

ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI
FAKULTA EKONOMICKÁ

Bakalářská práce

Vliv funkce hranic na dopravní propojení Jihočeského
kraje a spolkové země Horní Rakousko.

The Influence of Borders on the Transport Connection of
the Southbohemian Region and the Federal Country of
Upper Austria.

Tadeáš Kopáček

Plzeň 2015

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma

*„Vliv funkce hranic na dopravní propojení Jihočeského kraje
a spolkové země Horní Rakousko“*

vypracoval samostatně pod odborným dohledem vedoucího bakalářské práce za použití pramenů uvedených v příložené bibliografii.

Plzeň dne 24. 4. 2015

.....

podpis autora

Poděkování

Děkuji za odbornou pomoc a rady při zpracování mé bakalářské práce:

Doc. PaedDr. Jaroslavovi Dokoupilovi, Ph.D., vedoucímu práce

Mgr. Vojtěchu Blažkovi, Regioskop, z.s.p.o.

PhDr. Ivo Hajnovi

Ing. Janu Honnerovi, Odbor informačních služeb ČSÚ Praha

Obsah

0.	Úvod a cíle práce.....	6
1.	Hodnocení literatury.....	7
2.	Metodika	9
3.	Charakteristika a vymezení zájmového území.....	10
3.1	Jihočeský kraj.....	10
3.2	Spolková republika Horní Rakousko	11
4.	Preindustriální období.....	14
4.1	Staré obchodní cesty mezi Jihočeským krajem a Horním Rakouskem.....	14
4.2	Schwarzenberský plavební kanál	15
5.	Období raného kapitalismu	19
5.1	Koněspřežní železnice.....	19
5.2	Říční doprava	26
5.3	Silnice.....	28
5.4	Železnice	30
6.	První republika 1918-1938.....	33
7.	Období Protektorátu Čechy a Morava (1938-1945).....	38
8.	Hranice 1945-1948 a železná opona	40
9.	Pád Železné opony a vývoj po roce 1989	45
9.1	Silnice a dálnice D3	45
9.2	Železnice	48
9.3	Zahraniční obchod.....	49
10.	Závěr	52

0. Úvod a cíle práce

Cílem práce je zhodnotit vývoj dopravy na území vymezeném administrativními hranicemi Jihočeského kraje a spolkové země Horní Rakousko od 19. století do současnosti, zjistit vliv funkce hranice na dopravní propustnost, infrastrukturu a vývoj přeshraniční dopravy ve sledovaném území podle zjištěných výsledků, s návazností na připravovaná opatření a výstavbu dopravní infrastruktury v nejbližších letech, a stanovit základní periodizaci.

Mapování rozvoje dopravních cest, prostředků, infrastruktury a přepravních objemů, stejně jako záznam významných aktivit a osobností činných v této oblasti se ukázalo jako dobrý a názorný úvod do problematiky historického vývoje a funkční souvztažnosti zkoumaných sousedních regionů v závislosti na prostupnosti hranice.

Díky tradičně vysoké úrovni organizace a výkaznictví v oblasti dopravy jsou k dispozici spolehlivá data zpracovaná i v dlouhodobě sledovatelných časových řadách. Pozoruhodná kontinuita je patrná ještě desetiletí po rozpadu habsburské monarchie třeba i z běžných vlakových jízdních řádů.

Svůj významný podíl na utváření dopravních cest měly od počátku fyzickogeografické hranice, které limitovaly počet komunikací a hraničních přechodů. Dopravní systém tak v tomto smyslu představuje svým způsobem pevný orientační bod v jinak bouřlivě proměnlivém období změn hranic a osídlení během 20. století

Hranice, jejich funkce a prostupnost předurčují i specifickou periodizaci vývoje dopravy, jakkoliv tato v nadnárodní podobě překračuje hraniční linii, historicky stanovenou správními jednotkami a politickými vnitřními a vnějšími hranicemi zemí a regionů. Ani v tomto případě nelze pominout administrativní důkladnost rakouského systému, utvářeného reformami z předcházejících let 1751 až 1850 a dále modifikovaného v etapě 1869 – 1949.

Klíčový význam měla transformace vnějších hranic bariérového typu po 2. světové válce, která změnila původní orientaci dopravy z jihu na sever v rámci širšího politicko-hospodářského vývoje s dopady na periferizaci regionálních sídel. Tyto teze dokumentují konkrétní údaje v následujících kapitolách.

1. Hodnocení literatury

Důležité informace ke své práci jsem čerpal z odborných publikací a internetových zdrojů.

Vzájemnými vztahy Jihočeského kraje a Horního Rakouska se zabývá publikace Dávné stopy – nové cesty (2013), vydaná u příležitosti konání přeshraniční zemské výstavy. Čerpal jsem zejména z příspěvku Romana Sandgrubera, který kriticky a z rakouského pohledu zhodnotil stavby koněspřežní železnice, Schwarzenberského kanálu a působení V. Lanny na podnikatelské scéně Rakouska-Uherska. Dále jsem využil studie Niklase Persiho srovnávající vývoj Rakouska a Československa v letech 1945-1989.

Velmi přínosná se ukázala publikace Kultury na hranici editorů A. Komlosy a V. Bůžka (1995), která je výsledkem vzájemného projektu českých a rakouských vědců. Ačkoli se primárně věnuje vztahům Jihočeského kraje s Dolním Rakouskem, studie Andrey Komlosy shrnuje problematiku pohybu zboží a osob v 18. a 19. století nad rámcem vymezeného území. Stejně tak přesahují tento rámeček texty Winfrieda Garschi, Michaela Johna a Olivera Rathkolba, které analyzují situaci hranic a vzájemných vztahů obou zemí ve 20. století.

Definice, teoretické základy a možnosti rozpracování tématu hraničních regionů poskytlo souborné dílo České pohraničí - Bariéra nebo prostor zprostředkování? M. Jeřábka, J. Dokoupila, T. Havlíčka a kolektivu. Dynamické pojetí hranice jako silového pole s různými polarizacemi, hraničními efekty a potenciálem představuje manuál možného aplikovaného výzkumu nebo plánování pro státní správu.

K problematice koněspřežní dráhy jsem nejvíce čerpal z práce Ivo Hajna Koněspřežní železnice České Budějovice-Linec-Gmunden (2004), který dlouhodobě zkoumá tento fenomén, a podává vyčerpávající přehled o této stavbě. Kniha Historií a krajem koněspřežky, na které spolupracoval s L. Kučerovou (2008) doplňuje informace o úryvky z dobového rakouského tisku.

Práce Schwarzenberský plavební kanál (2013) přináší původní zprávu jednoho z realizátorů tohoto díla – Ernesta Mayera, která byla zveřejněna vůbec poprvé. Umožňuje tak komparaci dosavadního bádání s tímto textem. Mayer popisuje vznik a první desetiletí jeho provozu a autor druhé části Hynek Hladík pak hodnotí jeho vývoj až do konce a jeho proměnu v atraktivní památku Šumavy.

Knihy *Silnice a dálnice v České republice (2009)* přináší obsáhlý rozbor vývoje dopravních komunikací až do současnosti. Čerpal jsem zejména informace o dálnici D3, kolem které je situace velmi složitá a komplikovaná, o historii jejího zařazování a vylučování z vládního seznamu dálnic a protahování realizace. Aktuální informace k tomuto problému jsem získal i z internetových stránek Ředitelství silnic a dálnic.

Zajímavým pramenem některých poznatků byly dvě publikace Národohospodářského sboru jihočeského *Jižní Čechy: kulturní, hospodářský, sociální vývoj (1937)* a *Jižní Čechy v krajevé práci (1939)*. Obě obsahují kapitoly o silnicích a dopravě v jižních Čechách v období od konce 1. světové války do 30. let.

Cenným zdrojem dat byly *Statistické ročenky Jihočeského kraje*, databáze Českého statistického úřadu a data ze serveru *Statistics Austria*.

Pro tvorbu map jsem využil mapového fondu Jihočeské vědecké knihovny v Českých Budějovicích. Dalším důležitým zdrojem dat pro tvorbu mapových výstupů byla databáze Eurostat a ArcČR verze 3.2.. Mapy byly zpracovány v programu ArcGIS for desktop 10.3.

2. Metodika

Vyhledání základních údajů o dlouhodobě sledovatelných a srovnatelných jevech na zkoumaném území a analýza časových řad.

Zpracování přehledových tabulek technických a geografických parametrů přepravních cest, dopravních prostředků, mýtních a celních příjmů a dalších evidenčních záznamů.

Vyhodnocení a komparace zachycených proměnných a hodnot, typologizace ukazatelů a agregace údajů za jednotlivá časová období.

3. Charakteristika a vymezení zájmového území

3.1 Jihočeský kraj

Svou rozlohou 10.057 km² je Jihočeský kraj druhý největší v České republice. Žije zde celkově 637 300 obyvatel. Jižní Čechy mají nejmenší hustotu obyvatel v celé republice. Jihočeský kraj hraničí na západě s Plzeňským krajem, na severu se Středočeským krajem, na východě sousedí s krajem Vysočina a s Jihomoravským krajem. Mezi jeho zahraniční sousedy patří na jihovýchodě spolková země Dolní Rakousko, na jihu Horní Rakousko a na jihozápadě se spolkovou zemí Bavorsko. Jihočeský kraj společně s Plzeňským krajem spadají do regionálního operačního programu (ROP) Jihozápad. ROP Jihozápad je největším NUTS 2 regionem v České republice, ale zároveň nejméně zalidněným regionem. Podíl nezaměstnaných v Jihočeském kraji je 6,59%. Ekonomika kraje je díky historickému vývoji a atraktivní přírodě orientovaná převážně na turismus. Mezi významné průmysly patří potravinářský, elektronický, strojírenský, textilní.

Hospodářská charakteristika Jihočeského kraje

Jihočeský kraj je charakteristický nejen svou výhodnou geografickou polohou, ale i svými kulturními památkami, přírodním bohatstvím a krásami. Z těchto podmínek vychází většina hospodářských činností kraje. Na území Jižních Čech se nenachází žádné bohaté naleziště na nerostné ani energetické suroviny. Nejvýznamnějším bohatstvím je zde určitě příroda. Rozsáhlé šumavské a novohradské lesy vytváří ideální podmínky pro cestovní ruch, který je pro tento kraj velice důležitý. Kraj je převážně vnímán jako zemědělská oblast s rozvinutým rybníkářstvím a lesnictvím. Zemědělství bylo pro kraj klíčové až do 20 století, které nastartovalo průmyslovou výrobu. Největší rozkvět nastal na začátku století a region se postupně měnil na zemědělsko-průmyslový. Typické pro kraj je hlavně rybníkářství a chov ryb. Na území se vyskytuje přes 7000 rybníků a vytváří se zde polovina produkce ryb v české Republice. Velká tradice je i v zemědělství, které je orientováno převážně na pěstování obilovin, olejnin a brambor. Velice výhodná geografická poloha zajišťuje kraji dobré hospodářské postavení. Krajem vedou velice důležité mezinárodní silnice a železniční koridory.

