

JOSEF HŮRSKÝ

VÝVOJ HUSTOTY STANIC SILNIČNÍ DOPRAVY NA PŘÍKLADU MORAVSKO-SLEZSKÉ OBLASTI 1850 — 1970

Hustota stanic udává stupeň dopravního zpřístupnění, a tím nepřímo i hospodářské úrovně. Její kvantitativní charakteristiky patří proto k ukazatelům použitelným při výzkumu oblastních rozdílů v ekonomickém vývoji země. Podrobněji se touto tezí, spolu s pojmem lineární hustoty stanic a se zdůvodněním časových etap, zabývají úvodní odstavce autorova článku o hustotě stanic železničních, který byl v tomto časopise otištěn před dvěma roky. V něm se také uvádí, že by bylo účelné napsat jako protějšek tohoto článku rozbor obdobného jevu u veřejné osobní dopravy silniční. Toto doplnění odpovídá „synoptickému“ chápání dopravních jevů, jež se stalo jedním z metodických principů moderní geografie dopravy. Prodloužení retrospektivy do r. 1850 bylo usnadněno článkem o hustotě stanic na Moravě kolem roku 1850, kterou před rokem uveřejnil 5. sv. „Historické geografie“.

Časové mezníky 1889 a 1914 nejsou násilnou akomodací vývoji železnic. Rozvoj železnic byl dlouho natolik protěžován, že síť poštovní osobní dopravy se uvažovala jen jako doplněk sítě železniční. Je pro to výmluvným dokladem i řazení poštovních tratí s osobní dopravou v jízdním řádu z r. 1889 podle jednotlivých drah, tedy počínaje napojeními na Jižní dráhu a konče přípojkami na dráhu Bosensko-Hercegovinskou. Rok, v jehož polovině vznikla druhá světová válka (1914), uzavíral zhruba budování sítě místních drah, o nichž se po desetiletí věřilo, že stačí splnit úkol plošného zpřístupnění země stejně dobře, jako v období předcházejícím uskutečnily zpřístupnění v lineárním smyslu dráhy hlavní. Výstavbě místních drah se vývoj sítě osobní dopravy silniční přizpůsoboval daleko obtížněji nežli výstavbě drah hlavních. Tradiční trati poštovní dopravy se rozpadly v části, když v některém úseku převzala jejich úlohu železnice. Tak například u trati Opava—Moravský Beroun to byly úseky krajní, jinde naopak úseky vnitřní.¹

Nepoměrně větší labilnost sítě veřejné silniční dopravy způsobuje, že trati, které můžeme sledovat od r. 1889 až do přítomné doby, je na rozdíl od tratí (traťových úseků) železničních — srv. tab. v cit. čl. z r. 1970 — daleko méně, totiž jak plyne z tab. I, pouze 40. Je to jen asi šestina z celkového počtu tratí provozovaných v letech 1881—1914.

V zájmu srovnatelnosti nejen časové, ale i prostorové, jsme opět použili členění moravsko-slezské oblasti ve čtyři regiony, jak je z hlediska železniční geografie v rámci celé ČSSR určil J. Malík (Hůrský 1967), a které jsou také zprostředkujícím řešením mezi příliš velkými rozlohami krajů a příliš pracnou diferenciací podle okresů. Tvar těchto čtyř oblastí vychází tentokrát členitější,

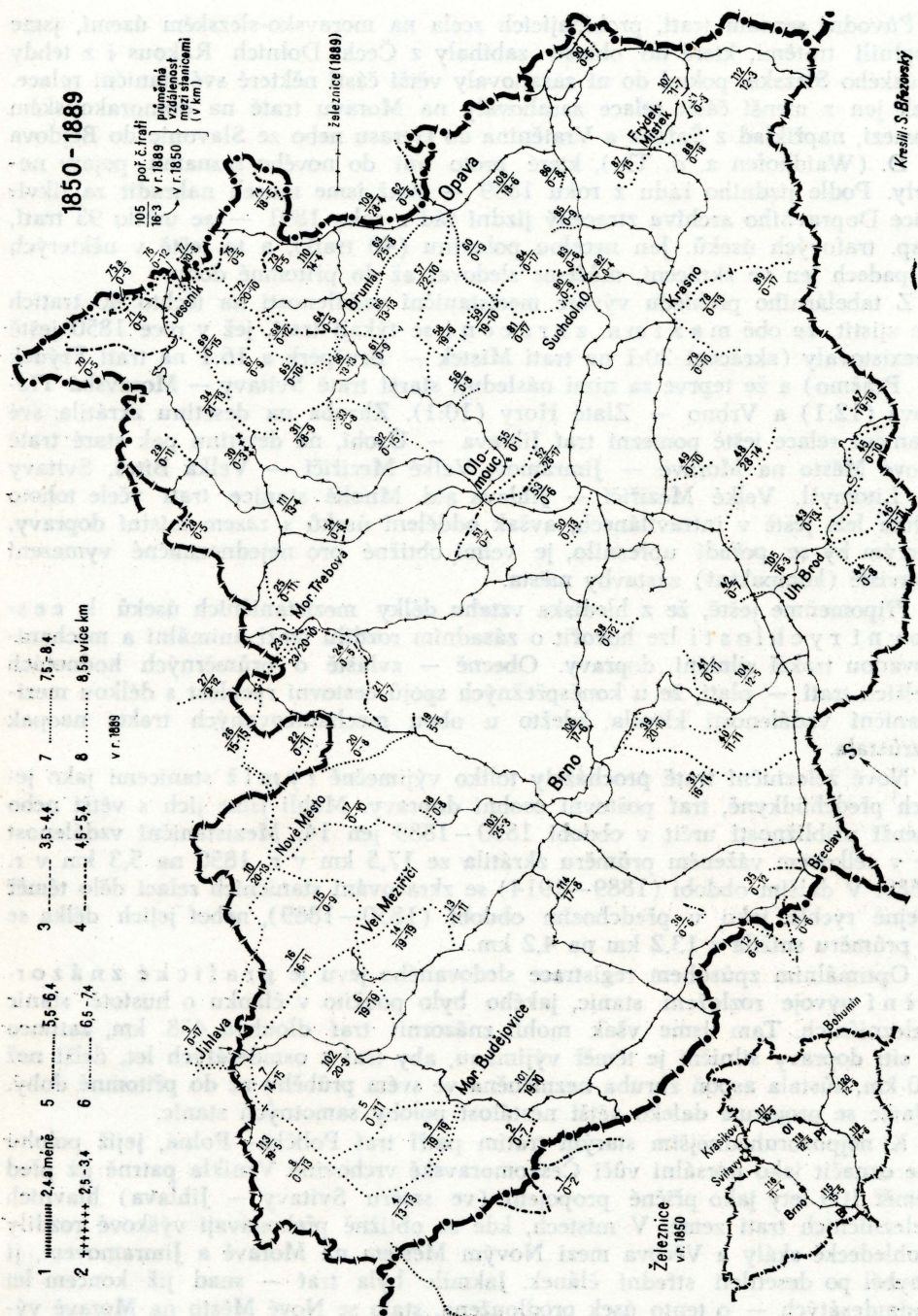
protože vždy bylo třeba do oblasti zahrnout sběrné trati silniční dopravy k důležitým stanicím hlavních drah, jež zpravidla tvoří páteř těchto regionů.

Sledovaná čtyři údobí silniční dopravy nejsou zcela jednotná co do dosažitelné přesnosti výsledků. Nejpriznivější podmínky z hlediska pramenů měl druhý časový úsek (1889—1914), zatímco třetího se dotýká neúplnost jízdního řádu z roku 1934, který obsahuje již jen tratě, které byly k příslušnému roku motorizovány. Nemotorizované tratě, jichž bylo v r. 1934 jen asi 10 %², byly podle sledovaných 4 dílčích oblastí nerovnoměrně rozloženy. Nejvíce jich patrně bylo na Českomoravské vrchovině a v jihovýchodní části země, nejméně na severu, kam automobilová veřejná doprava pronikala nejdříve. Uvedená okolnost přispěla posléze k tomu, že hustotu stanic v síti silniční dopravy v roce 1914 srovnáváme jen se stavem v r. 1970. I tak dosáhl počet tratí, jež bylo nutno z větší části podrobně určovat, téměř 400.

