání s původními plány znatelný rozdíl.¹¹³

Po modernizaci trati tak, aby odpovídala stávajícím potřebám, došlo roku 1909 k jejímu zestátnění. Stalo se tak, jelikož spřízněné společnosti SNDVB a ÖNWB byly k 1. lednu roku 1908 zestátněny.¹¹⁴ Tento proces zahrnoval jejich úřední sloučení, po kterém následovalo převzetí již existujících drah společností Císařsko-královských státních drah (kkStB).¹¹⁵

¹¹⁰ HRDINA, Zdeněk, *Z historie místní dráhy Královec-Žacléř (2)*, Svět velké i malé železnice, č. 2 (46), 2013, s. 61-75.

¹¹¹ Tamtéž.

¹¹² Tamtéž.

¹¹³ Tamtéž.

¹¹⁴ BLATNÍK, Pavel, *Počátky lokální železniční dopravy Českého ráje a severozápadního Královéhradecka*, Praha 2019, s. 36.

¹¹⁵ Německý název společnosti byl: Kaiserlich-königliche Staatsbahnen.

V souvislosti se zestátněním vyšly statistiky, které obsahovaly zajímavé informace o některých aspektech provozu trati. I po letech provozu se potvrzovalo, že se přeprava osob na této lokálce neujala, což je patrné z provozní zprávy, která zmiňuje, že provozovány byly nákladní anebo smíšené vlaky, tzn. na trati nejezdily vlaky osobní. Naopak stěžejní byla nadále doprava nákladní. Za týž rok bylo přepraveno 241 435 t zboží, z čehož 73 % tvořilo uhlí a koks, 20 % režijní uhlí pro provoz trati a pouze 7 % v tomto čísle zaujímala přeprava produktů od ostatních žacléřských podniků (tzn. těch, které nebyly spjaty s doly).¹¹⁶

V období první světové války byla zprvu produkce dolů navýšena, jak se ostatně dočteme i v tisku, kde žacléřské doly byly uváděny po boku mnohem větších podniků. Nicméně s přibývajícimi válečnými léty tento trend klesal. Lze říci, že došlo k určitému odříznutí této oblasti, jelikož např. o vyhlášení vzniku Československé republiky drážní zaměstnanci téměř nevěděli, protože jim dostupné informace si často protirečily.¹¹⁷

Trat' o jejíž realizaci se pokoušeli průmyslníci již v 1. polovině 19. století si prošla různými etapami, které se do její podoby otiskly. Počáteční nadšení z nového uhelného ložiska pozastavila krize, kterou následně vystřídal rozkvět, ten byl však byl přibrzděn válečným konfliktem. Přestože dráha zůstala v provozu i následující roky, ukončení těžby roku 1992 předznamenalo její postupný úpadek.

¹¹⁶ HRDINA, Zdeněk, *Z historie místní dráhy Královec-Žacléř (2)*, Svět velké i malé železnice, č. 2 (46), 2013, s. 61-75.

¹¹⁷ Staniční kronika Žacléř, f. Sbirka staničních kronik, inv. č. 1373, k. 60.

3 KRAJINA ZACHYCENÁ STABILNÍM KATASTREM

3.1 Vyobrazení stabilního katastru: Poříčí – Královec

Tato část práce bude pojednávat o krajině v takové podobě, v jaké ji zachytily skupiny měřičů v období vzniku mapových podkladů katastru. Stabilní katastr, jak již bylo zmíněno, zachycuje vymezenou oblast v rozmezí let 1840 až 1841, tedy o pár desítek let dříve, než železnice na Trutnovsko dorazila. Z tohoto důvodu ji „nelze“ spatřit v mapách.¹¹⁸ S ohledem na to, kudy dráha o necelé tři desítky let později povede, bude věnována pozornost následujícím katastrálním územím: Poříčí, Voletiny, Debrné, Libeč, Zlatá Olešnice, Křenov, Bernartice a Královec.

Výstavba pobočné trati z pevnostního města Josefova do (Malých) Svatoňovic byla dokončena roku 1859. Přestože se návrhy na výstavbu trati do oblasti východního Podkrkonoší objevovaly již od 40. let 19. století,¹¹⁹ vlak ze Svatoňovicka do Královce začal jezdit z již nastíněných důvodů teprve v srpnu roku 1868. Než se železnice dostane ze Svatoňovic na katastrální území Poříčí, protne část Suchovršic, kde přimkne k levému břehu řeky Úpy a proti jejímu proudu se bude táhnout do Bohuslavic nad Úpou. Odtud povede zhruba 400 m přes Markoušovice a následně zamíří do Poříčí, kde to v období vzniku stabilního katastru vypadalo následovně.

3.1.1 Poříčí (Parschnitz)

Bádání bude započato na katastrálním území Poříčí, které může být ve vymezeném časovém období vnímáno jako součást Trutnova. Důvodem proč tomu tak je, je skutečnost, že Poříčí před rokem 1848 (tzn. v období vzniku stabilního katastru) patřilo ke královskému věnnému městu Trutnov. Poříčí leží severovýchodním směrem od trutnovského Vnitřního Města. Ve 40. letech 19. století sousedilo s Trutnovem, Voletinami, Debrným, Petříkovicemi, Lhotou u Trutnova, Markoušovicemi a Bohuslavicemi nad Úpou. Kromě řeky Úpy v jejíž blízkosti je soustředěna velká část budov, tudý protéká několik dalších menších vodních toků. Poříčí je především ve své severní části tvořeno rozsáhlým „Měšťanským lesem“, který patřil

¹¹⁸ Mapy pro vymezenou oblast prošly reambulací v 70. letech 19. století, proto na některých z nich lze najít náznak železniční trati, avšak neplatí to pro všechna území. Reambulace stabilního katastru pro celé Předlitavsko byla nařízena zákonem ze 24. 5. 1869 č. 88/1869 ř. z. o revizi daně pozemkové. Tento proces probíhal v letech 1869-1881. (BUMBA, Jan, *České katastry od 11. do 21. století*, Praha 2007, s. 72.)

¹¹⁹ BLATNÍK, Pavel, *Počátky lokální železniční dopravy v severovýchodních Čechách*, Praha 2017, str. 20.

trutnovskému panství.¹²⁰ Zbytek katastrálního území je zaplněn poli, ty jsou porůznu prostrídány loukami. Nechybí ani ovocné zahrady v těsné blízkosti obydlí.

Železnice byla přivedena z Markoušovic do jižního cípu Poříčí. V místech, kterými dráha vede se po pravé straně rozprostíral okraj lesa s názvem *Am Ziegenstein*.¹²¹ Zdá se, že kvůli výstavbě železnice byl kousek lesa vykácen a následně podél jeho okraje vedly koleje. Po levé straně ležely menší parcely polí či luk vyplňující prostor mezi řekou Úpou a v té době pomyslnou železnicí. Vzhledem k blízkosti řeky je většina luk v těchto místech zakreslena jako podmáčená. Prostranstvím mezi budoucími kolejemi a Úpou vedla lesní cesta z Markoušovic (*Markausch*).¹²² Cesta se nacházela poblíž míst, kterými později procházela železnice. O něco výše se ke zmíněné lesní cestě připojila další lesní cesta, jenž do Poříčí vedla z Markoušovic přes les *Am Ziegenstein*. Nicméně právě tato cesta později zanikla v důsledku budování dráhy, jelikož se rozprostírala v oblasti, kterou železnice měla vést. V originálních mapách stabilního katastru jsou okraje cesty přeškrtnuty rumělkou, z čehož lze usuzovat, že při reambulaci roku 1871 tudy již cesta nevedla.

Obrátíme-li svou pozornost zpět do císařského povinného otisku z roku 1841, tak obě lesní cesty spojené v jeden celek vyústí u dřevěné stavby stojící na okraji osady čítající 20 budov (z toho 3 jsou zděné). Stavby zde byly postaveny poměrně blízko sebe, přičemž každá z nich měla při sobě ovocnářskou zahradu. Trať byla vedena poměrně citlivě vzhledem k osadě, jelikož zasáhla pouze 2 zahrady, a to ještě v malé míře. Stalo se tak, protože se v jednom místě stýkaly zahrady s kouskem lesa přesahujícího ze Lhoty do Poříčí. Zhruba v těchto místech se začne budoucí trať lehce stáčet na pravou stranu, následkem čehož se postupně oddaluje od řeky Úpy. Oblast, kterou trať povede byla pravděpodobně využívána ve 40. letech především za účelem hospodaření, jelikož jsou zde zakreslena převážně pole. Uprostřed polí, jimiž trať povede je zakreslen úzký pruh podmáčených luk. Podmáčení bylo zapříčiněno Lhoteckým potokem (*Wellhoter Bach*), který do Poříčí přitékal ze Lhoty u Trutnova. Za povšimnutí stojí skutečnost, že potok v polích končí ať už na císařských povinných dotiscích nebo indikační

¹²⁰ Na indikační skice je Poříčí rozčleněno do 9 tratí – lesy na severní straně Poříčí spadají do trati *Staudewinkel*. Les je nadepsán pomístním názvem *Burgerwald*, ale zároveň s tím je v prostoru lesa dopsáno: „Trautenau Stadt Gemeinde als Herrschaft“.

¹²¹ Název *Am Ziegenstein* odkazuje na přítomnost nedalekého skalního hřebenu zvaného *Ziegenstein* (Kozí kameny), který je ukrytý hlouběji v lese.

¹²² Cesta z Markoušovic je na císařských povinných dotiscích označena jako lesní, na indikačních skicích jako polní a na originálních mapách stabilního katastru je to opět cesta lesní. Označit cestu jako lesní považuji za přesnější. Z nahlédnutí do map stabilního katastru pro Markoušovice je evidentní, že tato cesta vedla „pouze“ lesem (*Ziegenstein*), a to při hranicích s Poříčím. Podle mapového vyobrazení se skrze ni nebylo možné dostat mimo les, např. do obydlené části Markoušovic.

skice. Stejně tak tomu je na originálních mapách stabilního katastru, nicméně zde je z pole vedena modrá čára, která působí dojmem jako by byla dokreslena pastelkou – čára se různě klikatí přes pole i zmíněnou osadu, a nakonec je svedena až do Úpy. Z dnešního pohledu je jasné, že šlo o pokračování Lhoteckého potoka. V místech, ve kterých končil oficiálně zakreslený Lhotecký potok bude o několik desítek let později vlak vjíždět do pravotočivého oblouku jenž obtočí Zámecký kopec (*Schlossberg*). Oblouk bude vystavěn v místech, kde se rozprostírají pole. Hned po výjezdu z pravotočivého oblouku se trať začne ubírat rovně skrze les patřící k Zámeckému kopci. Relativně dlouhý a rovný úsek trati si vybral svou daň na původní podobě krajiny.

Trať nebude vedena přímo přes Zámecký kopec, ale opíše jeho tvar, přesto však povede přes severní výběžek kopce. Právě zde býval hrad, jehož jméno neznáme. Nutno podotknout, že už v době stabilního katastru z hradu zbyla pouhá zřícenina, avšak právě skrze ni byla železnice roku 1868 vedena.¹²³ Pozoruhodné je, že na žádné z map stabilního katastru zřícenina hradu zakreslena není. Tuto skutečnost lze zřejmě přisuzovat tomu, že zřícenina již pozůstatky hradu nepřipomínala.

Jakmile trať minula lokalitu, kde stávala zřícenina, vedla přes podmáčenou louku, po níž přitékal Petříkovický potok (*Petersdorfer Bach*). Levý břeh potoka v místech, kudy dráha povede, kopírovala silnice do Petřívovic. Zde koleje opět zasáhly výraznějším způsobem do krajiny zachycené stabilním katastrem. Původně se zde totiž nacházela další obydlená oblast s převahou staveb ze spalného materiálu majících při sobě poměrně rozlehlé zahrady s ovocnými stromy. Toto místo se zdá být pomyslným „druhým centrem“ Poříčí („první centrum“ se nacházelo proti proudu řeky směrem ke Trutnovu). Představuje jakousi křižovatku, ze které bylo možné stoupat blíže ke slezským hranicím. V okamžiku, kdy se začne s výstavbou železnice se tato oblast doopravdy křižovatkou stává – povede tudy nejen silnice na Petřívovice, ale i trať *Svatoňovice-Poříčí-Královec*, později se přidá místní dráha *Trutnov-Teplice nad Metují* (zprovozněna r. 1908) a k tomu všemu podél trati i silnice protéká již zmíněný Petříkovický potok.

¹²³ Hrad nalezneme v knize Tomáše Šimka pod heslem: „ZÁMECKÝ VRCH – hrad“. Toto označení je při pohledu do dnešní mapy poněkud matoucí. Vyvýšenina, kolem které vede železniční trať se nazývá Zámecký kopec (452 m. n. m.). Nicméně severozápadním směrem z Poříčí (cca 8 km chůze), se zhruba v půli cesty mezi Horním Starým Městem a Libčíví nachází Zámecký vrch (635 m. n. m), poblíž kterého stojí zřícenina hradu Rechenburg. Tyto dvě zříceniny nespojují pouze podobné názvy. Dle výzkumů Vladimíra Wolfa byl „Zámecký vrch – hrad“ typologicky podobný hradu Rechenburg. (ŠIMEK, Tomáš a kol., *Hrady, zámky a tvrze v Čechách, na Moravě a ve Slezsku (Kniha 6 – Východní Čechy)*, Praha 1989, str. 547.)

Zdá se, že bylo zamýšleno koryto potoka poupravit. Na první pohled tato změna není příliš patrná, nicméně při podrobnějším zkoumání tvaru Petříkovického potoka si ji lze na různých mapových vyobrazeních všimnout. V místech, kde se napojovala silnice ze Lhoty na Petříkovickou, stával dřevěný most umožňující chodcům či povozům, aby překročili Petříkovický potok a pokračovali po silnici buď směrem k Petříkovicím anebo o něco níž do Poříčí. Na císařských povinných otiscích se Petříkovický potok stáčí do poměrně výrazného pravotočivého zákrutu, podél nějž vedla výše zmíněná silnice. Originální mapy zachytily stejnou situaci, ale na rozdíl od povinných otisků je zde původní koryto potoka od mostu směrem dolů přeškrtnuto rumělkou a nově je od mostu dvěma souběžnými, téměř rovnými červenými liniemi načrtnuto koryto upravené, které by svedlo potok rovně dolů, nikoliv obloukem.¹²⁴ Následně by podle náčrtů rumělkou měl přijít „nový“ pravotočivý zákrut pod železničním mostem (?) a hned za ním by bylo vybudováno přemostění přes Petříkovický potok, jehož nové koryto by poté bylo napojeno na původní tok.¹²⁵ V tomto případě by se nejspíš jednalo pouze o most či lávku menších rozměrů pro pěší.

Nicméně indikační skici nabízejí trochu odlišný pohled na tuto situaci. Původní koryto potoka podél silnice je na nich přebarveno zelenou barvou (tzn. je značeno jako louka), takže není na první pohled viditelné, že Petříkovický potok tekl jinudy než rovně dolů.¹²⁶ Avšak při velkém zvětšení mapy jsou pozůstatky modré barvy u okraje silnice viditelné. Část potoka je na indikační skice tedy zachycena dle rumělkového záznamu z originální map. Nicméně je nutné zdůraznit, že se jednalo pouze o tu část, ve které se potok dotýkal silnice, tedy část zákrutu vodního toku. Následně je potok sveden do svého původního koryta, tzn. nekonají se další úpravy podle rumělkových náčrtů na originálních mapách.¹²⁷ S ohledem na dnešní situaci se zdá, že k realizaci narovnání tohoto vodního toku pramenícího až u polské vesnice Uniemyśl

¹²⁴ Ačkoliv reambulace map této oblasti je datována rokem 1871, náčrty rumělkou zřejmě pocházejí z období před rokem 1868, kdy železnice byla zprovozněna, protože jak na originálních mapách, tak na indikačních skicích není po železnici v těchto místech ani stopy (pokud nepočítáme již zmíněné náčrty rumělkou zhruba v oblasti, kterou železnice povede).

¹²⁵ Na originálních mapách stabilního katastru je zakresleno těleso, jenž by mohlo odpovídat svým umístěním souboru mostů Trutnov-Poříčí, který je železniční raritou v ČR. Jedná se o 2 mosty nad sebou – první pochází z roku 1868 a vznikl v souvislosti s výstavbou trati Svatoňovice-Poříčí-Královec; druhý (spodní) most vznikl jako součást trati Trutnov-Teplice nad Metují roku 1908. Pod oběma mosty vede silnice a Petříkovický potok. (SCHRÖTTER, Josef, *Železnici přes mosty a tunely. Putování po stavebních skvostech železnice*, Brno 2016, s. 77.)

¹²⁶ Pro pozorovatele map může být poněkud matoucí skutečnost, že na první pohled není nově zakreslený „rovinný“ úsek potoka v indikační skice odlišený rumělkou, což by signalizovalo, že se jedná o záznam doplněný při reambulaci katastru. Pokud se ale na okraje potoka doopravdy zaměříme, jsou v některých místech černé čáry nahrazeny čarami tmavě hnědými až rudými, z čehož lze usuzovat, že zde proběhla snaha o červené označení okrajů potoka, nicméně výsledek je v porovnání s ostatními rumělkou zakreslenými záznamy hůře viditelný.

¹²⁷ Při pohledu do současné mapy se koryto potoka svým tvarem nejvíce podobá návrhu, jenž byl zakreslený rumělkou v originálních mapách stabilního katastru.

tak úplně nedošlo. Přesto však proběhla určitá úprava Petříkovického potoka do takové podoby, aby to vyhovovalo požadavkům rozvíjející se průmyslové oblasti.

Jakmile trať mine „křižovatku“ na které se potkával železniční most, silnice a potok, dále pokračuje do míst, v nichž roku 1841 ležela dvě pole, na která navazoval les připomínající svým tvarem couvající srpek měsíce. Les stoupající téměř až k hranicím s Debrným svíral systematicky rozdělené parcely polí, jež dokonale vyplnily prostor mezi tímto lesem a lesem protějším, který kdyby nebyl oddělen průtokem Debrnského potoka, tak by pravděpodobně byl součástí rozlehlého „Měšťanského lesa“. Směrem k Voletinám a Trutnovu byl srpek lesa obklopen velmi úzkým pruhem louky. Ten svou šíří odpovídal polní cestě, která na tento pruh o něco blíže ke středu Poříčí navazovala. Hned za úzkým pásem louky ležely další louky horizontálně rozdělené na malé parcely. Jejich podmáčení způsoboval potok Ličná (*Litschen Bach*) přitékající podél poříčských katastrálních hranic z Voletin. Vraťme se ale zpět k místům poblíž zmíněné křižovatky, nad níž povede železniční most.

Z popisu výše vyplývá, že krajina v této části Poříčí byla zřejmě využívána převážně za účelem hospodaření. Jak již bylo zmíněno, tak se zde nacházelo i několik budov. Železniční trať vedla poměrně šikovně vůči přítomné zástavbě, takže při porovnání situace na císařských povinných otiscích s nově zakreslenou situací na originálních mapách získáme představu o tom, že dráha zasáhla jen tři stavby se zahradami. Z obydlené části dráha pokračovala na výše popsaná pole a následně směřovala do jehličnatého lesa, ve kterém se ve sledované době kromě několika místních cest nic dalšího nenacházelo. Oproti tomu originální mapy stabilního katastru nám mohou na les nabídnout trochu jiný pohled, ale musíme svou pozornost zaměřit na rumělkou dokreslené čáry překrývající prostor lesa.

Jelikož celý útvar lesa připomínajícího svým tvarem srpek měsíce nebyl příliš široký, dalo by se říci, že ho trať svou šířkou pohltila, což s sebou nevyhnutelně přineslo z části jeho vymýcení. Přesné obrysy změní čar zakreslených rumělkou je složité rozeznat, jelikož jsou často přeškrtnuty a poupraveny dalšími čárami různě zasahujícími do původních zákresů. Avšak lze jasně rozeznat nově dokreslené budovy v oblasti, kterou koleje povedou. Jedná se o tři vedle sebe stojící stavby, přičemž první z nich (po směru jízdy ze Svatoňovic do Poříčí) je z dnešního pohledu budova nádraží. Ta se zdá být na pohled největší ze všech tří, prostřední budova má tvar úzkého obdélníku, poslední ze tří budov by mohla být téměř stejně velká jako nádražní budova, nicméně její část směrem ke kolejím je přeškrtnuta, tudíž měla být zřejmě menších rozměrů. Opodál ve stejné linii stojí další budova, která je oddělena od trojice zmíněných staveb nejen lesem, ale především třemi parcelami pastvin. Tyto parcely ležící uprostřed lesa zřejmě

vznikly uměle, čemuž nasvědčuje jejich téměř pravidelný čtvercový tvar i poněkud netradiční umístění. Nedaleko od poslední zmíněné budovy končí rovný úsek trati vedoucí od poříčské nádražní budovy a trať se začne mírně stáčet do pravého oblouku.

Ještě předtím, než bude věnována pozornost pokračování trati směrem na Debrné je vhodné upozornit na některé detaily související se výstavbou trati. O dva roky později (r. 1870) z Poříčí povedou další koleje, které dovedou vlak až do Trutnova, tím pádem bude trať Svatoňovice-Poříčí-Královec napojena na další, a tak se a začne v Podkrkonoší utvářet poměrně hustá železniční síť. Na originálních mapách stabilního katastru je rumělkou dokreslena zřejmě i tato trať. Obrisy trati směřující ke Trutnovu jsou v místech, kde se oddělují od kolejí před poříčským nádražím poměrně nejasné, dále změť červených čar pokračuje přes potok Ličná, za kterým vlak vyjede z oblouku a následuje opět relativně rovný úsek vedený podél silnice až do Trutnova. Tento rovný úsek je na originálních mapách zakreslen jasně, ale chybí u něj jakýkoliv popis, který by vysvětloval, zda se doopravdy jedná o náčrt trati, která v době reambulace (1871) již z Poříčí vedla jak do Královce, tak do Trutnova. Jako další zajímavost lze zmínit, že podle rumělkových náčrtů byla z poříčského vlakového nádraží vybudována nová cesta napojující se na silnici do Petříkovic.¹²⁸ Než byla stanice postavena, tak se v oblasti cesty rozprostíraly podmáčené louky a pár malých polí. V místech, kde se cesta napojuje na Petříkovicickou silnici stála budova ze spalného materiálu obklopená ovocnou zahradou. Na rohu zahrady sousedící se silnicí do Petříkovic stála podle císařských povinných otisků dřevěná kaple, kterou lze spatřit jak na originálních mapách, tak na indikačních skicách. Ovšem na posledních dvou zmíněných mapách už její barva není zářivě žlutá, ale spíše připomíná okrově hnědou, což by mohlo nasvědčovat tomu, že kaple byla později zděná. Zajímavé je, že přestože blízké okolí kaple prošlo v souvislosti s výstavbou železnice rozsáhlými změnami, kaple samotná tyto změny přečkala. Jak na originálních mapách, tak na indikačních skicách už není zachycena tak jasně, zároveň však ale ani na jednom z vyobrazení není přeškrtnuta či „překreslena“.¹²⁹

Vrátíme-li se do míst, ve kterých se trať začne stáčet do pravotočivého oblouku, vrátíme se dle vyobrazení císařských povinných otisků zpět do srpku lesa, jehož tvar bude v podstatě kopírovat železniční trať. Les prostřídá už jen kousek pole, který trať protne, než bude směřována do Debrného. Porovnáme-li císařské povinné otisky s originálními mapami

¹²⁸ Tato cesta se stále v blízkosti poříčského nádraží nachází – vede dnešní ulicí *Ke Dráze*.

¹²⁹ Na současné mapě se již kaple nebo kříž v dané oblasti nevyskytují.

stabilního katastru, nespátříme zde zásadní změny krajiny – pokud však nebudeme počítat rumělkou naznačenou trasu budoucí železnice.

3.1.2 Voletiny (Wolta), Debrné (Döberle)

Jakmile železnice minula Poříčí, byla směřována pozvolna na severozápad. Tato podkapitola zkombinuje jak popis území Voletin, do kterých trať vedla nejprve, tak popis území Debrného. Tento přístup je zvolen čistě z praktických důvodů. Podíváme-li se na tvar obou zmíněných vesnic bude jasné proč tomu tak je. Katastrální území obou vesnic měla totiž v místech, kde spolu stýkají poměrně nezvyklý tvar, což způsobovalo jejich vzájemné vklínění do sebe.

Území Debrného z velké části připomínalo svým tvarem lidské srdce, nicméně v jihozápadní části je k tomuto území napojena další část, která kompaktní dojem z oblasti Debrného rozbíjí. V jihozápadní části se totiž nacházely výběžky, jenž lze svým vzhledem připodobnit k vidličce o třech hrotech. Naproti tomu území Voletin vyplňuje onen prostor mezi debrnskými výběžky. Znamená to tedy, že vlak směrem z Poříčí do Královce projížděl zmíněné území v pořadí: Debrné – Voletiny – Debrné – Voletiny – Debrné, ze kterého byla dráha následně vedena do Libče.

Vzhledem k tomu, že v případě obou vesnic územní výběžky představovaly okrajové části, lze zde souhrnně konstatovat, že se jednalo o místa, která byla tvořena poli a lesy. To vše v některých místech narušily malé výseky luk, především v blízkosti potoka Ličná (*Litschen Bach*).

Vrátíme-li se do okraje prvního debrnského výběžku, jehož území z pohledu železnice následovalo ihned po opuštění Poříčí, vrátíme se do míst, ve kterých se rozprostírala pole. Pouze při hranicích s Voletinami protékal potok Ličná a také tudy procházela cesta z Voletin. V těsné blízkosti cesty ležela louka menších rozměrů a malý les. Ostatně menších jehličnatých lesíků se v okraji tohoto výběžku nacházelo hned několik. Zdá se, že v těchto místech býval mnohem hustší lesní porost, který musel v průběhu doby ustoupit polím. Lze tak usuzovat z podoby menších bloků lesa, jejichž tvar, jak je z mapy patrné, byl přizpůsoben polím, která se v těsné blízkosti nacházely. V okamžiku, kdy do této oblasti budou položeny koleje Jihoseveroněmecké spojovací dráhy se situace s lesním porostem změnila úplně. V důsledku výstavby železnice v podstatě ze tří menších lesů zbyl jen jeden, a to ještě mnohem

skromnějších rozměrů, než tomu bylo o pár desítek let dříve. Nicméně právě vymýcení lesů je jedinou změnou, kterou s sebou železnice v prvním debrnském výběžku přinesla.

Trať pokračovala do voletinského výběžku, který byl složený z vertikálních pásů lesa kopírujících tvar výběžku. Stejně jako tomu bylo u debrnského výseku, i tady se místy objevovaly parcely polí a několik drobných pastvin. Skrze oblast výběžku vedlo pár cest, přičemž všechny až na jednu, která směřovala do Libče, byly označeny jako cesty „z Voletin do Debrného“. Takový stav krajiny zachytily císařské povinné otisky. U originálních map z roku 1841 nelze zjistit rok reambulace, nicméně jsou zde rumělkou zakresleny určité změny. Jednalo se v podstatě o to, že les v okolí dráhy měl být z části vymýcen, což se také stalo. Lesy v přilehlé oblasti ku dráze byly přeměněny na pastviny. I v postupující části výběžku směrem k Debrnému rozsah lesních ploch výrazně klesl oproti období před výstavbou železnice. Lesy nahradila pole. Na indikačních skicích je dráha zakreslena, přičemž stav jejího okolí odpovídá situaci zaznamenané rumělkou na originálních mapách. Jediné, v čem se tyto dvě mapy odlišují, co se týče okolí trati je to, že na indikační skice chybí budova v blízkosti dráhy, která byla rumělkou vyznačena v originálních mapách. Zdá se, že dokonce došlo i k menší úpravě cesty, která se napojovala v oblasti Mlýnského vrchu na silnici s příkopem označenou jako *nach Preussen* a stoupala směrem k Debrnému až do míst, kterými byla vedena trať.¹³⁰

Z Voletin železnice pokračovala do druhého debrnského výběžku. Celý prostor tohoto výběžku byl v porovnání s prvním debrnským výsekem více zalesněn, avšak i přesto zde převažovala pole. Ve spodní části výběžku protékal potok Ličná, jehož levý břeh tvořil hranici katastrálních území Debrného a Voletin. Potok byl v debrnské části obklopený mokřými loukami, na které navazoval les, kterým vedla obecní cesta, jejíž kraje lemovala trojice různě rozmístěných božích muk. Cesta sahala až k debrnskému *Špitálskému lesu*, rozprostírajícího se nad druhým a třetím debrnským výběžkem. Na originálních mapách je možné spatřit rumělkou vyznačenou železnici, jejíž trasa byla plánována zprvu lesem podél Ličné avšak s přibývajícím vzdáleností se dráha ztrácela hlouběji v jehličnatém lese, čímž se zároveň vzdalovala od potoka. V okamžiku, kdy byly koleje vyvedeny z lesa ven, pokračovaly kousek přes pole a následně do Voletin. Na indikačních skicích je železnice zakreslena velmi zřetelně. Trať v podstatě vede stejnými místy, kterými byla plánována na originálních mapách. Jak je vidno v souvislosti

¹³⁰ Císařské povinné otisky, indikační skici i originální mapy stabilního katastru zachycují oblast naproti popisovanému voletinskému výběžku jako *Mühlberg*. Do současné doby se český ekvivalent tohoto názvu nepřenesl. Dnes je lokalita známá pod názvem *Na Letišti*, což má souvislost s pozdějšími leteckými pokusy Igo Etricha v okolí Trutnova, především poblíž Poříčí. (JUST, Antonín, *Trutnov známý neznámý*, Rychnov nad Kněžnou 1991, s. 111.)

s výstavbou železnice došlo ke změně především v oblasti lesa, kterou trať procházela. Velká část jehličnatého lesa byla po vzniku železnice přeměněna na pastviny porostlé křovinami. Koleje mimo jiné přerušily cestu vedoucí z Voletin do druhého debrnského výběžku, v němž nedaleko trati zanikla.

