

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI

Přírodovědecká fakulta

Katedra geografie

Luděk VOLČÍK

## **Zaniklé přeshraniční železniční tratě**

Bakalářská práce

vedoucí práce: Mgr. Jan HERCIK, Ph.D.

Olomouc 2018

## Bibliografický záznam

**Autor (osobní číslo):** Luděk Volčák (D15076)

**Studijní obor:** Učitelství geografie pro SŠ (kombinace: Aj-Z)

**Název práce:** Zaniklé přeshraniční železniční tratě

**Title of thesis:** Defunct transborder railway lines

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

**Rozsah práce:** 62 stran

**Abstrakt:** Hlavním cílem této bakalářské práce je lokalizace a dokumentace zaniklých přeshraničních železničních tratí a následný popis příčin jejich zániku. Nedílnou součástí této práce je i popis současného a budoucího stavu traťových těles za pomoci terénního výzkumu.

**Klíčová slova:** železnice, železniční síť, brownfield, revitalizace

**Abstract:** The main aim of this thesis is locating and documenting defunct transborder railway lines and a subsequent depiction of the causes of their defunction. The depiction of present and future condition with the aid of a field research is integral to this thesis.

**Key word:** railway lines, railway network, brownfield, revitalisation

Prohlašuji, že jsem zadanou bakalářskou práci zpracoval samostatně pod vedením Mgr. Jana Hercika, Ph.D., a veškerou použitou literaturu a zdroje jsem řádně uvedl v seznamu literatury.

V Olomouci dne

.....

podpis

Na tomto místě bych rád poděkoval svým rodičům, svému bratrovi a mé přítelkyni Karolíně, kteří se mnou cestovali v rámci terénního výzkumu. Dále je mou příjemnou povinností poděkovat také jednotlivým představitelům obcí, kteří mi poskytovali rozhovory a zodpověděli veškeré otázky o jednotlivých zaniklých přeshraničních železničních tratích: Jaroslav Krym (kronikář obce Hevlín), Ing. Rudolf Sněhota (starosta obce Chuchelná), Ing. Mojmír Michálek (starosta obce Bernartice), Vladimír Stříbrný (starosta obce Heřmanice) a Ing. Michal Brunclík (1. místostarosta města Krnov). Závěrečné poděkování patří mému vedoucímu práce Mgr. Janu Hercikovi, Ph.D., za zodpovězení všech mých dotazů a za jeho vstřícný přístup při psaní této bakalářské práce.

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLMOUCI  
Pedagogická fakulta  
Akademický rok: 2016/2017

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Luděk VOLČÍK**  
Osobní číslo: **D15076**  
Studijní program: **B7507 Specializace v pedagogice**  
Studijní obory: **Anglický jazyk se zaměřením na vzdělávání  
Geografie**  
Název tématu: **Zaniklé přeshraniční železniční tratě**  
Zadávající katedra: **Katedra geografie**

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

Hlavním cílem bakalářské práce je zdokumentovat zaniklé přeshraniční železniční tratě, popsat příčiny vedoucí k jejich zániku i současný stav traťových těles. Jednotlivé tratě budou za pomoci terénního výzkumu a práce s prameny (sekundárními i primárními) lokalizovány a zmapovány. Nedílnou součástí bude také popis současného stavu traťových těles.

- 1) Úvod
- 2) Lokalizace zaniklých přeshraničních železničních tratí
- 3) Důvody zániku tratí
- 4) Současné využití těchto tratí
- 5) Bližší charakteristika jednotlivých tratí
- 6) Závěr

Rozsah grafických prací: Podle potřeb zadání

Rozsah pracovní zprávy: 5 000 - 8 000 slov

Forma zpracování bakalářské práce: tištěná/elektronická

Seznam odborné literatury:

**BUFE S., SCHROPFER H., LOSOS L., Železnice v Sudetech 1939-1945. Praha: RCH, 2003. 230 s. ISBN 80-903346-0-1.**

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

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

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

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

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

**ŠTĚPÁN, Miloslav. Přehledné dějiny československých železnic 1824-1948. Praha: Dopravní nakladatelství, 1958.**

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

Katedra geografie

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

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

L.S.

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

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

V Olomouci dne 25. ledna 2017

## Obsah

1 Úvod .....	8
2 Cíle práce.....	9
3 Metodika .....	10
4 Zaniklé přeshraniční železniční tratě.....	13
4.1 Zaniklé přeshraniční železniční tratě na česko-německé hranici.....	15
4.1.1 Nové Údolí-Haidmühle.....	15
4.1.2 Slapany-Waldsassen.....	16
4.1.3 Hranice v Čechách-Adorf.....	18
4.1.4 Křimov-Reitzenhain.....	21
4.1.5 Moldava-Holzhau .....	23
4.2 Zaniklé přeshraniční železniční tratě na Česko-polské hranici.....	26
4.2.1 Heřmanice-Markocice .....	26
4.2.2 Jindřichovice pod Smrkem-Pobiedna.....	27
4.2.3 Otovice-Tłumaczów.....	29
4.2.4 Náchod-Kudowa-Zdrój .....	31
4.2.5 Bernartice u Javorníka-Dziewiętlice .....	33
4.2.6 Vidnava-Kałków.....	34
4.2.7 Krnov-Pietrowice.....	36
4.2.8 Opava-Pilszcz.....	38
4.2.9 Chuchelná-Krzanowice.....	39
4.3 Zaniklé přeshraniční železniční tratě na Česko-rakouské hranici .....	42
4.3.1 Novosedly-Alt Prerau .....	42
4.3.2 Hevlín-Laa an der Thaya .....	43
4.3.3 Slavonice-Fratres.....	45
5 Příčiny zanikání přeshraničních železničních tratí.....	47
6 Znovuobnovené přeshraniční železniční tratě .....	51
7 Postoj místních samospráv u vybraných zaniklých tratí .....	52
7.1 Hevlín-Laa an der Thaya .....	52
7.2 Heřmanice-Bogatynia.....	53
7.3 Bernartice u Javorníka-Dziewiętlice .....	54
7.4 Krnov-Pietrowice.....	55
7.5 Chuchelná-Krzanowice.....	56
8 Závěr.....	57
9 Summary .....	58
10 Použitá literatura a zdroje.....	59

# 1 Úvod

Česká republika má jednu z nejhustějších železničních sítí na světě, avšak v minulosti se jednalo o síť ještě hustější. V souvislosti s rušením železničních tratí je osobní doprava nahrazována autobusy a nákladní doprava kamiony, přestože se jedná o další zatížení našich již tak přeplněných silnic. Velmi často jde o ekonomická opatření, přijatá proto, že provozování železniční dopravy bylo příliš nákladné, a o nichž bylo rozhodnuto navzdory nelibosti místních obyvatel.

V současnosti se o železniční dopravě hovoří zejména v souvislosti s elektrifikací zastaralých tratí nebo výstavbou vysokorychlostních železnic, přičemž se jedná o kroky vedoucí k modernizaci železniční dopravy. Nicméně v takovém případě se dostává pozornosti zejména hlavním železničním koridorům, ale pozapomíná se na zrušené železniční tratě, jakož i na souvislosti, které vedly k jejich zániku a obzvláště na jejich současný a budoucí stav.

Tato bakalářská práce se zabývá právě zaniklými přeshraničními železničními tratěmi, které tvoří specifické odvětví, protože se jejich osudy v mnohém velmi podobají. Nezabývá se přitom pouze lokalizací a popisem příčin jejich zániku, ale je doplněna také o popis současného stavu traťových těles, tedy železničních brownfieldů a jejich potenciální význam pro obce nebo pro regiony.

V závěrečné části se tato bakalářská práce věnuje terénnímu výzkumu několika typologicky odlišných tratí, a to konkrétně formou rozhovorů s představiteli obcí, kterými tyto tratě procházely. Popis současného stavu traťových těles je v některých případech podpořen vlastními fotografiemi, které naneštěstí zachycují stav spíše chátrající, což zdůrazňuje nutnost řešení této problematiky.



## 2 Cíle práce

Primárním cílem této bakalářské práce je v rámci území České republiky lokalizovat zaniklé přeshraniční železniční tratě a následně stručně popsat jejich historii, přičemž důležitou částí popisu jejich historie je zejména vysvětlení příčin jejich zániku. Stručný popis jednotlivých tratí také zahrnuje zmínku o návrzích o případných obnovách a revitalizačních plánech od 90. let 20. století. Co se týče sekundárního cíle, v rámci terénního výzkumu má tato bakalářská práce za cíl popsat současný stav traťových těles na základě rozhovorů s představiteli obcí, jimiž tratě procházely. Součástí rozhovorů je také diskuze o současných revitalizačních plánech obcí a o potenciální přeshraniční spolupráci v rámci železniční dopravy.

### 3 Metodika

Nezbytnou roli v primárním poznání této problematiky hrála rešerše literatury a shromažďování informací prostřednictvím internetových zdrojů o jednotlivých tratích. V případě internetových zdrojů se velmi často jednalo o informace v němčině a polštině, což zpočátku způsobovalo určitou neschopnost plně porozumět celému textu. Následně se autor této práce zaměřil na klíčová slova v těchto zahraničních textech a využil je ke shromažďování důležitých informací v rámci kompilace primárního cíle, kterým je lokalizace, stručný popis historie, objasnění příčin zániku, následné snahy o znovuoobnovení železniční dopravy či její částečná revitalizace a současný stav drážních těles. Jednalo se převážně o poznatky týkající se zahraničních úseků zaniklých přeshraničních železničních tratí. Hlavním zdrojem inspirace a informací byla kniha Jelena (2009), která v počátečním zpracování této bakalářské práce poskytla seznam zaniklých přeshraničních železničních tratí a všechny tyto tratě stručně popisovala. Podobnou roli sehrála kniha Pavlíčka (2002), jež doplňovala podrobnější informace o lokálních tratích. Historické souvislosti, které jsou zahrnuty v plnění primárního cíle, byly velmi často definovány za pomoci děl Schreiera (2004), (2010) a Kroupy (2012). Úspěšně obhájená bakalářská práce Kroupy (2012) se zaměřuje zejména na česko-polské přeshraniční železniční tratě z historického hlediska, tudíž poskytla informace pro polovinu zaniklých přeshraničních železničních tratí na našem území v rámci primárního cíle této práce. Díla Hrčka (2002), Kadlece (2005) a Dohnala (2011) se zaměřují na konkrétní zaniklé přeshraniční železniční tratě, díky čemuž posloužila jako vhodný zdroj pro celkové poznání těchto tratí i v rámci nastínění současného stavu. Popis současné situace byl definován také částečně pomocí internetových zdrojů, přičemž byla důkladně posuzována jejich relevance a aktuálnost. V některých případech zaniklých přeshraničních železničních tratí byla tato část primárního cíle sepsána na základě terénního výzkumu či poskytnutých informací představiteli obcí prostřednictvím e-mailů a polostrukturovaných rozhovorů.

V rámci terénního výzkumu se autor zaměřil na vybrané zaniklé přeshraniční železniční tratě a navštívil tyto lokality za účelem provedení posouzení současného stavu traťového tělesa a zaznamenání této skutečnosti prostřednictvím fotografií. První část terénního výzkumu se uskutečnila v červenci a září 2017, kdy byly využity metody

pozorování a příležitostného dotázání se místních obyvatel. Terénní výzkum pokračoval v březnu 2018, kdy autor oslovil všechny obce, kterými tyto tratě procházely, prostřednictvím e-mailů, kdy byli představitelé těchto obcí požádáni o poskytnutí krátkého interview, přičemž jim byla nabídnuta také možnost komunikace e-mailem. Následně si autor zvolil pět typologicky odlišných zaniklých přeshraničních železničních tratí a sjednal si schůzky s jednotlivými představiteli obcí, které se uskutečnily v dubnu 2018. Hlavním zdrojem při přípravě těchto rozhovorů bylo dílo Hendla (2005), pomocí kterého byla stanovena forma a průběh rozhovorů, přičemž bylo využito aplikace problémově zaměřeného polostrukturovaného rozhovoru. V případě zájmu byli představitelům zaslány předběžné otázky, které byly následně rozvedeny v průběhu interview. Poznatky získané z těchto interview byly rozřazeny do pěti odvětví, a to historie trati, proces chátrání traťového tělesa, snahy o znovuoobnovení a revitalizaci, popis spolupráce s přeshraničními obcemi a se státními organizacemi SŽDC a ČD a v neposlední řadě současný strategický a revitalizační plán obcí. Tato témata byla zvolena na základě prostudování kapitoly věnující se revitalizaci železničních brownfieldů v Polsku díla Jarczewského (2009).

V souvislosti s kapitolou 4 byla využita tabulka jednotlivých zaniklých přeshraničních železničních tratí viz Tab. 1, kdy nebyly záměrně zahrnuty tratě, které byly postupně obnovovány od roku 1989 až do současnosti, viz Tab. 2. Dále nebyla zahrnuta trať Hodonín-Holíč, která se sice využívá jen v rámci výlukového jízdního řádu, ale v každém případě se jedná o trať plně funkční. V celé práci jsou zahrnuty zaniklé přeshraniční železniční tratě, na kterých probíhala jak nákladní, tak i pravidelná osobní doprava. Tím pádem se tato práce nezabývá zaniklými přeshraničními vlečkami či lesními drahami. Všechny obce a města využívají současné názvy v polštině a němčině, jelikož v minulosti polské obce a města nesly německé názvy, což by působilo matoucím dojmem v rámci lokalizace těchto tratí. Co se týče zmiňovaných traťových úseků, jedná se o železniční stanice, nikoliv zastávky, které byly nejbližší z obou stran hranice. V rámci lokalizace v Tab. 1 byly využity SO ORP z důvodu následné aplikace v kapitole 5, kdy je zde zpracován vývoj počtu obyvatel v souvislosti s příčinami zániku přeshraničních železničních tratí. Tyto spojnicové grafy využívají hodnoty bazického indexu (Bi), což je procentuální ukazatel v tomto případě vývoje počtu obyvatel, přičemž počáteční hodnota 100 % je počet obyvatel ze sčítání lidu z roku 1869, viz obr. 37, 38, 39.

V následujících letech dochází k procentuálnímu nárůstu či úbytku vůči počáteční hodnotě. Využitím procentuálních hodnot se dosáhne přesnějšího výsledku v procesu porovnávání v rámci vývoje v ČR. Pro přehlednější představu je vývoj počtu obyvatel v SO ORP typologicky rozdělen podle státní hranice s Německem, Polskem a Rakouskem do tří jednotlivých grafů. Vývoj počtu obyvatel je záměrně sledován u SO ORP namísto krajů či okresů, poněvadž se jedná o přesnější výsledek přibližující situaci na územích, kudy vedly zaniklé přeshraniční železniční tratě. Mapky k jednotlivým zaniklým přeshraničním železničním tratím byly vytvořeny jako výstřižky z mapového portálu [www.mapy.cz](http://www.mapy.cz), přičemž při vyznačování těchto tratí byl využit nástroj měření vzdálenosti na základě charakteru reliéfu. Mapové dílo Obr. 1 bylo vytvořeno v programu ArcGIS 10.4.

## 4 Zaniklé přeshraniční železniční tratě

Na našem území se nachází 17 zaniklých přeshraničních železničních tratí. Tyto tratě leží na hranicích s Německem, Polskem a Rakouskem; na česko-slovenské hranici se nenachází žádná zaniklá přeshraniční železniční trať, viz Obr. 1. Provoz na těchto tratích byl postupně zahajován od druhé poloviny 19. století až do počátku 20. století, kromě jediné výjimky (Náchod-Kudowa-Zdroj) viz Tab. 1.