3.2 Spolková republika Horní Rakousko

Svou rozlohou 11 979 km² je Horní Rakousko celkově čtvrtou největší spolkovou zemí v Rakousku. Rozloha Horního Rakouska zabírá 14,3% celkové rozlohy Rakouska. Jedná se o celkem hustě zalidněný region. Žije zde více než 1 400 000 obyvatel. Mezi sousední regiony patří na severu Jižní Čechy, na severovýchodě Dolní Rakousko, na jihu Štýrsko, na jihozápadě Salcbursko a na západě Dolní Bavorsko. Nejvyšší horou regionu je Dachstein (2995 m. n. m.). Řeka Dunaj rozděluje Horní Rakousko na dvě části. Na sever od Dunaje leží pohoří Mühlviertel, které tvoří část Českého masívu. Na jih od Dunaje leží podhůří Alp. Administrativně je spolková země rozdělena na 18 politických krajů, 445 obcí a tři statutární města Linec, Steyr a Wels. Horní Rakousko je převážně průmyslovým regionem Rakouska. Významný je zde strojínský průmysl a chemický. Velice důležité je v regionu zemědělství, které patří k nejproduktivnějším v zemi. Hlavním městem regionu je město Linec ležící na řece Dunaj. V městě Linec žije více než 189 000 obyvatel. Celkově je Linec třetí největší město v celém Rakousku. V roce 2009 byl Linec vybrán společně s litevským Vilniusem jako hlavní město evropské kultury

Hospodářská charakteristika Horního Rakouska

Horní Rakousko utrpělo oběma světovými válkami. Jeho ekonomický rozvoj od poloviny 50. let 20. století byl však rychlý. Využívá značné nerostné bohatství (руды, chemické suroviny, sůl). Dostatek elektrické energie je založen na využití prudkých řek, disponuje značnými plochami lesů, především oblast Šumavy na severu. Horní Rakousko má rozvinuté hutnictví (výroba oceli a hliníku), strojírenství a textilní průmysl. Hlavním průmyslovým centrem země je Linec. Významným exportním odvětvím se stal průmysl dřevozpracující. Zemědělství má v horských oblastech výrazně alpský charakter (produkce mléka, sýrů). V nižších polohách se pěstují obilniny (pšenice, kukuřice), píce. Základními výrobními jednotkami jsou menší (rodinné) farmy a statky. Významným přínosem pro ekonomiku Horního Rakouska je také samozřejmě cestovní ruch, využívající turistický potenciál řeky Dunaj, ta je často spojována s cyklistickou trasou a plavením výletních lodí. Dále lyžařské oblasti na Šumavě (Hochficht či Sternstein) a alpská střediska na jihu. Ty nabízejí kvalitní zázemí pro zimní i letní aktivity. Město Linec bylo v roce 2009 evropským hlavním městem.

Vzhledem k poloze je významnou tranzitní zemí spojující severní a střední Evropu s jihem kontinentu.

Porovnání základních charakteristik		
	Jihočeský kraj	Horní Rakousko
Rozloha	10056	11980
Počet obcí	623	444
Počet obyvatel k 31. 12. 2013	636 707	1 412 640
hustota obyvatel	63,3	117
HDP	7,7 mld. €	32,6 mld. €
HDP na obyvatele	12 100 €	36 900 €

Zdroj: ČSÚ a Statistics Austria, vlastní zpracování

Mapa č. 1: Vymezení území Jihočeského kraje a Horního Rakouska

JIHOČESKÝ KRAJ A HORNÍ RAKOUSKO vymezení území



4. Preindustriální období

4.1 Staré obchodní cesty mezi Jihočeským krajem a Horním Rakouskem

Už od pravěku je celá Evropa protkána sítí obchodních cest. Významnější trasy jsou zachovány dodnes, a to buď ve své původní podobě jako památky, některé mají zcela novou podobu. Mezi jižními Čechami a Horním Rakouskem vedly cesty směrem na sever od řeky Dunaj, některé jsou ještě dnes částečně patrné. Tyto staré cesty mnohdy představují předchůdce dnešních dopravních spojení. Jedna z cest je od ústí řeky Enns do Dunaje u města Mauthausen, vede na sever přes osadu Hochstratss, dále brázdou Aistfurche, překračuje Kerschbaumské sedlo a za poslední osadou na rakouském území Wulowitz protíná státní hranici. Trasa dále pokračuje přes Kaplici a Velešín do Českých Budějovic. Podél trasy vznikala důležitá města a trhy. Mezi nejznámější patří město Freistadt založené ve 13. století. Druhá důležitá obchodní cesta vedla z města Linz přes Haselgraben, Zwettl an der Rodl, Hellmonsödt, Bad Leonfelden a Weigetschlagem do Vyšebrodského sedla a přes Studánky a Vyšší Brod pokračuje vltavským údolím do Rožmberku a dále do Českého Krumlova. Staré cesty nesloužily jen pro obchodování se Středomořím, odkud na sever plynulo luxusní zboží, ale využívaly se i pro obchod mezi rakouskými a českými zeměmi. Dnes již víme, že obchodní styky zde dokonce udržovaly už keltské kmeny usazené v Čechách a Rakousku. Parametry tehdejších cest nebyly nikterak ideální, většinou se jednalo o širší pěšiny nebo polní cesty. Karavany soumarů, později povozy se zbožím, se na cestě z Lince do Českých Budějovic trmácely více než týden a často s nejistým výsledkem. (H, 2004, s. 9). Nejčastěji se do českého vnitrozemí přepravovala hornorakouská sůl. K dalším komoditám patřilo například železo a měď. Po nastoupení Habsburků k moci v 16. století byla postupně vytlačena z obchodování se solí bavorská konkurence a vzrostl význam cesty z Lince do Českých Budějovic. Když v polovině 18. století byly během tereziánských reforem vytyčovány hlavní zemské silnice, vybrali císařští geodeti tuto trasu jako jednu z císařských silnic. Státní reformy z dob Marie Terezie a Josefa II. vedly k industrializaci společnosti. Celní reforma z roku 1775 připouštěla nerušený pohyb zboží a kapitálu přes hranice korunních zemí, které nyní jako interní hranice sloužily pouze pro vybírání mýtného a spotřební daně. Celnice se naopak rozmnožily

při vnějších hranicích s Bavorskem, Saskem a Slezskem. (Komlosy, 1995, s. 57). Tato skutečnost podporovala rozvoj oboustranných hospodářských vztahů.

4.2 Schwarzenberský plavební kanál

Na konci 18. století se projevil ve vnitrozemí a zvláště v rychle rostoucí Vídni nedostatek dřeva a jeho cena stále stoupala. Oblast Vídeňského lesa a jeho okolí nestačila uspokojovat poptávku, zatím co v pohraničních jihočeských oblastech zůstávaly obrovské plochy lesa dosud nevyužity, protože k nim nevedly žádné přístupové cesty. Znovu tak ožila myšlenka, o které už uvažoval i Karel IV., a to propojení Dunaje s Vltavou, dvou řek tekoucích do rozličných moří. Za účelem dopravy dříví byl vybudován Schwarzenberský plavební kanál, jedna z nejpodivuhodnějších vodních staveb své doby. Nová vodní cesta zpřístupnila dříve těžko přístupné dřevo ze Šumavy a umožnila jeho dopravu na odbytíště ve Vídni, kde bylo výhodně zpeněženo.

Návrh na zřízení plavebního kanálu vypracoval inženýr Josef Rosenauer¹ (1735 - 1804), zaměstnanec Schwarzenberků, tedy vlastníků rozsáhlých lesů na hranicích Čech, Horního Rakouska a Bavorska. Po zadání úkolu a po seznámení se s terénem přišel na geniální myšlenku – překonat rozvodí mezi povodími řek Vltava a Mühl (dále Dunaj) v sedle u Rosenhügel (Růžový vrch) v nadmořské výšce cca 790 m n. m. plavebním kanálem. V roce 1775 předložil plán na vybudování vodní cesty, kterou by se splavovalo polenové dříví (dřevo o délce přibližně 1 m) z lesních porostů v okolí sv. Tomáše, Želnavy a Stožce. Plánované vodní dílo mělo vést od ústí potoka Zwettelbach (Světlý potok) do řeky Grosse Mühl u rakouského města Haslachu v oblasti Mühlviertel, přes lesy rakouského kláštera Schlägl (Drkolná) na česká území schwarzenberského panství do oblastí Smrčiny a Plechého (Plöckenstein) k Jelením vrchům (Hirschperky). Konečným cílem Rosenauerova projektu byl potok Světlá voda (Lichtwasser) nedaleko bavorské hranice. (Hladík, 2004, s. 13)

S realizací unikátního vodního díla se začalo až o deset let později, v roce 1789. Tehdy skončilo pasovskému biskupství privilegium k plavení dřeva po řece Mühl vlévající se do Dunaje, která byla nezbytnou součástí plánů na dopravu šumavského dříví do Vídně.

¹ Josef Rosenauer (1745-1804) V roce 1759 nastoupil jako lesní adjunkt do schwarzenberského lesního úřadu v Českém Krumlově. Po studiích ve Vídni získal v roce 1771 titul schwarzenberského knížecího inženýra. V roce 1774 se stal přísežným zemským zeměměřičem a v r. 1791 byl jmenován ředitelem schwarzenberské plavby. Vedle této nejznámější vodní stavby zřídil Josef Rosenauer také plavební kanál pro dříví po řece Aist v Horním Rakousku a projektoval Vchynicko-tetovský plavební kanál. K jeho neuskutečněným návrhům náležela například úprava koryta řeky Vltavy pro plavbu dříví.

Stavba Schwarzenberského plavebního kanálu postupovala velmi rychle, i když uskutečnění celého projektu bylo nakonec rozděleno do dvou etap.

První souvislá plavba dřeva byla provedena již v roce 1791 a celá část tzv. starého kanálu až k Jelenímu potoku u osady Jelení Vrchy byla dokončena v roce 1793. Stavba splnila svůj účel – dřevo bylo možné dopravit vodní cestou ze Šumavy do Vídně za 8 dní. Původní 29,3 km dlouhý kanál byl později prodloužen na délku 39,9 km. Koryto kanálu měřilo ve dně 1,5 - 2 metry a na horní hraně 3,5 - 4 metry a bylo přibližně 1 m hluboké.