Následující (druhý) voletinský výsek, byl stejně tak jako předcházející popsané oblasti téměř celý zalesněný. Souvislou plochu lesního porostu střídavě narušovala pole a místní cesty rozbíhající se všemi možnými směry. Spleť cest utvořila trojúhelník nedaleko míst, kterými byla naplánována železniční trať, což při výstavbě dráhy znamenalo přerušení jedné z polních cest na úkor železnice. Dalším opakujícím se krajinným prvkem byl potok Ličná, který doprovázel železnici po jejím boku stejně jako tomu bylo v předchozích částech práce. Potok tvořil přirozenou hranici mezi výběžkem, jímž trasa železnice byla zamýšlena a zbytkem Voletin, který byl v době vzniku stabilního katastru z části osídlený. Originální mapy nesoucí v sobě stopy reambulace naznačují, že pravý břeh Ličné měl být oproti situaci zachycené na císařských otiscích zastavěn. Avšak vrátíme-li se na levý břeh potoka, do míst druhého výběžku, výraznější změny nenajdeme. Z pohledu do indikačních skic, kde je železnice zakreslená, je evidentní že právě díky vhodně zvolenému umístění se podoba krajiny v těsné blízkosti trati nezměnila. Došlo pouze z vymýcení okrajové části lesa a k přerušení polní cesty, jak bylo výše zmíněno. Jakmile trať opustila druhý voletinský výsek, následoval poslední úsek v Debrném.

I v posledním debrnském výběžku si krajina udržela stejný ráz jako tomu bylo u předchozích výseků, ať už těch voletinských nebo debrnských. Znovu se tu objevuje kromě polí, luk a lesů i potok Ličná přitékající údolím z Libče. Na originálních mapách je červenými liniemi naznačena budoucí trasa trati, jež byla zvolena především skrze lány polí. Porovnáme-li obrysy železnice s již zakreslenou železnicí na indikačních skicách, nenajdeme v umístění trati rozdíl. Určitou změnu s sebou technický pokrok ale přinesl. Jednalo se o vymýcení jehličnatého lesa, který v 1. polovině 19. století ležel nedaleko od hranic s předcházejícím voletinským výsekem. Dále bylo kvůli trati nutné upravit místní polní cesty vedoucí z Libče. Situace se trochu zkomplikovala v severozápadní části výběžku, těsně při obecní hranici s Libčí, kterou byl potok Zlatá Olešnice (*Goldenölsner Bach*). Podíváme-li se na tuto oblast postupně v pořadí, jak to bylo možné spatřit z jedoucího vlaku směrem na Královec, nejprve se dráha musela uhnout dvěma zděným budovám, ke kterým patřil rozlehlý dvůr otevírající se směrem k Libči. Železnice byla navržena tak, že budovy minula velmi těsně, ale dvůr k nim příslušející musel být zřetelně zmenšen na úkor trati. Hned před dvorem se nacházela silnice

s příkopem nadepsaná na indikačních skicách jako *k. k. Poststrasse*.¹³¹ Po silnici následoval úzký pruh luk vyplňující prostor mezi onou silnicí a potokem Zlatá Olešnice. Jako v celku zajímavá se jeví skutečnost, že jen v těsném okolí místa, kterým byla plánována dráha byl potok na třech různých místech přemostěn. Vysvětlení tak vysokého počtu mostů na relativně malém území lze hledat v infrastruktuře Libče, do které mosty vedly. Stavební inženýři nakonec komplikovanou situaci způsobenou silnicí, potokem Zlatá Olešnice a dřevěnými mosty vedoucími přes něj vyřešili roku 1868 postavením jednoho velkého železničního mostu nad všemi zmíněnými prvky směřujícího taktéž do Libče.

3.1.3 Libeč (Gabersdorf)

Libeč byla poměrně rozsáhlou oblastí připomínající svým tvarem trojúhelník. Pokud bychom zůstali u tohoto přirovnání, pak základna trojúhelníku sousedila s Voletinami, levé rameno s Babím (*Trautenbach*) a pravé rameno se Zlatou Olešnicí (*Goldenöls*). V místech, kde se setkávala základna s levým ramenem leželo trutnovské Horní Staré Město. Naopak na protější straně, tedy v oblasti, kde se stýkala základna s pravým ramenem sousedila Libeč s Debrným. Jak již bylo zmíněno, tak hranicí mezi Debrným a Libčí byl potok Zlatá Olešnice, což byl nejspíš důvod k tomu, aby byl potok zakreslený i na mapových vyobrazeních týkajících se Libče.

Krajina, kterou měla železnice vést, se na císařských povinných otiscích, originálních mapách a na indikačních skicách téměř nelišila. Železnice oddělila okrajovou obdélníkovou oblast Libče od rozvíjející se vesnice. Průmyslový rozvoj byl velmi výrazný podél veřejné cesty přímo navazující na jeden z mostů vedoucích z Debrného přes potok Zlatá Olešnice. U cesty stávaly již na císařských povinných otiscích dvě budovy.

První z budov se nacházela při pohledu do mapy po levé straně cesty, tedy směrem k Libči. Jednalo se o budovu ze spalných materiálů, která byla jednou z nejrozsáhlejších staveb ve vesnici. Podél jednoho boku měla malou zelinářskou zahradu, přičemž zbývající prostor okolo stavby byl vyplněný směrem k centru Libče podmáčenou loukou a na straně směrem k mostu se rozkládala pastvina. Právě označení pastviny písmenem W způsobilo zřejmě menší

¹³¹ Silnice měla počátek nedaleko trutnovského centra (dnes v místech kruhového objezdu v ulici Polská) a vedla skrze téměř všechna území, kterými byla vedena i železnice, až do Královce. Na většině map stabilního katastru není pojmenována (nebudeme-li počítat označení směru odkud kam vede) – výjimku tvoří Bernartice, kde je silnice vedena pod názvem *Strassenfond k. k.* Z dnešního pohledu se jedná o část silnice I/16.

zmatek při pozdější reambulaci.¹³² Na povinných otiscích totiž písmeno W leží velmi blízko u budovy, z čehož lze nabýt dojmu, že je na budově přikreslen praporek (tj. označení hostince). Tohoto dojmu zřejmě nabyl i ten kdo později zakresloval do originálních map nově vzniklé změny. V případě originálních map totiž písmeno W z pastviny zmizí a zdá se jako by na budově opravdu byl zakreslený praporek, tzn. jednalo by se o hostinec. Oproti tomu na indikačních skicách není ani stopy po písmenu W, natož po praporku na budově. Z výtvarného provedení praporku lze soudit, že se opravdu jednalo o nedorozumění mající kořeny v označení pastviny. Porovnáme-li jak je označený hostinec v legendě ke stabilnímu katastru je zde zřetelný rozdíl – praporek na budově v Libči připomíná guidon (tedy svým způsobem písmeno W), oproti tomu oficiální značka hostince má praporek čtvercového tvaru.

Druhá z budov stála naproti přes cestu. Byla oproti té přecházející zděná a znatelně menší. Její čelní strana byla namířena k cestě. I tato budova u sebe měla ovocnou zahradu, která ale byla skromných rozměrů, protože místem procházela slepá cesta, která zahradu odřízla od další části, jež ležela při pravém břehu potoka Zlatá Olešnice.

Slepá cesta zavedla chodce k další zděné stavbě, která byla zároveň stavbou poslední v této oblasti. Na rozdíl od stavby předcházející měla kolem sebe rozlehlou zahradu a ovocné stromy. Dům spolu se zahradou zabral zhruba polovinu okrajového obdélníkového území Libče. Druhou polovinu této oblasti vyplňovala louka s listnatými stromy, nadepsaná jako *Polkenberg*.¹³³

Pro železnici bylo zvoleno umístění v prostoru mezi oběma zděnými domy. V podstatě to pro oba domy znamenalo zmenšení pozemků se zahradami. Spolu s železnicí zanikla i slepá cesta, která umožňovala přístup k poslední zmíněné budově. Po velmi krátkém úseku v Libči vlak směřoval do Zlaté Olešnice.

¹³² Pastviny jsou označeny stejně jako louky zelenou barvou, ale na rozdíl od luk mají ve svém prostoru písmeno W (Weiden).

¹³³ *Polkenberg* bychom v současné době našli taktéž v Libči, konkrétně se jedná o oblast *Bolkova kopce*, jehož nejvyšší bod dosahuje nadmořské výšky 541 m. Mimo jiné se zde nacházel hrad, o kterém se August Sedláček ve své knize z roku 1887 zmiňuje následovně: „U vsi Libče na hoře řečené Bolkova hora (Bolkenberg) spatřují se nepatrné zbytky tvrže.“ (SEDLÁČEK, August, *Hrady, zámky a tvrže Království českého, díl 5 – Podkrkonoší*, Praha 1887, str. 166.) Na mapových vyobrazeních katastru se v místech, ve kterých *Polkenberg* zhruba stával, zřícenina již nedá spatřit. Je zde vyznačen pouze kopec nacházející se v lesích. Oblast kopce patřila jak v Libči, tak ve Zlaté Olešnici nejprve k panství Trutnov, později k císařskému královskému věnnému městu Trutnov.

3.1.4 Zlatá Olešnice (Goldenöls)

Hned na úvod je třeba podotknout, že část císařských otisků s místem přechodu železnice z Libče do Zlaté Olešnice chybí, nicméně originální mapy stabilního katastru oblast zachytily kompletně – i s rumělkou naznačenými obrysy železniční trati v terénu.¹³⁴ Trať byla přivedena do jižního cípu Zlaté Olešnice, odkud stoupala severním směrem podél katastrálních hranic s Libčí, Babím a Křenovem do kterého pokračovala.

Z celkového pohledu na oblast Zlaté Olešnice je zřejmé, že lesů bylo nejhojněji v západní polovině Zlaté Olešnice, tedy v místech, kterými byla zamýšlena železniční trať. Porovnáme-li císařské povinné otisky a indikační skicy, zjistíme že se nejrozlehlejší lesy vyskytovaly právě v jižní části Zlaté Olešnice, kde pokračoval kopec *Polkenberg*, kterému již byla věnována pozornost při popisu Libče. Železniční trať kopírovala úpatí zalesněného kopce až do míst, kde se potok Ličná odkláněl od Zlaté Olešnice a stékal do Libče. V této oblasti také končil trutnovský les, na nějž navazovaly pruhy dalších lesů o různorodé délce, tentokrát již ve vlastnictví soukromých osob. Zhruba od těchto míst byly zalesněné plochy čas od času prostrídány lány polí stáječících se směrem k centru Zlaté Olešnice. Oproti tomu na stranu k hranicím s Libčí a Babím ležely podél Ličné podmáčené louky.¹³⁵

Je více než zřejmé, že zvolená trasa železnice při okraji Zlaté Olešnice byla nepoměrně delší, než kdyby byla vybudována napříč vymezenou oblastí. Lze se domnívat, že za tímto rozhodnutím stály čistě praktické důvody. Vést železnici napříč by bylo komplikované minimálně ze dvou důvodů. Jako první důvod lze poukázat na kopcovitost terénu – především v místech již zmíněného vrchu *Polkenberg*, který by bylo nutné překonat skrze jeho nejvyšší bod, přičemž by opodál železnice klesala z kopce dolů do osídleného údolí, čímž se dostáváme k druhému problému. Tím by totiž byla nutnost vést železnici alespoň částečně mimo obydlenu část, kterou právě údolí ve Zlaté Olešnici bylo. Kromě obydlí se zde objevovaly

¹³⁴ Reambulace originálních map stabilního katastru pro Zlatou Olešnici proběhla roku 1871.

¹³⁵ Potok Ličná byl zakreslen jako hraniční potok – mezi Zlatou Olešnicí a Libčí se jednalo o hranici obecní, stejně tak tomu bylo podél hranic s Babím. Avšak v momentě, kdy se Ličná dostává do severní části Zlaté Olešnice, která sousedila s Křenovem, změní se obecní hranice v okresní.

další problematikké prvky. Jednak tudy procházela silnice na Královec,¹³⁶ kolem níž byly domy soustředěny a pak údolím protékal potok vyvěrající ve Zlaté Olešnici.¹³⁷

V porovnání s nastíněnými problémy vyplývající z map s sebou vybraná trasa železnice nesla méně komplikací. Ačkoliv byla trať delší, nebylo nutné upravovat terén v takovém měřítku, v jakém by to nejspíš bylo nevyhnutelné při jakékoliv jiné volbě trasy. Tato skutečnost byla dána tím, že trať po celé své délce ve Zlaté Olešnici pouze lemovala okraje kopců. Další výhodou trati byla dozajisté skutečnost, že nezasahovala do obydlené části Zlaté Olešnice čili nebylo nutné někomu zmenšovat zahradu u domu nebo dům kompletně zbořit. Avšak lesy a pole přes které železnice procházela byly v soukromém vlastnictví, takže se dozajisté mohly objevit i nesouhlasné názory s vybranou trasou. K jedním z takových vlastníků mohlo patřit kupříkladu trutnovské děkanství skrze jehož les vedl mírný pravotočivý oblouk po kterém následoval relativně rovný úsek při severní hranici Zlaté Olešnice.¹³⁸

Rovný úsek trati byl stejně jako její předchozí části veden střídavě poli a lesy mezi které se občas přimíchaly polní cesty zajišťující spojení severní části Zlaté Olešnice s osídleným centrem. Po rovném úseku opět následoval mírný pravotočivý oblouk, jenž ještě na katastrálním území Zlaté Olešnice postupně přecházel do oblouku levotočivého, který zavedl vlak na území Křenova.

3.1.5 Křenov u Žaclěře (Krinsdorf)

Mezi Zlatou Olešnicí a Křenovem protékal bezejmenný potok, který je na všech mapových vyobrazeních stabilního katastru zakreslen jako potok kreslený od oka. Potok

¹³⁶ Mapy stabilního katastru zachytily v případě silnice rozsáhlé změny. Na císařských otiscích můžeme vidět jakou podobu mělo osídlené údolí spolu se silnicí roku 1841. Oproti tomu na originálních mapách reambulovaných v roce 1871 si lze všimnout rumělkou zakreslených úprav silnice. K úpravám silnice mělo dojít nedaleko kostela sv. Kateřiny. Silnice zhruba od těchto míst měla být nově vedena obloukem od osídleného údolí, tedy od svého původního směru. Původní silnice úplně zrušena nebyla, ale byla výrazně zmenšena. Zrealizovanou změnu lze krásně vidět na indikačních skicách. Původní silnice – později z ní zbylé cesty, si lze všimnout i na současných mapách. Cesta v podstatě zanikla, jelikož slouží jako příjezdová komunikace ke dvěma budovám, nicméně při prohlížení leteckých snímků této oblasti si není těžké domyslet kudy v minulosti pokračovala. Na leteckých snímcích je totiž možné spatřit pruh listnatých stromů nápadně připomínající alej podél tehdejší staré cesty.

¹³⁷ Mapy stabilního katastru tento potok zachycují pouze jako *Ortsbach*. V současnosti se jedná o potok *Zlatá Olešnice*.

¹³⁸ Jistý odkaz na zalesněnou oblast, kterou vlastnilo v 19. stol. trutnovské děkanství lze spatřit v současném pomístním názvu *Na Farském*. Dnes v těchto místech převažují spíše louky a lesy zůstaly pouze podél železnice.

lemovaný alejí listnatých stromů tekl směrem ze Zlaté Olešnice do Křenova, přičemž jeho velká část byla považována za okresní hranici.¹³⁹ Přes tuto okresní hranici vedla i železnice.

Ačkoliv byl Křenov územím rozlehlým, trať procházela pouze jeho částí a to výstupkem, který zaplňoval prostor mezi Zlatou Olešnicí a Bernarticemi. Hned za bezejmenným hraničním potokem trať vedla skrz malý kousek louky, po jehož překonání směřovala do jehličnatého lesa nazvaného pomístním názvem *Wittichsbusch*,¹⁴⁰ kde se pozvolně stáčela do levotočivého oblouku. Jakmile vlak les minul, dostal se na volné prostranství, v jehož místech se rozprostíralo pole, které bylo posledním pozemkem v této oblasti. Za nímž již následovaly obecní hranice s Bernarticemi.

3.1.6 Bernartice (Bernsdorf)

Levotočivý železniční oblouk, který pokračoval z Křenova do Bernartic, byl přiveden do krajiny připomínající okolí dráhy ve Zlaté Olešnici. Trať byla vybudována nedaleko od katastrálních hranic mezi Křenovem a Bernarticemi. V její blízkosti se ve sledovaném období nacházela především soukromá pole s loukami, které odděloval od zbylé části Bernartic les, jehož okrajem dráha vedla. Jelikož levotočivý oblouk záhy vystřídal mírný pravotočivý oblouk, došlo k situaci, kdy se koleje nevtěsňaly na území Bernartic a přesáhly mimo něj – konkrétně na křenovská pole, ze kterých byla trať poté svedena zpět do Bernartic.

Podíváme-li se na celkový tvar trati Poříčí-Královec, vidíme v místech tehdejší Zlaté Olešnice, Křenova a Bernartic dva po sobě jdoucí železniční oblouky, které připomínají ležící písmeno S. Jelikož se trať po celou cestu vyhýbala nástrahám v terénu, bylo na ní celkově minimum rovných úseků (kromě Královce). Přesto nikde na trati tak výrazné železniční oblouky nespatříme. Svůj podíl na tom, že se oblouky vyskytují právě v těchto místech měl dozajisté reliéf místní krajiny. Trať totiž v místech oblouků povětšinou vedla po úpatích

¹³⁹ Křenov před r. 1848 patřil k panství Žacléř (str. 10). Po zrušení patrimoniální správy spadal Křenov ve sledovaném období pod okres Žacléř. Nutno podotknout, že po vymezenou dobu měl pouze německý název *Krinsdorf*. Český název se oficiálně objevuje ve výnosu ministra vnitř. č. 1522 ze dne 28. 6. 1946 Ú. l. (str. 49). (REIL, Roman, *Správní vývoj okresu Trutnov po roce 1848*, Olomouc 2001. Bakalářská práce, Univerzita Palackého v Olomouci.)

¹⁴⁰ Les se nacházel ve východní polovině Křenova. Konkrétně ho bylo možné najít v jižním cípu, který byl vklíněný mezi Zlatou Olešnicí a Bernarticemi. V indikační skice je název *Wittichsbusch* doplněn i informací o majiteli: „Pulpan Ritter Karl von Feldstein als Herrschaft Schatzlar“. Tento muž byl v době vzniku stabilního katastru také majitelem několika dolů v Žacléři. (<https://www.djs-ops.cz/de/unsere-tatigkeiten/bergbaumuseum-zacler/geschichte/> (staženo dne 6. 12. 2022)).

zalesněných kopců a nebylo zde příliš prostoru se jim vyhnout, protože na protější straně údolím protékal potok Ličná.

Pravotočivý oblouk končil v Bernarticích nedaleko osídlené oblasti, přes kterou železnice byla vedena. Při této volbě železniční trasy byl nevyhnutelný zásah do již stojících staveb a k nim přilehlých pozemků. Jako první se po směru jízdy z Křenova do Bernartic postavily vlaku do cesty tři stavby ze spalného materiálu, kolem kterých se rozkládala louka s ovocnými stromy. Z reambulovaných originálních map (r. 1875) je jasné, že tyto budovy i zahrada musely být srovnány se zemí, jelikož stály uprostřed plánovaných kolejí. Za zahradou následovala silnice a její odbočka, které mezi sebou svíraly mlýnský potok, jenž byl ramenem Bernartického potoka. Bernartický potok tekł severozápadním směrem a stejně jako mlýnský potok¹⁴¹ se opodál, téměř na hranicích s Lamperticemi vlil do Ličné. Vzhledem ke komplikovanější pozemní situaci byl v těchto místech postaven dvoupatrový pískovcový viadukt, jehož horní patro využívala vlaková doprava.¹⁴² Na protější straně za Bernartickým potokem byly zbourány další dvě budovy ze spalných materiálů, které taktéž stály trati v cestě. Koleje poté pokračovaly převážně přes pole do té doby, dokud se nepotkaly se silnicí na Královec, což bylo zhruba v oblasti, kde se podle indikačních skin nacházela pozemková trať *Berggrabner Wegflur*.¹⁴³

Co se týče silnice, nastala zde obdobná situace jako ve Zlaté Olešnici. Na císařských povinných otiscích z roku 1841 vidíme silnici pouze jednu. Oproti tomu na reambulovaných originálních mapách lze spatřit rumělkou zakreslené obrysy silnice nové. Plánovaná silnice

¹⁴¹ Zděná budova Rauchova mlýnu o dvou vodních kolech stála nedaleko viaduktu sevřená z jedné strany mlýnským potokem a ze strany druhé Bernartickým potokem. Rauchovi měli významné postavení nejen v Bernarticích. Syn mlynáře, *Johann Rauch* (1808-1877), byl mezi lety 1851-1855 trutnovským starostou. Syn Johanna, *Hermann Rauch*, kráčel ve šlépějích svého otce a místní politice se věnoval taktéž. Post starosty Trutnova zastával od roku 1894 až do roku 1919 – tedy 25 let, což i s přihlédnutím k novodobým dějinám Trutnova doposud nebylo překonáno. Oba pánové se zasloužili o zlepšení životních podmínek místních obyvatel např. výstavbou kanalizace, okresních silnic, ale i městské elektrárny. Rodina mlýn vlastnila až do konce druhé světové války. (RENNEROVÁ, Eva, *Vodní mlýny na Žacléřsku*, Krkonoše-Jizerské hory 7, 2019, s. 22-24.; <https://www.trutnov.cz/cs/zivot-v-trutnove/historie-mesta/starostove-mesta/johann-rauch.html>, <https://www.trutnov.cz/cs/zivot-v-trutnove/historie-mesta/starostove-mesta/herrmann-rauch.html> (staženo dne 18. 3. 2023)).

¹⁴² Bernartický most je 24 m vysoký, od r. 1958 je prohlášen za kulturní památku. Ačkoliv má viadukt dvě patra, jako železniční most se využívá pouze horní patro. Spodní patro je zde čistě z technických důvodů – slouží jako podpěra. (SCHRÖTTER, Josef, *Železnici přes mosty a tunely. Putování po stavebních skvostech železnice*, Brno 2016, s. 78-79.)

¹⁴³ *Berggraben*, později také Vrchová, byla osada původně založená jezuiti roku 1700. Na mapách stabilního katastru lze v této oblasti najít kromě spalných budov kapli a myslivnu (obojí z nespalných materiálů). Roku 1836 zde stálo 32 domů s 220 obyvateli. Místní se živilí především zemědělstvím, tkalcovstvím, ale i předením. (SOMMER, Johann Gottfried, *Das Königreich Böhmen: statistisch-topographisch dargestellt. Bd. 4, Königgrätzer Kreis*, Prag 1836, s. 152.)

navazovala na tu původní zhruba v místech, kde se potkávaly koleje s (původní) silnicí. Nová silnice byla vedena oproti té staré příměji k hranicím s Královcem, ale ani tak se kolejím nevyhnula. Bod styku se pouze přesunul o něco dále, tzn. téměř na hranice s Královcem, což bylo zapříčiněno tím, že bylo zamýšleno novou silnici u hranic opět napojit na silnici stávající. Napojení nové silnice na původní zapříčinilo, že se v lese nedaleko hranic mezi Bernarticemi a Královcem dráha s novou silnicí křížovaly, avšak les již opouštěly každá svým vlastním směrem. Na indikačních skicách jsou obě silnice zakresleny vedle sebe (stará silnice pod názvem *Strassenfond Kaiser. Königl.* a nová bezejmenná silnice zakreslená v krajině prozatím pouze jako červený pruh). Na závěr se hodí podotknout, že ze staré silnice byla svedena kratší odbočka na jejímž konci stál dřevěný větrný mlýn, dotýkající se svou západní stranou hranic s Královcem a na jeho východním boku (tzn. směrem k silnici) stála na každé straně cesty jedna dřevěná budova. Výstavba nové silnice tedy znamenala, že větrný mlýn pozbyl dobré dopravní přístupnosti.

Vrátíme-li se opět k železniční dráze, tak ta na rozdíl od silnice pokračovala z osídlené oblasti Bernartic až k hranicím bez zásadních překážek (nepočítáme-li železniční přejezd) skrze pole, louky a lesy až k hranicím s Královcem.

3.1.7 Královec (Königshan)

Oblast Královce se stejně jako předcházející místa, kterými železnice procházela, vyznačovala rozsáhlými lány pole. Ve východní polovině Královce se nacházel při hranicích s Bernarticemi a pruským královstvím jehličnatý les, kterému dominovaly tři vrcholy: *Spitzberg*, *Schwarzberg* a *Mittelberg*.¹⁴⁴ Další podstatně menší lesy se ležely u hranic s Lamperticemi. Zbytek katastrálního území vyplnily pruhy pole protkané hustou sítí místních cest, jež většinou oddělovaly parcely lánů. Osídlení bylo situováno napříč katastrálním územím Královce, především při Černém potoku (*Schwarzbach*).

Oproti již popsaným územím zde bylo možné na mapách stabilního katastru najít mnohem vyšší počet jílovišť či štěrkovišť, ale i menších kamenolomů, které ležely nahodile po celém Královci. Další poměrně častý krajinný prvek, který se na katastrálním území Královce objevoval byl rybník – ve vymezené oblasti se na císařských povinných otiscích nacházely

¹⁴⁴ *Spitzberg* je označován jako Královecký Špičák (881 m. n. m.). Vrch *Schwarzberg* (786 m. n. m.) nemá dle současných map název a vrch *Mittelberg* se nacházel přibližně v místech, kde bychom na současné mapě hledali Mravenčí vrch (831 m. n. m.). Les, ve kterém jsou na mapách stabilního katastru zakreslené všechny tři vrchy je z dnešního pohledu oblastí, kde se rozprostírají Vraní hory.

rybníky hned čtyři. Po reambulaci roku 1875 se počet rybníků snížil na tři.¹⁴⁵ Při pohledu do map stabilního katastru také nelze opomenout dominantu Královce, která procházela napříč celým katastrálním územím. Jednalo se o již několikrát zmiňovanou (i v jiných vesnicích) silnici na Královec, která vedla přes celý Královec až k hranicím se Slezskem.

Zůstaneme-li u dopravy, nalezneme na originálních mapách stabilního katastru také náčrt plánované železniční trati. Železnice byla přivedena z Bernartic do polí, která ležela v jižní části Královce. Dráha v polích opisovala mírný levotočivý oblouk, na jehož konci se střetávala s královeckou silnicí, což znamenalo přemístění železniční trati z pravé strany silnice na její levou stranu. Na levé straně se nedaleko místa styku železnice se silnicí se nacházel dvůr o dvanácti budovách, kolem nichž ležely podmáčené louky a za loukami pole. Ze dvora vedlo několik veřejných cest, jež zajišťovaly jeho dobrou dostupnost. Dvůr byl lehce dostupný ze Žacléře, Bernartic, ale i z centra Královce, jelikož jedna z cest navazovala na královeckou silnici, která vedla skrze osídlenou oblast až k hranicím se Slezskem.