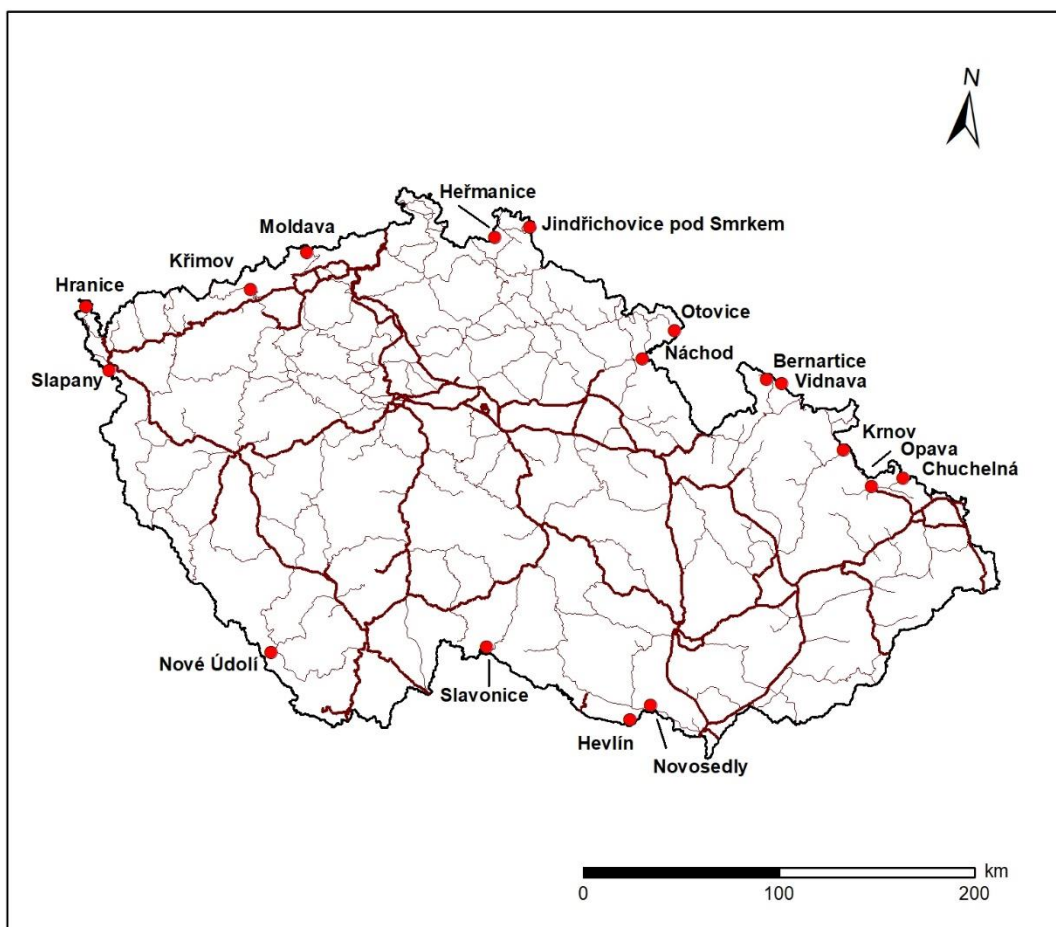
Přeshraniční železniční tratě na česko-německé hranici jsou zastoupeny SO ORP Prachatice, Cheb, Aš, Chomutov a Teplice, přičemž se jedná o pět tratí v celkové délce 36,4 km. Další tři přeshraniční železniční tratě o délce 7,7 km, které spadají pod SO ORP Mikulov, Znojmo a Dačice, tvoří česko-rakouskou hranici. Zbývajících devět zaniklých přeshraničních železničních tratí, jež se nacházejí na česko-polské hranici, jsou na území SO ORP Frýdlant, Broumov, Náchod, Jeseník, Krnov, Opava a Kravaře; jejich celková délka je 32,1 km. Celková délka těchto přeshraničních železničních tratí tudíž činí přibližně 76 km, přičemž se jedná o vzdálenost mezi nejbližšími stanicemi (nikoliv zastávkami) na obou stranách hranice.

Tab. 1: Seznam zaniklých přeshraničních železničních tratí na území České republiky

Traťový úsek	SO ORP	délka [km]	zahájení provozu	ukončení provozu
Nové Údolí-Haidmühle	Prachatice	1,8	1910	1945
Slapany-Waldsassen	Cheb	5,8	1865	1945
Hranice v Čechách-Adorf	Aš	6,2	1906	1945
Křimov-Reitzenhain	Chomutov	14,5	1875	1945
Moldava-Holzhau	Teplice	8,1	1884	1945
Heřmanice-Markocice	Frýdlant	1,4	1900	1945
Jindřichovice pod Smrkem-Pobiedna	Frýdlant	3,8	1904	1945
Otovice-Tlumaczów	Broumov	3,8	1889	1953
Náchod-Kudowa-Zdrój	Náchod	4,2	1945	1946
Bernartice u Javorníka-Dziewiętlice	Jeseník	1,4	1896	1945
Vidnava-Kańków	Jeseník	3,7	1911	1945
Krnov-Pietrowice	Krnov	4,4	1873	1945
Opava-Pilszcz	Opava	6,6	1909	1945
Chuchelná-Krzanowice	Kravaře	2,8	1895	1945
Novosedly-Alt Prerau	Mikulov	3,4	1873	1930
Hevlín-Laa an der Thaya	Znojmo	2,1	1870	1946
Slavonice-Fratres	Dačice	2,2	1902	1945

Zdroj: (Jelen, 2009)

## OBCE SE ZANIKLOU PŘESHHRANIČNÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVOU NA ÚZEMÍ ČESKA V ROCE 2018



### Legenda

● Obce

#### Železniční tratě

— Elektrifikovaná trať

— Neelektrifikovaná trať

Zdroj: ArcČR 500

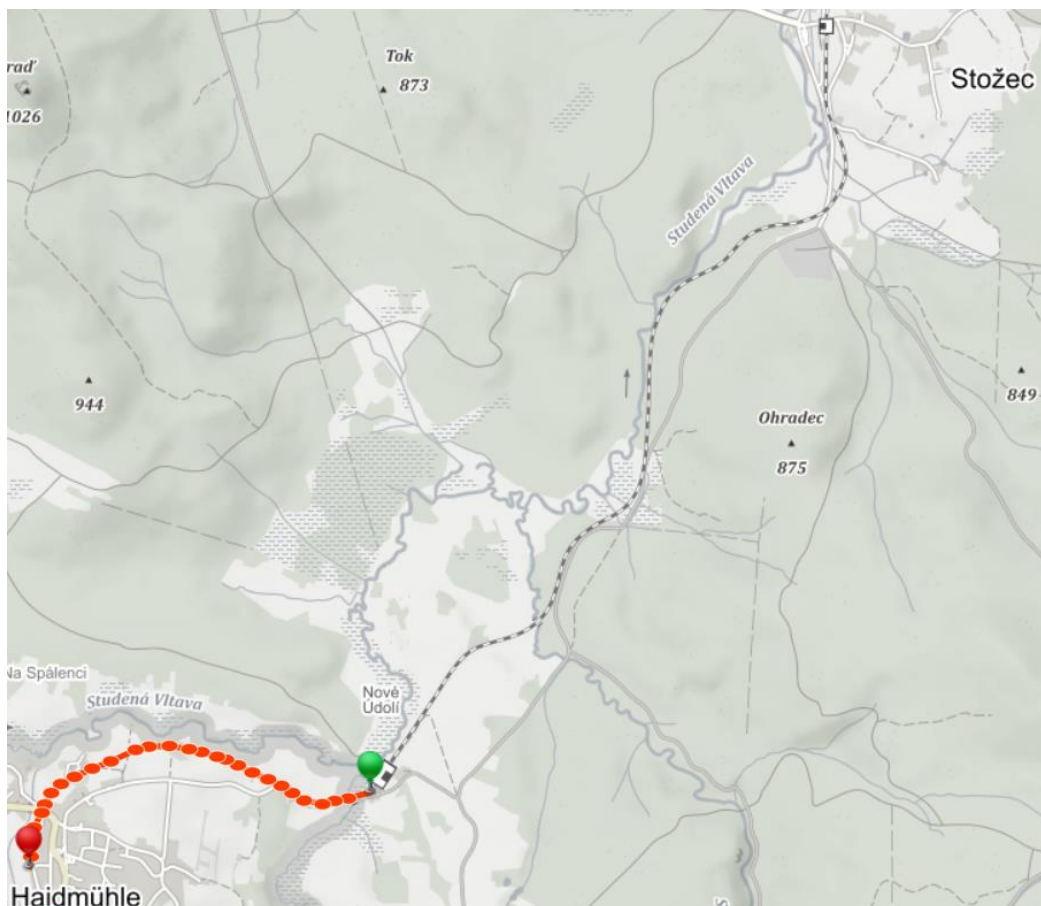
VOLČÍK Luděk  
Olomouc 2018

Obr. 1 Obce se zánikem přeshraniční železniční dopravy (ArcČR 500)

## 4.1 Zaniklé přeshraniční železniční tratě na česko-německé hranici

### 4.1.1 Nové Údolí-Haidmühle

Jednalo se o krátkou přeshraniční železniční trať viz Obr. 2, která byla zprovozněna v roce 1910 jakožto propojení Prachatice-Volary-Waldkirchen-Passau. Byla využívána pro nákladní dopravu, přičemž se jednalo zejména o dřevo vytěžené na Šumavě. Během druhé světové války trať spadala pod Německé říšské dráhy, přičemž sloužila i v rámci přeshraniční osobní dopravy. Avšak v roce 1945, kdy válka skončila, se začala budovat železná opona, což zapříčinilo definitivní uzavření přeshraničního železničního úseku, který byl demontován až do německého města Waldkirchen v 70. letech 20. století. Na české straně byla zrušena osobní doprava mezi Novým Údolím a Stožcem, což se změnilo v roce 1990, kdy se osobní doprava na české straně obnovila. (Jelen, 2009).



Obr. 2 Přeshraniční železniční trať Stožec-Nové Údolí-Haidmühle (mapy.cz)

V současnosti má tato trať rekreační charakter, a to díky iniciativě spolku Pošumavská jižní dráha, který se rozhodl obnovit část kolejí a otevřít malé muzeum

v historickém vagonu viz Obr. 3. Funguje zde i dráha pro vlastnoručně poháněné vozíky nebo pro malou lokomotivu, přičemž zprovozněn je stometrový přeshraniční úsek. Železniční spojení na české straně je stále funkční, jezdí zde osobní vlaky ve směru Volary, Prachatice a Čičenice. (noveudeoli.eu; sumava.cz)

Jedná se tedy o bývalý přeshraniční úsek, který je stále funkční na české straně, nicméně veškeré snahy o potenciální obnovení železniční dopravy jsou spíše nereálné, jelikož nejbližší koleje na německé straně jsou vzdáleny 17 kilometrů ve městě Waldkirchen. Přesto se jedná o velmi pozitivní příklad využití takového území, kdy se díky dobrovolnictví udržuje rekreační charakter tohoto bývalého přeshraničního železničního přechodu



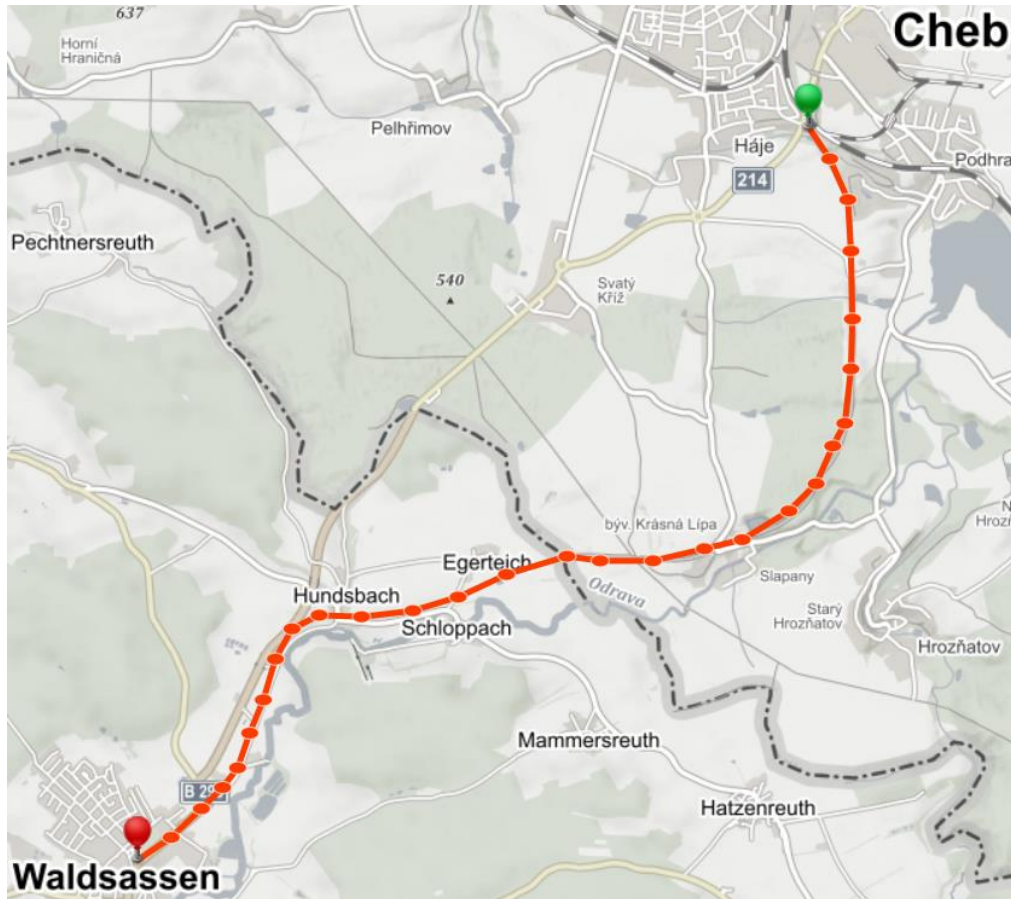
Obr. 3 Drážní muzeum v Novém Údolí (noveudoli.eu)

#### 4.1.2 Slapany-Waldsassen

Tento přeshraniční železniční úsek viz Obr. 4 byl součástí tratě Plauen-Františkovy Lázně-Cheb-Waldsassen, a právě v 60. letech 19. století, kdy byla tato trať zprovozněna, se podílel na zlepšení dopravní dostupnosti mezi Berlínem a Mnichovem. Nicméně po roce 1883 dochází k úpadku této tratě, protože je postavena jiná železniční trať, dodnes používaná, a to Cheb-Schirnding-Marktredwitz. Železniční stanice Slapany vznikla až v roce 1898. Po druhé světové válce byla až do roku 1947 trať využívána k odsunu Němců, o rok později byla zrušena veškerá veřejná doprava v úseku Slapany-



Waldsassen. Pravidelná osobní doprava vydržela ve vysídlené obci Slapany až do roku 1963, zatímco nákladní doprava byla zrušena již v roce 1969. (Jelen, 2009; Pavlíček, 2002)



Obr. 4 Přeshraniční železniční úsek Cheb-Slapany-Waldsassen (mapy.cz)

Traťové těleso bylo ponecháno v chátrajícím stavu až do 90. let 19. století, kdy bylo rozhodnuto o výstavbě cyklostezky na bývalé přeshraniční železniční trati Cheb-Slapany-Waldsassen. S demontováním traťového tělesa se však začalo až v roce 2003, kdy první etapa se začala stavět v roce 2005, a rok nato byla slavnostně otevřena. Navzdory dlouhotrvajícím problémům se podařilo cyklostezku postupně prodloužit až do německé obce Egerteich, kde mění svůj charakter na cyklotrasu až do města Waldsassen. (zelpage.cz)

Cyklostezka důstojně reprezentuje železniční historii tohoto území, a to díky historickým drážním artefaktům, které se nacházejí podél cyklostezky, viz Obr. 5. Zaniklá trať a její okolí byly ponechány po více než 40 let chátrání, nicméně její bývalé drážní těleso v současnosti podporuje turistický charakter regionu prostřednictvím

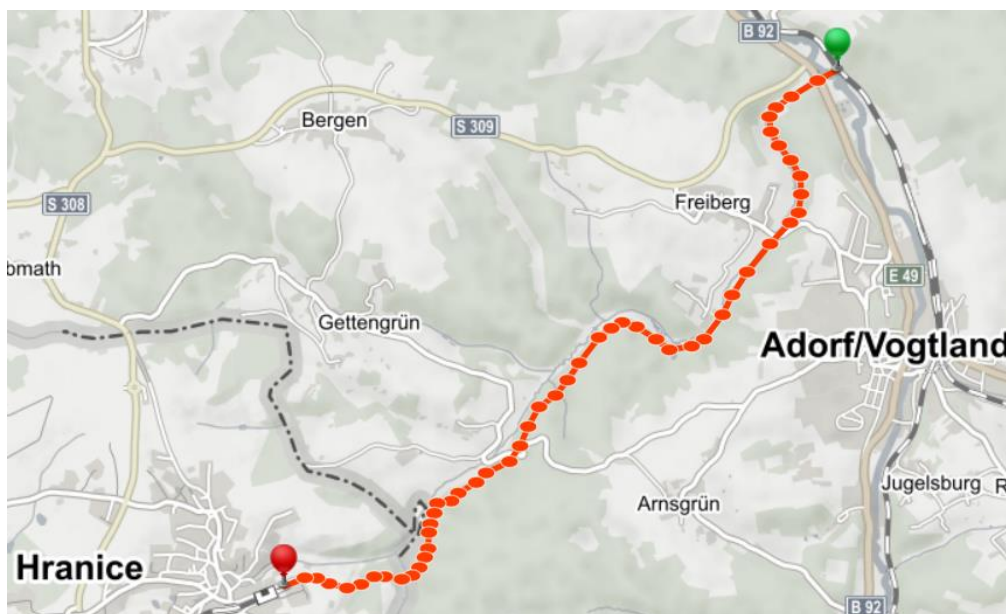
zrealizované cyklostezky. V tomto případě se jedná o ukázkový případ revitalizace železničních brownfieldů. (vary.idnes.cz)



Obr. 5 Cyklostezka na bývalém úseku Slapany-Waldsassen (26. 7. 2017, autor L. Volčík)

#### 4.1.3 Hranice v Čechách-Adorf

Jedná se o nejzápadnější zaniklou přeshraniční železniční trať na našem území, která byla postavena, aby propojila Cheb s německým městem Adorf, viz Obr. 6, a zejména podpořila textilní průmysl na obou stranách hranic. Její výstavba umožnila obyvatelstvu Ašského výběžku cestovat za prací do Německa. Trať byla hojně využívána německou armádou během druhé světové války, ale v roce 1945, když se blížil konec války, byl zničen železniční most u města Adorf. Od té doby byla veškerá přeshraniční železniční doprava zastavena a následně byly o čtyři roky později vytrhány koleje z města Adorf až do Hranic. (Jelen, 2009; Schreier 2004)



Obr. 6 Přeshraniční železniční trať Hranice-Adorf (mapy.cz)

Trať fungovala necelých 40 let, ale pro místní, kteří ji nazývali „Mockel“, měla velký význam. V 90. letech 20. století se objevila snaha o obnovení železniční tratě mezi Hranicemi a německým městem Adorf, nicméně problémem byla neustále chřadnoucí osobní doprava mezi Ašem a Hranicemi, která byla dokonce na jeden rok zrušena. Zde se potvrzuje, že vysídlení německého obyvatelstva po druhé světové válce mělo a stále má velmi negativní vliv na toto území. (mockel-bahn.de)

