

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLMOUCI

Přirodovědecká fakulta

Katedra geografie

Miroslav PRZECZEK

**Jména železničních spojů z pohledu geografie**

Bakalářská práce

Vedoucí práce: Mgr. Pavel Klapka, Ph.D.

Olomouc 2015

## BIBLIOGRAFICKÝ ZÁZNAM

**Autor (osobní číslo):** Miroslav Przewczek (R13050)

**Studijní obor:** Regionální geografie

**Název práce:** Jména železničních spojů z pohledu geografie

**Title of thesis:** The names for railway connections: a geographical perspective

**Vedoucí práce:** Mgr. Pavel Klapka, Ph.D.

**Rozsah práce:** 71 stran

**Abstrakt:** Tato bakalářská práce se věnuje posouzení vhodnosti použitých jmen vlakových spojů odvozených od hydronym dle klasifikační metody založené na délce společného úseku tratě a vodního toku. Práce je také zdrojem informací o daných hydrologických objektech. Z jízdních řádů České republiky byly vybrány názvy vlakových spojů a časové údaje týkající se jejich provozu.

**Klíčová slova:** porejonyma, hydronyma, jízdní řády, železniční spoje, vodní tok, vodní plocha

**Abstract:** This thesis is devoted to assessing the appropriateness of the names of train lines derived from hydronym according to the classification method based on the length of the joint section of the track and the watercourse. The Bachelor thesis is also a source of information relevant hydrological objects. Titles train connections and timing information related to their operation were selected from timetables the Czech republic

**Keywords:** train names, hydro names, timetable, railway lines, watercourse, water surface

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracoval samostatně pod vedením Mgr. Pavla Klapky, Ph.D. a při jejím zpracování jsem použil pouze uvedené informační zdroje.

V Olomouci dne 10. května 2015

.....

Děkuji Mgr. Pavlu Klapkovi, Ph.D. za vedení během této bakalářské práce. Zároveň bych chtěl poděkovat i mé rodině, která mne podporovala po celou dobu studia.

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI  
Přírodovědecká fakulta  
Akademický rok: 2013/2014

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Miroslav PRZECZEK**  
Osobní číslo: **R13050**  
Studijní program: **B1301 Geografie**  
Studijní obor: **Regionální geografie**  
Název tématu: **Jména železničních spojů z pohledu geografie**  
Zadávající katedra: **Katedra geografie**

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

Práce bude teoreticky ukotvena v oblastech geografie dopravy (se zaměřením na dopravu železniční) a historické geografie (opět především v souvislosti s rozvojem železniční dopravy v českých zemích). Cílem práce bude provést typologii názvů železničních spojů vzhledem k charakteristikám geografického prostoru (fyzickogeografickým, kulturně - historickým apod.). Klasifikační kritéria budou zvolena po konzultacích s vedoucím práce. Práce rovněž zachytí proměny názvů železničních spojů v průběhu času.

Rozsah grafických prací: Podle potřeb zadání  
Rozsah pracovní zprávy: 5 000 - 8 000 slov  
Forma zpracování bakalářské práce: tištěná/elektronická  
Seznam odborné literatury:

- Abler, R., Adams, J. S., Gould, P. (1971): Spatial Organization. Prentice Hall, London.
- Atlas československých dějin. (Purš, J. et al. eds.) Ústřední správa geodézie a kartografie, Praha, 45 map sheets, 1965.
- Haggett, P. (1965): Locational Analysis in Human Geography. Edward Arnold, London.
- Haggett, P. (2001): Geography: a global synthesis. Prentice Hall, New York.
- Hlavačka, M. (1990): Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce. Academia, Praha.
- Hons, J. (1975): Dějiny dopravy na území ČSSR. ALFA, Bratislava.
- Morrill, R.L. (1974): The Spatial Organization of Society. Second Edition. Duxbury Press, Massachusetts.
- Pavlíček, S. (2002): Naše lokálky. Místní dráhy v Čechách, na Moravě a ve Slezsku. Dokořán, Praha Vimperk.
- Toušek, V., Kunc, J., Vystoupil, J. a kol.: Ekonomická a sociální geografie. Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, Plzeň.
- Jízdní řády ČSD, ČD, SŽDC

Vedoucí bakalářské práce: Mgr. Pavel Klapka, Ph.D.  
Katedra geografie

Datum zadání bakalářské práce: 23. dubna 2014  
Termín odevzdání bakalářské práce: 30. dubna 2015

L.S.

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

Doc. RNDr. Zdeněk Szczyrba, Ph.D.  
vedoucí katedry

V Olomouci dne 23. dubna 2014

## Obsah

<b>1</b>	<b>Úvod a cíle práce</b> .....	8
<b>2</b>	<b>Rešerše literatury</b> .....	9
2.1	Literatura věnující se železniční dopravě.....	9
2.2	Literatura věnující se hydrologii .....	9
2.3	Literatura věnující se názvům vlaků .....	10
<b>3</b>	<b>Železniční doprava</b> .....	11
3.1	Historie železniční dopravy ve světě.....	11
3.2	Historie železniční dopravy v českých zemích .....	12
3.3	Železniční síť ČR .....	13
<b>4</b>	<b>Názvy železničních spojů</b> .....	15
<b>5</b>	<b>Použitá metoda</b> .....	17
<b>6</b>	<b>Jména vlakových spojů odvozených od hydronym</b> .....	20
6.1	Jména odvozená od vodních toků .....	20
6.2	Jména spojů odvozená od vodních ploch.....	52
<b>7</b>	<b>Interpretace dosažených výsledků</b> .....	58
<b>8</b>	<b>Závěr</b> .....	63
<b>9</b>	<b>Summary</b> .....	64
<b>10</b>	<b>Seznam použitých zdrojů</b> .....	65
	Seznam použitých zkratk.....	71

# 1 Úvod a cíle práce

Železniční doprava je využívána pro přepravu nákladů i osob na střední a dlouhé vzdálenosti ve vnitrostátní i mezinárodní dopravě. Tato doprava představuje hojně využívaný dopravní systém, který ročně přepraví miliony cestujících. Každý, kdo alespoň jednou cestoval vlakem, mohl zaregistrovat, ať už při listování jízdním řádem nebo poslechem hlášení na vlakovém nádraží, že jsou některé vlaky označeny názvem. Tato jména bývají odvozena od jmen významných osobností, oblastí nebo pohoří. Patří k nim i názvy odvozené od vodních toků či vodních ploch. Voda totiž představuje nedílnou součást krajinné sféry a základní element života. Proto se nelze divit, že její postavení v rámci lidského života se promítlo i v názvech vlakových spojů.

Hlavním cílem mé práce je posouzení vhodnosti použitého názvu vlakového spoje vzhledem k hydrologickému objektu, kolem kterého vede železniční trať. Navrhl jsem proto vlastní klasifikační kritéria, která porovnávají vzdálenost tratě od vodního objektu. Dále se zabývám rozbohem jmen vnitrostátních vlakových spojů odvozených od hydronym. Krátce popisuji vodní tok či dílo. Dále sleduji vývoj porejonym, tedy vlastních jmen železničních spojů, v čase. K tomuto dílčímu cíli mi pomohla analýza vybraných jízdních řádů. Kromě vnitrostátních spojů se zabývám i spoji mířícími na Slovensko, jelikož Českou republiku s východními sousedy pojí společná, nejen železniční, historie.

Bakalářská práce je rozdělena do kapitol, které se věnují železniční historii a názvům vlakových spojů jako celku. Práce také popíše užitou klasifikační metodu a zhodnotí publikace věnující se těmto kapitolám.



## 2 Rešerše literatury

### 2.1 Literatura věnující se železniční dopravě

V této části práce jsem použil knihu *Dějiny dopravy na území ČSSR* autora Josefa Honse z roku 1975. Autor v ní popisuje historii nejen české dopravy od samého počátku lidské civilizace. Převážná část díla je věnována právě železniční dopravě a popisu jednotlivých traťových úseků, které byly v průběhu historie budovány.

Kromě železniční dopravy je dílo věnováno rovněž silniční, lodní a letecké dopravě.

Dalším zdrojem mi byl časopis *Dnešní svět*, který své 5. číslo 6. ročníku věnoval železniční dopravě, její historii a současnosti v rámci kontinentů a shrnutí klíčových pojmů. Články jsou obohaceny řadou map, které tak graficky znázorňují obsažená témata.

### 2.2 Literatura věnující se hydrologii

Základním studijním materiálem mé práce se stala kniha *Voda v České republice* (2006) kolektivu autorů pod vedením Jana Němce. Autoři vyčerpávajícím způsobem informují o vodě jako důležitém krajinném fenoménu, zmiňují se o chemických a fyzikálních vlastnostech vody a o jejím využití nejen v národním hospodářství. Převážná část publikace je věnována správě vodních toků. Autoři detailně popisují největší státní podniky, kterými jsou Povodí Labe, Vltavy, Ohře, Moravy a Odry. V rámci jednotlivých státních podniků se kolektiv autorů zaměřil na územní působnost podniků, hydrologickou charakteristiku povodí včetně vodních děl, energetické či dopravní využití toků a v neposlední řadě autoři zmiňují potenciální rizika povodí, jako jsou povodně a sucha.

Druhou publikací, ze které jsem čerpal informace o vodních dílech, je kniha *Rybníky v České republice* (2012) opět od kolektivu autorů pod vedením Jana Němce. Kniha představuje bohatý zdroj informací věnovaný rybníkům a rybníkářství, jejich historii, využití v národním hospodářství. Podstatná část díla popisuje rybníkářské

oblasti České republiky včetně největších rybníků. Dle mého názoru je v obou publikacích na danou problematiku patrný autorův obdobný úhel pohledu.

### **2.3 Literatura věnující se názvům vlaků**

Hlavním zdrojem kapitoly věnující se vlakovým názvům je dílo *Vlastní jména vlakových spojů na území ČR v letech 1993 – 2011* autorky Michaely Ficnarové z roku 2011. Ta shromáždila 294 vlakových porejonym z jízdnicích řádů mezi lety 1993 až 2011. Provedla jejich lingvistickou analýzu a charakteristiku, ze které vytvořila slovník porejonym. V něm jsou shrnuty motivační modely vedoucí k pojmenování vlaků a struktura zastoupení porejonym z hlediska počtu slov.

### 3 Železniční doprava

Zdrojem myšlenek a informací této kapitoly je kniha *Dějiny dopravy na území ČSSR* Josefa Honse (1975) a články *Historie železniční dopravy* a *Historie a současnost železniční dopravy v Česku* časopisu *Dnešní svět* (5. číslo, 6. ročník) pod vedením šéfredaktora Martina Hanuse.

#### 3.1 Historie železniční dopravy ve světě

Počátky železniční dopravy se datují k 6. století př. n. l., kdy v Řecku na rozkaz panovníka Periandra vznikla dopravní cesta zdánlivě se podobající dnešní železnici. Tato železnice byla pomocí lidské síly využívána k přepravě lodí přes Korintskou šíji, oddělující Korintský záliv a Egejské moře. Lodě tak docílily Egejského moře za kratší dobu, než kterou by strávily plavbou kolem celého Peloponéského poloostrova.

K oživení kolejové dopravy v Evropě došlo až ve středověku. Na počátku 16. století byl sepsán dokument, který popisuje dráhu používanou v Rakousku. Od 17. století kolejové tratě nabyly na důležitosti v přepravě surovin u velké části evropských uhelných dolů.

Rok 1758 se stal důležitým mezníkem anglické železniční dopravy. Byla zprovozněna nejstarší železnice světa, a to middletonská železnice v Leedsu. V roce 1768 pak byly v kolejišti poprvé použity železné pláty.

Jako první železniční trať na evropské pevnině byla vybudována koněspřežná dráha z Českých Budějovic do Lince. Stavba této dráhy byla zahájena v roce 1825 a v roce 1832 byla zprovozněna na celém svém úseku.

Pro další rozvoj železniční dopravy se stal zlomovým vynález parního stroje, který si v roce 1769 nechal patentovat James Watt. Tento stroj ovšem nebyl vhodný pro pohon lokomotiv

Až v roce 1804 Richard Trevithick představil první parní lokomotivu. Stálé zdokonalování této nové technologie vedlo v roce 1825 k otevření první veřejné železniční tratě na parní pohon. Ta sloužila jako trať nákladní. V roce 1830 došlo

k otevření první meziměstské železnice mezi městy Liverpool a Manchester. Rozchod kolejí nabyt rozměru 1435 mm a zároveň byl stanoven jako mezinárodní standard.

V 1. polovině 19. století se objevily první vlaky poháněné elektrickým proudem. V roce 1838 se Robertu Davidsonovi podařilo sestavit vůz napájený elektrickou baterií. 80. léta 19. století se stala významnými díky zprovoznění elektrifikované železniční tratě v Německu.

V 1. polovině 20. století dominoval v železniční dopravě stále parní pohon lokomotiv. Vynález spalovacího motoru s sebou přinesl výrobu nových, výkonnějších a také levnějších diesellových lokomotiv, které rychle nahradily lokomotivy parní.

Význam železniční dopravy poklesl ve 2. polovině 20. století. Zvrat nastal teprve s rozvojem vysokorychlostních vlaků. Jako příklad lze uvést japonský Šinkansen dosahující rychlosti až 300 km/h, jež byl poprvé představen v roce 1962. V roce 1981 pak byly do provozu uvedeny francouzské rychlostní vlaky TGV.

### **3.2 Historie železniční dopravy v českých zemích**

Od 20. let 19. století vznikaly železniční tratě na území dnešní České republiky primárně pro nákladní dopravu. Prvními železnicemi v Česku se staly koněspřežné dráhy spojující Linec s Českými Budějovicemi (1827) a Prahu s Lány (1830). Společnost Severní dráha císaře Ferdinanda umožnila roku 1839 zprovoznit první železnici pro parostrojní provoz. Tato společnost byla založena pro výstavbu a provoz železnice z Vídně k polským solným dolům s odbočkami do Brna, Olomouce a Opavy. Roku 1841 začal železniční tratě budovat také stát. Kompletní síť hlavních železničních tratí pak byla vybudována do 70. let 19. století. Od roku 1880 začal stát podporovat výstavbu lokálních drah, z nichž většinu spravovaly velké soukromé společnosti.

V 50. letech 19. století se hlavním hybatelem pokroku staly uhelné těžářské společnosti. Většina tratí tak mířila k místům těžby (Buštěhradská dráha, Brněnsko-rosická dráha a Ústecko-teplická dráha). Již v 60. letech 19. století byly železnici propojeny významné průmyslové regiony s místy odbytu či výměnného obchodu (Česká západní dráha, Turnovsko-kralupsko-pražská dráha).

Během 1. světové války došlo k podřízení železnic Rakousko-Uherska potřebám armády. Civilní osobní doprava byla radikálně omezena. Poté, co se rozpadla monarchie, se začíná psát historie Československých státních drah (ČSD). Významnou

úlohou se v této době stalo posílení propojení českých zemí se Slovenskem. V období první republiky se taktéž rozmohl vývoj nových motorových vozů, jež nahradily používané parní lokomotivy. V průběhu 2. světové války železniční tratě opět sloužily k přepravě vojáků na frontu. Po vyhlášení všeobecné mobilizace se železniční doprava významně podílela na zásobování armády střelivem a technikou. Po konci 2. světové války se stalo prioritou zprovoznění těžce poškozených železničních úseků. Zároveň došlo k zestátnění drah. V 50. a 60. letech 20. století proběhla na českém území elektrifikace podstatné části strategicky důležitých železničních tratí a také masový nástup motorových lokomotiv. Provoz parních lokomotiv byl ukončen v roce 1980. V roce 1953 byla dobudována trať z Havlíčkova Brodu do Brna, čímž se dokončila výstavba hlavních tratí na českém území.

V důsledku rozpadu Československa v roce 1993 propukly změny v organizační struktuře. ČSD i dopravní síť se rozdělily mezi Českou republiku a Slovensko za vzniku nástupnických podniků České dráhy (ČD) a Železnice Slovenskej republiky (ŽSR).

Hlavním cílem nové éry ČD se stala modernizace hlavních tratí. Ta měla přinést efektivní dopravní spojení evropskými a tuzemskými železnic, navýšení rychlostí až na 160 km/h, zlepšení technického zázemí a zvýšenou bezpečnost a pohodlí cestujících. Proto se také začaly budovat tzv. **tranzitní železniční koridory** (viz obr. 4). Územím ČR procházejí čtyři tyto koridory (MDCR.CZ, 2006).

1. (Berlín – Drážďany) – Děčín – Praha – Pardubice – Česká Třebová – Brno – Břeclav – (Viedeň/ Bratislava – Budapešť)
2. (Gdaňsk – Varšava – Katovice) – Petrovice u Karviné – Ostrava – Přerov – Břeclav; odbočná větev Přerov – Olomouc – Česká Třebová
3. (Le Havre – Paříž – Frankfurt nad Mohanem) – Cheb – Plzeň – Praha – Ostrava – (Žilina – Košice – Lvov); odbočná větev Plzeň – Domažlice – (Norimberk)
4. (Stockholm - Drážďany) – Děčín – Praha – Tábor – Veselí nad Lužnicí – České Budějovice – Horní Dvořiště – (Linec – Salzburg – Lublaň – Rijeka – Záhřeb)

### 3.3 Železniční síť ČR

Železniční síť ČR dosahuje délky 9 458 km (k 31.12.2014) a průměrnou délkou 0,12 km na 1 km<sup>2</sup> rozlohy státu se řadí mezi nejhustší sítě na světě. Její hustota je ovšem

podmíněna hustotou zalidnění, ekonomicko - hospodářským potenciálem území a surovinovou základnou. Elektrifikována je asi třetina tratí, které však představují nejvýznamnější tahy, na kterých dochází k zajištění tří čtvrtin veškeré přepravy. Nejnižší položenou stanicí je Dolní Žleb u Hřenska (130 m n. m.), naopak nejvýše položenou stanicí je Kubova Huť na Šumavě ve výšce 995 m n. m. (SZDC.CZ, 2014)

klíčové pojmy:

**Železniční síť** – „souhrn všech železničních dopravních cest na daném území. Železniční síť je dále dělena na dílčí části, které jsou ohraničené zpravidla významnými železničními stanicemi nebo železničními uzly. Tyto dílčí části označujeme jako **železniční tratě**“ (ŠKAPA, 2007, s. 14)

## 4 Názvy železničních spojů

Příčin, jež daly vzniknout tradici pojmenovávání vlakových spojů, je celá řada. Prvotním záměrem bylo označení spojů, které ve své době patřily k unikátním jak svou trasou, tak kvalitou vozů nebo rychlostí. Tohoto výsostného práva užívaly nejprve pouze mezistátní dálkové spoje, později s rozvojem železnice a vzestupem kvantity spojů i vnitrostátní linky.