Poté co si silnice s železnicí prohodily strany u Královeckého sedla, pokračovala trať napříč pravidelnými pruhy pole až do míst, kde se začínaly na loukách objevovat první stavby ze spalných materiálů. Z originálních map stabilního katastru si v této oblasti lze všimnout několika zásadních změn v krajině zakreslených rumělkou. Jako první je patrná červeně vyznačená odbočka od královecké silnice, která měla zasahovat i do plánovaných kolejí. Touto odbočkou byla zamýšlena nová silnice, která je na originálních mapách označena jako *von Schatzlar*.¹⁴⁶ O něco výše nad plánovanou silnicí, avšak blíž ke spalným budovám, byl na rozlehlé parcele pole rumělkou zakreslený obrys obdélníku, do nějž ústily načrtnuté obrysy železniční trati. Jednalo se o prostor, ve kterém bylo postaveno královecké nádraží a jedna drobná budova. Hned za plochou určenou pro nádraží byla rumělkou zakreslena další budova, která se zdá na pohled být větší než samotné nádraží. Prostor vlakové stanice byl zřejmě vybrán s ohledem na několik praktických okolností. Jednak se v místě nádraží podle map z roku 1841 nacházela pouze pole, takže nebylo nutné (až na jednu výjimku) příliš zasahovat do již existující zástavby. Pak toto místo bylo dobře dostupné díky tomu, že pár metrů za železniční budovou vedla silnice na Královec. Nelze opomenout, že nádraží stálo poměrně blízko nejhustěji obydlené části Královce, tudíž ani pro pěší nebylo problémem se k železniční stanici dostat.

¹⁴⁵ Rybník ve tvaru písmene D, který se nacházel na podmáčené louce blízko kopce *Kuhnsberg* je zaznamenán na všech mapách stabilního katastru, nicméně na reambulovaných originálních mapách si lze všimnout, že jeho obrys je rumělkou přeškrtnutý. V těsné blízkosti rybníka byl nově rumělkou dokreslený půdorys budovy.

¹⁴⁶ Dnes se jedná o silnici II/300, jejíž část prochází okolím Trutnova, konkrétně: Horním Starým Městem, Babím, Prkenným Dolem, Žaclěřem a následně se v Královci napojuje na silnici I/16.

Přes silnici naproti nádraží byly rumělkou zakresleny dvě nové stavby, které později dozajisté využívali i lidé cestující vlakem.¹⁴⁷ Nelze přehlédnout kříž naproti nádraží, který stál při pravém okraji silnice stejně jako nově postavené budovy. Tento kříž byl na císařských povinných otiscích překvapivě jediným křížem, který se nacházel podél královecké silnice.¹⁴⁸ Na reambulovaných originálních mapách už je možné podél silnice spatřit křížů více, všechny ale byly oproti kříži zmíněnému mladší, jelikož jsou v mapě zakresleny pouze rumělkou.

Kousek za nádražím se trať v Královeckém průsmyku potkávala znovu s královeckou silnicí – tentokrát již naposledy. Koleje vedly podél pravé strany silnice stejně tak jako tomu bylo prvně když se železnice z Bernartic dostala na katastrální území Královce. Vzhledem k tomu, že pokračování železnice směrem od nádraží ke hranicím bylo vedeno po rovině, nacházela se v dohledu železnice neustále i královecká silnice. Prostor mezi železnicí a silnicí vyplňovaly jak dřevěné, tak zděné budovy s loukami kolem sebe. I v této části Královce se trať vyhnula stavbám. Na reambulovaných mapách stabilního katastru lze pozorovat, že spíše, než k demolicím došlo k rozšíření stávajících budov, případně k úpravám tvaru pozemků přilehlých ke trati. Daní za nově vzniklé železniční spojení s okolními vesnicemi a městem bylo přerušení místních cest, které se sbíhaly směrem k osídlenému centru převážně z jižní části Královce.

Železnice pokračovala přes pole a louky až k hraničnímu přechodu Lubawka – Královec, který byl zprovozněn roku 1869. První stanicí za hranicemi byla právě pruská Lubawka (*Liebau*).

3.2 Vyobrazení stabilního katastru: Královec – Žacléř

Nápadů na železniční spojení Královce s Žaclěrem se ve druhé polovině 19. století objevilo několik, avšak okolnosti mnohým z nich nepřály. Vhodná příležitost se naskytla až s příchodem tzv. lokáلكového zákona, se kterým se částečně rozvolnila i pravidla související s výstavbou železnice.¹⁴⁹ Výstavby se ujala nově založená společnost ÖLEG, která ještě na podzim roku 1880 získala koncesi spolu se kterou byly postupně započaty i práce na trati. Na podzim roku 1882 proběhla kontrola již hotové trati, při které bylo vydáno ústní povolení k provozu. Oficiální koncese byla vydána až koncem října roku 1884.¹⁵⁰ Provoz lokální trati

¹⁴⁷ Jednalo se o hotel a hostinec („Hotel zum Bahnhof, Herschaftliches Gast- und Weinhaus“), který se objevuje např. na dobové pohlednici z r. 1901. (<http://www.staretrutnovsko.cz/konigshan-ansichtskarte.php#> (staženo dne 25. 3. 2023)).

¹⁴⁸ Kříž u silnice ve stejných místech nalezneme i dnes.

¹⁴⁹ Zákon o lokálních drahách č. 56/1880 ř. z. vyšel 29. 5. 1880.

¹⁵⁰ BLATNÍK, Pavel, *Počátky lokální železniční dopravy v severovýchodních Čechách*, Praha 2017, str. 31-32.

z Královce do Žacléře byl tedy zahájen o 14 let později (v případě ústního povolení) než provoz trati v Královci.

Z výše uvedeného nástinu situace vyplývá, že trať na stabilním katastru není možné spatřit. Císařské povinné otisky pro Královec, Lampertice i Žacléř jsou datovány rokem 1841. Reambulace v případě originálních map Královce proběhla roku 1875, indikační skici Lampertic na sobě nesou poznámku o reambulaci v roce 1878, kterou uskutečnil zeměměřič Josef Fuchs a žacléřské originální mapy byly reambulovány roku 1877. Tato skutečnost však nebrání alespoň přibližnému nastínění stavu krajiny v místech, kterými byla železnice o pár let později vedena.

3.2.1 Královec (Königshan)

Jelikož trať vycházela z Královce, je nutné vrátit se i na mapových vyobrazeních zpět ke královecké železniční stanici. Nově vzniklá trať na Žacléř totiž z části využívala kolejí, které již vedly ze směru Poříčí-Královec. To znamenalo, že pokud vlak jel trasou Poříčí-Královec-Žacléř čekala ho v Královci změna směru jízdy (tzv. úvrať), jelikož trať byla jednokolejná.

Podíváme-li se na nově vzniklou trať po směru jízdy Královec-Žacléř, byla nová trať na tu stávající z Poříčí napojena kousek za již zmíněnou silnicí označenou jako *von Schatzlar*, která byla v originálních mapách Královce zakreslena rumělkou. Železnice se odpojila od trati Poříčí-Královec pravotočivým obloukem směřujícím skrze pole a louky až ke hranicím jihozápadní části Královce, odkud pokračovala do Lampertic.

3.2.2 Lampertice (Lampersdorf)

Na katastrálním území Lampertic převažovala soukromá pole, která se svým tvarem lehce stáčela směrem na Žacléř. Oproti tomu při hranicích s okolními vesnicemi, především blízko bernartických a královeckých hranic, se rozprostíraly lesy různých tvarů. Na pohled největší blok jehličnatého lesa ležel ve východní části Lampertic, jež sousedila s Bernarticemi a Královcem, další rozsáhlejší les bylo možné spatřit u vrcholu *Ziegenberg* v jihozápadní části Lampertic.¹⁵¹

Velmi výrazným krajinným prvkem a jakousi pomyslnou dopravní tepnou, byla minimálně v 1. polovině 19. století veřejná cesta, jež navazovala na bernartickou obecní cestu.

¹⁵¹ V současné době kopec Kozinec (537 m. n. m.).

Veřejná cesta začínala v jižní části Lampertic a táhla se údolím až na sever, odkud pokračovala do Žaclěře. V přilehlém okolí této komunikace stála většina budov. Nutno však podotknout, že v Lamperticích na rozdíl od již popsaných oblastí nebylo výjimkou, že se stavby nacházely poměrně daleko od osídlené oblasti. To však nebylo až tak velkým problémem, jelikož síť tamních komunikací byla rozsáhlá a pokrývala tak i odlehlejší oblasti. Později k obecní cestě přibyla další komunikace – silnice. Tato silnice procházela jak Žaclěrem, tak Lamperticemi, kde byl její úsek na originálních mapách a indikačních skicách téměř nepřehlédnutelný, jelikož se jedná v podstatě o přímku oddělující pole v severní části Lampertic od osídleného centra, které se nacházelo o něco níž.¹⁵² V neposlední řadě ke stávajícím pozemním komunikacím přibude železnice.

Jak již bylo nastíněno v úvodu ke trati Královec-Žaclěř, hledat v Lamperticích železnici na vyobrazeních stabilního katastru se s ohledem na vznik trati (r. 1882) zdá být marné, což je ve skutečnosti pravdou pouze z části.

Na císařských povinných otiscích železniční trať v Lamperticích doopravdy nenajdeme. V oblasti, kterou o 41 let později vlak projížděl lze nalézt pouze polnosti rozličných tvarů a velikostí, do kterých místy zasahovaly podmáčené louky, případně menší jehličnaté lesíky. Situace se změní s nahlédnutím do originálních map stabilního katastru. Při severovýchodních hranicích s Královcem si lze všimnout rumělkou zakreslených dvou souběžně jdoucích linií připomínajících svým vyobrazením cestu. Linie vycházely od lampertických hranic s Královcem, následně směřovaly západním směrem skrze celou horní polovinu katastrálního území Královce až k Žaclěři. Umístění linií bylo totožné s později vzniklou železniční tratí, na základě čehož se lze domnívat, že se s největší pravděpodobností jednalo o návrh trasy některé z železničních vleček, který byl později zohledněn při realizaci odbočné trati do Žaclěře. Na indikačních skicách je již prostor mezi liniemi vyplněn sytě růžovou barvou, jejíž odstín ale úplně nekoresponduje s legendou ke stabilnímu katastru.¹⁵³ Z bližšího zkoumání jsou patrné rumělkou zakreslené změny u okrajů linií, které trať povětšinou rozšiřovaly. Jak již bylo zmíněno trať procházela převážně poli a loukami, tudíž zde podle map k razantním změnám v

¹⁵² Silnice vznikla mezi roky 1858-1861 a vedla ze Žaclěře do Královce. (HRDINA, Zdeněk, *Z historie místní dráhy Královec-Žaclěř (1)*, Svět velké i malé železnice, č. 1 (45), 2013, s. 2-17.) Na povinných otiscích stabilního katastru není, avšak na originálních mapách je již rumělkou vyznačena. Na reambulovaných indikačních skicách je v krajině řádně zakreslena, přičemž si lze v její výplni lze všimnout na dvou místech hůře čitelné poznámky „Bezirksstrassenbaufond“. Jedná se o část současné silnice II/300, jejíž úsek byl již zmíněn v podkapitole věnované Královci.

¹⁵³ V oficiální legendě ke stabilnímu katastru má nejbližší růžové barvě (nepočítáme-li nespalné budovy, případně kamenné mosty) silnice, avšak ta je v případě Lampertic i dalších popsaných oblastí zakreslena spíše okrovou barvou.

krajině nedošlo nepočítáme-li narušení některé z místních cest. Zajímavěji na pohled může působit oblast, která se nacházela jižním směrem od železniční trati.

Na protější straně obecní cesty, která byla zmíněna výše, se za potokem (*Pfarrgrabenbach*) nacházel prostor označený jako *Pfarrgraben*. Ačkoliv byla tato oblast mimo dosah plánované železniční trati určitou spojitost s ní pravděpodobně měla. Při nahlédnutí do originálních map je možné spatřit dvě rumělkou zakreslené linie, které vycházely od žacléřských hranic a směřovaly do prostoru lampertických polí, kde končily. V blízkém okolí těchto linií stály tři různě rozmístěné dřevěné stouповny, ke kterým se podle záznamů rumělkou mělo přidat ještě osm nových budov. Na indikačních skicách jsou linie vyplněny růžovou barvou stejně jako tomu bylo u linií v horní části Lampertic. Vzhledem k tomu, že později v těchto místech vedla vlečka k lampertickým dolům, lze se domnívat, že se i v tomto případě jednalo o další z mnoha návrhů na železniční vlečku, která by zjednodušila přepravu získaného uhlí. Podíváme-li se do míst, kterými měla být vlečka vedena, nespátříme v krajině výraznější překážky pro výstavbu trati, kromě cesty, jež vedla ze Žacléře do centra Lampertic, kde se napojovala na hlavní obecní cestu. Vlečka se na trať Královec-Žacléř napojovala až v Žacléři, kterému bude věnována pozornost na následujících řádcích.

3.2.3 Žacléř (Schatzlar)

Oblast Žacléře sousedila na jihu s Křenovem a Prkenný Dolem, na západní straně s Rýchorami, na severu s Bobrem, Černou Vodou, ale i s částí pruských hranic a na východní straně od Žacléře ležely Lampertice, ze kterých vedla železnice. Prostor katastrálního území Žacléře připomínal svým tvarem písmeno V, přičemž velká část Žacléře byla zalesněna smíšenými lesy.¹⁵⁴ Kupříkladu v levé polovině Žacléře nebylo možné spatřit nic jiného než les *Oberbusch*,¹⁵⁵ v jižní části Žacléře ležel háj *Heidelbusch*, na východě při hranicích s Lamperticemi se rozprostíral rozlehlý les *Niederbusch*. Jihovýchodním směrem zhruba na půli cesty mezi posledními dvěma zmíněnými lesy ležel menší les s vrcholem *Galgenberg*, na kterém se v 18. století nacházelo popraviště.¹⁵⁶ Zbývající prostor mezi lesy zaplnila pole a z velké části podmáčené louky.

¹⁵⁴ Majitelem všech rozlehlých lesů v Žacléři byl podle záznamů v indikačních skicách *Pulpan Ritter Karl von Feldstein als Herrschaft Schatzlar*.

¹⁵⁵ V lese se nacházel také vrchol *Oberbusch*. V současné době bychom ho hledali pod jménem Horní les (816 m. n. m.) v masivu Žacléřského hřebenu, který je stejně jako v dobách minulých zalesněný.

¹⁵⁶ VONDRÁČKOVÁ, Nikola, *Poloha a podoba popraviště na Královéhradecku*, Hradec Králové 2017. Bakalářská práce, Univerzita Hradec Králové. Dodnes se návrší v těchto místech říká Na Popravišti.

Jak již z textu věnujícímu se Lamperticím víme, železniční trať byla do Žacléře přivedena z Lampertic. Dle císařských povinných otisků se v první polovině 19. století v místech, kterými později vedla železnice nacházela pole, která se v různých úsecích trati střídala s podmáčenými loukami. Ostatně na jedné větší podmáčené louce, která se rozkládala poblíž útvarů připomínajících svým výtvarným ztvárněním jíloviště, byla postavena žacléřská nádražní budova.

Změny v žacléřské krajině byly rumělkou zaznamenány na reambulovaných originálních mapách. Reambulace se uskutečnila roku 1877, přičemž v některých oblastech Žacléře došlo k nemalým zásahům do krajiny. Kromě krajinných úprav spojených s těžebním průmyslem na Žacléřsku, si lze všimnout i zakreslených změn, které z části nejspíše souvisely i s budoucí železniční tratí.

Na okraji hranic s Lamperticemi bylo zakresleno několik červených linií nad sebou. Nejvýše položená linie pravděpodobně označovala některou ze zamýšlených železničních vleček. Dráha vlečky se směrem od Lampertic stáčela mírným levotočivým obloukem, který pozvolna přecházel v oblasti *Huttung* do téměř rovného úseku trati.¹⁵⁷ Tato místní část se skládala především z polí a luk, nicméně čím více se trať přibližovala k osídlenější oblasti Žacléře, tím více stoupal počet rumělkových nákrešů v blízkém okolí trati. Nejvíce úprav bylo zakresleno severozápadním směrem od míst, ve kterých později stála budova nádraží. V této oblasti se na třech místech nacházela zmíněná jíloviště, kolem nichž původně stály tři stavby (dvě zděné a jedna spalná). Avšak po reambulaci bylo v okolí jílovišť vyznačeno budov hned několik, přičemž některé z nich stály částečně přímo na jílovišti.¹⁵⁸ Budovy zakreslené na reambulovaných originálních mapách byly v porovnání s původními stavbami několikanásobně větší. Lze si také všimnout nově zamýšlené cesty, která vycházela z obecní cesty směrem k největšímu jílovišti, od něž pokračovala rovně podél nové budovy až ke smíšenému lesu *Boberbusch*, na jehož okraji skončila.¹⁵⁹ Na samém konci cesty byla v lese zakreslena rumělkou další nová stavba.

¹⁵⁷ I v současnosti se tato oblast nazývá Pastviny.

¹⁵⁸ Ačkoliv má oblast Bobru své vlastní mapy stabilního katastru, tak je možné jeho část zahlédnout i na indikačních skicích Žacléře. Originální mapy jak Bobru, tak Žacléře jsou totožné, nicméně indikační skici Bobru na rozdíl od map věnovaných Žacléři obsahují popis grafického útvaru značícího jíloviště. Podle boberských indikačních skic se jednalo o hliniště (*Lehmgrube*).

¹⁵⁹ Boberský les na stejném místě najdeme dodnes. V současné době jím prochází na skrz cesta, která částečně navazuje na slepou cestu byla zachycena na mapách stabilního katastru.

Vrátíme-li se zpět k budoucímu nádraží, spatříme na jeho protější straně obdobnou situaci. Taktéž se zde nacházelo jíloviště, kolem kterého se na císařských povinných otiscích rozkládala pouze pole a pod nimi ležel les *Niederbusch*. Na reambulovaných originálních mapách byl již v prostoru jíloviště zakreslen komplex budov připomínající průmyslový areál, ve kterém byla pravděpodobně zamýšlena i vodní nádrž. Dále byla na okraji areálu zaznamenána rumělkou řada pěti budov stojících podél veřejné cesty.

Pohlédneme-li zpět do míst k lampertickým hranicím, od kterých vycházely směrem do Žacléře červené linie, spatříme pod domnělou železniční vlečkou další linie, které de facto kopírovaly svým tvarem železniční koleje. Jediným rozdílem byl úhel, pod kterým se stáčely. V případě těchto linií byl mírný oblouk nahrazen ostřejší zatačkou. Vzhledem k poloze trasy čar se lze domnívat, že značily již několikrát zmíněnou silnici, která vedla přes Žacléř a Lampertice až do Královce.¹⁶⁰ Krajina, kterou silnice procházela nebyla příliš odlišná od krajiny, kterou vedly železniční koleje. Tato skutečnost byla dána tím, že koleje i silnice byly vedeny už od lampertických hranic blízko sebe, přičemž se prostor mezi nimi postupně zmenšoval, až se nakonec začaly sbíhat a staly se souběžnými. Takto se spolu dostaly až do prostoru budoucí železniční stanice.

Od železničního nádraží silnice pokračovala samostatně, jelikož zde koleje končily. Silnice podle rumělkových záznamů na reambulovaných mapách navázala na v té době již existující veřejnou cestu, která vedla oblastí zvanou *Hofewiese*, čímž se přibližovala k žacléřskému centru. Avšak veřejná cesta končila na rozcestí, nedaleko kterého se rozkládal podlouhlý park obdélníkového tvaru. Silnice tedy musela být opět napojena na již existující cestu, která vedla ulicí lemovanou domy až do samého středu náměstí, na němž stála dvojice božích muk obklopená listnatými stromy. Opodál božích muk, na rohu náměstí, byla zakreslena na originálních mapách čtvercová vodní nádrž, která po reambulaci zmizela a zřejmě byla nahrazena budovou. Budeme-li sledovat trasu silnice skrze náměstí, zavede nás mezi boží muka, od kterých vedla přes zástavbu ohraničující náměstí. Kvůli takto zvolené trase nové komunikace musel být zbourán jeden dům ze spalných materiálů a spolu s ním i podlouhlá zahrada, jenž se rozprostírala za domem. Poté se silnice postupně začala stáčet na polích a loukách západním směrem, jelikož se jí do cesty postavilo zalesněné úpatí Žacléřského hřbetu, na kterém se nacházel žacléřský zámek. Následně se dvakrát po sobě výrazně stočila a poté již

¹⁶⁰ Domněnku že se jedná o silnici při detailním pohledu potvrzují i dvojité okraje červených linií, které v případě řádného zakreslení do map značí příkopy podél cesty či silnice.

pokračovala směrem k Prkennému Dolu, kde byla lesem vyvedena mimo katastrální území Žacléře.

Zbývající rumělkou zakreslené linie ležely ve výběžku, jenž sousedil ze všech stran s Lamperticemi. Červeně zakreslené trasy v podstatě vedly napříč žacléřským výběžkem z jedné části Lampertic do části druhé. Zdá se, že tato trasa byla zvolena z čistě praktických důvodů, jelikož v porovnání s vyhýbáním se Žacléři bylo výhodnější, co se do vzdálenosti týče projektovat trasy přímo přes žacléřský výběžek zpět Lampertic. Nutno podotknout, že vzdálenost zřejmě nebyla jediným důvodem.

Na reambulovaných originálních mapách byl v žacléřském výběžku zakreslen další komplex budov, tentokrát již přesně určený – jednalo se štolu Prokop (*Prokopi Stollen*).¹⁶¹ Štola Prokop byla sevřena z obou stran rumělkovými liniemi, které na severní straně vycházely prakticky ze stejného místa, ale na jihovýchodní straně, kde opouštěly Žacléř již vedly každá svým směrem, přičemž obě měly na svém konci napsáno *nach Lampersdorf*.¹⁶² Poblíž místa na kterém se potkávaly obě cesty vedoucí ze štoly Prokop byla rumělkou zakreslena jáma Eliška (*Elisabeth Schacht*).¹⁶³ Ačkoliv byla Eliška oproti Prokopovi tvořena pouze jednou velkou budovou, můžeme si všimnout, že z jejího areálu vedla pravděpodobně vlečka, která se napojovala na již zmíněnou vlečku vycházející z oblasti *Pfarrgraben* v Lamperticích.¹⁶⁴ Později budou tyto důlní vlečky navazovat v oblasti lampertického nádraží na místní dráhu Královec-Žacléř, což výrazněji usnadnilo přepravu získaného uhlí.

¹⁶¹ Štola Prokop byla ražena pravděpodobně již v období před rokem 1814, ale její zápis v horních knihách pochází až ze 40. let 19. století. (MAUER, Jiří, NOVOTNÝ, Karel, GAWOR, Franciszek, *Hornictví na Žacléřsku*, Žacléř 2015, s. 30.)

¹⁶² Jednalo se o cesty, které bychom na stejných místech našli i dnes. Jednou z cest je místní komunikace, která vede ulicí Na Štole a druhá komunikace, která se napojuje na ulici Na Štole vede do areálu bývalého dolu Jan Šverma, kde končí.

¹⁶³ V době reambulace stabilního katastru pro Žacléř byla jáma Eliška relativně nová, jelikož byla vyhloubena v letech 1868-1870. (MAUER, Jiří, NOVOTNÝ, Karel, GAWOR, Franciszek, *Hornictví na Žacléřsku*, Žacléř 2015, s. 63.)

¹⁶⁴ V období druhé světové války vlečka k jámě Eliška zanikla. (MAUER, Jiří, NOVOTNÝ, Karel, GAWOR, Franciszek, *Hornictví na Žacléřsku*, Žacléř 2015, s. 63.)

4 ODRAZ VÝSTAVBY ŽELEZNIČNÍ TRATI V DOBOVÉM TISKU

Časové vymezení práce nás zavede zpět do éry, ve které společnost procházela velkými změnami. S formováním podoby krajiny byl neodmyslitelně spjat průmysl, který byl ve vymezené době na vzestupu. Průmyslová revoluce v českých zemích probíhala v období od přelomu 18. a 19. století až do 70. let 19. století.¹⁶⁵ S ohledem na vylepšování technologických postupů při výrobě bylo logickým a zároveň nezbytným krokem postupné zdokonalování dopravy, která se stala neodmyslitelnou součástí moderního průmyslu.

Již v roce 1848 čítala základní železniční síť v Čechách délky přes 3800 km, přičemž na tuto síť navazovalo dalších 3650 km dominikálních silnic, které byly později přeměněny na silnice státní.¹⁶⁶ Ačkoliv v této době již kromě silnic existovaly i koněspřežné dráhy, železnice na parní pohon na své masové rozšíření teprve čekala.¹⁶⁷

Období, ve kterém výstavba parostrojních železnic byla na vzestupu Stanislav Pavlíček ve své publikaci rozdělil na tři etapy, jmenovitě to jsou: *období výstavby železnic státem (1842-1854)*, *období uhelných drah (1855-1865)* a *dobudování základní železniční sítě (1866-1878)*.¹⁶⁸ Vznik Pardubicko-liberecké dráhy, ze které byla vedena odbočná uhelná trať *Jaroměř-Svatoňovice* řadíme do druhého období. Avšak pozdější rozšíření svatoňovické trati směrem k Trutnovu a pruským hranicím, tedy vznik trati *Trutnov (Poříčí)-Královec* náleží do fáze dobudování základní železniční sítě. Prodloužení trati z Královce do Žacléře (r. 1882), za kterým stála *Rakouská společnost místních drah* již do žádné z výše uvedených kategorií nespadá, jelikož jak sám název společnosti napovídá, tato trať byla postavena jednou z několika společností, které se věnovaly výstavbě místních drah, což byl trend především pozdějších let, ve kterých byl vydán zákon, jenž výrazně usnadňoval výstavbu lokálních tratí.¹⁶⁹ Období uhelných drah, do kterého výstavba trati *Trutnov (Poříčí)-Královec* spadala bylo svým názvem pro tuto oblast příznačné, jelikož se doły opravdu v okolí trati nacházely.

¹⁶⁵ Dle periodizace průmyslové revoluce Jaroslava Purše tato práce začíná v poslední, tedy třetí etapě průmyslové revoluce nazvané autorem jako *Rozmach a dovršení průmyslové revoluce*. Tuto konkrétní fázi autor vymezil časovým obdobím od poloviny 19. století do počátku 70. let 19. století. (HLAVAČKA, Milan, *Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce*, Praha 1990, s. 17.)

¹⁶⁶ BLATNÍK, Pavel, *Počátky lokální železniční dopravy v severovýchodních Čechách*, Praha 2017, str. 8.

¹⁶⁷ První parostrojní železnice v českých zemích byla v provozu od r. 1839, jednalo se o trať Vídeň-Břeclav-Brno. Stavitelem dráhy byla *Severní dráha císaře Ferdinanda*. (PAVLÍČEK, Stanislav, *Naše lokálky*, Praha 2002, s. 13.)

¹⁶⁸ PAVLÍČEK, Stanislav, *Naše lokálky*, Praha 2002, s. 13-19.

¹⁶⁹ Zákon o lokálních drahách č. 56/1880 ř. z. vyšel 29. 5. 1880.

