

# Proměny železnice a krajiny na území Česka

Železniční síť na území Česka patří k nejhustším v Evropě, a výrazně proto proměnila tvář české krajiny, a to nejen samotnou svojí výstavbou, která započala již před téměř 200 lety. Krajinu formovalo i využívání železničních tratí, kdy se ruku v ruce s napojením na železnici výrazně měnila struktura osídlení, rostla města v blízkosti železnic a docházelo k výstavbě především průmyslových objektů.

## První železnice

Téměř před dvěma stoletími krajina jižně od Českých Budějovic směrem k Linci ožila stavebním ruchem: začala se tu stavět jedna z prvních železnic na evropském kontinentu. Měla zabezpečit dopravu zboží, především soli, od Dunaje k Vltavě. Její pohon byl zajišťován koňskou silou, ale především na české straně byla její stavba prozíravě řešená tak, že při přestavbě na parostrojní železnici o 40 let později bylo těleso dráhy téměř celé ihned použitelné (na rozdíl od rakouského úseku, který musel být přetrasován). Dnes je tedy většina památek na koňku právě v této oblasti. Trasa stoupala od Dunaje v Linci až na hlavní rozvodí blízko Kerschbaumu a odtud až k Vltavě, celkové převýšení tak bylo přes 500 metrů. Trať, která na našem území měřila 63 kilometrů, byla zkušebně otevřena v září 1827 (Krejčířík 1991).

Sůl byla také důvodem pro stavbu první parostrojní železnice u nás. Severní dráha císaře Ferdinanda se začala stavět z popudu bankéře Rothschilda a v červnu 1839 přijel do Břeclavi z Vídně první parní vlak. Koleje byly záhy prodlouženy do Brna. V průběhu 40. let 19. století byla postavena trať z Břeclavi až do Bohumína s odbočkou z Přerova do Olomouce a v srpnu 1845 projel první vlak mezi Olomoucí a Prahou. Trať je dodnes jedním z hlavních přepravních tahů, její pražské konečné nádraží (dnes Masarykovo) je spolu s unikátní stanicí Ústí nad Orlicí-město ukázkou tehdejší drážní architektury (obr. 2).

Organizace výstavby tratí se záhy ujal stát, ale do roku 1850 byla v celém tehdejší Rakousku kromě zmíněného spojení s Prahou a Krakovem vybudována jen krátká trať z Vídně do Bratislavy a spojka mezi Brnem a Českou Třebovou. Současně se budovala i Jižní dráha z Vídně do Terstu. Ta ale musela složitě překonat Alpy, a to pomocí impozantního

spojení přes průsmyk Semmering (1854), které se stalo první skutečnou horskou dráhou na světě. Okolní alpská krajina s železnicí dostala romantický nádech a série tunelů a viaduktů byla dokonce vyobrazena na dvacetišilinkové bankovce (obr. 1) a byla zapsána na seznam památek UNESCO. I u nás najdete Pražský Semmering v Hlubočepích nebo Slezský Semmering na Jesenícku.

Vyčerpaná státní pokladna na další budování železnic rezignovala a v roce 1854 koncesním zákonem přepustila iniciativu soukromému sektoru. To souviselo také s překotným nástupem podnikání a uvolňováním všeobjímající role nově konstituční monarchie. Došlo k mohutné výstavbě řady hlavních tratí, které sloužily k přepravě surovin zejména uhlí do tehdejšího Saska a Pruska a spojily i významná centra průmyslu a další velká města s ložisky surovin: jen v českých zemích bylo za 20 let postaveno přes 3 500 kilometrů železnic. Stát si uvědomil význam železniční sítě nejen pro rozvoj hospodářství, ale také pro integraci a správu rozlehlého území a také to, že vyspělejší síť pruských železnic proti těm rakouským byla

## Tomáš Burda

Univerzita Karlova, Přírodovědecká fakulta, katedra aplikované geoinformatiky a kartografie; Univerzita Hradec Králové, Fakulta informatiky a managementu, katedra rekreologie a cestovního ruchu; tomas.burda@natur.cuni.cz

**Obr. 1** První horská železnice překonávající alpské sedlo Semmering v nadmořské výšce 980 metrů se stala v roce 1968 námětem rakouské dvacetišilinkové bankovky. Čtyřicetkilometrový úsek mezi Gloggnitzem a Mürtzzuschlagem se pyšní 15 tunely, 16 viadukty a téměř 130 mosty.



