

POČÁTKY PRŮMYSLU A ŽELEZNICE NA MORAVĚ A VE SLEZSKU – HISTORICKÉ ASPEKTY VÝVOJE¹

Josef Kunc

Úvod

Morava a Slezsko, jak je známe v současných hranicích, byly do roku 1918, podobně jako řada dalších „provincií“ nedílnou součástí Rakouska–Uherska. Přestože koncem první poloviny 19. století představovaly pouze asi 5 % rozlohy rakouského soustátí a 6 % počtu jeho obyvatelstva, od počátku tohoto století rostl jejich hospodářský význam (Hlavačka, M., 1990). S Čechami a Dolním Rakouskem tvořily Morava a Slezsko ekonomickou základnu monarchie. Podle úředních statistik² čítalo civilní obyvatelstvo podle sčítání lidu z 31.10. 1857 na Moravě 1,868 mil. a ve Slezsku 444 tis. obyvatel. Počet obyvatelstva však během celého 19. století poměrně prudce stoupal, takže v roce 1869 při prvním moderním oficiálně uznávaném sčítání lidu měla Morava již znatelně přes dva milióny obyvatel a Slezsko kolem půl miliónu.

Průmysl na Moravě a ve Slezsku před příchodem železnice

Průmyslová výroba ovlivňovala a ovlivňuje krajinný ráz našeho státu již po více než 200 let, tedy od přelomu 18. a 19. století, kdy lze hovořit o počínající industrializaci země. První větší tovární komplexy se strojovou výrobou, které navázaly na rozvinutou manufakturní výrobu, vznikaly již na konci první poloviny 19. století a byly především závislé na zdrojích paliva. Tuto závislost ještě zesilovala velmi řídká a nekvalitní silniční síť, která ztěžovala dopravu surovin a paliva na větší vzdálenosti (Mareš, J., 1988). Proto byly na Moravě a ve Slezsku, podobně jako v dalších částech monarchie původní manufakturní (soukenické, bavlnářské a vlnářské dílny, přádelny, železárny, hamry, sklárny, koželuzny, pivovary a další) a později i objekty továrního průmyslu zakládány zejména v lesnatých příhraničních oblastech s přebytky dřeva (Krajíček, L., 1982). Pomineme-li přítomnost německy mluvícího obyvatelstva v těchto oblastech a jeho vysokou podnikatelskou aktivitu, byla významným lokalizačním prvkem pro průmyslovou výrobu také přítomnost vodního toku, jako zdroje energie (Kunc, J., 2000).

Většina obyvatel Moravy a Slezska žila tehdy, tak jako i v ostatních částech monarchie, na venkově a jen malé procento obyvatel naplňovalo městečka a města, jež si ještě hluboko do 19. století udržovala venkovský charakter a úzké populační a tržní sepjetí s nejbližším zemědělským okolím. Největším moravským městem bylo Brno, které mělo v roce 1840 asi 37 tisíc obyvatel, následovala soukenická Jihlava s 15 tis. obyvateli, Olomouc se 14 tis. a bavlnářská metropole Moravy Prostějov s 11 tis. obyvateli. Opava, správní centrum rakouského Slezska, čítala v té době asi 10 tis. obyvatel. Více než 5 tis. obyvatel měly ve Slezsku pouze Bílsko, Těšín, Frýdek, Krnov, Jeseník a Bruntál. Toto pořadí velikosti moravských a slezských měst se mělo kromě výsadního postavení Brna v sídelním systému velmi rychle měnit (Hlavačka, M., 1990).

K největším moravským městům se zařadily především Šternberk, Šumperk, Nový Jičín a Moravská Ostrava, jejichž počet obyvatel prudce rostl s rozvojem průmyslu, a také železniční

¹ Článek vznikl za podpory grantu GAČR č. 402/04/2128.