Problematiku výstavby železnic spojenou s uhelnými doly rozebíral podrobně i dobový tisk. Jako příklad lze uvést článek v libereckém deníku *Reichenberger Zeitung* z posledního lednového čtvrtka roku 1861.¹⁷⁰

Autor článku věnovaného rozšíření trati ze Svatoňovic do pruského Valbřichu představil čtenáři dvě možné trasy, které by potencionálně zvětšily dosah Pardubicko-liberecké dráhy. První možností bylo rozšíření Pardubicko-liberecké dráhy ze Svatoňovic přes Markoušovice, Mieroszów a následně do Valbřichu. Druhá možnost taktéž vycházela ze Svatoňovic, ale pokračovala Trutnovem (Poříčím), Královcem u Žaclěře, Lubawkou ze které směřovala do Kamienny Góry a následně vedla do Valbřichu. Autor první možnost nepovažoval za vhodnou, ačkoliv by se na první pohled mohla zdát jako výhodnější. Trať Mieroszów-Valbřich byla přímější, tudíž i kratší a zřejmě by zde nastalo méně potencionálních problémů s vyvlastněním pozemků. Nicméně proti výstavbě této verze trati hrála skutečnost, že by celá trať procházela velmi kopcovitým terénem, což by bylo náročné nejen po stavební stránce, ale především by si tato verze vyžádala vysoké finanční náklady, čemuž se přeci jen snažili projektanti tratí obecně vyhnout. Jako nevýhodu této potencionální trati, přes kterou doslova nejel vlak, vnímal pisatel skutečnost, že by trať minula žacléřské uhelné revíry, v důsledku čehož by se razantně snížila návratnost výstavby nového úseku trati. Autorův skepticismus vůči možnosti, jenž se vyhne uhelným dolům není neopodstatněný, jelikož v článku taktéž zmiňuje, že pobočná trať *Josefov-Svatoňovice* ve své době příliš využívána nebyla. Naopak trať Trutnov (Poříčí)-Valbřich byla optikou autora tou pravou volbou. Její výstavba by vyšla v porovnání s prvním projektem levněji, jelikož terén byl v oblasti zamýšlené železnice o něco přívětivější, ale hlavně by trať spojovala průmyslové oblasti jako již zmíněné Poříčí u Trutnova, samotný Trutnov s okolními vesnicemi, Žaclěř, Lampertice, ale i Lubawku a Kamiennou Góru a Valbřich. Článek pokračuje ve výčtu důvodů, proč zvolit právě druhou trasu. Není opomenuta ani skutečnost, že pokud by železnice vedla tímto směrem, továrny ve výše zmíněných oblastech by poskytovaly další produkty (len, přízi, stojní součásti, železářské zboží), které by bylo možné železnicí přepravit do ostatních částí země či třeba rovnou do Valbřichu, což by mohlo napomoci návratnosti výstavby dráhy. Vrátime-li se zpět k otázce uhelných dolů, zjistíme, že se v době vzniku článku žacléřské uhlí přepravovalo za vysoké náklady do Horek u Staré Paky, kde bylo naloženo do vagonů a pokračovalo již do cílového místa po železnici. Autor čtenáři nabízí další důvod, proč zvolit trať zahrnující Královec, tentokrát již statisticky podložený. Na základě analýzy, která byla publikována v ročence c. k. Říšského geologického ústavu (*k. k. Geologische*

¹⁷⁰ Reichenberger Zeitung, č. 26, 31. 1. 1861, s. 1-2.

Reichsanstalt) za rok 1856 se lze domnívat, že v případě, kdy by ať už z jakéhokoliv důvodu nebylo možné zásobovat Liberec uhlím z Valbřichu, bylo by žacléřské uhlí schopné pokrýt libereckou spotřebu. Na posledních řádcích článku pisatel zdůrazňuje skutečnost, že sám stát by měl mít co největší zájem o to, aby byla zvolena druhá varianta, tedy Svatoňovice-Trutnov (Poříčí)-Valbřich, jelikož by tímto krokem zaručila vyšší rentabilita dráhy. Autor v závěru neopomněl projeviti svou naději v budoucnost výhodnější trati a v její co nejrychlejší výstavbu.

O důležitosti výstavby této pobočné trati vypovídá nejen dobře připravená argumentace autora ve prospěch verze, která by umožnila využití žacléřského nerostného bohatství, ale také to, že výše popsaný článek byl převzat a vytištěn v dalších novinách, jako např. v únorovém čísle rumburského *Nordböhmischer Gebirgsbote* z téhož roku.¹⁷¹

Jakkoliv mohlo působit napojení rakouské železniční sítě na slezskou železnici z ekonomického hlediska výhodně, mělo i svou stinnou stránku. Prusko s výstavbou trati *Svatoňovice-Trutnov (Poříčí)-Valbřich* bylo ochotné souhlasit, ale zároveň se chopilo příležitosti a předložilo svůj požadavek, ve kterém žádalo o možnost napojení pruské železnice na trať ve vlastnictví společnosti StEG u Ústí nad Orlicí. Vystála tedy otázka, zda by ekonomickou výhodnost tohoto kroku nemohla převážít vojensko-strategická nevýhodnost, která by byla případně ve hře, pokud by došlo ke konfliktu mezi zmíněnými mocnostmi.¹⁷² Přestože specifický požadavek Pruska zůstal viset ve vzduchu, koncese pro trať byla v létě roku 1865 udělena.

Po vydání koncese na čas zmínky o výstavbě odbočné trati Svatoňovice-Trutnov (Poříčí)-Královec s možným pokračováním za slezské hranice utichají. Za touto odmlkou stála zejména prusko-rakouská válka, která se odehrávala v letních měsících roku 1866. Válka tak narušila přípravné práce na zahájení výstavby již koncesované trati. Ačkoliv se touto nešťastnou událostí odložila výstavba nové trati na později, tak trať v Jaroměři sehrála ve válečném konfliktu, ve kterém rakouské císařství neobstálo, určitou úlohu také. Vzhledem k tomu, že se nádraží v Jaroměři nacházelo v těsné blízkosti pevnostního města Josefov, tak se rakouské vojsko ve snaze zabránit postupu pruských vojáků do této strategicky výhodné oblasti uchýlilo k rozhodnutí vypálit nádraží. Kromě toho při svém ústupu do vnitrozemí demontovalo koleje, případně ničilo i železniční mosty.¹⁷³ Tato akce nakonec příliš efektivní nebyla, jelikož

¹⁷¹ Nordböhmischer Gebirgsbote, č. 7, 20. 2. 1861, s. 51-52.

¹⁷² ZUMR, Tomáš, *Počátky železnice ve východním Podkrkonoší v 60. a 70. letech 19. století*, Brno 2015.

Diplomová práce, Masarykova univerzita v Brně, s. 25.

¹⁷³ Tamtéž, s. 26.

Prusové i přes všechny překážky v červenci roku 1866 Pardubicko-libereckou dráhu ovládli. Tehdejší pruská armáda totiž měla na rozdíl od rakouské tzv. železniční oddíly, jejichž posláním bylo opravovat poničené tratě, případně koordinovat zaměstnance na již obsazených tratích.¹⁷⁴ Vrátime-li se zpět do oblasti Trutnovska, ve které taktéž prusko-rakouská válka probíhala, nenarazíme v tisku na příjemné čtení.

S příchodem války z novin téměř okamžitě zmizí „přebytečné“ rubriky, které v některých případech byly pravidelnou součástí vybraných novin. Tisk jako jedno z mála dobově dostupných informačních médií přinášel svým čtenářům především detailní zprávy týkající se války, jako např. průběh bojů, směr postupu vojska, informace o tom, kdo kterým plukům velí atd. Z dobových článků je patrné, že válka zasáhla do mnoha oblastí každodenního života nevinných lidí, čehož může být dokladem došlá zpráva do redakce *Gemeinde Zeitung* v září roku 1866.¹⁷⁵

Redakce novin publikovala dopis od jednoho z obyvatel Poříčí u Trutnova, přes které pruská vojska procházela. Dopis poukazuje na krutosti, se kterými se museli (nejen) obyvatelé Poříčí vypořádat v momentě, kdy oblastí jejich bydliště procházela nepřátelská, v tomto případě pruská, vojska. Pisatelem popisované události začínají vtrhnutím pruské kavalerie na dvůr Haaseho poříčské přádelny, kde se vojáci dožadovali šunky a vína. Jelikož místní byli o jídlo okradeni již předchozími pruskými vojáky, kteří místem procházeli, zůstal jejich požadavek nenaplněn. Jak z popisu události vyplývá, o jídlo měli obyvatelé v době válečného konfliktu nouzi, protože se vojáci museli nakonec spokojit s velmi skromnou alternativou šunky a vína, konkrétně s vodou a chlebem. Bezohledné chování vojáků pokračovalo přesunem do kanceláří přádelny, kde se vojíni postarali o demolici kancelářského nábytku, ale i spisů, které zde našli. Akt demolice Prusové zakončili rozbitím sudů s olejem, takže se nakonec museli brodit až po kolena olejem. Zatímco vojáci byli zaměstnáni ničením továrny, ozvaly se v dáli na kopci neidentifikovatelné výstřely, které způsobily zmatek. Panikařící vojíni kolem sebe začali naslepo střílet, což se neobešlo bez následků na nevinných přihlížejících. Zbloudilá kulka zasáhla dělníka, který se před hrůzami napáchanými vojáky nestihl ukrýt. Zraněného se snažila odtáhnout do domu jeho žena, ale ani to se nepovedlo, jelikož ho vojáci před domem zmasakrovali bajonety. Ostatní obyvatelé vyděšení událostmi několika posledních chvil se snažili uprchnout, nicméně jak se dozvídáme z novinového článku, ne všichni byli úspěšní – do zajetí padlo celkem 14 mužů. Ačkoliv se to může zdát jako nízký počet, představíme-li si, že

¹⁷⁴ <https://www.vlaky.net/zeleznice/spravy/6013-Zeleznice-a-armada-za-v> (staženo dne 30. 4. 2023).

¹⁷⁵ *Gemeinde-Zeitung: unabhängiges politisches Journal*, roč. 7, č. 74, 28. 9. 1866.

se toto stalo například v každé druhé vesnici, kterou vojáci procházeli, dojdeme k poměrně vysokým ztrátám. Nehledě na to, že do zajetí byli bráni především mladí muži, kteří byli v dané oblasti nenahraditelným zdrojem pracovní síly. V neposlední řadě zajetí muži mohli být zároveň otci od rodin, tudíž jejich odvedením rodiny ztratily hlavní zdroj příjmů a následně mohl ve vesnici stoupat počet nezajištěných rodin potřebujících materiální i finanční pomoc od ostatních nebo státu. V bezohlednosti vůči tamním obyvatelům vojáci pokračovali nadále. Kromě újmy na lidském životě si vojáci neodpustili plundrování domů a zničení lůžek chudých, pro které byla jejich postel zřejmě to jediné, co vlastnili.

V ranním vydání deníku *Fremdem-Blatt* ze 4. října 1866 bylo pruské vojsko a jeho počínání v Trutnově zachyceno z odlišného úhlu pohledu.¹⁷⁶ Toto číslo obsahuje memoáry nejvýše postaveného muže Trutnova, který se ani přes své společenské postavení nebo možná právě kvůli němu nevyhnul pruskému zajetí. Tímto mužem nebyl nikdo jiný, než starosta JUDr. Hieronymus Roth. Starosta byl pruským plukovníkem zajat, jelikož obyvatelé Trutnova údajně po jeho vojínech úmyslně stříleli v centru města.¹⁷⁷ Rothův příběh končí okamžikem, kdy je doveden na místo za městem, kde byli umístěni další zajatci, jako například poštovní úředníci Capoušek a Zub, hospodář Thamm z Velké Úpy, hostinský Stark, ale také anglický strojní inženýr Willhelm Kirshaw z Leedsu.

Porovnáme-li oba novinové články týkající se jednání pruských vojáků, lze si všimnout částečné podobnosti. Jak obyvatel Poříčí, tak trutnovský starosta se zmiňují v různé míře detailnosti o poloze nepřátelských vojsk, což v době vydání novin sice nemusela být aktuální informace, nicméně na důležitosti to této zprávě neubralo. Lidé si díky ní byli schopni utvořit plastičtější obraz o postupu vojsk, což se mohlo hodit nejen pro získání obecného přehledu o veřejném dění, ale například také mohli s předstihem odhadnout jaké podniky by mohly být případně vojsky napadeny, čímž by pak mohlo dojít k výpadku produktů vznikajících z činnosti daného podniku – podobně jako tomu bylo v Poříčí. Další podobnost lze vysledovat v chování pruských vojáků, které v případě starosty bylo o něco mírnější, avšak v Poříčí si vojáci servítky nebrali. V tomto případě zřejmě mohlo sehrát určitou roli i společenské postavení starosty Rotha. Na druhou stranu není ani úplně vyloučené, že oba autoři mohli své vzpomínky částečně přibarvit v neprospěch pruského vojska, jelikož se jednalo o vzpomínky jedince, které budou mít i přes veškerou snahu autorů subjektivní nádech. Stejně tak jako máme z rakouského tisku

¹⁷⁶ *Fremdem-Blatt* (*Morgen-Blatt*), roč. 20, č. 272, 4. 10. 1866, s. 3.

¹⁷⁷ Výstřely s největší pravděpodobností pocházely od rakouských vojsk, která se v té době nacházela blízko města. (<https://www.ictrutnov.cz/prusko-rakouska-valka-1866> (staženo dne 1. 5. 2023)).

k dispozici pouze jeden úhel pohledu, který s největší pravděpodobností nebude pruská vojska oslavovat. Obecně lze konstatovat, že chování pruských vojáků mělo daleko k ohleduplnosti vůči místním obyvatelům. Oba pánové také shodně popisují zajetí určitého množství mužů, což v případě poříčských občanů znamenalo určitou újmu, ale zřejmě ne tak velkou, jako když by zajat starosta Hieronymus Roth a spolu s ním několik dalších radních. Uvěznění předních představitelů města totiž mohlo způsobit minimálně nepříjemnosti v městské samosprávě. Oba články však mají jedno společné a tím je potřeba je veřejně publikovat. Jak je z tisku patrné, poptávka po vzpomínkách na prusko-rakouský konflikt zřejmě byla veliká, jelikož články o bitvě z pohledu určité osoby lze najít v novinách různých vydavatelství. Svě by o tom mohl vyprávět i starosta Roth, jehož memoáry vycházely pod názvem *80 dnů v pruském zajetí* (*Achtzig Tage in preußischer Gefangenschaft*) v tisku po částech, následně dokonce vyšly jako publikace.¹⁷⁸

Poté, co byla válka na konci července 1866 ukončena, můžeme si na základě článků vycházejících v tisku udělat obrázek o tom, že se společnost pomalu ale jistě vracela zpět do každodenního předválečného života. Do hlubokého podzimu téhož roku se stále místy objevovaly články týkající se války – jednalo se zejména o různé typy memoárů, mezi nimiž byly i ty, jejichž autorem byl starosta Roth, ale také o zprávy zachycující poválečné škody, ať už v celé zemi nebo na regionální úrovni. S návratem do všedních dnů přišel i návrat zmínek o chystané železnici nejen v Podkrkonoší.

Ranní vydání *Neue Freie Presse* v sekci *Eisenbahn-Nachricht* informuje své čtenáře o nově plánované výstavbě železniční trati *Sędzislaw-Královec-Svatoňovice*, což v důsledku částečně splňuje již zmiňovaný pruský požadavek na napojení pruské železnice na rakouskou železniční síť.¹⁷⁹ Článek dále reflektuje snahu Pardubicko-liberecké dráhy o co nejrychlejší napravení válečných škod na železnici i budovách k ní náležících. K očekávanému zprovoznění trati *Sędzislaw-Královec* by mohlo podle odhadu autora článku dojít na podzim roku 1867.

Za necelé dva týdny na to se objevuje opět zpráva o železnici v Podkrkonoší.¹⁸⁰ Ze zprávy je patrná snaha hlavních představitelů průmyslu v Trutnově a přilehlém okolí o prosazení výstavby spojovací dráhy, která by propojila v té době již vznikající trať Svatoňovice-Královec s Hostinným a Vrchlábím. Trutnovský starosta Roth využil tehdejší významné

¹⁷⁸ Nejmladší vydání memoárů vyšlo roku 2011 pod záštitou trutnovského Muzea v Podkrkonoší pod názvem *Osmdesát dnů v pruském zajetí a bitva u Trutnova 27. června 1866*. Toto relativně nové vydání je prvním českým předkladem vzpomínek trutnovského starosty, který působil v čele města mezi lety 1864–1873.

¹⁷⁹ *Neue Freie Presse* (Morgenblatt), 29. 10. 1866, č. 779, s. 15.

¹⁸⁰ *Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt in Oesterreich*, roč. 5, 10. 11. 1866, č. 45, s. 385.

návštěvy Trutnova, kterou nebyl nikdo jiný než sám císař František Josef I.¹⁸¹ a jménem trutnovských průmyslníků představil mocnáři návrh na výstavbu nové trati, přičemž zároveň požádal o dotaci, která by pomohla částečně zajistit výstavbu železnice. Jak tato přímluva u císaře dopadla se z článku nedozvíme. Na co ale autor kladl důraz bylo vysvětlení, proč by se výstavba trati směrem k Hostinnému a Vrchlabí měla realizovat.

O další dva týdny později *Gemeinde-Zeitung: unabhängiges politisches Journal* informuje krátkým článkem o započatí přípravných tratí na nové dráze spojující Trutnov, Hostinné a Vrchlabí.¹⁸² V článku nebyla opomenuta zmínka o stavu prací na trati Svatoňovice-Královec, které údajně pokračovaly svižně navzdory obtížnému terénu, ale především navzdory nepřízní počasí, jenž ohlašovalo sněhovými přeháňkami brzký příchod zimy. Prosincové vydání *Wiener Zeitung* k situaci ohledně trati *Trutnov–Hostinné–Vrchlabí* dodávalo, že je záměrem, aby se výstavby železnice ve vytyčené oblasti místech ujala Jihoseveroněmecká spojovací dráha, pod kterou spadala Pardubicko-liberecká dráha i s jejími odbočkami do Svatoňovic a následně až ke hranicím s Královce.¹⁸³ Dráha by měla být dle dostupných informací postavena jako průmyslová, důsledkem čehož se náklady na její výstavbu výrazně sníží.

Jak je z předchozích řádků zřetelné, průmyslníci neotáleli a snažili se téměř hned po skončení prusko-rakouské války svůj obchod rychle vrátit do hry, dokonce ho rovnou posunout na vyšší úroveň za pomoci železnice, která by umožnila nejen spojení s ostatními částmi monarchie, ale i s okolními podniky. Pomyslnou důležitost železnice spojující uhelné doly spolu s dalšími podniky dokládá i přítomnost žacléřských horníků při příležitosti zmíněné návštěvy mocnáře v Trutnově.¹⁸⁴ Přihlédneme-li k množství podniků nacházejících se směrem k Hostinnému a Vrchlabí (přádelny, tkalcovny, bělidla, papírny, sklárny, železářny a slévárny) je skoro překvapivé, že železnice nebyla do této oblasti přivedena již o pár let dříve.¹⁸⁵ Na druhou stranu vzhledem k postupné modernizaci výroby, která s sebou přinesla i přechod na pohon za pomoci parních strojů, mělo větší prioritu vybudování železnice

¹⁸¹ Pro Trutnov a širé okolí dozajisté významná návštěva se odehrála 2. listopadu 1866. Císař město navštívil v rámci inspekční cesty po místech, na kterých se odehrávala v letních měsících téhož roku válka. (https://krkonosky.denik.cz/zpravy_region/na-dusicky-prijel-rakousky-cisar-frantisek-josef-i.html (staženo dne 6. 5. 2023)).

¹⁸² *Gemeinde-Zeitung: unabhängiges politisches Journal*, roč. 5, č. 130, 30. 11. 1866, s. 4.

¹⁸³ *Wiener Zeitung, Oesterreichischer central anzeiger für handel und Gewerbe*, roč. 6, č. 277, 4. 12. 1866, s. 1106.

¹⁸⁴ https://krkonosky.denik.cz/zpravy_region/na-dusicky-prijel-rakousky-cisar-frantisek-josef-i.html (staženo dne 6. 5. 2023)

¹⁸⁵ *Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt in Oesterreich*, roč. 5, č. 45, 10. 11. 1866, s. 385.

směrem k uhelným dolům a následně uhelnou trať propojovat s dalšími místy ve kterých sídlily průmyslové podniky jež uhlí ke své činnosti potřebovaly. Využití lokomotiv k dopravě nejen uhlí, ale i dalších surovin potřebných pro výrobu následně umožnilo větší variabilitu co se týče lokace daného podniku, jelikož již nebylo nutné, aby továrna sídlila v blízkosti vodních toků, tak jako tomu bylo v letech předcházejících. Velkou výhodou nejen pro místní průmysl bylo zrychlení a zefektivnění dopravy. Vyšší efektivitou je myšlena především možnost přepravit mnohem větší objem potřebných surovin či hotových výrobků. V těchto směrech silniční doprava prozatím částečně zaostávala. Avšak důležitost silniční dopravy nelze upozadovat, protože leckdy docházelo ke kombinaci obou doprav, tak jako tomu i v případě Trutnova.¹⁸⁶ Nelze opomenout skutečnost, že možnost přepravy zboží po železnici v rámci monarchie, či dokonce za hranice k sousedům, jako bylo v případě oblasti Trutnova například Prusko, byla velmi přínosná, co se ekonomického hlediska týče.

V následujícím roce po prusko-rakouské válce až do jara zmínky o probíhajících pracích na železnici utichají. První z jarních zpráv týkajících se železnice v Podkrkonoší informovala o žádosti starosty Hieronyma Rotha o výstavbu spojovací dráhy mezi tratěmi Svatoňovice-Královec a hlavní tratí Pardubicko-liberecké dráhy, přičemž spojovací dráha měla vést přes Trutnov, Hostinné, Vrchlabí a končit v Horkách u Staré Paky.¹⁸⁷ Starosta i tentokrát jednal jménem trutnovských průmyslníků, stejně tak jako tomu bylo při návštěvě Františka Josefa I. v Trutnově.¹⁸⁸ Druhý květnový článek již přinášel detailní informace o pokračování výstavby trati Svatoňovice-Královec.

Zpráva o výstavbě železnice Svatoňovice-Královec přinesla vysvětlení, proč články od nového roku utichly a důvod byl prostý.¹⁸⁹ Za odmlkou stála nepřízeň počasí, která neumožňovala na výstavbě trati pracovat, avšak práce byly v květnu obnoveny, a to v plném nasazení. Pracovalo se především na obtížnějších částech trati, které potřebovaly hluboké zářezy či prorážení skalních útvarů, taktéž došlo na přípravu opěr a křídel jež měly být součástí

¹⁸⁶ Přestože byla zprovozněna v srpnu 1868 železniční stanice se jménem Trutnov (Trautenau), její umístění bylo v obci Poříčí, tzn. továrny náchazející se v okolí centra Trutnova jako např. Faltisova továrna na Středním Předměstí nebo továrny vzdálenější, jako třeba Haasova továrna v Dolním Starém Městě nebo Klugova a Etrichova továrna v Horním Starém Městě neměly (prozatím) možnost železnici využít a tak v případě potřeby bylo nutné využít speditérskou firmu Tinus & Teichmann, která přepravu mezi Trutnovem a Poříčím zajišťovala od srpna 1867. (ZUMR, Tomáš, *Počátky železnice ve východním Podkrkonoší v 60. a 70. letech 19. století*, Brno 2015. Diplomová práce, Masarykova univerzita v Brně, s. 30-31.)

¹⁸⁷ Nordböhmischer Gebirgsbote, č. 39, 15. 5. 1867, s. 155.

¹⁸⁸ Jednalo se např. o průmyslníky Johanna Faltise (Trutnov), Friedricha Stephana a Franze Lorenze (Hostinné), Gustava Rödera (Maršov), Willibalda Jerie (Vrchlabí). (ZUMR, Tomáš, *Počátky železnice ve východním Podkrkonoší v 60. a 70. letech 19. století*, Brno 2015. Diplomová práce, Masarykova univerzita v Brně, s. 31.)

¹⁸⁹ Neues Fremden-Blatt, Geschäfts- und Verkehrs-Zeitung, roč. 3, č. 143, 26. 5. 1867, s. 11.

mostu Schiffkornovy konstrukce, což mohlo znamenat buď práce na mostu přes Petříkovický potok, tedy práce na mostu těsně před budoucím nádražím v Poříčí anebo také práce na mostě v Bernarticích, pro který byl tento typ konstrukce taktéž zvolen. Postoupilo se i s výstavbou tunelu dlouhého 187 m, jenž se nacházel na svahu vysoko nad Bohuslavicemi – k jeho dokončení zbývalo vyhloubit něco málo přes 30 m v čelbě, přičemž materiál k doděláním mostu byl již připraven. Dělníci nezháleli ani na opačném konci trati. V Královci byl téměř dokončený strážní domek a pro nádražní budovu byly položeny základy. S položením kolejnic a pražců se zatím vyčkávalo. V závěru článku autor předpokládá, že by ke zprovoznění trati mohlo dojít ještě na podzim roku 1867.

Následně opět zprávy o výstavbě železnice ve sledované oblasti utichají a prostřídávají je články¹⁹⁰ o prvním výročí prusko-rakouské války, ve které měl Trutnov své specifické místo především proto, že zde došlo k jediné vyhrané bitvě pro Rakousko. Oslava prvního výročí vítězné bitvy byla pečlivě připravena, a tak jak bylo v novinách psáno „spojil se smutek s radostí“.¹⁹¹ Slavnostní průvod se vydal od trutnovského kostela na Janský vrch, kde bylo v barokní kapli sv. Jana Křtitele odslouženo rekviem za všechny padlé vojáky. Nutno podotknout, že se této slavnosti po celou dobu účastnil také vzácný host, kterým byl generál Ludwig Gablenz, díky jehož velení rakouská vojska v bitvě u Trutnova zvítězila. Při příležitosti prvního výročí bitvy nechali majitelé místních přádelen bratři Jiří a Klement Walzelové, postavit v Poříčí pomník věnovaný padlým vojákům,¹⁹² který generál Gablenz, starosta Roth a Vilém ze Schaumburg-Lippe společně navštívili. Následně se všichni významní muži odebrali ke slavnostnímu pohoštění, kde bylo předneseno několik projevů. Slavnost byla zakončena koncertem na střelnici, kde byl Gablenz požádán o slavnostní výstřel – jak se dalo očekávat, trefil do černého. Ludwig Gablenz ještě tentýž den, kolem šesté hodiny večerní opustil Trutnov.

V rozsáhlém textu popisujícím oslavy výročí bitvy roku 1866 se zrcadlí důležité symboly, které do společnosti vysílaly specifické signály. Spolky vojenských veteránů z Trutnova i Hostinného, střelecký sbor nebo trutnovský děkan celé akci dodávali na vážnosti. Velmi důležitá byla i přítomnost starosty Rotha, Viléma ze Schaumburg-Lippe a generála Gablenze. Všichni tito muži, ale i trutnovští obyvatelé přítomni oslavám byli ještě před rokem

¹⁹⁰ Das Vaterland, roč. 8, č. 177, 1. 7. 1867, s. 2.

¹⁹¹ Tamtéž.

¹⁹² Pomník stál na vojenském hřbitově, který se rozprostíral nedaleko tehdy rozestavěné nové budovy přádelny Walzelových. Přádelna v době války sloužila jako lazaret pro vojáky. (JUST, Antonín, *Trutnov známý neznámý*, Rychnov nad Kněžnou 1991, s. 258.) Podoba pomníku byla ve *Fremden-Blatt* ze 3. 7. 1867 popsána jako smuteční lev spočívající na pískovcovém podstavci, na jehož bocích byla vyryta jména pohřbených. Kolem pomníku se nacházely hroby osázené květinami.

součástí prusko-rakouské války, ačkoliv každý z přítomných hrál jinou roli. Společná připomínka této události mohla sloužit všem zúčastněným minimálně jako možnost setkat se s lidmi, kteří si prošli stejnou životní zkušeností a zavzpomínat na události minulého roku, což také trutnovský starosta Hieronymus Roth udělal ve svém proslovu. V hlubším kontextu pocit sounáležitosti, kterého mohli alespoň někteří zúčastnění ten den nabýt, byl pomyslnou berličkou při vyrovnání se s uplynulými událostmi, ať už prostřednictvím mše či pouhého sdílení příběhů. Vrátime-li se zpět k tématu průmyslu, může se vynořit otázka, proč se bratři Walzelové angažovali ve výstavbě pomníku spícího lva, na jehož podstavci byla zvěčněna jména padlých – konkrétně 21 rakouských a 27 pruských vojáků. Odpovědí může být několik. Mohlo se pouze jednat o uctění památky padlých, což je dost pravděpodobné vzhledem k lazaretu v jejich nedostavené továrně, avšak nelze opomenout fakt, že se následně jméno Walzelů v souvislosti s pomníkem v tisku velmi často skloňovalo, tudíž vedlejším efektem této akce mohla být pro továrníky původně nezamýšlená reklama či pouze utvrzení jejich společenského statutu, jelikož oba bratři byli tiskem vykresleni jako laskaví muži, kteří financovali vznik krásného památníku.¹⁹³ Zprávy o trutnovských oslavách výročí prusko-rakouské války postupně utichnou a na podzim se opět vrátí na scénu železnice.