Železniční stanice v Hranicích, viz Obr. 7, byla v roce 2014 zbourána a v současnosti je zde pouze zastávka (Obr. 8), která je obsluhována jednou za den osobním vlakem do Aše a zpět. Tím pádem jsou veškeré snahy o obnovení v nedohlednu. Navíc se uvažuje o zrušení stanice Hranice v Čechách, kdy jako důvod je nejčastěji udávána nízká rentabilita tohoto úseku. Na německé straně se zachoval bývalý drážní domek u obce Freiberg nacházející se v úseku mezi Hranicemi a německým městem Adorf, který je v současnosti využíván jako rodinný dům, viz Obr. 9. (mockel-bahn.de)



Obr. 7 Bývalá nádražní budova v Hranicích v Čechách (mockel-bahn.de)



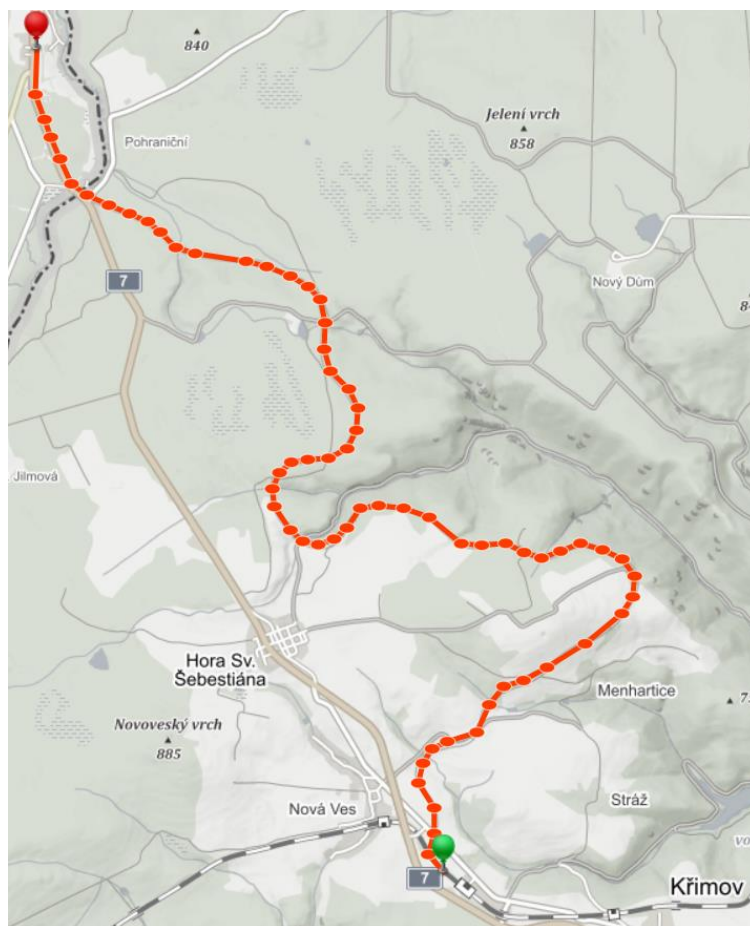
Obr. 8 Současná podoba železniční zastávky Hranice v Čechách (26. 7. 2017, autor L. Volčík)



Obr. 9 Bývalý drážní domek u obce Freiberg (mockel-bahn.de)

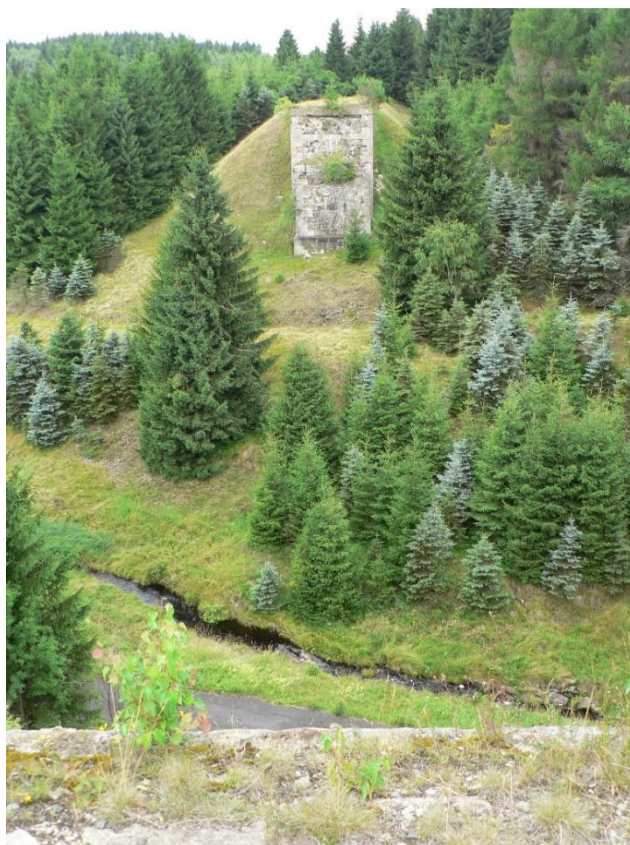
#### 4.1.4 Křimov-Reitzenhain

Hlavním záměrem výstavby této krušnohorské dráhy byla přeprava černého a hnědého uhlí do Německa. Zpočátku nebyl o osobní dopravu zájem z důvodu charakteru trati, který zahrnoval velké množství oblouků a stoupání (Obr. 10). Hlavní trať v tomto regionu, která byla postavena o dva roky dříve, tedy v roce 1873 a je v provozu dodnes, je trať Chomutov-Vejprty-Bärenstein. V obou případech se jedná o navazující spojení s německými městy Dresden, Leipzig a Chemnitz. Osobní doprava zažívá rozmach ve 30. letech 20. století, kdy jsou uvedeny do provozu zastávky Menhartice a Hora svatého Šebestiána. Následně během druhé světové války je trať hojně využívána Německem jakožto železniční spojení Chemnitz-Reitzenhain-Chomutov. Po válce dochází důsledkem odsunu k velkému úbytku německého obyvatelstva, a to právě s využitím trati Křimov-Reitzenhain. Nedostatečný zájem místních o tuto trať zapříčinil zastavení osobní dopravy v roce 1948, zatímco nákladní doprava byla využívána pro odvoz rašeliny a dřeva až do konce 50. let 20. století. (Jelen, 2009; Kadlec, 2005)



Obr. 10 Přeshraniční trať Křimov-Reitzenhain (mapy.cz)

Trať byla rozebrána v letech 1985-1987, nicméně po sobě zanechala skoro celé traťové těleso s velkým množstvím historických budov a mostů. Na německé straně trať pokračovala do města Marienberg, kde se do roku 2013 nacházela první funkční stanice na této trati. V obci Reitzenhain jsou ponechány koleje a všechny bývalé nádražní budovy slouží jako obytné domy. Podobný osud potkal trať na české straně, kdy většina strážních domků slouží jako chaty. Největší dominanta této trati na české straně byl mohutný most v blízkosti Hory Svatého Šebestiána, viz Obr. 11, který byl odstřelen v roce 1986. Nádraží v Křimově je stále funkční, jelikož leží na trati Chomutov-Vejprty, ta však od roku 2014 funguje pouze od května do září. (Kadlec, 2005)



Obr. 11 Bývalý železniční most u Hory Svatého Šebestiána (27. 7. 2017, autor L. Volčík)

V rámci zaniklých přeshraničních železničních tratí se jedná o tu nejdelší a zároveň nejkomplicovanější, což potvrzuje fakt celkového stoupání trati během 14,5 kilometrů o 90 metrů a výstavby deseti mostů. A právě díky svému složitému charakteru se jedná o trať velmi dobře zdokumentovanou. Jelikož se jednalo o dlouhý úsek, jsou dnešní možnosti potenciální revitalizace v nedohlednu, nicméně na německé straně se uvažuje delší dobu o výstavbě cyklostezky u města Marienberg. Díky dobře zachovalému traťovému tělesu je trať na některých částech využívána pro pěší turistiku. (koridory.cz; zeleznice.vanovi.net)

#### 4.1.5 Moldava-Holzhau

Jednalo se o krátký úsek na české straně (Obr. 12), jehož cílem bylo propojení železničních úseků Most-Hrob-Moldava a Holzhau-Freiberg. Původním záměrem výstavby této tratě v roce 1884 byla zejména nákladní doprava, a to konkrétně přeprava hnědého uhlí z Krušných Hor do Saska. Nicméně o rok později zde začaly jezdit i osobní vlaky, kdy však bylo vždy nutno přestoupit v Moldavě. To se změnilo během druhé světové války, kdy byla trať provozována Německem. V roce 1945 byla trať zrušena

a následně demontována na německé straně ruskou armádou v roce 1951, přičemž se jednalo o reakci na akci nesoucí název „Vlak svobody“, která se odehrála na úseku Cheb-Aš-Selb. (Jelen, 2009; Pavlíček, 2002).



Obr. 12 Přeshraniční úsek Moldava-Holzhaus (mapy.cz)

V současnosti je železniční stanice Moldava v rámci jízdních řádů brána jako plně funkční, nicméně ve skutečnosti je obsluhována náhradní autobusovou dopravou. Stanice se nachází pouhých 300 metrů od bývalého hraničního železničního přechodu, avšak koleje jsou rozebrány na německé straně až do obce Holzhaus, odkud jezdí pravidelně vlaky do Freibergu.

V úseku Moldava-Holzhaus na bývalém traťovém tělese je nedaleko obce Neuhermsdorf vybudována běžkařská dráha s rekreačním střediskem (bývalá výpravčí budova stanice Hermsdorf-Rehefeld) obklopená historickými železničními předměty, které připomínají právě zaniklou trať, již je využívána také jako turistická stezka, viz Obr. 13. (moldavskadraha.cz)





Obr. 13 Bývalá staniční budova nedaleko obce Neuhermsdorf (27. 7. 2017, autor L. Volčík)

Navzdory veškerým snahám o obnovení železničního provozu mezi Moldavou a Holzhau, se toto úsilí zatím nevyplatilo. Důvodem je zejména již fungující revitalizované území sportovně-rekreačního střediska nedaleko obce Neuhermsdorf. Další obtíž v možné obnově tratě představuje dočasné pozastavení osobních vlaků v úseku Moldava-Hrob-Osek Město. Trať je využívána pouze mimořádně, kdy například v zimě 2017 byly vypraveny čtyři vlaky typu RegioShark z Ústí nad Labem přes Teplice právě do Moldavy. Nynějším hlavním cílem je rekonstrukce a následné alternativní využití železniční stanice v Moldavě, viz Obr. 14. ([moldavskadraha.cz](http://moldavskadraha.cz))

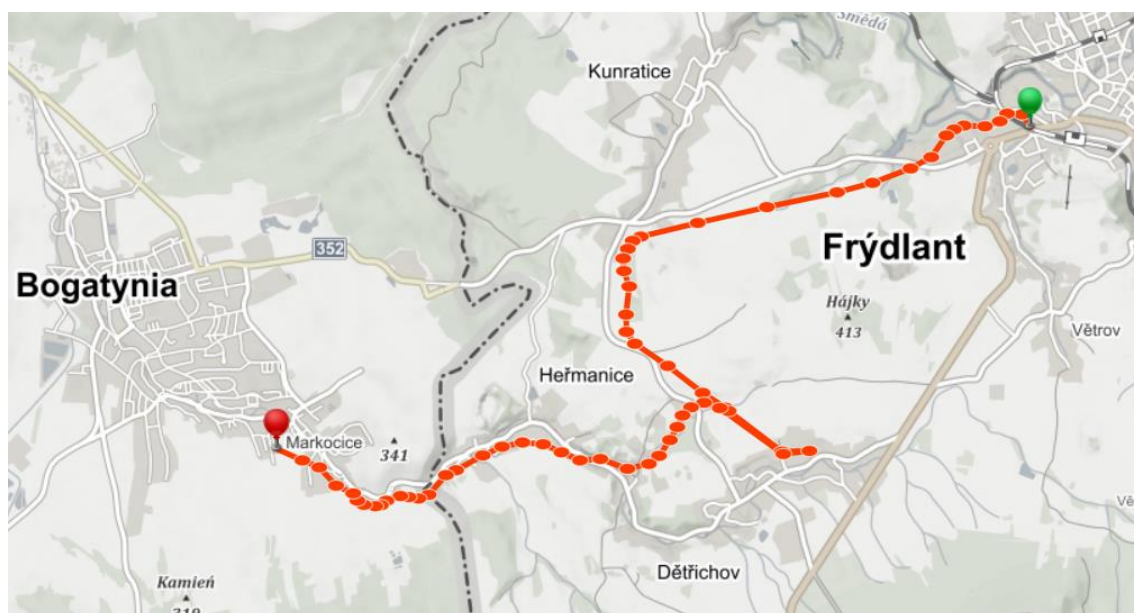


Obr. 14 Železniční stanice v Moldavě (27. 7. 2017, autor L. Volčík)

## 4.2 Zaniklé přeshraniční železniční tratě na Česko-polské hranici

### 4.2.1 Heřmanice-Markocice

Tato unikátní úzkorozchodka byla uskutečněna s cílem propojit Frýdlant a Zittau přes polské město Bogatynia, jednalo se o jedinou mezistátní úzkorozchodku s rozchodem 750 mm na světě. Trať měla zpočátku spíše nákladní charakter, když propojila Frýdlantsko se sousedním Saskem. V úseku Frýdlant-Heřmanice se dále nacházely zastávky Kunratice a Detřichov, přičemž v Kunraticích byla cihelna a továrna na hliněné zboží a v Detřichově barvárna, viz Obr. 15. S příchodem druhé světové války je trať využívána Německem zejména pro osobní dopravu, po válce je přeshraniční chod nadobro zrušen a následně po dvou letech potkává stejný osud i úsek mezi Heřmanicemi a Frýdlangem. Avšak úsek na české straně se po deseti letech znovuobnovil. Později se trať využívá jako vlečka z kamenolomu v Heřmanicích do Frýdlantu a dále jako pokusná osobní doprava pro dosídlení tohoto území. Pravidelná osobní doprava zde vydržela do roku 1976. Úsek trati Heřmanice-Frýdlant postupně ztratil svou roli, a nakonec byla definitivně zrušena i náhradní autobusová doprava v roce 1984. (Jelen, 2009; Kroupa, 2012)



Obr. 15 Přeshraniční železniční trať Frýdlant-Heřmanice-Markocice (mapy.cz)

V roce 1996 byla trať rozebrána, poněvadž veškeré pokusy o zachování této unikátní úzkorozchodky byly neúspěšné. V současnosti se zde nachází stále dobře viditelné traťové těleso a nádraží v Heřmanicích v dezolátním stavu, které bylo nedávno,

resp. v roce 2016 majetkově převedeno na mikroregion Frýdlantsko, viz Obr. 16. Ve Frýdlantu je na nádraží zmínka o úzkorozchodce formou informační tabule; nedaleko se rovněž nachází drážní muzeum. Na polské straně je hnědouhelný lom Bogatynia s nedalekou elektrárnou Turów, zatímco v německém Zittau je nově opravené nádraží a zmínka o bývalé úzkorozchodce také nechybí. O znovuoobnovení přeshraniční železniční dopravy nebyl již nikdy zájem, protože po válce došlo k okamžitému rozebrání traťového tělesa. (Jelen, 2009)



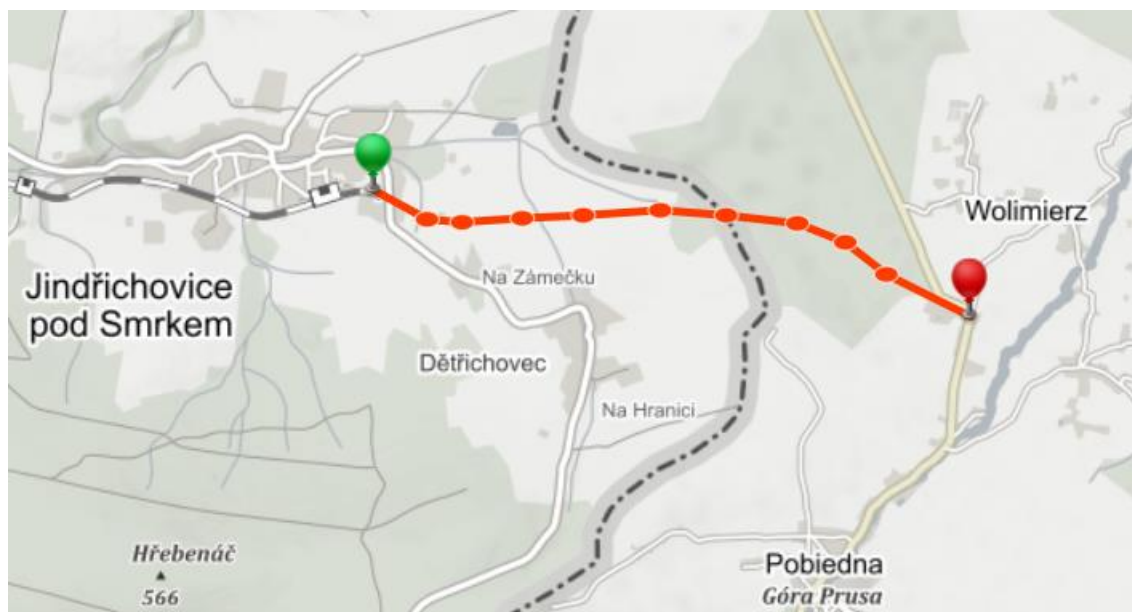
Obr. 16 Bývalá nádražní budova v Heřmanicích (11. 4. 2018, autor L. Volčík)

Obnova trati do Zittau je nereálná kvůli polskému lomu Bogatynia a alternativnímu vlakovému spojení přes Liberec. Nádraží v Heřmanicích a jeho okolní bývalé drážní budovy jsou na cestě k rekonstruování v rámci realizace cyklotrasy z Heřmanic do Frýdlantu. Dalším negativním faktorem potenciální česko-polské spolupráce na tomto území je uzavření silničního přechodu z důvodu snížení kriminality.

