

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI

Přírodovědecká fakulta

Katedra geografie



Michal JANDÍK

**Zaniklé železniční tratě na území Moravy**

Bakalářská práce

Vedoucí práce: Mgr. Jan HERCIK, Ph.D.

Olomouc 2018

## Bibliografický záznam

**Autor (osobní číslo):** Michal Jandík (R15375)

**Studijní obor:** Regionální geografie

**Název práce:** Zaniklé železniční tratě na území Moravy

**Title of Thesis:** Defunct railway lines in Moravia territory

**Vedoucí práce:** Mgr. Jan Hercík, Ph.D.

**Rozsah práce:** 61

**Abstrakt:** Hlavním cílem bakalářské práce je popsat proces rušení železničních tratí na území Moravy. Nedílnou součástí bude i zmapování tratí a analýza současného stavu traťového tělesa a jeho využití. V rámci tvorby bakalářské práce bude využito jak rešeršní práce a práce s historickými mapami, tak terénního výzkumu spočívajícího v mapování samotných zaniklých železničních tratí.

**Klíčová slova:** železnice, železniční trať, revitalizace, brownfield, traťové těleso

**Abstract:** The main aim of the Bachelor Thesis is to describe the proces of closing railway lines down in Moravian territory. The integral part of the Thesis is mapping the lines and to analyse the current state of the line tracks and its use. Witthin the frame of the Bachelor Thesis a search report and work with historical maps will be used as well as field research based on mapping the lapsed wailway lines.

**Key word:** Track, railway, revitalization, brownfield, line orb

Prohlašuji, že jsem zadanou bakalářskou práci zpracoval samostatně a veškerou použitou literaturu a zdroje jsem řádně uvedl v seznamu literatury.

V Olomouci dne

.....

Podpis

Na tomto místě bych rád poděkoval svým prarodičům, rodičům a své sestře, kteří mě neustále podporovaly při vypracování tohoto díla nervů, které semnou museli mít. Mé poděkování také patří mému vedoucímu práce Mgr. Janu Hercikovi, Ph.D., za zodpovězení všech mých dotazů a za jeho vstřícný přístup při psaní této bakalářské práce.

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI  
Přírodovědecká fakulta  
Akademický rok: 2016/2017

**ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE**  
(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Michal JANDÍK**  
Osobní číslo: **R15375**  
Studijní program: **B1301 Geografie**  
Studijní obor: **Regionální geografie**  
Název tématu: **Zaniklé železniční tratě na území Moravy**  
Zadávací katedra: **Katedra geografie**

**Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :**

Hlavním cílem bakalářské práce je popsat proces rušení železničních tratí na území Moravy. Nedílnou součástí bude i zmapování tratí a analýza současného stavu traťového tělesa a jeho využití. V rámci tvorby bakalářské práce bude využito jak rešeršní práce a práce s historickými mapami, tak terénního výzkumu spočívajícího v mapování samotných zaniklých železničních tratí.

Předběžná osnova práce:

- 1) Úvod
- 2) Proces rušení železničních tratí (příčiny, průběh, etapizace)
- 3) Osudy železničních tratí po jejich zrušení
- 4) Vybrané zaniklé železniční tratě (podrobný popis)
- 5) Závěr

Rozsah grafických prací: **Podle potřeb zadání**

Rozsah pracovní zprávy: **5 000 - 8 000 slov**

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

Seznam odborné literatury:

**JELÉN, Miroslav. Zrušené železniční tratě v Čechách, na Moravě a ve Slezsku. Praha : Dokořán, 2009. 160 s. ISBN 978-80-7363-129-1**

**KAUFMANN, Zdeněk, Jaromír KOZINKA, Hynek KREJČÍ, et al. Železnice Čech, Moravy a Slezska. Praha: Václav Svoboda-NN III, 1995, 147 s. ISBN 809009628X.**

**KLOUČKOVÁ, Marie. Železnice: historie a současnost. 4. vyd. Čestlice: Rebo pro Klub čtenářů, 2009. 463 s. ISBN 9788025502877.**

**SCHREIER, Pavel. České železnice: zajímavosti, rarity, památky. Vyd. 1. Praha: Mladá fronta, 2013. 244 s. ISBN 9788020427908.**

**RINGES, V. (1938) Století železnic, Dějiny dopravy na koleji. Praha: Karel Synek 1938**

**primární a sekundární historické prameny (dobový tisk, zápisy z městských archivů, obecních úřadů)**

Vedoucí bakalářské práce: **Mgr. Jan Hercik, Ph.D.**

Katedra geografie

Datum zadání bakalářské práce: **25. ledna 2017**

Termín odevzdání bakalářské práce: **30. dubna 2018**

L.S.

prof. RNDr. Ivo Frébort, CSc., Ph.D.  
děkan

doc. RNDr. Marián Halás, Ph.D.  
vedoucí katedry

V Olomouci dne 25. ledna 2017

## Obsah

1	Úvod .....	8
2	Cíle práce .....	9
3	Metodika .....	10
4	Zrušené železniční tratě na Moravě .....	12
4.1	Novosedly-státní hranice .....	15
4.2	Moravský Beroun-Dvorce na Moravě .....	16
4.3	Kuřim-Veverská Bítýška .....	18
4.4	Brno-Černovice-Líšeň .....	20
4.5	Bernartice u Javorníka-státní hranice .....	22
4.6	Slavonice-státní hranice .....	24
4.7	Velká Kraš-Vidnava-státní hranice .....	26
4.8	Hrušovany nad Jevišovkou-Hevlín-státní hranice .....	28
4.9	Brno-Tišnov (původní trať) .....	30
4.10	Nemotice-Koryčany .....	32
4.11	Kojetín-Tovačov .....	34
4.12	Nezamyslice-Morkovice .....	36
4.13	Kyjov-Mutěnice .....	38
4.14	Lupěné-Hoštejn .....	40
4.15	Vranovice-Pohořelice .....	42
4.16	Čejč-Ždánice .....	44
4.17	Hrušovany u Brna-Židlochovice .....	47
5	Důvody zastavování osobní dopravy či rušení železničních tratí .....	49
5.1	Nerentabilita a Neefektivnost provozu .....	49
5.2	Politické změny po roce 1945 .....	50
5.3	Ústup jiným projektům .....	50
5.4	Špatný technický stav tratí .....	51
5.5	Přestavba na tramvajovou trať .....	51
6	Osudy zrušených železničních tratí .....	52
7	Závěr .....	54
8	Summary .....	55
9	Použitá literatura a zdroje .....	56

## 1 Úvod

Česká republika disponuje jednou z nejhustějších železničních sítí v Evropě. Tato síť však byla dříve ještě hustější o několik set kilometrů. Mnoho krátkých lokálních tratí bylo rušeno v důsledku nerentability. Začal se klást důraz na opravu a elektrifikaci nejvytíženějších železnic. Není se pak čemu divit, že do těchto vedlejších místních tratí neinvestují prostředky na jejich údržbu. Na historii těchto železnic se postupně zapomíná a až na výjimečné případy o ně nikdo dále nejeví zájem. Z tratí se stávají tělesa, která zůstávají napospas svému osudu.

Tato bakalářská práce se zabývá právě těmito zaniklými tratěmi nebo tratěmi, na nichž byla zastavena osobní doprava na území Moravy. Nepojednává však pouze o lokalizaci těchto tratí v rámci území a důvodech jejich zrušení, ale obsahuje i komplexní popis současných zbytků traťových těles, zejména pak brownfieldů a možnosti jejich potenciálního využití do budoucna.

Práce je rozdělena na dvě části. První část práce je zaměřena na konkrétní železniční tratě, jejich lokalizaci, stručnou historii a důvod zániku těchto tratí. Do těchto tratí jsou zařazeny pouze ty, ve kterých probíhala jak pravidelná veřejná osobní doprava, tak i nákladní doprava. Ve druhé části práce jsou popsány všeobecné příčiny zanikání železničních tratí a jejich osudy do současnosti. Součástí práce jsou i fotografie, které by měly zdůraznit současný stav tratí a podpořit nutnost začít tento problém co nejdříve řešit.



## **2 Cíle práce**

Hlavním cílem práce je lokalizovat a charakterizovat zaniklé železniční tratě v rámci území Moravy, popsat jejich historický vývoj s vazbou na jednotlivé důvody vedoucí ke zrušení tratí a možnosti budoucího využití tratí s poukázáním na případný brownfield. Hlavním kritériem, které takto popsané tratě vymezuje od ostatních tratí a vleček je podmínka, že alespoň po určitou dobu na trati probíhala jak veřejná osobní doprava, tak i nákladní doprava. Sekundárním cílem práce je popis současného stavu tratí, objektů a staveb, které se do dnešních dnů dochovaly. Nedílnou součástí práce jsou i přiložené mapy a fotografie poukazující na současný stav tělesa.

### 3 Metodika

Hlavní roli v primárním poznání problematiky zaniklých železničních tratí vedle rešerše literatury a získávání poznatků s pomocí internetových zdrojů o těchto tratích. U internetových zdrojů šlo většinou o informace získané z obcí či aktivních dobrovolníků, kteří se zajímají o danou železniční trať. Poté se autor této práce zaměřil na klíčová slova práce za účelem sestavování primárního cíle, jimž je lokalizace, popis historie trati, sepsání důvodu zániku, pozdější snahy o znovuotevření nebo její revitalizace jakožto bronwfieldu na cyklostezku či jiný projekt, a nakonec současný stav drážních objektů. Hlavním zdrojem informací se stala kniha „Jelana“ (2009), ze které byl získán téměř kompletní seznam zaniklých železničních tratí nebo tratí se zrušenou osobní dopravou a také jejich stručný popis. Další kniha s podrobným popisem jednotlivých lokálních tratí byla od Pavlíčka (2002). Historické souvislosti a data důležité pro místní dráhy, jenž jsou nedílnou součástí primárního cíle, byly čerpány z díla Schreibra (2004), (2010), (2013). Díla od Staša (1968), Čady (2005), Cily (2002), Vašíčka (2005), Nesiby (2010), Dohnala (2011) se zaměřují na konkrétní jednotlivé železniční tratě a posloužila k hlubšímu pochopení těchto tratí a jejich současnému stavu. Kniha od Schröttera (2015) posloužila k pochopení a vysvětlení termínů v drážní terminologii a systému řízení železniční dopravy. Popis jednotlivých tratí také z části pocházel z internetových zdrojů, avšak pouze z těch, které byly aktuální a relevantní. V některých případech byli informace získány na základě osobního navštívení dané zaniklé tratě nebo místních obyvatel či bývalých zaměstnanců dráhy.

V kapitole č. 4 byla využita tabulka zaniklých železničních tratí nebo tratí se zrušenou osobní dopravou viz. Tab. 1. Dále nebyla zahrnuta trať Hodonín-státní hranice, viz. Kapitola 4. V celé práci jsou uvedeny zaniklé tratě, na nichž probíhala aspoň po určitou dobu nákladní doprava a také pravidelná osobní doprava. Z toho vyplývá, že se v práci nepracuje s drahami, na nichž probíhala jen nákladní doprava, vlečkami či lesními železnicemi.

Kapitola 5 pojednává o příčinách zastavování osobní dopravy či rušení železničních tratí na vybraném území shrnuté do Tab. 2. Je kladen důraz na jednotlivé důvody s připomenutím, že pro jednotlivé tratě mohlo platit a také platilo několik důvodů navzájem.

Osudy rozebírané v kapitole 6 řeší stav trati po zrušení a její vývoj do současnosti. Taktéž platilo pravidlo působení několika faktorů najednou. Jsou zde zahrnuty také drážní budovy a jejich pozůstatky, které připomínají současný stav traťového tělesa.

## 4 Zrušené železniční tratě na Moravě

Na území Moravy se nachází 15 zrušených železničních tratí. Navíc jsou zde popsány 2 tratě ležící ve Slezsku, avšak podle současného územněsprávního členění se nachází v Olomouckém kraji. Navíc trať Moravský Beroun-Dvorce na Moravě prochází oběma historickými zeměmi. Naopak trať Slavonice-státní hranice spadá dnes pod Jihočeský kraj, jde však o Moravskou zemi, viz Obr. 1. Tyto tratě byly uváděny do provozu od druhé poloviny 19. století až do začátku 20. století, viz Tab. 1.

Nejvíce zaniklých železničních tratí se nachází v dnešním Jihomoravském kraji, konkrétně 9. Jedná se o okresy Brno-město, Brno-venkov, Hodonín a Znojmo. Dvě tratě se částečně nachází na území Zlínského kraje v okrese Kroměříž, zacházejí však také do Jihomoravského a Olomouckého kraje. V Olomouckém kraji se nachází tři zaniklé tratě, a to v okrese Přerov, Šumperk a částečně pak v okrese Prostějov.

Tři tratě vedou z obcí v okresech Jindřichův Hradec a Znojmo ke státní hranici s Rakouskem a dvě tratě vedoucí z obcí v okrese Jeseník ke státní hranici s Polskem. U tří tratí byla zrušena veřejná osobní pravidelná doprava, avšak do současnosti je využívána pro nákladní dopravu.

V Tab. 1 není zahrnuta železniční trať Hodonín-Holíč nad Moravou, na které pořád probíhá pravidelná veřejná osobní doprava, i když je součástí výlukového jízdního řádu, a je tedy plně funkční.

Tab. 1: Seznam zaniklých železničních tratí na Moravě k 31.12.2017

Traťový úsek	Okres	Délka [km]	Zahájení provozu	Ukončení provozu
Novosedly-státní hranice	Znojmo	2,5	1873	1930
Moravský Beroun-Dvorce na Moravě	Olomouc-Bruntál	11,0	1898	1932
Kuřim-Veverská Bítýška	Brno-venkov	8,1	1911	1936
Brno-Černovice-Líšeň	Brno-město	6,4	1905	1945
Bernartice u Javorníka-státní hranice	Jeseník	0,6	1896	1945
Slavonice-státní hranice	Jindřichův Hradec	1,8	1902	1945
Velká Kraš-Vidnava-státní hranice	Jeseník	6,8	1911	1945 <sup>1</sup> ,2010 <sup>2</sup>
Hrušovany nad Jevišovkou-Hevlín-státní hranice	Znojmo	8,5	1870	1946 <sup>3</sup> ,2010 <sup>4</sup>
Brno-Tišnov (původní trať)	Brno-město-Brno-venkov	27,1	1885	1953
Nemotice-Koryčany	Vyškov-Kroměříž	4,8	1908	1980 os.*
Kojetín-Tovačov	Přerov	10,8	1895	1981 os.*
Nezamyslice-Morkovice	Prostějov-Kroměříž	11,9	1909	1998
Kyjov-Mutěnice	Hodonín	15,8	1900	2004
Lupěné-Hoštejn	Šumperk	2,6	1890	2006
Vranovice-Pohořelice	Brno-Venkov	8,5	1895	2008 os.*
Čejč-Ždánice	Hodonín	25,3	1908	2010
Hrušovany u Brna-Židlochovice	Brno-venkov	2,7	1895	2014

\*zrušena pravidelná veřejná osobní doprava, ale na trati probíhá nákladní doprava

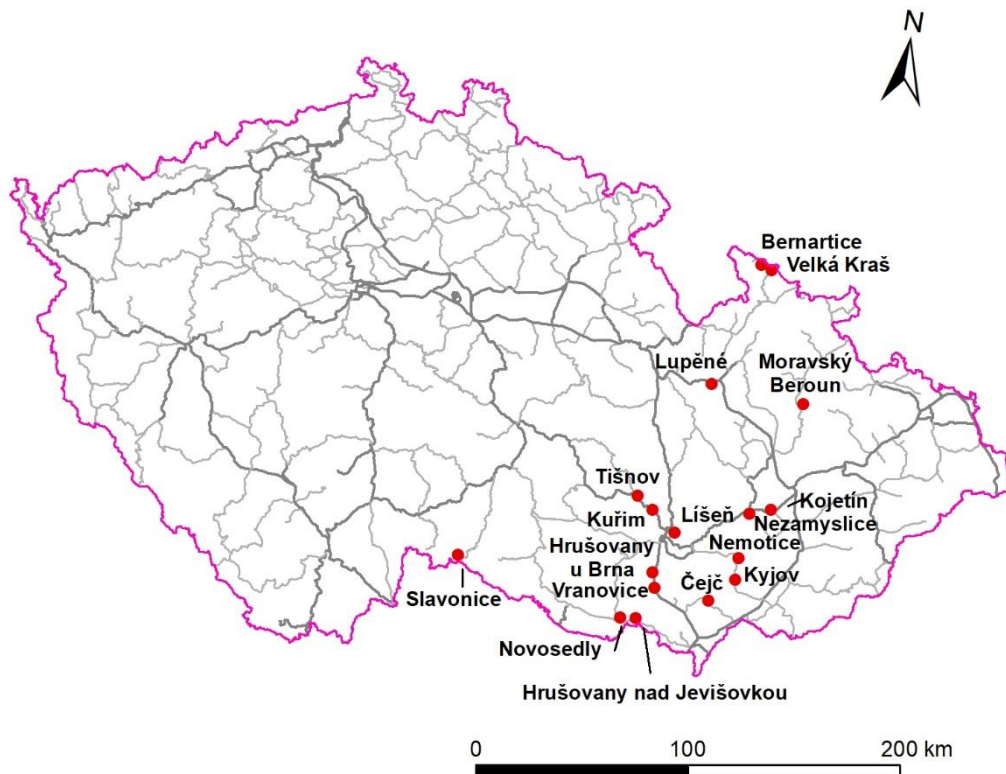
1 ukončení provozu na úseku Vidnava-státní hranice