Dobrý odbyt dříví a jeho stále větší spotřeba vedly k myšlence dokončit stavbu kanálu podle původního projektu a zpřístupnit tak další oblasti lesů pro těžbu dřeva. V letech 1821-1822 tak byl rozšířen a doplněn o 419 metrů dlouhý tunel. Stavbu provedli podle Rosenauerova projektu ředitel správy schwarzenberského panství Arnošt Mayer a inženýři Josef Falta a Jan Kraus. (Mayer, 2013, s. 49). Celková délka kanálu dosáhla 52 km a délka vodní cesty od ústí řeky Mühl do Dunaje po potok Světlá Voda dosáhla vzdálenosti 89,7 km. Kanál byl napájen vodou z 21 potoků. V roce 1835 byla pro zlepšení stavu vody vybudována nádrž Jelení jezírko, později Rosenauerova nádrž a nádrž Říjiště. Do kanálu ústily tři vodní smyky: Jelení smyk dlouhý 1,3 km, Jezerní smyk dlouhý 0,9 km a Koňský smyk dlouhý 1,4 km. Celé rozsáhlé vodní dílo doplňovalo 87 mostů a můstků, 80 vodních propustí, 78 vodních příkopů a 22 stavidel. (Hladík, 2004, s. 17). Ve druhé polovině 19. století klesala poptávka po palivovém dřevě, protože se z Moravy a Slezska po Severní dráze císaře Ferdinanda začalo do Vídně levně dovážet uhlí. Naopak stoupla poptávka po stavebním dřevě. Pro plavení dlouhé kulatiny byla oblast řeky Grosse Mühl nevhodná. Na české straně byl kanál v délce 22 km přebudován a dlouhé kmeny byly plaveny na sever k řece Vltavě, odkud pokračovaly na pražský a německý trh. V roce 1882 byla dána do provozu železnice České Budějovice – Želnavá, která doplnila a rozšířila dopravu dříví na trh. Na rakouském území bylo plavení dřeva od roku 1891 postupně zastaveno, protože se z důvodů výstavby železnice v oblasti Mühlviertlu nabízely levnější možnosti přepravy. V roce 1911 byla na české straně železnice prodloužena přes Černý kříž až do Heidmühle v Bavorsku, kde se napojila na místní dráhu a tím byla zjednodušena cesta plaveného dřeva do Německa. Česká část kanálu se částečně využívala až do roku 1961.

Tabulka č. 1: Přehled plavby dřeva kanálem ve vybraných letech

Rok	Sáhy²	ztráty %	Rok	m³
1791	11672	11,3	1953	12000
1792	9088	-	1954	15000
1793	12709	-	1955	10700
1796	18139	-	1956	10500
1797	19613	7,5	1957	0
1790-1802	247320	-	1958	0
1808	23229	17,4	1959	1044
1790-1815	617777	-	1960	579
1824	29859	-	1961	2700
1830	27720	10		
1834	40543	-		

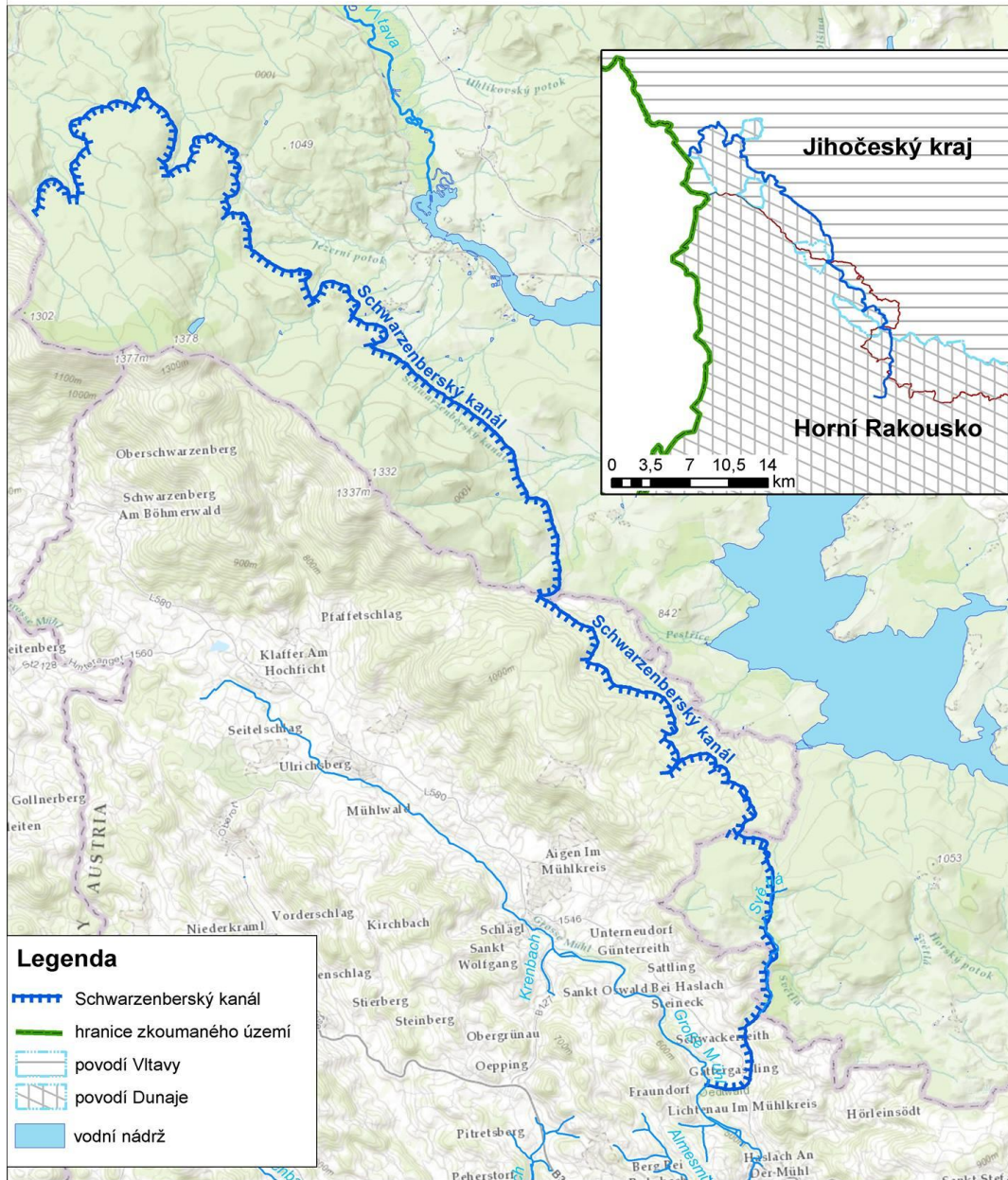
Zdroj: Hladík, 2004, s. 21

Po Schwarzenberském plavebním kanálu bylo přepraveno na 8 milionů krychlových metrů palivového dřeva. V časech největšího rozkvětu zaměstnával až 800 pracovníků. (Sandgruber, 2013, s. 56) Potřeba nových odbytišť vedla v regionu k rozvoji i ostatní dopravní infrastruktury – vodní cesty po Vltavě, přibližovacích cest a silnic a posléze železnice.

² 1 kubický sáh dřeva = 3,410 metrů krychlových

Mapa č. 2: Schwarzenberský plavební kanál

SCHWARZENBERSKÝ PLAVEBNÍ KANÁL



0 1 2 4 6 8 km



Tadeáš KOPÁČEK
 Zdroj dat: DIBAVOD, OpenStreetMap
 Podkladová data: ESRI
 České budějovice 2015

5. Období raného kapitalismu

5.1 Koněspřežní železnice

Kromě tradiční dopravy po silnici, se pro bezpečnější a plynulejší přepravu zboží se hledaly i alternativní trasy. Již ve 14. století přišla již zmiňovaná myšlenka propojit řeku Dunaj a Vltavu. Veškeré dosavadní plány na vybudování vodního kanálu spojující řeku Dunaj a Vltavu skončily neúspěchem. V roce 1807 byla založena Česká hydrotechnická privilegovaná společnost. Výměna zboží mezi Rakouskem a Českem neustále rostla a projekt i přes svou finanční náročnost měl svou logiku. Projekt nabýval na intenzitě i díky aktivitám rodiny Lannů. Technický pokrok a zkušenosti s plavebním kanálem v Uhrách spojujícím řeku Dunaj a Tisu otvíraly cestu vodnímu kanálu Dunaj - Vltava. 30. června 1807 byl zvolen PhDr. František Gerstner vědeckým ředitelem České Hydrotechnické privilegované společnosti. Gerstner byl pověřen vedením komise, která měla za úkol vypracovat projekt plánovaného kanálu. Gerstner se proto musel seznámit s místními podmínkami a procestovat celý kraj, kudy mělo vést vodní dílo. F. J. Gerstner vypracoval 31. prosince 1807 písemnou zprávu a 31. března jí veřejně přednesl valnému shromáždění společnosti. Představený projekt byl sice realizovatelný, ale velice náročný a neúměrně drahý. Bylo potřeba vybudovat 243 propustí a plavba by trvala asi 6 dní. Kanál také nebylo možné provozovat celý rok. Gerstner však nabídl alternativní řešení. Vymyslel železnou silnici, jaké se v té době stavěly v Anglii. Náklady se měly pohybovat okolo 800 000 zlatých. Železnice měla vést z Lince k Jáchymovu mlýnu u Vyššího Brodu, odtud se mělo zboží plavit po splavněné Vltavě. Shromáždění tento návrh jednomyslně přijalo, ale mnozí členové myšlenku stavby osobně nepřijali. (Hajn, 2004, s. 16).

Po napoleonských válkách se v roce 1819 sešli zástupci deseti států ležících na Labi, aby dojednali podmínky o svobodné plavbě. Po dvou letech jednání byla rakouská vláda požádána, aby upravila plavbu po Vltavě do Českých Budějovic. Z Budějovic mělo být zboží splavováno dále po řece. V roce 1820 požádal rytíř Filip ze Stahlu, přednosta dvorního komerčního úřadu, F. J. Gerstnera, aby se ujal svého plánovaného projektu. Gerstner vzhledem ke svému věku odmítl, ale navrhl místo sebe svého syna Františka Antonína Gerstnera. Gerstner mladší stejně jako jeho otec provedl terénní výzkum v prostředí, kudy měla železnice vést. Osobně podnikl plavbu z Vyššího Brodu až do

Hamburku. V roce 1822 se Gerstner mladší vydal do Anglie, aby se zde seznámil s provozem a stavbou místních koněspřežných železnic. Zajímal se převážně o zdolávání prudkých stoupání. Anglické koněspřežné železnice táhnou koně pouze po rovině a mírných stoupáních. V místech prudkých stoupání byl zřízen výtah nebo vodní kolo, místy i parní stroj. Železnice mezi Budějovicemi a Leopoldschlagem dlouhá 64,5 km musela vystoupat 329,3 metrů. Navrhl jako první na světě železnici, která bude od Budějovic až ke svému vrcholu konstantně stoupat. Železnice musela být vedena horizontálně a nesměla ztrácet již dosaženou výšku. Po návratu z Anglie vypracoval Gerstner mladší se svým otcem rozpočet celé železnice. Po dokončení měla železnice vydělávat 100 000 zlatých ročně s tím, že přepraví 1 000 000 vídeňských centů ročně. Finanční odhad na stavbu byl stanoven na 1 000 000 zlatých.