² Tafeln zur österr. Statistik, roč. 1855/1857. In: Retrospektivní lexikon obcí ČSSR 1850–1970. Díl I/1, FSÚ, Praha, 1978, 677 s.

dopravy. V roce 1869 již byla Ostrava³ druhým největším městem Moravy a Slezska, když čítala 30,2 tis. obyvatel. Následovala Opava s 24,2 tis. a Olomouc s 24,1 tis. Více než 10 tis. obyvatel měl již jmenovaný Šternberk, dále Nový Jičín, Krnov, Třinec a na jižní Moravě také Kroměříž, Třebíč, Zlín a Vyškov.

Jestliže Morava a Slezsko tvořily asi 5% podíl území a počtu obyvatel monarchie, na průmyslové výrobě se podílely již celou desetinou, a stály tak za Čechami (18 %) a Dolním Rakouskem (14 %) na třetím místě rakouských provincií. Již v první polovině 19. století se v Brně plně rozvinula strojírna výroba v soukenických dílnách a přádelnách, jako předchůdkyních pozdějších velkých textilek a textilního průmyslu jako takového. Významná již zde byla také strojírenská výroba. Luzova strojírna byla před rokem 1848 největším rakouským strojírenským podnikem na výrobu parních strojů. V roce 1844 pracovalo v Brně již 33 podniků s parním pohonem, ve stejné době bylo na celé Moravě a ve Slezsku v provozu 77 parních strojů (podobně také Hlavačka, M., 1990).

Na Moravě a Slezsku je možné v době rané industrializace za významné oblasti koncentrace manufakturní a tovární výroby s aglomeračním efektem považovat jednak příhraniční oblast na severozápadě:

- Šumpersko, Bruntálsko a Jesenicko a Rýmařovsko (především výroba plátna),
 - Šternbersko a Frýdecko (bavlnářství)
- a také vnitrozemské:
- Brno se zázemím směrem na Blansko a Rosice (soukenická výroba, strojírenství),
 - Prostějovsko (bavlnářství).

Mimo tyto areálové oblasti lze za významnou koncentrační zónu průmyslové výroby považovat také tzv. posvitavskou průmyslovou zónu (od Moravské Třebové po Brno), jejímž spojovacím liniovým prvkem byl tok řeky Svitavy. Právě Brno a brněnská aglomerace se v této době etablovaly za jedno z nejvýznamnějších center (oblastí) průmyslové výroby celého tehdejšího Rakouska.

Stále větší využívání parního pohonu v manufakturách a továrnách s sebou neslo i velmi vysoký vzrůst spotřeby paliva. Dřevo jako tradiční zdroj energie neztratilo ihned své prioritní postavení, což naznačovaly také řídnuocí lesní porosty v blízkém okolí moravských měst a rostoucí ceny dřeva, jež muselo být dopravováno ze stále větší vzdálenosti. Uhlí bylo do té doby považováno za málo ekonomické palivo, používané proto jen v nejbližším okolí nalezišť. Poměrně rychle však převzalo první místo v žebříčku palivové základny průmyslových podniků. Do popředí zájmu se stále častěji dostávalo rosické, oslavanské, hodonínské, ostravské a karvinské uhlí, které v podstatě „čekalo“ na levný, rychlý a spolehlivý dopravní prostředek - železnici. Podíl Moravy a Slezska na celorakouské těžbě uhlí dosáhl v polovině 19. století již 20 % (podobně také Matějček, J., 1974).

