

ŽELEZNICE A ČAS – ZÁSADNÍ OKAMŽIKY V HISTORII VÝVOJE ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY

1814

- V Anglii sestrojil Georg Stephenson první parní lokomotivu.

1825

- 7. září zahájen provoz na první železniční trati mezi Stocktonem a Darlingtonem v Anglii.

1837

- Započala stavba první parostrojní železnice v Rakousku – Severní dráhy císaře Ferdinanda.

1838

- 6. června vjel na naše území po Severní dráze císaře Ferdinanda první slavnostně vyzdobený vlak a zastavil v Břeclavi.
- 7. července se přihodilo první železniční neštěstí, když ve Vranovicích dostihl vlak jedoucí z Brna ve stanici jiný stojící vlak a při srážce byly roztrženy poslední vagóny.

1841

- Do Olomouce přijel první vlak.

1845

- 21. srpna přijel první vlak do Prahy z Vídně, vlak vedly dvě lokomotivy „Prag“ a „Olmütz“, před vlakem jela lokomotiva „Böhmen“.

1847

- Podél trati bylo zřízeno první státní telegrafní vedení.

1854

- Byl vydán nový zákon umožňující soukromou stavbu drah se státní zárukou.
- 20. dubna vyjely z Ringhofferovy továrny v Praze na Smíchově první železniční vagóny postavené na našem území.

1867

- Byla založena společnost pro výstavbu Rakouské severozápadní dráhy.

ŽELEZNICE A DAČICE

1888

- Ve Vídni vypracován projekt železniční dráhy z Dačic do Moravských Budějovic, z projektu „Moravské západní dráhy“ byla uskutečněna pouze část Jemnice-Moravské Budějovice v roce 1896.

1898

- 13. srpna zahájen provoz na trati Kostelec-Telč.

1902

- 7. září přijel na slavnostně vyzdobené nádraží v Dačicích první vlak, byla otevřena trať Telč-Slavonice, na trati jezdilo v počátcích 6 smíšených vlaků, které tahaly lokomotivy řady 310.0.

1903

- Otevřena železniční trať ze Slavonic do rakouského Waidhofenu.

JE TOMU 110 LET, KDY DO DAČIC PŘIJEL PRVNÍ VLAK

Mašinky, vláčky a svět kolem nich již od roku 1896 začalo město Dačice intenzivně usilovat o prodloužení trati z Telče do Dačic a Slavonic. Pro město Dačice bylo napojení železnice důležitým úkolem, neboť se již jednalo o město s dostatečně silnou hospodářskou a průmyslovou výrobou, a pro další rozvoj bylo vlakové spojení nutností. Detailní projekt trati Telč - Slavonice po schválení ministerstvem železnic 6. srpna 1898 vypracoval inženýr Lukrits. Stavba dráhy měla být po udělení stavebního povolení ihned započata a do dvou let dokončena. Současně měla být nová dráha z Telče do Slavonic pokládána za doplňující část podniku místní dráhy Kostelec - Telč.

Přes neustálé naléhání města Dačic na zahájení stavby dráhy, zasílaná ministerstvu železnic s poukazem na zhoršující se hospodářskou situaci obyvatel kraje, nebyla stavba dráhy v roce 1900 zahájena. Teprve v červnu 1901 bylo provedeno výběrové řízení na zadání stavby, ve kterém ze sedmi zúčastněných firem předložila nejnižší nabídku 2,420.000 K firma J. Kubíček z Prahy, která byla 15. června 1901 přijata a stavba firmě zadána.

Stavba trati se pak rozeběhla od července 1901 za dohledu vrchního inženýra Macchiho. Dne 6. srpna 1901 provedl obecní radní města Slavonice pan Ferdinand Rambousek první výkop místní dráhy na místě dnešního nádraží. Tím byla započata stavba místní dráhy Slavonice - Telč. Několik tisíc dělníků s primitivní mechanizací pak dokončilo stavbu o 9 měsíců dříve, než se čekalo, neboť mírná zima na přelomu let 1901 a 1902 umožnila nepřerušit práci. Ke stavbě dráhy si stavební firma především najímala dělníky z řad místního obyvatelstva. Za účelem udržení pořádku na stavbě a policejního dozoru byla vydána přísná opatření ohledně přijímání a zaměstnání dělníků, rozdělení práce a bezpečnosti dělníků, pracovního času, vzniku a ukončení pracovního poměru, povinnosti dělníků a mzdy.