2 ukončení provozu na úseku Velká Kraš-Vidnava

3 Ukončení provozu na úseku Hevlín-státní hranice

4 Ukončení provozu na úseku Hrušovany nad Jevišovkou-Hevlín

# OBCE SE ZANIKLOU ŽELEZNIČNÍ DOPRAVOU NA MORAVĚ V ROCE 2018



## Legenda

● Obce

## Železniční tratě

— Elektrizovaná železnice

— Neelektrizovaná železnice

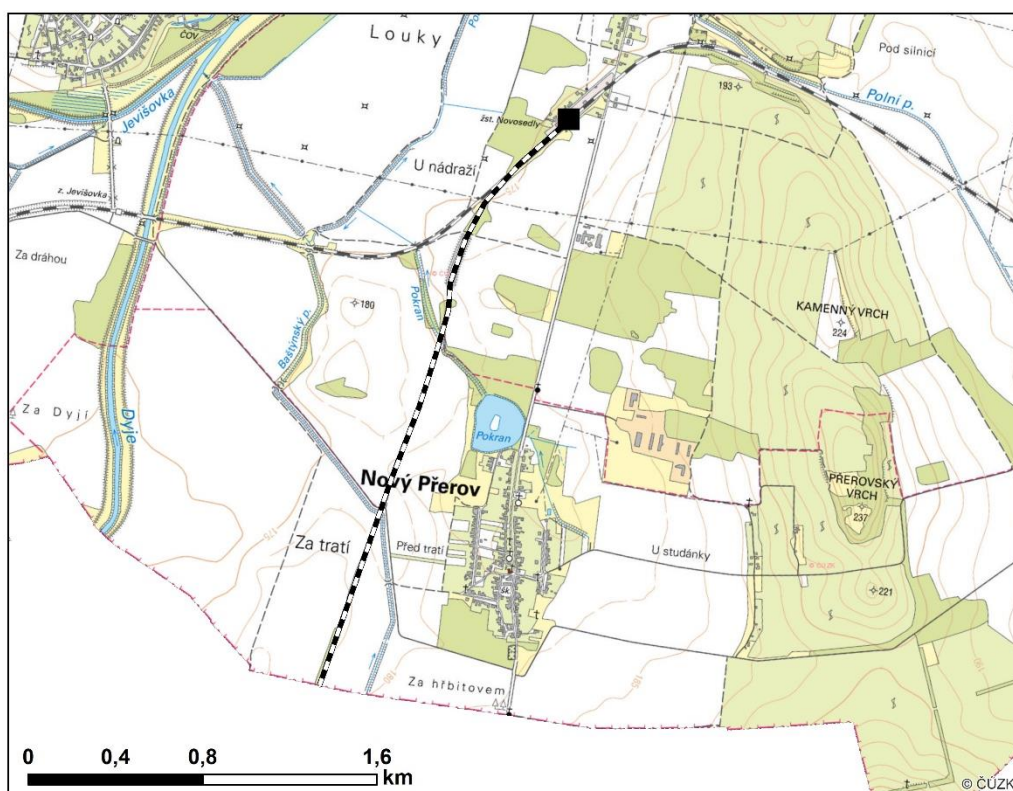
Zdroj: ArcČR 500

JANDÍK Michal  
Olomouc 2018

Obr. 1 Obce se zaniklou železniční dopravou na Moravě (Zdroj: ArcMap 10.4, vlastní zpracování)

## 4.1 Novosedly-státní hranice

Železniční trať se nachází v Jihomoravském kraji na východě okresu Znojmo. Úsek Novosedly-státní hranice-Láva nad Dyjí (Laa an der Thaya) byla vystavěna jako vedlejší větve hlavní trati Břeclav-Mikulov-Hrušovany nad Jevišovkou. Trať byla od začátku provozována společností Severní dráha císaře Ferdinanda, která tuto odbočku odkoupila v roce 1876. Po zestátnění rakouskými dráhami v roce 1906 sloužila trať především pro nákladní dopravu, osobní dopravu obsluhovaly čtyři páry vlaků denně na spojené trati Novosedly-Laa-Zellendorf. Pro trať se stal osudným rozpad Rakouska-Uherska, kdy se omezil počet osobních i nákladních spojů na minimum a většina dopravy se začala přeměrovávat do nedalekého přechodu v Hevlíně a Břeclavi, která se stávala důležitější železniční tepnou. Jako jedna z mála tratí byla zrušena ještě před 2. světovou válkou, a to 5. 10. 1930. (Jelen,2009)



Obr.2 Železniční trať Novosedly-státní hranice (ArcMap, vlastní zpracování)

Od zrušení trati neprobíhala žádná doprava na české straně a koleje se postupně snesly. Na rakouské straně dále fungovala nákladní doprava s drobnými přestávkami až do 70. let. Svršek v Rakousku byl shozen až v 90. letech. Na obou stranách hranice se

dodnes zachovalo dobře patrné traťové těleso. Staniční budova v Novosedlech se dodnes používá v rámci trasy Břeclav-Znojmo. Na české straně se nedochovali téměř žádné objekty, kromě základů pilířů mostů a pozůstatků celních budov na hranici. Na rakouské straně je dodnes zachována část kolejí u Alt-Pretau, pilíře mostů přes říčku Basteingraben. Bývalá drážní budova v Alt-Pretau slouží dnes k obytným účelům. (cyklodoprava.cz)

Drážní stezka by byla v tomto plochém území a díky zachovalému drážnímu tělesu výborným projektem na vybudování cyklostezky. Na rakouské straně se dokonce v roce 2003 plánovalo ji postavit k státní hranici, ovšem na projekt nezbyly peníze a realizace zůstala pouze v plánech. (geocaching.com)



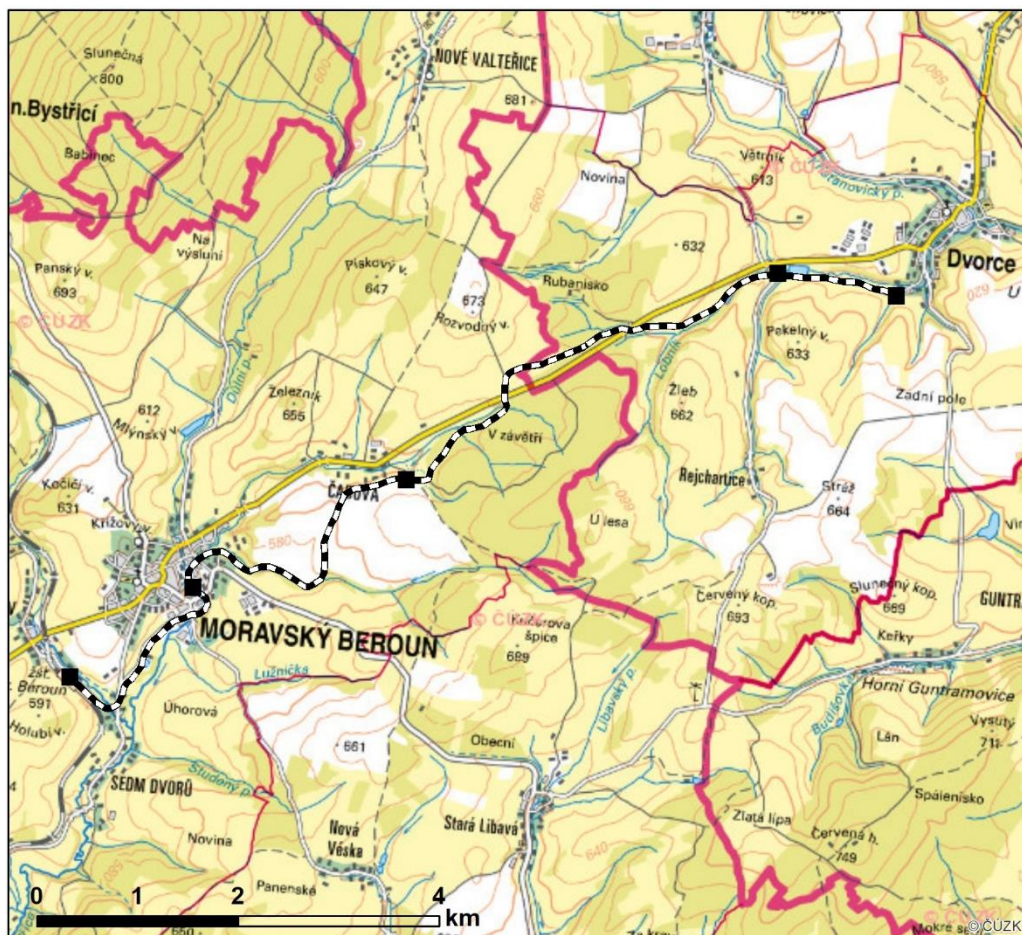
Obr. 3 Staniční budova v Novosedlech (geocaching.com)

#### **4.2 Moravský Beroun-Dvorce na Moravě**

Jedná se o úzkorozchodnou místní železnici o rozchodu 760 mm, vybudovanou kvůli hospodářské slabosti kraje. Železniční trať začíná v okrese Olomouc v Olomouckém kraji a končí v okrese Bruntál v Moravskoslezském kraji. (spz.logout.cz)



Železnice začínala ve stanici Ondrášov (dnešní Moravský Beroun), pokračovala přes Moravský Beroun (st.), Čabová (z.), Rejchartice (z.) a končila ve stanici Dvorce na Moravě (dříve Dvorec na Moravě). Provoz po celou dobu provozu zajišťovaly tři páry smíšených vlaků za den. Celá cesta trvala mezi 40-50 minutami. (Jelen,2009)



Obr.4 Železniční trať Moravský Beroun-Dvorce na Moravě (ArcMap, vlastní zpracování)

Trať se napojovala na hlavní tepnu Olomouc-Opava, kterou vlastnila společnost Moravsko-slezská centrální dráha. Ta byla v roce 1894 zestátněna rakouskými drahami, které z těchto prostředků financovali budování železnice. Dopravní frekvenci nepříjemně ovlivňovaly klimatické podmínky, vlaky zavály a stály nebo vůbec nevyjeli. Navíc železnici vyvstal nový konkurent v podobě autobusové linky z Moravského Berouna do Budišova nad Budišovkou přes Dvorce na Moravě. Jediný projekt z roku 1922, prodloužení tratě až do Budišova nad Budišovkou a propojení na normálně rozchodnou dráhu vedoucí do Suchdola nad Odrou, se však kvůli nedostatku financí nezrealizoval. Poslední hřebík do rakve přinesla hospodářská krize ve 30. letech. Trať byla zrušena, nahradila ji autobusová doprava a vozový park byl přesunut na jiné

úzkorozchodné tratě. V roce 1937 byly odstraněny koleje. V období druhé světové války a těsně po ní se objevil projekt na vybudování tratě mezi Olomoucí a Bruntálem, přičemž by se částečně využilo traťové těleso a násypy. Tento plán, stejně jako v 60. letech, kdy měla být část tělesa využita jako vlečka do fabriky Granitol v Moravském Berouně, zůstal na papírech nebo v archivech. (Čada,1995)

V Moravském Berouně již část tělesa dráhy pohltily domy a průmyslový areál. Do dnešních dnů se zachoval most přes říčku Bystřici u dnešního Moravského Berouna, kterou místní využívají jako zkratku k nádraží. Dále je už téměř nečitelná stezka u asi 400 m dlouhého úseku na poli u Čubové, kde již byla rozorána. Bývalá zastávka v Čubové je dnes součástí rodinného domu. Zbytky již dříve zrušené zastávky Rejchartice jsou taktéž patrné. Z mostu před Dvorcí zbyly už jen nosné sloupy, bývalé nádraží však dodnes slouží jako obytný dům.



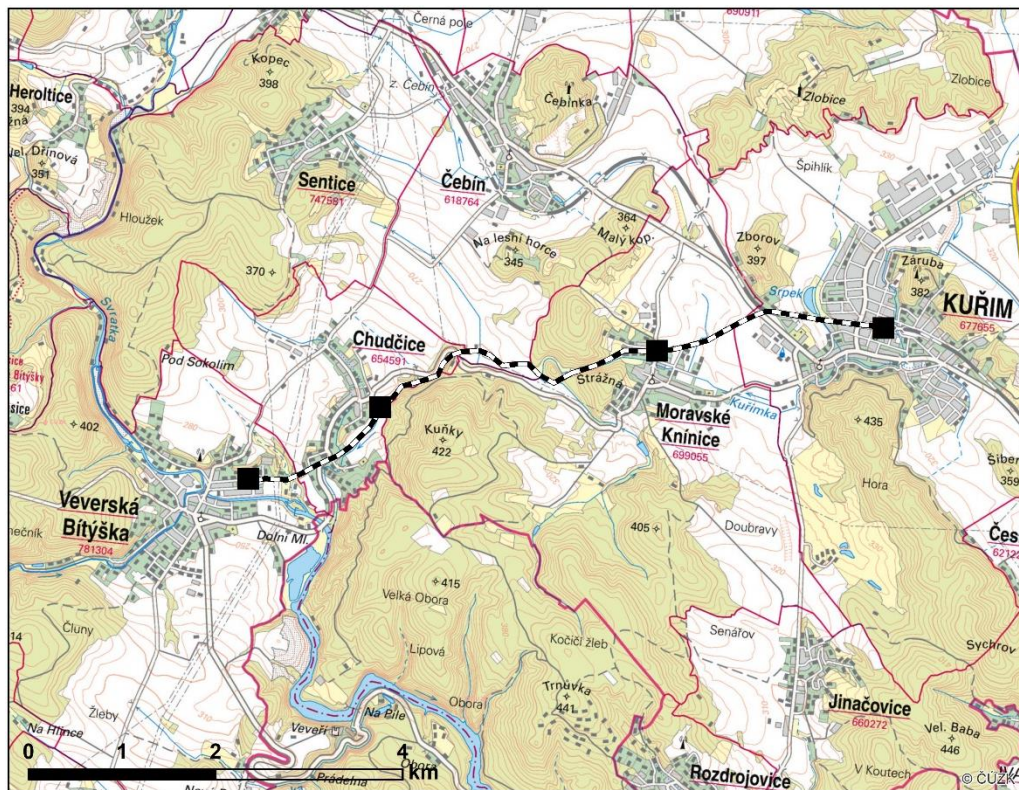
Obr. 5 Současný stav remízy ve Dvorcích na Moravě (zdroj: Michal Jandík)

### 4.3 Kuřim-Veverská Bítýška

Bývalá svépomocná trať se nachází v okrese Brno-venkov v Jihomoravském kraji severně od Brna. Trať vycházela ze stanice Kuřim a byla napojená na místní dráhu Brno-

Tišnov, která je v dnešní době také zrušená. Vybudování tratě souvisí s nálezem kaolinu a vybudováním kaolínky ve Veverské Bítýšce. (Pavlíček,2002)

Vycházela z dnes již zaniklého Kuřimského nádraží společného i pro trať Brno-Tišnov, pokračovala přes Moravské Knínice (z.) a Chudčice (z). Končila ve stanici Veverská Bítýška, ze které navíc pokračovala vlečka do závodu kaolínky. Po trati jezdily čtyři (později tři) páry smíšených vlaků denně, doba jízdy byla 22 minut. (Jelen,2009)



Obr.6 Železniční trať Kuřim-Veverská Bítýška (ArcMap, vlastní zpracování)

Vlastník, Brněnská společnost místních drah, se brzy začala dostávat do ekonomických problémů, tržby z osobní a hlavně nákladní dopravy nebyly velké, růst průmyslu ve Veverské Bítýšce nebyl tak velký, jak se očekávalo a zároveň přišla velká hospodářská krize. Když byla zastavena těžba kaolinu a přišla konkurence v podobě autobusové linky mezi Brnem a Bítýškou, tak přišel logický krok-zastavení provozu a zrušení trati v roce 1936. O dráhu nejevily zájem ani Československé státní dráhy, a tak byla i s celým inventářem v roce 1937 odkoupena Otrokovicko-zlínsko-vizovickou dráhou. Kolejový svršek byl snesen a inventář odvezen. Částečné obnovy se dočkal úsek mezi Kuřimí a Moravskými Knínicemi v období druhé světové války, kdy sloužil pro dopravu stavebního materiálu na tzv. "Hitlerovu dálnici" z Vratislavi do Vídně. Stavba

skončila v roce 1943 a úsek byl zkrácen na 700 m a sloužil jako vlečka do výrobní haly "G" továrny na stíhací letadla DIANA. Vlečka také sloužila jako odstavná kolej pro dělnické vlaky kuřimské zbrojovky. Zrušena byla v 50. letech při přestavbě kuřimského nádraží. (spz.logout.cz)