Zmíněný příspěvek o vývoji hustoty železničních stanic si všímal nejstaršího údobí 1850—1889 jen na metodickém příkladu tratě Břeclav — Děčín. Bylo proto v zájmu časového ujednocení účelně dodatečně zjistit a znázornit vývoj staničních relací na železničních tratích, které na Moravě v r. 1850 — sice v počtu toliko 6, ale o celkové délce 411 km — již existovaly. Z vedlejší mapky v obr. 1 plyne, že již v prvních desetiletích našich drah došlo k výraznému zhušťování stanic a zastávek. Střední mezistaniční vzdálenost se na těchto tratích do r. 1889 zmenšila na méně než polovinu, totiž z 12,1 na 5,9 km.

Zkracování průměrné mezistaniční vzdálenosti v silniční dopravě je v podstatě plynulý proces, který mechanizace („parní motorizace“) od třicátých let minulého století toliko urychlila. Již v období tereziánsko-josefinských reforem docházelo i v Českých zemích k rušení příliš dlouhých mezistaničních vzdáleností, nicméně standartní norma animální trakce (1 pošta či 2 poštovní míle) postupně převážila jen na hlavních tratích. Velmi náročné a průměrnou jízdní rychlost velmi snižující relace dvoupoštové se na Moravě kolem r. 1850 na rozdíl od Slovenska již nevyskytují, i když se tomuto maximu místy (tak patrně v úseku Jihlava — Velké Meziříčí) patrně blížily. Téměř desetinu staničních relací tvoří však ještě relace třímílové, které spolu s ostatními nadprůměrně dlouhými nad průměrnými výrazně převažují.³

Poštovní osobní doprava neměla v r. 1850 ještě jednotný jízdní řád, jaký byl tehdy již vydáván pro železnice. Stanice je třeba k 31. 12. 1850 identifikovat jednu po druhé, tedy způsobem skutečně historickogeografickým, jak to bylo — opět s omezením na moravsko-slezskou oblast — provedeno ve zmíněném autorově příspěvku (1971), kde tři mapové přílohy názorně dokládají rozložení obou typů stanic, resp. jsou tam u jednotlivých staničních relací (kartogr. v příloze, č. 10) uvedeny délky v poštovních mílích. Počet stanic silniční dopravy byl tehdy ještě proti počtu stanic železničních čtyřnásobný (90 a 22), avšak již během prvního údobí, které tu sledujeme (1850—1889), vzniklo na 400 železničních stanic a číselný poměr 4:1 se obrátil. Přechod z druhé do třetí čtvrtiny sledované doby je metodickým mezníkem ve sledování veřejné silniční dopravy, který je dán hlavně publikací kilometrových vzdáleností a podrobných tarifních údajů, stanovených skutečně „na krejcar“. (Tak například z železniční stanice Beřkovice — Mělník do Dubé bylo jízdné 99 krejcarů, z Týna nad Vlt. do Koloděj 12 kr. apod.). Tento rozdíl v samotné podstatě pramenů umožňuje používat při sledování vývoje osobní dopravy od osmdesátých let minulého století místo historickogeografické metody v užším smyslu slova pracovních metod vlastní ekonomické geografie.⁴



1. Průměrná staniční vzdálenost na tratích poštovní osobní dopavy v r. 1850 a 1889. — Vedlejší mapka udává průměrné vzdálenosti mezi železničními stanicemi v r. 1850. Pořadí tratí 1—91 je zachováno podle pořadí v Rakousko-uherském jízdním řádu „Der Conductor“ z r. 1889, str. 195—203.

Původní seznam tratí, probíhajících zcela na moravsko-slezském území, jsme doplnili tratěmi, které do oblasti zabíhaly z Čech, Dolních Rakous i z tehdy pruského Slezska, pokud do ní zasahovaly větší části některé své staniční relace. Tak jen z menší části relace zasahovaly na Moravu tratě na dolnorakouském pomezí, například z Šafova a Vratěnína do Gerasu nebo ze Slavonic do Bejdova n. D. (Waidhofen a. d. Th.), které proto ani do nového seznamu pojatý nebyly. Podle jízdního řádu z roku 1889 — jímž jsme museli nahradit za likvidace Dopravního archívu ztracený jízdní řád z roku 1891 — se určilo 93 tratí, resp. traťových úseků. Jen necelou polovinu (40 tratí), a to ještě v některých případech jen ve zkrácení, můžeme sledovat až do přítomné doby.

Z tabelárního přehledu vývoje mezistaniční vzdálenosti na těchto 40 tratích lze zjistit, že obě maxima zkrácení se týkají tratí, jež v roce 1850 ještě neexistovaly (zkrácení 20:1 na trati Místek — Brušperk a 16:1 na trati Frýdek — Pražmo) a že teprve za nimi následují starší tratě Svitavy — Moravská Třebová (12:1) a Vrbo — Zlaté Hory (10:1). Zhruba na desetinu zkrátila své staniční relace ještě pomezní trať Jihlava — Úsobí, na devětinu pak staré tratě Nové Město na Moravě — Jimramov, Velké Meziříčí — Velká Bíteš, Svitavy — Litomyšl, Velké Meziříčí — Jihlava atd. Mnohé stanice tratí včele tohoto výčtu leží ještě v intravilánech, avšak oddělení úseků s rázem místní dopravy, kterým by se pořadí upřesnilo, je velmi obtížné pro nejednoznačné vymezení souvislé (kompaktní) zástavby města.

Připomeňme ještě, že z hlediska vztahu délky mezistaničních úseků k cestovní rychlosti lze hovořit o zásadním rozdílu mezi animální a mechanizovanou trakcí silniční dopravy. Obecně — zvláště o průměrných hodnotách delších tratí — platí, že u koněspřežných spojů cestovní rychlost s délkou mezistaniční vzdálenosti klesala, kdežto u obou mechanizovaných trakcí naopak vzrůstala.

Nové železniční tratě procházely toliko výjimečně týmiž stanicemi jako jejich předchůdkyně, trať poštovní osobní dopravy. Mohli jsme jich s větší nebo menší přibližností určit v období 1850—1889 jen 14. Mezistaniční vzdálenost se v celkovém váženém průměru zkrátila ze 17,5 km v r. 1850 na 5,3 km v r. 1889. V dalším období (1889—1914) se zkracování staničních relací dělo téměř stejně rychle, jako v předchozím období (1850—1889), neboť jejich délka se v průměru snížila z 13,2 km na 4,2 km.

Optimálním způsobem registrace sledovaného jevu je grafické znázornění vývoje rozložení stanic, jakého bylo použito v článku o hustotě stanic železničních. Tam jsme však mohli znázornit trať dlouhou 458 km, zatímco v síti dopravy silniční je téměř výjimkou, aby trať z osmdesátých let, delší než 50 km, zůstala aspoň zhruba nezměněna ve svém průběhu až do přítomné doby. Navíc se projevuje daleko větší nestálost polohy samotných stanic.