Dělníkům na stavbě dráhy se přezdívalo „bratránci“ a dozor nad dělníky vykonávaly tzv. „partáci“. Vedoucí party měly na přidělených částech stavby tratě postavené baráky a u nich byly zřízeny občerstvovací budovy „kantýny“. V těchto kantýnách hledaly také možnost občerstvení i veselou zábavu místní obyvatelé z okolí stavby tratě. Jednotlivé úseky tratě byly rozděleny pod dozor tzv. „partáků“, kterým patřila odpovědnost za výstavbu daného úseku tratě. Trať Telč - Slavonice byla stavebně náročnější než předešlý úsek trati z Kostelce. Po výjezdu z Telče trať klesá ve sklonu 15 ‰ směrem k Dačicím. Za zastávkou Radkov již bylo potřebné vybudovat několik hlubokých zářezů v terénu. Před zastávkou Slaviboř byl vylámán zářez ve skalním masívu. Další úpravy skalního masívu byly nutné u zastávky Velký Pečín. Sklonově náročná stoupání byla vybudována na několika místech trati. Za Dačicemi byla postavena jediná velká mostní stavba, a to příhradový plechový most s dolní mostovkou délky 30 metrů (u Toužína). Druhá velká mostní stavba byla provedena v Bolíkově. Jednalo se o kamenný obloukový most se 7 oblouky, o délce 45 metrů.

Stavba dráhy do Slavonic byla dokončena a již 18. srpna 1902 zasílá c.k. ředitelství drah Praha oznámení na České místodržitelství do Prahy o chystaném otevření nové místní dráhy spolu s plakátem o zavedení nového jízdního řádu ode dne zahájení provozu na celé místní dráze Kostelec - Telč - Slavonice.

Dne 28. srpna 1902 proběhla komisní zkouška všech železných mostů zvláštním vlakem. Toho dne byl na trať vypraven kolaudační a zatěžkávací vlak sestavený ze tří čtyřnápravových lokomotiv s jedním osobním vozem pro technickou komisi. Během jízdy vlaku z Telče do Slavonic byly prováděny postupně zatěžovací zkoušky všech mostních objektů s ocelovou či dřevěnou konstrukcí. Dne 28. srpna 1902 byla stanovena zkušební jízdou také největší tratová rychlost na 25 km/h, a to hlavně z důvodu nutného sesedání zemního tělesa dráhy.

Celkové dokončení revize místní dráhy Telč - Slavonice bylo dne 6. září 1902, kdy byl vypraven pro technicko-policejní komisi zvláštní vlak z Telče do Slavonic.

Trať byla dána slavnostně do provozu v neděli 7. září 1902 jízdou zvláštního vlaku z Telče do Slavonic. Souprava tohoto slavnostního vlaku byla složena i ze salonního vozu I. třídy. Tento slavnostní vlak vezla lokomotiva z Telče, která byla ozdobena zemskými znaky. Jako čestní hosté se zahajovací jízdy zúčastnili: zemští poslanci Dr. J. Podbrdský a Bedřich Kancnýř, předseda okresního silničního výboru František Záděra, okresní hejtman šlechtic Winkler, pánové Dr. J. Sobotka a V. Povolný z Telče a celý vážený technický personál podnikatelské firmy Kubíček.

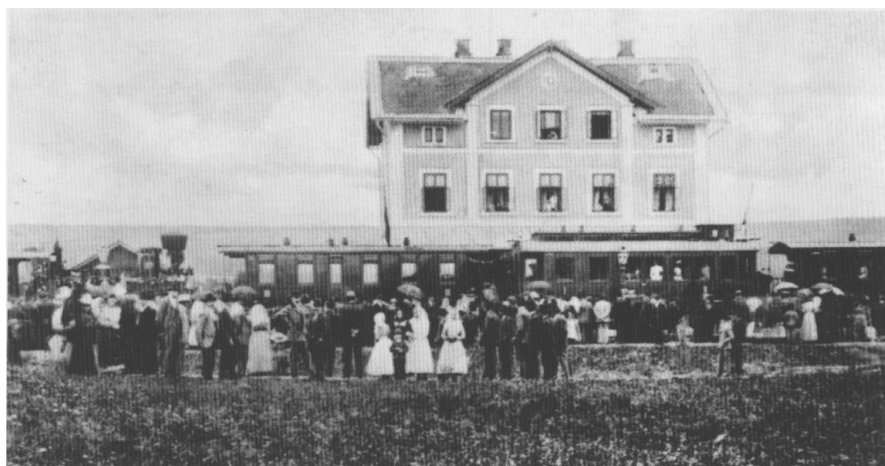
Na novém nádraží v Dačicích očekávalo příjezd prvního vlaku na stovky obyvatel města Dačice i blízkého okolí. Nástupištní perón i samotná budova byla vkusně vyzdobena chvojím a květinami. Při krátkém minutovém pobytu vlaku v Dačicích bylo provedeno slavnostní církevní posvěcení vlaku a dráhy důstojným pánem farářem P. Augustinem Pospíšilem za četné kněžské asistence. Ovšem po odjezdu prvního vlaku z Dačic dále do Slavonic, proběhly na nádraží dačickém slavnostní projevy. První projev měl pan farář P. A. Pospíšil zakončený velebným chorálem „Svatý Václave“, přednesený zdejším pěveckým spolkem. Dalšího projevu se ujal starosta města Dačice p. Josef Příhoda a po něm c.k. okresní hejtman pan Winkler. První zahajovací vlak byl na nádraží ve Slavonicích slavnostně uvítán množstvím obyvatelstva z dálky i blízkého okolí v čele se starostou města Slavonice panem Bedřichem Müllerem a dalšími členy obecního zastupitelstva.