Tabulka č. 2: položky zahrnuté ve stavbě koněspřežky

tabulka nákladů koněspřežní železnice	Cena (Zlatky)
výkup pozemků a výstavba železničního tělesa	600.000
dřevěné podélné trámy a příčné pražce	43.875
železné kolejnice	118.125
100 vozů	20.000
výkup vodních práv	18.000
obydlí, skladiště a kůlny	200.000

Zdroj: Hajn, 2004, s. 20

Rozpočet byl bohužel stanoven v době, kdy ceny stavebních materiálů, potravin a pracovní síly byly velice nízké. V roce 1823 začal Gerstner mladší zeměměřické práce a zažádal si u zemského gubernia v Praze o udělení koncese k výstavbě železnice mezi Vltavou a Dunajem.

Dne 7. září 1824 Gerstner mladší dostal od císaře Františka I. privilegium ke stavbě a provozování železné a dřevěné silnice na dobu 50 let. Trasa železnice měla vést z Českých Budějovic Kerschbaumským sedlem do Mauthausenu. Vyměřování prvních 4 mil železnice podnikla F. A. Gerstner společně s dalšími dvanácti inženýry již v červnu a červenci 1824. Kvůli finanční náročnosti byl Gerstner donucen hledat silné finanční partnery. Ty našel ve vídeňských bankovních domech, se kterými podepsal smlouvu 12. března 1825. Smlouva obsahovala odprodej plánů, privilegia, nástrojů a zakoupených materiálů v hodnotě 30 000 zlatých. Vznikla tak privilegovaná první

železniční společnost se sídlem ve Vídni, která pověřila F. A. Gerstnera vedením. Jeden z akcionářů, Franz Plank, navrhl v roce 1826, aby se cílová stanice změnila z Mauthausenu na Lince. Jako první pochopil, že železnice nebude přepravovat jenom sůl, ale i ostatní zboží. Gerstner se pokoušel dohánět zpoždění a na jaře v roce 1827 pracovalo na stavbě 6000 osob a 1000 koní. Práce se mu povedlo urychlit na tolik, že už 7 září téhož roku spustil zkušební provoz na trati dlouhé 55 kilometrů mezi Českými Budějovicemi - Leopoldschlagem. Zkušební provoz trval až do konce listopadu a u místních obyvatel způsobil velký ohlas. Podle dochované vyhlášky stála jízda z Leopoldschlagu do Budějovic 8 krejcarů za 1 vídeňský cent, a to včetně naložení a složení. Železniční společnost zároveň zajišťovala přepravu soli z Mauthausenu nebo z Lince do Leopoldschlagu povozem po silnici za cenu 12 krejcarů za 1 vídeňský cent. K dokončení severní části trasy bylo potřeba ještě 170 000 zlatých. Akcionáři se na generálním shromáždění v srpnu 1828 rozhodli společnost rozpustit a majetek rozprodat ve veřejné dražbě. F. A. Gerstnerovi se povedlo ovlivnit akcionáře a společnost 24. března 1829 zachránil. Svou pozici ale zpět nezískal. Pravidelná přeprava zboží mezi Budějovicemi a Prámhöffem byla zahájena v roce 1829.

Dostavením jižní části koněspřežní železnice byl 28. dubna 1829 pověřen Matthias Schönerer. V té době byl úsek dlouhý 63,5 kilometru mezi Budějovicemi a Kerschbaumem dokončen. Další úsek dlouhý 25,3 kilometru mezi Kerschbaumem a Lestem byl teprve rozestavěn. Poslední úsek Lest - Mauthausen nebyl ani rozestaven. Úsek mezi Kerschbaumem a Lestem se podařilo vybudovat velmi rychle a již 1. června 1830 byl zprovozněn. Rok 1830 přinesl změnu na trase. Napřed se na změně dohodli akcionáři a později 10. října 1830 sám císař František I. schválil prodloužení trasy z Mauthausenu až do Lince jako cílové stanice. Gerstnera vycházel jeden sáh železnice (1,896 m) v průměru na 23 zlatých a 26 krejcarů. Schönerer jeden sáh dokázal stavět za 11 zlatých a 27 krejcarů. (Hajn, 2004, s. 31) Doprava zboží na celé trati byla zahájena 1. srpna 1832. Původně měla koněspřežní železnice sloužit jenom k dopravě zboží, ale byla provozována už do samého začátku v upravených silničních kočárech. Rok 1834 přinesl první vozy určené pro přepravu osob. Oficiální schválení dopravy osob přišlo 10. května 1836, ale provoz nebyl celoroční. Doprava osob fungovala pouze od dubna do října, jelikož vozy neměly žádné vytápění.

Prodloužení železnice směrem k solným dolům

Prvotní plány železnice Gmunden - Linec pocházejí z roku 1814. Privilegium pro stavbu trati získal v roce 1829 Franc Zola. V roce 1831 se podařilo vídeňským bankovním domům tyto privilegia získat a převést na privilegovanou první železniční společnost. Jako stavbyvedoucí byl jmenován M. Schönerer. Na jaře 1834 proběhly na trati vyměřovací práce a v létě téhož roku začala stavba železnice. Trasa nemusela překonávat žádný složitý terén a její stavba probíhala velice rychle. Na jaře v roce 1835 propojil dřevěný most přes řeku Dunaj železnici Urfahr s Lincem. Celá trasa Gmunden-Linec- Urfahr - České Budějovice tak byl propojen. Provoz kompletní trati byl spuštěn v roce 1836. V roce 1842 došlo k prodloužení až do samotného Gmundenu a výchozí bod trati se nacházel přímo na břehu Traunského jezera.

Technické parametry koněspřežní železnice

Celková délka trasy Gmunden - Linec - České Budějovice činí necelých 197 kilometrů. Původní trasa České Budějovice - Linec měřila 128,85 kilometrů. Podél trati bylo vybudováno 52 strážních domků, 5 přepražních stanic, 6 mezistanic a 14 výhyben. Na celé trati s vedlejší trati do Zizelau se nacházelo celkově 1066 mostů a propustků, z toho 965 na budějovické trati. Celá trať obsahovala 268 klenutých kamenných mostů, 214 dřevěných mostů a 584 malých propustků. Trať byla rozdělena stanicemi po zhruba stejných vzdálenostech. Železniční společnost vlastnila přibližně 1000 vozů a nákladní vozy dosahovaly s koňmi rychlosti 4 km/h. Pro osobní dopravu se používaly vozy otevřené a uzavřené. Vozy se rozdělily na různé třídy. Vozy první a druhé třídy byly převážně uzavřené a komfort zaručovalo vypružení. Vozy třetí třídy vypružení neměly, šlo o takzvané plošinové vozy. Doprava se řídila podle jízdního řádu, i když prvotní jízdy provázely kolizní situace. Osobní vlaky vyjížděly současně z Českých Budějovic a Lince, v poledne se setkaly při zastávce na oběd a výměnu koní v Kerschbaumu. Celkově jízda trvala asi 14 hodin. Nákladní vozy potřebovaly na zdolání trasy až 3 dny. Počet koní na trase se pohyboval okolo 600 a závisel na rozsahu nákladní dopravy. Výkon koní byl pro nákladní dopravu 42 kilometrů a pro osobní 30 kilometrů. Během roků 1841 až 1843 bylo v celém Rakouském císařství provozováno sedm železnic. Čtyři železnice byli koněspřežní a tři železnice byli již parostrojní. Celkově bylo v císařství 650 kilometrů železnic a z toho 377 parostrojních. V Česku se nacházelo celkově 48% všech železnic z celé říše a 53% veškerých parostrojních drah.(Hlavačka, 1990, s. 42)

Tabulka č. 3: Srovnání parní a koněspřežní železnice v Rakouském císařství

Železniční tratě		Přepravené zboží 1840 - 1841		Investice (v tis. zlatých)			Délka km
		Počet osob	Zboží (t)	Plán	Skutečnost	cena/km	
Parostrojní	Severní dráhy císaře Ferdinanda	234425	52043	12.000	15.200	39,5 - 50,1	303
	Vídeň - Vídeňské Nové Město	736696	591	6.000	8.500	85,7 - 112	61
	Milán – Monza	350000	0	1.200	1.200	79,1 - 89,6	13
Konešpřežná	Linec – Gmunden	108757	43740	680	691.000	9,9 - 10,1	68
	České Budějovice – Linec	52000	4506	900	1.654	12,8 - 14	131
	Bratislava – Pezinok	17000	32982	300	500	13,2 - 26,4	23
	Praha - Lány (v r. 1843)	0	22679	300	337	5,9 - 6,3	51

Zdroj: Hlavačka, 1990, s. 43-44

Tabulka č. 4: Stanice koněspřežní železnice České Budějovice- Linz - Gmunden

Stanice koněspřežní železnice	vzdálenost (km)
České Budějovice – Holkov	18,23
Holkov – Angern	21,78
Angern – Kerschbaum	22,88
Kerschbaum – Lest	22,56
Lest – Oberndorf	21,42
Oberndorf - Linz / Urfahr	19,25
Linz – Neubau	14,41
Neubau – Wels	14,23
Wels – Lambach	14,72
Lambach – Gmunden	23,01

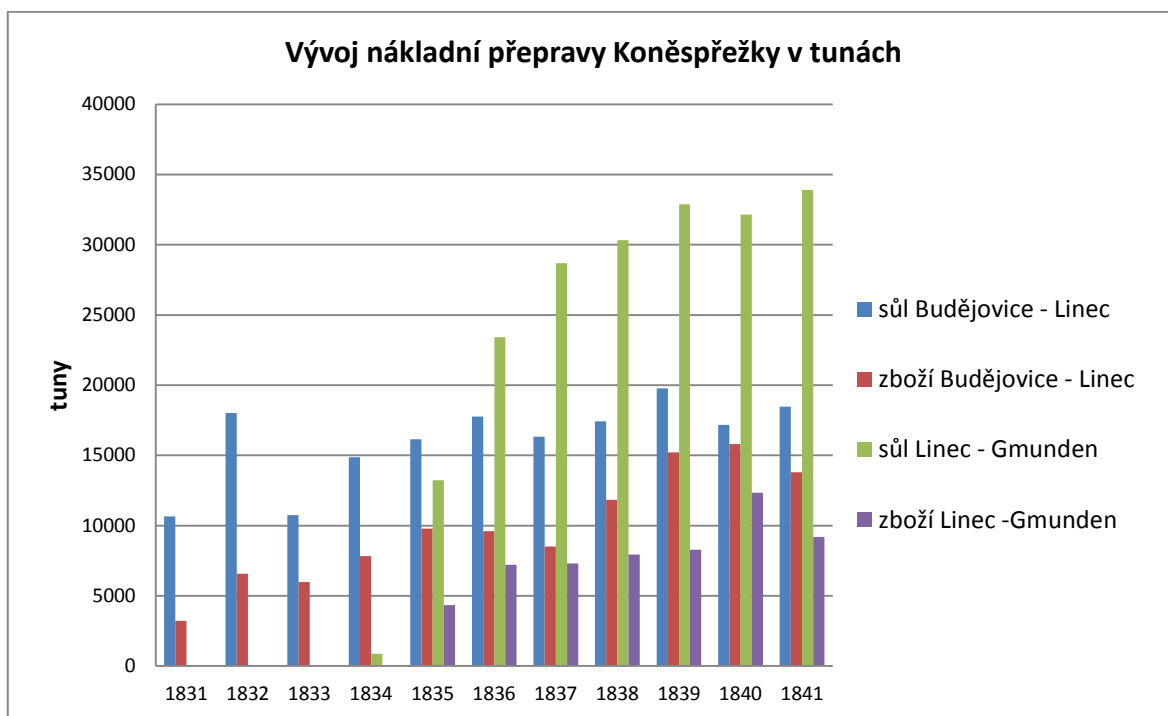
Zdroj: KUČEROVÁ, HAJN, 2008, s. 18

Tabulka č. 5: Celkově přepravené osoby a náklad koněspřežní železnice.