Rozvoj železářské výroby a po roce 1847 i nástup železniční dopravy rychle změnil v ostravském revíru primitivní dobývání nejvýznamnější suroviny průmyslové revoluce v intenzivnější těžbu v hlubších slojích. Některé větší šachty byly vybavovány parními čerpacími a těžebními stroji. Čtyřicátá léta 19. století znamenala pro Ostravsko velký krok

³ Moravská a Slezská Ostrava brána již jako jedno město. První Brno mělo 104,8 tis. obyvatel.

k pozdějšímu rozvoji. Začal zde probíhat intenzivní státní i soukromý průzkum uhelného bohatství, po kterém se těžba uhlí začala z Moravské Ostravy paprskovitě rozšiřovat. Velkorysími investicemi, kromě starých pozemkových šlechtických vlastníků (např. Salm, Larisch, Wilczek), proslul zejména baron Rothschild – od roku 1843 majitel Rudolfovy huti, pozdějších Vítkovických železáren, který své podniky a doly v blízké budoucnosti rychle napojil na železnici. Parní stroj tak velmi spolehlivě změnil funkci uhlí z pouhého doplňkového domácího paliva na nejžádanější a nejdůležitější surovinu průmyslových podniků (podobně také Hlavačka, M., 1990).

Využití nové pohonné síly – páry – se projevovalo nejen v průmyslových podnicích, ale i v dopravě. Století 18. a první desetiletí 19. století byla ještě ve znamení poštovních dostavníků. Ty však i přes velkou podporu z Vídně poměrně brzy zanikly, neboť tento způsob dopravy přestal vyhovovat vzhledem k malému nákladu, pomalosti, vysokým nákladům na převoz a špatným cestám (Štěpán, M., 1958). Doprava byla v českých zemích ve srovnání se západní Evropou velmi zaostalá a nebyla vůbec přizpůsobena potřebám rychle se rozvíjejícího průmyslu. Náročná geografická členitost terénu a v podstatě vnitrozemský charakter státu s nevhodně lokalizovanou vodní sítí neumožnilo Rakousku vsadit při výstavbě komunikací – tak, jako např. Velká Británie, Francie i Německo – na budování průplavů či pobřežní námořní dopravu, ale na přednostní rozvoj pozemních komunikací a později železnic. Zatímco v celém Rakousku byla ve dvacátých a třicátých letech 19. století spíše zdokonalována silniční síť a prováděna částečná regulace řek, v zemích západní průmyslové Evropy již vítězil nový dopravní prostředek – železnice. Úspěchy „Rakety“⁴ měly velký ohlas také v českých zemích (Hýbl, F., 2001).

Počátky budování železnice na Moravě a ve Slezsku

Po stavbách koňských drah v Čechách (České Budějovice – Linec⁵ a Praha – Lány) došlo právě na Moravě k budování první skutečné parostrojní železnice – Severní dráhy císaře Ferdinanda. Myšlenku této dráhy pojal profesor Polytechnického ústavu ve Vídni František Xaver Riepl. Již dříve, v roce 1828, když pomáhal zakládat budoucí Vítkovické železářny, myslel Riepl na železniční trať spojující Ostravsko se solnými doly Haliče na východě, s Vídni a později Terstem na jihu. Rieplův návrh byl více než velkorysý, tak dlouhá železnice nebyla do té doby postavena ani v Anglii, kde v roce 1825 dokončili stavbu první parostrojní železnice světa ze Stocktonu do Darlingtonu a dokončovali další trať z Liverpoolu do Manchesteru. Jak však píše např. Hons, J. (1990a), Riepl uznal, že se v tomto plánu rozběhl příliš daleko a omezil svůj návrh na železnici z Vídně přes Moravu do haličských solných dolů u Bochnie (přes 400 km délky).

Důvody stavby naší první parostrojní železnice lze v podstatě shrnout do šesti základních bodů:

- přeprava soli z Haliče do vnitrozemí,
- přeprava zemědělských produktů,
- přeprava uhlí a železa,
- zásobování těžkého průmyslu,
- přeprava vojska a válečného materiálu,
- přeprava osob.

⁴ Lokomotiva, kterou sestrojil Angličan George Stephenson.

⁵ Více o koněspřežné železnici České Budějovice – Linec viz např. Hajn, I., (2004).