**Obr. 2** Dnešní zastávka Ústí nad Orlicí-město začala sloužit již v roce 1845 při zahájení provozu železnice z Olomouce do Prahy. Unikátnost empírové stavby architekta Antona Jünglinga, který byl tvůrcem řady staveb na této trati, spočívá v rozdílné dispozici uliční a nástupištní úrovně a umístění vodní nádrže pro zásobování parních lokomotiv uprostřed budovy. Už od roku 1964 je nádraží kulturní památkou. Foto: Tereza Brázdová / Český rozhlas.



## Abstract

### Transformation of railway and landscape on the territory of Czechia.

Railways are a phenomenon that is significantly affecting the Czech landscape for almost 200 years. The railway network in Czechia has developed from the construction of the first horse-drawn railway on the European continent from České Budějovice to Linz, through the construction of main lines in the mid-19<sup>th</sup> century, and the completion of an extensive network of local railways 50 years later, to the modernization of corridors and the decline of regional traffic at the turn of the 20<sup>th</sup> and 21<sup>st</sup> centuries. However, there was not only the construction of new tracks, bridges, tunnels, notches, or railway buildings, but also a significant change in the lives of people and society.

jednou z příčin porážky ve vzájemné válce v roce 1866. Tento boom skončil nástupem ekonomické krize v roce 1873 (Krejčířík 1991). Na mnoha místech se už ale železnice stala běžnou součástí života, a tak se začalo jednak připravovat zestátnění soukromých železničních společností a jednak začala výstavba řady spojovacích a lokálních tratí, které inicioval zákon o místních drahách z roku 1880. Technické parametry pro výstavbu těchto drah byly sníženy (rychlost, poloměr oblouků nebo povolené stoupání), a tak lokální tratě vedou často velmi zajímavou krajinou, jejich trasování se zpravidla drží terénu kvůli nižším nákladům. V roce 1903 byla zprovozněna také elektrifikovaná trať z Tábora do Bechyně (jako první ve střední Evropě), následovaná o osm let později spojením Rybníka (tehdy Certlova) kolem Vltavy přes Vyšší Brod na Lipno. Bylo postaveno i několik úzkorozchodných drah, včetně jedné z nejkrásnějších železnic u nás z Nové Bystřice přes Jindřichův Hradec a dál do Obrataně nebo spojení Třemešné ve Slezsku s Osoblahou. Vznikly i poměrně dlouhé vedlejší dráhy jako trať podél Vltavy a Sázavy z Prahy do Čerčan a dále do Světlé nad Sázavou, dnes známá jako Posázavský Pacifik. Jen od roku 1893 do roku 1906 bylo v českých zemích vybudováno 2 315 kilometrů nových železničních kolejí.

V tomto období se stavělo také velké množství neveřejných průmyslových a lesních drah s úzkým rozchodem, stavěly se vlečky k průmyslovým závodům. Například rozsáhlá síť řepařských drah v Polabí dosáhla délky přes 130 kilometrů (dnes se zájemci o tuto část železniční historie mohou

svězt po části rekonstruované trati ze Sendražic u Kolína do Býchor). Od konce 19. století se prozrazovala i městská a posléze i meziměstská tramvajová doprava. Elektrický proud tak před rokem 1914 poháněl vozy ve 14 městech.