Stanice v Kuřimi se nacházela na dnešním místě nové stanice z 50. let. Z mostu přes Luční potok již zbyla jen jedna z opěr. Mezi Kuřimi a Moravskými Knínicemi vedla cesta přes pole, dnes již není patrné kudy přesně. Zastávka v Knínicích je dnes přebudována na zahradní domek. Oba mostky přes řeku Kuřimku dodnes existují, vede přes ně polní cesta. Zastávka Chudčice již kvůli stavbě silnice neexistuje. Za ní následuje asi největší pozůstatek dráhy: násep se zářezem 15 m hlubokým a 150 m dlouhým. Prostor stanice i koncový úsek trati v Bítýšce byl zastavěn rodinnými domy. Z výpravní budovy se stal obytný dům č. p. 29. Z vlečky do kaolinky se dochovali pilíře mostu, na kterých dnes vede potrubí do závodu Hartmann-Rico. (spz.logout.cz)

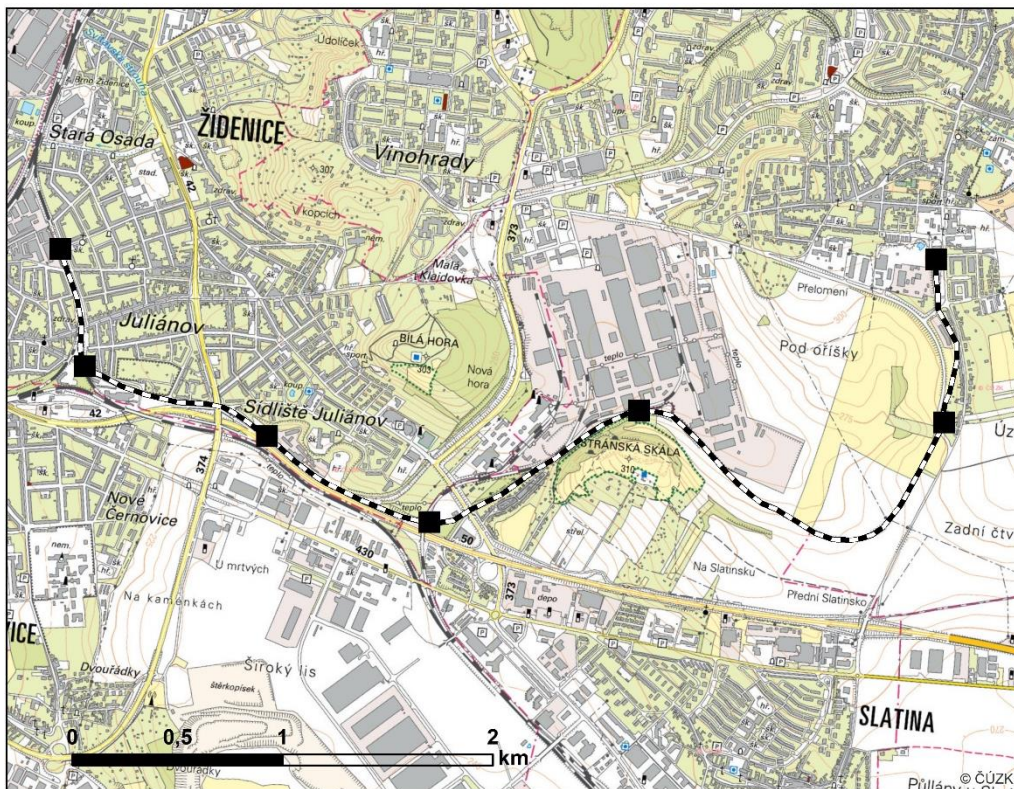


Obr. 7 Zbytek pilíře mostu v Kuřimi (zdroj: Michal Jandík)

#### **4.4 Brno-Černovice-Líšeň**

Soukromá svépomocná místní dráha spojovala tehdy ještě dvě samostatné obce, Černovice a Líšeň. Nachází se v okrese Brno-město v Jihomoravském kraji, ve východní části Brna. Trať kopírovala dnešní tramvajovou linku do místních částí Černovic a Líšně. (brno-lisen.cz)

Dráha začínala v Černovicích, kde byla propojena krátkou spojkou s tratí Brno-Vlářský průsmyk. Nádraží se nacházelo pod náběhem této trati. Po celé délce tratě až do Líšně bylo trvalé stoupání až 24 promile. V Líšni končila trať na jižním okraji města. Jízdní doba trvala 16 minut do Černovic a 23 minut do Líšně. (Jelen,2009)



Obr.8 Železniční trať Brno-Černovice-Líšeň (ArcMap, vlastní zpracování)

Koncesi na stavbu a později akciovou společností, která vlastnila dráhu, vlastnil Cyril Seifert, významná osobnost pro rozvoj železnice na jižní Moravě. Projekt počítal i s prodloužením trati až do Moravského krasu, ten se však již nezrealizoval. Díky blízkosti brněnské aglomerace jezdilo na trati 8 až 9 párů vlaků za den. K tomu se o víkendech přidávali další. Klasický železniční charakter se na trati udržel až do začátku druhé světové války. V roce 1941 byla vybudována továrna na letecké motory mezi Černovicemi a Líšní. Aby se zajistila doprava zaměstnanců do fabriky, sloučila se společnost s brněnskou společností pouličních drah a přebudovala se na elektrický tramvajový provoz. Nejdříve se elektrifikoval úsek dlouhý 3,3 km k továrně, na zbytku trati jezdili parní lokomotivy až do listopadu 1943, kdy byla celá trať vybavena elektrickým vedením. Do roku 1945 se na trať ještě několikrát vrátili parní lokomotivy v důsledku bombardování továrny a poškození dráhy. Poslední vlak projel po trati 30. 12. 1945, tím skončila železniční trať jako taková. Tramvajová linka byla v 50. letech

zdvojkolejněna a v Líšni přibyla točna. V době největší slávy jezdily tramvaje v šestiminutových intervalech. V roce 1964 však byla trať zkrácena pouze k závodu pod Stránskou skálou a koncový úsek do Líšně o délce 2,7 km zpustl. Traťové těleso se dochovalo téměř v celé délce až do Líšně včetně bývalé stanice Líšeň. Úsek získalo v roce 1973 Technické muzeum města Brna, které zde vystavilo skanzen tramvajové dopravy, ke kterému patří i bývalé nádražní budova v Líšni. (Nesiba, 2000)

Dopravní podnik města Brna plánuje projekt na znovuzprovoznění úseku ze Stránské skály do Líšně. Rozpočet projektu se odhaduje na 360 mil. Kč. Předpokládaný začátek výstavby se plánuje na rok 2021. (brno.cz)

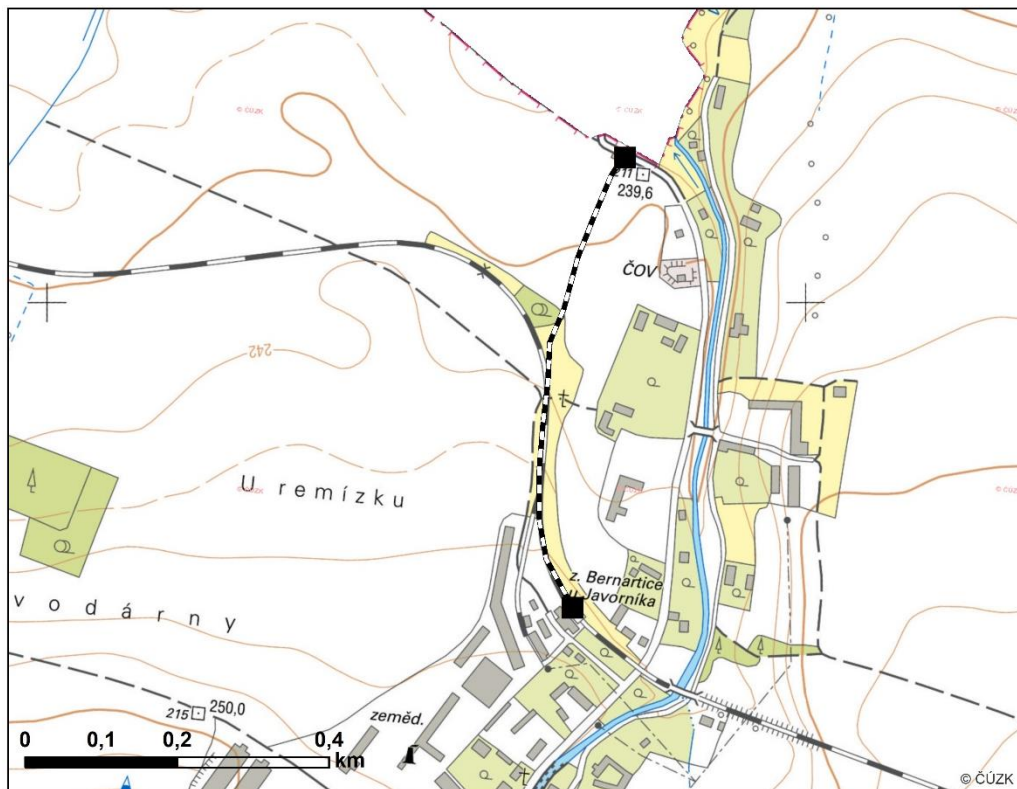


Obr. 9 Bývalá stanice v Brně-Líšni (zdroj: brno.cz)

#### 4.5 Bernartice u Javorníka-státní hranice

Trať se nachází v Okrese Jeseník v Olomouckém kraji. Původně byla součástí místní dráhy Lipová-lázně–Bernartice u Javorníka-státní hranice. Díky tomuto hraničnímu úseku se napojila na již dříve vystavěnou železnici Ottmachau-Heinersdorf a umožnila přímé spojení do pruského Slezska. V roce 1897 byli dokončeny odbočky do Vidnavy, dnes již také nefungující, a Javorníka ve Slezsku, dodnes fungující. Převáželi se zejména zemědělské produkty, dřevo a vápno, zpět pak uhlí. Osobní doprava byla obsluhována dvěma páry vlaků denně, později čtyřmi. Za první republiky se však osobní doprava z důvodů nízké rentability zastavila. Ta byla obnovena až v říjnu 1938, kdy trať

připadla v rámci Sudet Německým říšským drahám. V té době jezdilo po trati až sedm párů vlaků za den. Konec války znamenal pro trať katastrofu, ustupující německá armáda poškodila na několika místech trať a zničila drážní vybavení, aby zpomalila postup rudé armády. Trať byla obnovena až na konci roku 1945 a sloužila jako prostředek pro vysídlení německého obyvatelstva z pohraničí. Osobní doprava již obnovena nebyla. Na železnici byla ještě v 50. letech přepravována cukrová řepa do cukrovaru v Otmuchówě. Následně byl zrušen úsek navazující na polské straně Dziewietlice-Otmuchów v roce 1961. Koleje byly sneseny v 80. letech a traťové těleso bylo rozoráno. Dodnes nejsou patrné téměř žádné pozůstatky trati krom pomalu rozpadající se výpravčí budovy v Bernarticích. (Jelen,2009; parostroj.net)



Obr.10 Železniční trať Bernartice u Javorníka-státní hranice (ArcMap, vlastní zpracování)

Dodnes nejsou patrné téměř žádné pozůstatky trati krom pomalu rozpadající se výpravčí budovy v Bernarticích. Na polské straně se dochovaly pouze mosty, jeden z nich je dodnes využíván pro pěší jako lávka. Ani z české ani z polské strany nepřišly žádné snahy o obnovení trati. (muzeum.jesenik.net)



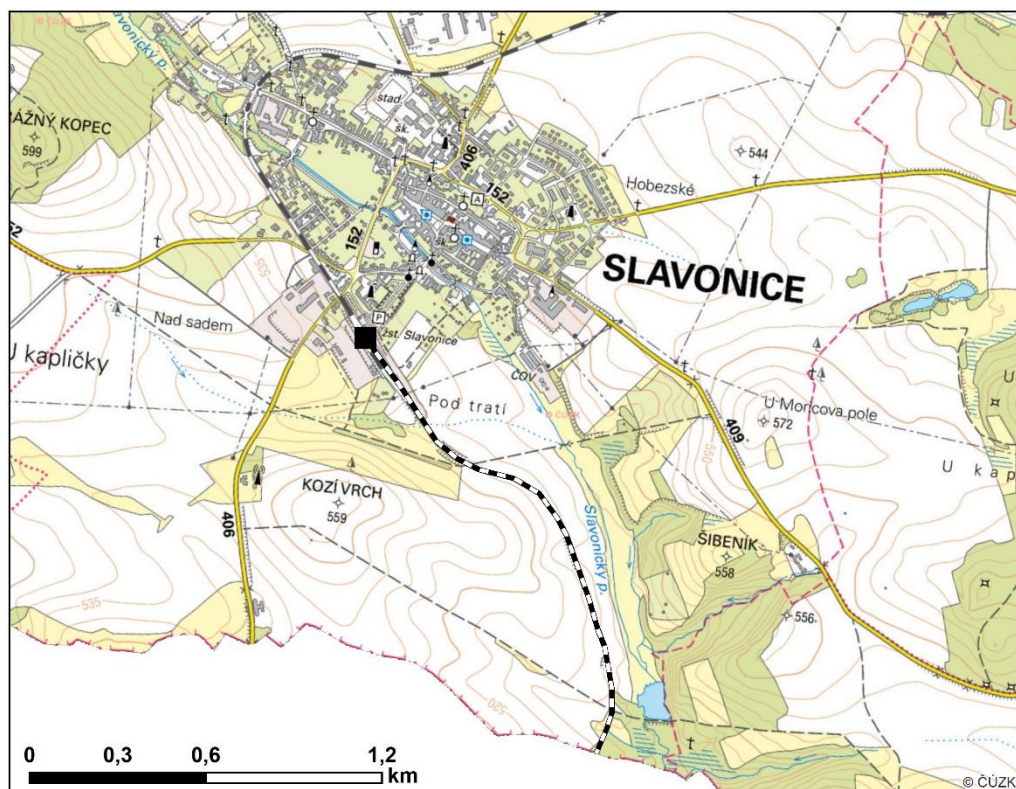
Obr. 11 Železniční stanice Bernartice u Javorníka (zdroj: Michal Jandík)

#### 4.6 Slavonice-státní hranice

Železnice se v dnešní době nachází v okrese Jindřichův Hradec, tzn. že spadá do Jihočeského kraje, avšak podle zemské hranice Čech a Moravy spadá pod Moravu.

Trať byla vybudována jako koncový úsek dolnorakouské dráhy Schwarzenau-Slavonice a napojovala se na budovanou trať Slavonice-Telč. Vzniklo tak spojení mezi zemskými hranicemi a po vzniku Československa i mezistátní linka, kterou provozovaly státní dráhy. Osobní dopravu zajišťovaly 2-3 páry osobních vlaků denně jezdících v úseku Kostelec u Jihlavy-Slavonice-Schwarzenau. Za protektorátu provozovaly trať Německé říšské dráhy čtyřmi páry osobních vlaků za den. Pravidelná osobní doprava se zastavila na jaře 1945 a po návratu k předválečnému stavu nebyla už obnovena. V 50. letech se na české straně koleje vytrhaly. Na rakouské straně se zastavila doprava v úseku Frates-Waldkirchen. (Cila, 2002; Jelen, 2009)





Obr.12 Železniční trať Slavonice-státní hranice (ArcMap, vlastní zpracování)

Po roce 1989 se objevili snahy o znovuvybudování železničního přechodu. V roce 2006 vydala vláda usnesení pro stavbu železničního přechodu pro osobní a nákladní dopravu. Tento projekt však ztroskotal na nedostatku financí, kterých by tento projekt spotřeboval mnoho. V roce 2014 však byla mezi Slavonicemi a Frates vybudována cyklostezka na bývalém drážním tělese. V roce 2015 se navíc prodloužila na rakouské straně až do Dobersbergu. Další prodloužení se plánuje do Waidhofenu a zpět do Slavonic. (budejovice.idnes.cz)

Drážní budova ve Slavonicích dodnes slouží své funkci výpravčí budovy. Všechny budovy i mostky byli zrušeny vytvořením cyklostezky na drážním tělese. Jediné patrné do dnešních dnů jsou tak náspy a dobře zachovalý traťový spodek, zarostlý náletovými dřevinami kolem cyklostezky.