#### 4.2.2 Jindřichovice pod Smrkem-Pobiedna

Jedná se o druhou zaniklou přeshraniční železniční trať ve Frýdlantském výběžku, ale v tomto případě se jedná o trať s normálním rozchodem. Otevření tohoto úseku v roce 1904 zajistilo propojení tratí Frýdlant-Jindřichovice a Pobiedna-Mirsk-Gryfów Śląski. Nicméně železniční stanice Pobiedna se nacházela blíže obci Wolimierz, viz Obr. 17. Toto propojení hrálo důležitou roli v rámci průmyslu a obchodu, tak jako u předešlé

tratě. Nicméně se zde dařilo i osobní dopravě ve 20. letech 20. století, a to zejména ve spojitosti s lázeňstvím v Jizerských horách. Zdejší osobní doprava zažívá největší vytíženost s příchodem druhé světové války příslušníky německé armády, avšak v roce 1945 je přeshraniční železniční doprava zrušena a ani ze strany nového vlastníka Polska (které vzniklo na území bývalého Pruska) se neobjevovala žádná snaha o obnovení. (Jelen, 2009; Kroupa, 2012)



Obr.17 Přeshraniční železniční úsek Jindřichovice pod Smrkem-Pobiedna (mapy.cz)

Na polské straně byl v roce 1987 zrušen úsek Mirsk-Pobiedna a v letech 1991-1992 byla trať následně demontována. Úsek Pobiedna-Jindřichovice byl rozebrán již v 60. letech 20. století, zatímco na české straně je stanice Jindřichovice pod Smrkem stále funkční a jezdí zde pravidelná osobní doprava ve směru Jindřichovice pod Smrkem-Frýdlant-Liberec. (Jelen, 2009)

Směrem od železniční budovy k hranicím pokračují několik set metrů koleje, které postupem času začaly sloužit jako pěší cesta (Obr. 18), kde byly následně vybudovány informační tabule, které se zmiňují o bývalé přeshraniční železniční trati. Asi 200 metrů za hraničním přechodem se zachovala ocelová konstrukce železničního mostu. Obnova přeshraniční železniční dopravy není nereálná; nádražní budova je sice v chátrajícím stavu, přičemž vlastníkem jsou ČD, ale polská strana projevila v minulém roce zájem o obnovu. (liberecky.denik.cz)



Obr. 18 Bývalá trať Jindřichovice pod Smrkem-Pobiedna (28. 7. 2017, autor L. Volčík)

#### 4.2.3 Otovice-Tłumaczów

Tento železniční úsek v broumovském výběžku, viz Obr. 19, byl zprovozněn v roce 1889, aby propojil jiné, o 20 let starší úseky Choceň-Broumov-Otovice a Ścinawka Średnia-Klodzko, přičemž samotná stanice Tłumaczów vznikla až ve 20. letech 20. století. V rámci nákladní dopravy se na naše území dováželo uhlí z okolí města Nowa Ruda a vyvážela výroba textilního průmyslu. Osobní vlaky jezdily na trase Choceň-Broumov-Ścinawka Średnia. S příchodem druhé světové války se do vlastnictví tratě dostává Německo a její původní trasa Ścinawka Średnia-Broumov-Choceň byla zkrácena pouze do České Metuje přes Meziměstí. Po válce jsou na polské straně hranice u Tłumaczówa vytrhány koleje, aby bylo zabráněno dalším vpádům naší armády, která usilovala o zabránění Kladska. Nicméně koleje byly opět navráceny do původního stavu, což sice nezachránilo přeshraniční osobní dopravu, ale zato nákladní doprava přes hranice, zejména peážní trať Ścinawka Średnia-Meziměstí-Mioszów-Boguszów, trvala do roku

1953. Úsek Meziměstí-Mieroszów byl nakonec byla obnoven v 90. letech 20. století. (Jelen, 2009; Kroupa, 2012; Pavlíček, 2002)



Obr. 19 Přeshraniční železniční trať Otovice-Tłumaczów (mapy.cz)

Po skončení veškeré přeshraniční dopravy se polská strana rozhodla znovu vytrhat koleje na svojí straně hranice a v 90. letech 20. století byly dokonce demontovány dva mosty v úseku Ścinawka Średnia-Tłumaczów. Tohoto kroku museli naši polští sousedé později litovat, protože v roce 2010 tento úsek obnovili, jelikož se v Tłumaczówě začal těžit melafyr a těží se dodnes (Obr. 20), a to navzdory nespokojenosti obyvatel Broumovska. Jedná se pouze o vlečku, takže osobní doprava zde nefunguje. Stejný osud potkal i Otovice, když se v roce 2005 zrušila pravidelná linka do Broumova. (Jelen, 2009; hradeč.idnes.cz; k-report.net)

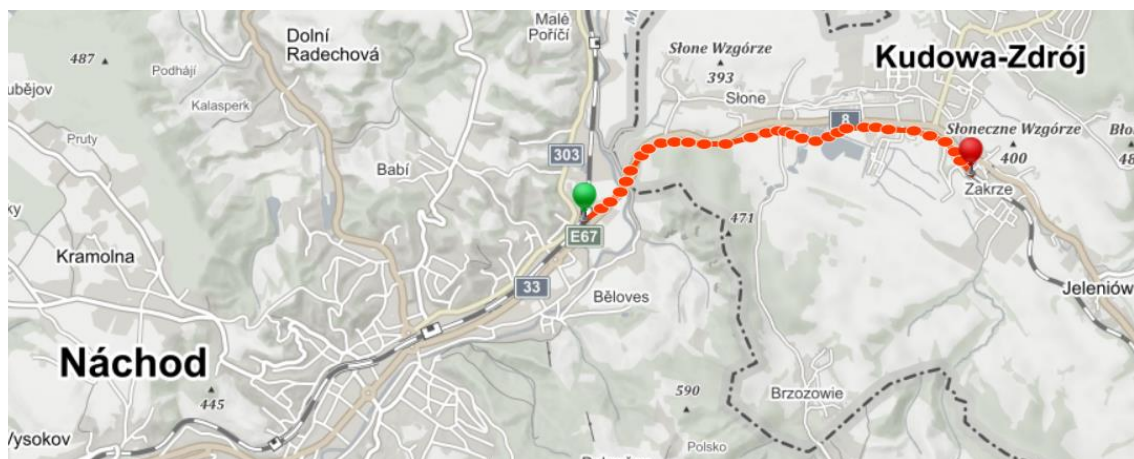
Současné traťové těleso je velmi dobře zachované. Jedná se přibližně o čtyři kilometry, které oddělují koleje Otovic a obce Tłumaczów. Obec Otovice odkoupila kolej, aby měla větší slovo při rozhodování o budoucnosti přeshraniční dopravy. Nicméně hlavním zájemcem o obnovu tratě je právě polská těžařská společnost, což se nelíbí místním obyvatelům zejména na české straně. Jako problém je nejčastěji udáván potenciální hluk a znečištění, které by způsobovala nákladní doprava. (hradeč.idnes.cz)



Obr. 20 Obnovená nákladní doprava v obci Tłumaczów (29. 7. 2017, autor L. Volčík)

#### 4.2.4 Náchod-Kudowa-Zdrój

Dlouho plánovaná trať Klodzko-Kudowa Zdrój-Náchod se začala postupně realizovat již od konce 19. století. Prvním funkčním úsekem byl Klodzko-Kudowa Zdrój, jenž byl uveden do provozu v roce 1905, následně o rok později se trať prodloužila směrem k hranicím do obce Stone (Obr. 21). Hlavním záměrem realizace této tratě měla být podpora lázeňství, nicméně prodloužení tratě přes hranice do Náchodu nebylo do konce druhé světové války zrealizováno. Ačkoli výstavbu přeshraničního úseku komplikoval těžký terén, obzvláště pak výstavba mostu přes Metuji, byla trať úspěšně dokončena německou armádou v roce 1945 a mohla začít sloužit k zásobovacím a vojenským účelům. Po konci války byl úsek Náchod-Kudowa Zdrój rozebrán a osud této trati byl nadobro zpečetěn. (Kroupa, 2012; Schreier 2010)



Obr. 21 Přeshraniční železniční trať Náchod-Kudowa-Zdrój (mapy.cz)

Násep trati vydržel až do roku 1985, kdy byl odstraněn z důvodu výstavby nového přeshraničního silničního mostu. Na polské straně je traťové těleso zachovalé dodnes; jedná se o několik železničních mostů, bývalou výpravčí budovu stanice Slone (Obr. 22) a stále dobře viditelný násep. I když v roce 2010 byl provoz ve stanici Kudowa Zdrój zastaven a následně nahrazen autobusy, jeho obnova přišla o tři roky později, tím pádem na obou stranách hranice jsou vlakové stanice funkční. (Kroupa, 2012; zeleznicni.wbs.cz)



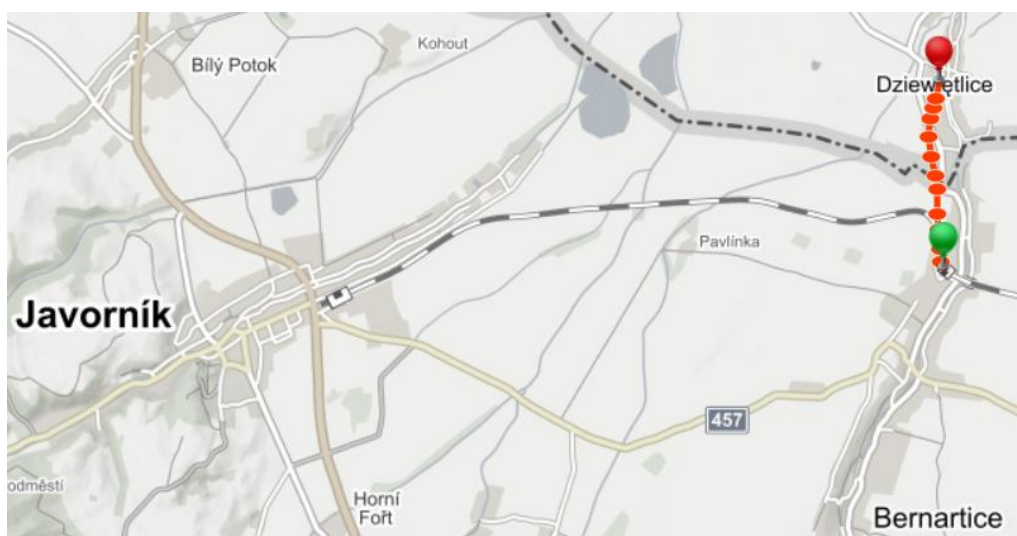
Obr. 22 Bývalá výpravčí budova Slone (29. 7. 2017, autor L. Volčík)



Při obnově osobní dopravy v Kudově Zdróji v roce 2013 se zároveň uvažovalo o prodloužení trati až do Náchodu, nicméně hlavním problémem byl nedostatek finančních prostředků hlavně kvůli úseku, kudy vede hlavní silnice. Snahy z obou stran jsou patrné, přičemž si Královehradecký kraj nechal zpracovat studii týkající se právě obnovení přeshraniční železnice. Hlavním záměrem by bylo snížení silniční dopravy v daném úseku, nicméně se nejedná o prioritní projekt v kraji, byť jde o pouhé čtyři kilometry, které oddělují železniční dopravu v těchto městech. (novomestskykuryr.info; vlaky.net)

#### 4.2.5 Bernartice u Javorníka-Dziewiętlice

Tato trať na Jesenicku, viz Obr. 23, představovala propojení úseků Dziewiętlice-Otmuchów a Bernartice u Javorníka-Lipová-lázně. Důvodem výstavby byla zejména nákladní doprava, přičemž se dováželo uhlí a vyvážely se produkty místního zemědělství a průmyslu. Co se týče osobní dopravy, nejednalo se o příliš důležitou složku tohoto úseku, což dokazuje fakt, že byla osobní doprava pozastavena během období první republiky až do začátku druhé světové války. V roce 1938 se trati ujímají Německé říšské dráhy a obnovují osobní dopravu z Otmuchowa do Lipové-lázně a do Javorníka. Osobní doprava byla naposledy využita v souvislosti s vysídlováním německého obyvatelstva po druhé světové válce; poté byla osobní doprava nadobro zrušena. Nákladní doprava byla využívána do 50. let 20. století, přičemž se vyvážela cukrová řepa do cukrovaru ve městě Otmuchów. (Jelen, 2009; Kroupa, 2012; parostroj.net)



Obr. 23 Přeshraniční železniční trať Bernartice-Dziewiętlice (mapy.cz)

V roce 1963 je zastavena osobní doprava v úseku Dziewiętlice-Otmuchów a následně v 80. letech 20. století dochází k likvidaci traťového tělesa vedoucí přes státní hranici. Na české straně hranice je stanice Bernartice u Javorníka stále funkční, jezdí zde osobní i nákladní doprava, nicméně staniční budova je v dezolátním stavu. V 90. letech 20. století se objevily snahy o obnovu přeshraniční železniční dopravy, avšak pozemky kolem traťového tělesa byly později rozprodány a v současnosti jsou využívány jako pole. V minulosti se dokonce jednalo o zrušení úseku Javorník-Lipová-lázně, což bylo způsobeno zejména úpadkem místního kamenického průmyslu. (Jelen, 2009)

Co se týče potenciální obnovy, v současnosti nejsou žádné snahy z polské ani české strany, navíc v polském městě Otmuchów nejezdí od roku 2010 ani osobní vlaky. Nicméně velmi aktuálním tématem je odkoupení bývalé železniční budovy obcí od SŽDC a její následné zrekonstruování, jelikož této budově hrozí zdemolování, viz Obr. 24.

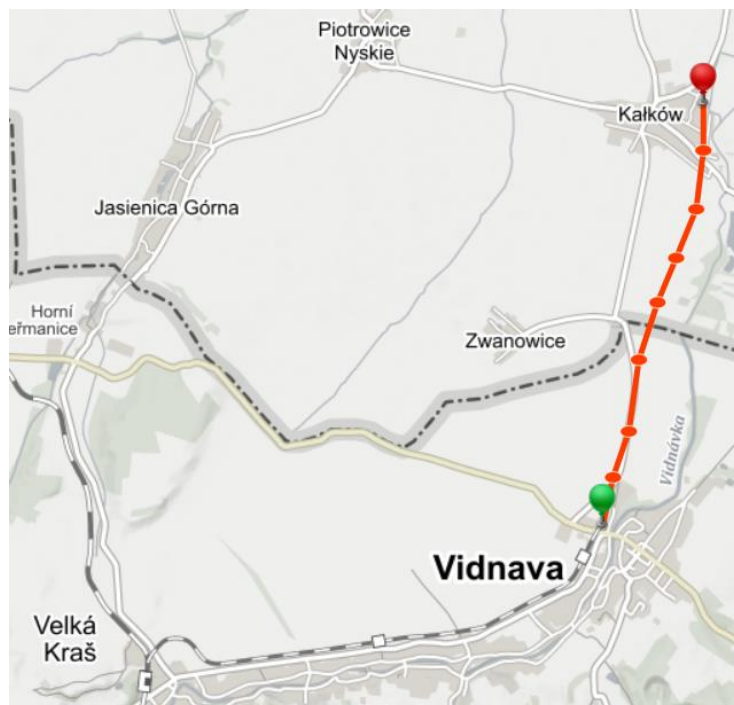


Obr. 24 Železniční stanice Bernartice u Javorníka (6. 9. 2017, autor L. Volčík)

#### 4.2.6 Vidnava-Kańków

První úsek této trati Velká Kraš-Vidnava-státní hranice byl vystavěn již v roce 1897 jako odbočka předchozí zmiňované tratě Lipová-lázně-Bernartice u Javorníka-Otmuchów. V roce 1911 byla trať propojena přes hranici s úsekem Kańków-Nysa, viz Obr. 25. Důvodem propojení těchto tratí byl zejména vývoz produktů místního zemědělství, průmyslu a dovoz uhlí. S příchodem války je osud trati obdobný jako v předešlém

případě, vlastníkem se stává Německo, jehož vojáci v souvislosti s nadcházejícím koncem války zničili most přes řeku Vidnávku a zdejší přeshraniční úsek Vidnava-Kašków se už nikdy neobnovil. (Jelen, 2009; Kroupa, 2012; parostroj.net)



Obr. 25 Přeshraniční železniční trať Vidnava-Kašków (mapy.cz)