Dalším důvodem je zlepšení orientace mezi spoji. Dnešní železniční osobní doprava nabízí množství linek a při pohledu do jízdního řádu se člověk snadno ztratí v číselných označeních vlaků. Název vlaku tedy slouží jako jakási nápověda o směru jízdy a charakteru linky. Jaroslav Hubáček dodává: „odborná, služební označení jsou víceslovná a tím v určitých situacích poněkud těžkopádná, srovnej např. *místenkový rychlík číslo 42* s jednoznačným krátkým pojmenováním *Ostravan*“ (HUBÁČEK, 1966).

V neposlední řadě je pojmenování spojeno s tímto standardem v západní Evropě, jež se pyšní vysokou kvalitou železniční sítě, vozů, tradicí označování vlaků jmény a také vlivem na určování trendů a inovací. Jak uvádí Michaela Ficnarová: „Deutsche Bahn v roce 2003 rozhodl, že z důvodu neúnosného počtu existujících názvů zruší pojmenování všech názvů v Německu. Důsledkem toho bylo, že mezi roky 2003 a 2004 projížděly bezejmenné vlaky Německem, ale také sousedními státy (včetně ČR), přestože tyto státy měly právo si název na svém území ponechat“ (FICNAROVÁ, 2011, s. 18).

Zřejmě první vlakový název byl použit roku 1936 pro rychlík **Slovenská strela**, spojující nejvýznamnější města Československa – Prahu s Bratislavou. Další jména se začala objevovat v poválečných letech, kdy se na železnici postupně představil **Ostravan** (Praha – Bohumín), **Krakonoš** (Praha – Svoboda nad Úpou), **Junák** (Plzeň – Brno) nebo **Perníkář** (Havlíčkův Brod – Pardubice). V 60. letech existovalo 18 názvů, z nichž většina patřila mezistátním spojům. Zeměpisná jména hrála hlavně v 70. letech 20. století jednu z klíčových rolí. Jejich původ spočíval v zemských jménech (Bohemia, Polonia), jménech měst (Praga, Detvan), horstev (Vihorlat, Tatran) nebo vodstva (Hornád, Hron). Postupný trend pojmenovávání vlaků se rozvíjel i v 80. letech, kdy se na železnicích v roce 1988 vyskytuje 79 porejonym (FICNAROVÁ, 2011, s. 17).

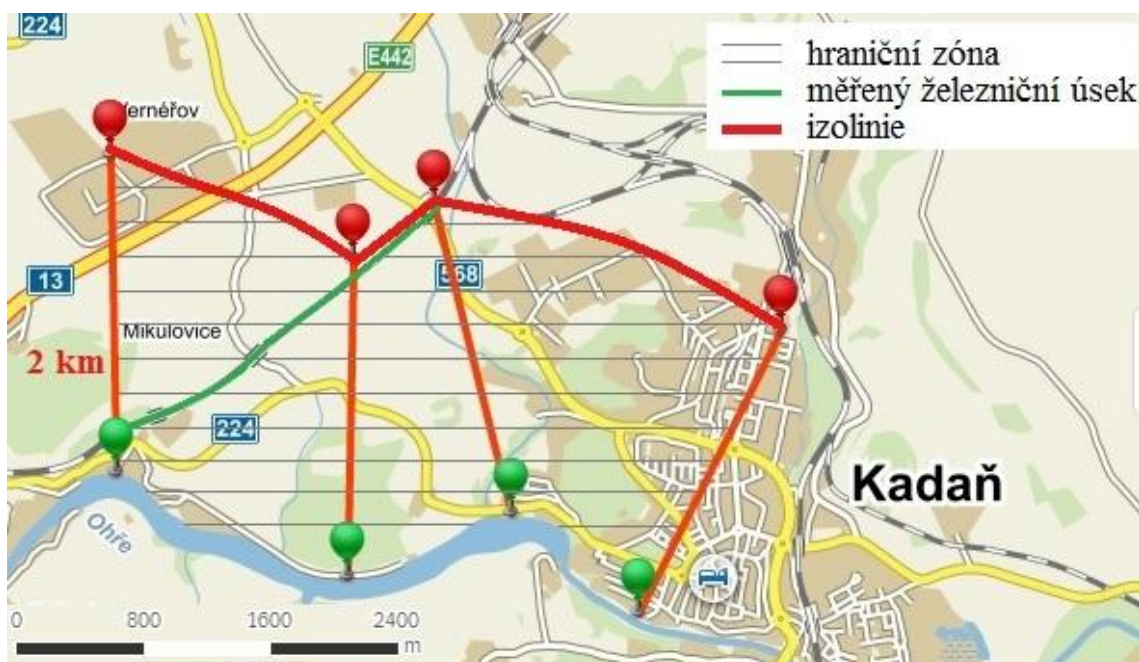
Rozpad Československa vnesl do jízdnic rádů nová pojmenování a úbytek názvů, které užívaly pouze spoje provozované na Slovensku (např. Gerlach, Spišian)



## 5 Použitá metoda

Klasifikace vhodnosti použití názvů železničních spojů spočívá, jak již bylo zmíněno v kapitole Úvod, v excerpci názvů vlaků odvozených od hydronym. Výběr byl proveden z jízdních řádů z let 1955/56, 1960/61, 1985/86 a souvislé řady let 1989 až 2015. Původně měly být názvy vybrány z jízdních řádů od roku 1950 do roku 2015, čímž by byl zachycen úplný vývoj názvů hydronym v čase. Problém však nastal při vyhledávání těchto jízdních řádů. Proto jsem vybral exemplární vzorky, jež alespoň zčásti zachytily vývoj spojů odvozených od hydronym.

Samotné kritérium je založeno na poměru celkové délky tratě k délce úseku, který svou vzdáleností od vodního toku, podle něhož spoj nese název, spadá do stanovené nejzazší měřené hranice. Tato hranice adekvátnosti užitého názvu byla stanovena na 2 km od říční linie. Naměřená data pochází ze serveru Mapy.cz. Metoda je znázorněna na následujícím obrázku.



Obr. 1: Názorná ukázka použité metody

(zdroj: MAPY.CZ, 2015)

Z měřených železničních úseků (MŽÚ), které spadají do hranice 2 km vzdušnou čarou od říční linie, byla sečtena celková vzdálenost. Tato vzdálenost byla následně vydělena celkovou délkou trati (CD), na které spoj provozuje svou činnost. Nutno dodat, že metoda výběru izolinie nespočívá v kolmé vzdálenosti k říční linii, nýbrž se snaží najít nejzazší 2 km vzdálenost od říčního toku. Výsledné číslo vynásobené 100

udává procentuální shodu (PS) délky říčního toku s délkou tratě. Použitou metodu lze matematicky vyjádřit takto:

$$PS (\%) = (MŽÚ/CD) * 100$$

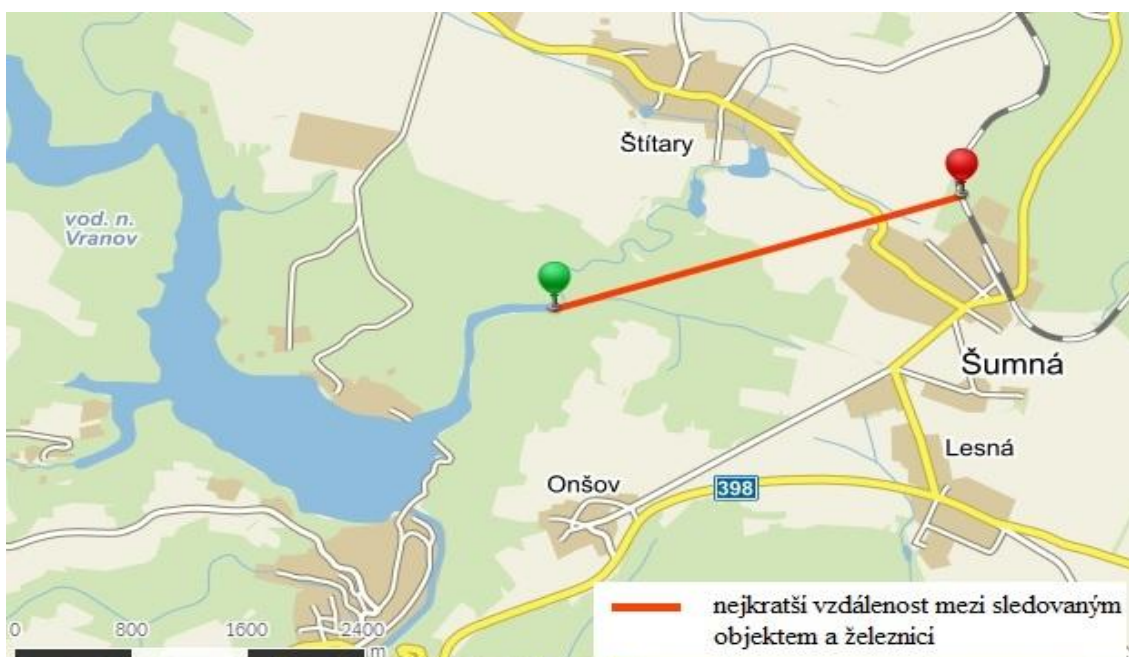
Na základě výpočtu procentuální shody (PS) jsem navrhl stupnici skládající se ze tří kategorií, které vyjadřují *míru vhodnosti užitého názvu*.

**Tab. 1: Klasifikační stupnice míry vhodnosti názvu**

míra vhodnosti názvu	procento shody (PS)	komentář
1	20,1 % a více	zcela vhodně zvolený název
2	10,1 % až 20,0 %	poměrně vhodně zvolený název
3	10,0 % a méně	nevhodně zvolený název

(zdroj: vlastní návrh)

Odlíšná metoda byla zvolena pro klasifikaci hydrologických objektů, které nemají liniový charakter. Podstatou metody je rozdělení názvů vlakových spojů odvozených od hydrologických objektů na základě jejich vzdálenosti od železnice. Tedy, na rozdíl od předchozí metody, bez přepočtu na celkové procento shody trati s objektem. Metoda je znázorněna na následujícím obrázku.



**Obr. 2: Názorná ukázka použité metody pro plošné hydrologické objekty**  
(zdroj: MAPY.CZ 2015)

Z obrázku vyplývá, že tato metoda spočívá v hledání nejkratší vzdálenosti mezi tratí a hydrologickým objektem. Stejně jako u předešlé metody byla naměřená data rozdělena do tří kategorií.

**Tab. 2: Klasifikační stupnice míry vhodnosti názvu**

míra vhodnosti názvu	vzdálenost mezi hydrologickým objektem a tratí	komentář
1	500,0 m a méně	zcela vhodně zvolený název
2	500,1 m až 2000,0 m	poměrně vhodně zvolený název
3	2000,1 m a více	nevhodně zvolený název

(zdroj: vlastní návrh)

Důvodem volby 2 km vzdálenosti je fakt, že zemský reliéf je velmi členitý a proto je tato vzdálenost zanedbatelná. Železnice byly budovány v místech s minimálním výškovým rozdílem. Tedy většinou podél řek a jejich údolí, která jsou širší a vhodnější pro výstavbu železnice. Mnohdy si však stavitelé, zvláště v příhraničních oblastech ČR, jež jsou lemovány pohořími, museli pomoci buď vyhledáním alternativní schůdné trasy v okolním terénu nebo terénní překážku řešit technickou stavbou (ražením tunelů nebo stavbou mostů). V tomto případě se mnohdy železniční trať vzdaluje výrazněji od vodního objektu.

Jelikož vlakové spoje často měnily své výchozí a cílové stanice, rozhodl jsem se v rámci posouzení vybrat takovou trať, která je aktuálně v provozu. Pokud již spoj provozován není, použil jsem trasu, která byla v minulosti využívána nejčastěji. Pokud ani tato podmínka nebyla splněna, vybral jsem trasu, která by byla z pohledu procentuální shody nejvhodnější.

## 6 Jména vlakových spojů odvozených od hydronym

Informace o délce tratí pochází z webových stránek ČD (2015):*Hledání spojení*[online]

### 6.1 Jména odvozená od vodních toků

Pokud není uvedeno jinak, číselné charakteristiky vodních toků a povodí (včetně výšky pramene a ústí) pochází z webových stránek VÚV TGM (2014): *Charakteristiky toků a povodí ČR* [online]

## BEČVA

Žilina – Vsetín – Olomouc – Praha, hl. n.

*Délka trati:* 436 km

*Délka toku:* 119,6 km (DIDEROT 1, 1999, s. 346)

*Plocha povodí:* 1 625 km<sup>2</sup> (DIDEROT 1, 1999, s. 346)

Řeka Bečva vzniká soutokem Vsetínské a Rožnovské Bečvy u Valašského Meziříčí. Nejen Bečva, ale i ostatní vodní toky v jejím povodí, mají charakter horských bystřin (NĚMEC a kol., 2006, s. 193). Tato skutečnost je obsažena i v etymologii názvu Bečva, jež patří k nejstarším slovanským vodním názvům a je odvozeno od základu slova Bečet, tedy „naříkavě plakat“ (LUTTERER, ŠRÁMEK, 2004, s. 42). Největší levostranný přítok Moravy je v úseku Valašské Meziříčí – Tovačov hojně využíván k vodáckému sportu. Největšími nádržemi jsou Karolinka (44 ha), Velký choryňský rybník (36 ha) a Bystřička (22 ha). Bečva ústí do Moravy u obce Troubky v nadmořské výšce 195 m n. m.

*Hodnocení:* Železnice probíhá v blízkosti vodního toku od zastávky Ústí u Vsetína, kde dochází k soutoku Vsetínské Bečvy se Senicí a dále pak pokračuje přes Vsetín, Valašské Meziříčí, Hranice na Moravě, Lipník nad Bečvou až k Přerovu, od kterého trať pokračuje severozápadním směrem na Olomouc, zatímco řeka pokračuje k jihozápadnímu soutoku s Moravou u obce Troubky, které byly v roce 1997 zničeny

povodněmi. Bečva představuje jeden z nejdéle jezdících spojů odvozených od hydronym, jenž se poprvé objevil v roce 1977 (FICNAROVÁ, 2011, s. 53). Velmi často linka měnila výchozí i cílové stanice. Vybrané jízdní řády z 80. let informují, že spoj jezdil na trase Praha – Košice, 90. léta kombinovala spojení stanic Košice – Cheb, Františkovy Lázně – Košice a Žilina - Cheb. Milénium přineslo spojení západočeských měst Chebu a Františkových Lázní se Vsetínem nebo Žilinou. Od roku 2008 linka poskytovala přepravu mezi Prahou a Vsetínem (popřípadě Horní Lidčiči), prodloužení trasy do Žiliny se datuje k roku 2013.

Míra vhodnosti názvu: **2** (MŽÚ = 76,3 km; PS = 17,5 %; **18.** nejvhodnější název)

## **BEROUNKA**

Praha, hl. n. – Hořovice – Plzeň

*Délka trati:* 113 km

*Délka toku:* 139,5 km

*Plocha povodí:* 8 854,2 km<sup>2</sup>

Název Berounka byl poprvé užit roku 1638, do té doby se říční úsek mezi Plzní, Berounem a Prahou jmenoval Mže, Misa, Plzenská voda nebo Černá voda. Název řeky je odvozen podle Berouna, kde přípona *-ka* zdůrazňuje příslušnost k městu (LUTTERER, ŠRÁMEK, 2004, s. 45). Berounka vzniká soutokem Mže a Radbuzy v Plzni v nadmořské výšce 301 m n. m. Tento největší levostranný přítok Vltavy protéká CHKO Český kras a CHKO Křivoklátsko, ve kterém řeka vytvořila svou erozní činností hluboké kaňonovité údolí (KRIVOKLATSKO.OCHRANAPRIRODY.CZ 2015). Berounka ústí do Vltavy v Praze – Lahovicích ve výšce 301 m n. m.

Hodnocení: Trasa vlaku lemuje tok Berounky v délce 30 km od soutoku s Vltavou až po Beroun. Poté se od sebe linie odklánějí (trať vede JZ směrem, zatímco Berounka svým tokem vytváří jakýsi půlkruhový obrys kolem CHKO Křivoklátsko), aby se u Chrásti opět přiblížily a společně docílily Plzně. Linka byla zavedena epizodně mezi lety 1993 a 1994 (Žilina – Karlovy Vary), posléze 2007 až 2008 (Praha – Plzeň). Od roku 2013 jezdí pravidelně na trase Praha – Plzeň.

Míra vhodnosti názvu: **1** (MŽÚ = 45,9 km; PS = 40,6 %; **4.** nejvhodnější název)

## **BÍLINA**

Praha, hl. n. – Ústí nad Labem – Cheb

*Délka trati:* 288 km

*Délka toku:* 81,9 km

*Plocha povodí:* 1 082,5 km<sup>2</sup>

Bílina pramení ve výšce 823 m n. m. pod Kamennou hůrkou a ústí do Labe v Ústí nad Labem v nadmořské výšce 133 m n. m. Bílina je využívána v severočeském průmyslu (přivaděč Ohře – Bílina posiluje průtok v Bílině tak, aby její vody stačily potřebám energetiky a průmyslu na Mostecku), který výrazně ovlivnil kvalitu vody (DIDEROT 1, 1999, s. 394). Řeka patří mezi nejznečištěnější vodní toky ČR a dnes tak popírá původ jména, které je odvozeno od přídavného jména *bílý*, čili „čistá a průzračná voda“ (LUTTERER, ŠRÁMEK 2004, s. 47). Koryto řeky muselo ustoupit právě potřebám těžebního průmyslu a tok je z části veden umělým korytem Ervěnického koridoru (BLAŽEK a kol., 2006, s. 178).

*Hodnocení:* Na řece leží mimo jiné města jako Jirkov, Most, Bílina a Ústí nad Labem, která jsou zároveň stanicemi pro stejně nazvaný rychlík. Železniční trať je vedena z velké části právě podél vodního toku od Mostu k Bílině, kde řeka pokračuje SV směrem k Ústí nad Labem, zatímco trať vede do Ústí nad Labem oklikou přes Teplice. Poprvé tato linka vyjela v roce 2008 a stále si udržuje směr Praha – Cheb.