Deutsche Volks-Zeitung přináší kromě zprávy o výstavbě trati i informace o tom, že se na horách stále držel místy sníh.¹⁹⁴ Konkrétně se nacházel na Studniční hoře¹⁹⁵ a na Obřím hřebenu, na kterém ho údajně bylo víc. Skutečnost, že se sníh udržel na horách i přes letní měsíce mohla znamenat chladnější počasí pro oblast Podkrkonoší, což v důsledku bylo pro stavitele trati možná příjemnější možností než pomalu doznívající letní horka. Z řádků věnovaných železnici již je jasné, že se jarní optimismus v souvislosti s dokončením trati *Svatoňovice-Královec* postupně začal vytrácet a autor článku předpokládal, že trať na podzim roku 1867 nebude dokončena, natož zprovozněna. V porovnání s jarním měsícem byl na podzim nedostatek pracovních sil, které byly zapotřebí jednak k dokončení tunelu nad Bohuslavicemi a pak také k práci na poříčském viaduktu. Dle dalších dostupných informací bylo také zamýšleno postavit z poříčského nádraží silnici, jenž by nádraží napojila na hlavní tah vedoucí do Wroclawi, ačkoliv tento nápad autor článku vnímal jako velmi zdařilý, hlavně díky účelnosti silnice, nebylo o jejím osudu rozhodnuto, jelikož se na výstavbě komunikace neshodli okresní

¹⁹³ Fremden-Blatt (Morgen-Blatt), roč. 21, č. 179, 3. 7. 1867, s. 3-4.

¹⁹⁴ Deutsche Volks-Zeitung: Politische Wochenschrift, roč. 1, č. 4, 7. 9. 1867, s. 40.

¹⁹⁵ Nejspíš se jednalo o tzv. „Mapu republiky“, která objevuje na úbočí Studniční hory. Dodnes je mapa objektem pozorování nejen amatérů a následně porovnávání dat z předchozích let za účelem zjištění, zda sníh roztál dříve či později v porovnání s předchozími lety.

zastupitelé. Autor neopomenul jízlivou poznámku na účet Poříčí, které by nemělo myslet pouze na své (vesnické) zájmy, ale taktéž na zájmy města Trutnova.

Od podzimu roku 1867 se až do letních měsíců roku 1868 trať Svatoňovice-Královec v tisku téměř neobjevuje a když už se objeví, jsou to pouze recyklované zprávy z předchozích období, které nepřinášejí žádné zásadní novinky. Za povšimnutí stojí článek z červnového vydání vídeňských novin *Fremden-Blatt*,¹⁹⁶ jenž přinášel informaci o slavnostním představení pomníku generála Ludwiga Gablenze ku příležitosti druhého výročí od prusko-rakouské války. Pro monumentální pomník bylo vybráno místo na vrchu Šibeník, který za dobrého počasí skýtá pohled na Krkonoše, ale i širé okolí Trutnova, stejně tak jako to zachytil tisk před 155 lety. Z vrcholu nad městem bylo na severní straně vidět postupně zvedající se údolí řeky Úpy, při němž se stály továrny, jejichž pozadí dokreslovala Sněžka, na východě bylo k vidění lesem lemované údolí, ve kterém se rozkládalo Poříčí, západním směrem bylo možné v dáli zahlédnout hřeben u Horek u Staré Paky a Kozí hřbety u Vrchlabí, výhled jižním směrem zakrývaly zalesněné kopce.¹⁹⁷ Autor článku dále zmínil detailní vizuální popis tohoto 17 m vysokého monumentu, který od roku 1868 dohlíží na celý Trutnov. Ačkoliv celý novinový článek památník pouze vychvaluje, jeho výstavbě, o kterou se zasloužil předseda trutnovského Vojenského vysloužilického spolku Christoph Jungkunst paradoxně předcházely neshody uvnitř tohoto spolku, které nakonec vyústily až v odchod samotného Christopha.¹⁹⁸ Jak již z výše uvedeného popisu novinového článku vyplynulo, monument připomínající dle městského účetního „... nejen padlé rakouské vojáky, ale i občanskou statečnost obyvatel Trutnova a okolních vesnic a jejich milosrdenství a pomoci raněným.“ postaven byl, přičemž na jeho slavnostním odhalení nechyběl kromě mnoha důležitých osobností z řad městské a církevní správy ani generál Gablenz.¹⁹⁹

Netrvalo dlouho a po oslavách spojených s otevřením pomníku věnovaného prusko-rakouské válce došlo ke zprovoznění pobočné trati *Svatoňovice-Královec*. V porovnání s tím, kolik článků bylo trati věnováno v době před jejím vznikem se však tato událost zřejmě obešla bez větší pozornosti, což také o několik dní později sdělil svému čtenářstvu i *Fremden-Blatt*,²⁰⁰ ve které se psalo, že se správní orgány rozhodly pro zahájení provozu bez slavnostního otevření.

¹⁹⁶ *Fremden-Blatt (Morgen-Blatt)*, roč. 22, č. 153, 4. 6. 1868, s. 4.

¹⁹⁷ Tamtéž.

¹⁹⁸ KORBEL, Tomáš, *Pomník generála Gablenze v Trutnově jako místo paměti lokálního významu*, Mesto a dejiny, 7, 2018, s. 91-93.

¹⁹⁹ Tamtéž.

²⁰⁰ *Fremden-Blatt (Morgen-Blatt)*, roč. 22, č. 214, 5. 8. 1868, s. 6.

Zprávy z období před zahájením provozu na pobočné trati většinou pouze stručně informovaly o budoucím otevření trati, které bylo plánováno na první srpnový den roku 1868. Z mnoha zpráv tohoto typu vybočil týdeník *Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt in Oesterreich*, který psal o finálních pracích na trati. Dle dostupných údajů ještě v červenci na čtyřech úsecích trati pracovalo celkem 1463 dělníků, jejichž úkolem bylo dotáhnout do konce výstavbu poříčského a bernartického mostu.²⁰¹ 780 mužů ze zmíněného počtu pracovalo na dokončení hlubokých skalních zářezů u Bernartic a Křenova. Zmínka padla i o dokončených železničních budovách, kromě jedné – bernartické, jenž bude postavena po dodělání skalních zářezů v Bernarticích. Autor zprávy odhadoval, že dá-li dobré počasí a dělníci budou pracovat se stejným nasazením, tak by trať měla být otevřena ještě v první polovině srpna roku 1868. Ačkoliv se na dráze stále čile pracovalo, správní rada Jihoseveroněmecké spojovací dráhy již představila ministerstvu obchodu jízdní řád trati. Taktéž byla naplánována technická a policejní prohlídka dráhy na 30. červenec. Zároveň již v tuto dobu bylo zřejmé, že k napojení trati na nedaleké pruské dráhy zřejmě do konce roku nedorazí.

V den zahájení provozu na trati, tedy 1. srpna, nalezneme zmínku o otevření trati pouze v *Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt in Oesterreich*²⁰², týdeník zároveň čtenářům slibuje brzké dodání jízdního řádu. Jízdní řád se však objevuje už o pár dní dříve v prvním vydání *Trautenaue Wochenblatt* ze 3. srpna.²⁰³ Z jízdního řádu se dozvíme, že pobočná trať Pardubicko-liberecké dráhy čítala stanice: *Josefstadt – Jaroměř, Böhm. Skalitz* (Česká Skalice), *Nachod* (Starkoč), *Kosteletz* (Červený Kostelec), *Herin* (Rtyně v Podkrkonoší), *Schwadowitz* (Svatoňovice), *Trautenuau* (Trutnov Poříčí), *Bernsdorf* (Bernartice) a *Königshain* (Královec). Další důležitou informací bylo, že na trati jezdily dva páry smíšených vlaků plus jeden vlak nákladní, který taktéž umožňoval přepravu osob. Cesta smíšeným vlakem z Královce do Josefova zabrala necelé tři hodiny, stejně tak tomu bylo i z Josefova do Královce. Avšak pokud cestující zvolil ke své přepravě nákladní vlak, trvala mu cesta o hodinu déle. Jízdní řád dále nabízel možnosti cestování do Vídně, Olomouce a Prahy – předpokladem cest do jedné ze zmíněných destinací bylo cestování přes železniční uzel v Pardubicích.

Ve spojitosti se zveřejněným jízdním řádem se v prvním vydání *Trautenaue Wochenblatt* mimo jiné objevily reklamy²⁰⁴ dalších poskytovatelů služeb, kteří neváhali a

²⁰¹ *Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt in Oesterreich*, roč. 7, č. 30, 25. 7. 1868, s. 315.

²⁰² *Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt in Oesterreich*, roč. 7, č. 31, 1. 8. 1868, s. 324.

²⁰³ *Trautenaue Wochenblatt*, roč. 1, č. 1, 3. 8. 1868, s. 8.

²⁰⁴ Tamtéž, s. 7.

využili mezery v prozatím ne úplně dokonalém pokrytí železniční sítě. Inzerován zde byl „elegantní a pohodlný“ omnibus, jenž mohl posloužit mimo jiné k dopravě mezi trutnovským nádražím a městem, což v praxi znamenalo několika kilometrovou cestu z Poříčí do centra Trutnova. Dále své služby nabízela spediční firma Carl Kapin nebo třeba společníci Linus & Teichmann, kteří přepravu zboží mezi městem a nádražím zajišťovali na základě oficiální dohody.²⁰⁵

V průběhu srpna 1868 se v rakouském tisku objevují krátké zmínky o otevření trati, místy doplněné jízdním řádem nové trati, jež končila téměř při hranicích s Pruskem. Několik periodik publikovalo novou informaci ohledně plánované výstavby koněspřežky, jejíž trasa byla zamýšlena z Královce do Žaclěře (délka 0,5 míle) a z Poříčí do Maršova (délka 2 míle). S tímto nápadem přišel továrník Octavian Hofmann z Heřmanových Sejfů, který nepochybně vnímal důležitost propojení této části Podkrkonoší s železniční tratí.²⁰⁶ Snaha továrníka a jeho kolegů o realizaci projektu byla v době rozšiřující se dopravní sítě logickým krokem, který by tamní průmyslové podniky, zejména o papírny a přádelny, posunul o kousek blíže k železnici. Článek v *Trautenuer Wochenblatt* v samém závěru ukryval ještě jednu informaci předznamenávající železniční budoucnost na Žaclěřsku. Již v době, kdy místní továrnici žádali o výstavbu koněspřežky, existoval projekt uhelné dráhy z Královce do Žaclěře, po níž by se proháněly lokomotivy. Projekt měli na svědomí inženýři Jihoseveroněmecké spojovací dráhy, avšak jejich plán údajně ztroskotal kvůli neshodě mezi majitelem uhelných dolů a železniční společností.²⁰⁷ Týdeník *Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt in Oesterreich*²⁰⁸ ke konci září přinesl zprávu potvrzující úspěch továrníka Hofmanna. Přípravné práce pro koněspřežnou dráhu *Královec-Žaclěř*. Koncese trati byla udělena na 6 měsíců od 12. září 1868.

Nedlouho po zprovoznění trati trutnovský týdeník²⁰⁹ informoval o zavedení poštovních vlaků, které na trase Josefov-Královec jezdily v doprovodu poštovních průvodců. V souvislosti s novinkami na trati byly zřízeny kurýrní pošty mezi Českou Skalicí, Kostelcem, Svatoňovicemi a Bernarticemi. Dále byly poskytovány kurýrní služby mezi poštou a stanicí Náchod, a to 2x dopoledne a 2x odpoledne, přičemž cesta od pošty na nádraží trvala lehce přes hodinu. Služby kurýrů byly taktéž zavedeny mezi poštou a stanicí Trutnov, kde jejich frekvence byla tři dopolední a tři odpolední jízdy. Vynechán kurýry nebyl ani úsek Úpice-Malé

²⁰⁵ Trautenuer Wochenblatt, roč. 1, č. 1, 17. 8. 1868, s. 7.

²⁰⁶ Trautenuer Wochenblatt, roč. 1, č. 8, 21. 9. 1868, s. 4

²⁰⁷ Tamtéž.

²⁰⁸ Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt in Oesterreich, roč. 7, č. 39, 26. 9. 1868, s. 419.

²⁰⁹ Trautenuer Wochenblatt, roč. 1, č. 9, 29. 9. 1868, s. 5.

Svatoňovice, který byl obsluhován pouze 2x denně. Modernizace poštovních služeb s sebou zároveň přinesla zrušení kurýrů na některých úsecích, jmenovitě se jednalo o Kostelec-Náchod, Úpice-Trutnov, v úseku Jaroměř-Náchod byly služby omezeny.²¹⁰

12. října otiskl *Trautenuer Wochenblatt* dopis nespokojeného čtenáře, který původně vyšel ve *Volkszeitung*.²¹¹ Přestože se dopis netýkal přímo trati *Svatoňovice-Královec*, ale byl zaměřen na trať směrem za Hostinné, o jejíž výstavbě rozhodlo ministerstvo obchodu 8. září 1868,²¹² přinesl svědectví o dobovém vnímání výstavby železničních tratí. Autora dopisu rozhořčilo vynechání Horního Lánova z železniční sítě a vzkázal tedy koncesionářům, že si mohou vzhledem ke vzdálenostem k okolním nádražím postavit nádraží „v mracích“.²¹³ Dozvídáme se také o tom, že v případě výstavby tratí braly železniční společnosti ohled na „všechny možné zájmy kromě zájmů obce a veřejnosti“.²¹⁴ Nutno podotknout, že z dopisu vyznívá, že pisatel pravděpodobně čerpal informace o budoucí trati především ze svého okolí, nikoliv ze zdrojů, které byly založeny na oficiálnějších zprávách.

Nespokojenost s výběrem železniční trasy nebyla jediným problémem. Z dalších článků v tisku je cítit, že si lidé sledující hospodářské dění v zemi čím dál více uvědomovali nedostatek nově postavené trati *Svatoňovice-Královec*, kterým nebylo nic jiného než chybějící napojení trati přímo na žacléřské uhelné doly. Koncesionáři trati se tedy zavázali ke zřízení pobočné trati k uhelným revírům, avšak více detailů v dané době tisk nepřinášel. Jasně však bylo, že pokud na výstavbu trati dojde, budou její podmínky stanoveny ministerstvem obchodu ideálně tak, aby železnice byla výhodná pro všechny zainteresované, tedy nejen pro koncesionáře, monarchii, ale i pro majitele uhelných dolů.²¹⁵

O hospodaření v žacléřských dolech se psalo i v listopadovém *Trautenuer Wochenblatt*.²¹⁶ Článek informoval čtenáře o technických údajích souvisejících s doley, jelikož jak hned v úvodu autor nastínil, význam dolů pro oblast Podkrkonoší je všem známý. Koncem 60. let 19. století se v Žacléři nacházelo 24 uhelných slojí a štolý o celkové délce 4840 km.

²¹⁰ Trautenuer Wochenblatt, roč. 1, č. 9, 29. 9. 1868, s. 5.

²¹¹ Trautenuer Wochenblatt, roč. 1, č. 11, 12. 10. 1868, s. 3.

²¹² Jednalo se o trať Velký Osek-Chlumeč-Nový Bydžov-Stará Paka-Hostinné-Trutnov-Trutnov (Poříčí). Přičemž bylo počítáno i s odbočkami, jako např. z Kunčic do Vrchlabí nebo z Trutnova do Svobody nad Úpou. (BLATNÍK, Pavel, *Počátky lokální železniční dopravy v severovýchodních Čechách*, Praha 2017, str. 60.)

²¹³ Trautenuer Wochenblatt, roč. 1, č. 11, 12. 10. 1868, s. 3.

²¹⁴ Tamtéž.

²¹⁵ Trautenuer Wochenblatt, roč. 1, č. 13, 26. 10. 1868, s. 4-5.

²¹⁶ Trautenuer Wochenblatt, roč. 1, č. 14, 2. 11. 1868, s. 4.

Poskytnuta byla data z rozmezí let 1859-1867, ze kterých vyplývá prudký nárůst výtěžnosti²¹⁷ především díky velkému odbytu uhlí směrem k Inářským závodům, které v té době zažívaly velký rozmach. Dále zvyšujícím se vývozu uhlí ze žacléřské pánve pomohlo železniční spojení s dalšími průmyslově orientovanými oblastmi. Očekávalo se, že spotřeba uhlí bude nadále stoupat, což bylo pro majitele dolů dozajisté dobrou informací, ale na druhou stranu to znamenalo i nutnost navýšení těžby, jelikož autor článku mimo jiné zmínil i to, že doly nestačily uspokojovat poptávku po uhlí už nyní, a tak nebylo výjimkou, že se dodávky uhlí opožďovaly.²¹⁸ Konec konců žacléřským dolům brzy přibyla konkurence ze slezské strany, jelikož v posledních dnech roku 1868 byl zprovozněn úsek *Královec-Lubawka*.²¹⁹

Se stavbou železnice se na pruské straně díky vhodnému počasí postupovalo vcelku rychle, tudíž se předpokládalo, že by mohlo na jaře roku 1869 dojít k položení kolejí a následnému otevření trati *Sędziszów-Kamienna Góra-Lubawka*. V souvislosti s výstavbou trati probíhaly v obci Błazejów, nedaleko Lubawky, odstřely skal, bohužel zde došlo i k odstřelu poněkud odlišného charakteru. V noci 26. října se ozvala rána z Błazejowa, která byla způsobena úmyslným zapálením skladu střelného prachu, ve kterém se podle odhadu nacházelo cca 10 centýřů střelného prachu (zhruba 560 kg). Exploze byla tak veliká, že smetla i nedalekou provizorní kovárnu, ve které přespával dělník. Vzhledem k obrovskému množství střelného prachu nepřekvapí, že výbuch poznamenal i okolní domy se spícími obyvateli.²²⁰

Ze zpráv, které tisk přinášel se nejevil konec roku 1868 úplně šťastným ani pro úsek trati *Trutnov-Královec*. Důsledkem nepříznivého deštivého počasí, jenž se střídalo se sněhovými přeháňkami došlo v okolí Křenova na několika místech k sesuvům půdy podél železnice.²²¹ Tato překážka na trati nevyhnutelně ovlivnila provoz na trati, jelikož se půda z kolejí musela odklidit. Železniční doprava se tedy kvůli vyklízcím pracím zhruba na dva týdny pozastavila, čímž došlo i k přerušení poštovního spojení, jenž bylo provizorně nahrazeno kurýrní službou.²²² Nešťastná událost zapříčiněná nemilosrdnými horskými podmínkami zřejmě zároveň posloužila jako varovný příklad pro údržbu ostatních železničních tratí, jelikož stručnou zmínku o sesuvu půdy najdeme hned v několika periodikách.²²³ Nepříznivé počasí

²¹⁷ Roku 1859 se výtěžilo 700 000 centýřů uhlí, roku 1867 to bylo již 1 800 000 centýřů. (Trautenauer Wochenblatt, roč. 1, č. 14, 2. 11. 1868, s. 4.)

²¹⁸ Trautenauer Wochenblatt, roč. 1, č. 14, 2. 11. 1868, s. 4.

²¹⁹ BLATNÍK, Pavel, *Počátky lokální železniční dopravy v severovýchodních Čechách*, Praha 2017, str. 31.

²²⁰ Trautenauer Wochenblatt, roč. 1, č. 14, 2. 11. 1868, s. 5.

²²¹ Trautenauer Wochenblatt, roč. 1, č. 16, 16. 11. 1868, s. 4.

²²² Neues Fremden-Blatt, roč. 4, č. 323, 23. 11. 1868, s. 2.

²²³ Kromě Trautenauer Wochenblatt a Neues Fremden-Blatt, ze kterých bylo čerpáno, je možné najít tuto zprávu i v Neue Freie Presse, Morgenblatt, č. 1522, 24. 11. 1868, s. 13.

začátkem listopadu bylo předzvěstí příchodu zimy v plné síle, která se projevila náledím v centru města Trutnova, zejména na Dolním Předměstí.²²⁴

Rok 1869 se v týdeníku *Trautenauer Wochenblatt* nesl ve znamení sporů o umístění trutnovského nádraží, které se mělo nacházet na Středním nebo Dolním Předměstí. Zápisů ze zasedání městského zastupitelstva, fejetonů či dopisů od čtenářů, které se týkaly tzv. „Bahnhoffrage“ lze ve zmíněném týdeníku najít za celý rok tolik, že by pravděpodobně vydaly na samostatnou studii. Jelikož tato práce má za cíl věnovat se především úseku trati *Poříčí-Královec* (později i Žacléř), bude otázka trutnovského nádraží představena spíše okrajově.

Výstavba nádraží nedaleko trutnovského náměstí začala být zmiňována v souvislosti s napojením Pardubicko-liberecké dráhy na pražskou trať, avšak zpočátku nebylo ani zdaleka jasné, kterými místy bude trať procházet – kromě cílové stanice, kterou mělo být nádraží v Poříčí, v dané době ještě nazývané *Trutnov*.²²⁵ Rozhodování bylo složité hned z několika důvodů. Jednak se západním směrem od Trutnova, kterým měla být nová trať vedena, nacházelo hned několik významných průmyslových oblastí a bylo by potencionálně vhodné je prostřednictvím železnice propojit se zbytkem monarchie. Tím pádem vyvstala otázka, která z lokalit je natolik významná, aby se jí dostalo železnice. Dalším rozhodujícím faktorem byl horský terén, jehož úpravy mohly v některých případech výrazněji navýšit náklady na výstavbu trati, což by se následně odrazilo i na provozní ceně trati. Za snahou přivést železnici do svého města pak stáli nejen průmyslníci, ale v některých případech i starostové a v neposlední řadě se přihlíželo i k zájmům vojenské správy.²²⁶ Kombinace všech těchto okolností výběr vhodné trati příliš neulehčovala, a i přes snahu vyjít vstříc trasou alespoň částečně, se vždy našel někdo, komu se vybraná varianta trati nelíbila.

18. března roku 1869 ministerstvo obchodu schválilo definitivní verzi trati, která „odbočuje z hlavní trati Kolín-Mladá Boleslav ve Velkém Oseku a pokračuje přes Chlumeč, Nový Bydžov, Starou Paku, Hostinné a Trutnov do Poříčí, kde se napojí na trať SNDVB“.²²⁷ Vzhledem k celkové délce, která činila téměř 129 km, bylo budování trati rozděleno do několika úseků, přičemž úsek Poříčí-Kunčice nad Labem byl zprovozněn na konci roku 1870.

²²⁴ Trautenauer Wochenblatt, roč. 1, č. 17, 23. 11. 1868, s. 4.

²²⁵ ZUMR, Tomáš, *Počátky železnice ve východním Podkrkonoší v 60. a 70. letech 19. století*, Brno 2015. Diplomová práce, Masarykova univerzita v Brně, s. 52.

²²⁶ ZUMR, Tomáš, *Počátky železnice ve východním Podkrkonoší v 60. a 70. letech 19. století*, Brno 2015. Diplomová práce, Masarykova univerzita v Brně, s. 53.

²²⁷ BLATNÍK, Pavel, *Počátky lokální železniční dopravy v severovýchodních Čechách*, Praha 2017, str. 60.

Trat' do centra Trutnova tedy byla přivedena ze směru od Staré Paky přes Hostinné, Chotěvice a Pilníkov, ve kterém bylo stejně jako v Hostinném postaveno vlakové nádraží. Následně koleje směřovaly podél řeky Úpy do centra Trutnova.²²⁸

Z týdeníku *Trautenuer Wochenblatt*²²⁹ se dozvídáme o průběhu slavnostního zahájení výstavby trati *Trutnov-Kolín*, které se uskutečnilo 6. března 1869 v 11:00 v Poříčí.²³⁰ Hosté, kteří se této významné události účastnili byli převezeni z trutnovské radnice do Poříčí, nedaleko místa nazývaného „Felsenkeller“, kde na ně čekalo slavnostně vyzdobené staveniště s hudebním doprovodem z nedalekých Svatoňovic. Kromě vrchního inženýra Eduarda Lilla zastupujícího společnost ÖNWB se slavnostního aktu zúčastnili i další významní představitelé, jako např. trutnovský starosta Roth, okresní hejtman Josef Theumer nebo třeba děkan Johann Christof, který v závěru svého proslovu udělil trati požehnání. Nechybělo ani početné publikum. Po slavnostním výkopu se hosté přesunuli do hotelu Weißen Roß, který se nacházel na trutnovském náměstí, kde oslava ve veselém duchu pokračovala dále.²³¹

Poté co utichly zprávy o slavnostním zahájení výstavby železniční trati z Poříčí do Trutnova, začaly se v tisku ve spojitosti se zmíněnou tratí objevovat informace o povolení výstavby, avšak všechny tyto texty se zároveň zmiňují o tom, že stále probíhá jednání o umístění nádraží v Trutnově. Otázkou, která rozvířila místní dění bylo, zda nádraží bude umístěno na Středním nebo Dolním Předměstí.

V případě Středního Předměstí bylo počítáno s prostorem nazývaným v tisku jako „die große Au“, ve kterém ležel pivovarský rybník, centrála hasičského sboru, ale především místní střelnice a ostrostřelecký park, o který si dělali trutnovští obyvatelé největší starosti.²³² Oproti tomu varianta vlakového nádraží na Dolním Předměstí, měla zabrat volné prostranství s několika stodolami za někdejší poštou, avšak její výraznou nevýhodou byla lokace výpravní

²²⁸ ZUMR, Tomáš, *Počátky železnice ve východním Podkrkonoší v 60. a 70. letech 19. století*, Brno 2015. Diplomová práce, Masarykova univerzita v Brně, s. 66-67.

²²⁹ Trautenuer Wochenblatt, roč. 2, č. 10, 8. 3. 1869, s. 4–5.

²³⁰ Ačkoliv Trautenuer Wochenblatt z 8. 3. 1869 čtenáře informuje ve zprávě *Der erste Spatenstich der österreichischen Nord – Westbahn* o zahájení výstavby trati dne 6. 2. 1869, lze se domnívat, že se trutnovský tisk o měsíc spletl, jelikož další tiskoviny pozdějšího data, např. Neues Fremden-Blatt z 9. 3. 1869 nebo Wiener Zeitung z 19. 3. 1869 informují o slavnostním výkopu v březnu. Stejně tak Tomáš ZUMR ve své diplomové práci *Počátky železnice ve východním Podkrkonoší v 60. a 70. letech 19. století* uvádí na str. 78 jako den zahájení stavby 6. 3. 1869. V případě knihy Pavla Blatníka *Počátky lokální železniční dopravy v severovýchodních Čechách* je na str. 63 taktéž zmíněn březen roku 1869. Z tisku uvádí březnové datum pouze 6. 3. 1869 Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt in Oesterreich z 20. 3. 1869.

²³¹ Dům, ve kterém hotel *Bílý kůň* sídlil, najdeme v horní části náměstí dodnes. (<http://pamatky-bliz.trutnov.cz/11.html>) (staženo dne 24. 5. 2023)).

²³² ZUMR, Tomáš, *Počátky železnice ve východním Podkrkonoší v 60. a 70. letech 19. století*, Brno 2015. Diplomová práce, Masarykova univerzita v Brně, s. 70.

budovy, která by stála o kousek dál od centra města.²³³ Ačkoliv zmíněné odlišnosti návrhů hrály velkou roli pro místní obyvatele, nezainteresovaní představitelé Rakouské severozápadní dráhy nespatovali problém ani v jednom z návrhů a tak ponechali rozhodnutí na trutnovském zastupitelstvu. Tento velkorysý akt sice nabízel místním možnost rozhodnout o budoucí podobě veřejného prostoru města, ale v důsledku obyvatele spíše rozdělil na dvě skupiny, přičemž jedna preferovala variantu Středního Předměstí a druhá Dolního Předměstí.²³⁴ Po několika novinových přestřelkách zastánců té či oné varianty proběhlo 16. února roku 1869 zasedání obecního výboru, ve kterém zvítězila varianta nádraží v oblasti Středního Předměstí, což se dle očekávání nesetkalo s úspěchem ze strany odpůrců vítězné varianty, kteří v reakci na hlasování zmobilizovali své síly a ještě v den hlasování vydali protest nazvaný „Votum der Minorität derr Trautenauer Gemeinde-Ausschusses über die Anlage des Bahnhofes in Trautenau“, jenž se dostal mimo jiné až k ministerstvu obchodu.²³⁵ Důsledkem celé této akce byla i nadále nejistá budoucnost již odhlasovaného návrhu. Přestože se hned z kraje března odpůrci nové varianty pokusili přesvědčit komisi ÖNWB při pochůzce na úseku trati *Poříčí-Hostinné* o výhodnosti varianty Dolního Předměstí nebyli úspěšní – nakonec i někteří z jejich řad uznali, že již odhlasované umístění nádraží bude vhodnější volbou.²³⁶ Ke konci března se v *Trautenauer Wochenblatt*²³⁷ dočteme o schválené výstavbě trutnovského nádraží na tzv. „die große Au“ a s tím souvisejícím zahájení přípravných prací od 22. března roku 1869.