K nejpozoruhodnějším starým tratím patří trať Polička — Polná, jejíž polohu lze označit jako dorsální vůči Českomoravské vrchovině. Vznikla patrně již před téměř 100 lety jako příčné propojení (ve směru Svitavy — Jihlava) hlavních železničních tratí země. V místech, kde se obtížně překonávají výškové rozdíly Pohledecké skály a Věcova mezi Novým Městem na Moravě a Jimramovem, jí chyběl po desetiletí střední článek. Jakmile byla trať — snad již koncem let sedmdesátých — o tento úsek prodloužena, stalo se Nové Město na Moravě významným uzlem poštovní osobní dopravy.⁵ Podle jízdního řádu z r. 1889 měla tato trať pokračování v trati Svitavy — Polička a od přelomu století bylo ve střední části trasy mezi Žďárem a Novým Městem na Moravě možno používat železnice. Je však příznačné, že ještě jízdní řád z r. 1914 zde uvádí nadále spoj

osobní poštovní dopravy. Proces přibývání stanic se, na rozdíl od železnic, nepomaloval. Je naopak velmi pravděpodobné, že se jejich počet nejvíce zvýšil teprve v posledním desetiletí (1960—1970).

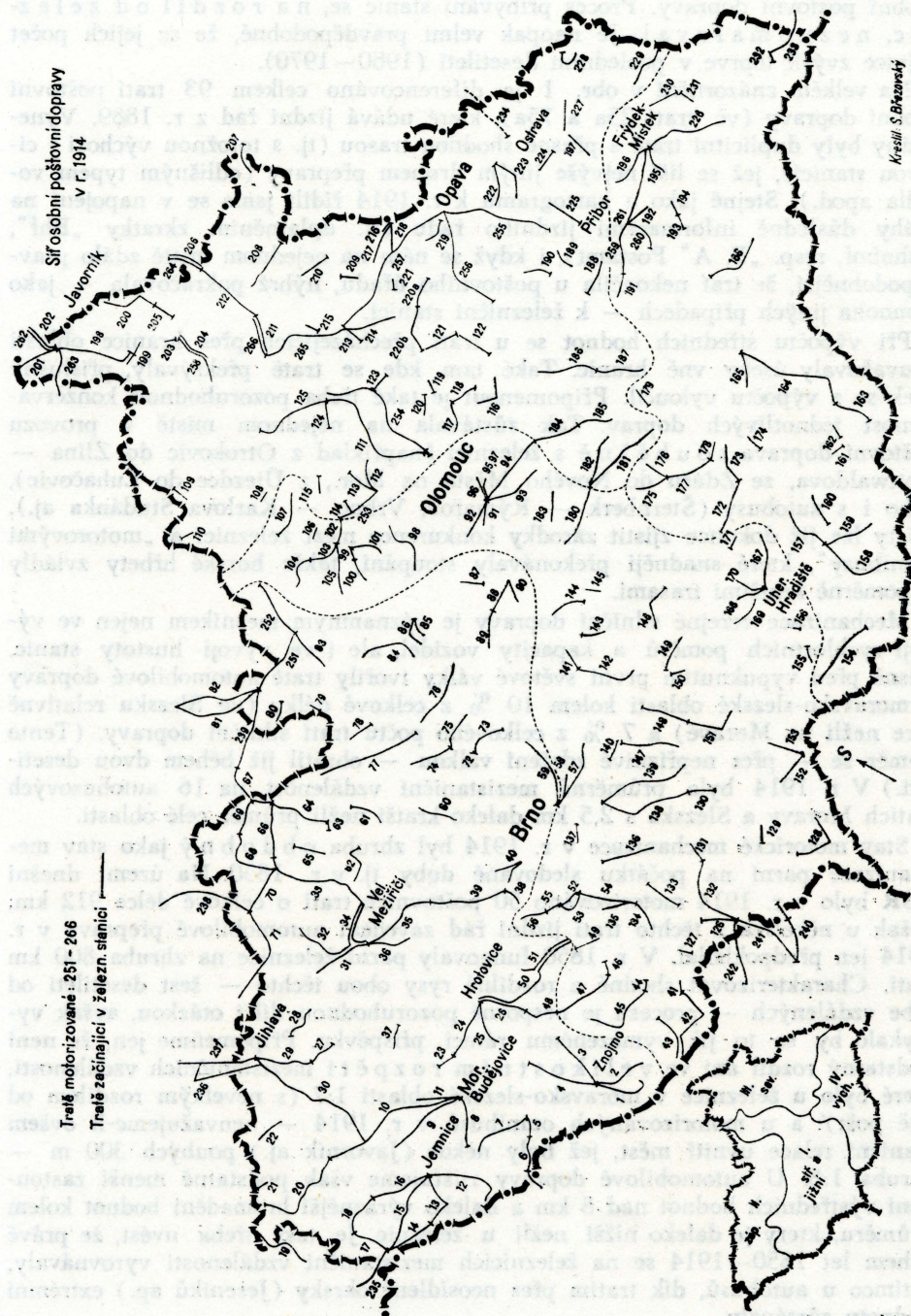
Na velkém znázornění v obr. 1 je diferencováno celkem 93 tratí poštovní osobní dopravy (vč. tratí 25a a 75a), které udává jízdní řád z r. 1889. Vynechány byly duplicitní tratě s přesně shodnou trasou (tj. s totožnou výchozí i cílovou stanicí), jež se liší nejvýše jiným druhem přepravy (odlišným typem vozidla apod.). Stejně jako u kartogramu k r. 1914 řídili jsme se v napojení na dráhy důsledně informacemi jízdního řádu (tj. uplatněním zkratky „Bhf“, Bahnhof, resp. „P. A“ Postamt), i když se nám na nejednom místě zdálo pravděpodobnější, že tratě nekončila u poštovního úřadu, nýbrž pokračovala — jako v mnoha jiných případech — k železniční stanici.

Při výpočtu středních hodnot se u tratí přecházejících přes hranice oblasti neuvažovaly úseky vně hranic. Také tam, kde se tratě překrývaly, příslušný úsek se z výpočtu vyloučil. Připomenout je také třeba pozoruhodnou konzervativnost jednotlivých doprav. Tak zůstávala na nejednom místě v provozu poštovní doprava souběžně s železnicí (například z Otrokovic do Zlína — Gottwaldova, ze Žďáru do Nového Města na Mor., z Újezdce do Luhačovic), nebo i s autobusy (Šternberk — Rýmařov, Vrbno — Karlova Studánka aj.). Místy lze již dokonce zjistit zárodky konkurence mezi železnicí a „motorovými omnibusy“, které snadněji překonávaly stoupání, takže horské hřbety zvládly nepoměrně kratšími trasami.