Po roce 1918 již byla výstavba železnic na území dnešního Česka téměř dokončena. Jinak tomu bylo na nově připojených územích Slovenska a Podkarpatské Rusi, kam se soustředily značné investice, které měly doplnit hlavní tratě především ve směru západ–východ, a změnit tak orientaci tamních železnic z Budapešti na Prahu vybudováním spojek přes moravsko-slovenské zemské hranice. Velkou změnou prošla především trakce, tedy pohon používaný na železnici. Stále převládala pára, ale kromě elektřiny (již ve 20. letech byl elektrifikován pražský dopravní uzel) se zejména na lokálních tratích začaly objevovat první motorové vozy, které už tehdy zachránily řadu nerentabilních lokálek před zrušením.

### Rušení a přeložky železnic po roce 1945

Složitá byla poválečná obnova více než 3 500 kilometrů zničených tratí, na několika z nich už provoz obnoven nebyl – zejména na přeshraničních úsecích. Došlo tak k první vlně rušení železnic a nešlo pouze o hranice s Rakouskem a západní částí Německa (po roce 1990 byly obnoveny jen některé z těchto tratí), ale i třeba s Polskem (Filip 2004). Postupně byl zastaven provoz například ze Slavonic do rakouského Fraters, ze Znojma do Retzu nebo na německém úseku hranic přes



**Obr. 3** Také městská železniční krajina prochází v současné době významnými změnami. Při přestavbě pražského dopravního uzlu došlo k přeložení trati mezi Vršovicemi a Hostivaří. Zanikla tak zastávka Praha-Strašnice s ikonickou železnou lávkou. Železniční násep se v blízké budoucnosti má přeměnit na stezku pro cyklisty a jeho okolí na liniový park, vzorem pro něj je známá High Line v New Yorku. Foto: Dana Fialová.

Krušné hory (na trati Křimov–Hora Svatého Šebestiána, hraniční úseky u Vejprt, Potůčků nebo na Moldavě) a na Chebsku, kde k tomu přispěl i legendární útěk „vlaků svobody“ z Aše do Bavorska v roce 1951 (Zaniklé tratě 2021). Velmi často byly kromě přehrazení tratí vytrhány celé kilometry kolejí a postupně zanikly i drážní budovy. Zajímavý osud měla trať z Nového Údolí na Šumavě do bavorského Haidmühle. Nákladní provoz (zejména dříví) zde byl zachován, a tak přísně střežené vlaky překonávaly železnou oponu romantickým údolím Studené Vltavy až na samotné hranice, kde došlo k překládce nákladu na německé kamiony (německý úsek byl navíc v 70. letech 20. století zrušen). Podobně v Železně Rudě došlo k přehrazení společné výpravní budovy železnou oponou na více než 40 let.

### Voda a uhlí mají přednost před železnicemi

Další vlna zániku, ale i mohutných investic do nových železnic, přišla s výstavbou průmyslu spojeného s budováním socialismu od 50. let 20. století až do roku 1989. Ta se dotkla především intenzivně se měnících důlních krajín. S postupem povrchové i hlubinné těžby bylo nutné často měnit průběh železničních tratí budováním provizorních přeložek nebo koridorů. Dotklo se to zejména Ostravska a také severočeských hnědouhelných pánví v okolí Chomutova, Sokolova, Mostu nebo Ústí nad Labem. Došlo k vybudování mnoha průmyslových železnic, které obsluhovaly jednotlivá místa těžby a spojovala je s odběrateli (většinou hutními a chemickými závody), zároveň se ale prováděly přeložky hlavních železnic, hlavně na poddolaných nebo rekultivovaných územích, a zanikla řada lokálních tratí, které již nebyly potřebné. Zmizely také celé systémy městské a příměstské

dopravy. Rozsáhlá síť malodrah a meziměstských tramvajů na Ostravsku a Karvinsku, která v době svého největšího rozkvětu zahrnovala přes 63 kilometrů tratí, definitivně skončila v roce 1973 na poslední úzkorozchodné trati z Bohumína do Hrušova u Ostravy. Zásadně se změnila síť dopravy také na Mostecku a Chomutovsku, ale třeba také v okolí Ústí nad Labem.