*Míra vhodnosti názvu:* **2** (MŽÚ = 43,5 km; PS = 15,1 %; **20.** nejvhodnější název)

## **BOBRAVA**

Jihlava – Náměšť nad Oslavou – Brno

*Délka trati:* 104 km

*Délka toku:* 35,2 km

*Plocha povodí:* 187,3 km<sup>2</sup>

Bobrava pramení u Domašova v nadmořské výšce 498 m n. m. a ústí do Svratky u Popovic (187 m n. m). Ve střední části toku se nachází přírodní park Bobrava, který je

významný zachovalými lesními komplexy, minimální zástavbou a několika větrnými mlýny, které zapadají do rázu zdejší krajiny (KAMENICKÁ, 2011, s. 7). Jméno Bobrava, jež bylo poprvé zaznamenáno roku 1048, znamená „bobří řeka“ (LUTTERER, ŠRÁMEK, 2004, s. 49).

Hodnocení: Trať s řekou probíhá souběžně od Zastávky u Brna přes Rosice do Střelíc, kde trať pokračuje západním směrem k Brnu a Bobrava teče JV směrem k soutoku se Svratkou. Spoj je na českých železnicích provozován od roku 2012.

Míra vhodnosti názvu: **2** (MŽÚ = 13,2 km; PS = 12,7 %; **24.** nejvhodnější název)

## **CIDLINA**

Praha, hl. n. – Hradec Králové – Trutnov

*Délka trati:* 185 km

*Délka toku:* 87,3 km

*Plocha povodí:* 1 164,5 km<sup>2</sup>

Cidlina pramení v Ještědsko – kozákovském hřbetu na svahu hory Tábor ve výšce 559 m n. m. Základem názvu je přídavné jméno *čedlý*, tedy „čirý, čistý“ (LUTTERER, ŠRÁMEK, 2004, s. 61). Řeka protéká významnou rybníkářskou oblastí. Největším rybníkem na Cidlině je s 258 ha Žehuňský rybník, který je největším rybníkem Středočeského kraje a zároveň jedním z nejdelších v ČR (5,5 km) (NĚMEC a kol., 2012, s. 209).

Hodnocení: Linie se střetávají u Chlumce nad Cidlinou, odkud ze severu přitéká Cidlina a od východu vede trať z Hradce Králové. Společně pokračují kolem Žehuňského rybníka až k ústí Cidliny do Labe před Poděbrady (186 m n. m.). Linka je provozována pravidelně od roku 2008.

Míra vhodnosti názvu: **2** (MŽÚ = 25,7 km; PS = 13,9 %; **23.** nejvhodnější název)

## **DOUBRAVA**

Pardubice – Havlíčkův Brod – Jihlava

*Délka trati:* 104 km

*Délka toku:* 88,3 km

*Plocha povodí:* 591,4 km<sup>2</sup>

Levostranný přítok Labe pramení v Českomoravské vrchovině poblíž rybníku Velké Dářko v nadmořské výšce 624 m n. m. Název Doubrava znamená lesní „louka, luh“ (LUTTERER, ŠRÁMEK, 2004, s. 78). Na řece je vybudována přehrada Pařížov, která je považována za jednu z nejhezčích českých přehrad a zároveň je prohlášena za kulturní památku. Výstavba probíhala v letech 1909 až 1913 a zadržuje 1,76 mil. m<sup>3</sup> vody (NĚMEC a kol., 2006, s. 149).

Hodnocení: Linie souběžně probíhají od Ždírcce nad Doubravou po Chotěboř západním směrem, kde se následně oddělují. Železnice pokračuje v jižním směru k Havlíčkovu Brodu, zatímco řeka proudí SZ směrem k soutoku s Labem u Týnce nad Labem (196 m n. m.). Spoj zajišťoval přepravu od roku 2006 do roku 2012 na trati Pardubice – Jihlava, následně linka spojovala stanice Pardubice a Havlíčkův Brod. Naposledy se spoj v jízdních řádech objevil v roce 2013.

Míra vhodnosti názvu: **2** (MŽÚ = 12,1 km; PS = 11,6 %; **28.** nejvhodnější název)

## **DŘEVNICE**

Olomouc – Otrokovice – Luhačovice

*Délka trati:* 104 km

*Délka toku:* 41,6 km

*Plocha povodí:* 435,2 km<sup>2</sup>

Dřevnice pramení v Hostýnských vrších ve výšce 560 m n. m. a do Moravy ústí v Otrokovicích v nadmořské výšce 177 m n. m. Rostoucí průmyslový potenciál Zlína byl příčinou výstavby vodní nádrže Slušovice v letech 1972 až 1976, která zásobuje



Zlín a okolí pitnou vodou (PMO.CZ 2010). Výměra vodní plochy je 78 ha a objem zadržované vody činí téměř 10 mil. m<sup>3</sup> (NĚMEC a kol., 2006, s. 199).

Hodnocení: Železnice pouze křížuje Dřevnici před jejím soutokem s Moravou v Otrokovicích (177 m n. m.), odkud trať dále pokračuje právě podél Moravy k Uherskému Hradišti. Spoj zajišťoval přepravu mezi lety 2012 a 2014 mezi stanicemi Praha – Luhačovice a Olomouc – Otrokovice.

Míra vhodnosti názvu: **3** (MŽÚ = 6,7 km; PS = 6,4 %; **37.** nejvhodnější název)

## DYJE

Znojmo – Břeclav – Praha, hl. n. - Děčín

*Délka trati:* 689 km

*Délka toku:* 305,6 km (DIDEROT 2, 1999, s. 320)

*Plocha povodí:* 13 418,7 km<sup>2</sup> (DIDEROT 2, 1999, s. 320)

Dyje vzniká soutokem Rakouské a Moravské Dyje na rakouském území a do ČR vtéká ve výšce 382 m n. m. Na horním toku byla vybudována vodní nádrž Vranov, odkud následně řeka proudí JV směrem, kde meandruje ve strmém a zalesněném údolí NP Podyjí. Dyje zde rovněž tvoří státní hranici s Rakouskem. Na soutoku s největšími přítoky Svratkou a Jihlavou je vystavěna soustava tří údolních nádrží pojmenovaná Nové Mlýny, které představují největší vodní plochu (3238,6 ha) na Moravě (NĚMEC a kol., 2006, s. 200). Následně Dyje teče JV směrem, kde u Lanžhota ústí do Moravy ve výšce 151 m n. m. Jméno Dyje patří k nejstarším ve střední Evropě, základ tvoří kořen *dheu*, tedy „běžet, téci“ (LUTTERER, ŠRÁMEK, 2004, s. 81).

Hodnocení: Společné úseky jsou poznamenány značnou deviatilitou obou linií. Říční a železniční linie jsou souběžné od výchozí stanice Znojmo do Hodonic, poté trať řeku kříží u Hrušovan nad Jevišovkou a za poslední úsek souběhu lze označit úsek Břeclav – Podivín. Linka se v jízdních řádech objevovala mezi lety 1985 a 1993, kdy spoj střídavě jezdil mezi stanicemi Znojmo – Praha, Mas. n. a Děčín – Znojmo. Poslední rok svého provozu spojoval pouze Znojmo s Děčínem.

Míra vhodnosti názvu: **3** (MŽÚ = 27,1 km; PS = 3,9 %; **40.** nejvhodnější název)

## HORNÁD

Praha, hl. n. – Bohumín – Žilina – Košice

*Délka trati:* 703 km

*Délka toku:* 282 km (DIDEROT 3, 1999, s. 217)

*Plocha povodí:* 4 403 km<sup>2</sup> (DIDEROT 3, 1999, s. 217)

Hornád pramení v Nízkých Tatrách, odkud teče k východu přes Slovenský ráj, kde vytváří kaňonovité údolí nazývané *Prielom Hornádu*. Následně před Košicemi mění směr k jihu, v Maďarsku se pak vlévá do řeky Slaná (DIDEROT 3, 1999, s. 218).

Hodnocení: Trať s Hornádem vede souběžně prakticky od Popradu přes Spišskou Novou Ves až k cílové stanici v Košicích v celkové délce přes 82 km. Dnes je linka Hornád, jejíž počátek se datuje k roku 1973 a představuje tak nejstarší hydrologické porejonymum (FICNAROVÁ, 2011, s. 113), provozována mezi Budapeští a Košicemi. Na českých železnicích působila linka, spojující Prahu s Košicemi, do roku 1993. Poté se ještě na tuzemských železnicích objevovala mezi lety 1997 až 2000.

Míra vhodnosti názvu: **2** (MŽÚ = 86,2 km; PS = 12,3 %; **25.** nejvhodnější název)

## HRON

Praha, hl. n. – Bohumín – Žilina – Zvolen

*Délka trati:* 580 km

*Délka toku:* 284 km (DIDEROT 3, 1999, s. 235)

*Plocha povodí:* 5 455 km<sup>2</sup> (DIDEROT 3, 1999, s. 235)

Řeka pramení v Nízkých Tatrách a u města Štúrovo ústí do Dunaje (DIDEROT 3, 1999, s. 235). Na řece leží města Brezno, Banská Bystrica, Zvolen, Žiar nad Hronom, Žiarnovica, Želiezovce a Štúrovo. Hron je hojně využíván vodáky.

Hodnocení: Trať se s řekou sbíhá u Banské Bystrice a společně pokračují jižním směrem ke Zvolenu. Linka, spojující Zvolen s Prahou, se na železnici objevila v roce 1974 (FICNAROVÁ, 2011, s. 116) a svou činnost na českých železnicích ukončila v roce 1996. V současnosti spoj zajišťuje provoz na trati Banská Bystrica – Bratislava.

Míra vhodnosti názvu: **3** (MŽÚ = 26,3 km; PS = 4,5 %; **39.** nejvhodnější název)

## **CHOMUTOVKA**

Praha, hl. n. – Ústí nad Labem – Chomutov

*Délka trati:* 177 km

*Délka toku:* 50,4 km

*Plocha povodí:* 185,7 km<sup>2</sup>

Levostranný přítok Ohře pramení pod Novoveským vrchem v Krušných horách ve výšce 863 m n. m. a u Postoloprts se vlévá do Ohře (181 m n. m.). Řeka protéká PP Bezručovo údolí, které se řadí k jednomu z nejdelších a nejhlubších údolí Krušných hor (NATURE.CZ, 2006). Základ názvu je ve slově *chomút* nebo *chomout*, tj. označení neobratného člověka (LUTTERER, ŠRÁMEK, 2004, s. 107).

Hodnocení: Trať pouze křížuje Chomutovku mezi koncovými úseky Chomutov – město a Chomutov. Linka je v provozu od roku 2009.

Míra vhodnosti názvu: **3** (MŽÚ = 3,1 km; PS = 1,7 %; **44.** nejvhodnější název)

## **CHRUDIMKA**

Pardubice – Havlíčkův Brod – Jihlava

*Délka trati:* 121 km

*Délka toku:* 105,9 km

*Plocha povodí:* 866,2 km<sup>2</sup>

Řeka pramení v Železných horách ve výšce 705 m n. m. Vodami Chrudimky jsou napájeny přehrady Hamry, Seč I a II, Křižanovice I a II. Zatímco Hamry a Křižanovice mimo jiné zásobují pitnou vodou Hlinsko a okolí (respektive Chrudimsko a Pardubicko), přehrada Seč slouží primárně k energetickému využití (PLA.CZ, 2012). Původ názvu lze nalézt v osobním jménu Chrudim, jež znamená „neduživý, slabý“ (LUTTERER, ŠRÁMEK, 2004, s. 108).

Hodnocení: Říční a železniční linie se setkávají za vodním dílem Hamry u Hlinska, kde spolu krátce pokračují JZ směrem. Následně se díky své deviatilitě střetávají na úseku Slatiňany – Chrudim, aby se od sebe opět vzdálily a sešly u Pardubic, kde Chrudimka ústí do Labe (215 m n. m.). Mezi lety 1994 až 1999 linka spojovala Havlíčkův Brod s Hradcem Králové, respektive Jaroměří. Po sedmileté odmlce se spoj opět objevil na tratích mezi stanicemi Brno – Pardubice, Pardubice – Havlíčkův Brod nebo (nejčastěji) mezi Pardubicemi a Jihlavou. Provoz linky byl ukončen v roce 2012.

Míra vhodnosti názvu: **2** (MŽÚ = 17,5 km; PS = 14,5 %; **22.** nejvhodnější název)

## **JEVIŠOVKA**

Brno – Moravský Krumlov – Hrušovany nad Jevišovkou

*Délka trati:* 63 km

*Délka toku:* 81,7 km

*Plocha povodí:* 787,1 km<sup>2</sup>

Jevišovka pramení v JV části Českomoravské vrchoviny v nadmořské výšce 557 m n. m. a vlévá se do Dyje u Novosedel ve výšce 175 m n. m. Na toku je vybudováno vodní dílo Jevišovice, které se řadí mezi nejstarší ve střední Evropě. Dílo bylo vystavěno v letech 1894 až 1897 z důvodu ochrany dolního toku Jevišovky před povodněmi. První myšlenky o výstavbě se však objevily již v 80. letech 19. století. Technická památka je v současné době využívána k rekreaci a sportovnímu rybolovu (PMO.CZ, 2010).

Hodnocení: Trať se k Hrušovanům nad Jevišovkou blíží ze severu, zatímco řeka proudí ze západu ke svému ústí do Dyje. Trať tak řeku křížuje pouze před cílovou stanicí v Hrušovanech nad Jevišovkou. Spoj byl v provozu mezi lety 2012 a 2013.

Míra vhodnosti názvu: **3** (MŽÚ = 4,3 km; PS = 6,8 %; **36.** nejvhodnější název)

## **JIHLAVA**

Brno – Třebíč – Jihlava

*Délka trati:* 104 km

*Délka toku:* 180,8 km

*Plocha povodí:* 2 996,5 km<sup>2</sup>

Jihlava pramení na Českomoravské vrchovině ve výšce 666 m n. m. U Třebíče se na toku Jihlavy nachází přehrady Dalešice a Mohelno, které zásobují vodou jadernou elektrárnu Dalešice. Odtud se řeka vydává JV směrem do své nížinné části, kde se vlévá do Svratky u vodní nádrže Nové Mlýny ve výšce 169 m n. m. (NĚMEC a kol., 2006, s. 194). Svůj název Jihlava patrně dostala díky svému kamenitému dnu, které bylo ostré jako bodliny ježka (LUTTERER, ŠRÁMEK, 2004, s. 116).

Hodnocení: Linie spolu vedou od Jihlavy přes Třebíč k městyso Vladislav, kde trať pokračuje východním směrem k Náměšti nad Oslavou, zatímco řeka proudí JV k přehradě Dalešice. Linka jezdí pravidelně od roku 2007. První rok provozu spojovala Brno s Českými Budějovicemi, následně zajišťovala spojení na trati Brno – Jihlava a Strakonice – Brno. V současnosti se spoj objevuje pouze mezi Brnem a Jihlavou.

Míra vhodnosti názvu: **1** (MŽÚ = 49,1 km; PS = 47,2 %; **2.** nejvhodnější název)

## **JIZERA**

Praha, Vrš. – Mladá Boleslav – Turnov

*Délka trati:* 105 km

*Délka toku:* 167 km

*Plocha povodí:* 2 145,2 km<sup>2</sup>

Jizera pramení na polské straně Jizerských hor ve výšce 888 m n. m. a ústí do Labe v Lázních Toušeň ve výšce 169 m n. m. Největší přítok středního Labe vytváří v délce 17 km státní hranici s Polskem. Vodárenský komplex v Káraném (při ústí Jizery do Labe) jímá artéskou vodu z hloubky 80 m a představuje tak jeden ze zdrojů pitné vody pro Prahu (NĚMEC a kol., 2006, s. 143). Původ slova Jizera lze nalézt v kořeni

*eis-/ois/is-*, tedy „bystře proudit, prudce se pohybovat“ (LUTTERER, ŠRÁMEK 2004, s. 119).

Hodnocení: Linie vedou souběžně od Turnova přes Mnichovo Hradiště a Mladou Boleslav k obci Hrušov, kde trať pokračuje JZ směrem k Neratovicím, zatímco Jizera teče jižním směrem k soutoku s Labem. Spoj jezdí pravidelně od roku 2007 mezi Turnovem a Prahou.

Míra vhodnosti názvu: **1** (MŽÚ = 38,7 km; PS = 36,9 %; **5.** nejvhodnější název)

## KAMENICE

Liberec – Varnsdorf – Děčín – Chomutov

*Délka trati:* 200 km

*Délka toku:* 36 km (DIDEROT 4, 1999, s. 29)

*Plocha povodí:* 217 km<sup>2</sup> (DIDEROT 4, 1999, s. 29)

Lužické hory jsou prameništěm řeky Kamenice, jež se nachází ve výšce 595 m n. m. Řeka na území NP České Švýcarsko vytváří hluboké kaňonovité údolí, na jehož dně je vyvinuta horská vegetace. Příčinou této vegetační inverze je akumulace studeného vzduchu a zastínění dna soutěsky pískovcovými stěnami Českého Švýcarska (CESKATELEVIZE.CZ, 2007). Kamenice je zároveň posledním přítokem Labe na území ČR, do kterého se vlévá zprava ve výšce 115 m n. m. u Hřenska. Základem jména je přídatné jméno *kamenná* a název řeky si tedy můžeme vyložit jako „voda tekoucí v kamenitém, skalnatém korytě“ (LUTTERER, ŠRÁMEK, 2004, s. 120).

Hodnocení: Trať vedoucí přes Varnsdorf a Českou Kamenici je o 16 km delší než úsek vedoucí přes Českou Lípou. Na této trase je však kontakt s říční linií nulový. Trať probíhá v délce 18 km na německém území a s Kamenicí se střetává poblíž jejího prameniště u stanice Jedlová. Společně pokračují přes Kytlici a Českou Kamenici, kde dochází k jejich rozdělení (řeka proudí SZ směrem k Hřensku, trať JZ směrem k Děčínu). Spoj byl provozován v letech 1999 až 2003 a kromě své nejčastější trasy z Liberce do Chomutova zajišťoval provoz rovněž mezi stanicemi Cheb - Liberec a Chomutov - Pardubice.

Míra vhodnosti názvu: **2** (MŽÚ = 22,8 km; PS = 11,4 %; **29.** nejvhodnější název)

## **KLABAVA**

Praha, hl. n. – Plzeň – Cheb

*Délka trasy:* 219 km

*Délka toku:* 51,2 km

*Plocha povodí:* 373,1 km<sup>2</sup>

Pravostranný přítok Berounky pramení v Brdech v nadmořské výšce 760 m n. m. Klabava je zdrojnici mnoha rybníků v oblasti. Padesátá léta přinesla výstavbu vodních tunelů, které měly za úkol odklonit původní tok Klabavy a ustoupit tak těžbě rud u Ejpovic. Po ukončení těžby v roce 1975 došlo k zatopení lomu a uzavření tunelů (PVL.CZ, 2013).