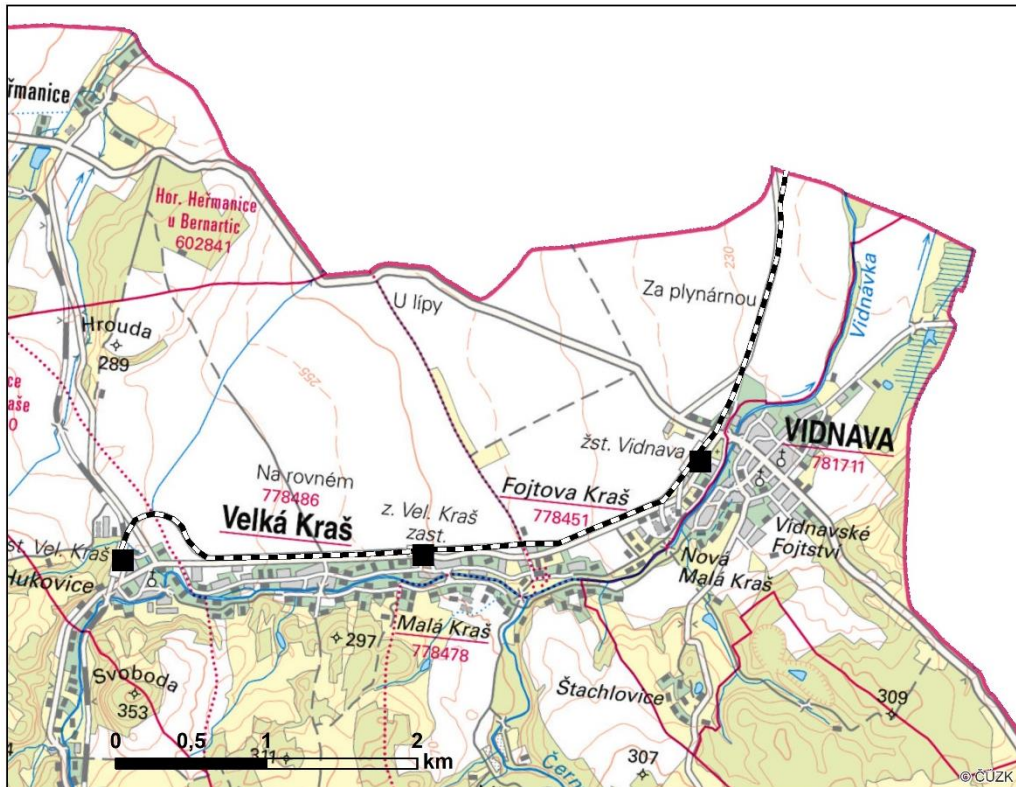


Obr. 13 Cyklostezka vedoucí ze Slavonic do Rakouska (zdroj: Štěpán Šubík)

#### 4.7 Velká Kraš-Vidnava-státní hranice

Trať se nachází v okrese Jeseník v Olomouckém kraji. Hraniční úsek z Vidnavy byl dovybudován již ke vystavěné odbočce Velká Kraš-Vidnava z roku 1897. Trať se napojila na už dříve zprovozněnou pruskou místní dráhu Neisse-Kalkau. Vznikl tím již druhý přeshraniční přechod v této oblasti. Provoz od zahájení zajišťovala německá firma Lenz&Co na sjednoceném úseku Vidnava-Neisse. V roce 1923 převzaly dopravu na území Československa Československé státní dráhy. Nákladní doprava přepravovala podobné zboží jako na trati Bernartice-Heinersdorf. Do pruského Slezska se vyvážely zemědělské a průmyslové výrobky a zpět se dováželo dolnoslezské uhlí. Po obsazení Sudet Němci se trať stala prostředkem dopravy mezi německými župami Sudeteland a Schleisen. Osobní doprava se za okupace skládala ze tří párů vlaků denně. Po skončení války, při které byla trať poničena, byl provoz ukončen, protože ani jedna strana neměla zájem ani prostředky na opravu a provoz trati. Navíc se zavřela šamotárna a objem přepravy zemědělských produktů ustal. Na polské straně se zrušil provoz Kalków (dříve Kalkau) - Koperniki v roce 1976 a koleje byly sneseny. Ten samý osud potkal i úsek Nysa (dříve Neisse) – Koperniki v roce 1990. Na české straně byl v provozu až do roku 2010 úsek

z Velké Kraše do Vidnavy pro osobní dopravu. Nákladní doprava je reprezentována přepravou kaolínu z nedalekých dolů. (Pavlíček, 2002; parostroj.net)



Obr.12 Železniční trať Velká Kraš-Vidnava-státní hranice (ArcMap, vlastní zpracování)

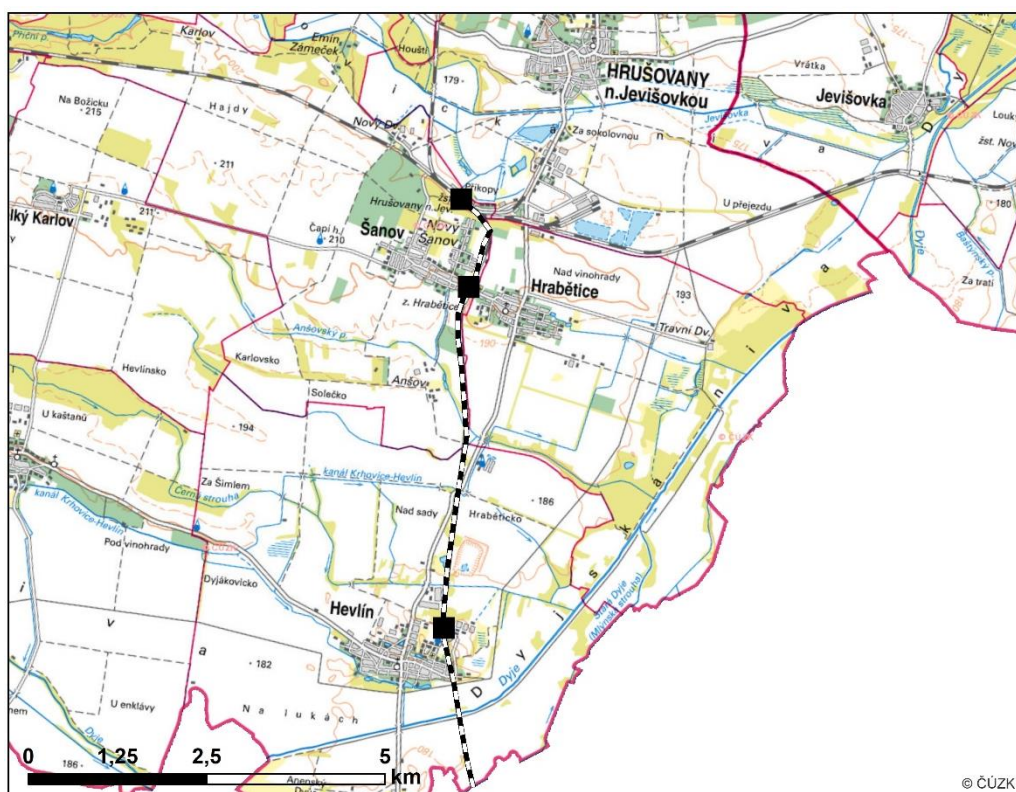
Do dnešní doby se zachovala monumentální výpravčí budova ve Vidnavě, která dříve sloužila jako celní stanice českým a německým celníkům. Chvíli zde bylo umístěno muzeum sdělovací techniky, avšak v současnosti budova chátrá. Dochovaly se také zbytky úzkorozchodné železnice a most z kaolinových dolů do šamotárny a torzo bývalé fabriky. V současnosti slouží spodek po dráze jako naučná stezka. (mestojavornik.cz)



Obr. 13 Stanice Vidnava (zdroj: Šumperský deník)

#### 4.8 Hrušovany nad Jevišovkou-Hevlín-státní hranice

Tento úsek vznikl jako součást trati Střelice u Brna-Hrušovany nad Jevišovkou-Hevlín. Tu vybuodovala Rakouská společnost státní dráhy za účelem propojení Brna s Vídní a dále konkurovat spojení těchto měst přes Břeclav. Na trati panoval rušný provoz osobní i nákladní dopravy. Jezdili zde i rychlíky v relaci Brno-Vídeň. O důležitosti svědčí i fakt, že byla vystavěna pro dvě koleje. Po zestátnění dráhy v roce 1909 zde jezdilo mnohem více spojů, a proto byla zastávka Hevlín přestavěna na stanici. Zánik monarchie s následným vznikem republiky podmínily vznik železničního hraničního přechodu Hevlín-Laa. Tím se však také změnila orientace z původní Vídně na výhodnější trať Brno-Břeclav. Nákladní doprava byla přesměrována do Břeclavi, rychlíkové spoje se zrušily, na trati tak projížděly tři až čtyři páry osobních vlaků denně. V protektorátu provozovaly osobní dopravu šesti páry vlaků za den německé říšské dráhy. Na konci války trať utrpěla škody, které se jí nakonec staly osudnými. V Hevlíně byla téměř zničena výpravní budova, mosty přes Dyji a Mlýnskou strouhu byly zničeny trhavinou. Mosty provizorně opravili němečtí zajatci, přesto zde pravidelný osobní provoz nikdy nebyl obnoven. Definitivně plány na opravu zhatila železná opona. (cyklodoprava.cz; zelpage.cz)



Obr.14 Železniční trať Hrušovany nad Jevišovkou-Hevlín-státní hranice (ArcMap, vlastní zpracování)

Po roce 1989 se objevily snahy o rekonstrukci železničního přechodu, protože tehdy ještě fungující stanice Hevlín a Laa an der Thaya plnily funkci a nefunkční úsek byl tedy jen něco málo přes dva kilometry, avšak do dnešních dnů se plány nezrealizovaly. V roce 2010 se zrušila osobní doprava i přes nesouhlas okolních obcí mezi Hrušovany a Hevlínem. Obec Hevlín usilovala o odkoupení tratě či pronájmu trati, na to se však nenašly finance. Osobní vlaky se tak nahradily autobusy v trase Brno-Hevlín-Laa. (Dohnal, 2011)

Snahy obce znovu zprovoznit trať neutichají až do dnešních dnů. Naráží však na problém využitelnosti tratě, protože většina dopravy je koncentrována na uzel v Břeclavi. Jeden z projektů do budoucna je vystavění cyklostezky na místě původní trati, to však naráží na problém již fungující cyklostezky z Hevlína do Laa an der Thaya. (znojensko.cz; lidovky.cz)

Nejviditelnějšími pozůstatky jsou pilíře mostů, jenž plnily funkci inundační či přímo přemostily řeku Dyji. Dochoval se také drážní domek na státní hranici. Drážní budova v Hevlíně je již zavřená a nefunkční. Mezi Hevlínem a Hrušovany se dodnes

dochovala kompletní železniční dráha, včetně mostků a propustků. Zastávka v Hraběticích rovněž dodnes stojí, avšak již v dezolátním stavu. Stanice v Hrušovanech dodnes slouží svému účelu. Na trati bylo vybudováno 5 drážních domků, 3 z nich dodnes stojí bez využití.

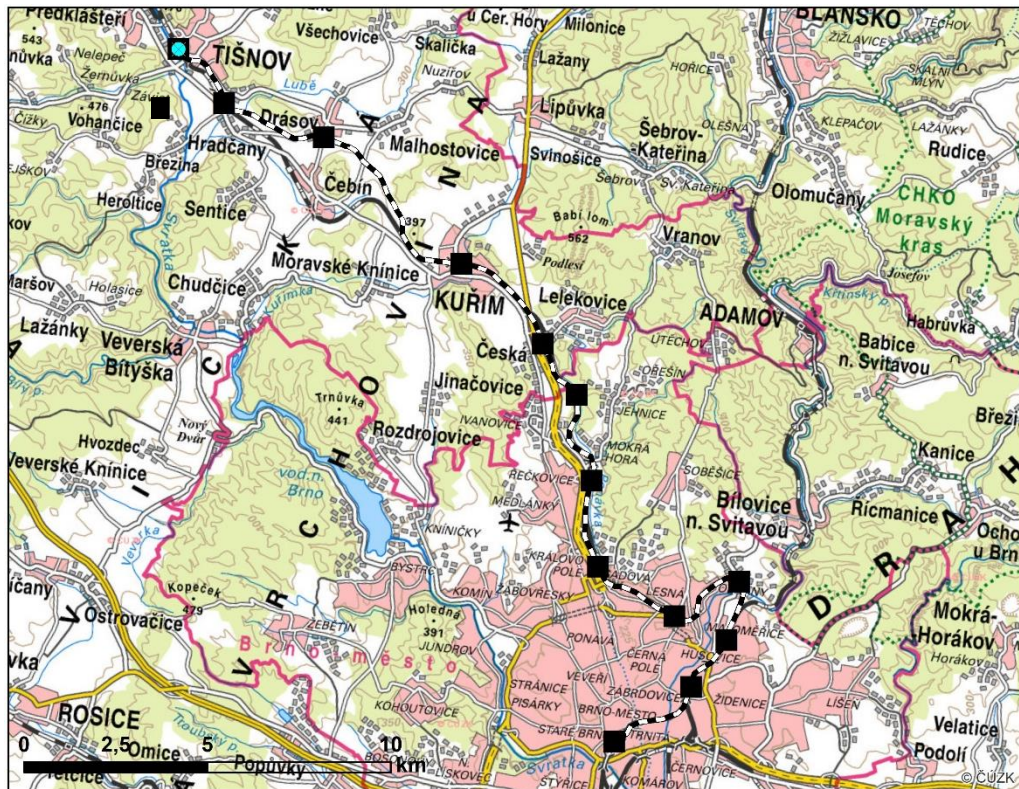


Obr. 15 Pilíře zbylé po bývalém mostě přes Dyji (zdroj: obec Hevlín)

#### **4.9 Brno-Tišnov (původní trať)**

Železniční trať přezdívaná stará Tišnovka spojuje dnešní okresy Brno-město s Brnem-venkov ležící v Jihomoravském kraji. Šlo o potenciálně první trať spojující Moravu s Čechami přes Českomoravskou vysočinu, proto o udělení koncese na stavbu bojovaly hned tři velké společnosti. Tu nakonec získala Rakouská společnost státní dráhy. Ta ji však neprodloužila až do Havlíčkova Brodu, aby nekonkurovala další jejich trati z Brna do Prahy přes Českou Třebovou. V roce 1909 přešla trať do státních rukou. V této době tvořili přepravu osob čtyři páry osobních vozů denně. Osobní doprava po první světové válce dál rostla i v důsledku propojení Brna s Havlíčkovým Brodem. Počet spojů se ustálil na 10-12 párů za den a doba jízdy na hodině až hodině a půl. S mnichovskou dohodou a záborem části tratě Brno-Česká Třebová vyvstal problém efektivního a rychlejšího spojení mezi Prahou a Brnem. Ihned se začalo pracovat na nové rychlíkové trati v úseku Brno-Tišnov, které sice částečně kopírovala směr původní tratě, avšak byla vedena mnohem příměji za použití nových tunelů a staveb. Stavba byla

přerušena kvůli událostem v roce 1943. Němci využili dokončené tunely mezi Křižanovem a Tišnovem pro umístění tajné továrny Diany na výrobu komponentů pro stíhací letouny. Konec války dráhu naštěstí nijak nepoškodil. Po válce se obnovila stavba, trať byla slavnostně otevřena v roce 1953. Nádraží v Tišnově se přestavělo a bylo značně rozšířeno. Na původní trati byly sнесeny koleje a stanice opuštěny. (Vašíček, 1995; Schreier, 2004; cestovatel.cz)



Obr.16 Železniční trať Brno-Tišnov (ArcMap, vlastní zpracování)

Netýká se to pouze úseku z Tišnova do Drásova, která slouží jako vlečka do rozvodny a také spojku starého královopolského nádraží k novému v Brně. Z bývalé trasy zůstalo většinou zachovalé traťové těleso s kamennými propustkami nebo opěrkami mostů, například zbytky pilířů mostu v Husovicích. Dále je možné na trati pozorovat zbytky náspů, sloupů, pražců či kilometrovníků. Nádražní budovy v Drásově a Lelekovicích dodnes stojí a slouží jako obytné domy.