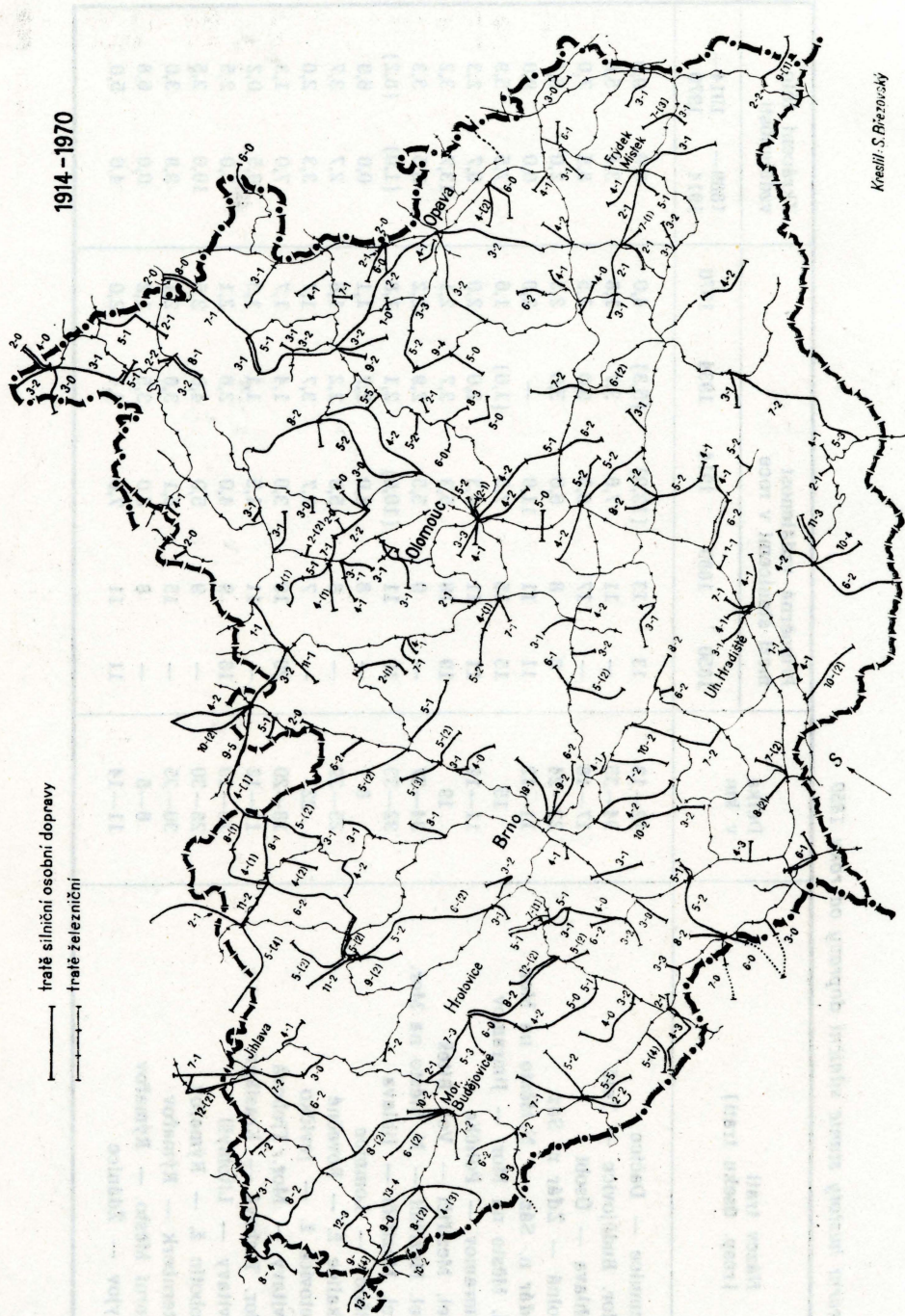
Mechanizace veřejné silniční dopravy je významným mezníkem nejen ve vývoji rychlostních poměrů a kapacity vozidel, ale i ve vývoji hustoty stanic. Těsně před vypuknutím první světové války tvořily tratě automobilové dopravy v moravsko-slezské oblasti kolem 10 % z celkové délky (ve Slezsku relativně více nežli na Moravě) a 7 % z celkového počtu tratí silniční dopravy. (Tento poměr se — přes nepříznivé zdržení válkou — obrátil již během dvou desetiletí.) V r. 1914 byla průměrná mezistaniční vzdálenost na 16 autobusových tratích Moravy a Slezska s 2,5 km daleko kratší nežli průměr celé oblasti.

Stav motorické mechanizace v r. 1914 byl zhruba obdobný jako stav mechanizace parní na počátku sledované doby, tj. v r. 1850. Na území dnešní ČSR bylo v r. 1914 motorizováno 50 poštovních tratí o celkové délce 912 km, avšak u několika z těchto tratí jízdní řád zavedení automobilové přepravy v r. 1914 jen předpokládal. V r. 1850 fungovaly parní železnice na zhruba 800 km tratí. Charakterizovat shodné a rozdílné rysy obou těchto — šest desetiletí od sebe vzdálených — procesů je nesporně pozoruhodnou dílčí otázkou, avšak vymykalo by se to již vymezenému rámci příspěvku. Připomeňme jen, že není podstatný rozdíl ani ve velikostním rozpětí mezistaničních vzdáleností, které bylo u železnic v moravsko-slezské oblasti 1:7 (s nevelkým rozdílem od sítě pošt) a u motorizovaných omnibusů v r. 1914 — neuvažujeme-li ovšem staniční relace uvnitř měst, jež byly někde (Javorník aj.) pouhých 300 m — zhruba 1:8. U automobilové dopravy zjišťujeme však podstatně menší zastoupení výstředních hodnot nad 8 km a daleko výraznější hromadění hodnot kolem průměru, který je daleko nižší nežli u železnic. Je také třeba uvést, že právě během let 1850—1914 se na železnicích mezistaniční vzdálenosti vyrovnávaly, zatímco u autobusů, díky tratím přes neosídlené okrsky (Jeseníků ap.) extrémní hodnoty zůstávaly.

V článku o hustotě železničních stanic jsme blíže uvedli důvody vedoucí k rušení stanic, jež se u nás plánuje a v některých zemích již provádí. U dopravy autobusové pokračuje naproti tomu nadále opačná tendence, tj. růst



2. Síť poštovní osobní dopravy v r. 1914. [Umožňuje identifikaci tratí v obr. 3, neboť čísla odkazují na „Seznam tratí“].



3. Průměrná staniční vzdálenost na tratích veřejné silniční osobní dopravy v r. 1914 a její zkrácení do r. 1970. (Číslo umístěná do závorek značí, že jde jen o přibližný údaj, protože trať v r. 1970 se zcela nekryje s tratí v r. 1914.)

Vývoj lineární hustoty stanic silniční dopravy od roku 1850

Číslo trati	Název trati (resp. úseku trati)	Délka v km	Průměrná vzdálenost mezi stanicemi v roce					Zkrácení této vzdálenosti	
			1850	1889	1914	1934	1970		
1	Jounnice — Dačice	12—13	13	13	(13,0)	(5,3)	4,0	0,0	9,0
2	Mor. Budějovice — Teplá	34—35	—	11	7,6	3,7	1,8	3,4	5,8
3	Jihlava — Úsobí	17—18	—	17	8,5	9,0	1,5	8,5	7,0
4	Polná — Žďár n. Sáz.	23—24	8	8	6,0	3,0	2,3	2,0	3,7
5	Žďár n. Sáz. — N. Město na Mor.	11—12	11	11	11,0	—	2,0	0,0	9,0
6	N. Město na Mor. — Jimramov	15	15	15	7,5	(1,0)	1,6	7,5	5,9
7	Jimramov — Polička	11—12	11	11	4,3	2,0	2,0	6,7	2,3
8	Vel. Meziříčí — Vel. Bíteš	19	19	19	5,3	3,7	2,1	13,7	3,2
9	Vel. Meziříčí — N. Město na Mor.	34—37	—	9	5,5	2,9	2,2	3,5	3,3
10	Vel. Meziříčí — Jihlava	32—33	16	11	(10,0)	2,1	1,8	(1,0)	(8,2)
11	Tišnov — Lomnice	8	—	8	8,0	2,7	1,1	0,0	6,9
12	Skalice ž. — Rovečné	25—29	—	8	5,3	2,2	1,6	2,7	3,7
13	Letovice ž. — Jevíčko	22	—	7	3,7	3,7	1,7	3,3	2,0
14	Svitavy — Mor. Třebová	18—20	20	10	3,0	1,4	1,7	7,0	1,3
15	Mor. Třebová — Krasíkov	11—12	—	11	1,5	1,1	1,3	9,5	0,2
16	Svitavy — Litomyšl	18—19	18	9	4,0	2,6	2,1	5,0	2,5
17	Sobotín ž. — Rýmařov	28—30	—	9	5,0	4,0	2,5	10,0	2,5
18	Šternberk — Rýmařov	30—35	—	15	5,1	3,6	2,1	9,9	3,0
19	Horní Město — Rýmařov	6—8	—	8	8,0	3,5	1,2	0,0	6,8
20	Kyjov — Ždánice	11—14	11	11	7,0	4,4	2,0	4,0	5,0