Je poněkud obtížné preferovat jeden z důvodů, ale primární impulsy ke stavbě železnic směřovaly podle většiny odborníků k přepravě soli z haličských dolů. Na Ostravsku a Slezsku, bohatých na strategické suroviny, avšak přitom chudých, bez levné dopravy do větších průmyslových měst, byla zatím těžba uhlí nepatrná, poptávka po uhlí a železe malá, a proto se také Rieplovi zdálo nejdůležitější dopravovat haličskou sůl, obilí, dobytek a dřevo (příklady konkrétních objemů viz níže). Přesto však neponechal otázku objemu přepravy na náhodě a spolu se svým spolupracovníkem J. Sichrovským⁶ zjišťovali cestou od města k městu, kolik bude pravděpodobně cestovat lidí vlakem mezi Vídní a Krakovem a kolik tisíc tun zboží přejde z formanských vozů na železnici. Na konci třicátých let 19. století totiž dosáhla rakouská státní poštovní doprava za tehdejších hospodářských, technických a společenských podmínek vrcholu svého vývoje (přes výše zmíněnou historickou zastaralost oproti modernějším způsobům dopravy v zemích západní Evropy) a spolu s formanskou dopravou se stala součástí téměř monopolní silniční přepravy a vytvořila hustou síť poštovních spojů.

Úkolem Sichrovského bylo zjistit směr a velikost přepravních proudů potahové silniční přepravy v potřebném členění podle druhu zboží a odhadnout, které přepravy na střední a dlouhé vzdálenosti přejdou ze silnice na železnici a budou rychlejší a levnější. V úvahu bylo nutno brát i to, že přepravci budou jen zvolna opouštět tradiční dopravní prostředek a zvykat si na nový, nevyzkoušený (podobně také Hons, J., 1990a). S konkurencí vodní dopravy nebyl na Moravě žádný významný problém, splavná byla pro vory pouze Bečva od Vsetína, později se využívalo také upraveného úseku Moravy mezi Hodonínem, Děvínem a Peští, a to zejména pro přepravu hnědého uhlí, stavebního dřeva a tabáku. Také tato přeprava se stala kořistí budoucí železnice.

To vše musela dvojice Riedl – Sichrovsky zvládnout a s pomocí rakouských statistik poštovních, silničních, celních, průmyslových a zemědělských zpřesnit první představy o přepravních proudech pro připravovanou dráhu. Sichrovsky vyšel z celkového nároku určitého druhu zboží na přepravu (především jako roční objem přepravy z velkých tržišť) a odhadu jakou část asi převezme železnice. Přihlížel i k různé přepravní vzdálenosti po silnici a železnici a přepočítal očekávanou nakládku na celou délku tehdejší trasy (asi 455 km). Času ukázal, že Sichrovsky záměrně nepřecenil očekávanou přepravu a výnosy, jen aby přitáhl bohaté podílníky na upisování akcií. Z celkového objemu přepravy 64 tis. tun byli na prvním místě krmní volí (20 tis. tun), následovalo kupecké zboží (11 tis.), sůl do rakouských zemí, Polska a Pruska (9,7 tis.), palivové a stavební dřevo (8,6 tis.), obilí z Hané do Vídně (4 tis. tun), seno, vepří a tabák (podobně také Hons, J., 1990a).

Vlastní stavba Severní dráhy císaře Ferdinanda

Riepl původně navrhoval tři možné trasy mezi Břeclaví a Bohumínem. První měla vést podle tak zvané „haličské cesty“, tzn. v Lipníku odbočit směrem k Olomouci a pak směřovat přes Prostějov a Brno na jih. Druhou trasu projektoval přes Lipník, Olomouc, Prostějov a odtud pak přes Tovačov, Kroměříž a Napajedla k řece Moravě, jejíž tok určoval další směr. Brno s Břeclaví by bylo spojeno boční trasou. Třetí trasa hledala řešení podél toku řeky Moravy, Bečvy a Odry. Nebyl však vyřešen problém – zda bude dráha pokračovat z Napajedel směrem k Přerovu přes Hulín nebo přes Kroměříž (Hýbl, F., 2001). Z Lipníku pokračovaly všechny tři trasy Moravskou bránou a údolím Odry do Moravské Ostravy, Bohumína a dál do Haliče. Z všestranného porovnání vyšla jako nejvýhodnější trasa třetí, a to přestože vyžadovala stavbu