Hodnocení: Trať vede podél četných meandrů Klabavy od Rokycan po Chrást, odkud řeka teče severním směrem k soutoku s Berounkou (285 m n. m.) a trať pokračuje JZ směrem k Plzni. Podél trati se na řece nachází vodní nádrže Klabava a Ejpovice. Spoj je provozován od roku 2013 na trase Praha - Cheb. Změna jízdního řádu v prosinci 2014 přinesla i spojení Plzně s Prahou.

Míra vhodnosti názvu: **3** (MŽÚ = 16,4 km; PS = 7,5 %; **35.** nejvhodnější název)

## **KYJOVKA**

Brno – Veselí nad Moravou – Staré Město u Uherského Hradiště

*Délka trati:* 109 km

*Délka toku:* 88,1 km

*Plocha povodí:* 687,3 km<sup>2</sup>

Kyjovka pramení pod chříbským vrcholem Brdo ve výšce 518 m n. m. a u Lanžhota ústí do Dyje ve výšce 152 m n. m. Řeka napájí vodní nádrž Koryčany, která je zdrojem pitné vody pro Kyjov (PMO.CZ 2010). Základ názvu tvoří obecné slovo *kyj*, tedy „kůl, klacek“ a je odvozeno od města Kyjov, kterým protéká (LUTTERER, ŠRÁMEK, 2004, s. 147).

Hodnocení: Obě linie se střetávají u Nemotic a pokračují spolu jižním směrem přes Bohuslavice do Kyjova, kde řeka pokračuje jižním směrem k soutoku s Dyjí, zatímco trať pokračuje severovýchodně ke Starému Městu u Uherského Hradiště. Vlaková souprava se poprvé na železnici objevila v roce 2010.

Míra vhodnosti názvu: **2** (MŽÚ = 20,9 km; PS = 19,2 %; **16.** nejvhodnější název)

## **KYSUCA**

Bohumín – Český Těšín - Žilina

*Délka trati:* 99 km

*Délka toku:* 66,3 km (SK.WIKIPEDIA.ORG, 2015)

*Plocha povodí:* 1 053 km<sup>2</sup> (SK.WIKIPEDIA.ORG, 2015)

Pramen řeky se nachází pod vrcholem Hričovce u Makova v nadmořské výšce 915 m n. m. Řeka dala jméno stejnojmennému hornatému regionu, který se rozkládá na území ČR, Polska a Slovenska a jehož největšími sídly jsou Čadca a Kysucké Nové Mesto. Zvláštností tohoto regionu je výron ropného pramene u obce Korňa (REGIONKYSUCE.SK 2015). Řeka ústí na území Žiliny do Váhu ve výšce 310 m n. m. (MAPY.CZ, 2015)

Hodnocení: Železnice vede podél Kysuce v úseku Čadca – Žilina. Linka se v jízdních řádech objevila v roce 1995 a během prvních 10 let zajišťovala spojení mezi Žilinou a Brnem. Následně spoj střídavě působil na tratích mezi Prahou a Žilinou, respektive Ostravou a Žilinou. Od roku 2014 linka působí na trati mezi Bohumínem a Žilinou.

Míra vhodnosti názvu: **1** (MŽÚ = 32,4 km; PS = 32,7 %; **6.** nejvhodnější název)

## **LABE**

Praha, Mas. n. – Český Brod - Kolín

*Délka trati:* 62 km

*Délka toku:* 1 165 km (DIDEROT 4, 1999, s. 283)

*Plocha povodí:* 144 100 km<sup>2</sup> (DIDEROT 4, 1999, s. 283)



Labe, jež pramení na krkonošské Labské louce ve výšce 1384 m n. m., představuje po Dunaji a Rýnu třetí největší středoevropskou řeku. Řeka vytváří z 86 % své délky mezinárodní vodní cestu, která vede od přístavu ve Chvaleticích až po ústí do Severního moře. Českou republiku řeka opouští u Hřenska v nadmořské výšce 115 m n. m. Tok Labe je využíván k zásobování průmyslu vodou, plavbě, protipovodňové ochraně a výrobě energie (NĚMEC a kol., 2006, s. 141). O Labi se zmiňují již antické dokumenty, které řeku nazývají *Albis* nebo *Alba*. První zmínka o české podobě Labe pochází z Kosmovy kroniky a jméno se postupem času významově transformovalo přes „bílá, čistá“ na „proudící, plynoucí řeka“ (LUTTERER, ŠRÁMEK, 2004, s. 148).

Hodnocení: Linie trasy vlaku a řeky se sbíhají u Velimi před konečnou zastávkou v Kolíně. Mezi lety 2007 až 2011 byla trať linky prodloužena do Pardubic a linie tak souběžně probíhaly právě od Velimi až do Pardubic. Délka shodného úseku tak činila 49 km, což by představovalo 47% shodnost a tím pádem zařazení mezi nejlépe zvolené názvy spojů vůbec. Od roku 2011 linka spojuje Prahu s Kolínem.

Míra vhodnosti názvu: **2** (MŽÚ = 7,4 km; PS = 11,9 %; **27.** nejvhodnější název)

## LABOREC

Medzilaborce – Košice – Žilina – Bohumín – Praha, hl. n.

*Délka trati:* 843 km

*Délka toku:* 136 km (DIDEROT 4, 1999, s. 283)

*Plocha povodí:* 4 522 km<sup>2</sup> (DIDEROT 4, 1999, s. 283)

Řeka pramení v Nízkých Beskydech a ústí do řeky Latorice na východním Slovensku. Pomocí umělých koryt je v prostoru sídel Petrovce nad Laborcom a Michalovce voda odváděna do vodního díla Zemplínská Šírava (DIDEROT 4, 1999, s. 283).

Hodnocení: Linie souběžně probíhají jižním směrem z výchozí stanice Medzilaborce přes Humenné k Michalovcům, kde se následně rozdělují. Trať pokračuje východním směrem ke Košicím, zatímco Laborec směřuje na jih k soutoku s řekou Latorica. Tento dálkový železniční spoj obsluhoval od roku 1974 (FICNAROVÁ, 2011, s. 178) spojení Prahy s východním Slovenskem (do roku 2002 se stanicí Medzilaborce, následně

do ukončení provozu v roce 2006 s Košicemi). Mezi lety 1993 až 1995 byla trasa spoje prodloužena do Děčína. V současnosti je pod tímto názvem provozována linka mezi stanicemi Humenné a Košice.

Míra vhodnosti názvu: **3** (MŽÚ = 70,8 km; PS= 8,4 %; **32.** nejvhodnější název)

## LITAVA

Brno – Veselí nad Moravou – Staré Město u Uherského Hradiště

*Délka trati:* 132 km

*Délka toku:* 58,6 km

*Plocha povodí:* 788,4 km<sup>2</sup>

Prameniště Litavy je lokalizováno v pohoří Chřiby v nadmořské výšce 494 m n. m. Řeka ústí zleva do Svratky u Židlochovic ve výšce 179 m n. m. V roce 2012 došlo k úpravě koryta mezi Bučovicemi a Slavkovem u Brna, konkrétně k vytěžení říčních sedimentů a zpevnění břehů v rámci protipovodňové ochrany (PMO.CZ, 2012).

Hodnocení: Železniční a říční linie souběžně vedou v západním směru od Brankovic po Křenovice, kde trať pokračuje SZ směrem k Brnu, zatímco Litava teče JZ směrem k soutoku se Svratkou. Linka je provozována od roku 2010 mezi stanicemi Brno – Staré Město u Uherského Hradiště a Brno – Bojkovice.

Míra vhodnosti názvu: **1** (MŽÚ 27,9 km; PS = 21,1 %; **13.** nejvhodnější název)

## LUŽNICE

Praha, hl. n. – Tábor – České Budějovice

*Délka trati:* 169 km

*Délka toku:* 187 km (DIDEROT 4, 1999, s. 420)

*Plocha povodí:* 4 226 km<sup>2</sup> (DIDEROT 4, 1999, s. 420)

Lužnice pramení na rakouské straně Novohradských hor (Freiwald) a její ústí do Vltavy se nachází u Neznašova ve vodní nádrži Kořensko. Řeka napájí třeboňskou rybníční

soustavu pomocí systému umělých náhonů. Mezi nejvýznamnější se řadí Zlatá stoka na jejím levém břehu. Výstavba náhonu byla dokončena kolem roku 1585 Štěpánkem Netolickým. Kanál dlouhý 48 km původně sloužil k napájení rybníků, později byl využíván k plavení dřeva, pohánění mlýnů a pil. Mezi největší rybníky na Zlaté stoce patří Svět, Opatovický rybník, Dvořiště, Horusický nebo Zábblatský rybník (NĚMEC a kol., 2006, s. 168). Jméno „lužní řeky“ se vyvinulo z praslovanského *logъ*, čili „luh, mokřinatá louka“ (LUTTERER, ŠRÁMEK 2004, s. 163).

Hodnocení: Lužnice proudí severním směrem k Veselí nad Lužnicí, kde se k ní připojuje trať směřující z Českých Budějovic. Společně pokračují severně k Táboru, kde se obě linie oddělují (Lužnice meandruje JZ směrem k soutoku s Vltavou, zatímco trať vede severním směrem k Praze). Linka se v jízdních řádech poprvé objevila v roce 2007 a kromě spojení Prahy s Českými Budějovicemi působila mezi lety 2008 až 2011 na trase Brno – České Budějovice.

Míra vhodnosti názvu: **2** (MŽÚ = 33,5 km; PS = 19,8 %; **15.** nejvhodnější název)

## **MALŠE**

Praha, Holešovice – Tábor - České Budějovice

*Délka trati:* 172 km

*Délka toku:* 92 km

*Plocha povodí:* 979 km<sup>2</sup>

Řeka pramení v rakouské části Novohradských hor. Na území ČR vstupuje ve výšce 770 m n. m. JV od Dolního Dvořiště, kde tvoří část česko - rakouské státní hranice. Na středním toku byla vybudována vodní nádrž Římov, která je hlavním zdrojem pitné vody pro jihočeskou oblast. Pod přehradou Malše protéká upraveným korytem až do Českých Budějovic, kde zprava ústí do Vltavy ve výšce 384 m n. m. (NĚMEC a kol., 2006, s. 160). Prvotním jménem řeky bylo *Malče* a znamenalo „Malchova voda nebo řeka“ (LUTTERER, ŠRÁMEK, 2004, s. 166).

Hodnocení: Řeka má s tratí společné jen své ústí do Vltavy v Českých Budějovicích, kde se nachází i cílová stanice této linky. Spoj jezdí pravidelně mezi Prahou a Českými Budějovicemi od roku 2012.

Míra vhodnosti názvu: **3** (MŽÚ = 1,9 km; PS = 1,1 %; **48.** nejvhodnější název)

## **METUJE**

Praha, hl. n. – Hradec Králové – Trutnov

*Délka trati:* 185 km

*Délka toku:* 77 km (DIDEROT 5, 1999, s. 154)

*Plocha povodí:* 608 km<sup>2</sup> (DIDEROT 5, 1999, s. 154)

Metuje pramení v Broumovské vrchovině ve výšce 626 m n. m. a ústí do Labe u Jaroměře ve výšce 247 m n. m. Tok Metuje vytváří ve své horní části hluboce zaříznuté údolí, které ve spojení s pískovcovými skalními městy Adršpašsko – teplických skal a Broumovských stěn představuje originální genius loci CHKO Broumovsko (BROUMOVSKO.OCHRANAPRIRODY.CZ 2015). Původní jméno Medhuje, jehož základ tvoří kořen *medh* (prostřední), vzniklo právě díky poloze mezi Úpou a Orlicí (NĚMEC a kol., 2006, s. 141).

Hodnocení: Linie jsou v kontaktu pouze u Jaroměře, kde se sbíhají u vodní nádrže Rozkoš. Trať k Jaroměři probíhá od České Skalice JZ směrem kolem severního cípu Rozkoše, zatímco řeka teče od Nového Města nad Metují západním směrem podél jižního okraje nádrže. Vývoj linky by se dal rozdělit na tři období. První trvalo od roku 1989 do 1998, kdy spoj jezdil mezi Prahou a Meziměstím (případně Meziměstím a stanicí Františkovy Lázně). Druhé období charakterizuje provoz pouze v letech 2007 až 2008, kdy linka spojovala Týniště nad Orlicí s Meziměstím. Od roku 2008 pak spoj zajišťuje přepravu mezi Prahou a Trutnovem.

Míra vhodnosti názvu: **3** (MŽÚ = 8,5 km; PS = 4,6 %; **38.** nejvhodnější název)

## NEŽÁRKA

Praha, Holešovice – Tábor – České Budějovice

*Délka trati:* 172 km

*Délka toku:* 56,1 km

*Plocha povodí:* 1 000,8 km<sup>2</sup>

Řeka vzniká soutokem Kamenice a Žirovnice v Jarošově nad Nežárkou v nadmořské výšce 472 m n. m. Nežárku s Lužnicí propojuje Nová řeka. Jedná se o umělý vodní tok, jehož výstavba byla dokončena roku 1585 Jakubem Krčínem za účelem odvedení povodňových vod z Lužnice a ochraně hráze rybníka Rožmberk (NĚMEC a kol., 2006, s. 168). Délka Nové řeky činí 14 km. Původním názvem řeky byla Včelnice, avšak kolem roku 1500 se začalo užívat jméno Nežárka, podle jindřichohradeckého předměstí Nežárka (Na Ždárku → Najžárka → Nejžárka → Nežárka) (LUTTERER, ŠRÁMEK, 2004, s. 185).

*Hodnocení:* Obě linie se střetávají až před ústím Nežárky do Lužnice ve Veselí nad Lužnicí (407 m n. m.), jelikož trať z Českých Budějovic do Veselí nad Lužnicí vede SV směrem, zatímco Nežárka protéká jižními Čechami v SZ směru. Spoj se v jízdnicích řádech objevuje od roku 2012.

*Míra vhodnosti názvu:* **3** (MŽÚ = 4,9 km; PS = 2,8 %; **42.** nejvhodnější název)

## NISA

Liberec – Jaroměř – Česká Třebová – Brno

*Délka trati:* 312 km

*Délka toku:* 252 km (DIDEROT 4, 1999, s. 419)

*Plocha povodí:* 4 297 km<sup>2</sup> (DIDEROT 4, 1999, s. 419)

Jizerskohorské prameniště Lužické Nisy leží ve výšce 774 m n. m. Tento levostranný přítok Odry opouští ČR ve výšce 234 m n. m. Často se opakující povodně vedly k výstavbě pěti přehrad v povodí Lužické Nisy v letech 1902 až 1918 (Harcov, Bedřichov, Mlýnice, Fojtka a Mšeno) (NĚMEC a kol., 2006, s. 148).

Hodnocení: Název linky podle Lužické Nisy by se spíše hodil pro úsek Liberec – Jablonec nad Nisou – Tanvald, kudy řeka protéká podél trati od Lučan nad Nisou po Liberec. Trasa vlaku, který se v jízdních řádech objevoval mezi lety 1990 až 2005, však vedla od Liberce jižním směrem k Turnovu, a proto se s řekou setkávala pouze v Liberci. Mezi lety 1990 až 1999 linka jezdila na trase Liberec – Brno, následně spoj obsluhoval i Pardubice s Libercem.

Míra vhodnosti názvu: **3** (MŽÚ = 3,8 km; PS = 1,2 %; **47.** nejvhodnější název)

## **ODRA**

Praha, hl. n. – Bohumín – Žilina

*Délka trati:* 474 km

*Délka toku:* 861 km (DIDEROT 5, 1999, s. 438)

*Plocha povodí:* 118 600 km<sup>2</sup> (DIDEROT 5, 1999, s. 438)

Řeka pramení v Oderských vrších ve výšce 633 m n. m. a ČR opouští v Bohumíně na soutoku s řekou Olší v nadmořské výšce 190 m n. m. Odra zásobuje vodou ostravský a bohumínský průmysl a také Jistebnicko – Studeneckou rybniční soustavu. Mezi evropsky významné lokality patří CHKO Poodří. Lokalita o výměře 81,5 km<sup>2</sup> je významná meandrujícím tokem Odry se soustavou mrtvých ramen a lužních lesů. Oblast byla roku 1993 zařazena mezi světově významné mokřadní území dle Ramsarské úmluvy (POODRI.OCHRANAPRIRODY.CZ, 2015). Mezi významné lokality se řadí i horní tok Odry a meandry na hranici s Polskem (POD.CZ, 2012). Výklad názvu souvisí se slovesy „dřít, odírat“, jedná se tedy o „dravou řeku“ (NĚMEC a kol., 2006, s. 214).

Hodnocení: Trať vede podél Odry v úseku Jeseník nad Odrou - Bohumín. Linka se na železnici objevuje od roku 1977 (FICNAROVÁ, 2011, s. 212) a posledních 13 let spojuje Prahu s Žilinou. Spoj často měnil výchozí i cílové stanice (Ostrava – Mariánské Lázně, Bohumín – České Budějovice, Zvolen – Praha, Košice – Praha).

Míra vhodnosti názvu: **3** (MŽÚ = 47,6 km; PS = 10,0 %; **31.** nejvhodnější název)

## OHŘE

Praha, hl. n. - Ústí nad Labem – Cheb

*Délka trati:* 288 km

*Délka toku:* 300 km (DIDEROT 5, 1999, s. 444)

*Plocha povodí:* 5 614 km<sup>2</sup> (DIDEROT 5, 1999, s. 444)

Ohře pramení v pohoří Smrčiny v Německu. Do Labe, jakožto jeho druhý největší levostranný přítok, se Ohře vlévá u Litoměřic v nadmořské výšce 142 m n. m. Horní a střední tok je ohraničen Krušnými horami, Slavkovským lesem a Doupovskými horami. Dolní tok pak protéká jednou z nejúrodnějších oblastí Čech - od Žatce přes Louny do Litoměřic. Ohře je s Bílinou propojena pomocí Podkrušnohorského přivaděče a Průmyslového vodovodu Nechanice za účelem zlepšení vodních stavů Bíliny, ochrany severočeských hnědouhelných dolů před povodněmi a zajišťování vody pro průmyslové podniky. Na toku jsou vybudovány vodní díla Nechanice, Kadaň a Skalka (NĚMEC a kol., 2006, s. 186). Základ jména pochází z keltského *Agira*, *Agara* a znamená „rychle se ženoucí, bystrá řeka“ (LUTTERER, ŠRÁMEK, 2004, s. 192).