Trať	České Budějovice - Linz			Linz - Gmunden		
	Sůl (t)	Zboží (t)	Osoby	Sůl (t)	Zboží (t)	osoby
1831	10666	3230	0	0	0	0
1832	18012	6585	0	0	0	0
1833	10739	5974	0	0	0	0
1834	14882	7820	2379	871	0	46
1835	16139	9780	3887	13235	4335	43158
1836	17775	9598	3948	23410	7216	74759
1837	16342	8510	3887	28689	7298	77905
1838	17421	11835	5454	30321	7947	90353
1839	19776	15208	10479	32872	8286	103713
1840	17166	15800	10784	32157	12335	113672
1841	18470	13797	12613	33908	9190	109660
Celkem	177388	108135	53431	195463	56607	613266

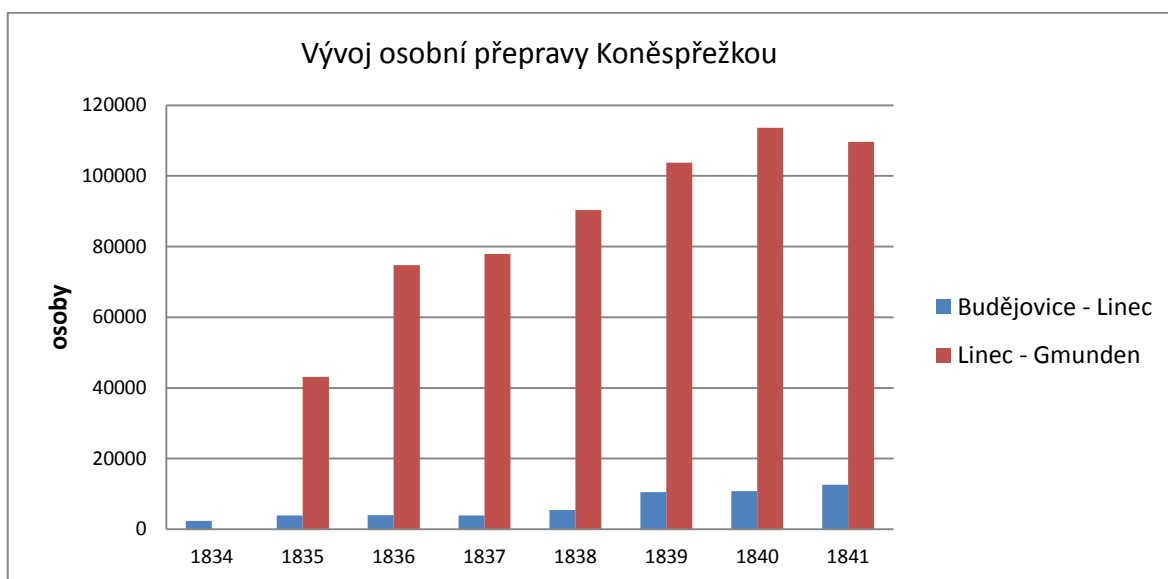
Zdroj: Hajn, 2004, zpracování vlastní

Graf č. 1: Vývoj přepravy zboží na koněspřežné železnici v tunách



Zdroj: Hajn, 2004, vlastní zpracování

Graf č. 2: Vývoj počtu cestujících na koněspřežné železnici



Zdroj: Hajn, 2004, vlastní zpracování

5.2 Říční doprava

Podstatně výhodnější tarify velmi rychle převedly veškerý solný obchod ze silnice na novou kolejovou přepravu, která byla navíc úzce propojena s vltavskou a labskou plavbou, zosobňovanou tehdy budějovickým c. k. loďmistrem Vojtěchem Lannou. Koněspřežní železnice ve spojení s Vltavou byla poslední kapitolou solné linecké stezky, která byla historicky velice důležitá pro vývoj jižních Čech. (Semotanová, 2014, s. 357). Zakladatelem rodinného podniku byl Vojtěch Lanna (1805-1866), který navázal na činnost svého otce Tadeáše (1773-1828) – budějovického loďmistra, který zavedl pro plavení zboží po Vltavě ekonomicky výhodný typ lodí. Lodě měli nosnost 340 vídeňských centů a k obsluze stačilo pouze 7 členů posádky. Jedna loď stála 500 zlatých a kromě soli se na nich přepravovalo do Prahy obilí, tuha a sádra. Roku 1818 měla loděnice v provozu 12 lodí. Kvůli schwarzenberskému privilegii na plavbu po Vltavě provozoval dopravu pouze z Č. Budějovic do Týna nad Vltavou. I za těchto podmínek Lanna ročně přepravil 150 000 až 160 000 vídeňských centů (1 cent = přibližně 56 kilogramů). (Malina, 1993, s. 7). Jeho syn Vojtěch navázal na práci loďmistra, ale od počátku směřoval k vlastnímu podnikání. Počáteční kapitál investoval do splavování a těžby dřeva. Pokračoval v provozování solní dopravy, kterou zadali Schwarzenberkové jeho otci. Rok 1829 byl pro Vojtěcha Lannu klíčový, jelikož došlo k úplnému uvolnění obchodu se solí a Lanna mohl podnikat samostatně. Obratem získal státní zakázku na udržování splavnosti Vltavy. Roku 1832 se mu podařilo odkoupit budějovickou loděnici od hlubockého panství za 870 zlatých. Tímto krokem formálně vznikla firma Lanna. Vojtěch nechal zregulovat Vltavu a zvýšil její splavnost do Prahy. Celkově se mu podařilo ztrojnásobit množství přepravovaného zboží. Od roku 1833 si zajistil všechny práce od horní Vltavy až k hranicím s Německem. Počátky stavby koněspřežní železnice přivedly Vojtěcha Lannu zpět do Budějovic. Ještě před dokončením trati pomohl Lanna překonat finanční potíže železnice nákupem akcií v minimální hodnotě 3000 zlatých. Rok 1832 znamenal zahájení provozu koněspřežní železnice a Vojtěch Lanna si začal pronajímat železniční vozy a sám se označoval za podnikatele dopravy zboží na linecké dráze. (Malina, 1993, s. 12). Lanna se postaral o prodloužení trasy až ke svým skladům U Zelené ratolesti, kde mohl zboží ze železnice přeložit rovnou na loď. Pro plavení zboží po řece bylo potřeba udělat pár změn. Původní menší lodě, které vozily zboží do Týna a Žďákova, byly tahány koňmi zpět do Českých Budějovic.

(Andreska, 1994, s. 91) Nové lodě určené pro plavby do Prahy byly dlouhé 44,5 metru, široké 4,75 metrů, vysoké 98 centimetrů a schopné uvést 1000 centů nákladu. Posádku tvořil kormidelník a 8 plavců, kteří pomáhali loď ovládat pomocí krátkých vesel. Dopravu na Vltavě mezi Budějovicemi a Prahou obstarávalo 200 plavců. Lodě měly velice nízký ponor, aby byly schopné proplout i za nízkého stavu hladiny řek. Lanna si vysloužil přezdívku „vltavský admirál“, jelikož překonat na řece 33 jezů mezi Budějovicemi a Prahou bylo mistrovské dílo vltavské plavby. V letech 1857-1860 bylo při stavbě lodí zaměstnáno 80 dělníků a za jeden pracovní rok byla loděnice schopná postavit 200-300 lodí ročně. (Andreska, 1994, s. 92) Lannovy podnikatelské aktivity se neomezovaly pouze na lodní a železniční dopravu a stavby dopravní infrastruktury, ale zahrnovaly např. i textilní, dřevozpracující či potravinářský průmysl. Jeho zájmy daleko přesahovaly hranice regionu. O tom, že si Lanna nenechal ujít žádnou podnikatelskou příležitost, svědčí skutečnost, že koupil hospodu ve stanici koněspřežní železnice Kerschbaum a sytil cestující dobrým obědem za 24 krejcarů. (Malina, 1993, s. 16)

5.3 Silnice

Počátek 19. století přinesl Česku systematickou výstavbu státních silnic a vytvoření souvislých organizačních a administrativních struktur. Díky tomu došlo k velikému zlepšení údržby silnic, na kterou byl určen výtěžek z vybírání mýta. Mýta na začátku 18. století byla různého druhu, například provozní, koňské, dobytčí, vodní, židovské a osobní. O výběr se starala šlechta a mýta určoval krajský úřad. Roku 1736 byl vydán mýtný patent, ve kterém byly sepsány mýtní stanice, a bylo nařízeno používat hlavní obchodní silnice. Ustanovila se komise pro opravu silnic a místodržitelství pokutovalo ty, kteří neodvedli podíl z výběru mýta. Císařským patentem z 27. února 1737 byly mezi českými a rakouskými zeměmi zavedeny čtyři hlavní povinné silnice. Jedna z nich byla silnice Linecká vedoucí z Prahy přes České Budějovice do Lince. Další patenty se týkaly např. tzv. rybářské silnice vedoucí z Plzně přes Písek, Č. Budějovice, Nové Hrady do Dolních Rakous, dále pak spojnice mezi Č. Krumlovem a Č. Budějovicemi a také silnice mezi J. Hradcem a Weidhofen an der Thaya. (Jakubec, Prasch, 1995, s. 156). Roku 1774 došlo ke zrušení komise a vzniklo silniční a stavební ředitelství pro celé Čechy. V roce 1781 dvorská kancelář ve Vídni publikovala dlouhodobý plán státních silnic, které měly tvořit základní síť. K nejdůležitějším spojnicím patřila říšská silnice Praha – Tábor - České Budějovice - rakouská hranice. (Semotanová, 2014 s. 353) Ve stejném roce došlo k pronajímání silničních úseků panstvím, městům, obcím s tím, že zaručí údržbu svého úseku. Rok 1783 přinesl zrušení soukromých mýt s výjimkou převozu a mostů. Systém pronájmu se bohužel neosvědčil a silnice začaly chátrat. Z důvodu nedostatku prostředků pokračovaly stavby velmi pomalu. V roce 1792 bylo v Čechách hotovo asi 461 kilometrů silnic a v roce 1799 bylo hotovo 523 kilometrů silnic. Rok 1791 přinesl zrušení pronájmu silnic a všechny silnice přešly do státní režie. V roce 1804 došlo k zavedení systému dobrovolné konkurence. Stavbu silnic si obstarávala vrchnost a poddaní podle odstupňované vzdálenosti od komunikace. Jenom náročnější mosty hradil stát. Tento systém se osvědčil a byla jím vybudována většina cest v Česku.