Jihomoravský kraj plánuje vybudovat po bývalém traťovém tělese Brno-Kuřim-Tišnov cyklostezku. Část trasy z Mokré hory do bývalé zastávky Česká je již součástí naučné stezky a cyklotrasy Po stopách zrušených železničních tratí, která pokračuje po bývalé zaniklé trati do Veverské Bítýšky. (ceskatelevize.cz)



Obr. 17 Zachovalé koleje u obce Drásov (zdroj: cestovatel.cz)

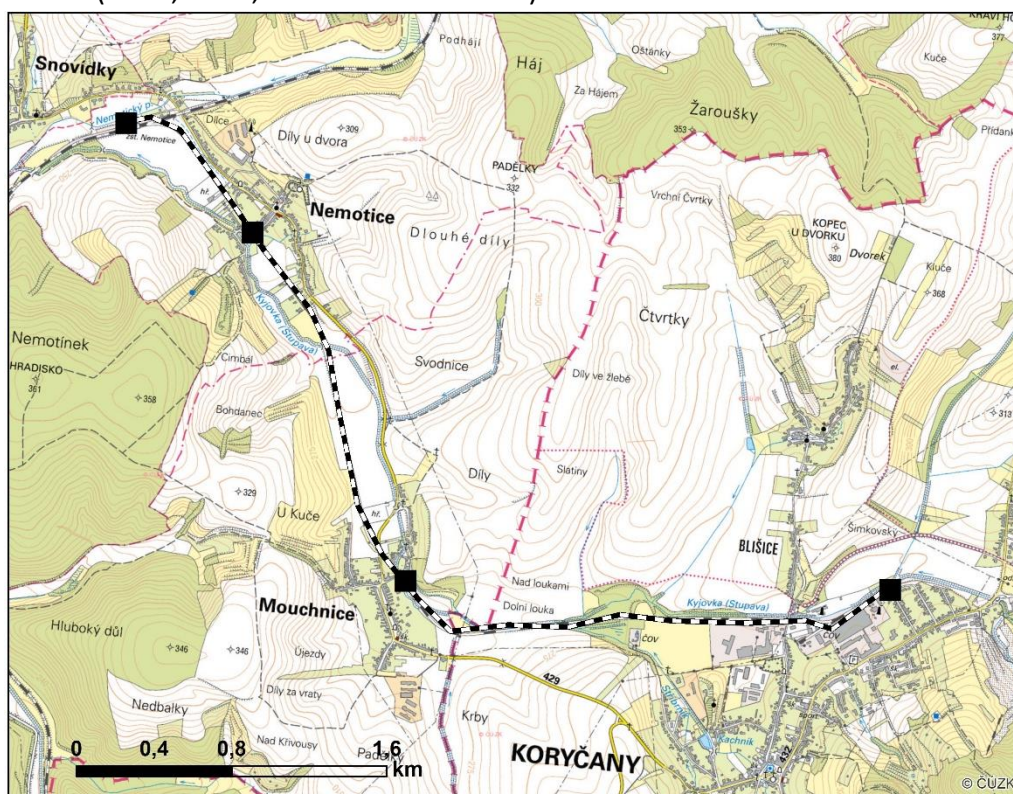
#### **4.10 Nemotice-Koryčany**

Dosud využívaná místní dráha Nemotice-Koryčany začíná v okrese Vyškov v Jihomoravském kraji a končí v okrese Kroměříž Zlínského kraje. Vycházela ze stanice Nemotice, která ležela na trati Brno-Veselí nad Moravou, a kopírovala potok Kyjovku do koncového nádraží v Koryčanech s třemi manipulačními kolejemi. (Pavlíček,2002)

O stavbu se nejvíce zasloužil majitel tehdejšího koryčanského velkostatku, Ludvík Wittgenstein. Trať až do roku 1920 sloužila pouze k nákladní dopravě, a to právě pro potřeby velkostatku v Koryčanech a nábytkářské továrny Thonet-Mundus. I přes velký počáteční odpor majitele dráhy, obávajícího se obrovských nákladů, zde ČSD zavedly osobní veřejnou dopravu dvěma páry vlaků denně, posílených jedním párem o víkendu. Byla zřízena zastávka Mouchnice, doba jízdy se pohybovala okolo 15 minut. Osobní doprava se zde však dlouho neuchytila, s příchodem hospodářské krize, nízkými výnosy a vysokými náklady byla nahrazena rozvíjející se autobusovou dopravou. Obnovena byla



opět za války pro nedostatek pohonných hmot v červnu 1942 třemi páry vlaků za den. To pokračovalo až do konce války. Po válce byla dráha společně s továrnou, jako majetek rakouského majitele, na základě Benešových dekretů znárodněna. V poválečné době převažovala na trati nákladní doprava, dováželo se dřevo do znárodněné továrny na nábytek, vyvážel se nábytek. Osobní doprava se zvýšila oproti prvorepublikové době na 7-8 párů vlaků za den. V r. 1960 se však stala okresním městem pro Koryčany Kroměříž, čímž byla oslabena důležitost přímého spojení s Kyjovem, a to se projevilo klesajícím počtem přepravených cestujících. S přispěním vzrůstající konkurence ČSAD byla nakonec osobní doprava zastavena 31. 5. 1980. Objem nákladní dopravy postupně klesal i po roce 1989, přesto je nákladní doprava provozována do dnešních dnů. Nejvýznamnějšími přepravci jsou nábytkárna Koryna, a. s. a pila Hauser, obě sídlící v Koryčanech. Celá trať dodnes slouží svému účelu včetně budov a objektů nacházejících se na trati. (Jelen, 2009; trat345.webnode.cz)



Obr.18 Železniční trať Nemotice-Koryčany (ArcMap, vlastní zpracování)

Trati hrozilo po roce 1989 úplné zrušení. To se však naštěstí nestalo a dráha oslavila v roce 2008 100. výročí své existence. Objevili se snahy o vrácení osobní dopravy na dráhu, zatím ale bez úspěchu. Na trati jsou občas vypravovány nostalgické a příležitostní vlaky k významným výročím. (trat345.webnode.cz)



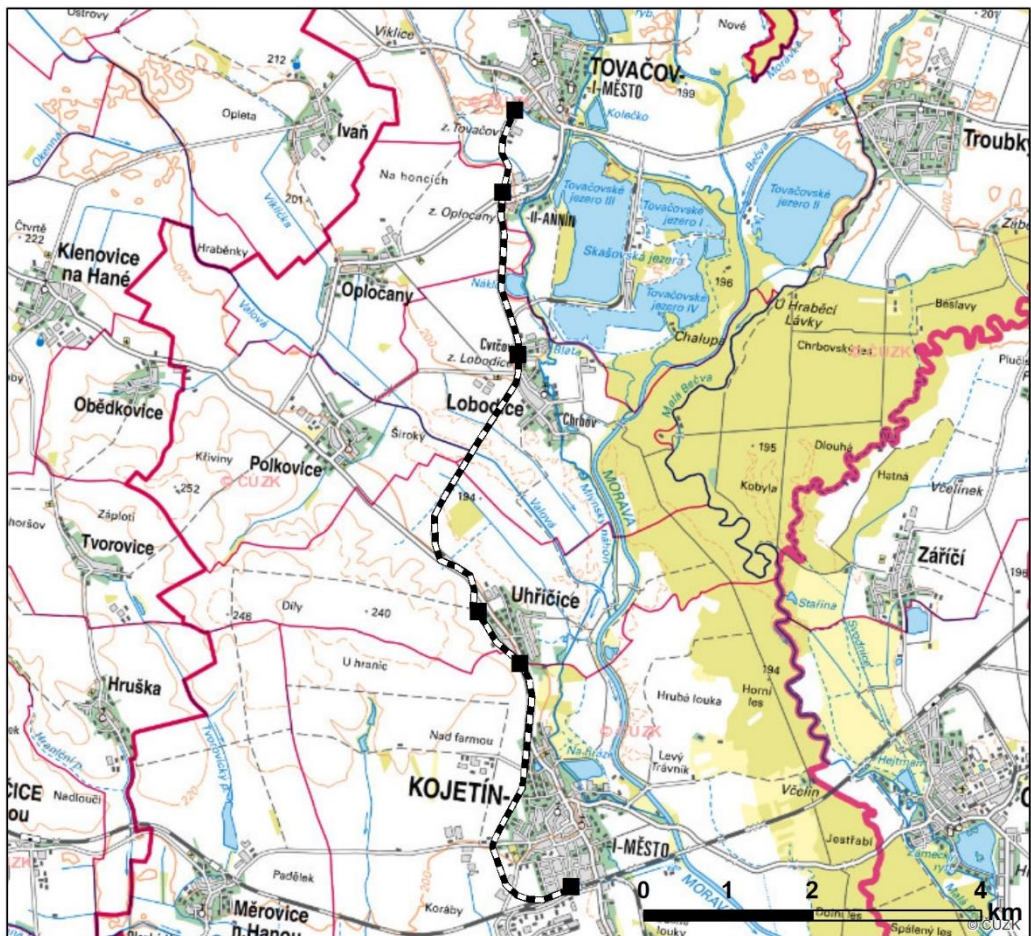
Obr. 19 Oslavy 100. výročí trati (trat.345.webnote.cz)

#### 4.11 Kojetín-Tovačov

Železniční trať se nachází v okrese Přerov, patřícího do Olomouckého kraje. Trať vycházela ze stanice Kojetín, pokračovala přes Uhřičice-obec (zas.), Uhřičice (zas.), Lobodice (zas.), Oplocany (zas.) a končila ve stanici Tovačov. (Jelen,2009)

Místní dráha Kojetín-Tovačov byla vystavěna společností Severní Dráhy císaře Ferdinanda, za nemalého finančního i politického příspěví rytíře Davida Guttmanna, majitele cukrovaru v Tovačově-Anníně. V Kojetíně se napojovala na hlavní trať Brno-Přerov, vybudovanou dříve toutéž společností. V Tovačově na ni navazovala 1 km dlouhá vlečka do cukrovaru. V roce 1906 přešla dráha do majetku státních drah. Jak v předválečném, tak v meziválečném období převažovala nákladní doprava nad osobní. Převážela se zejména řepa a řízky do cukrovaru v Tovačově. Osobní doprava rostla v průběhu let z dvou na 3-4, ve 30. letech až na 9. párů osobních vlaků denně. Největší rozmach trati se dostavil v poválečném období. Zvýšila se nákladní doprava díky převozu šterku, který se začal těžit na původním místě obce Skašov. Do nových šterkoven byla postavena v roce 1952 tříkilometrová vlečka se zastávkou Lobodice. Osobní doprava dosáhla v 60. letech svého maxima, 10 párů vlaků za den. Postupně však začal objem přepravy klesat. Hlavním problémem byla špatná spojnice Tovačova s centry na Hané:

Přerovem, Prostějovem a Olomoucí. Osobní doprava byla zastavena 30. 5. 1981. (Pavlíček, 2002; prototypy.cz)



Obr.20 Železniční trať Kojetín-Tovačov (ArcMap, vlastní zpracování)

Na úseku Kojetín-Lobodice se dochovala celá trať i budovami a objekty. Byla zrušena a zbourána pouze zastávka Oplocany. V Koryčanech se dochovala pouze opuštěná drážní stanice. Drážní domek i skladiště byli zbourány.

Do současnosti zůstala zachována nákladní doprava na trati, zejména pro potřeby štěrkovny a pískovny Skašov. Pravidlem posledních let se staly také zvláštní osobní vlaky, vypravované občanským sdružením Kroměřížská dráha. Plánují se také nostalgické jízdy ve významných dnech železniční dopravy. (prerovsky.denik.cz)



Obr. 21 Drážní domek u odbočky do pískovny Skašov (zdroj: Michal Jandík)

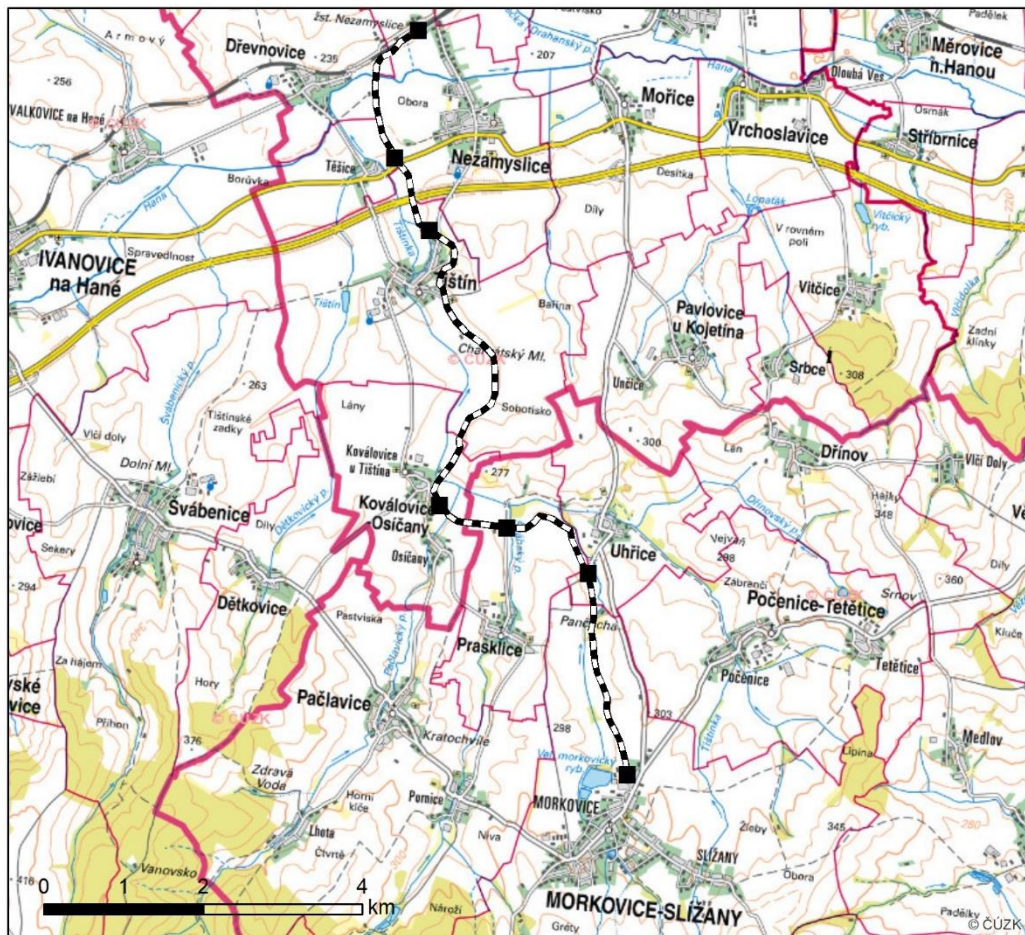
#### **4.12 Nezamyslice-Morkovice**

Svépomocná místní dráha z Nezamyslic do Morkovic začíná v okrese Prostějov v Olomouckém kraji a končí v okrese Kroměříž ve Zlínském kraji. Vycházela ze stanice Nezamyslice, ležící na hlavní trati Brno-Přerov, pokračovala přes Těšetice (zas.), Tišín (zas.), Koválovce-Osičany (zas.), Prasklice (zas.), Uhřice u Kroměříže (zas.) a končila ve stanici Morkovice.

Trať byla uvedena do provozu 30. 11. 1909. Projekt na prodloužení trati až do 5 km vzdálených Zborovic, kde již byla vystavěna železnice do Kroměříže, se nikdy neuskutečnil. V nákladní přepravě se na ní zejména zemědělské produkty. Osobní doprava byla zastoupena od začátku dvěma páry smíšených vlaků za den. S příchodem krize na přelomu 30. let byla osobní doprava vyměněna za autobusovou. Jako jedna z mála tratí zůstala až do konce války provozovaná v soukromém vlastnictví. Po válce byla trať znárodněna a začalo postupné navyšování počtů vlaků. V roce 1949 jezdilo na dráze 6 párů vlaků, v 50. letech 8 párů a v 80. letech až 10 párů vlaků denně. Po roce 1989 však dochází k redukci spojů a nákladní dopravy. Definitivně na trati byla zastavena doprava 23. 1. 1998. Jako hlavní důvod se uvádí výrazný pokles cestujících a špatný technický stav tělesa. Nahradila ji pravidelná autobusová doprava v rozsahu čtyř, později pěti párů za den. Než byla v roce 2005 oficiálně zrušena, sloužila k příležitostnému odstavení vlakových souprav. Ukončena byla také autobusová doprava. Od roku 2006 se začalo plánovat vybudování cyklostezky. Stavba začala cyklostezky začala v roce 2011, slavnostně otevřena byla 5.5. 2012. Celkové náklady na stavbu přesáhly 26 mil.