(Pokračování)

Číslo trati	Název trati (resp. úseku trati)	Délka v km	Průměrná vzdálenost mezi stanicemi v roce				Zkrácení této vzdálenosti	
			1850	1889	1914	1934	1889—1914	1914—1970
21	Uherské Hradiště — Velehrad	7—8	—	7	3,5	3,5	3,5	2,4
22	Uherský Brod — Strání	16—18	—	8	6,1	5,0	1,9	3,9
23	Uherský Brod — St. Hrozenkov	21	21	11	10,5	.	0,5	7,0
24	Holešov — Fryšták	10—11	—	10	5,0	1,4	5,0	3,6
25	Přerov — Tovačov	13—14	—	13	4,2	2,7	8,8	2,5
26	Olomouc ž. — Velký Újezd	15—17	17	17	4,0	1,6	13,0	1,9
27	Olomouc — Tršice	18	—	6	3,8	1,9	2,2	2,5
28	Domašov — Město Libavá	8—10	—	8	8,0	4,3	0,0	5,5
29	Dvorce — Mladecko ž.	15—18	(15)	(11)	6,0	4,8	(5,0)	3,2
30	Dvorce — Budišov	9—11	—	9	9,0	2,3	0,0	5,3
31	Opava — Vítkov	26—29	—	9	2,7	1,8	6,3	1,1
32	Bruntál — Leskovec	18—22	—	9	2,8	6,0	6,2	0,8
33	Opava — Horní Benešov	25—29	—	8	2,2	2,8	5,8	0,0
34	Bruntál — Karlova Studánka	20	—	10	3,3	4,4	5,7	1,6
35	Bruntál — Horní Benešov	13—14	13	13	3,2	3,5	9,8	1,7
36	Vrbno — Karlova Studánka	9	—	9	4,5	3,1	4,5	3,4
37	Vrbno — Zlaté Hory	20	20	10	6,7	6,7	3,3	4,7
38	Město Albrechtice — Dolní Holčovice	8—10	—	5	3,3	2,3	1,7	2,2
39	Místek — Brušperk	15	—	15	4,0	2,1	11,0	3,2
40	Frydek — Pražmo	18	—	18	2,9	1,0	15,1	1,8

počtu stanic, a tím i zkracování mezistaničních vzdáleností. Je to přirozeně dáno jednak podstatně zvětšenou váhou nákladní dopravy oproti dopravě osobní na železnicích, jednak daleko příznivějšími předpoklady automobilové dopravy — především na základě nepoměrně hustší sítě dopravních cest — přispůsobovat se bezprostředně změnám v rozložení a tvaru sídelních ploch, jakož i stanovišť výroby a těžby, rekreačních prostor ap., tj. schopnosti rychleji vyhovovat požadavkům „dopravní obsluhy“. Ještě citlivěji nežli ukazatelé samotné sítě reaguje na tyto změny v rozmístění ukazatel hustoty stanic.

Závěrem uvedme stručné shrnutí dat o sledované oblasti a hlavní výsledky metodické povahy. Jak plyne ze stručného číselného přehledu postupovalo v období 1850—1889 zkracování mezistaniční vzdálenosti nejrychleji v severní části země, což bylo podmíněno předstihem industrializace na sudetském pomezí.

Morava a Slezsko, oblasti	1850	1889	1914	1970
I. střední a jižní	13,3	9,2	4,7	1,6
II. západní	16,0	10,8	6,2	1,9
III. severní	20,3	8,8	4,4	1,6
IV. východní	22,7	12,4	5,0	1,7

Střední hodnota mezistaniční vzdálenosti tam tehdy klesla na méně než polovinu. V dalším období došlo k relativně největšímu zkrácení průměrné relace u východní oblasti, avšak ještě z vysokého základu, takže to této oblasti stačilo jen na předstížení oblasti západní, jež pak zůstala na posledním místě i v období 1914—1970. Pro výpočet průměrných hodnot k r. 1970 nebyla k dispozici data ze všech tratí, avšak pro časovou srovnatelnost je jejich přesnost postačující.

U ukazatele lineární hustoty stanic silniční dopravy lze uvažovat především tři aspekty významu a použitelnosti. V první řadě je to větší podrobnost, a tím i přesnost prostorového rozložení, objektivizovaného kartografickým znázorněním. Tyto tematické dopravní mapy skýtají možnost zjistit stav i vývoj jevu v maximální podrobnosti, tj. podle jednotlivých tratí, resp. úseků.

Oblastními hodnotami ukazatelů linerární hustoty je možno — jak jsme uvedli již u hustoty železničních stanic — upřesňovat hodnotu elementárního plošného ukazatele, daného prostým poměrem počtu stanic k rozloze územního celku. Třetím, a patrně nejcennějším, aspektem je sledování dynamiky vývoje v uzlových oblastech nebo i jako hodnocení vztahu mezi dvěma centry. Z tempa zvyšování hustoty stanic v prostoru mezi nimi lze soudit na intenzifikaci příslušného ekonomického „silového pole“.

Kartogramy, jež jsou současně i rekonstrukcemi sítě veřejné osobní dopravy a které bude jistě časem možno rozšířit o západní část ČSR, by mohly nalézt širší použití. Máme na mysli hospodářskogeografické úvahy o dopravních podmínkách vývoje jednotlivých měst ve srovnání s vývojem jejich lidnatosti a s územně správním postavením, v mladší době pak i se stavem urbanizace, objemem maloobchodního obrátu apod. Po některých stránkách, tak například jako podklad pro zjištění vývojových trendů hustoty stanic, by měly kartogramy a tabel. přehledy být využitelné i v teorii plánování veřejné osobní dopravy.

Poznámka k hlavnímu způsobu kartografického znázornění

Protože síť silniční osobní dopravy byla daleko členitější nežli síť železniční, bylo třeba kreslit kartografická znázornění v měřítku dva krát větším nežli v článku z r. 1970 a nakonec reprodukovat oblast na návrh technické redakce v nevíтанém odklonění z normální zeměpisné polohy. Ještě závažnější otázkou bylo zřetelné rozlišení 8 typů čar. Na mapkách hustoty stanic železničních v cit. autorově článku byla příznivou okolností aspoň podstatně větší délka tratí. Grafickou nesází jsou zvláště krátké přípojky k železničním stanicím. Východiskem by bylo zvětšení měřítka reprodukce, nebo použití barev, což nebylo v daném případě proveditelné. Tyto okolnosti vedly nakonec k tomu, že se v tomto článku otiskl z kartogramů s čárovými signaturami jen jeden. Je to obr. 1, v němž se podle původního pojetí používá jednotné stupnice čárových značek, stanovené více s ohledem na rozložení hodnot v mladších údobích.

Pro uvedené reprodukční překážky bylo nutno dát přednost strohému a méně kartografickému značení číselnému, tentokrát — na rozdíl od obr. 6 v cit. článku o hustotě železničních stanic — přímo počtem km. U obr. 1 bylo vzhledem k ještě poměrně řídké komunikační síti možno vpisovat celé trojčíslí ve zlomkové formě, totiž s pořadovým číslem v čitateli a průměrnou vzdáleností stanic v r. 1850 a v r. 1889 ve jmenovateli. U daleko hustší sítě v r. 1914 to s ohledem na předepsanou velikost číslic možné již nebylo a orientačnímu číslování tratí bylo nutno věnovat zvláštní kartogram, který však plní současně úlohu názorného obrazu sítě silniční veřejné dopravy (obr. 2). Srovnáním obou kartogramů s připojeným seznamem tratí, lze zjistit vývoj sledovaného jevu na jednotlivých tratích, což ve většině případů není pro malé měřítko kartogramu možné.