*Hodnocení:* Prvotní kontakt s tratí probíhá od stanice Cheb. Dále řeka s tratí souběžně pokračuje až ke Kadani, kde se před vodním dílem Nechanice obě linie rozdělují a znovu se střetávají až při ústí Ohře do Labe v Litoměřicích, kde trať pokračuje jižním směrem k hlavnímu městu. Linka se v jízdních řádech poprvé objevila v roce 1989 na trase Praha - Karlovy Vary. Po dvouletém provozu byla její činnost přerušena a linka se na železnicích znovu objevila až v roce 2006 na trase Havlíčkův Brod – Cheb. Tuto trasu dopravně obsluhovala rovněž po dobu dvou let. Od roku 2008 je linka spjata výhradně s trasou Praha – Cheb. Mezi roky 2004 až 2006 jezdil mezi Prahou a Chomutovem spoj **Agara**, který vyjadřuje keltské jméno této řeky.

*Míra vhodnosti názvu:* **1** (MŽÚ = 74,2 km; PS = 25,8 %; **8.** nejvhodnější název)

## OLŠAVA

Olomouc – Staré Město u Uherského Hradiště - Luhačovice

*Délka trati:* 104 km

*Délka toku:* 44,9 km

*Plocha povodí:* 520,5 km<sup>2</sup>

Olšava pramení v Bílých Karpatech ve výšce 622 m n. m. a jako levostranný přítok ústí do Moravy u Uherského Hradiště ve výšce 177 m n. m. Koryto řeky bylo v 70. letech 20. století značně regulováno a poslední úsek přirozeného koryta je chráněn na úseku Míkovice – Popovice u Uherského Hradiště jako přírodní památka (NATURE.HYPERLINK.CZ, 2015). V povodí Olšavy jsou vybudovány přehrady Bojkovice, Luhačovice a Ludkovice.

Hodnocení: Společný úsek tratě a řeky probíhá od soutoku Olšavy s Luhačovickým potokem u Uherského Brodu a následně spolu pokračují západním směrem k Uherskému Hradišti, kde Olšava ústí do Moravy. Linka je provozována od roku 2010, kdy nejprve spojovala Prahu s Luhačovicemi a od následujícího roku pouze Olomouc s lázeňským městem.

Míra vhodnosti názvu: **1** (MŽÚ = 23,1 km; PS = 22,2 %; **12.** nejvhodnější název)

## OLŠE

Praha, hl. n. – Bohumín - Žilina

*Délka trati:* 463 km

*Délka toku:* 86 km (DIDEROT 5, 1999, s. 457)

*Plocha povodí:* 1 120 km<sup>2</sup> (DIDEROT 5, 1999, s. 457)

Olše pramení v polské části Beskyd. Na území ČR přitéká u Jablunkova ve výšce 455 m n. m. Ačkoli tok pramení v Beskydech, nikde přímo nespadá do CHKO Beskydy, pouze v úseku Bukovec – Bystřice nad Olší náleží do CHOPAV Jablunkovsko. Mezi evropsky významné lokality patří niva Olše u Věřňovic (POD.CZ 2012). Název



řeky není odvozen od jména stromu, lze jej vyložit jako „řeka bohatá na vodu“ (LUTTERER, ŠRÁMEK, 2004, s. 195).

Hodnocení: Obě linie prochází vedle sebe od Jablunkova k Bohumínu, kde Olše ústí do Odry ve výšce 190 m n. m., a opisují tak státní hranici s Polskem. Linka byla provozována od roku 2006 do 2010 nejčastěji na trase Praha – Žilina a Praha – Český Těšín. Vlak také krátce spojoval Žilinu s Bohumínem, na jejíž trati vedla železnice podél řeky na téměř 50 % své délky.

Míra vhodnosti názvu: **2** (MŽÚ = 48,9 km; PS = 10,6 %; **30.** nejvhodnější název)

## OSTRAVICA

Brno – Valašské Meziříčí – Frýdek-Místek

*Délka trati:* 184 km

*Délka toku:* 54,8 km

*Plocha povodí:* 826,7 km<sup>2</sup>

Řeka vzniká soutokem Černé a Bílé Ostravice v nadmořské výšce 521 m n. m. a v Ostravě ústí do Odry ve výšce 199 m n. m. Řeka tvoří část historické hranice mezi Moravou a Slezskem. Ostravice představuje vodní tok značně ovlivněný lidskou činností, hlavně důlní těžbou. Vodní nádrž Šance, která byla vybudována v blízkosti obce Ostravice, slouží k zásobování Ostravska pitnou vodou. Údolní nádrž zaplavuje plochu o výměře 305 ha v délce 7,6 km (NĚMEC a kol., 2006, s. 219). Jméno vzniklo jako zdrobnělina ke jménu Ostrava a můžeme si jej vyložit jako „ostře, rychle tekoucí řeka“ (LUTTERER, ŠRÁMEK, 2004, s. 200).

Hodnocení: Tato linka, provozující svou činnost v letech 1993 až 1995 volila netradiční trasu z Frýdku–Místku přes Valašské Meziříčí a Kroměříž do Brna. Trať vedla podél řeky od Čeladné v severním směru přes Frýdlant nad Ostravicí po cílovou stanici Frýdek-Místek. Pokud by trasa vedla přes Ostravu, měřil by společný úsek linií 22 km (což by při délce trati 194 km představovalo PS = 11,3 %). Míra vhodnosti názvu by tak stoupla na stupeň 2.

Míra vhodnosti názvu: **3** (MŽÚ = 14,5 km; PS = 7,9 %; **33.** nejvhodnější název)

## OTAVA

Praha, hl. n. – Klatovy – Sušice

*Délka trati:* 200 km

*Délka toku:* 113 km (DIDEROT 5, 1999, s. 498)

*Plocha povodí:* 3 788 km<sup>2</sup> (DIDEROT 5, 1999, s. 498)

Otava vzniká splynutím zdrojnic Křemelné a Vydry ve výšce 619 m n. m. Otava dostala přezdívku „zlatonosná“ díky zrnkům zlata, která unášejí do řeky potoky z povodí, ve kterých se zlato v horninách běžně vyskytuje. Podél toku se nacházejí hromady vytěženého písku, které připomínají časy rýžování zlata (NĚMEC a kol., 2006, s. 161). Objevují se hypotézy, které vykládají jméno řeky jako „rychlá voda“ nebo „zpětná voda, protiproud“. Žádná z nich však není zcela průkazná (LUTTERER, ŠRÁMEK, 2004, s. 201).

Hodnocení: Linka byla provozována v letech 1995 až 2008 na trase Praha – Sušice (výjimku tvořil rok 1997, kdy linka spojovala Prahu s Klatovy). Železnice vedla souběžně podél Otavy s mírnými odchylkami od stanovené hranice v úseku Sušice – Horažďovice – Strakonice – Písek.

Míra vhodnosti názvu: **1** (MŽÚ = 48,8 km; PS = 24,4 %; **10.** nejvhodnější název)

## PLOUČNICE

Liberec – Česká Lípa – Děčín – Chomutov

*Délka trati:* 184 km

*Délka toku:* 106 km (DIDEROT 6, 1999, s. 153)

*Plocha povodí:* 1 194 km<sup>2</sup> (DIDEROT 6, 1999, s. 153)

Prameniště Ploučnice se nachází na JZ svahu Ještědu ve výšce 613 m n. m. a je považováno za jedno z nejvydatnějších ve střední Evropě. Vydatnost pramenů zde nekolísá ani v mimořádně suchých obdobích. V blízkosti tohoto prameniště je čerpací stanice pitné vody pro Osečnou i Lázně Kundratice (NĚMEC a kol., 2006, s. 178).

Jméno Ploučnice skrývá svůj původ v přídavném jménu *pyelzki*, což znamená „slizký, kluzký, vlhký“ (LUTTERER, ŠRÁMEK 2004, s. 206).

Hodnocení: Trať vedoucí z Liberce přes Jablonné v Podještědí se s Ploučnicí střetává u Mimoně, odkud obě linie sdílí SZ směr k Děčínu, kde Ploučnice ústí do Labe ve výšce 124 m n. m. Spoj provozoval svou činnost mezi lety 1995 až 2004.

Míra vhodnosti názvu: **1** (MŽÚ = 45,7 km; PS = 24,8 %; **9.** nejvhodnější název)

## **PUNKVA**

Praha, hl. n. - Svitavy – Brno

*Délka trati:* 266 km

*Délka toku:* 12 km (DIDEROT 6, 1999, s. 312)

*Plocha povodí:* 170 km<sup>2</sup> (DIDEROT 6, 1999, s. 312)

Jedná se o nejdelší podzemní vodní tok ČR, který vzniká soutokem Sloupského potoka a Bílé vody (350 m n. m.) v podzemí Amatérské jeskyně. Na dně propasti Macocha vytváří krasový tok dvě jezírka. Část toku je využívána k plavbě v rámci prohlídky jeskynního systému (DIDEROT 6, 1999, s. 312). Jméno vzniklo z původního názvu *Ponikva* a znamená „místo, kde se voda ztrácí pod zemským povrchem“ (LUTTERER, ŠRÁMEK 2004, s. 218).

Hodnocení: Název spoje nemá velké opodstatnění, neboť se trať s Punkvou setkává až při jejím ústí do Svitavy v Blansku (267 m n. m.). Linka je v provozu od roku 2007.

Míra vhodnosti názvu: **3** (MŽÚ = 4,1 km; PS = 1,5 %; **45.** nejvhodnější název)

## **RADBUZA**

Cheb – Plzeň – Praha, hl. n.

*Délka trasy:* 219 km

*Délka toku:* 112 km (DIDEROT 6, 1999, s. 333)

*Plocha povodí:* 2 179 km<sup>2</sup> (DIDEROT 6, 1999, s. 333)

Radbuza pramení v Českém lese na úbočí Málkovského vrchu v nadmořské výšce 665 m n. m a jako jedna ze zdrojnic spoluvytváří na území Plzně řeku Berounku ve výšce 301 m n. m. Přehrazení Radbuzy dalo vzniknout přehradě České údolí. Výstavba probíhala na tehdy nejšpinavější plzeňské řece v letech 1969 až 1972. Kvalita vody je dnes výrazně vyšší, avšak koupání se i přesto nedoporučuje (PVL.CZ, 2013). Název řeky pochází ze 14. století a znamená „Radbudova říčka“ (LUTTERER,ŠRÁMEK, 2004, s. 219).

Hodnocení: Linka, spojující od prosince 2014 pouze Cheb s Prahou, je s řekou v kontaktu při průjezdu Plzní a také řeku křížuje za plzeňským nádražím. Linka se v jízdních řádech objevuje od roku 2013, kdy rovněž spojovala Prahu s Plzní.

Míra vhodnosti názvu: **3** (MŽÚ = 5,5 km; PS = 2,5 %; **43.** nejvhodnější název)

## **ROKYTKA**

Praha, Mas. n. – Český Brod – Kolín

*Délka trati:* 62 km

*Délka toku:* 36 km (DIDEROT 6, 1999, s. 422)

*Plocha povodí:* 140 km<sup>2</sup> (DIDEROT 6, 1999, s. 422)

Pramen Rokytky je situován JV od Řičan v nadmořské výšce 460 m n. m. V povodí Rokytky se nachází největší rybníky na území Prahy. Největším z nich je Velký Počernický rybník (19 ha), který je významným hnízdištěm ptáků a také u něho byla v roce 1888 vybudována první hydrobiologická stanice na světě (NĚMEC a kol., 2012, s. 262 - 263). Rokytky ústí do Vltavy v Praze – Libni ve výšce 182 m n. m.

Hodnocení: Linie společně probíhají od Prahy – Běchovic západním směrem a u Libeňského nádraží se od sebe vzdalují. Rokytky teče k soutoku s Vltavou na SZ, zatímco železniční trasa pokračuje do cílové stanice na JZ. Podél trati jsou na Rokytky vystavěny Počernický rybník, Kyjský rybník a Hořejší rybník. Mezi lety 2008 až 2011 linka spojovala Prahu s Pardubicemi, od roku 2011 pak Prahu s Kolínem.

Míra vhodnosti názvu: **1** (MŽÚ = PS = 23,4 %; **11.** nejvhodnější název)

## ROKYTNÁ

Brno – Moravský Krumlov – Hrušovany nad Jevišovkou

*Délka trati:* 63 km

*Délka toku:* 88,2 km

*Plocha povodí:* 584,3 km<sup>2</sup>

Prameniště Rokytne se nachází v Jevišovické pahorkatině ve výšce 576 m n. m. Řeka je útočištěm některých vzácných ryb (ostroretka stěhovavá, ouklejka pruhovaná) nebo známého živočišného bioindikátoru - raka říčního (VEJVALKOVÁ, 2015, s. 19). Původ jména vzešel ze slova *rokyta*, které označuje druh vrby. Volný překlad jména tedy zní „řeka tekoucí mezi vrbami“ (LUTTERER, ŠRÁMEK, 2004, s. 224).

Hodnocení: Železniční a říční linie se sbíhají u Moravského Krumlova, kde řeka meandrovitě probíhá mezi městskou zástavbou a společně pokračují SV směrem až k soutoku Rokytne s Jihlavou u Ivančic (202 m n. m.). Linka spojovala Brno s Hrušovany nad Jevišovkou mezi lety 2012 až 2014.

Míra vhodnosti názvu: **2** (MŽÚ = 10,3 km; PS = 16,3 %; **19.** nejvhodnější název)

## SÁZAVA

Praha, hl. n. – Havlíčkův Brod - Žďár nad Sázavou – Brno

*Délka trati:* 257 km

*Délka toku:* 225,9 km

*Plocha povodí:* 4 349, 8 km<sup>2</sup>

Sázava pramení na západní straně Kamenného vrchu ve Žďárských vrších v nadmořské výšce 757 m n. m. a ústí do Vltavy u Davle ve výšce 200 m n. m. Vodní dílo Pílská, vybudované na řece u Žďáru nad Sázavou, zásobuje místní strojírenský podnik ŽĐAS a slouží i jako rekreační vodní plocha (PVL.CZ, 2013). Řeka je rovněž hojně vodácky využívána. Základem názvu je slovesný kořen *sáza-* (usazovat se) a lze si jej tedy vyložit jako „řeka usazující se, přinášející mnoho nánosů“ (LUTTERER, ŠRÁMEK, 2004, s. 231).

Hodnocení: Společný úsek železniční trati podél meandrující Sázavy vede od Žďáru nad Sázavou po Světlou nad Sázavou, kde trať míří severním směrem k Čáslavi, zatímco řeka pokračuje SZ směrem ke Zruči nad Sázavou. Spoj byl provozován v letech 2007 až 2012 mezi Zručí nad Sázavou a Prahou, od roku 2012 pak spojuje Prahu s Brnem.

Míra vhodnosti názvu: **1** (MŽÚ = 51,6 km; PS = 20,1 %; **14.** nejvhodnější název)

## SVATAVA

Praha, hl. n. – Ústí nad Labem – Cheb

*Délka trati:* 288 km

*Délka toku:* 40 km

*Plocha povodí:* 297,5 km<sup>2</sup>

Řeka pramení na německé straně Krušných hor a postupně protéká tradičními centry výroby hudebních nástrojů - Klingenthalem a Kraslicemi, dále pak Olovím až po ústí do Ohře u Sokolova ve výšce 388 m n. m. Původ jména je odvozen od slova „svatá“ (DIDEROT 7, 1999, s. 342).

Hodnocení: Trať se s řekou setkává až těsně před jejím soutokem s Ohří u Sokolova. Označení by si spíše zasloužila lokální trať vedoucí ze Sokolova přes Kraslice do Klingenthalu, která vede přesně podél toku Svatavy. Vlak spojuje Prahu s Chebem od roku 2009.

Míra vhodnosti názvu: **3** (MŽÚ = 4,3 km; PS = 1,5 %; **46.** nejvhodnější název)

## SVITAVA

Praha, hl. n. – Svitavy – Brno

*Délka trati:* 266 km

*Délka toku:* 98,4 km

*Plocha povodí:* 1 149,4 km<sup>2</sup>

Svitava pramení ve Svitavské pahorkatině v nadmořské výšce 471 m n. m. a v Brně se vlévá do Svatky v nadmořské výšce 191 m n. m. Mezi Boskovicemi a Brnem řeka proráží hlubokým údolím okraj Moravského krasu. Toto údolí je pro svůj romantický nádech přezdíváno Moravské Švýcarsko. (DIDEROT 7, 1999, s. 350). Původ jména lze najít ve slově *svítat* a znamená tedy „řeka s průzračnou vodou“ (LUTTERER, ŠRÁMEK, 2004, s. 249).

Hodnocení: Železniční a říční linie se schází u Svitav a pokračují spolu v délce 74 km až do cílové stanice v Brně, přičemž se trať od Svitavy nevzdálí více než 1,3 km. Spoj se v jízdních řádech objevil v roce 2000, pravidelně však zajišťuje přepravu mezi Prahou a Brnem až od roku 2006. Linka také dopravně obsluhovala trasu Brno - Hradec Králové nebo Svitavy - Praha.

Míra vhodnosti názvu: **1** (MŽÚ = 74,7 km; PS = 28,1; **7.** nejvhodnější název)

## **SVRATKA**

Praha, hl. n. – Čáslav – Žďár nad Sázavou - Brno

*Délka trati:* 257 km

*Délka toku:* 168,5 km

*Plocha povodí:* 7 115,6 km<sup>2</sup>

Pramen Svatky se nachází na Českomoravské vrchovině na JZ úbočí Žákovy hory ve výšce 772 m n. m. Horní tok Svatky, který místy tvoří historickou hranici mezi Čechami a Moravou, posloužil k výstavbě vodního díla Vír I, které představuje zdroj pitné vody jak pro Brno, tak i pro Bystřici nad Pernštejnem a Žďár nad Sázavou. Dále plní přehradu, jež je považována za jednu z nejkrásnějších na Moravě, retenční úlohu a energetické využití. Právě pro vyrovnávání nepravidelných průtoků během špičkového provozu hydroelektrárny je pod přehradou vybudována vyrovnávací nádrž Vír II. V nížinné části toku pak vznikla přehrada Brno – Kníničky, jež rovněž slouží k výrobě energie a také k rekreačnímu účelu. Jako levostranný přítok Dyje ústí do Novomlýnské nádrže (NĚMEC a kol., 2006, s. 202 - 203). Teorie o původu jména se různí. Slovanský výklad „řeka meandrovitě se vracející“ má svůj základ ve slově *vort* (vrátit).

Pravděpodobněji však jméno pochází z germánského *Swarta*, tedy „černá voda“ (LUTTERER, ŠRÁMEK, 2004, s. 249).