Cyklostezka byla financována ze Státního fondu dopravní infrastruktury 18 mil., sdruženými obcemi 8 mil. a Olomouckým krajem ve výši 2 mil. (turistika.cz; cyklodoprava.cz)

V Morkovicích se dodnes zachovala notně zchátralá výpravčí budova a mostek přes Morkovický potok. V Uhřicích a Prasklicích již nejsou žádné pozůstatky zastávek, avšak na cestě mezi nimi se nachází zachovalý mostek přes Švábský potok. Další zachovalý mostek je přes Pačlavický potok a nedaleko něj i zarostlá a zchátralá zastávka Koválovce-Osičany. Na trase do Tišína se nachází několik nízkých náspů, oblouků a kamenných mostků. Zastávky Tišín i Těšetice již neexistují. Krátký usek kolejí se zachoval pouze k příjezdu do stanice Nezamyslice, která dodnes slouží jako železniční budova. (frantiseknyklicek.sweb.cz; badber.blog.cz)



Obr.22 Železniční trať Nezamyslice-Morkovice (ArcMap, vlastní zpracování)



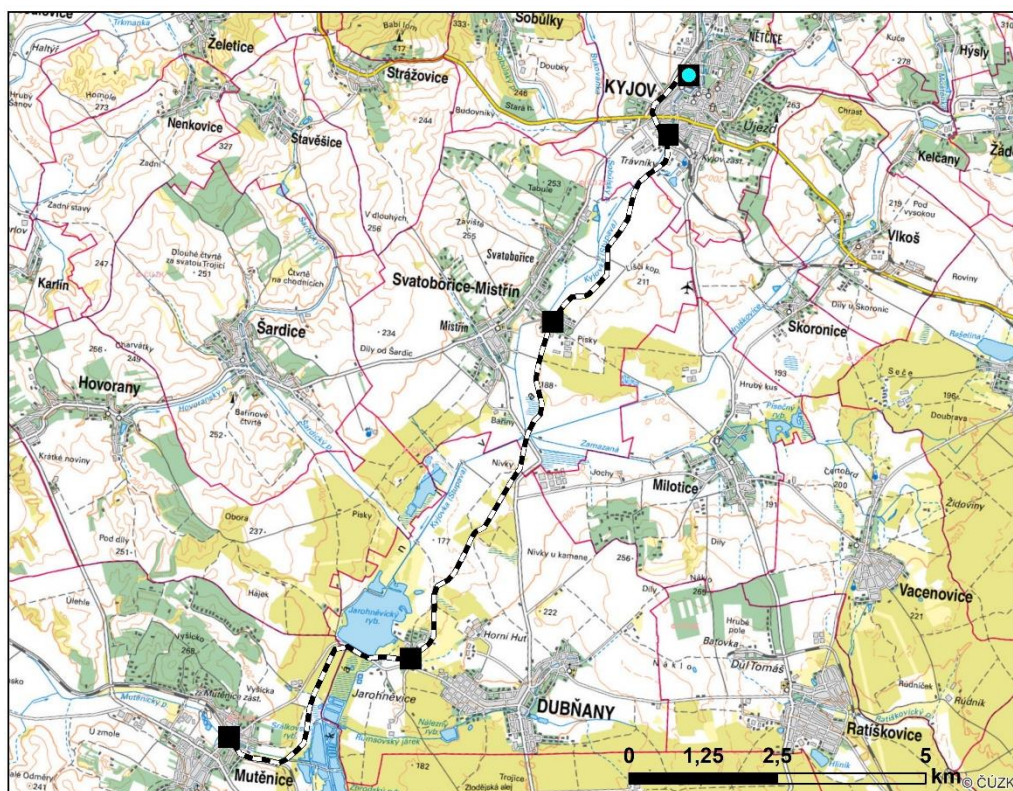
Obr. 23 Nová cyklostezka a vedle ní zchátralá zastávka Koválovice (zdroj: badber.blog.cz)

#### 4.13 Kyjov-Mutěnice

Místní dráha Kyjov-Mutěnice leží v okrese Hodonín v Jihomoravském kraji. Byla postavena jako spojka hlavní trati Vlárské dráhy s místní dráhou Hodonín-Zaječí. Byli na ní vybudovány mezilehlé stanice Svatobořice a Dubňany. (Schreier, 2010)

Trať vybuďovala Brněnská společnost místních drah v letech 1899-1900. Než byla v roce 1930 zestátněna, provozovala ji společnost Severní dráhy císaře Ferdinanda a později pak ČSD. Dráha sloužila zejména pro nákladní dopravu. Převážovala se cukrová řepa do místních cukrovarů a lignit z dubnických dolů. Osobní doprava se příliš nevyvinula kvůli poměrně velké vzdálenosti mezi zastávkami a obsluhovanými sídly. Ve 30. letech to byly čtyři páry smíšených či osobních vlaků za den. V roce 1945 se na dráhu napojilo několik vleček do místních podniků: šroubárny a sklárny. Vrchol osobní dopavy přišel v 70. a 80. letech, kdy na trati jezdilo 8 párů vlaků denně, z nichž 2 jezdili trasu Kyjov-Hodonín. Od 90. let však začíná postupný úbytek spojů na 7 párů a pouze v pracovní dny. Navíc byly zrušeny spoje v relaci Kyjov-Hodonín, které do té doby představovaly výhodné přímé spojení dvou největších měst v okrese. Nákladní doprava postupně zanikla také kvůli uzavření cukrovarů a skláren. Nakonec byla zastavena v roce

2002. Zastavení osobní dopravy přišlo o 2 roky později. (modulybrno.cz; cyklodoprava.cz)



Obr.24 Železniční trať Kyjov-Mutěnice (ArcMap, vlastní zpracování)

Po zrušení pravidelné dopravy vjely na trať ještě několikrát nostalgické vlaky. Poslední vlak projel na trati 20. 11. 2008. Trať zanikla 30. 4. 2009 zrušením posledního využívaného úseku vlečky do kyjovské Šroubárny. Kolejový svršek byl snesen v roce 2012. (spz.logout.cz)

Jednání o vybudování cyklostezky začali již v roce 2009. Dobrovolný svazek obcí Mutěnka, spojující obce bývalé dráhy, se úspěšně ucházel o dotaci ze Státního fondu dopravní infrastruktury. Cyklostezka se začala budovat v r.2012 a v témže roce byla i dokončena. Měří 11 km a správcem je DSO Mutěnka. (vlaky.net)

Stanice Kyjov a Mutěnice slouží do současnosti jako výpravní budovy, zatímco stanice Dubňany a Svatobořice byly opuštěny a chátrají. Obce plánují jejich zbourání. Poslední zbytky kolejí jsou patrné z jedné z bývalých hutí v Dubňanech i s mostkem. Dochovala se také tzv. Mutěnická spojka spojující Dubňany přímo s hlavní tratí, bez nutnosti zajíždění do Mutěnic. Součástí ní jsou i dva mosty a jedno návěstidlo.



Obr. 25 Konec cyklostezky a zbytek kolejí u Mutěnic (zdroj: Michal Jandík)

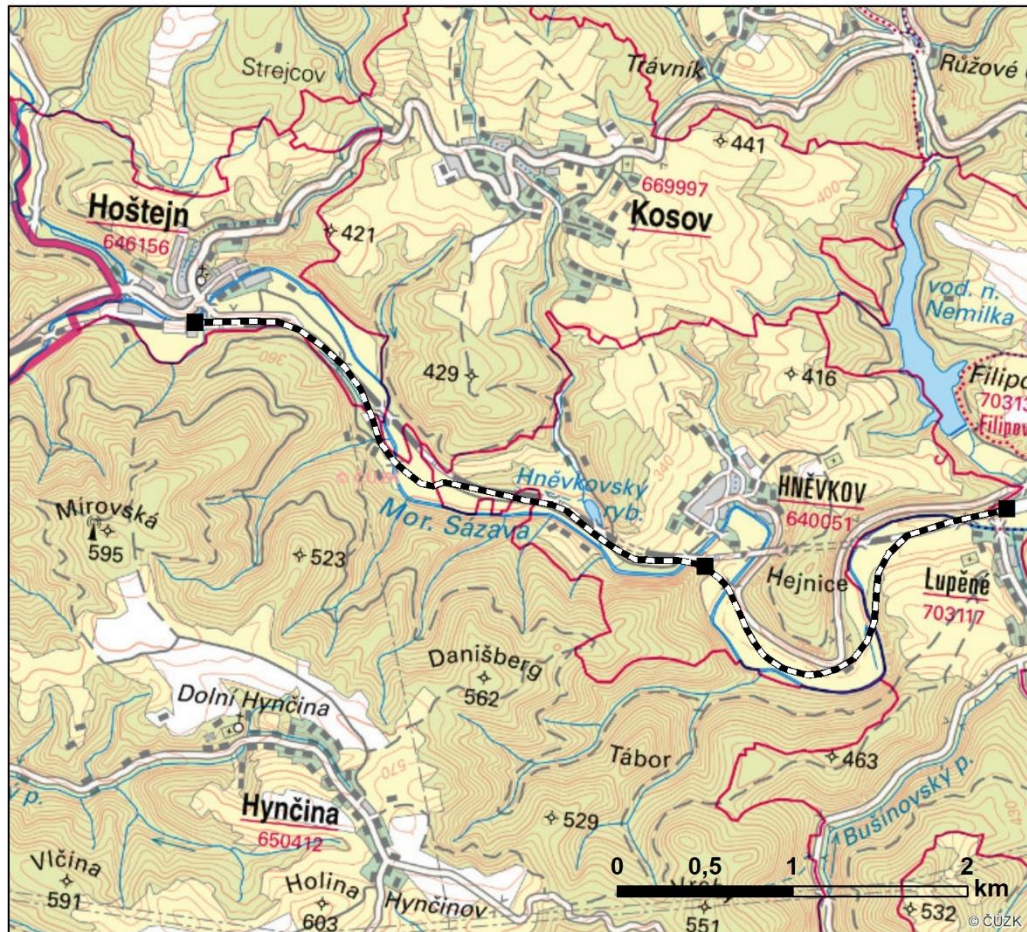
#### 4.14 Lupěné-Hoštejn

Bývalá železniční trať z Lupěného (dnes místní část obce Nemile) do Hoštejna se nachází v okrese Šumperk v Olomouckém kraji. Jedná se o úsek dlouhý 2,6 km, vinoucí se údolím podél Moravské Sázavy. (cyklodoprava.cz)

Dělníci začali prorážet cestu od roku 1842. Úsek byl pak zprovozněn v roce 1845 a stal se významnou součástí trati Praha-Česká Třebová-Přerov-Bohumín. Trať byla vybudována pouze jednokolejná, což se zakrátko po otevření projevilo jako nedostačující. Po trati se pohybovalo stále více spojů a tato cesta na Prahu se ukázala jako prioritní. Své druhé koleje se dočkala až po vzniku republiky, kdy ministerstvo železnic vyplánovalo projekt. Druhá kolej byla slavnostně otevřena



1.6. 1929. O třicet let později, 1. 5. 1959 byl na trati zahájen zkušební elektrický provoz s elektrickým lokomotivami, který vydržel až do zániku. (Schreier, 2013)



Obr.26 Železniční trať Lupěné-Hoštejns (ArcMap, vlastní zpracování)

Zánik tratě souvisí s nutností napřímení a zrychlení III. Tranzitního železničního koridoru, stavba „Optimalizace traťového úseku Zábřeh-Krasíkov“. Stavět se začalo v roce 2004. V rámci tohoto projektu se rekonstruovala i druhá přeložka v délce 2,5 km. Na novou trať vyjel vlak poprvé 19. 6. 2006. Součástí nového úseku jsou i dva tunely, Hněvkovský I a II. ([tourism.zabreh.cz](http://tourism.zabreh.cz))

S možností využití drážní stezky ze zrušeného úseku trati se plánovalo již od roku 2003. Do projektu přispěli: Státní fond dopravní infrastruktury, Olomoucký kraj, město Zábřeh i mikroregion Zábřežsko. Po nasbírání potřebných 12,4 mil. Kč začala stavba cyklostezky na podzim roku 2011. Od června 2012 slouží cyklostezka i železniční skanzen široké veřejnosti. Součástí skanzenu jsou podél celé trasy naučné tabule, objekty vztahující se k historii železnice i parní lokomotiva. ([olomouc.idnes.cz](http://olomouc.idnes.cz))

Na celé trase se do dnešních dnů dochovaly tři železniční mosty i s původními pilíři, tři spravené drážní domky a kamenné milníky původní trati. Samotný železniční násep je patrný v celé délce cyklostezky, včetně průrazů skalami, které jsou zpevněny zdmi.



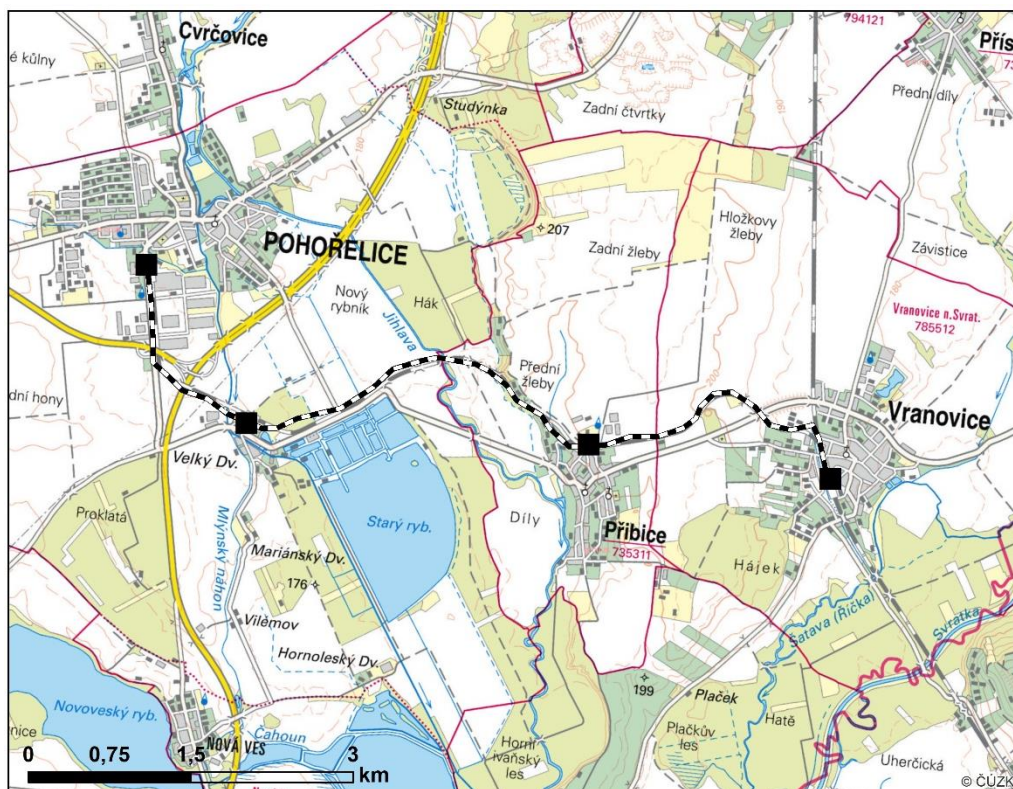
Obr. 27 Cyklostezka Lupěné-Hoštejn (zdroj: cykloturistika.cz)

#### **4.15 Vranovice-Pohořelice**

Železniční trať Vranovice-Pohořelice se nachází v okrese Brno-venkov v Jihomoravském kraji. Kromě zmíněných stanic se na trati nacházely i dvě mezilehlé zastávky Přibice a Velký Dvůr. Ve Vranovicích se trať napojovala na hlavní trať Brno-Břeclav. (vranovice-pohorelice.cz)

Vybudovala ji společnost Severní dráha císaře Ferdinanda jako místní dráhu v roce 1895. Hlavní příčinou výstavby byla přítomnost cukrovaru v Pohořelicích. V roce 1907 byla zestátněna Rakouskými státními drahami. Za první republiky se počet párů osobních vlaků za den ustálil na osmi. Tento stav zůstal zachován až do roku 1989. Na rozdíl od většiny tratí, které v této době stagnovaly či měli větší a větší ztrátu, zaznamenala nárůst až na maximum v roce 2003, kdy zde jezdilo 13 párů osobních vlaků denně. Navíc jezdily ještě 2 páry vlaků v relaci Vranovice-Přibice. To však neplatilo pro víkendy, kdy byla doprava zastavena již v 90. letech. Konec osobní veřejné dopravy přišel se změnou jízdního řádu na konci roku 2008. Integrovaný dopravní systém

Jihomoravského kraje již s trati od začátku roku 2009 nepočítal, a tak se stal posledním dnem osobní přepravy 13. prosinec 2008. (Jelen, 2009; railpage.net)



Obr.28 Železniční trať Vranovice-Pohořelice (ArcMap, vlastní zpracování)

Vlečka ze stanice Pohořelice do cukrovaru byla v 60. letech snesena. V roce 2012 byla dráha přeřazena do kategorie vleček. V nákladní dopravě je veden jeden pár manipulačních vlaků denně. Od roku 2011 až do současnosti jsou při různorodých příležitostech vypravovány mimořádné veřejné jízdy současných i historických vlaků. Neplánují se žádné projekty na obnovu pravidelné osobní dopravy na trati. Po celé délce trati se dochovaly koleje i se všemi budovami a objekty. (breclavsky.denik.cz)



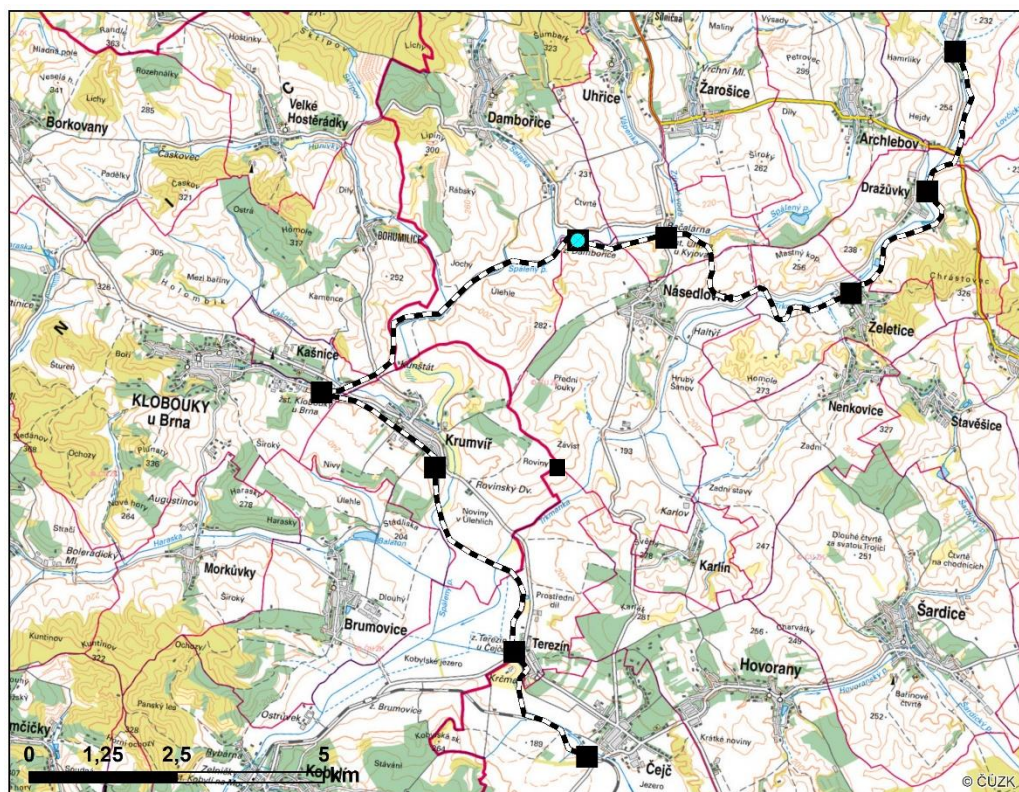
Obr.29 Železniční stanice Pohořelice (zdroj: Michal Jandík)