Na polské straně došlo v roce 1976 k rozebrání úseku Kašków-Koperniki, poté následovalo snesení tělesa v roce 1990 v úseku Koperniki-Nysa. Již od roku 1945 nebyl zájem o obnovení přeshraniční železniční dopravy, tak jako tomu bylo v případě úseku Bernartice u Javorníka-Dziewiętlice. Na české straně v úseku Velká Kraš-Vidnava jezdily pravidelně osobní vlaky, nicméně v roce 2010 byla osobní doprava zrušena. Co se týče nákladní dopravy, důležitým faktorem, který podporoval železniční dopravu na Vidnavsku, byly nedaleké lomy, kde se těžil kaolín. (Jelen, 2009; parostroj.net)

Historická budova nádraží sloužila jako celní stanice a chvíli také jako muzeum, avšak v současnosti působí spíše chátrajícím dojmem, viz Obr. 26. Místní trať měla pro místní velký význam. Tato skutečnost je podpořena pomníkem připomínajícím dobu provozu této trati, který se nachází právě před bývalou staniční budovou. Mezi další stavby, které zbyly po místní železniční dopravě, je také bývalá úzkorozchodka, která vedla z kaolínových lomů do nedaleké továrny. Tato továrna je v současnosti v dezolátním stavu, nicméně bývalá úzkorozchodka je vyznačená a její okolí slouží jako naučné stezky. (Jelen, 2009; mestojavornik.cz)

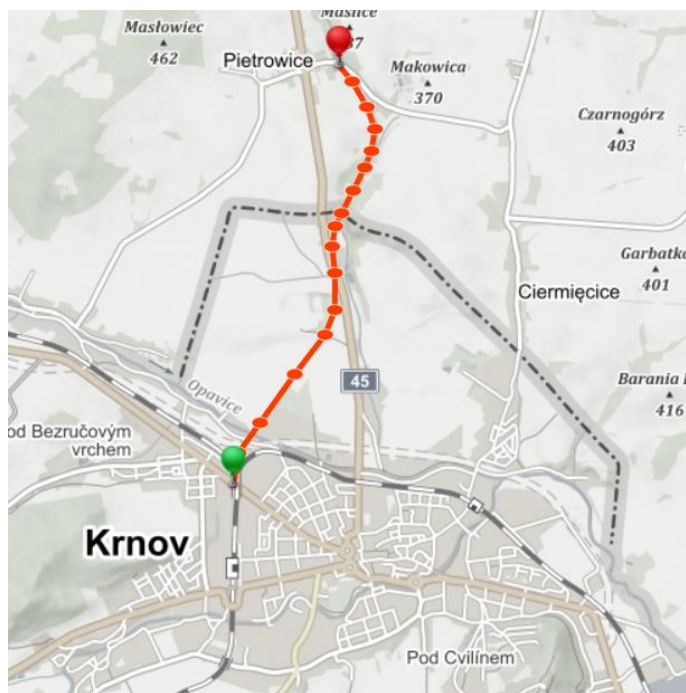


Obr. 26 Bývalé nádraží ve Vidnavě (6. 9. 2017, autor L. Volčík)

#### 4.2.7 Krnov-Pietrowice

Železniční trať Olomouc-Bruntál-Krnov byla v roce 1873 prodloužena do polského města Głubczyce přes Pietrowice, viz Obr. 27. Tím pádem vzniklo další přeshraniční spojení, kde byla původně využívána pouze nákladní doprava. Nicméně o rok později se zde začala provozovat také doprava osobní. Důvodem přeshraničního propojení byl vývoz stavebního materiálu a dovoz uhlí, tak jako v předešlých dvou případech na Jesenicku. Nádraží v Krnově se po první světové válce stává také celní budovou. Co se týče osobní dopravy, její využití se zdvojnásobilo s příchodem druhé světové války, kdy se vlastníkem stalo Německo. Po válce přeshraniční trať sloužila pouze k odsunu Němců, což bylo její poslední přeshraniční využití. Co se týče historické nádražní budovy, viz Obr. 28, ta byla během války zničena a na jejím místě bylo postaveno nové unifikované nádraží. (Hrček, 2002; Jelen, 2009; Schreier, 2004)

Úsek Pietrowice-Głubczyce byl využíváný do 70. let 20. století, kdy byl provoz zastaven a koleje postupně rozebrány. Ve stanici Głubczyce byl provoz následně ukončen v roce 2000, přičemž se zde zachovala historická budova nádraží. Na české straně mezi nádražím v Krnově a státní hranicí byl využíván krátký úsek k nedaleké cihelně a překladišti dřeva, jenž byl nakonec demontován v 90. letech 20. století. Nakonec byl odstraněn také bývalý železniční most přes řeku Opavici v roce 2009. V současnosti se uvažuje o vzniku nové zastávky v Krnově směrem do Opavy, kde se rozvíjí průmyslová zóna Červený Dvůr. (Jelen, 2009; parostroj.net)



Obr. 27 Přeshraniční železniční trať Krnov-Pietrowice (mapy.cz)

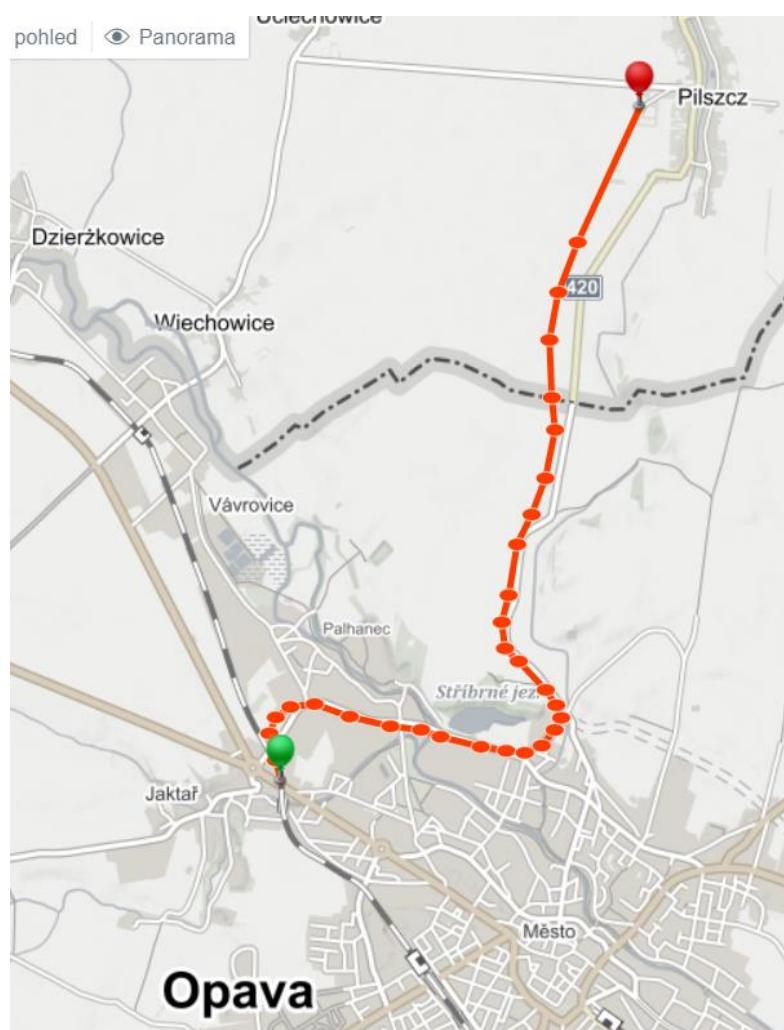
Ve 20. století se několikrát uvažovalo o obnovení přeshraniční železniční dopravy z Krnova do města Głubczyce. Jednalo se například o snahu o odlehčení železničního uzlu v Bohumíně. Avšak při současné situaci, kdy je železniční doprava zastavena ve stanici Głubczyce a koleje jsou rozebrány v úseku Krnov-Głubczyce, jsou pokusy o obnovení spíše nereálné. Jelikož je zde stále zachovalý násep, uvažovalo se také o vybudování cyklostezky z Krnova do polského města Głubczyce, nicméně tato myšlenka narazila na polské straně z důvodů velkého množství majitelů pozemků. (Jelen, 2009)



Obr. 28 Historická budova nádraží v Krnově v roce 1926 (fotohistorie.cz)

#### 4.2.8 Opava-Pilszcz

Tato přeshraniční trať, mající spíše lokální charakter, byla vybudována, jednak aby došlo k propojení s již existujícím úsekem za hranicemi Pilszcz-Nowa Cerekwia-Baborów, jednak sloužila pro nákladní dopravu ve spojitosti s cukrovarnictvím v Opavě. Úsek na české straně vycházel z tratě Opava-Krnov, a to konkrétně z dnešní stanice Opava západ, přičemž vedla přes stanici Kateřinky (nynější městská část Opavy) až ke hranicím, viz Obr. 29. A právě za stanicí Kateřinky měla trať odbočku k opavskému cukrovaru a vlečku, která vedla do stanice Opava východ. Během druhé světové války byla trať provozována Německými říšskými drahami, které zdvojnásobily počet osobních vlaků za den. S nadcházejícím koncem války a příchodem rudé armády dochází při osvobození Opavy k rozsáhlým škodám na trati, kdy byl zničen hlavně most přes řeku Opavu. (Jelen, 2009; historickasekce.blog.cz)



Obr. 29 Přeshraniční železniční trať Opava-Pilszcz (mapy.cz)

Přeshraniční trať již nebyla nikdy obnovena a postupem času chátrala. Na polské straně došlo v 50. letech 20. století k obnovení osobní dopravy v úseku Pilszcz-Baborów, nicméně trať byla opět zrušena na konci 70. let. Ani jedna strana nejevila zájem o obnovení trati, a tak byla trať postupně rozebrána. Na některých místech jsou stále známky bývalé tratě, jako například náspy, pilíře mostů nebo bývalé drážní budovy v Kateřinkách, obci Pilszcz nebo ve městě Baborów. Nicméně nejimpozantnější vzpomínkou na tuto trať zůstává viadukt, který vede přes silnici Nowa Cerekwia-Kietrz, jenž byl zachráněn díky tamním obyvatelům, viz Obr. 30. (Jelen, 2009; kolejpodsudecka.pl)



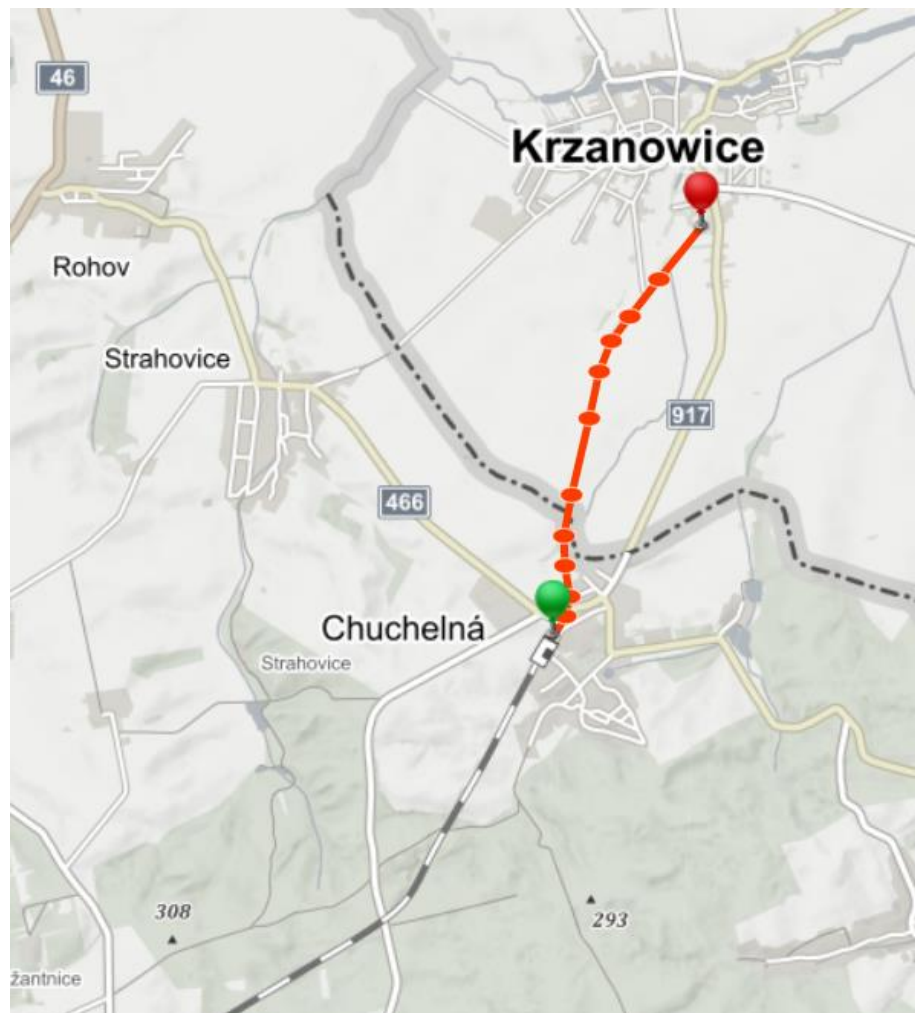
Obr. 30 Bývalý železniční most u obce Nowa Cerekwia (google.cz/maps)

Ve stanici Baborów byl obnoven nákladní provoz v roce 2016, avšak osobní vlaky tu již nejezdí. Jedná se o poměrně dlouhý úsek až do Opavy, a proto by případná obnova byla značně komplikovaná. Je zřejmé, že osobní doprava na polské straně hranice po druhé světové válce má velmi podobný osud. I zde byly koleje postupně rušeny a rozebírány. (kolejposudetska.pl)

#### 4.2.9 Chuchelná-Krzanowice

V podstatě se jedná o další přeshraniční železnici vedoucí z Opavy, viz Obr. 31, což byl původní záměr tohoto úseku – propojení Opavy s polským městem Racibórz, a to kvůli dovozu dolnoslezského uhlí. Jelikož oblast Hlučínska, kde se trať nacházela,

spadala pod Německé císařství do roku 1920, byl zde velký zájem také o osobní dopravu. Hlavními uživateli zdejší osobní dopravy do města Racibórz bylo zejména německé obyvatelstvo cestující za prací. Tím pádem se jednalo o velmi důležitou trať z pohledu osobní i nákladní dopravy. Nádraží v Chuchelné sloužilo od roku 1933 také jako celní stanice. Před začátkem války zájem o osobní dopravu velmi rostl zejména z důvodu dojíždění za prací do nedaleké Ostravy. Nicméně největší rozmach zažívá trať během druhé světové války, kdy je Hlučínsko opět součástí Německa, tak se ze zdejšího úseku stává důležitá spojnice mezi Opavou a Katowicemi. Všechno se ovšem změnilo, když se blížil konec války a při ustupování Němců byla trať silně poničena a provoz musel být zastaven. (Jelen, 2009; Kroupa, 2012)



Obr. 31 Přeshraniční železniční trať Chuchelná-Krzanowice (mapy.cz)

V roce 1946 je obnoven úsek Opava-Chuchelná, který je mimochodem funkční dodnes, následně se podařilo zprovoznit úsek na polské straně Krzanowice-Racibórz,



jenž byl využíván do 80. let 20. století, kdy byl zrušen. Avšak přeshraniční úsek nebyl nikdy obnoven, což zapříčinily zejména politické události po druhé světové válce mezi Polskem a Československem. Dalším faktorem nezájmu o obnovení přeshraniční tratě bylo vysídlení původního obyvatelstva, které tuto trať intenzivně využívalo. V roce 1992 se dokonce uvažovalo o zrušení dopravy z Opavy do Kravař a Chuchelné a následné využití náhradní autobusové dopravy, ale naštěstí pro místní se jednalo o neúspěšný pokus. Prioritou obce Chuchelná zůstává udržení vlakové dopravy do Kravař a do budoucna odkoupení železniční budovy. (Jelen, 2012; Kroupa, 2012; parostroj.net)

Co se týče současného využití tohoto přeshraničního úseku, jedná se o jednu z nejnavštěvovanějších zaniklých drah v rámci drážní archeologie na našem území. Pozitivním faktorem je tedy turismus, který se díky historickému železničnímu úseku i nadále rozvíjí. V rámci přeshraniční spolupráce se v minulém roce zrealizoval projekt virtuální cyklostezky, přičemž se z bývalé nádražní budovy v Krzanowicích stalo odpočívadlo pro cykloturisty, viz Obr. 32. I když se jedná o krátký, asi tříkilometrový úsek oddělující koleje v Chuchelné a Krzanowicích, jsou veškeré snahy o obnovení nepravděpodobné, jelikož ani jedna strana nejeví zájem. (rozhlas.cz)

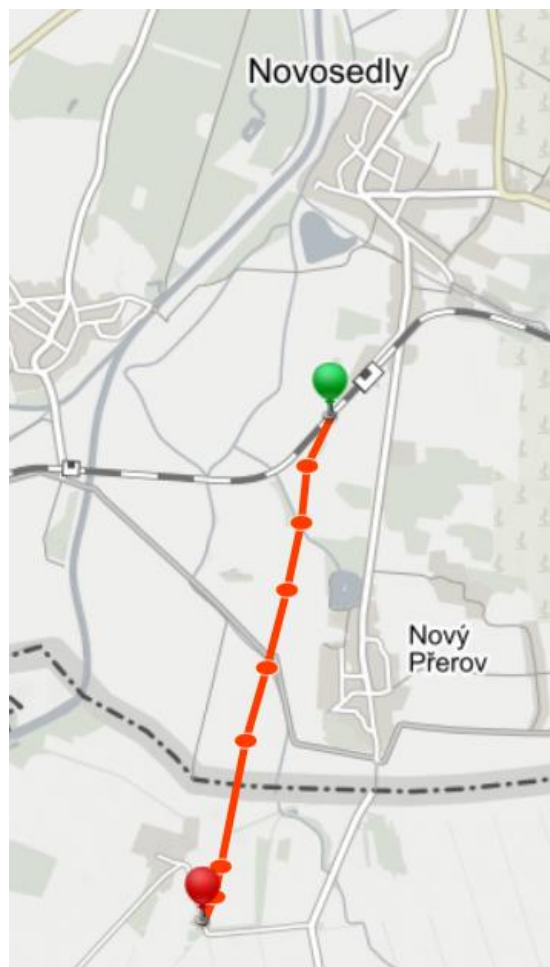


Obr. 32 Bývalá železniční zastávka v obci Krzanowice (6. 4. 2018, autor L. Volčík)