Poznámky

1. Na této trati se zprvu jezdilo vlakem do Mladecka, odtud poštou do Dvorců (15 km), kde se opět nastoupilo na vlak. Po zdokonalení cest po železnici se s ohledem na větší pohodlí jezdilo velkou oklikou přes Krnov. (V r. 1914 nebyla poštovní trať již v provozu.) Obdobná situace se vyvinula na mnoha jiných místech. Někde nahradila železnice poštovní trať úplně, ale s několikerým přestupem (Hodonín — Slavkov aj.)
2. Je pravděpodobné, že se počátkem třicátých let uplatňovala animální trakce nejen na tradičních dosud nemotorizovaných tratích poštovní osobní dopravy, ale i na několika dalších trasách — zvláště v okrajových částech sítě — na nichž před tím jízdní pošty v provozu nebyly. Podle informací z Poštovního muzea v Praze byli poštám nápomocni soukromí přepravci, kteří uzavírali se správcem příslušného poštovního úřadu individuální smlouvu, která se dále nepostupovala, takže o tomto nájemním systému není žádná evidence. Podle zpráv pamětníků používali tyto přepravci místy i vlastních povozů (zpravidla bryček apod.). Pro určení jízdného platily patrně jen rámcové směrnice. — Jistý stupeň liberalismu se ostatně udržel i v soukromé dopravě autobusové, neboť dohlédací instance sledovaly tržbu podle tarifních zastávek a využití kapacity vozidla, šlo jim spíše o celkový finanční efekt, nežli o dodržování směrů (tj. event. zajižďky apod.). I když tehdejší jízdní řády ještě místy uvádějí spoje u příležitosti týdenních aj. tržů — v některých západních zemích jsou dosud takové spoje daleko běžnější nežli u nás — bylo ve skutečnosti takových příležitostných jízd podle potřeby jistě více. Ještě v prvních letech po r. 1945 mohla dopravovat osoby i poštovní auta (zpravidla jen na dvou sedadlech).
3. Ke stanicím se nepočítají místa, kde se jen měnila příprěž. Kolem r. 1850 se u nás tyto „přepřahací stanice“ vyskytovaly již jen ojediněle.

4. Větší obtíže nežli se starými německými tvary místních názvů, jsou s určením trati, když její průběh nelze zjistit podle nynějších silničních map. Jde zpravidla o někdejší „komerční“ (tj. obchodní) silnice, u nichž obvykle nejde o nynější kategorie silnic, prakticky jen udržované vozové cesty. V nejmladší době ztěžují práci hlavně nedostatky v autobusových jízdních řádech, kterým se dosud nedaří dosáhnout tradicí podmíněné úrovně jízdních řádů železničních.
5. Délka trati Polička — Polná je k r. 1889 uvedena 61 km, později však, zvláště v důsledku malé okliky mezi Poličkou a Jímravou a protažení koncových míst až k příslušným železničním stanicím, se prodloužila na 65 km. Cesta tam trvala 11 hod. 40 min. a zpět 12 hod. a 10 min., z čehož připadaly téměř tři hodiny na polední přestávku v Novém Městě na Mor. I když přidělíme k dalšímu přestávám, podmíněným přepřaháním, jízdní rychlost sotva přesáhla 8 km v hodině. V tom směru nenastalo tam zlepšení ani do roku 1914, ačkoliv se jízdné asi o pětinu zvýšilo. Vyplynulo by to aspoň z nominale 2 zl. a 28 krejcarů v roce 1889 a 5 K a 16 haléřů v roce 1914.
6. Malé délkové rozpětí mezistanicních vzdáleností, dané normou animální trakce, se během budování železnic rychle zvětšovalo v důsledku zřizování přípojek z měst k železničním stanicím. Tak byla již od roku 1849 v provozu krátká trať — patrně půlmílová — tehdejší železniční stanice Skalice — Boskovice do Boskovic. Další snížení dolní hranice, a tím i zvětšení zmíněného rozpětí, je podle jízdního řádu z roku 1889 zásluhou Velké Bystřice (1 km), což silně kontrastuje s maxímou 23 a 21 km. Tento rozdíl se do r. 1914 ještě zvětšil, neboť proti maximumu s 19 km (Brno — Křtiny) a 18 km (Nivnice — Strany) měla odbočka na Bransouze délku toliko 0,4 km a několik dalších 0,5 km (Zastávka u Brna, Nedvědice, Vranovice, Příkazy — Osíčko, Opava a Ostrava). Ačkoliv jsou u všech těchto případů udány přesné časy, není určeno jízdné. Zda se skutečně muselo platit jízdné až do následující stanice (z Bransouze až do Brtnice, ze Zastávky do Březiny atd.), nebo zda jeho stanovení záviselo, zvláště když zůstala místa ve voze pro další úsek nevyužita, na postilionovi, nelze spolehlivě zjistit. U automobilové dopravy v roce 1914 byly naproti tomu u některých i velmi krátkých úseků sazby stanoveny. Tak tomu bylo například v Příboru (za 0,6 km 10 hal.), v Javorníku, Šternberku, v Čechách v Rumburku, Kutné Hoře a jině.
7. Tak je z kartogramu k r. 1889 zřejmé, že křižovatkami mimo železniční síť tehdy byly kromě čtyř největších center a již zmíněného Nového Města na Moravě, Vítkov, v kombinaci s dráhou Bruntál, Uherský Brod, Velké Meziříčí, Vrbno aj. V dalším období si některá místa postavení upevnila (Vel. Meziříčí), jiná stagnovala, ale hlavně přibývalo mnoho křižovatek dalších, z nichž patrně jen Hrotovice ležely mimo síť drah, zatímco ostatní byly již na železnice napojeny (Mikulov, Slavonice, Jemnice, Mor. Budějovice, Uherské Hradiště aj.).

Seznam poštovních tratí s osobní dopravou podle stavu v r. 1914

Pořadí podle rakousko-uherského jízdního řádu, přičemž po plynulé řadě 2151—2335 následují tratě pohraniční a automobilové.

- | | |
|-------------------------------|---|
| 1. Znojmo ž. st.—Vrbovec | 20. Hor. Vilimeč ž. st.—Telč |
| 2. Znojmo ž. st.—Strachotice | 21. Jihlávka/Sv. Kateřina ž. st.—Hor. Duběnky |
| 3. Znojmo ž. st.—Mikulovice | 22. Batelov—Třešť |
| 4. Znojmo ž. st.—Jevišovice | 23. Jaroměřice ž. st.—Jaroměřice |
| 5. Šumná/Vranov ž. st.—Vranov | 24. Jaroměřice—Hrotovice |
| 6. Vranov—Šafov | 25. Hrotovice—Biskupice |
| 7. Šumná/Vranov ž. st.—Bitov | 26. Hrotovice—Tavíkovice |
| 8. M. Budějovice—Dešov | 27. Bransouze/Brtnice ž. st.—Brtnice |
| 9. M. Budějovice—Budeč | 28. Luka u Jihl.—Kamenice |
| 10. M. Budějovice—Telč | 29. Jihlava—Brtnice |
| 11. M. Budějovice—Lesonice | 30. Jihlava—Nová Říše |
| 12. Jemnice—Vratěšín | 31. Vel. Meziříčí—Měřín |
| 13. Jemnice—Písečná | 32. Vel. Meziříčí—Radostín |
| 14. Písečná—Slavonice | 33. Vel. Meziříčí—N. Město n. M. |
| 15. Jemnice—Slavonice | 34. Vel. Meziříčí ž. st.—Křižanov |
| 16. Jemnice—Dačice | 35. Vel. Meziříčí—Vel. Bíteš |
| 17. Slavonice—Český Rudolec | 36. Vel. Meziříčí—Tasov |
| 18. Dačice—Český Rudolec | 37. Stařeč/Třebíč ž. st.—Třebíč |
| 19. Popelín—Kunžak | |