Práce na trati se skutečně rozjely. Údajně bylo na úseku trati Poříčí-Trutnov zaměstnáno 150 dělníků, přičemž výstavba nejviditelněji postoupila v oblasti potoka Ličná, kde byl zamýšlen most. Oproti tomu v těsné blízkosti Trutnova již pracovní nasazení upadalo. V souvislosti s pracemi na nové železniční trase tisk zaznamenal i jednu důležitou informaci – ve městě začínal být znát příliv lidí, kteří hledali práci.²³⁸

Zvýšení koncentrace nové pracovní síly bylo přirozeným důsledkem výstavby železnice nejen v Podkrkonoší, ale obecně. Logickým důsledkem přílivu velkého množství lidí bylo zvýšení poptávky např. po potravinářských nebo zemědělských produktech, čímž se rozvíjela místní ekonomika.²³⁹ Přestože pracovníků na různých úsecích tratí bylo dost, nebylo nikterak

²³³ Tamtéž, s. 70.

²³⁴ ZUMR, Tomáš, *Počátky železnice ve východním Podkrkonoší v 60. a 70. letech 19. století*, Brno 2015. Diplomová práce, Masarykova univerzita v Brně, s. 69-70.

²³⁵ Tamtéž, s. 74.

²³⁶ Tamtéž, s. 75.

²³⁷ Trautenauer Wochenblatt, roč. 2, č. 12, 22. 3. 1869, s. 4.

²³⁸ Trautenauer Wochenblatt, roč. 2, č. 14, 5. 4. 1869, s. 3.

²³⁹ HLAVAČKA, Milan, *Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce*, Praha 1990, s. 20.

výjimečné, že se při své práci zranili či dokonce na následky svého zranění zemřeli. Tisk o těchto nehodách informoval poměrně často. Kupříkladu v oblasti „die große Au“ zemřel v lednu jedenáctý muž od zahájení výstavby trutnovského nádraží. Jeho smrt zapříčinil pád půdy, která mu rozdrtila nohu a rozpárala břicho.²⁴⁰ Kromě nehod souvisejících s pracemi na trati se objevovaly i takové, které si dělníci sami přivodili ve stavu opilosti.²⁴¹

Ačkoliv stavba nádraží byla již v plném proudu, objevil se další problém, který zapříčinil sám majitel stavební firmy působící na trati.²⁴² Ten se rozhodl, že trutnovskému starostovi navrhne ke znovu přezkoumání realizaci nádraží za poštou, jelikož by na této variantě ušetřil. Spolu s návrhem nabízel i příspěvek na výstavbu mostu vedoucímu k nádraží, pokud by se jeho verze opravdu zrealizovala.²⁴³ Nakonec tato varianta opravdu přes obecní výbor prošla, avšak ten si stanovil několik dalších podmínek souvisejících s úpravou mostu, přístupovými cestami v okolí nádraží a v neposlední řadě vyplacení odškodného za poškození oblasti „große Au“ a části střeleckého parku, které bylo zapříčiněno již rozběhnutými pracemi na nádraží.²⁴⁴ Stanovené podmínky zřejmě Georga Buchera, majitele firmy, příliš nepotěšily, jelikož nakonec sám od svého plánu upustil.²⁴⁵ Kvůli tomuto zmatku byla na krátkou dobu zbrzděna výstavba trati mezi Poříčím a Trutnovem, což reflektoval i trutnovský týdeník. V posledním květnovém vydání se objevila zpráva²⁴⁶ o úbytku dělníků na trati a o následném obnovení prací se psalo až v srpnovém čísle²⁴⁷. Po těchto problémech již komplikace týkající se lokace nádraží definitivně ustaly a práce na trati opět pokračovaly až do té doby, než trať byla zprovozněna.

Zatímco v Trutnově utichaly spory o umístění nádraží, z Královce byl poprvé vypraven 29. prosince 1869 vlak směrem do Pruska, konkrétně do Lubawky, kde byl při této příležitosti otevřen i hraniční přechod.²⁴⁸ Z Lubawky bylo možné pokračovat dále od hranic, a to do Kamienné Góry (*Landeshut*) a následně do pruské Sędziszławi (*Ruhbank*). Otevření části trati vedoucí až za hranice monarchie se neobešlo bez velké slávy. Stanice Lubawka byla slavnostně

²⁴⁰ Trautenauer Wochenblatt, roč. 3, č. 5, 31. 1. 1870, s. 2.

²⁴¹ Trautenauer Wochenblatt, roč. 3, č. 11, 14. 3. 1870, s. 2.

²⁴² ZUMR, Tomáš, *Počátky železnice ve východním Podkrkonoší v 60. a 70. letech 19. století*, Brno 2015.

Diplomová práce, Masarykova univerzita v Brně, s. 76.

²⁴³ Tamtéž.

²⁴⁴ Tamtéž.

²⁴⁵ Tamtéž, s. 76-77.

²⁴⁶ Trautenauer Wochenblatt, roč. 2, č. 22, 31. 5. 1869, s. 4.

²⁴⁷ Trautenauer Wochenblatt, roč. 2, č. 32, 8. 8. 1869, s. 2.

²⁴⁸ BLATNÍK, Pavel, *Počátky lokální železniční dopravy v severovýchodních Čechách*, Praha 2017, str. 31.

ozdobena vlajkami a věnci, stejně tak byla zkrášlena i pruská lokomotiva stojící ve stanici.²⁴⁹ Této významné události se zúčastnilo mnoho lidí ze Žacléře, ale i sám ředitel společnosti ÖNWB Gustav Gross.²⁵⁰

Zima počátkem roku 1870 byla v horských oblastech v plné síle. V druhé polovině ledna se v tisku²⁵¹ objevila zpráva o téměř pozastavené dopravě hlavně mezi Slezskem a Čechami, jelikož sníh místy dosahoval výšky 3 metrů. Počasí ovlivňovalo dopravu nejen na horách, ale i o něco nížeji. Kvůli sněhovým závějím nemohl dojet ranní vlak z Josefova ani do Svatoňovic, jelikož se mu do cesty někde mezi stanicemi Kostelec a Svatoňovice postavila masa sněhu.²⁵² U královeckého nádraží se stala další nepříjemnost. Nešťastnou náhodou se zasekla mezi kolejemi a pražci část saní tažených koněm, které byly naloženy uhlím. Vozka se snažil vyprostit saně, ale mezitím se „vyřítíl“ vlak, sáně rozrazil a mrtvého koně odtáhl kousek s sebou.²⁵³ Poté zprávy o železnici opět na čas utichnou, snad jen s výjimkou jedné, která informuje o udělení souhlasu k výstavbě pobočné trati z Trutnova do Svobody.²⁵⁴

V letních měsících se objevila v trutnovském týdeníku informace²⁵⁵ týkající se barona Adolfa Silbersteina a jeho snahy získat povolení k výstavbě neveřejné dráhy sloužící pouze pro provoz uhelných dolů v okolí Žacléře. Tisk sice zmiňoval, že po inspekční pochůzce nikdo nevznesl námitky, nicméně následující jednání se už nekonala, tím pádem plán barona upadl na čas v zapomnění.²⁵⁶

V průběhu podzimu se postupně pozornost tisku přesouvala ke trati mezi Poříčím a Trutnovem. Datum zprovoznění bylo několikrát převážně z důvodu technických komplikací posunuto, až nakonec k zahájení provozu pouze pro nákladní dopravu došlo dle tisku 25. října 1870.²⁵⁷ V souvislosti se zprovozněním této části trati upozorňoval nejen trutnovský týdeník, ale i další tisk²⁵⁸ na změnu názvů nádraží. Stanice v Poříčí patřící pod společnost SNDVB nově

²⁴⁹ Trautenauer Wochenblatt, roč. 3, č. 1, 3. 1. 1870, s. 3.

²⁵⁰ Tamtéž.

²⁵¹ Trautenauer Wochenblatt, roč. 3, č. 5, 31. 1. 1870, s. 3.

²⁵² Trautenauer Wochenblatt, roč. 3, č. 6, 7. 2. 1870, s. 2.

²⁵³ Trautenauer Wochenblatt, roč. 3, č. 5, 31. 1. 1870, s. 2.

²⁵⁴ Die Presse, roč. 23, č. 124, 6. 5. 1870, s. 5.

²⁵⁵ Trautenauer Wochenblatt, roč. 3, č. 27, 4. 7. 1870, s. 2.

²⁵⁶ BLATNÍK, Pavel, *Počátky lokální železniční dopravy v severovýchodních Čechách*, Praha 2017, str. 31.

²⁵⁷ Trautenauer Wochenblatt, roč. 3, č. 43, 24. 10. 1870, s. 2. Pavel Blatník uvádí ve své publikaci jako datum zahájení provozu 27. 10. 1870 (*Počátky lokální železniční dopravy v severovýchodních Čechách*, s. 63), stejné datum zmiňuje i Antonín Just (*Trutnov známý neznámý*, s. 71).

²⁵⁸ Zpráva o změně názvu původní stanice Trutnov (Trautenau) se objevila např. ve Wiener Handelsblatt, r. 7, č. 209, 14. 9. 1870, s. 1, v Oesterreichisches Journal, r. 1, č. 78, 23. 10. 1870, s. 5 nebo v Národních listech, r. 10, č. 291, 25. 10. 1870, s. 3.

nesla jméno *Parschnitz* (namísto původního *Trautenau*) a nově postavená stanice nedaleko trutnovského náměstí, jež patřila společnosti ÖNWB byla pojmenována *Trautenau*. První týden provozu na tomto úseku začal dramatičtěji, než se pravděpodobně očekávalo. V pátek 28. října se odpojily od lokomotivy čtyři uhelné vagony, které ačkoliv byly prázdné, tak klesaly k Poříčí – zastaveny byly v blízkosti Ličné, nedaleko poříčského nádraží, kde se terén zvedá.²⁵⁹ Autor zprávy si neodpustil na konto této události uštěpačnou poznámku o „vynikající poloze“ trutnovského nádraží, kterou tak odkazoval zpět k relativně nedávným sporům o umístění stanice. Nedlouho na to došlo k sesuvu půdy na trati *Poříčí-Královec*, konkrétně mezi Bernarticemi a Křenovem, kvůli čemuž se stala trať neprůjezdnou na jeden den.²⁶⁰

Problémy na úseku *Poříčí-Trutnov* nadále pokračovaly v zimních měsících téhož roku. Tisk přinesl zpětně zprávu o stížnosti, která se dostala k ministerstvu obchodu.²⁶¹ Předmětem stížnosti byla skutečnost, že společnost SNDVB nezavedla prodej přímých jízdenek na nově otevřených tratích, konkrétně se jednalo o úseky *Kolín-Mladá Boleslav* a *Poříčí-Trutnov*, zároveň nebyla zajištěna ani doprava spěšnin mezi „staršími“ a nově otevřenými stanicemi čímž vlastně železnice pozbývala jeden ze svých hlavních úkolů, kterým přeprava čehokoliv z bodu A do bodu B dozajisté byla. Železniční společnost měla tento nedostatek napravit nejpozději do 1. ledna roku 1871. Poslední významnou událostí roku 1870 bylo pro místní železnici zprovoznění trati *Kunčice nad Labem-Trutnov* ke kterému došlo 21. prosince a přineslo s sebou i zavedení osobní dopravy mezi Trutnovem a Poříčím.²⁶² Nově tedy bylo možné dojet z Kunčic nad Labem přes Hostinné, Chotěvice, Pilníkov a Trutnov až do Poříčí, přičemž jízda smíšeným vlakem z jednoho konce na druhý trvala přibližně dvě hodiny.²⁶³

Počátkem roku 1871 přinesl trutnovský týdeník zprávu týkající se trati Josefov-Královec. Společnost SNDVB se vzhledem k nehodě na trati *Lemberg-Czermowizer*²⁶⁴ rozhodla všechny mosty Schiffkornovy konstrukce nahradit mosty příhradovými, což se dotýkalo i úseku trati Poříčí-Královec.²⁶⁵ Dle zprávy rekonstrukce mostů neměla omezit železniční provoz. V závěru textu stojí věta, která chválí společnost SNDVB za úpravu mostů a zároveň zmiňuje, že se tímto krokem „zvýší důvěra cestujících v bezpečnost trati“, což do

²⁵⁹ Trautenauer Wochenblatt, roč. 3, č. 44, 31. 10. 1870, s. 2.

²⁶⁰ Tamtéž.

²⁶¹ Oesterreichisch- ungarische Eisenbahn-Zeitung, roč. 1, č. 36, 2. 12. 1870, s. 151.

²⁶² Trautenauer Wochenblatt, roč. 3, č. 52, 27. 12. 1870, s. 2.

²⁶³ Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt in Oesterreich, roč. 10, č. 2, 7. 1. 1871, s. 18.

²⁶⁴ Jednalo se o trať mezi současnými ukrajinskými městy Lvov a Černovice.

²⁶⁵ Trautenauer Wochenblatt, roč. 4, č. 5, 31. 1. 1871, s. 2.

určité míry značí, že lidé byli po nešťastné události na trati *Lemberg-Czermowizer* patrně při volbě dopravního prostředku obezřetnější než předtím.²⁶⁶

Obezřetnosti bylo zřejmě třeba i při pohybu v blízkosti kolejí. V pátek 24. února se v trutnovské stanici opět odpojil vagon, který stejně jako v říjnu dojel samovolně téměř do stanice Poříčí.²⁶⁷ Naštěstí se celý incident obešel bez nehody. Zůstaneme-li u zpráv z železnice, dozvíme se mimo jiné, že ve Svobodě nad Úpou probíhal v zimním období výkup pozemků, přes které měla za pár měsíců vést nová pobočná trať *Trutnov-Svoboda nad Úpou*, jenž v následujících měsících místní tisk relativně často věnoval pozornost.²⁶⁸

Postupný rozvoj železniční sítě v okolí Trutnova si vyžádal i rozšíření počtu telekomunikačních zařízení, proto na jaře zástupci města Žaclěř spolu s místními průmyslníky podali žádost o zřízení telegrafní stanice v Žaclěři. Přihlédneme-li k rozvíjejícímu se průmyslu v dané oblasti a s tím související potřebě komunikovat se vzdálenějšími městy, ale i k nově vznikajícím telegrafním stanicím v Trutnově, Úpici a Náchodě, zdá se tento krok být logický. V době podání žádosti se sice nejbližší telegrafní stanice k Žaclěři nacházela v pár kilometrů vzdáleném Královci, přesto však bylo počítáno s tím, že by v létě téhož roku žaclěřská telegrafní stanice mohla vzniknout.²⁶⁹

Spolu se zvyšujícím se provozem na nádražích se začaly rozvíjet i specifické aktivity některých osob, ze kterých především průmyslníci zřejmě radost neměli. V trutnovském týdeníku si lze v části věnované inzerci všimnout specifické poptávky od Theodora Kleinwächtera, majitele hutě Sofie ve Svatoňovicích.²⁷⁰ Sám majitel nabízí 20 guldenů tomu, kdo mu sdělí jméno alespoň jedné z osob, která krade uhlí z jeho vagónů pohybujících se na trati mezi Poříčím a Svatoňovicemi. Zda byl zloděj dopaden se již nedozvíme, jisté však je, že jeho případné dopadení trvalo několik měsíců, jelikož se inzerát v novinách objevoval pravidelně od května až do začátku září.²⁷¹

V jarních měsících byla pozornost tisku věnována především finišující výstavbě trati Ostroměř-Kunčice nad Labem, jejíž provoz byl zahájen 1. června roku 1871.²⁷² V souvislosti s otevřením nové trati vešel v platnost i nový jízdní řád, jenž se dotýkal mimo jiné stanice Poříčí

²⁶⁶ Trautenuer Wochenblatt, roč. 4, č. 5, 31. 1. 1871, s. 2.

²⁶⁷ Trautenuer Wochenblatt, roč. 4, č. 9, 28. 2. 1871, s. 2.

²⁶⁸ Tamtéž.

²⁶⁹ Trautenuer Wochenblatt, roč. 4, č. 18, 2. 5. 1871, s. 3.

²⁷⁰ Tamtéž.

²⁷¹ Naposledy se inzerát objevuje v: Trautenuer Wochenblatt roč. 4, č. 36, 5. 9. 1871, s. 5.

²⁷² Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt in Oesterreich, roč. 10, č. 44, 3. 6. 1871, s. 532.

(úsek Velký Osek-Poříčí). Na základě zpráv prezentovaných v místním tisku lze předpokládat, že se železniční doprava poměrně rychle rozmáhala, jelikož *Trautenuer Wochenblatt* v sekci místních zpráv informuje o tak velké vytíženosti stanice Trutnov, že čtvrtá kolej je neustále zaplněná vagóny a tím pádem zde není ani prostor k vykládce.²⁷³ Zatímco se trutnovské nádraží potýkalo s kapacitními problémy, ve Svobodě nad Úpou postupovaly díky hezkému počasí svižným tempem práce na pobočné trati vedoucí z Trutnova. Tisk uváděl, že bylo hotových zhruba 60 % zemních prací, přičemž se pokračovalo i s pracemi na mostech a staničních budovách.²⁷⁴

Na sledovaném úseku trati *Poříčí-Královec* zřejmě provoz probíhal tak jak měl, jelikož tisk tuto trať nezmiňoval. Po delší odmlce se v souvislosti s touto pobočnou tratí objevila zmínka až při úpravách mostů Schiffkornovy konstrukce v Libči, Bernarticích a Křenově. Jak již bylo počátkem roku 1871 oznámeno, k úpravám mostů došlo, a to bez omezení železničního provozu, dokonce i bez zranění dělníků až na jednu výjimku. Během prací na mostě v Libči spadl z 22 m vysokého prkenného lešení tesař Franz Jüpner z Chvalče, který během 30 minut na zranění způsobená pádem zemřel.²⁷⁵

Začátkem října informoval *Trautenuer Wochenblatt* své čtenáře o brzkém dokončení pobočné trati Trutnov-Svoboda nad Úpou. Skutečnost blížícího se otevření trati byla vítanou zprávou nejen pro průmyslové podniky nacházející se v údolí řeky Úpy, ale také pro obyvatele Svobody nad Úpou, kteří se „s velkou horlivostí“ připravovali na příjezd lokomotivy.²⁷⁶ I konec října přinášel pozitivní zprávy, jelikož byla v Žaclěři předposlední říjnovou sobotu otevřena již zmiňovaná telegrafní stanice.²⁷⁷

V polovině listopadu se zdála pobočná trať z Trutnova do Svobody být hotová, avšak stále nebylo veřejnosti jasné, kdy proběhne zkušební provoz.²⁷⁸ Poprvé se lokomotiva objevila na dráze odpoledne 20. listopadu 1871, nicméně dle dostupných zpráv mělo ke zprovoznění trati dojít až 17. prosince, jelikož si generální ředitelství společnosti SNDVB přálo, aby byly všechny práce dokončeny před otevřením trati.²⁷⁹ Technicko-policejní zkušební jízda proběhla 11. prosince a trať byla na jejím základě prohlášena za provozuschopnou, nic tedy nebránilo

²⁷³ Trautenuer Wochenblatt, roč. 4, č. 26, 4. 7. 1871, s. 3.

²⁷⁴ Trautenuer Wochenblatt, roč. 4, č. 29, 18. 7. 1871, s. 3.

²⁷⁵ Trautenuer Wochenblatt, roč. 4, č. 35, 29. 8. 1871, s. 2.

²⁷⁶ Trautenuer Wochenblatt, roč. 4, č. 40, 3. 10. 1871, s. 2-3.

²⁷⁷ Trautenuer Wochenblatt, roč. 4, č. 43, 24. 10. 1871, s. 2.

²⁷⁸ Trautenuer Wochenblatt, roč. 4, č. 46, 14. 11. 1871, s. 3.

²⁷⁹ Trautenuer Wochenblatt, roč. 4, č. 47, 21. 11. 1871, s. 3.

jejímu brzkému otevření.²⁸⁰ Slavnostní zprovoznění trati proběhlo v avizovaný den, tedy v neděli 17. prosince, přičemž autor dopisu, který redakce *Trautenauer Wochenblatt* otiskla, o této události napsal, že takovou oslavu „naše městečko nezažilo a už nikdy nezažije“.²⁸¹ Takto velkolepě byl ve Svobodě zakončen rok 1871 a spolu s ním i výstavba železniční sítě společnosti ÖNWB v okolí Trutnova, která se napojila v Poříčí na trať ve vlastnictví společnosti SNDVB čímž byla položena železniční síť východního Podkrkonoší.

Na konci roku 1871 tedy byla v okolí města Trutnova v provozu trať *Josefov-Svatoňovice-Královec-Lubawka* (jejíž součástí je sledovaný úsek Poříčí-Královec + později i Žacléř), dále trať *Stará Paka-Trutnov* (zahrnující úsek Kunčice nad Labem-Poříčí) a také trať *Trutnov-Svoboda*.

Nově rozšířená železniční síť pokrývala relativně rozlehlou oblast Podkrkonoší čímž umožňovala i dobré spojení s dalšími průmyslově orientovanými městy monarchie, tudíž se výstavba tratí na pár následujících let pozastavila. K dalšímu rozšíření trati došlo až díky Zákonu o místních drahách č. 56 ř. z. z 26. května 1880. Zákon umožňoval specifické úlevy pro místní dráhy, čehož částečně využila nově vzniklá Rakouská společnost místních drah (ÖLEG) a získala ještě v rok vydání zákona č. 56 ř. z. koncese pro tři místní tratě, přičemž jedna z nich měla propojit Královec s Žacléřem.²⁸²

Tisk již v lednu roku 1880 oznamoval zamýšlenou výstavbu trati mezi Královcem a Žacléřem, nicméně tato zpráva neobsahovala žádné detaily týkající se trati, kromě skutečnosti, že půjde o trať s normálním rozchodem.²⁸³ Následně se již ve zkoumaném vídeňském a pražském tisku o této dráze neobjeví ani zmínka až do prvních prosincových dní, kdy bylo čtenářstvo obeznámeno o udělení předběžné koncese pražské společnosti Schön und Wessely.²⁸⁴

Pozornost tisku totiž byla téměř celý rok směřována k jiné trati, jejímž výchozím bodem mělo být Poříčí. Jednalo se o trať z Poříčí do Teplic nad Metují, v dobovém tisku označovanou jako *Parschnitz-Weckelsdorf*. Hned v březnu vyšla zpráva o nově vzniklém konsorciu, které si dalo za cíl zmíněná průmyslová města propojit dráhou o délce 17-18 km.²⁸⁵ Trať byla považována za důležitou nejen z hlediska průmyslového, ale také turistického, jelikož jak autor

²⁸⁰ Trautenauer Wochenblatt, roč. 4, č. 50, 12. 12. 1871, s. 2-3.

²⁸¹ Trautenauer Wochenblatt, roč. 4, č. 52, 24. 12. 1871, s. 2

²⁸² BLATNÍK, Pavel, *Počátky lokální železniční dopravy v severovýchodních Čechách*, Praha 2017, str. 32.

²⁸³ Österreichische Zeitschrift für Verwaltung, roč. 13, č. 3, 15. 1. 1880, s. 16.

²⁸⁴ Wiener Zeitung, č. 281, 5. 12. 1880, s. 15.

²⁸⁵ Oesterreichische Eisenbahn-Zeitung, roč. 3, č. 11, 14. 3. 1880, s. 158

článku psal „*města Weckelsdorf a Aderbach jsou světoznámá svými nádhernými romantickými pískovcovými skalami, které každoročně navštíví mnoho tisíc lidí a železniční trať by přirozeně usnadnila, respektive podpořila cestovní ruch*“.²⁸⁶ V nadcházejících měsících nabraly události rychlý spád: koncem května byla vydána konsorciu předkoncese²⁸⁷, v červnu podle zpráv z *Prager Tagblatt* v Trutnově pobýval inženýr zodpovědný za výstavbu této trati, přičemž jeho úkolem bylo seznámit se s oblastí kterou trať povede a připravit si potřebné plány pro budoucí stavbu.²⁸⁸ Tentýž měsíc byly zahájeny trasovací práce na trati, jejíž dokončení bylo plánováno v následujícím roce.²⁸⁹ V září již vídeňský tisk zmiňoval probíhající technickou kontrolu trati *Parschnitz-Weckelsdorf*, především ale uváděl délku trati, která se více přibližovala pozdějšímu provedení a to 32 km.²⁹⁰ 20. října upozorňoval deník *Prager Tagblatt* své čtenáře na nadcházející inspekci trati, ke které mělo dojít 25. října, což by samo o sobě nebylo až tak výjimečnou zprávou, nicméně hned na samém začátku se dozvídáme, že se jednalo o „dlouho zpochybňovanou stavbu železnice“.²⁹¹ Přestože nová trať byla zřejmě vnímána některými i negativně, trutnovský průmysl zastoupený při inspekci významnými osobnostmi vysílal do společnosti opačný signál. Jmenovitě se zúčastnil např.: Faltis²⁹², (Alois) Haase²⁹³, (Ignác) Etrich²⁹⁴ a (Prosper) Piette²⁹⁵, ale i starostové obcí jimiž měla trať procházet.²⁹⁶ V listopadu se v tisku opět objevila zpráva o nesouhlasu s novou tratí, tentokrát již odpůrci byli specifikováni.

²⁸⁶ Tamtéž.

²⁸⁷ *Prager Tagblatt*, roč. 4, č. 145, 26. 5. 1880, s. 9

²⁸⁸ *Prager Tagblatt*, roč. 4, č. 173, 23. 6. 1880, s. 10

²⁸⁹ *Oesterreichische Eisenbahn-Zeitung*, roč. 3, č. 26, 27. 6. 1880, s. 66.

²⁹⁰ *Oesterreichische Eisenbahn-Zeitung*, roč. 3, č. 37, 12. 9. 1880, s. 493. Zprávu stejného obsahu lze najít i ve: *Wiener Zeitung*, č. 204, 3. 9. 1880, s. 6

²⁹¹ *Prager Tagblatt*, roč. 4, č. 292, 20. 10. 1880, s. 8.

²⁹² Článek v *Prager Tagblatt* nespécifikoval, který z Faltisů se zúčastnil. Nicméně je zřejmé, že se nejednalo přímo o zakladatele mechanických přádelen Johanna Faltise, jelikož tou dobou byl šest let po smrti. Inspekce trati byl pravděpodobně přítomen některý z jeho synů, kteří po smrti otce firmu provozovali pod jménem Johan Faltis, dědicové (*Johann Faltis Erben*). (ZUMR, Tomáš, *Dělnické kolonie v Trutnově 1878-1921*, Brno 2011. Diplomová práce, Masarykova univerzita v Brně, s. 13.)

²⁹³ Jedná se o stejnojmenného potomka Aloise Haaseho (1812-1878). (ZUMR, Tomáš, *Dělnické kolonie v Trutnově 1878-1921*, Brno 2011. Diplomová práce, Masarykova univerzita v Brně, s. 14.)