## 4.3 Zaniklé přeshraniční železniční tratě na Česko-rakouské hranici

### 4.3.1 Novosedly-Alt Prerau

Tato trať byla postavena jen o tři roky později než úsek Hevlín-Laa an der Thaya, tím pádem se jednalo o odbočku přes Alt Prerau – již existující hlavní trati Břeclav-Mikulov-Hrušovany nad Jevišovkou, viz Obr. 33. Trať vedla přes stanici Laa an der Thaya do Zellerndorfu. Hlavní využití tratě spočívalo v nákladní dopravě, jelikož se jednalo o méně používanou trať než právě úsek z Hevlína, a hlavně byla kratší, což už v té době mohlo snížit výdaje na nákladní dopravu. Po rozpadu Rakousko-Uherska a následných změnách, které se týkaly rozložení hranic, se trať ocitla v těžké situaci, kdy byla osobní doprava redukována na jeden vlak denně a nákladní doprava byla odkláněna přes Břeclav a Hevlín. Jedná se tak o unikátní zaniklou přeshraniční železniční trať, která jako jediná zanikla ještě před druhou světovou válkou v souvislosti s konkurenčními tratěmi v Hevlíně a v Břeclavi. (Jelen, 2009; Schreier, 2004)



Obr. 33 Přeshraniční železniční trať Novosedly-Alt Prerau (mapy.cz)

Trať se od roku 1930 nepoužívala na české ani na rakouské straně a postupem času docházelo k její likvidaci, přičemž na rakouské straně byla zlikvidována až v 80. letech 20. století. V současnosti vlaky projíždí obcí Novosedly, která leží na trati Břeclav-Hrušovany nad Jevišovkou a také městem Laa an der Thaya, odkud vlaky jezdí do Mistelbachu a Zellerndorfu. Co se traťového tělesa týče, to bylo v roce 2003 dokonce předmětem spekulací z rakouské strany ohledně možné výstavby cyklostezky na bývalé trati. Tyto snahy nicméně zůstaly bez úspěchu. (Jelen, 2009; Schreier 2010)

Obnova přeshraniční dopravy v tomto úseku je nereálná z důvodu konkurenčních přeshraničních stanic, zatímco myšlenka výstavby cyklostezky je mnohem reálnější. Renovace by nebyla nutná ve velkém měřítku, jelikož je bývalé traťové těleso ve velmi dobrém stavu. (cyklodoprava.cz)

#### 4.3.2 Hevlín-Laa an der Thaya

Jedná se o již zmiňovanou železnici, která byla postavena v roce 1870, aby vytvořila další spojení Brno-Wien. Díky důležitosti tohoto spojení byla doprava na trati často velmi rušná, takže se ukázalo, že výstavba vedlejší trati Novosedly-Laa an der Thaya byla velmi dobrým rozhodnutím. V souvislosti s narůstající železniční dopravou byla zastávka Hevlín rozšířena na stanici, což ještě zdůraznilo důležitost tohoto úseku, viz Obr. 34. Nicméně tak jako v předchozím případě postihlo trať v souvislosti se vznikem Československa těžké období, kdy Wien nebyla tak atraktivní z pohledu dopravy jako dřív, a hlavně byla téměř všechna železniční doprava odkloněna na trať Brno-Břeclav. Během druhé světové války se odehrává typický scénář, kdy je území připojeno k Německu, trať nevyjímajíc; osobní doprava se zde výrazně rozšířila. S příchodem konce války je trať silně poničena v úseku Hevlín-Laa an der Thaya, a to zejména most přes Dyji, který byl při ustupování Němců záměrně zničen. Dochází k provizorní opravě tratě, která je přesto v 50. letech 20. století rozebrána a traťové těleso začíná zarůstat. Hlavním důvodem byla politická situace po válce, kdy došlo k bipolárnímu rozdělení světa. (Dohnal, 2011; Jelen, 2009)



Obr. 34 Přeshraniční železniční trať Hevlín-Laa an der Thaya (mapy.cz)

Po roce 1989 dochází ke snaze obnovit tuto trať, jelikož se jedná pouze o dva kilometry oddělující v té době funkční stanice Laa an der Thaya a Hevlín. Hlavním problémem bylo nicméně údajné financování a plnění primárních cílů v regionu, a to elektrifikace přeshraničního úseku Znojmo-Šatov-Retz. Navzdory velké nelibosti místních byla v roce 2010 zrušena pravidelná osobní doprava mezi Hevlínem a Hrušovany nad Jevišovkou, a tím pádem se šance na obnovení výrazně snížily. Obec Hevlín usilovala o odkoupení tratě a pořízení vlastního osobního vlaku, díky čemuž by získala vlastní obecní linku, ale myšlenka opět ztroskotala na nedostatku finančních prostředků, proto je pravidelná hromadná doprava v úseku Brno-Hevlín-Laa an der Thaya zajišťována pouze autobusy. (Dohnal, 2011; lidovky.cz; cyklodoprava.cz)

Hlavním argumentem proti obnovení přeshraniční dopravy byl konkurenční přejezd v Břeclavi, z čehož logicky vyplývá, že by trať nebyla dostatečně využívána. Nicméně velký zájem stále projevuje rakouská strana, kde je elektrifikovaná kolej téměř až ke státní hranici. Tento krok by vedl k podpoře lázeňství ve městě Laa an der Thaya a podpoře nákladní dopravy. Budoucími výhledy obce je obnovení dopravy do Hrušovan nad Jevišovkou a odkoupení nádražní budovy, ze které by obec chtěla udělat muzeum

železnice, viz Obr. 35. Co se týče realizace cyklostezky na bývalém přeshraničním úseku, taková myšlenka naráží na současný špatný stav úseku na české straně, navíc zde cyklostezka funguje podél hlavní silnice z Hevlína do města Laa an der Thaya již od roku 1994. (Dohnal, 2011; cyklodoprava.cz; znojemsky.denik.cz)



Obr. 35 Současná podoba nádražní budovy v Hevlíně (5. 4. 2018, autor L. Volčák)

#### 4.3.3 Slavonice-Fratres

Tato trať byla budována jako spojnice z Kostelce u Jihlavy do rakouského města Schwarzenau (viz Obr. 36), které leželo na trati Gmünd-Wien. Záměrem bylo právě propojení s tratí vedoucí do důležité metropole Wien. Po konci první světové války se úsek Slavonice-Fratres stává mezistátním spojením, přičemž osobní doprava zde nebyla nikterak frekventovaná, což také platilo o dopravě nákladní. Během druhé světové války jsou Slavonice připojeny k Německé říši, jež se starala i o provoz tratě a přechodovou stanicí byly Dačice. Na konci války je trať zrušena a v důsledky pádu tzv. železné opony je následně v 50. letech 20. století rozebrána v úseku Slavonice-státní hranice. (de.wikipedia.org; Jelen, 2009; Schreier, 2010)



Obr. 36 Přeshraniční železniční trať Slavonice-Fratres (mapy.cz)

Trať byla postupem času rozebrána také na rakouské straně, přičemž v současnosti je nejbližší kolej ve městě Waldkirchen an der Thaya, která je ze Slavonic vzdálená necelých deset kilometrů. Úsek mezi stanicemi Waldkirchen an der Thaya a Waidhofen an der Thaya byl v roce 2006 silně poničen povodněmi, přičemž stále čeká na svou rekonstrukci. O čtyři roky později v úseku Waidhofen an der Thaya-Schwarzenau byla pravidelná osobní doprava nahrazena autobusy. (de.wikipedia.org; Jelen, 2009)

O obnovení tratě se hovoří již od 90. let minulého století, avšak na první dohodu mezi oběma stranami se muselo čekat až do roku 2005, kdy obě strany přislíbily postupnou realizaci železniční trati. Nicméně ještě téhož roku projekt o znovuobnovení tratě na rakouské straně ztroskotal na financování. V roce 2010 přišly obě strany s jiným řešením, a to výstavbou cyklostezky na bývalém traťovém tělese. Tento projekt byl nakonec zrealizován v letech 2015-2017. Cyklostezka vede ze Slavonic do města Waidhofen an der Thaya. Díky tomu se dá hovořit o úspěšné revitalizaci bývalé železniční tratě. (budejovice.idnes.cz; de.wikipedia.org; thayarunde.eu)

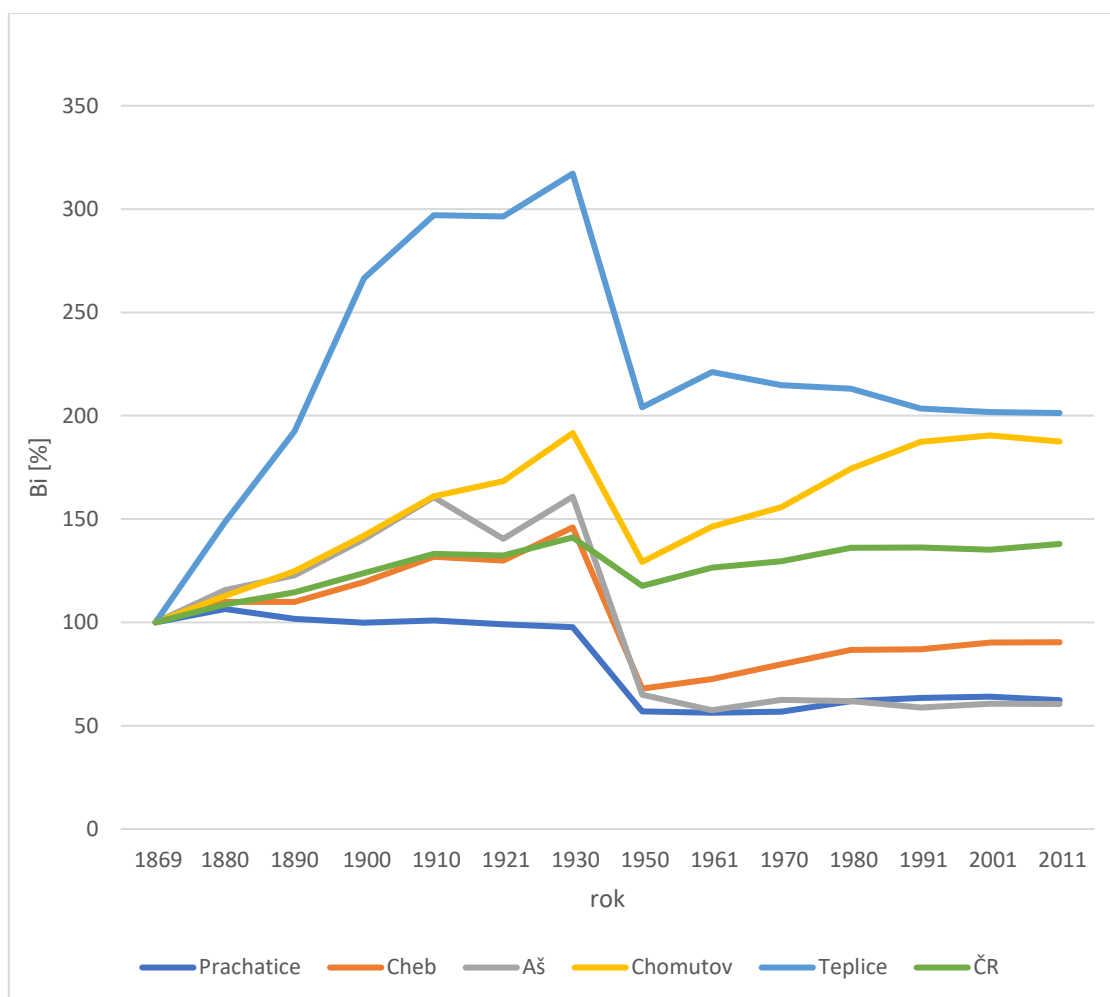
## 5 Příčiny zanikání přeshraničních železničních tratí

Ve všech případech přeshraničních železničních tratí, s jedinou výjimkou (Novosedly-Alt Prerau, která prohrála konkurenční boj s příhraničními tratěmi ze stanic Hevlín a Břeclav), tato spojení zanikala po druhé světové válce. Při ustupování Němců většinou docházelo k silnému poničení tratí, čímž se šance na možnou obnovu silně snižovaly. V některých případech se poničené traťové těleso opravilo a bylo následně využíváno příležitostně pro nákladní dopravu, nicméně s pádem tzv. železné opony a následným bipolárním rozdělením Evropy byly tyto tratě postupně rozebírány v režii národního podniku Kovošrot. Tento proces byl zahájen v souvislosti s akcí nesoucí název „Vlakem svobody“. (Schreier, 2010)

Vždy se jednalo o regiony, jež byly silně zastoupeny německy mluvícím obyvatelstvem (kromě Náchodska). Během procesu vysídlování německého obyvatelstva a následných snah o dosídlení těchto regionů začaly postupně zanikat také místní podniky, a tak se postupně vytrácela potřeba využívat nákladní dopravu na přeshraničních přechodech. Opuštěné železniční tratě byly ponechány procesu chátrání, přičemž jejich následný osud byl ukončen snesením traťového tělesa. (Jelen, 2009)

Co se týče přeshraničních vazeb, ty byly zpřetrhány právě enormním přesunem obyvatelstva, což způsobilo nezájem mezi oběma stranami podílet se na potenciálních obnovách tratí. Chyběl zájem a možnost využívat přeshraniční dopravu za účelem dopravy za prací nebo navštěvování svých blízkých. Osobní doprava na těchto tratích našla svůj poslední význam v souvislosti s vysídlováním německy mluvícího obyvatelstva, což byl paradoxně úkol, který ukončil jejich provoz. (Schreier, 2010)

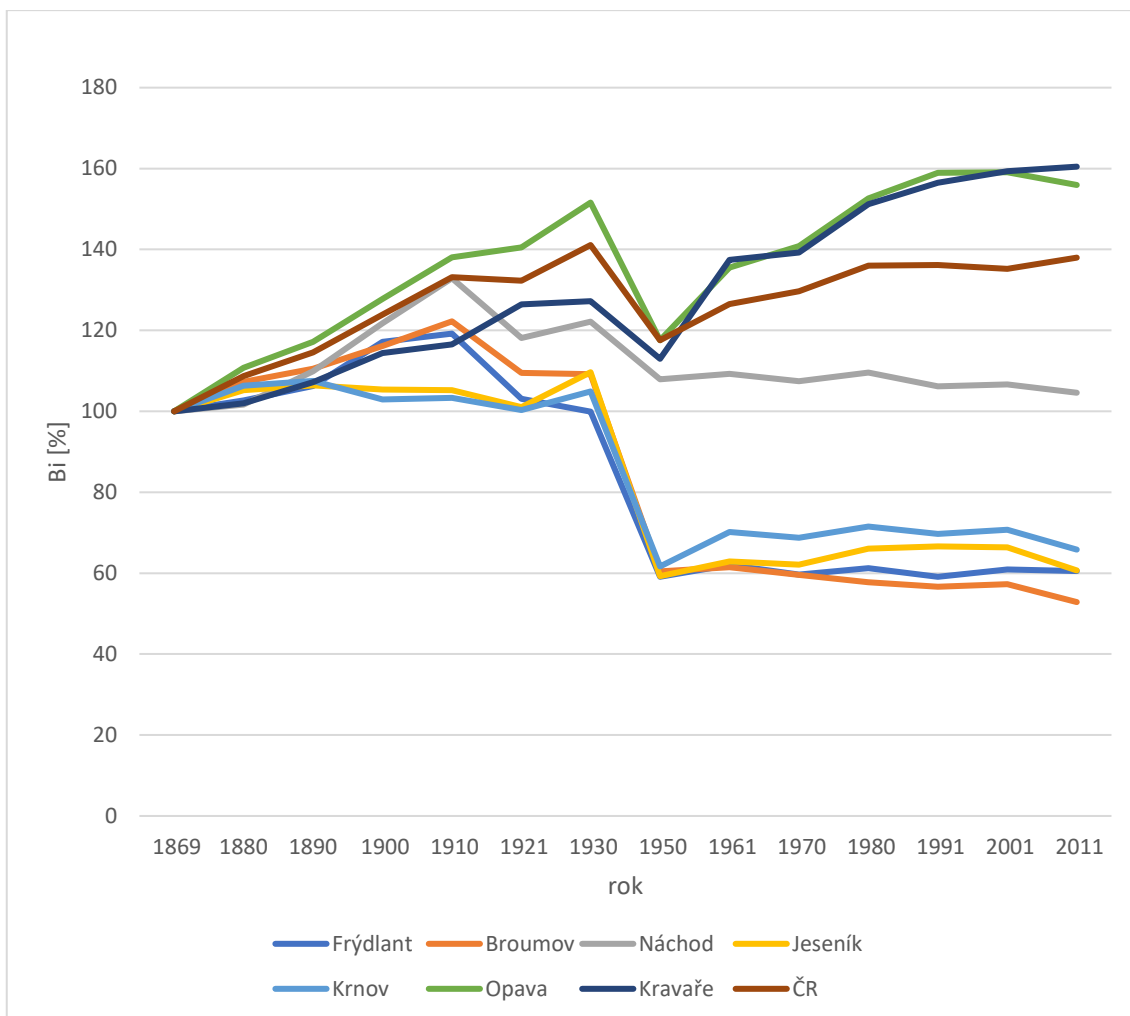
Úbytek počtu obyvatel se jednoznačně řadí mezi hlavní příčiny zániku těchto přeshraničních tratí, s čímž je spojena následná nízká rentabilita a oboustranný nezájem o potenciální obnovu zaniklých úseků po konci druhé světové války. Počet obyvatel bezesporu ovlivňuje také současný charakter regionů v rámci revitalizačních plánů ve spojitosti s železniční dopravou.