Kvůli výstavbě přehradních nádrží vznikly tratě přivázející stavební materiál. Příkladem je 16 kilometrů dlouhé spojení ze stanice Tochovice až k hrázi Orlické přehrady (k uvažovanému využití pro dopravu osob však nakonec nedošlo). Dále byly využívány stávající spojení jako např. lipenská dráha. Další železnice však zanikly: jako první to byla při budování vodní nádrže Šance trat vedaná údolím Ostravice do beskydské obce Bílá, trať z Benešova do Dolních Kralovic byla v roce 1974 ukončena v Trhovém Štěpánově. Kvůli výstavbě lipenské přehrady byl přeložen úsek trati z Nové Pece do Černé v Pošumaví a také bývalá konečná stanice lipenské dráhy se ocitla na dně přehradní nádrže, vojenský prostor zase ukončil



### Vlak svobody

Jako vlak svobody je označován vlak Československých státních drah mířící z Chebu do Aše, který ale 11. září 1951 v Aši nezastavil a rychle ji projel až přes hranice do bavorského města Selb. Jedná se o jeden z nejnámějších hromadných útěků přes železnou oponu. Většina ze 110 cestujících se však za hranice dostala nechtěně. 77 z nich se poté vrátilo do Československa (většinou se jednalo o studenty chebského gymnázia a pacienty z Františkových Lázní). Úspěšná akce několika odpůrců režimu vyvolala celosvětový ohlas a vedla komunistické úřady ke zvýšení neprostupnosti hranic. Došlo také k vytrhání kolejí na mnoha nevyužívaných hraničních přechodech, aby se podobný pokus o emigraci už neopakoval. Trať mezi Aší a Selbem se obnovila až na konci roku 2015. (Více o vlaku svobody například v dokumentu České televize – viz QR kód.)



**Obr. 4** Pro dopravní obsluhu části Vršovic a Strašnic vznikla nová stanice Praha-Eden, která byla otevřena v prosinci 2020. Zastavují zde zejména příměstské vlakové linky s označením S. Velký význam má zejména pro návštěvníky sportovních a kulturních akcí v blízké domovské moderní arény fotbalové Slavie. Nová zastávka má přímou návaznost na městskou autobusovou a tramvajovou dopravu. Foto: Dana Fialová.

#### Poděkování

Příspěvek vznikl v rámci projektu č. DG18P02OVV008 s názvem „Dědictví zaniklých krajin: identifikace, rekonstrukce a zpřístupnění“ ([www.zaniklekrajiny.cz](http://www.zaniklekrajiny.cz)), který je podpořen v rámci Programu na podporu aplikovaného výzkumu a vývoje národní a kulturní identity Ministerstva kultury (NAKI II).

provoz na trati do (zlikvidovaného) Doupova. Celkem bylo na území Česka v letech 1945 až 1989 z různých důvodů zrušeno 27 železničních tratí a do roku 2007 byl zrušen provoz na více než 1 100 kilometrech kolejí (Lapáček 2019).

#### Modernizace i útlum po roce 1990

Již v roce 1988 byly zahájeny projektové práce na modernizaci tranzitních železničních koridorů, cílem bylo především zkapacitnění a zrychlení dopravy. Priority byly ovlivněny změnou orientace dopravy po roce 1989 i rozpadem Československa v roce 1993. Schváleny byly nakonec čtyři hlavní koridory o délce téměř 1500 kilometrů, které navazovaly na hlavní evropské tratě. Na nich bylo naplánováno množství staveb, které měly vést k dosažení rychlosti 160 km/h. Do nich pak směřovala většina investic do železniční dopravy. Došlo k úplné přestavbě II. koridoru mezi Břeclaví a Petrovicemi u Karviné, modernizován byl I. koridor mezi Děčínem a Břeclaví, kde další modernizační práce stále probíhají. V rámci přestavby železničního uzlu Praha bylo postaveno Nové spojení, které změnilo především východní část širšího centra Prahy. Na III. koridoru ve směru západ–východ stále chybí rychlejší propojení především na západ od Prahy, kde je plánován přes 20 kilometrů dlouhý tunel mezi Prahou a Berounem, který nahradí trať vedoucí údolím Berounky. Intenzivně se pracuje také na IV. koridoru z Děčína, resp. Prahy přes České Budějovice na Horní Dvořiště. K připravovaným a stále častěji diskutovaným patří i další projekty jako přeměna železničního uzlu v Brně spojená s přesunem zdejšího hlavního nádraží. Existují také plány na výstavbu vysokorychlostních tratí (VRT) včetně spojení s Německem přes Drážďany s výstavbou tunelu pod Krušnými horami.