²⁹⁴ Ignác Etrich (1839-1927) byl synem Josefa Etricha (1803-1878). Ignác strávil nějaký čas v anglickém Leedsu u firmy Newton a spol. Díky svému pobytu nabyl potřebných zkušeností a naučil se konstruovat stoje používané v přádelnách. Úspěšný byl nejen v podnikání, ale také v rozšíření spiritismu do oblasti Podkrkonoší, čemuž částečně „napomohla“ i jeho služebná Marie Votočková z Jestřábí u Jilemnice. (<http://www.freiheit.cz/2-freiheit---je-hezky-cesky-Svoboda-nad-Upou/260-jak-se-rodí-dynastie.html> (staženo dne 27. 7. 2023))

²⁹⁵ Prosper Piette (1846-1928) pokračoval ve šlépějích svého otce (Prosper Piette, 1806-1872) a podnikal v papírenském průmyslu. Působil v Dolním Maršově (v současné době část obce Svoboda nad Úpou). Firma stála u počátků výroby cigaretového papíru v rakousko-uherské monarchii, produkovala ale i další druhy papíru. Sám Prosper někdy bývá nazýván "Otcem Krkonoš" jelikož se zasloužil o rozvoj turismu v Krkonoších. Např. se dodnes jeho zásluhou můžeme projít po tzv. Růženině cestě ze Svobody nad Úpou k Rýchorské boudě, kterou Piette vybudoval na počest své manželky Rosy Fiedler. (<https://archakrkonos.cz/osoby/6028-piette-rivage-prosper-1846/> (staženo dne 5. 8. 2023))

²⁹⁶ *Prager Tagblatt*, roč. 4, č. 307, 4. 11. 1880, s. 8.

Jednalo se o představitele uhelných dolů v Žaclěři, kteří se obávali že by nová trať mohla snížit odbyt uhlí z žaclěřských dolů.²⁹⁷ Ačkoliv i ti zastupovali místní průmysl, na rozdíl od výše zmíněných jmen měli mnohem větší důvod k obavám. Nová trať by se pravděpodobně musela přiblížit k Jestřebím horám, které byly dalším zdrojem černého uhlí – těžilo se nejen ve Svatoňovicích, jimiž procházela trať *Josefov-Svatoňovice*, ale i v oblasti Radvanic, v jejichž blízkosti by vedla trať *Poříčí-Teplice nad Metují* (později se tak i stalo).

Téma trati *Poříčí-Teplice nad Metují* se znovu objevilo i počátkem roku 1881. Dozvídáme se, že navrhovanou trať musel pozměnit inženýr Neminar v Innsbrucku, tak aby bylo možné projekt předložit k financování.²⁹⁸ Zprávy týkající se této trati se bylo možné najít i později v průběhu roku, nicméně je zjevné, že se naskytl problém, jelikož tisk v souvislosti s tratí řešil zejména otázku financí a tak se v různém časovém rozmezí objevovaly kratší články o podpoře ze strany bankovních institucí, ale i průmyslníků, kteří v červenci chtěli požádat o podporu výstavby trati i ministra obchodu, jenž měl strávit několik dní na návštěvě u poslance Říšské rady Františka Deyma ze Stříteže v Hostinném.²⁹⁹ Později se ještě k této trati objevila krátká informace sdělující pouze skutečnost, že by k zahájení výstavby mělo dojít v předposledním měsíci roku 1881, přičemž rok následující bude trať zprovozněna.³⁰⁰ Následně do konce roku veškeré zmínky spojené s tratí do Teplíc nad Metují utichly a na scénu se znovu vrátila již plánovaná trať *Královec-Žaclěř*, jejíž budoucnost se zdála být mnohem nadějnější.

V březnu tisku neunikla informace o proběhlé úspěšné revizi normálně rozchodné dráhy Královec-Žaclěř dlouhé 5 km, čítající stanice Černá Voda (*Schwarzwasser*)³⁰¹ a Žaclěř (*Schatzlar*). Bylo počítáno i s vlečkou ze stanice Černá Voda do uhelných dolů v Lamperticích. Náklady, které měla společnost ÖLEG na výstavbu vynaložit činily zhruba 280 000 zl. S dokončením stavby bylo počítáno na podzim roku 1882.³⁰² V mezidobí, než došlo k udělení koncese lze v souvislosti se sledovaným územím zaznamenat spíše okrajové informace dokreslující dění v okolí trati.

²⁹⁷ Prager Tagblatt, roč. 4, č. 319, 16. 11. 1880, s. 8.

²⁹⁸ Prager Tagblatt, roč. 5, č. 2, 2. 1. 1881, s. 8.

²⁹⁹ Die Presse, roč. 34, č. 206, 28. 7. 1881, s. 4.

³⁰⁰ Die Presse, roč. 34, č. 206, 28. 7. 1881, s. 4.

³⁰¹ Název *Schwarzwasser* neboli Černá Voda byl zmíněn v několika novinových článcích ještě před zprovozněním tratě, ale reálně použit nebyl. I text koncese stanici namísto *Schwarzwasser* označuje jako Lampertice (*Lampersdorf*). V současnosti je Černá Voda osadou Žaclěře.

³⁰² Prager Tagblatt, roč. 5, č. 82, 23. 3. 1881, s. 9. Podobná zpráva vyšla i na dalších místech, např. ve vídeňském *Neue Freie Presse (Abendblatt)*, č. 5950, 22. 3. 1881, s. 4.

V květnu v souvislosti se silnými dešti byla přerušena doprava na trati *Ostroměř-Bělohrad*, nicméně trať *Bělohrad-Stará Paka-Poříčí* zůstala funkční, stejně tak zůstala v provozu i stanice Trutnov.³⁰³ Později, 2. srpna roku 1881, bylo vydáno povolení k zahájení stavby Královec-Žacléř což s několikadenním zpožděním oznamoval zejména vídeňský tisk.³⁰⁴ Text koncese otisknutý ve *Wiener Zeitung* kromě obecných ustanovení týkajících se majetkových vztahů, finančních úlev nebo třeba základních informací o provozu obsahoval i konkrétní informace o trati.³⁰⁵

Jak již bylo v tisku zmíněno v období před vydáním koncese, železnice měla normální rozchod, tedy 1435 mm, přičemž nejvyšší možná rychlost byla 21 km/hod. Dráha o délce 5,55 km začínala na jihozápadní straně stanice Královec, která byla ve vlastnictví společnosti SNDVB. Odsud trať pokračovala západním směrem ke stanici Lampertice a následně se ubírala jihovýchodním směrem ke konečné stanici Žacléř. Z nádraží v Lamperticích byla vedena pobočná trať o celkové délce 1,16 km k šachtě Marii. Z této pobočné trati vedla další odbočka o délce 150 m směřující do prostoru šachty Elišky. Součástí koncese byla taktéž skutečnost, že se společnost vlastníci trať *Královec-Žacléř* má vynasnažit spolupracovat se společností SNDVB tak, aby návaznost spojů osobní dopravy cestujícím cestování spíše usnadňovala. Pokud by společnosti mezi sebou shodu nenašly, vyhradila si státní správa právo do používání vozů zasáhnout. Taktéž mělo být průmyslovým podnikům nacházejícím se poblíž dráhy umožněno se na trať (za úhradu nákladů spojených s výstavbou vlečky) připojit; dráha měla být zvolena tak, aby její výstavba/provoz byl co nejvýhodnější. Z čistě technických specifikací se lze dozvědět, že se jednalo o jednokolejnou trať s maximálním sklonem 25 ‰, zastávky měly být (pokud to terén umožňoval) postaveny vodorovně, případné mosty a propustky na trati měly být konstruovány z kamene, železa nebo z jejich kombinace. Staniční budovy nemusely být nutně rozlehle, stačilo, když svou velikostí budou úměrně odpovídat potřebám provozu na dráze. Nehledě na velikost stavby budovy musely být postaveny v souladu s platnými stavebními předpisy. Zřízení telegrafního zařízení bylo pro tuto konkrétní trať dobrovolné. Stanoven byl i minimální počet vozidel, které se měly ve stanici nacházet, konkrétně šlo o: 2 třínápravové cisternové lokomotivy, 2 osobní vozy typu omnibus, 2 služební vozy a 26 nákladních vozů (nespecifikovaných typů). Vozidla i kolejnice měly pocházet výhradně z

³⁰³ Prager Tagblatt, roč. 5, č. 150, 31. 5. 1881, s. 3.

³⁰⁴ Österreichische Zeitschrift für Verwaltung, roč. 14, č. 35, 1. 9. 1881, s. 148.

³⁰⁵ Wiener Zeitung, č. 212, 16. 9. 1881, s. 4-5.

produkce domácích tovarů. Závěr koncese byl věnován zejména jízdnému, přepravním poplatkům a podmínkám využití trati státními institucemi nebo např. armádou.³⁰⁶

První měsíce následujícího roku se v tisku nesly spíše v duchu „připomínání“ již proběhlých skutečností týkajících se trati *Královec-Žacléř*, šlo například o uskutečnění politickou inspekci nebo schválení výstavby této místní dráhy. V březnu roku 1882 se ve vídeňském tisku objevila krátká zpráva shrnující dosavadní stav výstavby trati. Základní práce byly dokončeny a nyní měla v pracích na trati pokračovat firma Schön und Wessely. V době vydání článku se předpokládalo, že by dráha mohla být zprovozněna již ve druhé polovině srpna. Týž zpráva obsahovala další velmi důležitou informaci týkající se dráhy *Poříčí-Teplice nad Metují*, a to konkrétně sdělení, že projekt železnice *Parschnitz-Weckelsdorf* má velmi malou šanci na realizaci.³⁰⁷ V novinovém článku nebylo vysvětleno, z jakého důvodu k realizaci trati nakonec nedojde, nicméně v předcházejících letech, kdy byla realizace trati tiskem probírána lze spatřit zjevné potíže s financováním. Dalším problémem byl hornatý terén, který byl výzvou jak pro inženýry, tak pro dělníky. Trať *Teplice nad Metují-Poříčí* se své realizace dočkala až o pár let později, kdy se roku 1892 jejího projektování ujal inženýr Hermann Danner. Přestože plán trati byl připravený relativně rychle, proces jejího schvalování se táhl roky – poslední obhlídka budoucí trati se konala na podzim roku 1906. Práce na trati probíhaly pouze dva roky, avšak těsně před otevřením došlo k průtahům v podobě politického protestu proti chybějícím českým názvům na staničních budovách. Zahájení provozu bylo tedy přesunuto až na 24. září 1908, přičemž ještě týž den došlo na trati ke smrtelné nehodě.³⁰⁸

Než se vrátíme zpět ke trati *Královec-Žacléř*, je třeba zmínit rozsáhlé červencové povodně roku 1882, které Trutnov a jeho okolí postihly. Tato přírodní katastrofa zasáhla jak trutnovské průmyslníky, tak i některé části železniční trati v Podkrkonoší. Povodni 17. července předcházela dopolední bouřka, která sama o sobě příliš škod nenapáchala, nicméně v odpoledních hodinách „se spustila mimořádně silná průtrž mračen trvající 4 hodiny.“³⁰⁹

Popis škod napáchaných vodním živlem přinášel nejen pražský ale i vídeňský tisk, který hned 19. července vydal obsáhlý článek s výčtem škod. Povodeň způsobila velké újmy na majetku především továrníkům, jejichž podniky se nacházely poblíž řeky Úpy. Mezi nejvíce zasažené patřil kupříkladu továrník Karl Benoni a jeho sklárny v Temném Dole, dalšími

³⁰⁶ Wiener Zeitung, č. 212, 16. 9. 1881, s. 4-5.

³⁰⁷ Neue Freie Presse (Abendblatt), č. 6310, 21. 3. 1882, s. 4.

³⁰⁸ BLATNÍK, Pavel, *Počátky lokální železniční dopravy v severovýchodních Čechách*, Praha 2017, str. 76-81.

³⁰⁹ Správa Krkonošského národního parku, *Největší povodně v Krkonoších*, Vrchlabí 2014, s. 7.

postiženými podniky se staly papírny Gustav Roeder und Comp. a Prosper Piette, přičemž poslední zmíněná papírna byla zasažena o něco více – proud vody s sebou údajně strhl nejen stovky sudů s naftou, které odplavaly ale dokonce byla odplavena kamenná stáj při továrně. V Mladých Bukách bylo dle dostupných informací u hamerského mostu naplaveno 4000 metrů dřeva, které Úpa splavila z Velké Úpy a Temného Dolu. Zasaženo bylo i trutnovské Horní a Dolní Staré Město, přičemž v Horním Starém Městě byl stržen železniční most u Duncanova bělidla. Živelná pohroma se nevyhnula ani od Krkonoš vzdálenějšímu Poříčí, na jehož přilehlých polích k řece se nacházely až 1 m vysoké naplaveniny.³¹⁰

Rozsah povodní se nevyhnutelně dotkl i vlakových spojení. Mezi Hostinným a Kunčicemi nad Labem bylo spojení přerušeno úplně. Na trati mezi Trutnovem a Svobodou nad Úpou byl provoz na popud okresního hejtmána rychle obnoven.³¹¹ Prager Tagblatt přidával informace o trati Poříčí-Lubawka na které provoz přerušen nebyl, stejně tak provoz nadále pokračoval na trati Poříčí-Josefov.³¹²

Tato přírodní katastrofa nevyhnutelně zasáhla veškeré obyvatelstvo, nejen movité průmyslníky, ale i chudší obyvatelstvo, pro které ztráta střechy nad hlavou či případné poškození majetku mohla být devastující. Tisk neopomněl zmínit ani škody na lidských životech, kterých nebylo tolik, ale přesto nějaké byly.³¹³ Předpokládalo se, že velká část mrtvol (jak zvířecích, tak lidských) bude zavalena masou dřeva, která se nacházela, u již zmíněného hamerského mostu v Mladých Bukách.³¹⁴ Výjimkou nebyly zprávy o vytažených koních a kočárech z řeky, kterým chyběli vozkové. Avšak našli se i tací šťastlivci, jako „starší učitel Jirka ze Lhoty“ (u Trutnova), který byl v Trutnově nahlášen jako oběť povodně, ale nakonec ho živého našli u mýtnice v Poříčí.³¹⁵

Necelý týden po povodních se podařilo Trutnovu a Vrchlabí získat podporu ze strany státu, která měla sloužit k opravám napáchaných škod či podpoře postižených obyvatel. Dotace byla ve výši 5000 zl. byla rozdělena mezi obě města, přičemž okres Trutnov získal 3000 zl. a Vrchlabí 2000 zl. Po týdnu také informovalo ředitelství ÖNWB o zprovoznění trati z Kunčic nad Labem do Hostinného, nicméně stále zde platila určitá omezení – na některých místech

³¹⁰ Neue Freie Presse (Abendblatt), č. 6427, 19. 7. 1882, s. 2.

³¹¹ Neue Freie Presse, č. 6428, 20. 7. 1882, s. 6.

³¹² Prager Tagblatt, roč. 6, č. 199, 20. 7. 1882, s. 5.

³¹³ Neue Freie Presse (Abendblatt), č. 6427, 19. 7. 1882, s. 2.

³¹⁴ Neue Freie Presse, č. 6428, 20. 7. 1882, s. 6.

³¹⁵ Prager Tagblatt, roč. 6, č. 201, 22. 7. 1882, s. 5.

bylo nutné přestupovat a pak stále nefungovala nákladní doprava (s výjimkou spěšné nákladní dopravy).³¹⁶

Vrátíme-li se zpět k železniční dopravě, dočteme se v tisku, že v souvislosti s blížícím se zprovoznění trati *Královec-Žacléř* byla pověřena rakouská společnost Krauss & Comp. výrobou dvou lokomotiv s tendrem, které měly být zanedlouho provozovány právě na této trati.³¹⁷ Postupnému zprovoznění trati již tedy nic nestálo v cestě.

V období července a srpna „byly schváleny všechny budovy a kolejové plány stanic“.³¹⁸ Následně se společnosti ÖLEG podařilo 12. září roku 1882 získat pro tuto trať povolení k zahájení provizorní nákladní dopravy, které umožňovalo přepravu nejen stavebního materiálu, ale i vytěženého uhlí.³¹⁹ 26. září došlo k předběžné revizi trati a mostů, při které nebyly shledány problémy. Další zkouškou v pořadí byla technicko-policejní, která se uskutečnila 5. října. Revize trati i tentokrát proběhla v pořádku, tudíž bylo společnosti ÖLEG zároveň vydáno ústní povolení k okamžitému veřejnému provozu.³²⁰ Ke státní kolaudaci trati došlo o dva roky později, konkrétně 23. října 1884.³²¹

Do konce roku 1882 novináři příliš pozornosti železnici nevěnovali, nebudeme-li počítat oznámení o změně cenového tarifu na trati *Královec-Žacléř*, který měl platit zhruba od poloviny prosince.³²² Lze říci, že tisk ke konci roku v souvislosti se sledovaným územím nabízel spíše články poutající pozornost senzacechtivého čtenáře.

V zimních měsících se v trutnovském hotelu Weißen Roß ubytoval úředník Trauttmansdorf, který údajně sloužil ve službách korunního prince Rudolfa. Muž tvrdil, že byl v noci okraden třemi dalšími muži na silnici mezi Poříčím a Trutnovem. Zloději mu odcizili několik drobností, hotovost a odznak, jenž příslušníci tajné policie vlastní. Barona Trauttmansdorfa se rozhodl navštívit okresní soudce Mündl, jelikož se mu okolnosti přepadení a zejména jeho titul („Freiherr v. Trauttmansdorf, k. k. geheimer Ober-Regierungscommissär“) nezdály. Nakonec po výměně několika telegramů bylo zjištěno, že nikdo takový ve skutečnosti neexistuje. Podvodník se ve vězení ke svému prohřešku přiznal a

³¹⁶ Morgen Post, roč. 32, č. 201, 23. 7. 1882, s. 4.

³¹⁷ Die Presse, roč. 35, č. 205, 27. 7. 1882, s. 5.

³¹⁸ BLATNÍK, Pavel, *Počátky lokální železniční dopravy v severovýchodních Čechách*, Praha 2017, s. 32.

³¹⁹ Verkehrszeitung, roč. 9, č. 39, 24. 9. 1882, s. 309

³²⁰ (Neuigkeits) Welt Blatt, č. 240, 19. 10. 1882, s. 29.

³²¹ BLATNÍK, Pavel, *Počátky lokální železniční dopravy v severovýchodních Čechách*, Praha 2017, s. 32.

³²² Verkehrszeitung, roč. 9, č. 52, 24. 12. 1882, s. 415.

představil se jako Carl Schulz, sochař z pruského města Striegau. Co umělce k tomuto činu motivovalo však zůstalo tajemstvím.³²³

Další zajímavostí, na kterou se *Prager Tagblatt* v prosinci roku 1882 zaměřil byl fenomén spiritismu v Krkonoších. 4. prosince vyšla zpráva informující o dvou nových obětech spiritismu, který se údajně v regionu rychle rozšířil. První obětí byl bloudící muž po Trutnově, který pocházel z Nových Voletin. Muž se „zúčastnil spiritistického sezení a v důsledku toho vykazoval nejlepší známky šílenství“.³²⁴ Tajemno přilákalo i mladou dívku, která spiritistickou seanci navštívila bez souhlasu rodičů v Haaseho továrně v Poříčí. Na seanci se dostala do stavu podobného hypnóze, následně ji odvezli domů. Dívka však od té doby měla vážné zdravotní problémy.³²⁵

O několik dní déle vyšel ve jiném deníku opět text věnovaný spiritismu. V mezidobí se proti této „novince“ rozhodly zakročit i úřady, nicméně článek neupřesňuje, jak se snaha o potlačení spiritismu projevovala. Zájem o spiritismus údajně tkvěl v jednotvárném společenském a rodinném životě na vesnici, kde byla zprvu komunikace s oním světem zakoušena pouze pro zábavu, avšak po čase se tato zábava transformovala v posedlost. Spiritismus byl v dané době populární mimo jiné v Dolním Rakousku mezi některými duchovními a šlechtou. Autor článku však poukazuje na to, že oblast českých Krkonoš je v tomto směru nebezpečnější, jelikož bylo „kulturně a historicky ověřenou skutečností, že obyvatelstvo zabývající se tkalcovstvím, žijící v horské izolaci má vrozený sklon k mystice.“³²⁶ Zájem o tajemno se šířil údolím řeky Úpy prostřednictvím tematicky zaměřených publikací, které si pořizovali zejména dělníci, kteří pod vlivem této „nauky“ byli prý méně produktivní a propadali postupnému šílenství. Článek ve svém závěru neopomněl popsat zkušenosti redaktora *Trautenaue Zeitung* z jednoho takového sezení.³²⁷ Zprávami o novém „koníčku“ rozšířeném mezi obyvateli Krkonoš a Podkrkonoší rok 1882 končil.

Výstavbou místní dráhy z Královce přes Lampertice do Žaclěře v podstatě skončila výstavba nových železničních tratí na Trutnovsku. Poslední zprovozněnou tratí, která už byla na předchozích řádcích zmíněna, byla trať *Poříčí-Teplice nad Metují*, k jejímuž zprovoznění došlo v září roku 1908. Na sledované trati *Poříčí-Královec-Žaclěř* sice k drobnějším stavebním změnám do roku 1918 občas došlo (např. rozšíření kolejiště a úpravy staniční budovy

³²³ Prager Tagblatt, roč. 6, č. 344, 12. 12. 1882, s. 3.

³²⁴ Prager Tagblatt, roč. 6, č. 336, 4. 12. 1882, s. 2.

³²⁵ Tamtéž.

³²⁶ Neue Freie Presse (Morgenblatt), č. 6575, 14. 12. 1882, s. 5-6.

³²⁷ Tamtéž.

v Lamperticích), ale nové stavební úpravy už nebyly tak velkého rozsahu, jako v období od 60. do počátku 80. let 19. století. Došlo i ke změnám provozovatele místní dráhy Královec-Žacléř, které nakonec bylo roku 1908 završeno zestátněním společnosti, jež trať jako poslední vlastnila.

S přihlédnutím k menšímu rozsahu stavebních úprav na trati, ale také k ubývajícimu množství informací o sledovaném úseku již v období počátku 80. let 19. století, bude práce na následujících řádcích pokračovat ve zkoumání trati až v časovém rozmezí první světové války. Nicméně ani toto období již nenabízelo informace týkajících se železnice na sledovaném území v takové míře, v jaké tomu bylo před válkou.

Rok 1914 přinesl pouze tři články zaměřené na železniční dopravu na Trutnovsku. První dvě zprávy byly věnovány trati *Teplice nad Metují-Poříčí-Trutnov*. První zpráva, jenž vyšla v pražském deníku *Prager Tagblatt* reflektovala proběhlý spor mezi majiteli této místní dráhy a ručiteli za nákladní dopravu na dráze. Zdá se, že se spor nakonec podařilo vyřešit, jelikož ručitelé nabídli splatit 150 000 K (bez úroků) v podobě roční splátky. Na stanovenou částku se měla složit v již dohodnutých poměrech města Trutnov, Poříčí, Teplice nad Metují a spolu s nimi i blíže nespecifikovaní průmyslníci z Broumova a Trutnova.³²⁸ Druhá zpráva byla pozvánkou na valnou hromadu koncesionářů místní dráhy *Teplice nad Metují-Poříčí-Trutnov*. Schůzka se měla konat 30. července ve Vídni v domě nacházejícím se v ulici Börsegasse a na jejím programu bylo představení výroční zprávy a účetní uzávěrky za rok 1913 nebo třeba volba nových členů správní rady.³²⁹ Poslední, tedy třetí zprávou byla pouze krátká věta sdělující že bylo zažádáno o rychlé zavedení přípojů mezi Trutnovem a Poříčím, které mělo navazovat na spoj *Josefov-Lubawka*.³³⁰

Co se týče průmyslu na Trutnovsku informoval tisk zejména v souvislosti s žacléřskými doly. Válečný stav si hned z kraje války vyžádal větší spotřebu uhlí, tudíž dle tisku stoupala poptávka po uhlí ze Žacléře a Lampertic, odkud bylo následně uhlí prostřednictvím železnice transportováno do nakládací stanice ve Svatoňovicích, ze které již putovalo na požadovaná místa.³³¹ Ačkoliv poptávka po produktech žacléřských dolů stoupala, objevil se zde problém se snižujícím se počtem zaměstnanců, kteří byli povoláni do války. *Prager Tagblatt* uvádí, že bylo povoláno 20 % všech zaměstnanců, což se následně odrazilo na pracovních podmínkách zbylých zaměstnanců, kterým byla nařízena na 3 měsíce přesčasová směna, ale také na snížené

³²⁸ Prager Tagblatt, roč. 39, č. 148, 31. 5. 1914, s. 16.

³²⁹ Wiener Zeitung, č. 135, 16. 6. 1914, s. 19.

³³⁰ Prager Tagblatt (Morgen-Ausgabe), roč. 39, č. 240, 1. 9. 1914, s. 6.

³³¹ Prager Tagblatt (Morgen-Ausgabe), roč. 39, č. 231, 23. 8. 1914, s. 2.

produkcí uhelných závodů.³³² Pro porovnání bylo uvedeno, že v prvním pololetí, tedy v období před vypuknutím války, byla průměrná měsíční produkce černého uhlí 394 000 q, oproti tomu produkce za první měsíc ve válce byla 343 000 q.³³³ V době kdy se doly potýkaly se sníženým stavem zaměstnanců se objevila zpráva o zámečnickovi Adolfovi Součkovi, kterému při opravě uhelného vagonu skočil do levého oka železný nýt, což se samozřejmě neobešlo bez následků a doly přišly o dalšího zaměstnance, který musel být odvezen do nemocnice v Liberci.³³⁴ Touto nešťastnou zprávou končily zprávy týkající se vymezeného území za rok 1914.

Rok 1915 příliš informací týkajících se průmyslu spojeného s železnicí v Podkrkonoší nepřinesl. V únoru vydal pražský deník přehled s počty vyslaných uhelných vagonů se zatížením 10-20 tun. V tomto přehledu Žacléřsko-svatoňovická uhelná pánev byla na posledním místě s číslem 2061 vagonů, nicméně porovnávána byla s doly většího rozsahu, jako byly například buštěhradské doly u Kladna, které vyprodukovaly 11 373 vagonů.³³⁵ V letních měsících se v souvislosti s železniční tratí objevilo v *Prager Tagblatt* pod hlavičkou *Bäder und Reisen* upozornění na skutečnost, že kvůli válečnému stavu budou některé spoje od 1. června do odvolání zrušeny – týkalo se to vlaků jezdících z Poříčí do Lubawky, ale stejně tak vlaků ze Svatoňovic do Trutnova.³³⁶ Toto přerušení však netrvalo dlouho a spoje byly od 1. srpna obnoveny.³³⁷ Zůstaneme-li u železniční tematiky, nelze opomenout, že i roku 1916 zasedala šestá valná hromada akcionářů trati *Teplice nad Metují-Poříčí-Trutnov*. Stejně jako rok předcházející se schůzka konala ve Vídni – program zůstal téměř stejný jako rok předchozí, jen s tím rozdílem, že tentokrát byla pozornost věnována výsledkům činnosti místní dráhy za rok 1914.³³⁸

Roku 1916 tisk v souvislosti s Trutnovem připomínal 80leté výročí od založení Faltisovy továrny v Mladých Bukách, která byla zároveň první prádelnou využívající stroje ke sprádání lněné příze na území rakouského císařství. Tato informace byla jedinou týkající se čistě trutnovského průmyslu, nepočítáme-li opakující se údaje o množství vyprodukovaného uhlí na různých místech monarchie. Dalšími každoročně opakujícími se zprávami byly údaje o padlých, mezi nimiž se občas našel někdo z okolí sledovaného úseku trati. V souvislosti s oběťmi války nelze nezmínit poněkud kuriózní případ, jenž byl do určité míry spojen i

³³² *Prager Tagblatt* (Abend-Ausgabe), roč. 39, č. 251, 12. 9. 1914, s. 7.

³³³ Tamtéž.

³³⁴ *Pilsner Tagblatt*, roč. 15, č. 274, 13. 10. 1914, s. 6.

³³⁵ *Prager Tagblatt* (Morgen-Ausgabe), roč. 40, č. 47, 16. 2. 1915, s. 8.

³³⁶ *Prager Tagblatt* (Morgen-Ausgabe), roč. 40, č. 172, 23. 6. 1915, s. 6.

³³⁷ *Prager Tagblatt* (Morgen-Ausgabe), roč. 40, č. 209, 30. 7. 1915, s. 7.