Stavba Budějovické neboli Linecké silnice byla zahájena úsekem z Českých Budějovic ve směru na rakouské hranice, jenž byl dokončen již v roce 1787. Úsek od pražské Vyšehradské brány do Plané nad Lužnicí byl v celé délce dokončen roku 1814.

Zbývající část mezi Budějovicemi a Soběslaví až v roce 1829. (Silnice a dálnice, 2009, s. 26)

Délka státních silnic v Českých zemích byla v roce 1804 pouze 609 kilometrů, ale o dvacet let později už byla 2713 kilometrů. V roce 1837 pak 3221 kilometrů a 1848 bylo 3827 kilometrů silnic. Největší rozvoj parní železnice mezi lety 1860 až 1910 znamenal pokles důležitosti hlavních silničních tahů. V tomto důsledku stoupl význam silnic nižších tříd, které navazovaly na hlavní silniční síť. Nová zemská vyhláška z roku 1864 přinesla novou zemskou a okresní samosprávu. Silnice v Česku se rozdělily na státní a veřejné. Silniční síť v Čechách dlouhou 10 141 kilometrů převzaly okresy v roce 1865 a díky okresní správě začaly vznikat převážně okresní silnice. Mezi lety 1865 až 1890 vzniklo v Čechách 6409 kilometrů silnic a v období 1890 až 1913 vzniklo dalších 3172 kilometrů silnic. V roce 1918 tvořilo okresní síť silnic 27 078 kilometrů. Na silniční síti vzniklo celkově více než 100 velkých mostů přes řeky a silniční hustotou se Čechy řadily na čtvrté místo mezi evropskými státy. Koncem 19. století se pro velmi zatížené úseky silnic začaly využívat dlažební kostky.

V dobách předválečných byla stavba silnic téměř výhradně věcí samosprávy. Stavební náklady si pravidelně hradily obce za příspěvku okresů samy. Vyšší příspěvky od okresů byly skutečně unikátní. Proto bylo udržování komunikací velmi obtížné

5.4 Železnice

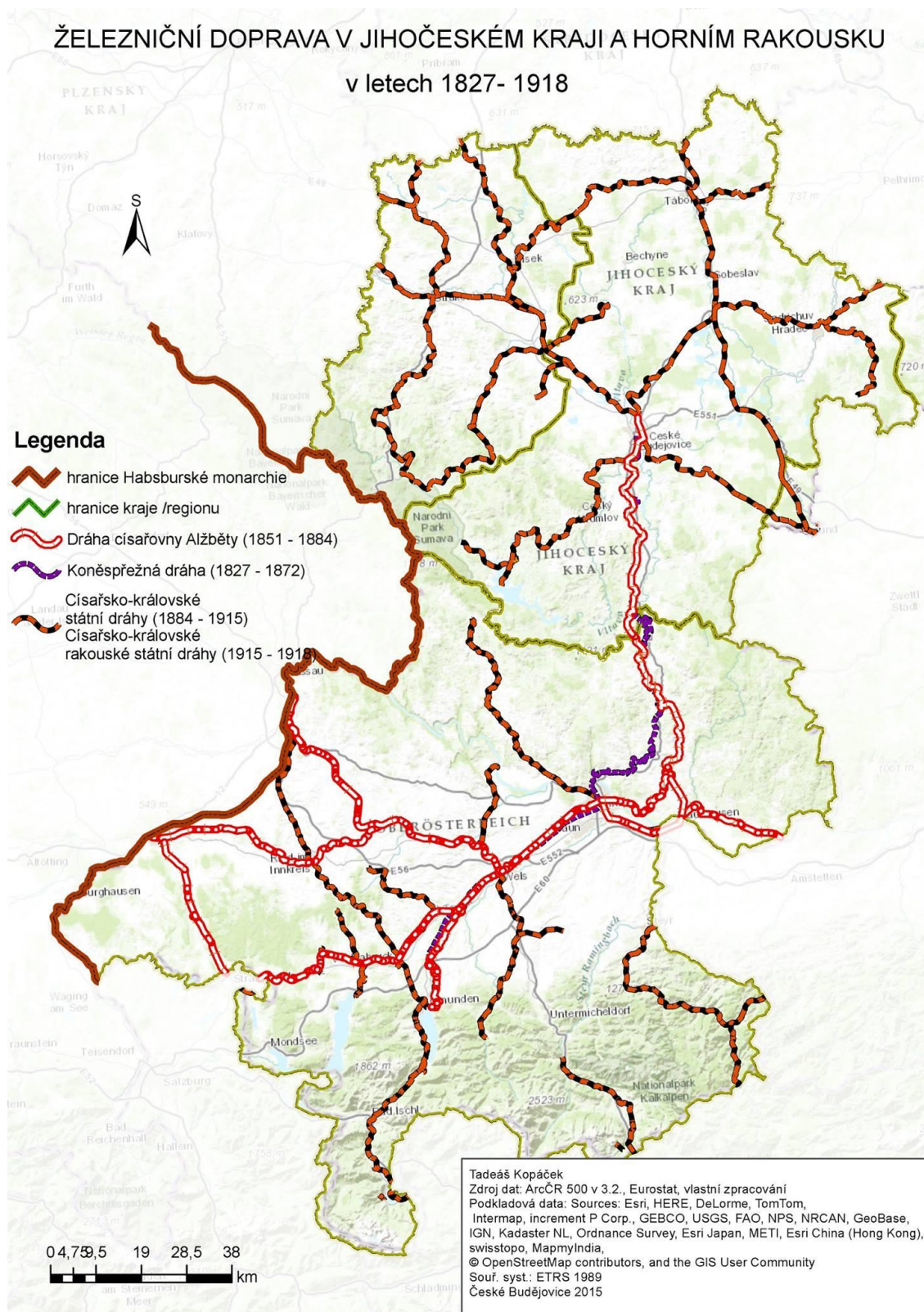
Koněspřežná železnice fungovala ke všeobecné spokojenosti několik desítek let. Pravidelná a konjunkturálním výkyvům téměř nepodléhající přeprava gmundenské soli, spolu s přepravou uhlí, dřeva a jihočeských kaprů, doplněná posléze o přepravu osob, tvořily základ její mírné ekonomické rentability. (Semotanová, 2014, s. 357) Současně se ale v Evropě rozvíjely parní železnice. V monarchii udělil císař Ferdinand I. privilegium ke stavbě první parní železnice v císařství už v roce 1836 na trati z Vidně do Nového Bohumína. Během poloviny 19 století již bylo jasno, že koněspřežní železnice nemůže konkurovat páře. První test parní lokomotivy na koněspřežné dráze proběhl v roce 1854. Pokusná jízda proběhla mezi Lincem a Českými Budějovicemi. Bohužel tato jízda skončila nezdarem, jelikož chatrná železnice nemohla unést parní lokomotivu. Celá železniční trať musela být předělána. Modernizace byla nevyhnutelné a tak 1. října 1857 převzala železnici Západní dráha Císařovny Alžběty od c. k. privilegované první železniční společnosti na základě smlouvy z 18. února 1856. První úsek, který byl přestavěn na páru, byl mezi Lincem a Gmundenem. První test parní lokomotivy zde proběhl 21. června 1854. První vlak tažený lokomotivou do Gmundenu z Lince přijel 1. srpna 1856. Poslední vlak tažený koňmi jel na trase Gmunden - Linec 31. května 1856. Počátkem roku 1870 majitelka železnice - společnost Dráhy císařovny Alžběty - dala celou dráhu zrekonstruovat na parostrojní železnici v úseku Linec - České Budějovice. Seno bylo vytlačeno párou. Největší přestavby byly nutné na rakouské části železnice, která byla stavěna levněji pod vedením Schönerera. Schönererova trasa byla naprosto nepoužitelná a musela se proto kompletně přeměřit. Ještě v roce 1872 zde jezdila koněspřežka. Druhá část trasy byla mnohem přívětivější pro parní lokomotivy, a to hlavně díky Gerstnerovi. Gerstnerova trasa byla velice dobře propočítána a upravená trasa, až na výjimky, kopírovala trasu původní. To ukazuje, že Gerstnerovo pojetí stavby bylo velmi nadčasové a některé principy jsou aktuální ještě dnes. První vlak vyjel na Gerstnerově trase už v roce 1870, to je dva roky po začátku přestavby. Parní lokomotiva tehdy jezdila na trase mezi Českými Budějovicemi a Certlovem (dnes Rybník). V roce 1870 se kompletně zastavil provoz koněspřežní železnice v úseku České Budějovice - Kerschbaum. 15 prosince 1872 byla zastavena veškerá doprava na posledním úseku koněspřežní železnice mezi Lincem a Lestem. 12. prosince 1873 dorazila z Lince do Českých Budějovic první parní lokomotiva. Od 20

prosine začala jezdit pravidelná přímá linka pro přepravu mezi Lincem a Budějovicemi.

České Budějovice protínala i Dráha Františka Josefa. První úsek byl zprovozněn roku 1868 na trase Č. Budějovice – Plzeň, roku 1870 byla otevřena trať Č. Budějovice – Č. Velenice (Gmünd). (Hlavačka 1990 s. 103)

Také Horní Rakousko se otevřením Západní dráhy Vídeň – Linz - Salzburg zapojilo oboustranně do evropské železniční sítě. (KUČEROVÁ s. 34). Kromě základní železniční sítě, které vznikaly do poloviny sedmdesátých let, byla ještě do vypuknutí první světové války rozšířena a doplněna o tzv. železnice nižšího řádu. Tyto lokální dráhy zlepšily dostupnost takřka všech měst. V blízkosti hornorakouských hranic byly například vybudovány tratě Rybník- Lipno nad Vltavou a České Budějovice – Nová Pec – Nové údolí. Obě trati se výrazně podílely na dopravě dřeva ze Šumavy. Dráha Rybník – Lipno byla dokončena v roce 1911 a byla to poslední postavená železnice v Čechách. Byla vyprojektovaná a realizovaná jako elektrická dráha

Mapa č. 3: Železniční doprava v Jihočeském Kraji a Horním Rakousku v letech 1827-



1918

6. První republika 1918-1938

V říjnu 1918, když už byla porážka ve světové válce nepopíratelná, začal proces rozpadu rakousko-uherské monarchie. Císař Karel slíbil 16. října v svolání národů: „Rakousko se má podle vůle svých národů stát spolkovým státem, v němž každé etnikum utvoří na svém území vlastní státní společenství.“ (Garscha, 1995, s. 69) Pro českou stranu bylo toto rozhodnutí nepřijatelné a opožděné. Naopak němečtí poslanci říšské rady požadovali vytvoření samostatného německorakouského státu a žádali svrchovanost celého území osídleného Němci, obzvláště pak sudetské oblasti. (Garscha, 1995, s. 69). Po vyhlášení samostatné Československé republiky 28. října vyhlásili němečtí jihočeští poslanci autonomní Šumavskou župu (Böhmerwaldgau), která se měla připojit k Horním Rakousům. Dne 12. listopadu 1918 byla svolána Republika německorakouská (Republik Deutschösterreich). Do její rozlohy a hranic bylo zahrnuto také území Rakousy nad Emží včetně Kraje německé jižní Čechy. (Garscha, 1995, s. 70).