#### 4.16 Čejč-Ždánice

Železniční trať Čejč-Ždánice se nachází v okrese Hodonín v Jihomoravském kraji. Začínala ve stanici Čejč, kde se napojovala na místní dráhu Zaječí-Hodonín a pokračovala přes Terezín u Čejče (zas.), Krumvíř (zas.), Klobouky u Brna (stan.), Bohumilice na Moravě (zas.), Dambořice (zas.), Uhřice u Kyjova (stan.), Želetice (zas.), Dražůvky (zas.), Věteřov (zas.) a končila ve stanici Ždánice. (Jelen, 2009)

Jednalo se o svépomocnou místní dráhu, která byla primárně vybudována kvůli přepravě cukrové řepy. Osobní doprava byla až druhořadá, zastávky i stanice proto vznikaly ve značné vzdálenosti od obcí. Nákladní doprava na trati fungovala od roku 1908, osobní o rok později. Provoz zajišťovaly od počátku státní dráhy, k zestátnění došlo v roce 1930. Za první republiky jezdily na trati 3 páry smíšených vlaků za den. V letech 1936-1939 byla na koncovém úseku Klobouky-Ždánice osobní doprava dočasně přerušena. Nahradila ji autobusová doprava. Úsek z Čejče do Klobouk zůstal v provozu se 4-5 páry osobních vlaků. Po obnovení celého úseku na začátku 40. let se počet spojů postupně zvyšoval až na vrchol 8-10 párů osobních vlaků denně. Nakrátko byla přerušena doprava i na jaře 1945 kvůli konci války. V červnu 1970 byla trať poškozena přívalovými dešti, sesuvem půdy na trať a stržením úseku trati u Želetic a Dražůvek. Uvažovalo se o jejím zrušení, avšak z důvodů vojenské důležitosti byla opravena. Její úděl

se však naplnil v 90. letech. Počet přepravovaných cestujících trvale klesal. Konkurence dráhy oproti autobusové dopravě a individuální automobilové dopravě nemohla i úspěšně fungovat a obstát. Navíc dráha doplácela na nevhodné trasování z hlediska přepravních potřeb a proudů obyvatel v této oblasti. Ty směřují ke Kyjovu či Brnu, zatímco dráha směřuje přesně opačným směrem. Silniční vzdálenost Ždánic a Kyjova je 15 km, zatímco vzdálenost po železnici je téměř 50 km se dvěma přestupy. Osobní doprava byla zastavena 22. 5. 1998. Náhradní autobusová doprava zavedena nebyla. (Staša, 1968; cyklo doprava.cz; zelpage.cz; pantlikova.blog.idnes.cz)



Obr.30 Železniční trať Čejč-Ždánice (ArcMap, vlastní zpracování)

V nákladní dopravě zůstala pouze nákladka surové ropy v Uhřetěvesi u Kyjova, přeprava uhlí do Ždánic a obsluha Šroubárny Ždánice. V roce 2003 se však podnik Šroubárna Ždánice přestěhoval do Kyjova a na konci roku se vnitrozemská přeprava ropy převedla do ropovodu Družba. Na trati se tak od roku 2006 odehrával pouze export ropy v úseku Čejč-Uhřetěves. Koncový úsek Uhřetěves-Ždánice byl zrušen 10. 10. 2006. V roce 2008 byli na koncovém úseku sneseny koleje. Zbytek trati byl zrušen a převeden mezi vlečky v roce 2010. Od listopadu 2014 je úsek Čejč-Uhřetěves v délce 15,5 km nabídnut k prodeji. (byznys.lidovky.cz; cejc-zdanice.webnode.cz)

První jednání o cyklostezce mezi Uhřicemi a Ždánicemi začalo ještě, než byl traťový svršek sundán, v roce 2007. V roce 2010 odkoupil všechny pozemky Mikroregion Ždánicko. Stavba započala v září 2014 a byla dokončena v květnu 2016. Dotace ve výši 45 mil. poskytl Státní fond dopravní infrastruktury a Jihomoravský kraj, zbylé 4,6 mil. financovaly obce. V plánu je prodloužení 9 km dlouhé cyklostezky do Dambořic. Obce také čekají na případné převedení začátku tratě Čejč-Uhřice do obecních rukou, která je ve v současnosti ve dražbě, aby mohli cyklostezku prodloužit. (hodoninsky.denik.cz; ceskatelevize.cz)

Staniční budova společně s vlečkou do šroubárny ve Ždánicích byla stržena. Zastávka Věteřov byla zrušena již v 80. letech. Zastávka v Dražůvkách byla zlikvidována při stavbě cyklostezky. Zastávku Želetice stihl ten samý osud. Stanice v Uhřicích byla strážena také, avšak nástupiště s kolejemi zde zůstaly dodnes. Zastávky Dambořice i Bohumilice zanikly již na konci 80. let a dodnes nejsou patrné žádné pozůstatky těchto objektů. Stanice v Kloboukách u Brna dodnes stojí, je však opuštěná a chátrá. Bývalá stanice Krumvív se zachovala do dnešních dní, slouží jako obytný dům. Na místě zastávky Terežín u Čejče byl postaven pneuservis. Stanice v Čejči dodnes stojí a je využívána jako výpravčí budova.



Obr. 31 Bývalá zastávka Krumvív, dnes jako obytný dům (zdroj: cyklodoprava)

#### 4.17 Hrušovany u Brna-Židlochovice

Místní dráha Hrušovany u Brna-Židlochovice se nachází v okrese Brno-venkov v Jihomoravském kraji. Napojovala se v Hrušovanech na hlavní trať Brno-Břeclav.



Obr.32 Železniční trať Hrušovany u Brna-Židlochovice (ArcMap, vlastní zpracování)

Hlavní důvod výstavby spočíval v existenci cukrovaru Robert & comp. v Židlochovicích, kde na dráhu navazovala 2 km dlouhá vlečka, a existenci rafinérie cukru v Hrušovanech. Dráha byla vybudována společností Severní dráhy císaře Ferdinanda na základě koncese z roku 1895. Trať byla v roce 1906 zestátněna, za první republiky ji provozovaly Československé dráhy. Kromě husté nákladní dopravy, probíhala již od počátku na trati také doprava osobní. V Rakousku-Uhersku to bylo 7 párů osobních vlaků denně s dobou jízdy 10-11 minut. V meziválečném období počet narostl až na 8-9 párů osobních vlaků za den se zkrácenou dobou jízdy 7-8 minut. Vrchol přišel po 2. světové válce a 50. letech, kdy na trati jezdilo až 16 párů vlaků denně. Spoje ve stanici Hrušovany měly ve většině případů přímou návaznost na vlaky do Brna či Břeclavi. Nastala však stagnace počtu přepravených osob a postupné snižování počtů spojů až na konečných 8. Na trati byla zastavena osobní doprava v období největšího rušení neefektivních tratí

v roce 1979. Hlavním důvodem se stalo rychlejší a přímější autobusové spojení z Židlochovic do Brna bez přestupu v Hrušovanech. Nákladní doprava nicméně fungovala ve vlečkové formě dál až do roku 2014, kdy již technický stav trati neumožňoval další provoz. (Pavlíček, 2002; Jelen, 2009; turistika.cz)

Již od roku 2002 Jihomoravský kraj plánuje obnovu trati. V roce 2015 si SŽDC nechala vypracovat posudek na obnovu a elektrifikaci trati. Plán počítá s přímými spoji mezi Brnem a Židlochovicemi. Počítá i s novými staničními budovami v Hrušovanech a Židlochovicích. Náklady byly vyčísleny na 770 mil. Kč. Stavět se má začít na jaře roku 2019. (brnenskadrbna.cz; novinky.cz)

Staniční budova v Židlochovicích slouží dodnes jako obytný dům. Dochovaly se také manipulační koleje a nástupiště. V celé délce trati se dochovaly koleje, avšak až do Hrušovan jsou velmi zarostené náletovými dřevinami. Vůbec se však nedochoval úsek, napojující se na hlavní trať v Hrušovanech. Stanice Hrušovany u Brna slouží jako výpravčí budova pro vlaky.



Obr.33 Zarostlý úsek trati Hrušovany – Židlochovice (zdroj: turistika.cz)



## 5 Důvody zastavování osobní dopravy či rušení železničních tratí

Příčiny, z jakých docházelo k zastavení osobní dopravy, celého provozu nebo až ke zrušení jednotlivých tratí, lze pozorovat v Tab. 2. Je však třeba pamatovat, že rozdělení v tabulce je pouze schematické, protože v jednotlivých případech se na zániku trati mohlo podílet, a také se podílelo navzájem několik faktorů.

Tab. 2. Důvody rušení železničních tratí na Moravě k 31.12.2017

Důvody rušení	Počet tratí	Délka [km]
Nerentabilita a neefektivnost provozu	9	89,5
Politické změny po roce 1945	4	17,7
Ústup jiným projektům	2	29,8
Špatný stav trati	1	11,9
Přestavba na tramvajovou trať	1	6,4

### 5.1 Nerentabilita a Neefektivnost provozu

Za více jak polovinou zrušených tratí z celkového počtu stojí nerentabilita a neefektivnost provozu. Tento důvod, týkající se hlavně místních drah, přicházel v několika vlnách v průběhu času. První vlna zastavování a rušení přišla ve 30. letech v důsledku světové hospodářské krize. Druhá vlna přišla na přelomu 70. a začátku 80. let v době největšího rušení tratí v celé republice. Další úbytek přišel na přelomu tisíciletí s masivním přesahem až do současnosti. (Pavliček,2002)

První vlnu zastavování s sebou přinesla velká hospodářská krize. Náhradou za zestátněné a pomalé železnice se staly autobusy, ve kterých platil železniční tarif. To narazilo na silný odpor okresních úřadů i občanů samosprávných celků. Navíc v oblastech s většinovým německým obyvatelstvem bylo toto rozhodnutí chápáno jako svévole českých úřadů. To se týkalo i trati Novosedly-státní hranice. Definitivně se tak zrušily dvě dráhy, Kuřim-Veverská Bítýška a úzkorozchodná dráha Moravský Beroun-Dvorce na Moravě. (Schreier,2004)

Rušení provozu na přelomu 70. a začátku 80. let souvisí s pozvolným ale trvalým poklesem počtu přepravených cestujících v důsledku vysoké konkurence autobusové i rozvíjející se osobní automobilové dopravy. Tehdejší vedení státu si proto nechalo

vypracovat studii o nejvíce neefektivních železnicích, podle které je začalo postupně rušit. Opět se začali ozývat hlasy místních obyvatel o odporu proti rušení tratí, avšak marně. Aby se situace nevyhrotila, byla zavedena náhradní autobusová doprava, avšak jak se později zjistilo, byla v některých případech ještě více neefektivní než železnice. Některé obce chtěli z bývalých tratí udělat muzea či skanzeny, avšak ani na tyto plány do roku 1989 nedošlo. V této vlně byly na Moravě zrušeny dvě tratě, Kojetín-Tovačov a Nemočice-Koryčany, na kterých dodnes probíhá nákladní doprava. (Schreier,2010)

Poslední úbytek přišel na začátku 20. století a trvá do současnosti. Jedná se o dva úseky tratí Velká Kraš-Vidnava a Hrušovany nad Jevišovkou-Hevlín, tratě Kyjov-Mutěnice, Vranovice-Pohořelice, Čejč-Ždánice či Hrušovany-Židlochovice byly zrušeny v této době také. Na druhou stranu je třeba říct, že většina těchto zrušených tratí byla přebudována na cyklostezky, v případě tratě Hrušovany-Ždánice se plánuje její znovuoobnovení.

## **5.2 Politické změny po roce 1945**

Těmito změnami byly myšleny hluboké obměny nově uspořádané poválečné Evropy. Jednalo se zejména o úpravu evropských hranic, odsun německého obyvatelstva a především vznik dvou nepřátelských mocenských uskupení oddělených železnou oponou. V Československu se projevil zejména odsun německého obyvatelstva z pohraničí. S ním totiž kromě obyvatel odešel i místní průmysl, a tedy došlo k úbytku potenciálních přepravců po železnici. Dosídlovací akce byly úspěšné pouze částečně a některé části Sudet zůstaly téměř vylidněné. Jednalo se konkrétně o úseky tratí Vidnava-státní hranice a Hevlín-státní hranice. Dále se to týkalo přeshraničních tratí Bernartice u Javorníka-státní hranice a Slavonice-státní hranice. (Jelen,2009)

## **5.3 Ústup jiným projektům**

Dalším důvodem ke zrušení trati je okolnost, že stála v cestě nějaké všeobecné společenské potřebě, které byla považována za důležitější, než železnice. Tento důvod

se týká dvou výše zmíněných tratí. V prvním případě nahradila místní dráhu Brno-Tišnov nová přímější rychlíková dráha. Druhý projekt souvisel s napřímením a zvýšením rychlosti na hlavní trati z Olomouce do Prahy.

#### **5.4 Špatný technický stav trati**

Tento problém se projevil zejména na vedlejších tratích. Byl způsoben jednostrannou orientací národního hospodářství na těžký průmysl po roce 1948. Tato orientace kladla obrovské nároky na hlavní železniční tratě při přepravě strategických surovin, zejména uhlí. Jejich modernizace, elektrifikace a udržení v provozu stálo nemalé finanční prostředky. Na provoz a modernizaci vedlejších tratí se tak již nedostávaly potřebné prostředky a mnohé tratě se nacházely ve velmi špatném technickém stavu. Týká se to i trati Nezamyslice-Morkovice, kde již v 80. letech byli na některých částech trati shnilé pražce a nerovné koleje. (Schreier,2010)

#### **5.5 Přestavba na tramvajovou trať**

Zánik těchto tratí probíhal v důsledku přestavby na elektrickou tramvajovou trať. Tyto tratě spojovaly sídelní a průmyslovou aglomeraci s jejich suburbiem či blízkým venkovem. Nejčastěji přepravovali pracovní sílu, zejména dělníky. Přestavba spočívala v elektrifikaci, napojení na již existující tramvajovou síť a zavedení osobní dopravy číslovanými tramvajovými linkami. Do této kategorie patří trať Brno-Černovice-Líšeň. (Nesiba,2000)

## 6 Osudy zrušených železničních tratí

Osudy zrušených železničních tratí či tratí se zastavenou osobní dopravou jsou různé. U většiny tratí mohlo docházet, a většinou také docházelo ke kombinaci několika možností.

1. Trať byla zrušena a zlikvidována. Na její části nebo v celé délce vyrostla cyklostezka. Opravili se také drážní budovy a objekty. Na cyklostezce byla vybudována naučná stezka s tabulemi.
2. Na trati byla zastavena osobní doprava, ale nákladní doprava probíhá do současnosti. Ta je představována většinou vlečkovým charakterem a není příliš hustá. Slouží pro přepravu zboží místních podniků.
3. Na trati byla zastaven veškerý provoz, trať však nebyla oficiálně zrušena. Začala postupně chátrat, budovy a drážní objekty se staly snadnou kořistí vandalů.
4. Trať byla oficiálně zrušena a celá nebo její část zlikvidována. Současně byli strženy také budovy a tělesa na trati. Do současnosti je patrný pouze železniční spodek většinou zarostlý náletovými dřevinami. (Jelen,2009)

Zbytky tratí lze pozorovat v dnešní krajině dodnes. O tom, zda se dochovali do dnešních dnů rozhoduje zejména čas, jaký uběhl od zrušení trati, poloha, kde trať leží a také specifické lokální podmínky.

U většiny tratí byly sneseny koleje a ocelové mostky. Koleje se zachovaly jen u přejezdů přes silnice či polní cesty. Nejlépe patrným a také nejhojnějším zbytkem po trati je železniční těleso bez svršku s pilíři mostků. Dodnes je využíváno jako polní cesta či pěšina. Okolí kolem bývalé železnice je většinou zarostené křovinami či trávou. Kamenné mostky či jejich základy zůstaly zachovány na rozdíl od jejich ocelových bratrů. (Pavlíček,2002)

Drážní objekty a budovy potkával v závislosti na štěstí rozdílný osud. Když byly rozprodány soukromým subjektům nebo společnostem, byly zachovány a opraveny a do současnosti slouží k rekreaci, jako obytné domy nebo menší průmyslové objekty. Pokud

se však neprodaly, změnilly se postupně v ruiny. Celkově lze říci, že pozůstatky po objektech s postupujícím časem ubývají, což v budoucnu jistě bude pokračovat.