Obr. 37 Vývoj počtu obyvatel ve SO ORP na česko-rakouské hranici a v ČR v letech 1869-2011  
Zdroj: (ČSÚ)

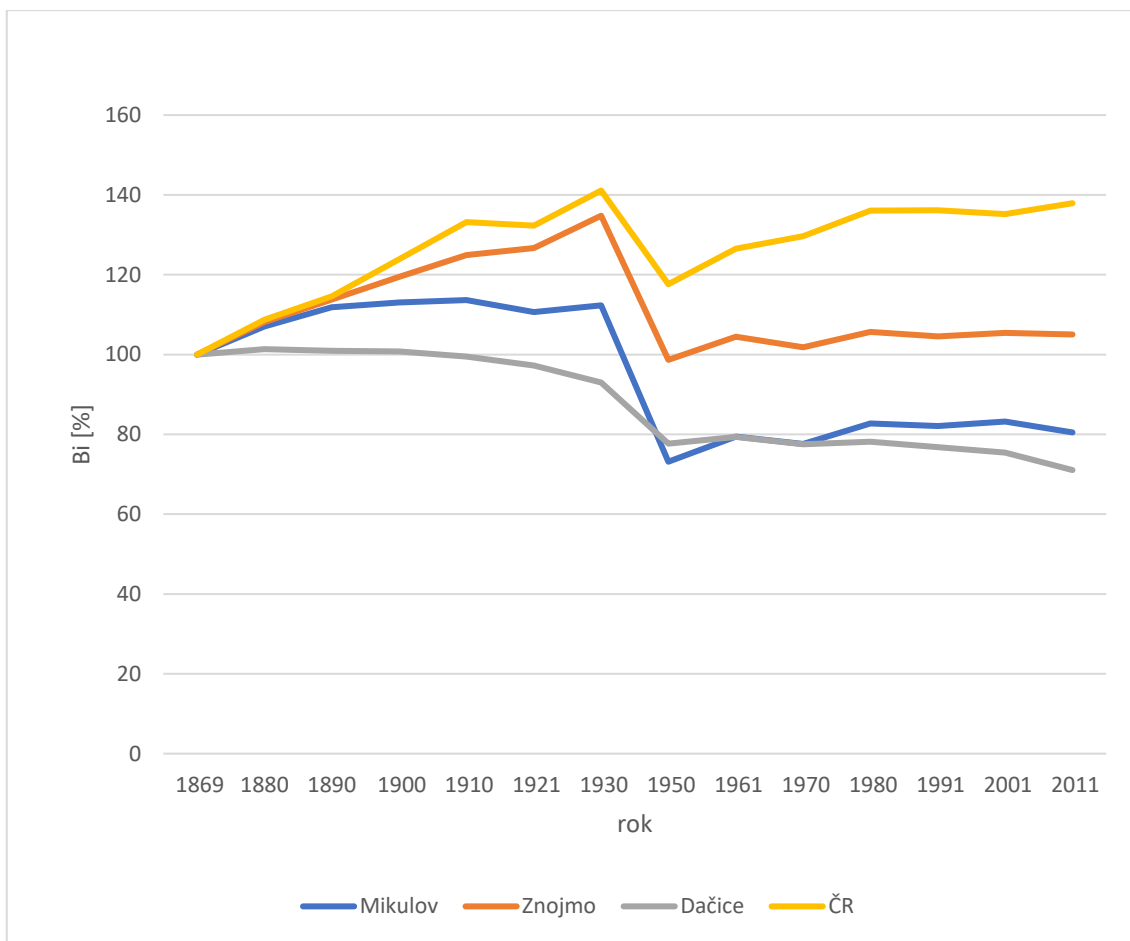
Z grafu lze vysledovat patrný úbytek obyvatelstva na Ašsku a ve SO ORP Prachatice, kdy zejména na Ašsku to v brzké době může způsobit zrušení železničního spojení Hranice v Čechách-Aš. Přestože nepatrný úbytek postihlo také Chebsko, v současnosti má vývoj jeho počtu obyvatel mírně stoupající charakter. Na druhou stranu velký nárůst zaznamenaly zejména SO ORP Chomutov a Teplice, jelikož to jsou okresní města. V letech 1930-1950 dochází k velkému úbytku obyvatelstva u všech SO ORP na česko-německé hranici a taky v ČR, viz Obr. 37, což bylo způsobeno odsunem německého obyvatelstva.





Obr. 38 Vývoj počtu obyvatel ve SO ORP na česko-polské hranici a v ČR v letech 1869-2011  
Zdroj: (ČSÚ)

V případě SO ORP sousedících s Polskem (Obr. 38), se potvrzuje minimální úbytek obyvatelstva u Náchodska a po druhé světové válce, který přetrvává do současnosti. Ačkoliv podobný vývoj lze sledovat také u SO ORP Kravaře, tak tento region zažívá v současnosti velký nárůst na rozdíl od Náchodska. Velký úbytek zažívaly SO ORP Frýdlant, Krnov, Broumov a Jeseník, kdy zejména po druhé světové válce zde došlo k téměř polovičnímu úbytku v důsledku vysídlování německy mluvícího obyvatelstva. Nynější charakter vývoje počtu obyvatel v těchto čtyřech SO ORP je klesající, kromě stagnujícího charakteru na Frýdlantsku. Naopak velký rozvoj po druhé světové válce zažívalo Opavsko, jelikož se jedná o velké město a SO ORP Kravaře, kde byl podíl německy mluvícího obyvatelstva nižší, takže proces vysídlování pro ně neznamenal enormní úbytek.



Obr. 39 Vývoj počtu obyvatel ve SO ORP na česko-rakouské hranici a v ČR v letech 1869-2011  
Zdroj: (ČSÚ)

Situace na česko-rakouské hranici je odlišná než oba předchozí grafy, a to zejména tím, že zde není žádný SO ORP, který by převyšoval hodnotou vývoje počtu obyvatel ČR, viz Obr. 39. Největší pokles obyvatelstva po druhé světové válce je patrný na Znojemsku a Mikulovsku, kdy v současnosti Znojemsko stagnuje a Mikulovsko zažívá pokles. V případě SO ORP Dačice se nejednalo o enormní odsun německy mluvícího obyvatelstva, avšak nynější charakter vývoje je spíše klesající.

## 6 Znovuobnovené přeshraniční železniční tratě

V 90. letech 20. století se jednalo téměř u všech zaniklých přeshraničních železničních tratí o obnově, avšak ne u všech se jednalo o ekonomicky podložené záměry, a tak uspěly jen některé z nich, viz Tab.2. Na trati Královec-Lubawka je omezená pravidelná doprava, kdy je využívána pouze v letní sezóně o víkendech. Podobné využití našel také úsek Meziměstí-Mieroszwów, jenž je pravidelně využíván pouze v létě. Obě tyto tratě bývají zřídka využívány také nákladní dopravou. Další sezónní tratí je úsek Vejprty-Bärenstein, přičemž stejný jízdní řád platí také na české straně na úseku Vejprty-Chomutov. Před čtyřmi lety se dočkala obnovy také trať z Dolní Poustevny, jež tvoří důležité železniční spojení pro Šluknovský výběžek na západ. Nicméně nejznámějším traťovým úsekem, který byl nedávno obnoven, je bezesporu Aš-Selb, který se v minulosti proslavil unesením osobního vlaku do Německa, který přijížděl z Prahy v roce 1951. Tento čin byl pojmenován jako tzv. „Vlak svobody“ a odstartoval následné řízené demontování železničních těles na většině zaniklých přeshraničních železničních přechodech, aby bylo zabráněno podobným aktům. Dalšími obnovenými tratěmi v Karlovarském kraji byly železniční přechody Potůčky a Kraslice, které spojují města Karlovy Vary a Sokolov přímo se Saskem, zatímco trať z Železné Rudy vytvořila spojení Plzně s Bavorskem. Již zmiňovaný úsek Šatov-Retz dostal v procesu obnovování přednost před tratí Hevlín-Laa an der Thaya, jelikož se jednalo o propojení Znojma s Rakouskem.

Tab. 2 Znovuobnovené přeshraniční železniční tratě po roce 1989

<b>Traťový úsek</b>	<b>okres</b>	<b>provoz</b>	<b>znovuobnovení provozu</b>
Aš-Selb	Cheb	1865-1945 (1995 nákladní)	2015
Potůčky-Johanngeorgenstadt	Karlovy Vary	1899-1945	1992
Kraslice-Klingenthal	Sokolov	1886-1945 (1952 nákladní)	2000
Vejprty-Bärenstein	Chomutov	1872-1945	1993
Dolní Poustevna-Sebnitz	Děčín	1905-1945	2014
Meziměstí-Mieroszwów	Trutnov	1877-1946	1993
Královec-Lubawka	Trutnov	1869-1950 (2001 nákladní)	2008
Šatov-Retz	Znojmo	1871-1945	1989
Železná Ruda-Bayer. Eisenstein	Klatovy	1877-1945	1991

Zdroj: (Jelen, 2009; Pavlíček, 2002)

## 7 Postoj místních samospráv u vybraných zaniklých tratí

### 7.1 Hevlín-Laa an der Thaya

Navzdory dobrým přeshraničním vztahům byl po druhé světové válce rozebrán úsek Hevlín-Laa an der Thaya a následně v 70. letech 20. století došlo k demontáži také most přes řeku Dyji. Podle místního kronikáře p. Jaroslava Kryma byla hlavním důvodem zániku poválečná politická situace, kdy byl úsek zrušen, aby lidé nemohli cestovat, popř. emigrovat do zahraničí. Příčinou zrušení úseku Hevlín-Hrušovany byla nízká rentabilita.

Současný stav traťového tělesa byl popsán jako ve velmi dobrém stavu, a to úsek z Hevlína do Hrušovan nad Jevišovkou. Pokud by bylo rozhodnuto o obnovení tohoto úseku, bylo by za potřebí vyměnit traťový svršek, jelikož se v poslední době vůbec neinvestovalo do jeho oprav. Situace na úseku Hevlín-Laa an der Thaya je poněkud horší, protože zde nevedou koleje po státní hranici, nicméně násep je stále dobře viditelný.

Veškerá osobní doprava po železnici byla nahrazena autobusy, což částečně způsobilo nezájem o potenciální obnovu ze strany občanů. V 90. letech 20. století byl zájem o obnovu enormní, jak ze strany občanů, tak ze strany vedení obce. Ovšem tento revitalizační záměr byl neúspěšný z důvodu upřednostnění železničního uzlu v Břeclavi a přeshraniční železniční trati Znojmo-Retz.

Přeshraniční spolupráce s městem Laa an der Thaya byla definována jako velmi dobrá již od 90. let 20. století. V minulosti to byla zejména rakouská strana, která projevovala značný zájem o obnovení přeshraničního železničního spojení, na české straně byl hlavním problémem nedostatek financí. O výstavbě cyklostezky na bývalé železniční trati se v minulosti nikdy nejednalo. V rámci spolupráce s ČD a SŽDC není obec spokojena, jelikož ČD nejeví zájem o obnovení těchto úseků a SŽDC, které vlastní bývalou nádražní budovu v Hevlíně, ji nechtějí prodat obci.

Současný revitalizační plán obce Hevlín je v první řadě odkup nádražní budovy, kde v současné době bydlí nájemník, který se o tuto budovu dle slov p. Kryma nestará příliš dobře. Záměrem obce je zde vybudovat drážní muzeum, které by připomínalo železniční dopravu v Hevlíně a období železné opony. Obec Hevlín a město Laa an der Thaya mají stále zájem o obnovu železniční dopravy, přičemž podporu financování těchto projektů budou hledat u Evropské unie.

## 7.2 Heřmanice-Bogatynia

Přeshraniční železniční doprava byla zrušena po válce, kdy ani jedna strana hranice nejevila zájem o obnovu. Na polské straně došlo vzápětí k vytrhání kolejí a k rozprodání pozemků, navíc část úseku vedla přes dobývací prostor hnědouhelného dolu. Úzkorozchodná trať na české straně fungovala do roku 1976, nicméně jediným dochovaným úsekem zůstává Zittau-polsko-německá hranice. Dle slov p. Vladimíra Stříbrného, starosty obce Heřmanice, byla hlavní příčinou zániku situace po válce, kdy ani jedna strana nejevila zájem o obnovení. Zrušení železniční dopravy do Frýdlantu bylo učiněno na základě ekonomické náročnosti provozování trati.

Na obnovu úzkokolejky na české straně nebyly peníze, a tak došlo k nahrazení autobusovou dopravou, se kterou je obec velmi spokojená, jelikož představuje přímé spojení s Frýdlantem, Libercem a také polským městem Bogatynia. Obce Heřmanice, Dětrichov a Kunratice společně s městem Frýdlant požadovaly v minulosti převod v té době zrušené úzkokolejky, avšak na to neměly dostatek financí. Trať byla následně rozebrána v 90. letech 20. století.

Současný stav je zastoupen velmi dobře viditelným drážním tělesem v úseku Frýdlant-Heřmanice, přičemž v obci Dětrichov se dochoval také krátký úsek úzkokolejky. Obec Heřmanice byla v roce 2010 zasažena silnými záplavami. Z toho důvodu byly vybudovány provizorní cesty na místě někdejší úzkokolejky. Bývalé drážní budovy v Heřmanicích jsou v dezolátním stavu.

Přeshraniční spolupráce v rámci železniční dopravy a revitalizace nefunguje. Naopak spolupráce s obcemi mikroregionu je velmi dobrá, kdy společně řeší revitalizaci bývalé úzkorozchodky. V roce 1991 bylo poprvé požádáno o převedení bývalé nádražní budovy do majetku obce, což se nakonec podařilo v roce 2016, kdy se novým vlastníkem stal mikroregion Frýdlantsko. Proto starosta obce uvádí spolupráci se SŽDC za špatnou.

Současným revitalizačním plánem obce je nabytí vlastnictví bývalých drážních budov a jejich pozemků, jelikož v zájmu obce je rekonstrukce bývalého nádraží. Nedávná revitalizace spočívala v odstranění náletových dřevin na těchto pozemcích. Nicméně hlavním projektem je výstavba cyklotrasy do Frýdlantu, která by vedla po bývalém drážním tělese, přičemž by tento projekt mohl být spolufinancován Libereckým krajem.

### 7.3 Bernartice u Javorníka-Dziewiętlice

Po druhé světové válce byl tento přeshraniční úsek zrušen, p. Ing. Mojmir Michálek, starosta obce Bernartice, jako hlavní důvody zániku této tratě uvedl zpřetrhání ekonomických a kulturních vazeb mezi Pruskem a Sudetami. Následným problémem bylo vysídlení a následné dosídlení obyvatelstva, což nakonec vedlo k celkovému úbytku počtu obyvatel a vzniku ekonomicky slabého regionu.

Na polské straně byly postupem času vytrhány koleje do polského města Otmuchów, přičemž následoval prodej pozemků, přes které tato trať vedla. Situace na české straně je obdobná, kdy bývalý úsek Bernartice u Javorníka-státní hranice byl demontován a pozemky rozprodány. Co se týče nádražní budovy v Bernarticích, ta působí velmi zchátralým dojmem. SŽDC chtěla tuto budovu již několikrát zbourat, což se nelíbilo místním, a proto se obec snaží toto budovu odkoupit.

O potenciální obnově přeshraniční železniční dopravy se jednalo v 90. letech 20. století, avšak tento záměr nebyl ekonomicky podložen. V Polsku docházelo po válce k enormnímu rušení železničních tratí, což negativně ovlivnilo veškeré snahy o obnovu česko-polských přeshraničních železničních tratí. V rámci revitalizace se nikdy v minulosti nehovořilo o výstavbě cyklostezky, a to z důvodu rozprodání pozemků.

Přeshraniční spolupráce funguje pouze na osobní bázi mezi rodinami a spolky, nikoliv mezi obcemi, tím pádem se nedá hovořit o spolupráci týkající se železniční dopravy a potenciálních revitalizačních projektech na tomto území. Obec Bernartice u Javorníka není spokojena se spoluprací se SŽDC, jelikož se jim delší dobu nedaří získat bývalou budovu nádraží, přičemž jí hrozí zbourání.

Hlavním stanoviskem obce je tedy odkoupení budovy a její následná rekonstrukce, budoucí využití zatím není známo. Tento záměr by byl financován z vlastního rozpočtu obce. V rámci přeshraniční železniční dopravy obec nemá zájem obnovovat nebo revitalizovat toto spojení, na druhou stranu chce za každou cenu udržet železniční dopravu na úseku Javorník-Lipová-lázně, kterému v minulosti hrozilo zrušení. V případě potenciálního přeshraničního projektu by obec hledala finanční podporu u Evropské unie.