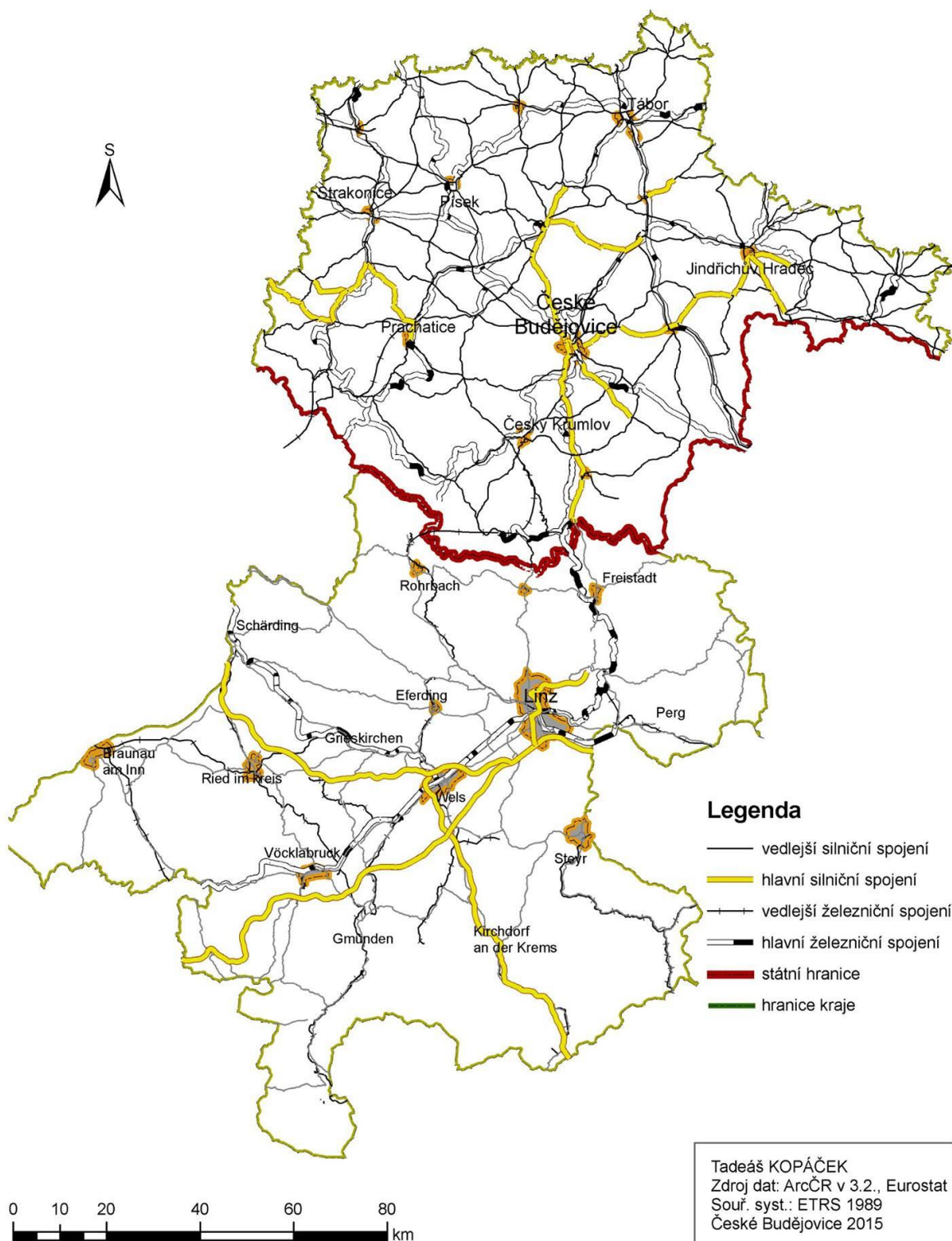
Toto území měřilo 330 717 hektarů, bydlelo zde 182 804 osob a tvořily je části soudních okresů Kaplice, Český Krumlov, Prachatice, Kašperské Hory a Nýrsko. (John, 1995, s. 93). Postupně toto území obsadilo československé vojsko.

Rozpad monarchie představoval nejvýznamnější změnu ve střední Evropě v rámci poválečných mírových ujednání. (Gross, 2010) V roce 1919 se konala v Paříži konference, která měla vyřešit nové uspořádání Evropy. Jednání o novém rakouském státu probíhala na zámku Saint Germain. Československu se podařilo za podpory vítězných mocností prosadit požadavek zachovat teritoriální integritu českých zemí oproti všem představám stanovení hranic podle etnických principů.

Mapa č. 4: Dopravní síť Jihočeského kraje a Horního Rakouska v letech 1918 - 1938

JIHOČESKÝ KRAJ A HORNÍ RAKOUSKO

dopravní síť v letech 1918 - 1938



Mírové smlouvy řešily i nastalé změny v dopravním systému. Dlouze budovaný dopravní systém Rakouska-Uherska byl zcela zásadně přerušen. Česká republika vznikla jako vnitrozemský stát a bylo nutné se adaptovat na nové podmínky, hledat odbyt pro průmysl na zahraničních trzích. Bezprostředně po válce došlo k omezení a nakonec zastavení přepravy zboží a surovin do Rakouska. Například vysoké celní zábrany a krátkodobý zákaz vývozu způsobily, že se do Horních Rakous přestala dovážet cukrová řepa. Od roku 1920 vidíme podle statistik, že vzájemný obchod se obnovil.

Tabulka č. 6: Vzájemný zahraniční obchod ČR – R 1920-1937

Výměna zboží mezi ČSR a Rakouskem (v mil. Kčs)		
Rok	Dovoz	Vývoz
1920	3380	10094
1921	2636	8576
1922	1263	4421
1923	936	2985
1924	1243	3524
1925	1296	3253
1926	1131	2904
1927	1280	3069
1928	1443	3125
1929	1565	3074
1933	299	721
1934	325	769
1935	310	754
1936	355	716
1937	457	877

Zdroj: (Sládek, 1996, s. 156, 159, 162) vlastní zpracování

Pro obě země nadále zůstávala stěžejní železniční doprava a to i ve vzájemných dopravních vztazích. Jejich oživení bylo v následujících letech spjato s přijetím nových tarifů, cel a dalších administrativních opatření.

Od ledna 1919 bylo možné překračovat zemskou hranici pouze s československým pasem, dnem 22. května byla mezi oběma novými státy zřízena definitivní celní a státní hranice. Počínaje rokem 1920 se překračování normalizovalo tak, že hranice bylo možno bez problémů překročit s platným osobním průkazem. (Garscha, 1995, s. 93)

V meziválečném období se tedy Mühlviertel a sousedící jihočeské okresy staly regiony pohraničními. V protikladu ke směru sever-jih, který byl pro monarchii rozhodující, nabyl v nové Československé republice na významu směr západ-východ. Jižní Čechy se dostaly mimo tuto osu. Měly málo spojů s průmyslovými centry Čech a Moravy, nedisponovaly přímým spojením východním směrem. V důsledku toho řada podnikatelů přeložila své závody do středních nebo severních Čech a v jižních Čechách nevznikly po roce 1919 téměř žádné nové továrny. Tranzitní charakter, který jižní Čechy kdysi měly, byl touto novou situací podstatně oslaben. (Garscha, 1995, s. 93).

Po první světové válce nastal rozvoj automobilové dopravy, a to i autobusové. Protože však většina silnic neměla vyhovující parametry a povrch, stát založením Silničního fondu v roce 1927 pomáhal s financováním jejich úprav. Silniční síť v jižních Čechách byla do určité míry jen zdánlivě bohatá, protože řada cest neměla charakter komunikace, ale jednalo se o hospodářskou cestu mimo osídlení. Z hodnotící zprávy Národohospodářského sboru jihočeského se dozvídáme o problémech silnic v kraji. Podle jejich zjištění je v jižních Čechách ještě 728 obcí a osad bez řádného silničního spojení a doplnění silniční sítě tak, aby na ní byla připojena každá obec, by vyžadovalo vybudování 1574 km okresních silnic. Urychlený stavební postup dokázal zbudovat asi 16 km silnic ročně. To by znamenalo 100 let, než by českých jih dosáhl ideálního stavu, že každá obec a osada by byla propojená se silniční sítí. Rozvoj silnic byl tedy neuspokojivý, potýkal se zvláště se špatnou kvalitou povrchu vozovek a jejich údržbou. (Jižní Čechy s. 20-27). Současně vyslovují nespokojenost s možným odloučením kraje od mezinárodních tras, které se plánují ve státních návrzích. Konkrétně se jednalo o spojnicí Vídně a Berlína vedenou přes Prahu, Tábor a J. Hradec. Poukazují právě na spojení Berlína a Lince. (Jižní Čechy s. 29)

Tabulka č. 7: délka silniční sítě ve vybraných okresech Jihočeského kraje v km

	1914	1918	1926	1937
České Budějovice	331	365,6	410	473
Jindřichův Hradec	282	283	346	427,2
Kaplice	293	293	306	327,7
Český Krumlov	314	326	342	377,5
Prachatice	249	345	350	405,3
Třeboň	227	239	315	361

Zdroj: Trojan, 1939, vlastní zpracování

V roce 1937 klesl obchodní obrat mezi ČSR a Rakouskem na desetinu hodnoty z roku 1920. (Sládek, 1994, s. 166). Export jihočeských výrobků do Horních Rakous omezovalo vysoké clo, takže výměna zboží téměř ustala. Cestovní ruch však nadále vzkvétal. Kromě malého pohraničního styku v rámci blízkých obcí se konaly oblíbené nákupní cesty hornorakouských spotřebitelů do Čech, protože tady byla nižší úroveň cen než v Horním Rakousku. Střední vrstvy mířily nejčastěji do Českých Budějovic nebo až do Prahy. Sortiment tu byl větší, lepší kvalita zboží.

7. Období Protektorátu Čechy a Morava (1938-1945)

Rok 1938 přinesl významné zásahy do osudů obou zemí. V březnu proběhl v Rakousku ozbrojený převrat, kterým bylo připojeno k Třetí říši (tzv. Anschluss). Tato situace se na průběhu státní hranice s Československem nijak neprojevila.