Bezprostředně na výstavbu místní dráhy Telč - Slavonice navázala výstavba místní dráhy Waidhofen - Slavonice zahájená roku 1902. Již 16. června 1903 zasílá c.k. ředitelství drah Praha oznámení na České místodržitelství do Prahy o chystaném otevření nové místní dráhy spolu s plakátem o zahájení provozu trati Waidhofen - Slavonice.

Provoz na posledním úseku Waidhofen - Slavonice, spojujícím jihozápadní Moravu s rakouským Waldviertelem v délce 27,5 km, byl slavnostně zahájen 20. června 1903 a vlastní provoz započal 21. června 1903. Takto byla roku 1903 dobudována spojovací trať mezi stanicemi Rakouských státních drah Kostelec-Cejle a Schwarzenau, avšak nepodařilo se dokončit plánovanou trasu až k Dunaji do Amstetten, neboť směrem na jih končí dnes trať několik desítek kilometrů od Dunaje v Martinsbergu.

Dne 1. 6. 1924 byla na trati Slavonice-Schwarzenau otevřena osobní zastávka Fratres, jako poslední na rakouském území. V květnu 1948 byla v kilometru státní hranice instalována oboustranná výkolejka a uzamykatelná kolejová zábrana. Úplný konec tratě Slavonice-Fratres nastal v dubnu 1951, kdy bylo sneseno 10 metrů kolejí v hraničním kilometru. Tím byla trať Slavonice-Fratres definitivně přerušena.

K článku použity informace z publikace Richard Cíla: 100 let místní dráhy Telč-Slavonice 1902-2002. Společnost telčské místní dráhy, 2002.



SPOLEK PŘÁTEL MUZEA V DAČICÍCH

Vás zve na výstavu

MAŠINKY, VLÁČKY A SVĚT KOLEM NICH



Ke 110. výročí dráhy Telč–Dačice–Slavonice

(modely, kolejiště, dobové uniformy, fotografie, jízdenky, grafika Jiřího Boudy)

Slavnostní zahájení 26. června 2012 v 17 hod. v Městském muzeu a galerii v Dačicích

27. června–9. září 2012

denně kromě pondělí 9–12, 13–17 hod.

Městské muzeum a galerie Dačice, Havlíčkovo nám. 85,
jižní křídlo státního zámku; www.muzeumdacice.cz

Na výstavě se podílejí:
Národní technické muzeum
v Praze, Muzeum řemesel
Moravské Budějovice,
ETS Praha spol. s r. o.,
soukromí sběratelé

DER VERBAND VON DEN MUSEUMSFREUNDEN
IN DAČICE

bittet Euch zu Gast der Ausstellung



MASCHINEN, ZÜGE UND DIE UMLIEGENDE WELT

Zu dem 110. Jahrestag der Eisenbahn Telč–Dačice–Slavonice

Die feierliche Eröffnung am 26. Juni 2012 um 17 Uhr in dem Stadtmuseum und der Galerie Dačice

27. Juni–9. September 2012

Geöffnet: Dienstag–Sonntag 9–12, 13–17



EVROPSKÁ UNIE
Evropský fond pro
regionální rozvoj



EUROPEAN TERRITORIAL CO-OPERATION
AUSTRIA-CZECH REPUBLIC 2007-2013
Gemeinsam mehr erreichen. Společně dosáhneme více.

—DY-THA rail—