## 7.4 Krnov-Pietrowice

Co se týče zániku tohoto přeshraničního železničního úseku, dle slov p. Ing. Michala Brunclíka, 1. místopředsedy města Krnov, byl hlavním důvodem nezáměr o obnovu na obou stranách hranice, který byl částečně vyvolán poválečnou situací v Evropě. Na polské straně se postupně zhoršoval její technický stav, jelikož klesal její význam v rámci železniční dopravy v Polsku, a nakonec byl rozebrán od státní hranice až po polské město Głubczyce.

Současné traťové těleso na české straně je demontované, ale je stále dobře rozpoznatelné v terénu, i když je zarostlé náletovými dřevinami. Nedávno byl rozebrán také most přes řeku Opavici, což snížilo potenciální šance na obnovu tratě nebo její revitalizaci. Na polské straně hranice je traťové těleso ve velmi špatném stavu, přičemž se jedná o mnohem delší úsek, tudíž údržba této trati musela být mnohem nákladnější.

Město Krnov v minulosti prověřovalo myšlenky, zda by nebylo možné tuto trať obnovit v rámci přeshraniční železniční dopravy, avšak polská strana neprojevovala zájem, naopak zrušila také železniční dopravu do města Głubczyce. Zároveň se uvažovalo o výstavbě cyklostezky mezi Krnovem a městem Głubczyce, kdy tento projekt opět ztroskotal na polské straně z důvodu soukromého vlastnictví pozemků.

Přeshraniční vztahy s polskou stranou byly popsány jako velmi dobré, zejména s městem Głubczyce a městem Prudnik, nicméně o tématu železniční dopravy se nyní vůbec nejedná. Mezi městem Krnov a SŽDC probíhá intenzivní jednání, kdy město dlouhodobě žádá, aby byla zpracována studie proveditelnosti v rámci rekonstrukce trati z Krnova do Bruntálu a Olomouce. Mezi další projekty patří oprava hlavního nádraží v Krnově a výstavba nové zastávky u průmyslové zóny Červený Dvůr. Dle slov p. 1. místostarosty je tato spolupráce velmi dobrá, kdy se město Krnov snaží být velmi aktivní, aby se do budoucna povedlo tyto projekty zrealizovat.

V souvislosti se současným strategickým plánem města Krnov se nehovoří o bývalém přeshraničním železničním úseku a jeho potenciálních obnovách nebo revitalizaci. Město Krnov se do budoucna soustředí zejména na rekonstrukci hlavního nádraží a výstavby nové železniční zastávky Krnov-Červený dvůr, přičemž by tyto projekty byly financovány z vlastního rozpočtu města s podporou Moravskoslezského kraje.

## 7.5 Chuchelná-Krzanowice

Dle slov p. starosty obce Chuchelná, Ing. Rudolfa Sněhoty, byla přeshraniční trať během války silně poničena a následně nebyl zájem ani z jedné strany o její rekonstrukci. Kdežto mnohem důležitější roli v rámci železniční dopravy v obci Chuchelná hrála trať do Kravaře, což platí i dnes. Negativní vliv s sebou přinesla také poválečná situace, kdy nebyla potřeba využívat přeshraniční železniční dopravu. Dalším důvodem zániku bylo neustálé upřednostňování konkurenční přeshraniční železnice v Bohumíně.

V minulosti byly rozprodány pozemky na polské straně, přes které přeshraniční železniční trať vedla, tím pádem jsou zde dnes pole a žádná zmínka po bývalé železnici. Nádražní budova v Chuchelné není ve vlastnictví obce a je ve špatném stavu. Na polské straně ve městě Krzanowice je budova hlavního nádraží využívána jako obytný dům a bývalá železniční zastávka našla své využití jako odpočívadlo pro turisty.

Po revoluci v 90. letech 20. století se jednalo o obnově tohoto přeshraniční železničního spojení, nicméně na tuto obnovu nebyl dostatek finančních prostředků. Do vlastnictví obce Chuchelná byly přiděleny pozemky kolem bývalé přeshraniční železniční tratě, přičemž se v územním plánu obce několik let nacházelo ochranné železniční pásmo. Toto pásmo bylo na žádost obce zrušeno, jelikož obec chtěla toto území vyčlenit pro stavební účely, čímž de facto zanikly veškeré snahy o obnovení přeshraniční železniční dopravy.

Co se týče přeshraniční spolupráce mezi obcí Chuchelná a městem Krzanowice, obě strany řeší společné projekty a mají velmi dobré vztahy. Nedávným projektem bylo zrealizování virtuální cyklostezky, přičemž byla rekonstruována bývalá železniční zastávka ve městě Krzanowice. Obdobná situace je u spolupráce se SŽDC, kdy se intenzivně jedná o odkoupení pozemků v okolí nádražní budovy.

Obec Chuchelná nemá v současnosti zájem obnovit přeshraniční železniční trať do Polska, poněvadž zde není snaha ani z polské strany. V rámci železniční dopravy se obec soustředí hlavně na funkčnost železniční trati do Kravaře. Hlavním cílem obce v rámci revitalizace je odkoupení nevyužívané plochy u nádražní budovy, ze které by chtěla vybudovat obratiště pro autobusy. Dalším plánem do budoucna je odkoupení nádražní budovy a její následná rekonstrukce.



## 8 Závěr

Proces zanikání přeshraničních železničních tratí lze považovat za fenomén, který byl odstartován poválečnou situací nejen na našem území, ale i v celé Evropě. Enormní přesuny obyvatelstva v pohraničních oblastech následně způsobily nezáměr tyto přeshraniční železniční tratě obnovit, jelikož byly zpřetrhány kulturní a ekonomické vazby, které se zde řadu let budovaly. Situace se ještě zhoršila s pádem železné opony, která s sebou přinesla dobu bipolárně rozložené Evropy a takřka znemožnila jakékoliv snahy kontaktovat tzv. západní blok, např. prostřednictvím vlakové dopravy. Hlavním důvodem odlišnosti od tématu zaniklých železničních vnitrostátních tratí je tudíž poválečná politická situace.

Velkým zvratem v rámci této problematiky je pád železné opony nastolivše dobu toužící po změně. Tato doba s sebou přináší mnohá jednání o obnovení přeshraničních železničních tratí a současně poskytuje oběma stranám hranice podklad v rámci budoucí přeshraniční spolupráce. Pochopitelně ne každý ambiciózní projekt byl finančně podpořen, tudíž proces chátrání bývalých drážních těles nadále pokračuje. Část tratí byla rozebrána, což definitivně ukončilo veškeré spekulace o jejich obnovení, na druhou stranu za úspěch lze také bezesporu považovat zrealizování revitalizačního projektu, např. formou cyklostezky nebo vybudováním drážního muzea. V takovém případě je nezbytnou složkou úspěchu zejména dobrá spolupráce se SŽDC a odhodlání hledat potenciální zdroje spolufinancování revitalizačních projektů.

V mnohých případech to je právě SŽDC, která vlastní bývalé drážní budovy a rozhoduje o jejich osudu, navzdory nelibosti vedení obcí a místních obyvatel. Obdobná situace nastává při finálním rozhodnutí o rušení železničních tratí na základě nízké rentability v režii ČD. Nabízí se zamyšlení, zda je z pohledu státních organizací v pořádku vlastnit objekty, jež mají historickou hodnotu pro obce, které mohou pouze přihlížet procesům jejich chátrání. Obce často buď nemají finanční prostředky na odkoupení těchto objektů, nebo se jim nedaří najít řešení, které by vedlo ke spokojenosti obou stran. ČD a SŽDC upřednostňují projekty mající větší mediální potenciál, a proto se zaniklým přeshraničním železničním tratím nedostává pomoci v podobě revitalizace.

## 9 Summary

As for the main aim of this thesis, the process of localizing particular defunct transborder railway lines partially clarifies the causes of its defunction. Speaking of which, those might have been summarized as the intricate postwar period and its negative influence on the borderlands. In addition, the following population decline aggravated already difficult condition of these regions leading to defunction of local companies and the subsequent decrease of job vacancies. Unfortunately, this period was made even worse with the setting of the Iron Curtain which lasted till the Velvet revolution in 1989. In fact, the initial part of this thesis was compiled and enhanced with facts gathered while doing a field research.

This thesis depicts present situation of defunct transborder railway lines and its remains as well as their potential usage. The field research application supports the main ideas of revitalization via my own photos and freely available pictures. Another part of the field research was interviewing the representatives of municipalities which is integral to a qualitative research. Crucial part of revitalizing brownfield areas is an appropriate cooperation with state organisations and other municipalities in order to be bankrolled by regional institutions or the European Union.

Nonetheless, the process of negotiation among municipalities and state organisations is predominantly lengthy and inappropriate in a way of natural contemplation. Therefore, the present situation depends rather on state organisations, since the municipalities have been interested in ownership transfers of defunct transborder railway lines, its remains as well as the land ownership for approximately 25 years. Luckily, some cases differ as the ownership has already been transferred, which facilitates the potential striving for the revitalisation and reconstruction of these areas. Eventually, the adoption of attitudes of state organisations to particular municipalities seems to be based on the effectiveness of objecting of municipal representatives.

## 10 Použitá literatura a zdroje

### Literatura:

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

HENDL, Jan. Kvalitativní výzkum: základní metody a aplikace. Praha: Portál, 2005. ISBN 8073670402.

HRČEK, Richard. 130 let tratě Olomouc-Krnov-Opava: 1872-2002. Krnov: Železniční stanice Krnov, 2002.

JARCZEWSKI, Wojciech a INSTYTUT ROZWOJU MIAST. Przestrzenne aspekty rewitalizacji - śródmieścia, blokowiska, tereny poprzemysłowe, pokolejowe i powojkowe: praca zbiorowa. Kraków: Instytut Rozwoju Miast, 2009. ISBN 9788389440211.

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

KADLEC, Jan. Zaniklá železniční trať Křimov-Reitzenhain [online]. Chomutov, 2005. Dostupné také z: <http://www.zeleznice.vanovi.net/pdf/brozura.pdf>

KROUPA, Marcel. Přeshraniční železniční doprava na bývalé československo-německé, po roce 1945 československo-polské státní hranici v úseku Hrádek nad Nisou-Bohumín. 2012. Bakalářská práce. Masarykova univerzita. Vedoucí práce Doc. PhDr. Vladimír Goněc, DrSc. Dostupné z: [https://is.muni.cz/th/365536/ff\\_b/Bakalarska\\_prace.pdf](https://is.muni.cz/th/365536/ff_b/Bakalarska_prace.pdf)

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

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

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

## Internetové zdroje:

OHK v Jablonci nad Nisou. *Železniční stanice Jindřichovice pod smrkem* [online]. Dostupné z <http://www.atrakcjetechniki.karr.pl/cz/pages/1151.html>

České dráhy, a. s. *Výlukový jízdní řád, platný 1. dubna 2017 do odvolání* [online]. Dostupné z <https://www.cd.cz/cs/vnitrostatni-cestovani/jizdni-rad/tratove-jizdni-rady/files/cz-k135-2017vyluka01.pdf>

VÁNĚ, Lubomír. *Virtuální trasy* [online]. Dostupné z <https://www.ceskehory.cz/krusnehory/virtguide.asp?file=i00>

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

*Thayatalbahn* [online]. Dostupné z <https://de.wikipedia.org/wiki/Thayatalbahn>

*Krnov-nádraží* [online]. Dostupné z [http://www.fotohistorie.cz/Moravskoslezsky/Bruntal/Krnov/Krnov\\_-\\_nadrazi/Default.aspx](http://www.fotohistorie.cz/Moravskoslezsky/Bruntal/Krnov/Krnov_-_nadrazi/Default.aspx)

FAJKUS, Bohuslav. *100 let železniční trati Opava-Plšť-(Bavorov)* [online]. Dostupné z <http://historickasekce.blog.cz/0911/100-let-zeleznice-opava-plst>

KUČERA, Jiří a SOUKUP, Lukáš. *Obnova trati Ścinawka Średnia – Tlumaczów* [online]. Dostupné z <https://www.k-report.net/clanky/obnova-trati-scinawka-srednia-tlumaczow/>

KOPCZYK, Piotr. *100 lat linii kolejowej Baborów - Pilszcz - Opava Zapad (Czechy)* [online]. Dostupné z [http://kolejpodstudecka.pl/portal-arty-5-100\\_lat\\_linii\\_kolejowej\\_baborow\\_\\_\\_pilszcz\\_\\_\\_opava\\_zapad\\_czechy.html?fb\\_comment\\_id=199945810195992\\_422423464614891#f2785e6ecafb18](http://kolejpodstudecka.pl/portal-arty-5-100_lat_linii_kolejowej_baborow___pilszcz___opava_zapad_czechy.html?fb_comment_id=199945810195992_422423464614891#f2785e6ecafb18)

*Zaniklá přeshraniční trať Křimov – Reitzenhain (fotoseriál 2014)* [online]. <https://www.koridory.cz/archives/35770/>

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

SCHINDEL, Thomas. *Die Roßbacher Bahn* [online]. Dostupné z [http://www.mockelbahn.de/index\\_cz.html](http://www.mockelbahn.de/index_cz.html)

Klub přátel krušnohorské železnice. *Krušnohorská železnice Most – Dubí – Moldava, kulturní památka* [online]. Dostupné z <http://moldavskadraha.cz/>

*Pošumavská jižní dráha* [online]. Dostupné z <http://www.noveudoli.eu/>

REGIO, projektový ateliér s.r.o., Hradec Králové. *Vyhodnocení připomínek ke konceptu dopravní studie „Brána k sousedům“* [online]. Dostupné z

<http://www.novomestskykuryr.info/obchvat/brana%20k%20sousedum-pripominky.pdf>

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

*Chucelná – Krzanowice (Kranowitz)* [online]. Dostupné z <https://www.parostroj.net/historie/Prechody/chuchelna.htm>

*Krnov – Glubczyce (Leobschütz)* [online]. Dostupné z [https://www.parostroj.net/historie/Prechody/Krnov\\_Glubczyce.htm](https://www.parostroj.net/historie/Prechody/Krnov_Glubczyce.htm)

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

Pardubický spolek historie železniční dopravy. *Frýdlant – Heřmanice – (Reichenau – Zittau)* [online]. Dostupné z <http://www.pshzd.cz/hermanicka.html>

*Drahá Nové Údolí – Haidmuhle (D)* [online]. Dostupné z [http://www.sumava.cz/objekt\\_az/1414-draha-nove-udoli-haidmuhle-d/](http://www.sumava.cz/objekt_az/1414-draha-nove-udoli-haidmuhle-d/)

*Thayarunde* [online]. Dostupné z <http://www.thayarunde.eu/>

BÍLEK, Richard A. *Sachsen (Sasko)* [online]. Dostupné z <http://tram.rusign.com/cz/narrow-5.htm>

VYSKOČIL, Václav. *Do stanice Kudowa Zdrój už zase jezdí vlaky* [online]. Dostupné z <https://www.vlaky.net/zeleznice/spravy/5175-Do-stanice-Kudowa-Zdroj-uz-zase-jezdi-vlaky/>

*Zaniklá železniční trať Křimov – Reitzenhain* [online]. Dostupné z <http://www.zeleznice.vanovi.net/>

*Zrušená trať Náchod – Kudowa Zdroj* [online]. Dostupné z <http://zeleznicni.wbs.cz/Zrusena-trat-Nachod---Kudowa-Zdroj.html>

RANDA, Jiří. *V Chebu otevřena další část cyklostezky* [online]. Dostupné z <http://www.zelpage.cz/clanky/v-chebu-otevrena-dalsi-cast-cyklostezky?lang=cs>

## Periodika:

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

DOLANSKÁ, Jitka. *Železnici mezi Chebem a Waldsassenem přeřala v roce 1948 železná opona* [online]. Dostupné z [https://vary.idnes.cz/serial-zanikla-mista-cheb-waldsassen-krasna-lipa-slapany-pe2-/vary-zpravy.aspx?c=A170715\\_2338811\\_vary-zpravy\\_ba](https://vary.idnes.cz/serial-zanikla-mista-cheb-waldsassen-krasna-lipa-slapany-pe2-/vary-zpravy.aspx?c=A170715_2338811_vary-zpravy_ba)

KNITL, Martin. *Chuchelná na Opavsku je učebnicí železniční historie* [online]. Dostupné z [http://www.rozhlas.cz/radiozurnal/reportaze/\\_zprava/chuchelna-na-opavsku-je-ucebnici-zeleznicni-historie--1135115](http://www.rozhlas.cz/radiozurnal/reportaze/_zprava/chuchelna-na-opavsku-je-ucebnici-zeleznicni-historie--1135115)

PAVLÍČKOVÁ, Jana. *Poláci chtějí obnovit zrušenou trať do Jindřichovic* [online]. Dostupné z [https://liberecky.denik.cz/zpravy\\_region/polaci-chteji-obnovit-zrusenou-trat-do-jindrichovic-20170808.html](https://liberecky.denik.cz/zpravy_region/polaci-chteji-obnovit-zrusenou-trat-do-jindrichovic-20170808.html)

PERGROVÁ, Ilona. *Obnovení železnice z Hevlína do Laa? Šance ožívá, napovědět má studie* [online]. Dostupné z [https://znojemsky.denik.cz/zpravy\\_region/obnoveni-zeleznice-z-hevlina-do-laa-sance-oziva-napovedet-ma-studie-20151023.html](https://znojemsky.denik.cz/zpravy_region/obnoveni-zeleznice-z-hevlina-do-laa-sance-oziva-napovedet-ma-studie-20151023.html)

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