⁶ Bankovní znalec a vedoucí pokladník bankovního domu ve Vídni.

odboček z Břeclavi do Brna a z Přerova do Olomouce. Vedla jak příznivým terénem, tak také odpovídala mocensko-integračním a strategickým cílům vídeňské vlády, které šlo o to, co nejdříve získat výkonnou a rychlou dopravní cestu do Haliče, k hranicím Pruska a Ruska (Hons, J., 1990a).

Tento projekt vzbudil velký ohlas nejen u pokrokových osobností, ale především zájem vídeňské bankéřské společnosti, která ve stavbě viděla obrovský finanční zisk. O Rieplovu myšlenku se vážně začal zajímat již jmenovaný vídeňský bankéř Rothschild, který vyslal na své náklady Riepla a svého tajemníka L. Werthmeimstaeina do Anglie, aby tam studovali výrobu železa a nově vybudovanou železnici z Liverpoolu do Manchesteru po stránce technické i obchodní (Adamus, A., 1936). Riepl dovezl z Anglie spolehlivé a dobré zprávy, které přesvědčily Rothschilda natolik, že se rozhodl investovat do příprav stavby železnice z Vídně do Haliče a ucházet se o její císařské povolení. Po mnohých rozmluvách s Robertem Stephensonem se Riepl rozhodl, že místo původně plánované koňské dráhy bude stavět železnici určenou pro parní pohon (Hons, J., 1990a).

Brzy byla založena akciová společnost vídeňských bankéřů, která měla stavbu finančně zajistit a provést. Vedle již jmenovaného Rothschilda v ní zaujímalí přední místa Geymüller, Beidermann, Eskeles, Mayer a Sina; základní kapitál společnosti ve výši 11,4 mil. zl. byl podpořen vydáním 12 000 akcií v hodnotě po 1 000 zl. To se nelíbilo ostatním bankéřům, neboť rozhodující slovo celé společnosti měl jejich největší konkurent. Aby měl Rothschild podporu císařského dvora, rozhodl se požádat císaře o schválení názvu tratě Severní dráha císaře Ferdinanda⁷. Výkonný vládní aparát, který zastupovali především Metternich, Kolowrat a Mittrowský, měl nad tímto velkým „národním dilem“ převzít protektorát (Hýbl, F., 2001). Císař Ferdinand V. schválil Rothschildovu žádost v dubnu 1836. Výhradní privilegium ke zřízení železné dráhy mezi Vídní a Bochníí jmenovalo kromě hlavní dráhy i čtyři odbočné (vedlejší) dráhy, jednou z nich byla také odbočka do Brna (Schreier, P., 2004; Pavlíček, S., 2002).

Po problémech s bankéřskou opozicí byla nakonec akcionáři schválena stavba celé dráhy z Vídně přes Břeclav, Přerov, Bohumín do Bochnie, s odbočkou do Brna. Se stavbou se započalo ještě v roce 1836, zkušební jízdy se konaly mezi Florisdorfem a Wagramem (13 km) ještě v listopadu téhož roku. Stavba tohoto monumentálního díla přinesla z počátku zaměstnání pro téměř 14 tis. dělníků, řízením byl pověřen inženýr Karel Ghega. První vlak tažený lokomotivou byl vypraven v lednu 1838 (Polišenský, J. a kol., 1956).