³³⁸ *Wiener Zeitung*, č. 134, 12. 6. 1915, s. 11.

s vlakovou dopravou. *Prager Tagblatt* otiskl zprávu o proběhlém pohřbu syna obchodníka Demutha z Maršova, který zemřel v nemocnici ve Vysokém Mýtě na následky válečného zranění. Pohřeb se měl uskutečnit v neděli 13. února na hřbitově v Horním Maršově. Vzhledem k tomu, že nejbližší vlakovou stanicí byla Svoboda nad Úpou, mohl být mrtvý prostřednictvím železnice dopraven pouze do této stanice a pro následující zhruba 4 km cesty ze Svobody do Maršova musel být zvolen jiný druh dopravy. V den pohřbu čekali ve Svobodě na nádraží pozůstalí, jenž měli doprovodit mrtvého na jeho poslední cestě. Jakmile pohřební vůz přijel, vystoupila z něj čestná stráž, ale po těle padlého nebylo ani stopy. Po chvíli bylo zjištěno, že tělo do Svobody dopraveno nebylo, jelikož jej „někdo omylem nechal na nádraží v Poříčí“.³³⁹ Pohřeb tedy byl vzhledem k okolnostem odložen na ráno následujícího dne.³⁴⁰

Roky 1917 a 1918 již zprostředkovávaly ke sledovanému tématu minimum informací. Pro představu lze uvést, že ve *Wiener Zeitung* najdeme z období let 1917-1918 o Poříčí celkem 17 zmínek. Například varnsdorfský deník *Nordböhmisches Volks-Blatt* nebo pražský *Prager Tagblatt* jsou na tom s počtem zmínek o sledovaném území o něco lépe, nicméně relevantní informace k tématu této práce v posledních dvou válečných letech také nepřinesly.

³³⁹ *Prager Tagblatt*, roč. 41, č. 49, 18. 2. 1916, s. 5.

³⁴⁰ Tamtéž.

Závěr

Ve 2. polovině 19. století, kdy železniční trati začaly ve větším měřítku protínat dříve nedotčenou krajinu, došlo k zásadní změně podoby krajiny. Změna byla nezvratná a stala se součástí krajiny, ale i našeho vnímání krajiny. Tato diplomová práce se pokusila za pomoci zkoumání dobového tisku a map stabilního katastru změny podkrkonošské krajiny v důsledku výstavby železnice zachytit.

Při zkoumání map stabilního katastru se v podstatě u všech sledovaných území opakuje ten samý vzorec. V každé oblasti, kterou trať vedla, došlo k vykácení lesů. V některých případech to byl pouze malý pruh, jindy šlo o část lesa. Častá také byla úprava cest, drobnější lesní či polní cesty mnohdy na úkor železnice zanikly anebo se staly slepými (alespoň na mapě) v místech, kde je protnulý koleje. Nicméně někdy se úprava nevyhnula ani cestám větších rozměrů, jako tomu bylo například v Bernarticích. Úpravy těchto dvou krajinných prvků jsou velmi časté, vlastně svým způsobem nevyhnutelné, protože i když se v místech plánované trati nenacházela cesta, les zde byl téměř vždy.

Ostatní změny krajiny v souvislosti s výstavbou železnice byly hodně závislé na typu daného místa a případného vlastnictví pozemků. O problémech s výkupem některých pozemků není v souvislosti s výstavbou tratí na Trutnovsku pochyb, jelikož i dobový tisk tento problém reflektoval. Někteří majitelé pozemků, jimiž mohla trať procházet odmítali svou půdu prodat (většinou si to ale po čase rozmysleli) anebo za ni požadovali nepřiměřené finanční částky, což se dělo zejména v případě průmyslníků, kteří, např. louku přes kterou trať měla vést, využívali jako běličskou.

Zůstaneme-li u již existujících staveb před výstavbou dráhy, lze si všimnout, že i v méně osídlené oblasti se trať nemovitostem mnohdy vyhnula, což zřejmě má spíše praktické vysvětlení, protože finanční náhrada několika zbořených domů by podstatně navýšila výstavbu celé trati. Nehledě na to, že pokud by docházelo k mnoha demolicím mohla by stoupat nespokojenost obyvatelstva. V případě již stojících staveb stojí za připomenutí zejména případ zříceniny hradu na Zámeckém kopci v Poříčí, kdy projektant vedl trať skrze zbylé těleso hradu.

Ze sledování map si lze dále všimnout úprav vodních toků podél trati. Nejvíce tento záměr byl vidět na mapových vyobrazeních Poříčí, konkrétně u Petříkovického potoka, přesto však je ze současného stavu zřejmé, že úpravy nebyly realizovány v tak velké míře, v jaké byly zamýšleny. Vodní toky byly a dodnes jsou neodmyslitelnou součástí trati *Poříčí-Královec*. Podíváme-li se do map současných i minulých, trať vedla z Poříčí do Bernartic v těsné blízkosti

potoka Ličná. Leckdy bylo v případě vodních toků voleno přemostění, ať už se jednalo o ta menších rozměrů nebo o třeba o dvoupatrový most v Bernarticích, jehož spodní patro slouží jako podpěra a po horním jezdí vlaky dodnes.

Krajina z Poříčí až do Bernartic byla tvořena zejména velkými plochami lesů, ty často sloužily jako pomyslné hranice kolem sledovaných území. Podíváme-li se na dnešní mapu zachycující pohled z letadla, pořád zde jsou patrné slabé proužky stromů uprostřed polí a luk, jenž je od sebe oddělují – stejně tak jako tomu bylo často i na mapách stabilního katastru.

Charakter krajiny se začal měnit zejména v místech, kde později byla postavena lokální trať *Královec-Žacléř*. V Královci se dle stabilního katastru ve větší míře nacházela jíloviště, šterkoviště a kamenolomy, případně i menší rybníky, které se zdají být uměle vytvořenými, jelikož jejich tvar nápadně připomíná geometrické útvary vzniklé lidskou činností. Mapové vyobrazení Lampertic bylo výrazně poznamenáno plánovanými změnami zakreslenými rumělkou. Jednalo se zejména o tu část Lampertic, která sousedila se Žaclěrem. V ní bychom dokonce našli zakreslené již existující stouповny. Oblast Žaclěře byla v době vzniku stabilního katastru z velké části zalesněná, ale nacházela se zde i jíloviště, v jejichž blízkosti bylo později vybudováno nádraží. Kromě plánovaného přivedení železnice a rozšíření stávajících uhelných areálů, stabilní katastr zachytil také trasu nové silnice, která se stáčela pod vrchem, na němž stál žaclěřský zámek. Tato silnice vedla z Žaclěře přes Babí až do Horního Starého Města.

Jak jsem již zmínila, stabilní katastr po reambulaci (na většině) sledovaného území nabízel možnost nahlédnutí do plánované podoby železniční trati, která se svým umístěním, ale i tvarem v podstatě od vybudované trati nelišila. Lze si také všimnout, že výstavba železnice si na některých místech vyžádala i zdokonalení silniční sítě, jelikož bylo leckdy nutné staré nevyhovující stezky nahradit silnicemi, které byly ke transportu zboží na nádraží lépe uzpůsobené. Co se týče rozšíření zástavby sledovaných obcí, nelze konstatovat, že by zde došlo v mezidobí od vzniku katastru a jeho reambulaci k výrazným změnám. Samozřejmě některé budovy přibýly a některé byly zbourány, to se týkalo zejména těch, které stály v cestě železnici a nebylo možné se jim vyhnout. Podobně tomu bylo s vodními toky. Přestože došlo k jejich mírným úpravám, přirozený tok vody povětšinou zůstal ve svém korytě a nemusel být upravován. Nicméně na úkor malých zásahů do potoků pak musela leckde vzniknout přemostění, která ale určitým zásahem do krajiny byla také. Zamyslíme-li se nad ekonomickou transformací oblasti, z map lze vyčíst zejména to, že muselo být v souvislosti se vznikem železnice zainvestováno do nově vznikajících uhelných areálů, případně do nových komunikací.

Mapy stabilního katastru tak na jednu stranu ukázaly, že zásahy do krajiny byly mnohdy voleny tak, aby bylo postiženo co nejméně budov, nicméně z velké části nebraly ohled na přírodu zastoupenou např. lesy či loukami. Také se ukázalo, že v zájmu pokroku šla stranou nejen historie dané oblasti ztělesněná troskami hradu nedaleko poříčského nádraží, ale také majetek osob vlastnicích například zahrady v místech trati.

Co se týká informací, které v dané době tisk přinášel o železnici a s ní souvisejícími událostmi, můžeme říci, že množství informací o výstavbě a následně provozu sledované trati klesá, čím déle je úsek provozovaný. Tento předpoklad však platí pouze do té doby, než je z dané trati budována případná další pobočná trať.

Vzhledem k době vydání koncese pro výstavbu trati *Svatoňovice-Trutnov (Poříčí)-Královec* nepřekvapí, že zprávy týkající se železnice nebyly až tak časté, jelikož se na mnoha místech podél budoucí trati odehrával prusko-rakouský válečný konflikt, který novináře zaměstnával mnohem více. Tisk tehdy upozadil „nadbytečné“ rubriky a dal přednost detailním popisům dění na vybraných bojištích, typu přesunu vojsk, válečných ztrát atd. Zaměříme-li se na zprávy věnované válce v oblasti Trutnova, zjistíme, že místní obyvatelé byli pruskými vojáky sužováni, ať už v podobě okrádání, demolice majetku, či dokonce fyzického násilí.

S několika měsíčním odstupem od skončení válečného konfliktu tisk začal opět věnovat pozornost i dalšímu dění ve společnosti, což znamenalo návrat k železničním novinkám. Z různých zmínek o plánování tratí nejen směrem ke Královci je evidentní, že se podkrkonošské obce o výstavbu železničních tratí snažily hned, jak to bylo možné. Ne všechny uspěly, přestože se v nich nacházelo mnohdy i více průmyslových podniků, pro které by trať znamenala potencionální vylepšení obchodu. Leckdy se výstavba tratí odvíjela např. i od vlivných osobností, které se o ni zasazovali, což byl případ vedení dráhy přes Svatoňovice, kde vlivný majitel náchodského velkostatku Schaumburg-Lippe, přislíbil, že po trati přepraví určité množství uhlí, čímž ochudil o železniční spojení Havlovice a Úpici.

Velmi cennými informacemi v souvislosti s výstavou trati byly zmínky o počasí, které se bohužel ve sledovaném tisku nenacházely pravidelně. Počasí bylo zmiňováno spíš v návaznosti na další události, a tak se leckdy dozvíme, že se práce na trati zastavily kvůli nepřízni počasí. Výjimkou ani nebyly zprávy o přerušení vlakového provozu kvůli sněhovým závějím nebo informace o povodních, jež postihly velkou část Krkonoš včetně průmyslových oblastí v těsné blízkosti Trutnova.

Co také v případě výstavby železnice a jejího odrazu v tisku platilo poměrně často bylo to, že zprávy byly různě přebírány. Kupříkladu zprávy o dráhy vyšlé v *Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt in Oesterreich* byly nejednou přejímány nejen dalším rakouským tiskem, ale i tiskem regionálním. S tím souvisely různé nepřesnosti týkající se např. kontrolních pochůzek na trati dříve, než byla otevřena.

Tisk, ale i zápisy z trutnovského městského zastupitelstva zprostředkovávaly poněkud nečekaný konflikt týkající se umístění nádraží v centru Trutnova. Zatímco okolní obce usilovaly o to, aby jimi trať vůbec vedla, v Trutnově se bojovalo za vhodné umístění nádraží. Tento spor plnil stránky novin téměř po celý rok 1869 a neutichnul ani v roce následujícím. Příčinou problému bylo, že se naskytly dvě vhodné lokace pro potencionální nádraží. Jednou z možných variant bylo umístění stanice naproti trutnovské střelnici, tudíž by kolejiště z části zasahovalo do parku ke střelnici přilehlému. Tento park byl místními využíván jak za účelem prostých setkávání, tak za účelem zábavy, jelikož se zde pořádaly různé kulturní akce. Na konfliktu dvou znepřátelených stran, zastoupených v městském zastupitelstvu, ale i mezi širokou veřejností, lze vidět že ne každému bylo lhostejné, že by město o část parku mohlo přijít. Veřejné prostranství, na němž se park rozkládal, nakonec muselo ustoupit zájmům železnice, a tak se na tato místa není problém podívat ani dnes. Otázkou však zůstává, zda za obavami obyvatel o ztrátu části parku, ve které se nacházely třeba i ovocné sady, nestál z velké části prostý strach ze změny podoby veřejného prostranství. Ostatně s tímto vnímáním změn ve veřejném prostoru se můžeme setkat dodnes.

Jakmile byla dokončena železniční síť rozbíhající se z hlavního trutnovského nádraží směrem ke Kunčicím nad Labem ale i do Krkonoš, tisk skýtal pouze omezené množství informací ke sledované trati. Povětšinou se tyto zprávy dotýkaly změn tarifů jízdného, nových cen přepravních tarifů uhlí na trati SNDVB nebo třeba nabídek spedičních služeb přímo z nádraží. Právě v těchto dobách, kdy nebyly k dispozici zprávy o nových koncesích tratí apod., se lze dočíst o zajímavých momentech, jenž dokreslují dění v okolí železnice a leckdy jsou z dnešního pohledu spíše úsměvné. Kupříkladu roku 1871 se určitou dobu město Trutnov potýkalo s nedostatečným veřejným osvětlením nejen v okolí nádraží, ale i náměstí. Což pak glosovali čtenáři trutnovského *Trautenaue Wochenblatt* ve svých dopisech redakci. Tento problém se dle příchozí korespondence vystupňoval do takové míry, že údajně lidé jdoucí z nádraží padali na nábřeží do řeky Úpy. Místní obyvatelé komplikace podobného typu vnímali negativně a dost často se zaslepeni emocemi v jejich souvislosti odvolávali na špatné umístění nádraží. Specifickým druhem těchto doplňujících zpráv byly časté krádeže uhlí z vagónů

odstavených na nádraží, nehody způsobené uvolněním vlaků, dále nehody zejména na přejezdech, kdy došlo ke střetnutí s povozem, rvačky ve vlacích nebo třeba krádež bernardýna patřícího železničnímu inženýrovi.

V souvislosti s lokální tratí z Královce do Žacléře se spíše, než stížnosti místních na případné vybudování dráhy objevovaly zprávy zdůrazňující přínosnost trati pro tamní uhelné doly. Z čehož je zřejmé, že obyvatelé měst při pruských hranicích vnímali vznik železnice spíše jako praktickou záležitost, která jim zprostředkuje více pracovních příležitostí, ale také vítali napojení na stávající železniční síť, tedy i lepší komunikaci s okolím.

Poté, co lokální trať byla nějakou dobu provozována, zmizely z rakouského tisku zmínky o této oblasti úplně. Výjimkou byly souhrnné zprávy prezentující výnosnost jednotlivých úseků trati. Tento trend pokračoval i v době první světové války, kdy zprávy o sledovaném úseku byly omezeny prvních pár válečných let v podstatě jen na porovnávání množství vytěženého uhlí ze žacléřské a svatoňovické pánve s jinými uhelnými doly. Následně utichly úplně a byly nahrazeny informacemi o padlých a postupu bojů, stejně tak jako tomu bylo v případě prusko-rakouské války roku 1866.

Tato magisterská práce se zabývala změnami podkrkonošské krajiny v souvislosti s výstavbou železnice zejména ve 2. polovině 19. století. Na základě zkoumání krajiny prostřednictvím map stabilního katastru a dobového tisku poskytuje ucelenější pohled na vymezené území v okolí trati *Poříčí-Královec* a následně *Královec-Žacléř*. Cílem bylo čtenáři představit, jakým způsobem železnice krajinu a společnost ovlivnila. Kombinace tisku a map potvrzuje, jak významný dopad přivedení železnice do příhraniční oblasti mělo.

Resumé

This thesis examines the landscape change due to the railway construction in the 19th century. The thesis is territorially defined by the area through which the railway line passed, specifically the area around the line leading from Poříčí to Královec and then the extension of the line from Královec to Žacléř.

First, in the theoretical part of the thesis, the development of the railway in the Czech lands in general is introduced. Then, the individual periods of railway construction are adapted to the railway in the area under study and examined in five chapters. The periods of railway construction that are described are as follows: the period of railway construction by the state (1842-1854), the period of coal railways (1855-1865), the completion of the basic railway network (1866-1878) and the completion of the railway network after 1880. Another section of this part focuses on the Poříčí-Královec-Žacléř section of the railway, which details the history of the line up to the First World War. This chapter includes an introduction to the major industrial enterprises of the area.

In the practical part of the thesis, maps of the stable cadastre were used, which provided a unique view of the state of the landscape before the laying of the first railway tracks in the area under study. In the maps it can be observed that the most frequent changes in the landscape in connection with the construction of the railway were: cutting down of forests, bridging watercourses or the disappearance of older roads that connected the surveyed areas, for example through fields. On the other hand, there were not many changes related to the demolition of existing structures. Railways were often routed with respect to existing buildings. At the same time, the terrain, which was almost mountainous in nature, was considered when building new lines. Around the Bernartice area, the landscape began to change, and it was possible to find sand pits and quarries. The mining in these areas also necessitated water reservoirs, which increased in number in the landscape. With the arrival of the railway, the area around the line often had to be modified by embankments or rock cutting. The most significant changes in the landscape occurred in the vicinity of Lampertice and Žacléř, where coal mines were located. The development of these mines required the expansion of the industrial area.

Another source studied in the practical part was the press. Both the regional press and the Austrian press were used. The regional press provided valuable information, especially on the beginnings of the construction of the line between Poříčí and Královec, but also on other lines that originated from the vicinity of Trutnov. The Austrian press was a good source of

official information on the construction of the lines, as it also published reports specifically focused on the railway. However, in the Austrian press, it was also possible to find news concerning the areas under investigation. In addition to information relating directly to construction, the press also reported on other events related to the operation of the line.

This thesis provides an insight into how the construction of the railway changed the landscape and, also, presents the events in society, giving the reader a vivid view of the period under study from the mid-19th century until the end of the First World War.

Seznam použitých zdrojů

Archiválie

SOkA Trutnov, *Zápisy městského zastupitelstva a městské rady*, f. AM TU II, inv. č. 10, sign. I, kniha 10, s. 443–446.

Stabilní katastr, Ústřední archiv zeměměřičství a katastru [online]. Dostupné z:

<https://ags.cuzk.cz/archiv/>

Staniční kronika *Poříčí u Trutnova*, f. Sbíрка staničních kronik, inv. č. 910, k 43. Dostupné z:

<https://vademecum.nacr.cz/>

Staniční kronika *Žacléř*, f. Sbíрка staničních kronik, inv. č. 1373, k. 60. Dostupné z:

<https://vademecum.nacr.cz/>

Tištěné prameny

(Neuigkeits) Welt Blatt 1882

Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt in Oesterreich 1866-1871

Das Vaterland 1867

Deutsche Volks-Zeitung : Politische Wochenschrift 1867

Die Presse 1870, 1881-1882

Fremdem-Blatt (Morgen-Blatt) 1866-1867

Gemeinde-Zeitung: unabhängiges politisches Journal 1866

Květy 1880

Morgen-Post 1882

Národní listy 1870

Neue Freie Presse (Morgen-Blatt) 1868

Neue Freie Presse (Abendblatt) 1882

Neues Fremden-Blatt 1868

Neues Fremden-Blatt, Geschäfts- und Verkehrs-Zeitung 1867

Nordböhmischer Gebirgsbote 1861

Oesterreichisch- ungarische Eisenbahn-Zeitung 1870

Oesterreichische Eisenbahn-Zeitung 1880

Österreichische Zeitschrift für Verwaltung 1880-1881

Pilsner Tagblatt 1914

Prager Tagblatt 1880-1882, 1914-1916

Reichenberger Zeitung 1861

Trautenauer Wochenblatt 1868-1871

Verkehrszeitung 1882

Wiener Handelsblatt 1870

Wiener Zeitung 1880-1881, 1914-1915

Wiener Zeitung, Oesterreichischer central anzeiger für handel und Gewerbe 1866

Literatura

BLATNÍK, Pavel, *Počátky lokální železniční dopravy Českého ráje a severozápadního Královéhradecka*, Praha 2019.

- BLATNÍK, Pavel, *Počátky lokální železniční dopravy v severovýchodních Čechách*, Praha 2017.
- BLAŽKOVÁ, Tereza – ČERVINKOVÁ, Petra (edd.), *Krajina jako antropologická čítanka*, Praha 2015.
- BUMBA, Jan, *České katastry od 11. do 21. století*, Praha 2007.
- HLAVAČKA, Milan, *Cestování v éře dostavníků. Všední den na střeoevropských cestách*, Praha 1996.
- HLAVAČKA, Milan, *České země v 19. století: proměny společnosti v moderní době I, II*, Praha 2014.
- HLAVAČKA, Milan, *Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce*, Praha 1990.
- HRDINA, Zdeněk, *Z historie místní dráhy Královec-Žacléř (1)*, Svět velké i malé železnice, č. 1 (45), 2013, s. 2-17.
- HRDINA, Zdeněk, *Z historie místní dráhy Královec-Žacléř (2)*, Svět velké i malé železnice, č. 2 (46), 2013, s. 61-75.
- JAKUBEC, Ivan – JINDRA, Zdeněk, *Dějiny hospodářství českých zemí: od počátku industrializace do konce habsburské monarchie*, Praha 2006.
- JUST, Antonín, *Trutnov známý neznámý*, Rychnov nad Kněžnou 1991.
- KORBEL, Tomáš, *Pomník generála Gablenze v Trutnově jako místo paměti lokálního významu*, Mesto a dejiny, 7, 2018, s. 91-93.
- MAUER, Jiří – NOVOTNÝ, Karel – GAWOR, Franciszek, *Hornictví na Žacléřsku, Žacléř* 2015.
- PAVLÍČEK, Stanislav, *Naše lokálky. Místní dráhy v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*, Praha 2002, s. 13-19.
- REIL, Roman, *Správní vývoj okresu Trutnov po roce 1848*, Olomouc 2001. Bakalářská práce, Univerzita Palackého v Olomouci.
- RENNEROVÁ, Eva, *Vodní mlýny na Žacléřsku*, Krkonoše-Jizerské hory 7, 2019, s. 22-24.
- SEDLÁČEK, August, *Hrady, zámky a tvrze Království českého*, díl 5 – Podkrkonoší, Praha 1887.
- SEMOTANOVÁ, Eva – FIEDLER, Günter., *Historický atlas měst České republiky, svazek č. 12 – Trutnov*. Praha, 2004.
- SCHAMA, Simon, *Krajina a paměť*, Praha 2007.
- SCHREIER, Pavel, *Zrození železnic v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*, Havlíčkův Brod 2004.
- SCHRÖTTER, Josef, *Železnici přes mosty a tunely. Putování po stavebních skvostech železnice*, Brno 2016.

SOMMER, Johann Gottfried, *Das Königreich Böhmen: statistisch-topographisch dargestellt. Bd. 4, Königgrätzer Kreis*, Praha 1836.

Správa Krkonošského národního parku, *Největší povodně v Krkonoších*, Vrchlabí 2014.

ŠIMEK, Tomáš a kol., *Hrady, zámky a tvrze v Čechách, na Moravě a ve Slezsku (Kniha 6 – Východní Čechy)*, Praha 1989.

Internetové zdroje

BÉBAR, Josef, *Železnice a armáda za války v roce 1866*, [cit. 30. 4. 2023]. Dostupné z: <https://www.vlaky.net/zeleznice/spravy/6013-Zeleznice-a-armada-za-v>.

Dobová pohlednice, *Hotel zum Bahnhof, Herschaftliches Gast- und Weinhaus*, Alte Postkarten und Fotografien Königshan, [cit. 25. 3. 2023]. Dostupné z: <http://www.staretrutnovsko.cz/konigshan-ansichtskarte.php#>.

Herrmann Rauch, [cit. 18. 3. 2023]. Dostupné z: <https://www.trutnov.cz/cs/zivot-v-trutnove/historie-mesta/starostove-mesta/herrmann-rauch.html>.

Hornický skanzen Žacléř, *Historie*, [cit. 6. 12. 2022]. Dostupné z: <https://www.djs-ops.cz/de/unsere-tatigkeiten/bergbaumuseum-zacler/geschichte/>.

Hotel Bílý kůň, Stavební památky Trutnovska. Výběr z dějin architektury pro zvědavé turisty, [cit. 24. 5. 2023]. Dostupné z: <http://pamatky-bliz.trutnov.cz/11.html>.

IVANOV, Jan, *Piette-Rivage Prosper *1846*, Archa Krkonoš, [cit. 5. 8. 2023]. Dostupné z: <https://archakrkonos.cz/osoby/6028-piette-rivage-prosper-1846/>.

JIRÁSEK, Václav, *O markoušovické sklárně a její Tovární jámě*, Krkonoše – Jizerské hory, č. 8/2012, s. 38-40, [cit. 14. 8. 2023]. Dostupné z: http://krkonose.krnep.cz/apex/f?p=104:4:::NO:RP,4:P4_ID,P4_CP:2012-08-32,2.

Johann Rauch, [cit. 18. 3. 2023]. Dostupné z: <https://www.trutnov.cz/cs/zivot-v-trutnove/historie-mesta/starostove-mesta/johann-rauch.html>.

KONVIČKA, Vladislav, *Dějiny dolování uhlí a rud v oblasti východočeské uhelné pánve. Těžba uhlí*, [cit. 19. 8. 2023]. Dostupné z: <http://podzemi.solvayovylomy.cz/histor/lokality/vud/VUD.htm>.

MÁLEK, Vlastimil, *Na Dušičky přijel rakouský císař František Josef I. - před 145 lety*, Krkonošský deník, [cit. 6. 5. 2023]. Dostupné z: https://krkonosky.denik.cz/zpravy_region/na-dusicky-prijel-rakousky-cisar-frantisek-josef-i.html.

MÁLEK, Vlastimil, *Proměny Trutnova (263): Stará poříčská elektrárna*, Trutnovinky, [cit. 18. 8. 2023]. Dostupné z: <https://trutnovinky.cz/zpravy/promeny-trutnova/2020/listopad/promeny-trutnova-236-stara-poricska-elektrarna/>.

OBERT, Tomáš, *Žacléř v 1. polovině 20. století*, Brno 2015. Diplomová práce, Masarykova univerzita v Brně. Dostupné z: https://is.muni.cz/th/px4bs/Zacler_v_1_pol_20_stol.pdf

Štola Xaver ve Starém Sedloňově, [cit. 14. 8. 2023]. Dostupné z:
<https://www.zdarbuh.cz/reviry/vud/stola-xaver-ve-starem-sedlonove/>.

TICHÝ, Antonín, *Jak se rodí dynastie*, Freiheit, [cit. 27. 7. 2023]. Dostupné z:
<http://www.freiheit.cz/2-freiheit---je-hezky-cesky-Svoboda-nad-Upou/260-jak-se-rodí-dynastie.html>.

Trutnovské informační centrum, *Prusko-rakouská válka 1866*, [cit. 1. 5. 2023]. Dostupné z:
<https://www.ictrutnov.cz/prusko-rakouska-valka-1866>.

VONDRÁČKOVÁ, Nikola, *Poloha a podoba popravišť na Královéhradecku*, Hradec Králové 2017. Bakalářská práce, Univerzita Hradec Králové. Dostupné z:
<https://theses.cz/id/szgv87/STAG87745.pdf?info=1;isshlret=Ma%C5%A1kov%C3%A1%3B;zpet=%2Fvyhledavani%2F%3Fsearch%3Dma%C5%A1kov%C3%A1%20nikola%26start%3D1>.

ZUMR, Tomáš, *Dělnické kolonie v Trutnově 1878-1921*, Brno 2011. Diplomová práce, Masarykova univerzita v Brně. Dostupné z: https://is.muni.cz/th/342560/ff_b/.

ZUMR, Tomáš, *Počátky železnice ve východním Podkrkonoší v 60. a 70. letech 19. století*, Brno 2015. Diplomová práce, Masarykova univerzita v Brně. Dostupné z:
https://is.muni.cz/th/342560/ff_m/Magisterska_diplomova_prace.pdf.

Přílohy



Nádražní budova v Poříčí, Google Maps, [cit. 29.8.2023]. Dostupné z: <https://maps.google.com/>.



Nádražní budova v Královci, Pavel Čáp, [cit. 29.8.2023]. Dostupné z: www.mapy.cz.



Nádražní budova v Lamperticích (foto autor)



Nádražní budova v Žacléři (foto autor)



Kamenolom nad Babím u Trutnova (foto autor)



Jáma Františka nacházející se naproti železniční stanici Lampertice. Jáma vznikla počátkem 19. století. (foto autor)