Hodnocení: Linie se stýkají u soutoku Loučky se Svratkou u Předklášteří, krátce spolu vedou do Hradčan u Tišnova, odkud trať vede JV a Svratka jižním směrem k Brněnské přehradě. Linka spojuje Prahu s Brnem od roku 2013.

Míra vhodnosti názvu: **3** (MŽÚ = 7,5 km; PS = 2,9 %; **41.** nejvhodnější název)

## ŠEMBERA

Nymburk – Poříčany

*Délka trati:* 15 km

*Délka toku:* 28 km (DIDEROT 7, 1999, s. 380)

*Plocha povodí:* 190 km<sup>2</sup> (DIDEROT 7, 1999, s. 380)

Šembera pramenící severně od Jevan a protéká SZ směrem otevřenou krajinou, až dosáhne svého vyústění do Výrovky.

Hodnocení: Linie jsou souběžné v SV směru od Poříčan až k Nymburku, kde se Šembera vlévá do Výrovky. Linka od roku 2008 zajišťovala přepravu mezi Nymburkem a Prahou až do prosince 2014, kdy došlo ke změně trasy na Nymburk – Poříčany. Shodný úsek tratě s Šemberou tak rázem povyskočil z původních 20 % na 75 % a tudíž je tento spoj pojmenován v rámci metody nejvhodněji ze všech linek odvozených od hydronym.

Míra vhodnosti názvu: **1** (MŽÚ = 11,3 km; PS = 75,3 %; **Nejlépe zvolený název**)

## TŘEBOVKA

Česká Třebová – Svitavy – Brno

*Délka trati:* 91 km

*Délka toku:* 41,2 km

*Plocha povodí:* 195,9 km<sup>2</sup>



Třebovka pramení ve Svitavské pahorkatině (548 m n. m.) a jako levostranný přítok se vlévá v Ústí nad Orlicí do Tiché Orlice ve výšce 321 m n. m. V důsledku záplav v roce 1997 vznikla soustava retenčních nádrží, jež dokáže zadržet téměř 2/3 objemu povodňové vlny, přičemž hráz rybníku Hvězda je schopna pojmout zbývající část povodňové vlny (PLA.CZ, 2009).

Hodnocení: Trať probíhá v dosahu vodního toku prakticky na celém úseku od stanice Svitavy po konečnou stanici spoje v České Třebové, odkud řeka pokračuje dále na sever ke svému soutoku s Tichou Orlicí. Linka zajišťovala přepravu na trase Choceň – Brno mezi lety 2011 až 2012, kdy došlo ke změně trasy na Brno – Česká Třebová.

Míra vhodnosti názvu: **2** (MŽÚ = 13,6 km; PS = 14,9 %; **21.** nejvhodnější název)

## ÚHLAVA

Praha, hl. n. – Hořovice – Plzeň

*Délka trasy:* 113 km

*Délka toku:* 109 km (DIDEROT 8, 1999, s. 178)

*Plocha povodí:* 919 km<sup>2</sup> (DIDEROT 8, 1999, s. 178)

Tok pramení na západním svahu šumavské hory Pancíř v nadmořské výšce 1 128 m n. m. a proudí v severním směru přes Klatovy, Švihov a Přeštice k plzeňskému soutoku s Radbuzou ve výšce 307 m n. m. Největším vodním dílem vybudovaným na Úhlavě je přehrada Nýrsko, která představuje zásobu pitné vody pro Klatovsko a Domažlicko a zároveň zadržuje velmi čistou vodu, která se lehce upravuje na vodu pitnou (PVL.CZ, 2013). Původ jména spočívá ve slovech *úhel*, *ohyb*, *kout*, která vystihují značně křivolaký průběh toku (LUTTERER, ŠRÁMEK, 2004, s. 266).

Hodnocení: Název nočního rychlíku je neopodstatněný. Váže se sice k městu Plzeň, na jehož území se vlévá do Radbuzy, jinak však nemá k trati žádnou vazbu, jelikož je jejich soutok vzdálen od plzeňské vlakové stanice nad rámec určené meze. Počátek vlakové linky se datuje k roku 2013.

Míra vhodnosti názvu: **3** (MŽÚ = 0 km; PS = 0 %; **Nejhůře zvolený název**)

## ÚPA

Praha, hl. n. – Hradec Králové - Trutnov

*Délka trati:* 185 km

*Délka toku:* 79 km (DIDEROT 8, 1999, s. 193)

*Plocha povodí:* 513 km<sup>2</sup> (DIDEROT 8, 1999, s. 193)

Úpa pramení v Krkonoších poblíž hranic s Polskem v nadmořské výšce 1 422 m n. m., jedná se tedy o jednu z nejvyšších pramenících řek ČR. Úpa ústí do Labe u Jaroměře v nadmořské výšce 250 m n. m. Část toku je svedena Úpským přivaděčem do vodní nádrže Rozkoš (DIDEROT 8, 1999, s. 193). Údolí Úpy vytváří severně od České Skalice malebnou krajinu přezdívanou Babiččino údolí, která je zapsána na seznamu národních přírodních památek (CESKASKALICE.CZ, 2015). Jméno řeky pochází z baltoslovanských slov *upe/upa*, která znamenají „vodní tok nebo řeka“ (LUTTERER, ŠRÁMEK, 2004, s. 269).

Hodnocení: Trať se prakticky od řeky nevzdaluje. K překročení hranice 2 km dochází pouze u Rtyně v Podkrkonoší a Malých Svatoňovic. Linka se poprvé v jízdních řádech objevila v roce 1977 (FICNAROVÁ, 2011, s. 314) a v 80. a 90. letech 20. století zajišťovala spojení mezi Prahou a Svobodou nad Úpou, od roku 2002 si udržuje směr Praha – Trutnov.

Míra vhodnosti názvu: **2** (MŽÚ = 32,9 km; PS = 17,8 %; **17.** nejvhodnější název)

## VLÁRA

Bylnice – Kyjov - Brno

*Délka trati:* 160 km

*Délka toku:* 48 km (DIDEROT 8, 1999, s. 309)

*Plocha povodí:* 372 km<sup>2</sup> (DIDEROT 8, 1999, s. 309)

Pramen řeky se nachází ve Vizovické vrchovině (640 m n. m) a představuje vhodný příklad říčního pirátství, kdy dochází zpětnou erozí horního toku k načepování toku

jiného povodí. Vlára protéká Vlárským průsmekem a Bílými Karpaty až ke svému ústí v Nemšově, kde se vlévá do Váhu ve výšce 223 m n. m. (LESYCR.CZ 2012).

Hodnocení: Společný úsek linií začíná při soutoku Vlára s Říčkou u Bohuslavic nad Vlárí a pokračuje až k cílové zastávce v Bylnici. Vlák, jehož provoz byl zahájen v roce 1995, jezdil v 90. letech do Trenčianské Teplé (respektive Trenčína) a právě prodloužená trasa na Slovensko by byla vhodnější pro vlák nesoucí název Vlára, jelikož trať lemuje břeh toku až k jejímu soutoku s Váhem. K přerušení provozu linky došlo v roce 2003, aby se na železnici znovu objevila v roce 2010, tentokrát na trati Bylnice – Brno.

Míra vhodnosti názvu: **3** (MŽÚ = 12,7 km; PS = 7,9 %; **34.** nejvhodnější název)

## VLTAVSKÝ VODÁK

České Budějovice – Rybník – Lipno nad Vltavou

*Délka trati:* 72 km

*Délka toku:* 433 km (DIDEROT 8, 1999, s. 314)

*Plocha povodí:* 28 090 km<sup>2</sup> (DIDEROT 8, 1999, s. 314)

Šumavským soutokem Studené a Teplé Vltavy vzniká ve výšce 715 m n. m. jedna z nejdůležitějších řek ČR. Patří také mezi nejčastěji vyhledávané řeky mezi vodáky, obzvláště pak říční úsek Vyšší Brod, klášter – Boršov nad Vltavou. Vltava je na tomto úseku sevřena v úzkém zalesněném údolí. Jeden z nejobávanějších jezů Jelení lávka v Českém Krumlově prošel v roce 2013 rekonstrukcí, kdy byl původní jez nahrazen pohyblivým jezovým tělesem, které se dokáže přizpůsobit aktuálním průtokům (PVL.CZ, 2013). Původ jména spočívá v markomanském slově *wilth* (divoký, dravý) (LUTTERER, ŠRÁMEK, 2004, s. 281).

Hodnocení: Linie vedou shodným úsekem od Lipna nad Vltavou po Rožmberk nad Vltavou, kde se oddělují a následně u Boršova nad Vltavou opět stětavají a sdílí společný směr do Českých Budějovic. Vlák jezdil v letech 2009 až 2012, přičemž se cílová stanice linky ročně obměňovala (Rybník, Lipno nad Vltavou nebo Vyšší Brod, klášter).

Míra vhodnosti názvu: **1** (MŽÚ = 31,9 km; PS = 44,3 %; **3.** nejvhodnější název)

## **ŽELIVKA**

Zruč nad Sázavou - Čerčany

*Délka trati:* 57 km

*Délka toku:* 103,9 km

*Plocha povodí:* 1 188,4 km<sup>2</sup>

Prameniště Želivky se nachází ve výšce 677 m n. m. v Křemešnické vrchovině a ústí řeky do Sázavy je lokalizováno u Zruče nad Sázavou ve výšce 318 m n. m. Tok Želivky napájí vodní nádrž Švihov, nacházející se 4 km před soutokem se Sázavou. Hlavním účelem nádrže je zásobování Prahy, středočeského a části východočeského a jihočeského regionu pitnou vodou (PVL.CZ, 2013). Původně se řece říkalo Soutická řeka, Zahrádecká řeka nebo Sázava, až se ve 14. století ustálil současný název. Jméno je odvozeno od kláštera Želiv, který se nachází nad soutokem s Trnavou (LUTTERER, ŠRÁMEK, 2004, s. 300).

*Hodnocení:* Trať probíhá v blízkosti Želivky od Zruče nad Sázavou po stanici Čížov v délce 6 km. Linka spojovala od roku 2013 Zruč nad Sázavou s Prahou, od prosincové změny jízdních řádů v roce 2014 zajišťuje provoz mezi Zručí nad Sázavou a Čerčany.

*Míra vhodnosti názvu:* **3** (MŽÚ = 6,9 km; PS = 12,1 %; **26.** nejvhodnější název)

### **6.2 Jména spojů odvozená od vodních ploch**

## **BEZDREV**

Brno – České Budějovice – Plzeň

*Délka trati:* 372 km

*Výměra zatopené plochy:* 450 ha (NĚMEC a kol., 2012, s. 236)

*Objem zadržené vody:* 5,63 mil. m<sup>3</sup> (NĚMEC a kol., 2012, s. 236)

Druhý největší jihočeský rybník byl vybudován Vilémem z Pernštejna v letech 1492 až 1494. Prvenství si drží v produkci ryb. Dále je rybník hojně využíván k rekreaci. Jméno

Bezdrv zřejmě pochází z původního názvu *Bezdrěv*, označující rybník bez vyztužené hráze (NĚMEC a kol., 2012, s. 236).

Hodnocení: Trať probíhá kolem rybníka v délce 6 km a v nejužším místě je trať od rybníka vzdálena 14 metrů. Vlak Bezdrv patří k tradičním spojům. Na železnicích se objevil poprvé v roce 1977 (FICNAROVÁ, 2011, s. 61). V jízdních řádech 1985/86 a 1989/90 vlak spojoval Chomutov s Českými Budějovicemi. Trasu mezi Mostem a Českými Budějovicemi obsluhoval mezi lety 1990 až 2008. Čtyřletá výluka přinesla změnu trasy a od roku 2012 linka spojuje Brno s Plzní.

Míra vhodnosti názvu: **1 (Nejlépe zvolený název)**

## **HEJTMAN**

Havlíčkův Brod – České Budějovice – Plzeň

*Délka trati:* 295 km

*Výměra zatopené plochy:* 72 ha (NĚMEC a kol., 2012, s. 253)

*Objem zadržené vody:* 1,25 mil. m<sup>3</sup> (NĚMEC a kol., 2012, s. 253)

Rybník Hetman, nacházející se u Strmilova, založil Zachariáš z Hradce v roce 1567 v místě čtyř původních rybníků, a proto kvůli bahnitému dnu není příliš vhodný ke koupání. Výborně se však hodí k chovu ryb a významná je rovněž jeho závlahová funkce (NĚMEC a kol., 2012, s. 253).

Hodnocení: Kromě zmíněného rybníka se další se jménem Hejtman nachází u Chlumu u Třeboně. Rozdíl je však ve vzdálenosti od tratě. Strmilovský Hejtman je od ní vzdálen 6 km, zatímco chlumecký 20 km. Linka je provozována od roku 2007, kdy první rok svého provozu obsluhovala trasu mezi stanicemi České Budějovice a Havlíčkův Brod, následně se trasa ustálila na Havlíčkův Brod – Plzeň.

Míra vhodnosti názvu: **3 (7. nejvhodnější název)**

## JORDÁN

Praha, hl. n. – Benešov u Prahy – Tábor

*Délka trati:* 103 km

*Výměra zatopené plochy:* 50 ha (NĚMEC a kol., 2012, s. 234)

*Objem zadržené vody:* 3 mil. m<sup>3</sup> (NĚMEC a kol., 2012, s. 234)

Rybník, založený roku 1492, původně sloužil jako zásobárna pitné vody pro Tábor. Dnes je využíván převážně k rekreaci a sportovnímu rybaření. Těsně za hrází Jordánský potok překonává 18 - ti metrový skalní stupeň a tvoří tak tzv. Jordánský vodopád (NĚMEC a kol., 2012, s. 234).

Hodnocení: Rybník se nachází v blízkosti tratě (minimální vzdálenost 32 m), kterou lemuje v délce 2 km až do cílové stanice v Táboře. Linka zajišťuje přepravu mezi Prahou a Tábořem od roku 2008.

Míra vhodnosti názvu: **1** (2. nejvhodnější název)

## ROZKOŠ

Praha, hl. n. – Hradec Králové – Trutnov

*Délka trati:* 185 km

*Výměra zatopené plochy:* 1 001 ha (PLA.CZ, 2009)

*Objem zadržené vody:* 76,2 mil. m<sup>3</sup> (PLA.CZ, 2009)

Primárním úkolem vodního díla je akumulace vody z Úpského přivaděče a následné zlepšování průtoku v Labi pro odběr vody opatovickou elektrárnou. Dále nádrž slouží k rybochovným, ochranným a rekreačním účelům (PLA.CZ 2009).

Hodnocení: Trať vede v prostoru České Skalice podél vodního díla v délce přibližně 5 km a v nejužším místě je železnice od Rozkoše vzdálena 102 m. Vlak se v jízdnicích řádech objevuje od roku 2008 a stále si udržuje směr Praha – Hradec Králové – Trutnov.

Míra vhodnosti názvu: **1** (3. nejvhodnější název)

## ROŽMBERK

Brno – České Budějovice – Plzeň

*Délka trati:* 372 km

*Výměra zatopené plochy:* 489 ha (NĚMEC a kol., 2012, s. 245)

*Objem zadržené vody:* 6,2 mil. m<sup>3</sup> (NĚMEC a kol., 2012, s. 245)

Rybník, jenž byl vystavěn v letech 1584 až 1590 Jakubem Krčínem na řece Lužnici, je držitelem několika nej. Představuje nejen největší jihočeský rybník, ale zároveň největší český a také středoevropský rybník. Rožmberk je využíván k chovu ryb (výlov probíhá v dvouletém cyklu a vydává přes 170 tun ryb), závlahovým, vodohospodářským, protipovodňovým a krajínovorným účelům (NĚMEC a kol., 2012, s. 245).

Hodnocení: Rybník má k trati nejbliže, stejně jako Svět, na úseku Veselí nad Lužnicí – České Budějovice ve stanici Ševětín (14 km). Linka se na železnici objevila poprvé v roce 1995, když v prvních 5 letech provozu spojovala Brno s Českými Budějovicemi, České Budějovice s Bohumínem nebo Brno s Plzní. Mezi roky 2000 a 2009 poskytovala spojení mezi Bohumínem a Plzní, od následujícího roku se trasa linky ustálila na Brno – Plzeň.

Míra vhodnosti názvu: **3 (8. nejvhodnější název)**

## SVĚT

Praha, Holešovice – Tábor – České Budějovice

*Délka trati:* 172 km

*Výměra zatopené plochy:* 202 ha (NĚMEC a kol., 2012, s. 245)

*Objem zadržené vody:* 3,325 mil. m<sup>3</sup> (NĚMEC a kol., 2012, s. 246)

Nespokojenost třeboňských občanů a řada majetkových sporů při založení rybníka v roce 1571 přiměla stavitele Jakuba Krčina k pojmenování rybníka Nevděk. Při napouštění rybníka došlo k neplánovanému propojení s Opatovickým rybníkem a vznikla tak na tehdejší poměry obří vodní plocha, která dala rybníku jméno Svět.

Rybník, kterým prochází 49. rovnoběžka severní šířky, je využíván k chovu ryb a rekreaci (NĚMEC a kol., 2012, s. 246).

Hodnocení: Nejbližše rybníku je stanice Ševětín (16 km), která se nachází 22 km před Českými Budějovicemi. Rychlíkový spoj je provozován od roku 2012.

Míra vhodnosti názvu: **3 (Nejhůře zvolený název)**

## ŠÍRAVA

Humenné – Žilina – Vsetín – Praha, hl. n.

*Délka trati:* 749 km

*Výměra zatopené plochy:* 3200 ha (DIDEROT 8, 1999, s. 442)

*Objem zadržené vody:* 334 mil. m<sup>3</sup> (DIDEROT 8, 1999, s. 442)

Výstavba druhé největší slovenské přehrady byla dokončena v roce 1965. Vodní nádrž slouží k rekreaci, vodním sportům, zavlažování a v neposlední řadě k protipovodňové ochraně. Přehradu napájí vody Laborce prostřednictvím Šíravského kanálu a zpět do řeky voda proudí v rámci Zalužického kanálu (DIDEROT, 1999, s. 442).

Hodnocení: Nejbližše k přehradě je lokalizována stanice Michalovce (4,5 km), kudy vlak projíždí z výchozí stanice Humenné ke Košicím. Rychlíkový spoj jezdil mezi lety 2006 až 2014 na dálkové trase Humenné - Praha.