38. Zastávka u Brna—Zbýšov
39. Zastávka u Brna ž. st.—Vel. Bíteš
40. Rosice ž. st.—Domašov
41. Hrušovany n. J./Šanov ž. st.—
Hrušovany
42. Hrušovany/Šanov ž. st.—Jaroslavice
43. Božice/Jaroslavice ž. st.—Jaroslavice
44. Břežany ž. st.—Břežany
45. Břežany—Želetice
46. Miroslav ž. st.—Miroslav
47. Miroslav—Višňové
48. Višňové—Tavíkovice
49. Rakšice ž. st.—Rakšice
50. Mor. Krumlov žel. st.—Hrotovice
51. Mor. Krumlov ž. st.—Dukovany
52. Dol. Kounice/Ivančice ž. st.—Dol.
Kounice
53. Dol. Kounice/Ivančice ž. st.—Dol.
Kounice
54. Dol. Kounice—Pohořelice
55. Dol. Kounice/Ivančice ž. st.—
Ivančice
56. Ivančice—Oslavany
57. Brno nádr.—Pozořice
58. Brno nádr.—Lišeň
59. Brno nádr.—Křtiny
60. Tišnov—Lomnice
61. Nedvědice ž. st.—Štěpánov
62. Rožná ž. st.—Moravec
63. Bystřice p. P. ž. st.—Bystřice p. P.
64. Bystřice p. P.—Jimramov
65. Rozsochy ž. st.—Kvole
66. N. Město na Mor.—Jimramov
67. Jimramov—Polička ž. st.
68. N. Město n. M. ž. st.—Sněžné
69. Sněžné—Borovnice
70. N. Město n. Mor.—Žďár n. S.
71. Žďár n. S.—Polná
72. Blansko ž. st.—Blansko
73. Blansko ž. st.—Jedovnice
74. Rájec—Lysice
75. Rájec ž. st.—Sloup
76. Boskovice—Protivanov
77. Skalice/Boskovice ž. st.—Rovečné
78. Letovice—Křetín
79. Březová n. S./Brněnec ž. st. —
Březová
80. Hradec n. S.—Radiměř
81. Svitavy—Litomyšl
82. Svitavy—Javorník—Litomyšl
83. M. Třebová—Křenov
84. Jevíčko—Hor. Štěpánov
85. Konice—Jednov
86. Konice—Brodek n. K.
87. Kostelec na H. ž. st.—Čechy p. K.
88. Prostějov—Plumlov
89. Plumlov—Drahany
90. Prostějov—Uřčice
91. Olomouc—Hněvotín
92. Olomouc—Těšetice
93. Olomouc ž. st.—Tršice
94. Olomouc ž. st.—V. Újezd
95. Olomouc ž. st.—Kopeček u O.
96. Olomouc ž. st.—Dolany
97. Olomouc—Kopeček u O.
98. Litovel—Vilémov
99. Moravčany/Loštice ž. st.—Loštice
100. Loštice—Bouzov
101. Moravčany/Loštice—Bílá Lhota
102. Mohelnice ž. st.—Úsov
103. Mohelnice ž. st.—Mírov
104. Mírov—Maletín
105. Mohelnice—Vránová Lhota
106. Lukaveč ž. st.—Dubicko
107. Zábřeh ž. st.—Dlouhomilov
108. Bludov ž. st.—Bludov
109. Podlesí/Morava ž. st.—Podlesí
110. M. Karlov ž. st.—M. Karlov
111. Šternberk—Rýmařov
112. Uničov—D. Libina
113. Uničov—Šumvald
114. Troubelice/Medlov ž. st.—Medlov
115. H. Libina ž. st.—Rohle
116. Smilov—Čermná
117. Domašov n. B.—Jevišov
118. Domašov n. B.—Město Libava
119. M. Beroun/Ondrašov ž. st.—M. Beroun
120. Ondrašov—Hor. Loděnice
121. Dvorce—Budišov n. B.
122. Budišov n. B.—Rudoltovice
123. Lomnice—Ryžoviště
124. Rýmařov—Horní Město
125. Rýmařov ž. st.—Sobotín ž. st.
126. Mikulov—D. Dunajovice
127. Novosedly/Drnholec ž. st.—Drnholec
128. Břeclav—Tvrdovice
129. Podivín—Vel. Bilovice
130. Brumovice ž. st.—Klobouky
131. Hustopeče ž. st.—Hustopeče
132. Hustopeče ž. st.—Mikulov
133. Vranovice ž. st.—Mušov
134. Pohořelice—Loděnice
135. Pohořelice—Vlasatice
136. Hrušovany ž. st.—V. Némčice
137. Modřice ž. st.—Želešice
138. Sokolnice ž. st.—Klobouky u B.
139. Sokolnice ž. st.—Dambořice
140. Křenovice—Slavkov
141. Vyškov—Pustiměř
142. Vyškov—N. Hvězdice
143. Ivanovice ž. st.—Švábenice
144. Nezamyslice ž. st.—Brodek
u Prostějova
145. Némčice n. H.—Pavlovice u Kojetína
146. Zdounky ž. st.—Litenčice
147. Slavkov—Žarošice
148. Bučovice ž. st.—Ždánice
149. Brankovice ž. st.—Střílky
150. Nemotice ž. st.—Koryčany
151. Kyjov—Ždánice
152. Hodonín—D. Bojanovice
153. Hodonín—Dubňany
154. Strážnice—Velká u S.
155. Veselí—Vnorovy
156. Ostroh ž. st.—Ostroh
157. Uh. Brod—V. Ofchov.
158. Uh. Brod—Květná
159. Uh. Brod—St. Hrozenkov