Území Dolnomoravského resp. Dyjsko-svrateckého úvalu bylo pro stavbu velmi příznivé, rovinaté jen s menšími vodními překážkami. Vyskytla se však velká technická překážka – nedostatek kolejnic, které se zpočátku dovážely z Anglie a Belgie⁸ a byly velmi drahé. Propočty ukázaly, že v Rakousku bude při levném dřevu (v Anglii pětkrát dražším) americký systém koleje s plochými kolejnicemi na podélných a příčných pražcích úspornější. Reálné zkušenosti z koněspřežné dráhy z Českých Budějovic do Lince však vedly k jinému závěru – dřevěné části koleje amerického systému se brzy ničily a údržba byla nákladná. Proto se inženýři Severní dráhy přiklonili k dražší koleji anglické s kolejnicemi hřibového tvaru, upevněnými v litinových stoličkách na příčných dubových pražcích (Hons, J., 1990b).

⁷ Dále se vžily také názvy KFNB či Severní dráha.

⁸ Podobně lokomotivy se zpočátku dovážely z Anglie nebo dokonce ze Spojených států amerických.

Severní dráha se obrátila na stovku známých železáren soukromých i státních o dodání 100 tis. centýřů⁹ hřibových i plochých kolejnic v roce 1837. Východiskem z této situace bylo zavedení vlastní výroby kolejnic. První pokusy však dopadly značně nepříznivě, kolejnice praskaly a byly nepoužitelné. Až jmenovaná Rudolfova huť ve Vítkovicích se s těmito překážkami se zdarem vypořádala (Hons, J., 1961). Navzdory všem těmto nedostatkům pokračovala stavba železnice dopředu a 11. listopadu 1838 se v Brně objevila poprvé parní lokomotiva Moravia, a to na úseku Rajhrad – Brno. Již následujícího roku v červnu se objevil první vlak na trati Vídeň – Břeclav a 7. července přijel vlak tažený parní lokomotivou do Brna. S císařskou Vídní tak bylo jako první v českých zemích spojeno jedno z nejvýznamnějších průmyslových měst celé rakouské monarchie. Zatímco vůz spěšné pošty projel tuto vzdálenost za 15 hodin, osobnímu vlaku k tomu stačilo při rychlosti 3 míle za hodinu asi 5,5 hodiny.

První německý jízdní řád osobních vlaků vydaný v říjnu 1839 byl prostý. Mezi Vídní a Brnem jel jeden pár osobních vlaků z Vídně do Brna i obráceně v šest hodin ráno, z Brna do Rajhradu ve 3 hod. odpoledne a zpět o půl šesté odpoledne a z Břeclavi do Vídně ve 4 hod. odpoledne. Při cestě z Brna nebo Vídně do Prešpurku (Bratislava), byly v Gänserndorfu připraveny zvláštní vozy (drožky) při příjezdu každého vlaku. Za jízdu z Brna se platilo v I. třídě do Rajhradu 56 krejcarů (kr.), do Břeclavi 2 zl., 4 kr. a do Vídně 6 zl., ve IV. třídě pak do Rajhradu 12 kr., do Břeclavi 54 kr. a do Vídně 2 zl. (Hons, J., 1990c).

Závěr

Severní dráha císaře Ferdinanda a její odbočka do Brna nebyla zdaleka jedinou, která na Moravě a ve Slezsku v tomto pionýrském období výstavby železnic vznikla. Naopak, stala se první vlašťovkou a ve svém důsledku v pokračování hlavní linie z Přerova směrem na Olomouc (23 km) páteřní trasou celé železniční sítě na Moravě a ve Slezsku. Další tratě na sebe nenechaly dlouho čekat a napojení se v brzké době mělo dočkat především hlavní město českých zemí - Praha. Výstavba železniční sítě a s ní spojený rozvoj průmyslové výroby resp. zvyšující se význam měst a městského obyvatelstva byly u nás teprve v počátcích.