Míra vhodnosti názvu: **3 (6. nejvhodnější název)**

## VAJGAR

Brno – České Budějovice – Plzeň

*Délka trati:* 372 km

*Výměra zatopené plochy:* 36 ha (NĚMEC a kol., 2012, s. 254)

*Objem zadržené vody:* 0,4 mil. m<sup>3</sup> (NĚMEC a kol., 2012, s. 254)

Rybník, pocházející ze 13. století, je situován na území města Jindřichův Hradec (stejně jako Jordán v Táboře). Rybník, který byl významnou součástí městského opevnění,



dnes slouží k chovu ryb a rekreaci. Jméno pochází z německého výrazu pro rybník *der Weiher*, který se začal používat od 18. století (NĚMEC a kol., 2012, s. 253 - 254).

Hodnocení: Rybník na katastru města Jindřichův Hradec má nejbližší právě k železniční stanici (1,1 km). Linka je v provozu od roku 2007 a kromě prvního roku, kdy jezdil mezi Brnem a Českými Budějovicemi, si udržuje trasu Brno – Plzeň.

Míra vhodnosti názvu: **2** (4. nejvhodnější název)

## **VRANOV**

Brno – Hrušovany nad Jevišovkou – Šumná

*Délka trati:* 108 km

*Výměra zatopené plochy:* 762,5 ha (NĚMEC a kol., 2006, s. 209)

*Objem zadržené vody:* 132,7 mil. m<sup>3</sup> (NĚMEC a kol., 2006, s. 209)

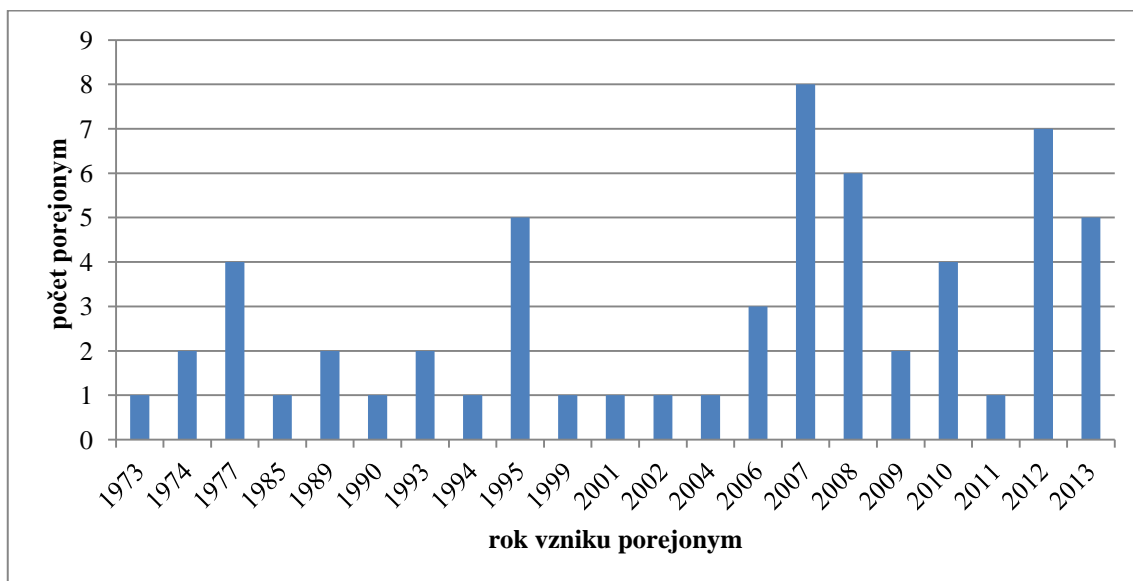
Výstavba desáté největší přehrady ČR probíhala v letech 1930 až 1934. Vodní dílo slouží energetickým, vodohospodářským a rekreačním účelům (NĚMEC a kol., 2006, s. 209).

Hodnocení: Mezi lety 2002 až 2004 vlak spojoval Brno se Šumnou, kde spojnice nejkratší vzdálenosti dosahuje 3 km. Od roku 2013 jezdí stejnojmenný vlak mezi Plzní a Chebem, název však není odvozen od jihomoravské přehrady, nýbrž od obce Vranov u Stříbra.

Míra vhodnosti názvu: **3** (5. nejvhodnější název)

## 7 Interpretace dosažených výsledků

Samotnou excerpcí jízdních řádů bylo nalezeno 59 vlakových spojů pojmenovaných podle hydronym. Za úplně nejstarší hydrologické porejonymum můžeme označit vlak **Hornád**, který se na tratích objevil již v roce 1973. Naopak za nejmladší názvy lze označit vlaky **Klabava**, **Radbuza**, **Svratka**, **Úhlava** a **Želivka**, které se v jízdních řádech objevily v roce 2013.



**Obr. 3: Počet nově vzniklých porejonym v letech 1973 až 2013**

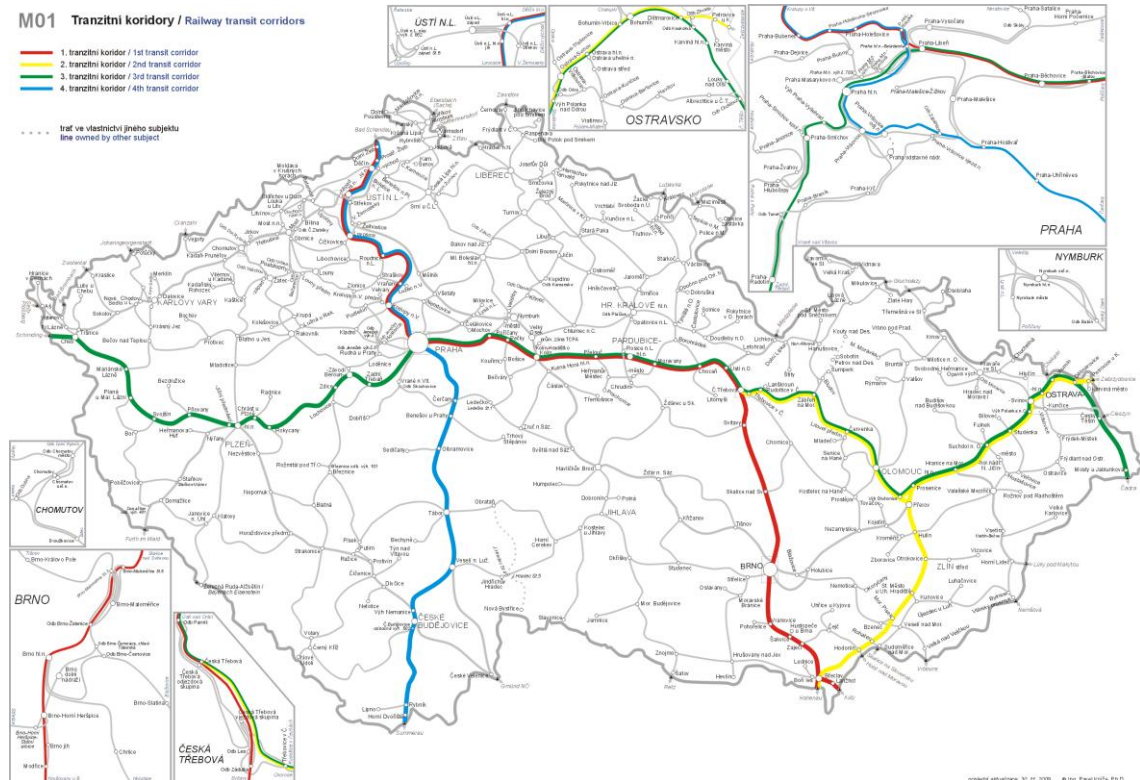
(zdroj: JŘ ČD a ČSD; FICNAROVÁ, 2011)

Z obrázku č. 3 vyplývá, že se hydronyma začala při pojmenování vlaků využívat ve větší míře od roku 2006. Po roce 2013 nevnikly žádné nové spoje odvozené od hydronym. Data mohou být zkreslena, neboť jsem vycházel pouze z omezeného počtu jízdních řádů vydaných před rokem 1989 a zdrojem informací o době vzniku spojů mi byla publikace autorky Michaely Ficnarové (2011).

Nejfrekventovanější úsek představuje trať **Praha – Kolín** (62 km), kterou využívá 13 spojů (22 % všech spojů). Mezi nejužívanější úseky dále patří Praha - Olomouc (250 km, 8 spojů), Olomouc – Přerov (22 km, 8 spojů), Praha – Plzeň (113 km, 6 spojů), Ústí nad Labem – Chomutov (71 km, 6 spojů) a Bohumín – Žilina (99 km, 6 spojů).

Nejvytíženějším tranzitním koridorem, po kterém alespoň zčásti projíždí sledované spoje, je **3. koridor**. Využívá jej 23 spojů, což představuje 38,9 % všech

sledovaných spojů. Následuje 1. koridor (21 spojů, 35,6 %), 4. koridor (17 spojů, 28,8 %) a jako poslední 2. koridor (15 spojů, 25,4 %). Žádný z výše uvedených koridorů pak nevyužívá 14 spojů (23,7 %).

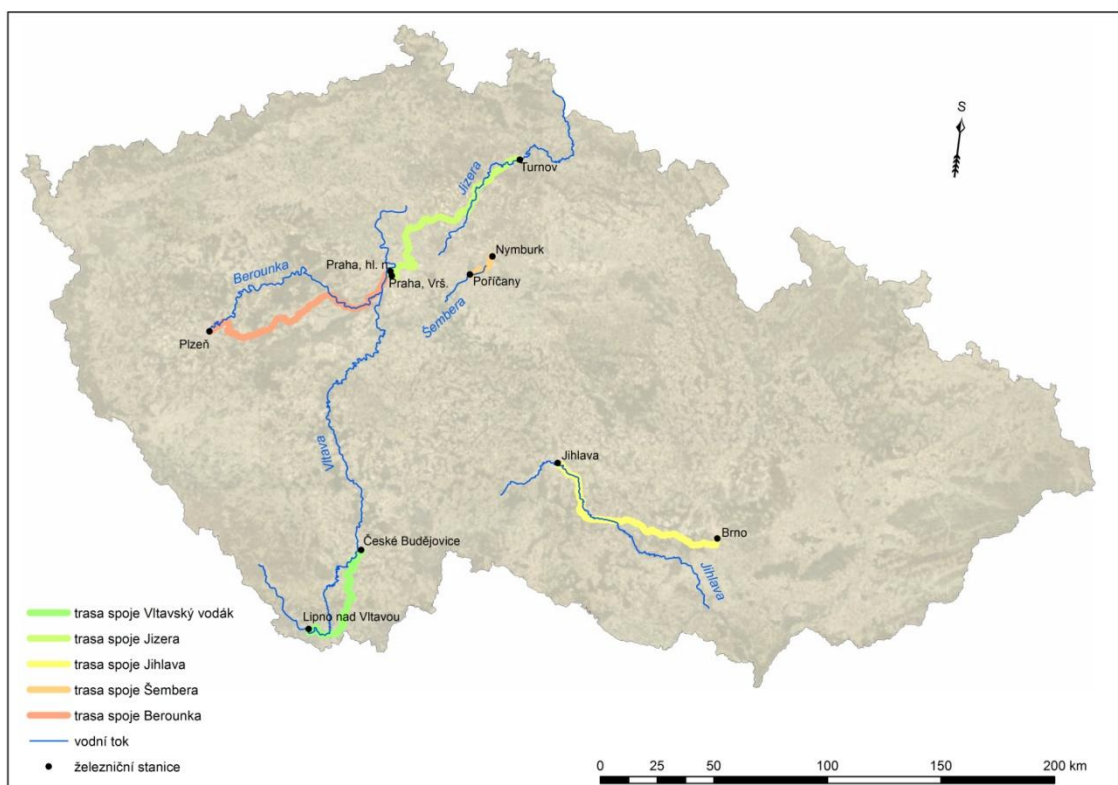


**Obr. 4: Tranzitní železniční koridory ČR**

(zdroj: SZDC.CZ, 2012)

Podle zvoleného kritéria se za nejvhodněji zvolené názvy vlaků mohou považovat tyto spoje (viz obr. 5):

- |                   |        |
|-------------------|--------|
| 1. Šembera        | 75,3 % |
| 2. Jihlava        | 47,2 % |
| 3. Vltavský vodák | 44,3 % |
| 4. Berounka       | 40,6 % |
| 5. Jizera         | 36,9 % |



**Obr. 5: Trasy spojů s nevhodněji zvolenými názvy** (zdroj: vlastní návrh)

Tyto vlaky provozují svou činnost podél významné části toku, mnohdy i v kratší vzdálenosti než 2 km. Důvody, proč zrovna tyto spoje mají největší shodu s příslušným tokem, jsou následující:

### 1) Čím kratší délka trasy, tím vyšší procento shody

Příkladem tohoto tvrzení je spoj Šembera. Před prosincovou změnou trasy v roce 2014 tento spoj jezdil mezi Prahou a Nymburkem (55 km) a délka shodného úseku s řekou měřila 12 km. Po změně trasy na Nymburk – Poříčany se sice délka shodného úseku zkrátila na 11 km, avšak markantní změnou délky trati (zkrácena o 40 km) se procento shody vyhouplo z původních necelých 20 % na 75 %. Opačným příkladem může být spoj Hornád. Trasa sice vede podél toku v nejdelším úseku ze všech sledovaných spojů (86 km), avšak při své celkové délce trati (703 km) představuje procento shody průměrných 12 %.

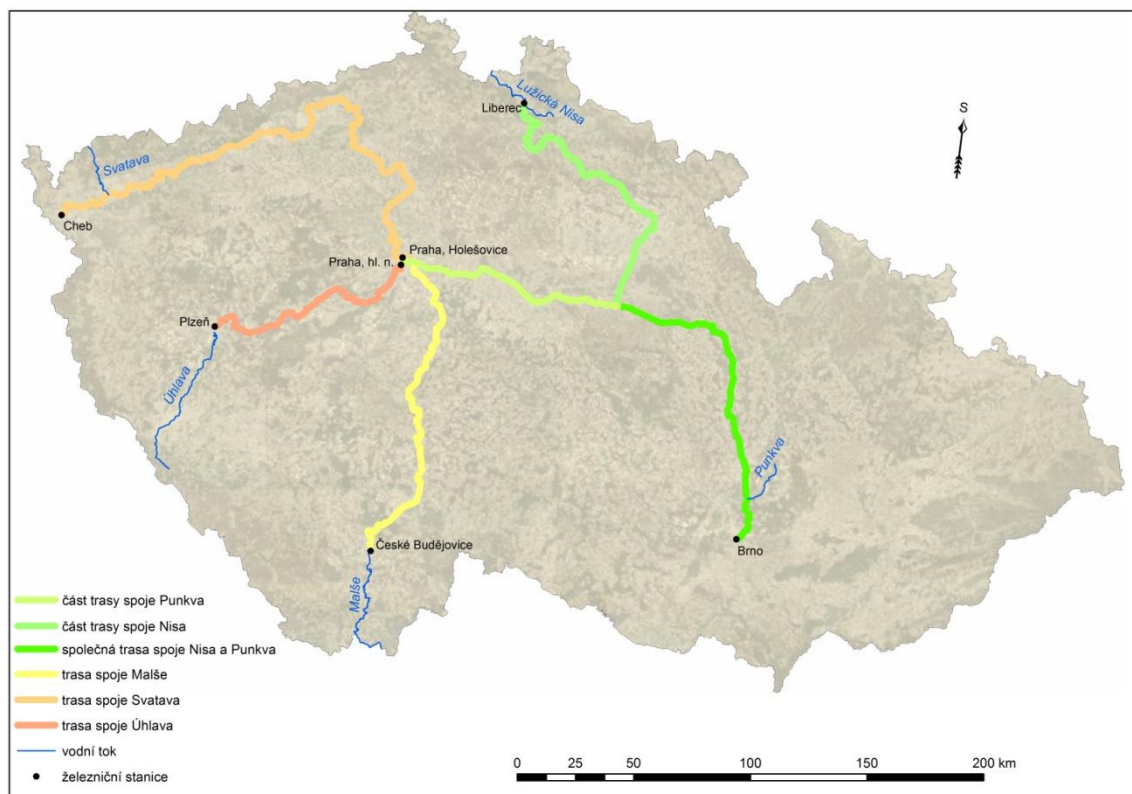
### 2) Členitost reliéfu

Při stavbě železnic se trasování neprovádělo nahodile, ale velký důraz byl kladen na minimální členitost reliéfu, která by stavitelům kladla co nejméně terénních

překážek. A právě řeky, mnohdy určující ráz reliéfu, si svou cestu nejčastěji razí průchodným podložím nížin, jejichž údolí a malé výškové převýšení představuje ideální terén i pro železnice. Ostatně lidská sídla, která železnice spojuje a vytváří tak železniční síť, byla zakládána právě podél větších či menších toků, jelikož je voda zdrojem života a faktorem ovlivňujícím lidskou činnost. Názorným příkladem může být spoj Labe, který jezdil do roku 2011 na trase Praha – Pardubice, která vedla v úseku Kolín – Pardubice podél Labe zarovnanou Polabskou nížinou v délce 42 km, což ve finále představovalo 47 % shody.

Naopak nejméně vhodnými názvy spojů jsou (viz obr. 6):

- |            |       |
|------------|-------|
| 1) Úhlava  | 0 %   |
| 2) Malše   | 1,1 % |
| 3) Nisa    | 1,2 % |
| 4) Svatava | 1,5 % |
| 5) Punkva  | 1,5 % |



**Obr. 6: Trasy spojů s nejhůře zvolenými názvy**

(zdroj: vlastní návrh)

Názvy těchto spojů nevyhovují, jelikož jsou od trati příliš vzdálené, nebo mají společný jen velmi malý úsek.