160. Újezdec u L.—Luháčovice
 161. Hrádek/Slavičín ž. st.—Slavičín
 162. Bohuslavice—Vlachovice
 163. Bylnice—Val. Klobouky
 164. Vsetín—Val. Klobouky
 165. Vsetín ž. st.—Liptál
 166. Rožnov p. R.—H. Bečva
 167. Uh. Hradiště—Březolupy
 168. Uh. Hradiště—Velehrad
 169. Uh. Hradiště—Buchovice
 170. Uh. Hradiště—Jalubí
 171. Napajedla ž. st.—Napajedla
 172. Otrokovice ž. st.—Zlín
 173. Zlín ž. st.—Štípa
 174. Lípa/Slušovice ž. st.—Slušovice
 175. Holešov—Kostelec u. H.
 176. Holešov—Prusinovice
 177. Holešov—Fryšták
 178. Fryšták—Lukov
 179. Osíčko ž. st.—Všechovice
 180. Přerov ž. st.—Tovačov
 181. Přerov ž. st.—Bystřice
 182. Přerov ž. st.—Pavlovice
 183. Dub n. M.—Kokory
 184. Lipník—V. Újezd
 185. Lipník—Soběchleby
 186. Hranice ž. st.—Potštát
 187. Hranice—Keleč
 188. Suchdol ž. st.—Hukovice
 189. Hl. Životice—Pustějov
 190. Fulnek—Březová
 191. Nový Jičín—St. Jičín
 192. Příbor—Hukvaldy
 193. Frenštát p. R.—Tichá
 194. Tichá—Kozlovice
 195. Místek—Metylovice
 196. Místek—Brušperk
 197. Vítkovice—Hrabová
 198. Žulová—Javorník
 199. Žulová ž. st.—Černá Voda
 200. Vidnava—Supíkovice
 201. Javorník—B. Voda
 202. Javorník—Paczków
 203. Jeseník—Lázně Jeseník
 204. Jeseník—Domašov
 205. Písečná/Supíkovice ž. st.—Supíkovice
 206. Zlaté Hory—Hlucholazy ž. st.
 207. Osoblaha—Račlavice
 208. Albrechtice—Spálené
 209. Zátor—Lichkov
 210. Brantice—Krasov
 211. Vrbno—Karl. Studánka
 212. Vrbno—Zlaté Hory
 213. Bruntál—Karlovec
 214. Bruntál ž. st.—Leskovec
 215. Světlá ž. st.—Anděl. Hora
 216. Skrochovice ž. st.—Brumovice
 217. Brumovice ž. st.—Sosnová
 218. Skrochovice ž. st.—V. Heraltice
 219. Opava—Štěbořice
 220. Mladecko ž. st.—Dvorce
 221. Svob. Heřmanice ž. st.—Svob. Heřmanice
 222. Háj—Pustá Polom
 223. Háj—Kyjovice
 224. Svinov/Vítkovice ž. st.—Poruba
 225. Studénka ž. st.—Bravantice
 226. Frýdek—M. Pražmo
 227. M. Ostrava—Michálkovice
 228. Dětmarovice ž. st.—Dětmarovice
 229. Těšín—D. Bludovice
 230. Hnojník ž. st.—Dolní Domaslavice
 231. Hnojník ž. st.—Kom. Lhotka
 232. Jablunkov ž. st.—Jablunkov
 233. Jablunkov—Istebna
 234. Hlučín—Ratibor
 235. Slavonice—N. Bystřice
 236. Jihlava ž. st.—Větrný Jeníkov
 237. Jihlava m.—Úsorbí
 238. Žďár n. S.—Ždírec n. D.
 239. Svitavy—Polička
 240. Valtice ž. st.—Poysdorf
 241. Mikulov—Poysdorf
 242. Mikulov—Neudorf b. S.
 251. Mor. Třebová—Svitavy
 252. Mor. Třebová—Krasíkov ž. st.
 253. Mohelnice ž. st.—Uničov
 254. Šternberk ž. st.—Rýmařov
 255. Opava—Bílovec
 256. Opava—Vítkov ž. st.
 257. Opava—Bruntál
 258. Jeseník ž. st.—Červenohorské sedlo
 259. Příbor—N. Jičín
 260. Příbor—Štramberk
 261. Příbor—Frýdek/Místek ž. st.
 262. Javorník—Paczków
 263. Javorník—Valdek—(Ládek Zdrój)
 264. Zlaté Hory—Hlucholazy
 265. Bruntál ž. st.—Karlova Studánka
 266. Vrbno p. P.—Karlova Studánka

Literatura

- Atlas československých dějin (1965), list 19. ÚSGK, Praha.
 Der Conducteur. Fahrpläne der österreichischen... Mai 1889. Waldheim, Wien.
 HŮRSKÝ J. (1967): K prvním pokusům o vymezení dopravně geografických rajonů v Československu. Sborník ČSZ 72:1:71—73, Academia, Praha.
 --- (1970): Hustota železničních stanic jako ukazatel hospodářského rozvoje. (Na příkladu Moravsko-slezské oblasti od r. 1891.) Sborník ČSZ 75:3:198—209, Academia, Praha.
 --- (1971): Specifická hustota stanic jako ukazatel dopravního vývoje. (Na příkladu Moravy v polovině 19. století.) Historická geografie 6:205—233, Ústav čs. a světových dějin ČSAV, Praha.

Jizdní řád ČSAD 1970/71, kraje Jihomoravský a Severomoravský.
Jizdní řád státních a soukromých automobilních tratí republiky Československé, zimní období 1934/35, díl III. Morava, Slezsko, Slovensko a Podkarp. Rus. Wiesner, Praha.
Österreichisches Kursbuch, IX. Abteilung, Postkurse mit Personenbeförderung und anderen regelmässigen Reisegelegenheiten auf Strassen. Mai 1914. Postkursbureau des k. k. Handelsministeriums, Wien.
Resek's Taschenfahrpläne für Böhmen, Mähren und Schlesien. Sommer-Ausgabe 1914. Prager Tagblatt, Praha.
Tendler's Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsbuch für das Kaiserthum Österreich. 1852. Wien.

ENTWICKLUNG DER STATIONSDICHTEN IM POST- UND OMNIBUSVERKEHR IM MÄHRISCH-SCHLESISCHEN GEBIET SEIT 1850

Der Beitrag stellt ein Gegenstück und zugleich eine Fortsetzung des Aufsatzes dar, der die Entwicklung der Stationsdichte des Eisenbahnverkehrs behandelt und der in dieser Zeitschrift vor zwei Jahren erschien. Auch diesmal musste sich der Verfasser auf ein knappes Viertel des Staatsgebietes beschränken. Der verfolgte Zeitabschnitt konnte aber fast um die Hälfte verlängert werden.

Als Bezugsgrösse wurde wieder die lineare Stationsdichte gewählt, d. h. der durchschnittliche Stationsabstand auf den einzelnen Streckenabschnitten. Im Gegensatz zur Eisenbahn wird im Omnibusverkehr mit keiner Reduzierung der Haltestellen gerechnet, es zeigen sich eher Tendenzen zur weiteren Verringerung der Stationsabstände. Schon dadurch kann diese Bezugsgrösse als ein gegenüber der Eisenbahnstationsdichte noch besser geeigneter Indikator zur Aufdeckung der territorialen Unterschiede in der ökonomischen Entwicklung angesehen werden.

Der Autor bemühte sich vor allem um die kartographische und tabellarische Aufbereitung der Ergebnisse. Die bedeutend schwächere Gebundenheit an bestimmte Verkehrsstrassen, als der wesentlichste Unterschied zwischen dem Strassen- und Eisenbahnverkehr, bedingt, dass man nur bei einer bedeutend kleineren Anzahl von Strecken — nur bei 40 — im Laufe des langen Zeitabschnittes von 1850 bis 1970 die Dichte der Stationen ohne Unterbrechung (fliessend) verfolgen kann (vgl. die tabellarische Übersicht sowie die Zusammenfassung nach den vier, vom Gesichtspunkte der Eisenbahngeographie durch K. Malík abgegrenzten Teilgebieten, in den Schlussfolgerungen).

Die linienhafte Differenzierung der Strecken kommt in Abb. 1 nicht befriedigend heraus, da die einheitliche Legende stärker den jüngeren Zeitabschnitten angepasst wurde, deren linienhafte Darstellung jedoch — wegen des relativ grossen Umfanges des Aufsatzes — zugleich mit einigen Kartenausschnitten und dem Streckenverzeichnis vom 1889 ausgelassen werden musste. Aus technischen Gründen konnte diese Darstellungsform nicht farbig gebracht werden. Dies wäre hier wegen der grösseren Anschaulichkeit mehr am Platze, da beim Post- und Omnibusverkehr viel häufiger sehr kurze Strecken vorkommen als bei der Eisenbahn. Die Zeichenskala enthält — auch nach der Auswechslung von zwei Signaturen (vgl. Beitrag über die Eisenbahnstationsdichte) noch weitere Signaturen, die bei den kürzesten Strecken auch nur mit einem einzigen Segment (vgl. Stunden 6 u. 5 bei Abb. 1) nicht massstabtreu gezeichnet werden konnten.

Dies führte schliesslich dazu, dass in Abb. 1 zusätzlich numerische Ausdrücke benutzt wurden. (Die durchschnittlichen Längen der Stationsabstände am Anfang und am Ende des Zeitabschnittes werden im Nenner angeführt.) Für das Jahr 1914 war es wegen der Dichte des Netzes notwendig, die Ordnungsnummern wegzulassen und für die Identifizierung der einzelnen Strecken eine besondere Zeichnung anzufertigen (Abb. 3).

Die Nebenkarte in Abb. 1 ist als Ergänzung des Beitrages zur Eisenbahnstationsdichte gedacht. Sie zeigt, wie die Stationsdichte an den wenigen, um die Mitte des Jahrhunderts existierenden, Eisenbahnstrecken in den Jahren 1850—89 wuchs.

Übersetzt von Květa Hárská