Literatura

- [1] ADAMUS, A. (1936): Pohled do dějin Severní dráhy Ferdinandovy po stoleté činnosti. Příbor, Richter, 93 s.
- [2] HAJN, I. (2004): Koněspřežní železnice České Budějovice – Linec – Gmunden, Veduta, České Budějovice, 153 s.
- [3] HLAVAČKA, M. (1990): Morava a Slezsko před příchodem železnice. In: Hons, J. a kol.: Čtení o Severní dráze Ferdinandově. Praha, NADAS, s. 11-16.
- [4] HONS, J. (1961): Když měřičkové, rybníkáři a trhani krajem táhli. Praha, Mladá Fronta, 305 s.
- [5] HONS, J. (1990a): Údoby příprav. In: Pospíšilík, M. a kol.: 160 let Severní dráhy císaře Ferdinanda. Obchodně-provozní ředitelství Ostrava, České dráhy, s.o., 147 s.
- [6] HONS, J. (1990b): Od Dunaje na pomezí Moravy. In: Pospíšilík, M. a kol.: 160 let Severní dráhy císaře Ferdinanda. Obchodně-provozní ředitelství Ostrava, České dráhy, s.o., 147 s.

⁹ Centýř = jeden vídeňský cent po 56 kilogramech.

- [7] HONS, J. (1990c): Úvalem dyjsko-Svrateckým. In: Pospíšilík, M. a kol.: 160 let Severní dráhy císaře Ferdinanda. Obchodně-provozní ředitelství Ostrava, České dráhy, s.o., 147 s.
- [8] HÝBL, F. (2001): Prvopočátky železniční dopravy na Moravě. In: Pospíšilík, M. a kol.: 160 let Severní dráhy císaře Ferdinanda. Obchodně-provozní ředitelství Ostrava, České dráhy, s.o., 147 s.
- [9] KRAJÍČEK, L. (1982): Geografie průmyslu. Praha, SPN, 125 s.
- [10] KUNC, J. (2000) Změny v rozmístění textilního, oděvního a kožedělného průmyslu v České republice v období let 1989 – 1999. Rigorózní práce. Brno, Katedra geografie, Přírodovědecká fakulta MU, 79 s.
- [11] MAREŠ, J. (1988): Industrializace Československa – její klady a zápory. Praha, Sborník Československé geografické společnosti, 93, č. 3, s. 183-198.
- [12] MATĚJČEK, J. (1974): Vznik uhelných dolů Severní dráhy Ferdinandovy v Ostravě a jejich hospodaření ve 40. a 50. letech 19. století. In: Sborník příspěvků k dějinám a současnosti Ostravy a Ostravska, 7, Ostrava, Sfinga, s. 228-245.
- [13] PAVLÍČEK, S. (2002): Naše lokálky. Místní dráhy v Čechách, na Moravě a ve Slezsku. Dokořán, Praha, 156 s.
- [14] POLIŠENSKÝ, J. a kol. (1956): Boj dělníků na stavbách našich prvních železnic. Praha, Státní nakladatelství politické literatury, 136 s.
- [15] Retrospektivní lexikon obcí ČSSR 1850–1970. Díl I/1, FSÚ, Praha, 1978, 677 s.
- [16] SCHREIER, P. (2004): Zrození železnic v Čechách, na Moravě a ve Slezsku. Praha, Baset, 293 s.
- [17] ŠTĚPÁN, M. (1958): Přehledné dějiny československých železnic. Praha, Dopravní nakladatelství, 269 s.

Summary

Industrial production in Moravia has have a long history and tradition. Original concentration of manufactorial and factory production was based particularly in Moravian/Silesian – Prussian borderland and in Brno and its surroundings. Together with coal mining development and related production (metallurgy and metal works) the Ostrava region experienced intensive development, which was an exception to a certain extent, since centre of industrial development relocated during the 19th century, in a large degree thanks to developing railway infrastructure inland into newly established industrial centers. Just Brno, as a one of the most industrial cities of the whole former Austria, was in 1839 connected to locomotive railway and industrialization and urbanization of Moravia and Silesia was set off.