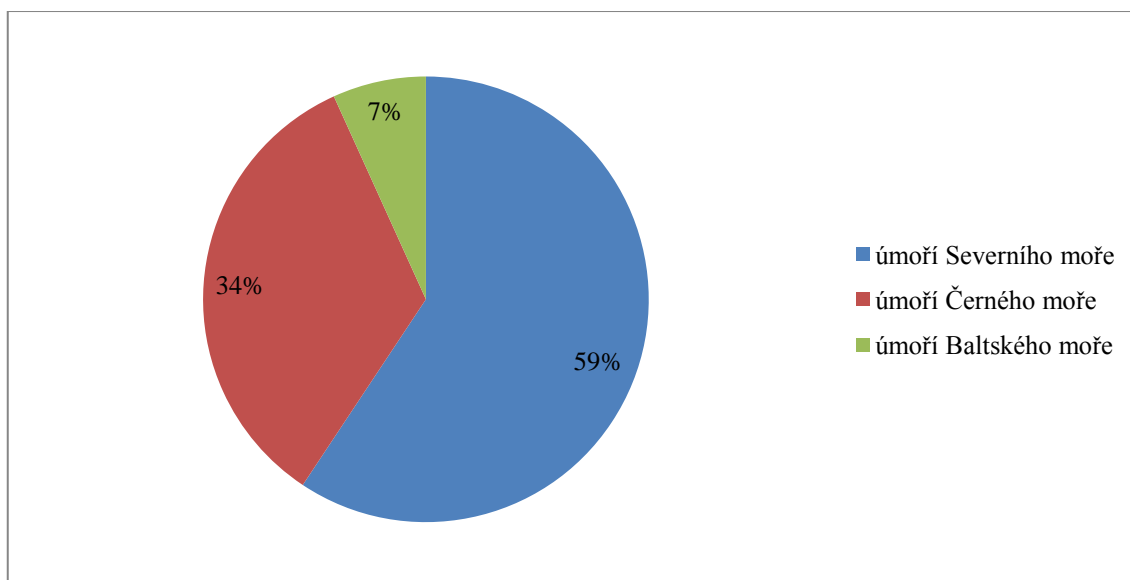
Za nejlépe užitá názvy odvozené od vodních ploch lze označit **Bezdrv** a **Jordán**, jejichž trasy vedou bezprostředně v blízkosti těchto jihočeských rybníků.

Podle úmoří (část zemského povrchu, ze kterého všechna voda odtéká do jednoho moře nebo oceánu) lze spoje rozdělit takto:

1) **Úmoří Severního moře** – Agara, Berounka, Bezdrv, Bílina, Cidlina, Doubrava, Hejtman, Chomutovka, Chrudimka, Jizera, Jordán, Kamenice, Klabava, Labe, Lužnice, Malše, Metuje, Ohře, Otava, Ploučnice, Radbuza, Rokytka, Rozkoš, Rožmberk, Sázava, Svět, Svatava, Šembera, Třebovka, Úhlava, Úpa, Vajgar, Vltavský vodák, Želivka, Nežárka

2) **Úmoří Černého moře** – Bečva, Bobrava, Dřevnice, Dyje, Hornád, Hron, Jevišovka, Jihlava, Kyjovka, Kysuca, Laborec, Litava, Olšava, Punkva, Rokytná, Svitava, Svratka, Šírava, Vlára, Vranov

3) **Úmoří Baltského moře** – Nisa, Odra, Olše, Ostravica



**Obr. 7: Rozdělení spojů podle úmoří**

(zdroj: vlastní návrh)

Obrázek znázorňuje, že 59 % všech spojů spadá do úmoří Severního moře. Do přehledu jsou zařazeny i vodní plochy, které jsou napájeny a odvodňovány toky, jež přísluší do povodí řek výše zmíněných úmoří.

## 8 Závěr

Práce si za svůj hlavní cíl vytyčila posouzení vhodnosti použitého názvu vlakového spoje vzhledem k hydrologickému objektu, kolem kterého vede železniční trať. Zároveň podává informace o směru trati, společném úseku železniční a říční linie, vodním toku nebo ploše a původu jejich názvu. Použitím vlastní klasifikace jsem došel k závěru, že převážná část spojů pojmenovaných dle hydronym nemá vhodně zvolen svůj název, jelikož tratě, které tyto spoje užívají, jsou buď vedeny ve značné vzdálenosti od tohoto hydrologického objektu, nebo s ním prakticky nesouvisí. Nejvhodněji jsou užity názvy pro vlaky, jejichž trasy vedou oblastmi geomorfologicky málo členitými nebo podél významnějších řek, jejichž říční údolí skýtá ideální podmínky pro výstavbu železnice. Zvolená metoda si nedala za cíl opticky tyto objekty z vlaku pozorovat, ale pouze zdůraznit jejich prostorovou vazbu a vzájemnost. Zároveň jsem zjistil, že některé použité názvy jsou odvozeny z různých, nejen zeměpisných, objektů. Mezi taková jména se řadí např. spoj Vranov, který byl původně pojmenován podle vodní nádrže, v jejíž blízkosti byla cílová stanice spoje. Po několika letech spoj začal jezdit na jiné trase a jeho název se vztahuje k názvu obce.

## 9 SUMMARY

The first chapter is devoted to the introduction and presentation of the basic objective of this work, which has been evaluating the appropriateness of the names of train lines derived from hydronym according to their classification method. The second chapter summarizes bibliography. The next chapter is devoted to rail transport and its history, as well as the reasons and history of naming trains on Czech territory. Chapter methodology described method used. It is based on a conversion length of railway lines associated with a watercourse with a total length of railway lines. For the classification of extended objects were chosen only the distance from the railway line. The main chapter describe waterways and objects, which are named according to railway lines, route and evaluate their suitability for use of the name. The final chapter is devoted to the interpretation of results. The method used has been found that most connections is named inappropriately. Most conveniently, the names are chosen major rivers flowing through open country without high terrain and joints that have a shorter length of the course. Furthermore, it was found that some of the names of monitored rail connections are also derived from other spatial objects that have their origin in geography.



## 10 SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

### a) tištěné zdroje

HONS, J. (1975): Dějiny dopravy na území ČSSR. ALFA, Bratislava

HANUS, M. a kol. (2011): Železnice na zemi. Dnešní svět 5(6). TERRA-KLUB, Praha

JŘ ČSD 1955/1956: Jízdní řád Československých drah. ČSD, Praha

JŘ ČSD 1960/1961: Jízdní řád Československých drah. ČSD, Praha

JŘ ČSD 1985/1986: Jízdní řád Československých drah. ČSD, Praha

JŘ ČSD 1989/1990: Jízdní řád Československých drah. ČSD, Praha

JŘ ČSD 1990/1991: Jízdní řád Československých drah. ČSD, Praha

JŘ ČSD 1991/1992: Jízdní řád Československých drah. ČSD, Praha

JŘ ČSD 1991/1992: Jízdní řád Československých drah. ČSD, Praha

JŘ ČSD 1991/1992: Jízdní řád Československých drah. ČSD, Praha

JŘ ČSD 1992/1993: Jízdní řád Československých drah. ČSD, Praha

JŘ ČD 1993/1994: Jízdní řád Českých drah. ČD, Praha

JŘ ČD 1994/1995: Jízdní řád Českých drah. ČD, Praha

JŘ ČD 1993/1996: Jízdní řád Českých drah. ČD, Praha

JŘ ČD 1993/1997: Jízdní řád Českých drah. ČD, Praha

JŘ ČD 1997/1998: Jízdní řád Českých drah. ČD, Praha

JŘ ČD 1998/1999: Jízdní řád Českých drah. ČD, Praha

JŘ ČD 1999/2000: Jízdní řád Českých drah. ČD, Praha

JŘ ČD 2000/2001: Jízdní řád Českých drah. ČD, Praha

JŘ ČD 2001/2002: Jízdní řád Českých drah. ČD, Praha

JŘ ČD 2002/2003: Jízdní řád Českých drah. ČD, Praha

JŘ ČD 2003/2004: Jízdní řád Českých drah. ČD, Praha

JŘ ČD 2004/2005: Jízdní řád Českých drah. ČD, Praha

JŘ ČD 2005/2006: Jízdní řád Českých drah. ČD, Praha

JŘ ČD 2006/2007: Jízdní řád Českých drah. ČD, Praha

JŘ ČD 2007/2008: Jízdní řád Českých drah. ČD, Praha

JŘ ČD 2008/2009: Jízdní řád Českých drah. ČD, Praha

JŘ ČD 2009/2010: Jízdní řád Českých drah. ČD, Praha

JŘ ČD 2010/2011: Jízdní řád Českých drah. ČD, Praha

JŘ ČD 2011/2012: Jízdní řád Českých drah. ČD, Praha  
JŘ ČD 2012/2013: Jízdní řád Českých drah. ČD, Praha  
JŘ ČD 2013/2014: Jízdní řád Českých drah. ČD, Praha  
JŘ ČD 2014/2015: Jízdní řád Českých drah. ČD, Praha  
Kolektiv autorů (1999): Všeobecná encyklopedie v osmi svazcích DIDEROT.,  
1. vydání. DIDEROT, Praha  
LUTTERER, I., ŠRÁMEK, R (2004): Zeměpisná jména v Čechách, na Moravě a ve  
Slezsku. TOBIÁŠ, Havlíčkův Brod  
NĚMEC, J. a kol. (2006): Voda v České republice. Consult, Praha  
NĚMEC, J. a kol. (2012): Rybníky v ČR. Consult, Praha

b) elektronické zdroje

Bezručovo údolí [online]. 2006. [cit. 2015-05-08]. Dostupné z:  
[http://www.nature.cz/natura2000-  
design3/web\\_lokality.php?cast=1805&akce=karta&id=1000104262](http://www.nature.cz/natura2000-design3/web_lokality.php?cast=1805&akce=karta&id=1000104262)

ČD: *Hledání spojení* [online]. 2015. [cit. 2015-05-10]. Dostupné z:  
<http://www.cd.cz/spojeni/>

FICNAROVÁ, Michaela. 2011. Vlastní jména vlakových spojů (porejonyma) z pohledu  
geografie. Brno. Dostupné také z:  
[http://is.muni.cz/th/215303/ff\\_m/Vlastni\\_jmena\\_vlakovych\\_spoju\\_porejonyma\\_na\\_uzemi\\_CR\\_v\\_let..pdf](http://is.muni.cz/th/215303/ff_m/Vlastni_jmena_vlakovych_spoju_porejonyma_na_uzemi_CR_v_let..pdf). magisterská diplomová práce. Masarykova univerzita.

Historie vodního stavitelství na řece Chrudimce [online]. 2012 [cit. 2015-05-02].  
Dostupné  
z:[http://www.pla.cz/planet/public/dokumenty/publikace/2012\\_prehradni\\_stavitelstvi\\_na\\_](http://www.pla.cz/planet/public/dokumenty/publikace/2012_prehradni_stavitelstvi_na_chrudimce.pdf)  
[\\_chrudimce.pdf](http://www.pla.cz/planet/public/dokumenty/publikace/2012_prehradni_stavitelstvi_na_chrudimce.pdf)

HUBÁČEK, Jaroslav. 1966. NAŠE ŘEČ: K názvům vlaků. K názvům  
vlaků [online]. 49(3) [cit. 2015-05-09]. Dostupné z: [http://nase-  
rec.ujc.cas.cz/archiv.php?art=5197](http://nase-rec.ujc.cas.cz/archiv.php?art=5197)

KAMENICKÁ, Tereza. 2011. Přírodní park Bobrava. Brno. Dostupné také z: [http://is.mendelu.cz/zp/portal\\_zp.pl?prehled=vyhledavani;podrobnosti=38002;download\\_prace=1](http://is.mendelu.cz/zp/portal_zp.pl?prehled=vyhledavani;podrobnosti=38002;download_prace=1) kamenická přírodní park bobrava. bakalářská práce. Mendelova univerzita.

Kysuca [online]. 2015. [cit. 2015-05-08]. Dostupné z: <http://sk.wikipedia.org/wiki/Kysuca>

MAPY.CZ [online]. 2015. [cit. 2015-05-05]. Dostupné z: [www.mapy.cz](http://www.mapy.cz)

MDCR: Tranzitní železniční koridory [online]. 2006. [cit. 2015-05-10]. Dostupné z: [http://www.mdcr.cz/cs/Drazni\\_doprava/Rozvoj\\_zeleznicni\\_infrastruktury/Tranzitn%C3%AD+%C5%BEelezni%C4%8Dn%C3%AD+koridory.htm](http://www.mdcr.cz/cs/Drazni_doprava/Rozvoj_zeleznicni_infrastruktury/Tranzitn%C3%AD+%C5%BEelezni%C4%8Dn%C3%AD+koridory.htm)

Národní přírodní rezervace Libický luh [online]. 2009 [cit. 2015-05-02]. Dostupné z: <http://kokorinsko.ochranaprirody.cz/mzchu/npr-libicky-luh/>

Odra [online]. 2012 [cit. 2015-05-02]. Dostupné z: [http://www.pod.cz/atlas\\_toku/odra.html](http://www.pod.cz/atlas_toku/odra.html)

Olše [online]. 2012 [cit. 2015-05-02]. Dostupné z: [http://www.pod.cz/atlas\\_toku/olse.html](http://www.pod.cz/atlas_toku/olse.html)

Pramen řeky Vlárky [online]. 2012 [cit. 2015-05-02]. Dostupné z: <http://www.lesy.cz/volny-cas-v-lese/tipy-na-vylet/Stranky/pramen-reky-vlary-revir-vysoke-pole.aspx?retUrl=%2fvolny-cas-v-lese%2ftipy-na-vylet%2fStranky%2fdefault.aspx%3fq%3dRegion~15>

Pramen řeky Kysuca [online]. 2015 [cit. 2015-05-02]. Dostupné z: <http://www.regionkysuce.sk/sk/zaujímavosti-z-regionu-kysuce/16-prirodne/211-pramen-rieky-kysuca>

Přehrada Rozkoš [online]. 2009 [cit. 2015-05-03]. Dostupné z: [http://www.pla.cz/planet/public/vodnidila/prehrada\\_rozkos.pdf](http://www.pla.cz/planet/public/vodnidila/prehrada_rozkos.pdf)

Přírodní památka Olšava [online]. 2015 [cit. 2015-05-02]. Dostupné z: <http://nature.hyperlink.cz/uh/Olsava.htm>

Ratibořice a Babiččino údolí [online]. 2015 [cit. 2015-05-02]. Dostupné z: <http://www.ceskaskalice.cz/cs/nase-mesto/ratiborice-a-babiccino-udoli/>

Regionální pracoviště Správa CHKO Poodří [online]. 2015 [cit. 2015-05-02]. Dostupné z: <http://poodri.ochranaprirody.cz/>

Správa CHKO Broumovsko [online]. 2015 [cit. 2015-05-02]. Dostupné z: <http://broumovsko.ochranaprirody.cz/>

Správa CHKO Křivoklátsko [online]. 2015 [cit. 2015-05-02]. Dostupné z: <http://krivoklatsko.ochranaprirody.cz/>

Soustava retenčních nádrží v povodí Třebovky [online]. 2009 [cit. 2015-05-02]. Dostupné z: <http://www.pla.cz/planet/public/vodnidila/trebovka.pdf>

SŽDC: Železniční mapy ČR [online]. 2012. [cit. 2015-05-08]. Dostupné z: <http://www.dibavod.cz/24/charakteristiky-toku-a-povodi-cr.html?PHPSESSID=ea0801fa00938ef7bcfaa4a6245577c7>

SŽDC: Historie železnice v ČR [online]. 2014. [cit. 2015-05-08]. Dostupné z: <http://www.szdc.cz/o-nas/zeleznice-cr/historie-zeleznice-v-cr.pdf>

ŠKAPA, Petr. 2007. Železniční doprava: Technická železniční základna [online]. [cit. 2015-05-07]. Dostupné z: [http://www.elearn.vsb.cz/archivcd/FS/Zdopr/01\\_ZD.pdf](http://www.elearn.vsb.cz/archivcd/FS/Zdopr/01_ZD.pdf)

VD České Údolí [online]. 2013 [cit. 2015-05-02]. Dostupné z: <http://www.pvl.cz/files/download/vodohospodarske-informace/vodni-dila-a-nadrze/ceske-udoli.pdf>

VD Jevišovice [online]. 2010 [cit. 2015-05-02]. Dostupné z: <http://www.pmo.cz/cz/uzitecne/vodni-dila/jevisevice/>

VD Klabava [online]. 2013. [cit. 2015-05-08]. Dostupné z: <http://www.pvl.cz/files/download/vodohospodarske-informace/vodni-dila-a-nadrze/klabava.pdf>

VD Koryčany [online]. 2010 [cit. 2015-05-02]. Dostupné z: <http://www.pmo.cz/cz/uzitecne/vodni-dila/korycany/>

VD Pilská [online]. 2013 [cit. 2015-05-02]. Dostupné z: <http://www.pvl.cz/files/download/vodohospodarske-informace/vodni-dila-a-nadrze/pilska.pdf>

VD Slušovice [online]. 2010 [cit. 2015-05-02]. Dostupné z: <http://www.pmo.cz/cz/uzitecne/vodni-dila/slusovice/>

VD Nýrsko [online]. 2013 [cit. 2015-05-02]. Dostupné z: <http://www.pvl.cz/files/download/vodohospodarske-informace/vodni-dila-a-nadrze/nyrsko.pdf>

VD Želivka - Švihov [online]. 2013 [cit. 2015-05-02]. Dostupné z: <http://www.pvl.cz/files/download/vodohospodarske-informace/vodni-dila-a-nadrze/svihov.pdf>

VEJVALKOVÁ, Petra. 2015. Moravský Krumlov jako středisko cestovního ruchu. Jihlava. Dostupné také z: <https://is.vspj.cz/bp/get-bp/student/17135/thema/3403>. Bakalářská práce. Vysoká škola polytechnická Jihlava.

Vodohospodáři upravili koryta Moravy, Veličky a Litavy [online]. 2012 [cit. 2015-05-02]. Dostupné z: <http://www.pmo.cz/cz/media/tiskove-zpravy/vodohospodari-upravili-koryta-moravy-velicky-a-litavy/>

Vltava, Český Krumlov - úprava jezu Jelení lávka [online]. 2013 [cit. 2015-05-02]. Dostupné z: <http://www.pvl.cz/podpora-prevence-pred-povodnemi-ii/prehled-staveb-protipovodnovych-opatreni/40-vltava--cesky-krumlov--uprava-jezu-jeleni-lavka-r-km-282-490>

VÚV TGM: Charakteristiky toků a povodí ČR [online]. 2014. [cit. 2015-05-08].  
Dostupné z: <http://www.dibavod.cz/24/charakteristiky-toku-a-povodi-cr.html?PHPSESSID=ea0801fa00938ef7bcfaa4a6245577c7>

Živé srdce Evropy: Údolí Kamenice [online]. 2007 [cit. 2015-05-02]. Dostupné  
z:<http://www.ceskatelevize.cz/porady/10121011820-zive-srdce-evropy/207562210700044-zive-srdce-evropy-udoli-kamenice/>

## **SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK:**

CD – celková délka tratě

ČD – České dráhy

ČR – Česká republika

CHOPAV – Chráněná oblast přirozené akumulace vod

JV – jihovýchod

JZ - jihozápad

MŽÚ – měřený železniční úsek

Obr. - obrázek

Praha, hl. n. – stanice Praha, hlavní nádraží

Praha, Mas. n. – stanice Praha, Masarykovo nádraží

Praha, Vrš. – stanice Praha, Vršovice

PS – procento shody

SV – severovýchod

SZ – severozápad

Tab. - tabulka

ŽSR – Železnice Slovenskej republiky