Železnice byla integrována do systémů městské a příměstské dopravy, ale na realizaci myšlenky na spojení vlaků a tramvají – na rozdíl od sousedního Německa – zatím nedošlo. Na mnohých regionálních tratích však byl provoz postupně omezován a v některých případech i úplně zastaven. Jinde jsou v provozu pouze příležitostné nebo sezónní spoje, které slouží zejména turistům. Zejména po přechodu organizace regionální dopravy pod samosprávné kraje je přístup k železniční dopravě velmi diferencovaný a závisí také na politické reprezentaci a náladě ve společnosti. Hromadné rušení, ale i obnovování provozu zažil např. Pardubický nebo Ústecký kraj a v současné době také Středočeský kraj, kde jsou však posilovány železnice v okolí metropole. Celkem byl zastaven provoz na několika desítkách těch nejméně vytižených tratí, ale k tak masivnímu rušení železnic jako v Německu, v Polsku nebo na Slovensku u nás po roce 1990 nedošlo.

#### Železnice jako nositel změny

Železnice neovlivnila jen okolní krajinu, ale také životy mnoha lidí, organizaci správy a především ekonomické vazby v území. Byly to vlastně první infrastrukturní stavby vedené moderním kapitalistickým způsobem za plné aktivace státního, ale i soukromého sektoru, které stály u nastartování modernizace celé společnosti již na přelomu 19. a 20. století. Železnice změnily možnosti dojížděky za prací, do škol i trávení volného času, stály u procesů změny společnosti i ekonomiky. Právě železnice umožnila první vlnu suburbanizace a výstavbu chatových osad na Sázavě a Berounce v první polovině 20. století.

Dnes mnozí chápou železnici jako něco zastaralého, nemoderního, co až na nejdůležitější hlavní tratě nemá velký dopravní význam. Tyto myšlenky nejsou nové a objevily se již před téměř sto lety. Naštěstí existuje celá řada opačných hlasů, které vidí v železnici nejen část paměti a identity krajiny, berou ji jako ekologický dopravní prostředek a přiznávají jí význam pro integraci celé řady zejména okrajových území do systému, a zároveň si uvědomují její potenciál jako páteře integrované dopravy a také jako krajinotvorného prvku, který má v Česku svoje pevné místo.

#### Literatura a zdroje dat

- FILIP, A. (2004): 130 let železnice pod Orlickými horami. K-Report, Praha.  
 KREJČÍŘÍK, M. (1991): Po stopách našich železnic. NADAS, Praha.  
 LAPÁČEK, P. a kol. (2019): Zmizelé koleje, zmizelá nádraží. I. díl. CPRESS, Praha.  
 Zaniklé tratě (2021): Zaniklé tratě v Česku. [www.atlasdrah.net/infra/?id=zanikle](http://www.atlasdrah.net/infra/?id=zanikle) (20. 10. 2021).



Tento soubor (článek) je vlastnictvím časopisu Geografické rozhledy a podléhá právní ochraně. ■ Vydavatel i nakladatel časopisu si vyhrazují právo článek zveřejňovat na webových stránkách a sociálních sítích časopisu za účelem propagace časopisu. ■ Dílo není určeno ke komerčnímu využití. Smí se šířit, pokud jsou korektně uvedeny údaje o autorovi, článku a jako zdroj citován časopis Geografické rozhledy.