## 7 Závěr

Proces zánikání železničních tratí či zastavení osobní dopravy se dá považovat za fenomén, který začal s příchodem hospodářské krize ve 30. letech nejen u nás, ale také v celé Evropě. V poválečném uspořádání došlo k vysídlovacím akcím v pohraničí, které měly za následek vylidněné oblasti, a umocnily fakt rušení tratí. Orientace národního hospodářství v komunistickém Československu na těžký průmysl způsobila velké škody na těchto vedlejších tratích, a tyto se po roce 1989 až do současnosti staly pro železnice katastrofické.

Po pádu režimu však nastala doba obměny. Obce a její občani se začali zajímat o zaniklé tratě a začali plánovat projekty na obnovu tratí. Přesto se však na některé projekty nenašly peníze, naopak další nerentabilní tratě byly zrušeny nebo jim hrozí konec. Na druhou stranu se v posledních letech podařilo zrealizovat projekty na některých bývalých tratích či jejich částech, které byly posléze přeměněny na cyklostezky. Nutno říci, že těmto projektům napomáhá dobrá kooperace s vlastníkem pozemků bývalé železnice, SŽDC, která se snaží podporovat tyto projekty.

Tyto projekty jsou ve většině případů financovány z evropských fondů, nemalou částí přispívá také Státní fond dopravní infrastruktury, jednotlivé kraje a také obce, kolem kterých cyklostezky vedou. Cyklostezky přivedly do místních krajin cestovní ruch a s ním i finance, což je pro rozvoj těchto území klíčové. Tento trend by se měl zvyšovat, již dnes existuje velké množství projektů na revitalizaci těchto brownfieldů na cyklostezky, skanzeny či jiné plány. Na některých tratích se také plánuje obnovení původní železniční dopravy i když v menším měřítku a rozsahu než dříve.

## 8 Summary

The process of extinction of the train routes or stopping of the personal transport can be considered the phenomena that started with the arrival of the global economy crisis in the thirties not only in the Czech Republic, but also in the whole Europe. In the post-war arrangement fact of cancelling of the railways was increased by the displacement actions near the borders, which lead to the formation of the uninhabited areas. During the communist era, national economy of the former Czechoslovakia was oriented mainly on the heavy industry, which had a really damaging effect on the local railways. From the fall of communism till nowadays, these were catastrophic for the railways.

After fall of the communist regime a change started to happen. Municipalities together with their inhabitants became interested about the defunct railways and begun planning projects for their renovation. Unfortunately, there were no money for some of the projects, and contrariwise, other unprofitable railways were cancelled or there is a threat of their cancelling. On the other hand, in the recent years it was managed to realize the projects on the some of the railways or their parts, which were later transformed into the cycling routes. It's important to say that helpful is the good cooperation with the owner of the lands of the former railway, SŽDC (Railway Infrastructure Administration), which is trying to support these projects.

These projects are in the most cases funded by the European funds, an important part is also donated by the State Fund for the Transport Infrastructure and also by the individual districts and municipalities, through which the cycling route goes. Thanks to these cycling routes, a tourism and together with it also finances came to these local regions, which is a key point for the development of the villages. This trend should increase in the future, now we already have a big amount of the projects for the revitalisation of these brownfields to the cycling routes, open-air museums or other plans. There is also a plan of restoring the transport to some of the railways.

## 9 Použitá literatura a zdroje

### Literatura:

JELEN, Miroslav. Zrušené železniční tratě v Čechách, na Moravě a ve Slezsku. Praha: Dokořán, 2009. ISBN 8073631296.

PAVLÍČEK, Stanislav. Naše lokálky: místní dráhy v Čechách, na Moravě a ve Slezsku. Praha: Dokořán, 2002. ISBN 8086569136.

SCHREIER, Pavel. Naše dráhy ve 20. století: pohledy do železniční historie. Praha: Mladá fronta, 2010. ISBN 978-80-204-2312-2.

SCHREIER, Pavel. Zrození železnic v Čechách, na Moravě a ve Slezsku. Praha: Baset, 2004. ISBN 80-7340-034-0.

SCHREIER, Pavel. České železnice: zajímavosti, rarity, památky. Praha: Mladá fronta, 2013. ISBN 978-80-204-2790-8.

SCHRÖTTER, Josef. Pozor, přijíždí vlak: Zabezpečení a řízení dopravy na železnici. Brno: CPress, 2015. ISBN 978-80-264-0726-3.

ČADA, Luděk a kol. Místní dráha Ondrášov – Dvorce na Moravě. Nymburk: VTK-KPŽ, 1995.

NESIBA, Zdeněk a kol. 100 let elektrické pouliční dráhy v Brně 1900–2000. Ústí nad Labem: Wolf, 2000.

CILA, Richard. 100 let místní dráhy Telč – Slavonice 1902-2002. Telč: Společnost telčské místní dráhy, 2002. ISBN:80-239-2643-8.

VAŠÍČEK, Milan a kol. 110 let trati Brno – Tišnov a 90 let trati Tišnov – Žďár. Brno: České dráhy, Obchodně přepravní ředitelství v Brně, 1995.

STAŠA, Jan. 60 let železniční trati Čejč – Ždánice 1908-1968. Ždánice: Sdružený záv. Klub ROH, 1968.

DOHNAL, Jiří a Jaroslav KRYM. Hevlín slovem a obrazem. Brno: Pro obec Hevlín vydalo vydavatelství F.R.Z. agency, 2011. ISBN 978-80-87332-39-9.



## Internetové zdroje:

Centrum dopravního výzkumu. *Databáze zrušených drah v ČR* [online]. Dostupné z <https://www.cyklodoprava.cz/file/finance-vyuziti-stavajicich-cest-ve-volne-krajine-opustena-drazni-telesa-databaze-zrusenych-drah-v-cr/>

Geocaching. *Novosedly – Laa an der Thaya* [online]. Dostupné z [https://www.geocaching.com/geocache/GC4GA96\\_novosedly-laa-an-der-thaya?guid=c23e53e5-f0cd-4ad3-b63b-61148221935e](https://www.geocaching.com/geocache/GC4GA96_novosedly-laa-an-der-thaya?guid=c23e53e5-f0cd-4ad3-b63b-61148221935e)

BRABANEC, Daniel. *Ondrášov – Dvorce (zrušená)* [online]. Dostupné z [http://spz.logout.cz/uzke/cz\\_ondrasov/ondrasov.php](http://spz.logout.cz/uzke/cz_ondrasov/ondrasov.php)

KANĚK, Filip. *Místní dráha Kuřim – Veverská Bítýška* [online]. Dostupné z <http://spz.logout.cz/trate/kur-vb.html>

Rada města Brna. *Příprava a realizace strategického projektu města Brna – Projekt svěřený k přípravě Dopravnímu podniku města Brna, a.s.* [online]. Dostupné z <http://www.brno-lisen.cz/materialy-trat/f8719>

Brno. *Projekt znovuzprovoznění tramvajové trati ze Stránské skály do Líšně* [online]. Dostupné z <https://www.brno.cz/strategickeprojekty/tramvaj-do-lisne/>

Muzeum Jeseník. *Konec přeshraničních tratí* [online]. Dostupné z <http://www.muzeum.jesenik.net/vystavy/masinky/9.pdf>

*Bernartice – Dziewietlice (Heinersdorf) – Otmuchow (Ottmachau)* [online]. Dostupné z <https://www.parostroj.net/historie/Prechody/bernarticedziewietlice.htm>

*Vidnava – Kalkow (Kalkau) – Nysa (Neisse)* [online]. Dostupné z <https://www.parostroj.net/historie/Prechody/vidnava.htm>

Javorník. *Úzkokolejka ve Vidnavě a Šamotka* [online]. Dostupné z <http://www.mestojavornik.cz/turistika/turisticke-zajimavosti/uzkokolejka-ve-vidnave-a-samotka/>

*Trat' Hevlín – Hrušovany nad Jevišovkou* [online]. Dostupné z [http://kubickaparabola.wz.cz/clanek03/hrus\\_hev.htm](http://kubickaparabola.wz.cz/clanek03/hrus_hev.htm)

ŽelPage. *Popis trati Hrušovany nad Jevišovkou – Hevlín* [online]. Dostupné z <http://www.zelpage.cz/trate/ceska-republika/trat-245>

KAPLAN, Věroš. *Stará Tišnovka – po stopách zrušené železnice* [online]. Dostupné z <https://www.cestovatel.cz/clanky/stara-tisnovka/>

Česká televize. *Stará Tišnovka nejezdí a chátrá. Železniční trať nahradí park* [online]. Dostupné z <http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/1595067-stara-tisnovka-nejezdi-a-chatra-zeleznicni-trat-nahradi-park>

ŘÍHÁNEK, Milan. *Trať Nemočice – Koryčany* [online]. Dostupné z <https://trat345.webnode.cz/>

Kroměřížská dráha. *Příběh tovačovské trati od počátku až do současnosti* [online]. Dostupné z <http://www.prototypy.cz/tovacovka/popistr.php>

Turistika. *Nově zbudovaná cyklostezka Nezamyslice – Morkovice* [online]. Dostupné z <https://www.turistika.cz/trasy/nove-zbudovana-cyklostezka-nezamyslice-morkovice/detail>

NYKLÍČEK, František. *Výprava za pozůstatky tratě Morkovice – Nezamyslice* [online]. Dostupné z <http://frantiseknyklicek.sweb.cz/vypravy/nezamork.htm>

BOČEK, Michal. *MORKOVIČKA v novém kabátě* [online]. Dostupné z <http://badber.blog.cz/1112/morkovicka-v-novem-kabate>

Moduly Brno. *Stručná historie trati č. 257* [online]. Dostupné z <http://www.modulybrno.cz/trat-c-257-kyjov-mutenice>

TOMANČÁK, Leoš. *Konec provozu na trati Kyjov – Mutěnice* [online]. Dostupné z [http://spz.logout.cz/trate/ruseni\\_jm.html](http://spz.logout.cz/trate/ruseni_jm.html)

VOJTEK, Milan. *Mutěnka odjíždí definitivně do historie* [online]. Dostupné z <https://www.vlaky.net/zeleznice/spravy/4353-Mutenka-odjizdi-definitivne-do-historie/>

VOJTEK, Milan. *Z Kyjova do Mutěnic na kole či in-line* [online]. Dostupné z <https://www.vlaky.net/zeleznice/spravy/4484-Z-Kyjova-do-Mutenic-na-kole-ci-in-line/>

Zábřeh, křižovatka cest. *Zábřežská cyklostezka Lupěné vHněvkov s železničním skanzenem.* [online]. Dostupné z <http://tourism.zabreh.cz/mesto-a-okoli/top-mista/zabrezska-cyklosteska/>

SMOD. *Vranovice – Pohořelice* [online]. Dostupné z <http://www.vranovice-pohorelice.cz/>

ŠMARDA, Jakub. *Lokálka Vranovice – Pohořelice* [online]. Dostupné z <https://www.railpage.net/lokalka-pohorelice-vranovice/>

ŽelPage. *Osud „Ždánky“ v úseku Uhřice u Kyjova – Ždánice zpečetěn* [online]. Dostupné z <http://www.zelpage.cz/zpravy/7615>

*Čejč – Ždánice* [online]. Dostupné z <https://cejc-zdanice.webnode.cz/>

Česká televize. *Místo železnice cyklostezka* [online]. Dostupné z <http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/2357851-misto-zeleznice-cyklostezka-onavrat-vlaku-mez-cejci-a-uhricemi-na-hodoninsku-nikdo>

Turistika. Bývalá železniční trať Hrušovany u Brna – *Židlochovice* [online]. Dostupné z <https://www.turistika.cz/mista/byvala-zeleznicni-trat-hrusovany-u-brna-zidlochovice--1/detail>

## Periodika:

BENEŠ, Martin. *Vlaky jsou jen vzpomínkou. Stezku ze Slavonic zaplní cyklisté a bruslaři* [online]. Dostupné z [https://budejovice.idnes.cz/vlaky-jsou-jen-vzpominkou-stezku-ze-slavonic-zaplni-cykliste-a-bruslari-1q6-/budejovice-zpravy.aspx?c=A150613\\_2170008\\_budejovice-zpravy\\_mbe](https://budejovice.idnes.cz/vlaky-jsou-jen-vzpominkou-stezku-ze-slavonic-zaplni-cykliste-a-bruslari-1q6-/budejovice-zpravy.aspx?c=A150613_2170008_budejovice-zpravy_mbe)

VESELÁ, Jiřina a ŠENKÝŘ, Miloš. *Hevlín chce lokálku, možná i svůj vlak* [online]. Dostupné z [https://www.lidovky.cz/hevlin-chce-lokalku-mozna-i-svuj-vlak-dst-/noviny.aspx?c=A110218\\_000107\\_ln\\_noviny\\_sko&klic=241400&mes=110218\\_0](https://www.lidovky.cz/hevlin-chce-lokalku-mozna-i-svuj-vlak-dst-/noviny.aspx?c=A110218_000107_ln_noviny_sko&klic=241400&mes=110218_0)

KACETL, Jiří. *Začne do Hevlína opět jezdit vlak?* [online]. Dostupné z [http://www.znojemsko.cz/clanek/zacne-do-hevlina-opet-jezdit-vlak\\_/751%20](http://www.znojemsko.cz/clanek/zacne-do-hevlina-opet-jezdit-vlak_/751%20)

NAJĐONOVOVÁ, Iva. *Na trať Kojetín – Tovačov vyjedou historické vlaky* [online]. Dostupné z [https://prerovsky.denik.cz/zpravy\\_region/na-trat-tovacov-kojetin-vyjedou-historicke-vlak-20161013.html](https://prerovsky.denik.cz/zpravy_region/na-trat-tovacov-kojetin-vyjedou-historicke-vlak-20161013.html)

JANEČKOVÁ, Jitka. *Zábřeh láká na stezku po náspu tratě, brzy ji doplní železniční skanzen* [online]. Dostupné z [https://olomouc.idnes.cz/zeleznicni-skanzen-u-zabrehu-djn-/olomouc-zpravy.aspx?c=A120621\\_1795176\\_olomouc-zpravy\\_stk](https://olomouc.idnes.cz/zeleznicni-skanzen-u-zabrehu-djn-/olomouc-zpravy.aspx?c=A120621_1795176_olomouc-zpravy_stk)

HUMPOLÍKOVÁ, Dagmar. *Čtyři roky opuštěná železnice mezi Vranovicemi a Pohořelicemi ožila* [online]. Dostupné z [https://breclavsky.denik.cz/zpravy\\_region/ctyri-roky-opustena-zeleznice-mezi-vranovicemi-a-pohorelicemi-ozila-20120916.html](https://breclavsky.denik.cz/zpravy_region/ctyri-roky-opustena-zeleznice-mezi-vranovicemi-a-pohorelicemi-ozila-20120916.html)

PANTLÍKOVÁ, Mirka. *Zrušená trať Čejč – Ždánice* [online]. Dostupné z <https://pantlikova.blog.idnes.cz/blog.aspx?c=482684>

PAVEC, Michal. *Chcete si koupit železnici? Stát poprvé prodává funkční trať* [online]. Dostupné z [https://byznys.lidovky.cz/koleje-u-mostu-za-132-milionu-stat-poprve-proda-funkcni-trate-pql-/doprava.aspx?c=A141119\\_172937\\_ln-doprava\\_pave](https://byznys.lidovky.cz/koleje-u-mostu-za-132-milionu-stat-poprve-proda-funkcni-trate-pql-/doprava.aspx?c=A141119_172937_ln-doprava_pave)

DOLEJSKÝ, Roman. *Cyklostezka mezi Ždánicemi a Uhřicemi už slouží. Po deseti letech práce* [online]. Dostupné z [https://hodoninsky.denik.cz/zpravy\\_region/cyklostezka-mezi-zdanicemi-a-uhricemi-uz-slouzi-po-deseti-letech-prace-20160617.html](https://hodoninsky.denik.cz/zpravy_region/cyklostezka-mezi-zdanicemi-a-uhricemi-uz-slouzi-po-deseti-letech-prace-20160617.html)

SMUTNÝ, Jiří. *Ze Židlochovic bude jednou jezdit přímý vlak do Brna* [online]. Dostupné z <https://www.novinky.cz/vase-zpravy/jihomoravsky-kraj/brno-venkov/4862-46200-ze-zidlochovic-bude-jednou-jezdit-primy-vlak-do-brna.html>

ČTK. *Vlaky z Brna do Židlochovic a Hustopečí mají vyjet roku 2019* [online]. Dostupné z <https://www.brnskadrba.cz/zpravy/doprava/7674-vlak-y-z-brna-do-zidlochovic-a-hustopeci-maji-vyjet-roku-2019.html>