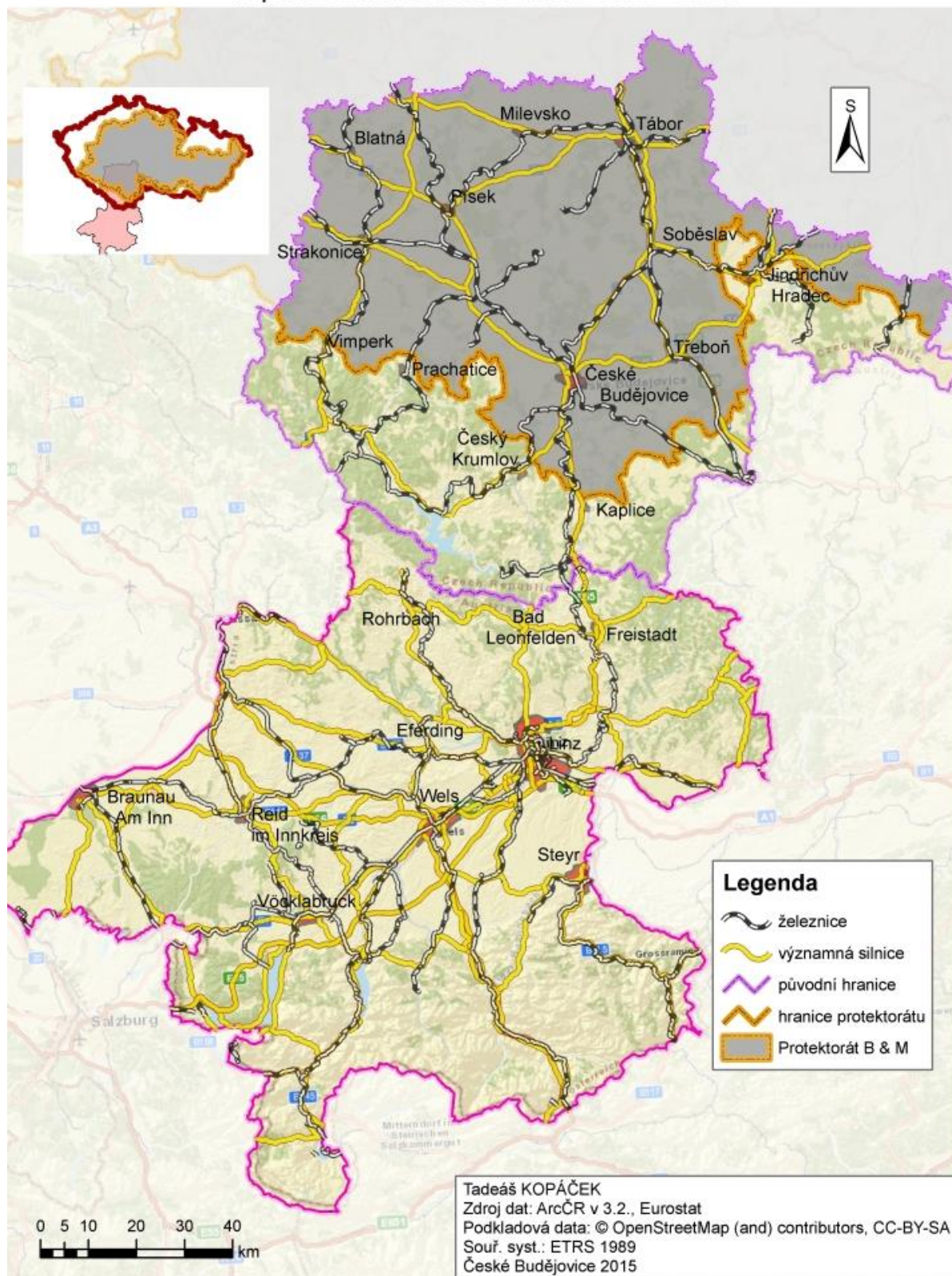
Poté se zhoršovaly i vzájemné vztahy Německa a Československa, které vyvrcholily ztrátou pohraničních území podle Mnichovské dohody ze září 1938. Na hornorakouské hranici s jižními Čechami docházelo v té době ke střetům a menším přestřelkám. K Horním Rakousům – neboli k župě Horní Dunaj byly přiřčleněny oba okresy Český Krumlov a Kaplice, a později i soudní okres Nové Hradky, což představovalo území o rozloze 1747 km² s 95 284 obyvateli. (Garscha, 1995, s. 95) Jednalo se o okresy s převahou německého obyvatelstva. 15. března 1939 okupovala německá armáda zbytek Československa a Hitlerem byl vyhlášen Protektorát Čechy a Morava.

Jeho hranice nebyly volně průchodné. V odtržených okresech měly být podle předchozích slibů zřizovány nové železniční a silniční spoje pro zlepšení komunikačních možností mezi nimi a Horními Rakousy. Zejména válečný průmysl v Linci potřeboval mnoho pracovních sil. K realizaci investic do spojů však nikdy nedošlo. Naopak orientace průmyslu na linecké centrum a jeho podřízení německé hospodářské koncepci vedlo k další periferizaci jižních Čech.

Mapa č. 5: Dopravní síť a hranice v letech 1939 - 1945 v Jihočeském kraji a Horním Rakousku

JIHOČESKÝ KRAJ A HORNÍ RAKOUSKO

dopravní síť a hranice v letech 1939 - 1945



8. Hranice 1945-1948 a železná opona

Po skončení 2. světové války byly československé hranice znovu obnoveny v podobě před Mnichovem. Ještě nějaký čas byla hranice propustná, neboť obě území kontrolovala americká armáda. Rakušané přicházeli do Čech, aby zde vyměňovaly potraviny, udržovaly se hospodářské styky. K řešení mnoha otázek týkajících se vlastnictví a státní příslušnosti byla v Českém Krumlově zřízena pobočka rakouského konzulátu v Praze. (John, 1995, s. 100) Po převzetí tohoto území příslušníky československé pohraniční stráže se provoz na hranicích ztížil. Rakouské území Mühlviertelu se dostalo po sovětskou správu, která volný pohyb přes hranice také znesnadňovala. Území Horního Rakouska jižně od Dunaje zůstalo pod americkou správou, které od sebe oddělovala demarkační linie, a to Rakušanům komplikovalo cestování, neboť potřebovali získat povolení i ke služebním a obchodním cestám. Kupodivu v malém pohraničním styku byla situace jiná, Stovky rakouských dělníků z oblasti Leonfeldenu pracovaly v českých dřevařských závodech. Stejně tak sedláci u hranic mohli využívat seno a trávu na obou stranách hranice. (John, 1995, s. 100)

Na jihočeském území došlo v následujících měsících k masivnímu vysídlování (vyhnání) německého obyvatelstva, a to částečně i do pohraničních oblastí Rakouska. Na jeho místě se usadily zcela nové skupiny osídlenců, jak z ostatních jihočeských okresů a jihovýchodních Čech, tak i Slováků, Volyňských Čechů a příslušníků jiných národností. Důsledkem této situace bylo zpřetrhání letitých vztahů, které vždy přesahovaly státní a etnické hranice. Atmosféra okolo státní hranice v době divokých odsunů, útěky, krádeže, noční přepadení, při nichž nebylo jasné, zda je způsobily bandy lupičů nebo pašeráků či vojáci sovětské okupační armády, vyvolaly i na rakouské straně hranic přání hranice uzavřít a zajistit. (Garscha, 1995 s. 72)

Po komunistickém převratu v roce 1948 se československé hranice postupně uzavírají. Vzniká tzv. „železná opona“ oddělující Východ a Západ. Ke státní hranici začal být omezován přístup, každý, kdo zde nepracoval a nebydlel, byl podroben přísné kontrole, aby se zabránilo útěkům z republiky. V roce 1951 vydalo Ministerstvo národní bezpečnosti Ustanovení o pohraničním území, kterým se zavádělo hraniční a zakázané pásmo. Zakázané pásmo tvořil pás území přímo při hranici do dvou kilometrů šířky. Z tohoto území se museli všichni vystěhovat, nikdo zde nesměl bydlet, kromě hlídek

Pohraniční strážě sem nesměl nikdo vstupovat. Na zakázané pásmo navazovalo hraniční pásmo o hloubce 2 až 5 km, v některých případech ale až 12 km. V tomto území mohly bydlet pouze prověřené osoby, jako například členové komunistické strany. Pro vstup do hraničního pásma bylo potřeba zvláštní povolení. Osobám zdržujícím se v hraničním pásmu bylo zakázáno zdržovat se bez povolení od setmění do svítání mimo veřejné cesty, silnice a železnice. Všechny obce v zakázaném pásmu byly vysídleny, většina budov zbořena. Z hraničního pásma musely odejít všechny tzv. nespolehlivé osoby. (Pohraniční zátaras, 2014). K naprosté neprostupnosti hranice měly přispět vztyčené zátaras, hlídkovací věže a ostatný drát napájený slaboproudem. Dezintegrovaný region se změnil v bipolární prostor.

Současně bylo občanům znesnadněno nebo úplně znemožněno legálně vycestovat. Už 23. února 1948 zrušilo komunistické ministerstvo vnitra platnost všech cestovních pasů československých občanů. Získat cestovní pas nebylo pro některé občany (zejména pro ty tzv. nespolehlivé) jednoduché ani v následujících letech, a pokud někdo pas vlastnil, ještě zdaleka neměl vyhráno. Zvláště cesta do některé z nesocialistických zemí, byla spojena s celou řadou byrokratických a často ponižujících kroků, jejichž cílem bylo co nejvíce znemožnit kontakt lidí se Západem. (Jak se cestovalo, 2014) Překročit státní hranice s Horními Rakousy bylo možno pouze v Dolním Dvořišti a na železničním přechodu v nedalekém Horním Dvořišti. Jak českoslovenští, tak rakouští občané potřebovali pro vstup do druhé země vízum. Pokud českoslovenští občané vycestovali do Rakouska, pak většinou jako účastníci autobusových zájezdů pořádaných odbory, kulturními či sportovními organizacemi nebo na návštěvy k příbuzným. Rakušané mohli po celá léta sousední zemi navštěvovat. Vzhledem k byrokratickým obtížím využívalo tuto možnost jen málo obyvatel rakouského pohraničí. Mnozí ani neměli cestovní pas. (Pötscher, 1995 s. 82)

Státní politika týkající se dopravy nadále preferovala spojení Praha – Brno – Bratislava a odlehlé jihočeské pohraničí s pásmem zlikvidovaných obcí a úbytkem obyvatel zůstávalo na periferii jejich zájmů. S příchodem komunistické strany k moci začíná docházet k zavádění centrálně plánovanému hospodářství. Díky změně politické i hospodářské orientace došlo i ke změnám v oblasti dopravy. Mezi hlavní změny můžeme uvést:

1. Zestátnění soukromých dopravních firem
2. Pokračování monopolního postavení na železničním trhu (Československé dráhy).
3. Monopolní postavení autobusové dopravy (státní podnik ČSAD).
4. Výrazné omezení dopravního spojení do západních zemí

V 60. letech se státní politika zaměřila na zlepšení autobusových spojení do jednotlivých obcí v okresech. Jejich velkorysá podpora trvala až do roku 1989.

Tabulka č. 8: Autobusová doprava v okrese Český Krumlov

Rok	Počet tratí	Délka tratí	Počet spojů
1975	29	848	535
1976	30	1130	555
1977	30	1130	568
1978	31	1417	596
1979	32	1441	596
1980	32	1395	623
1981	30	1359	612
1982	30	771	612
1983	30	764	612
1984	31	779	664
1986	34	1332	684

Zdroj Statistická ročenka okresu Český Krumlov 1981,1986, vlastní zpracování

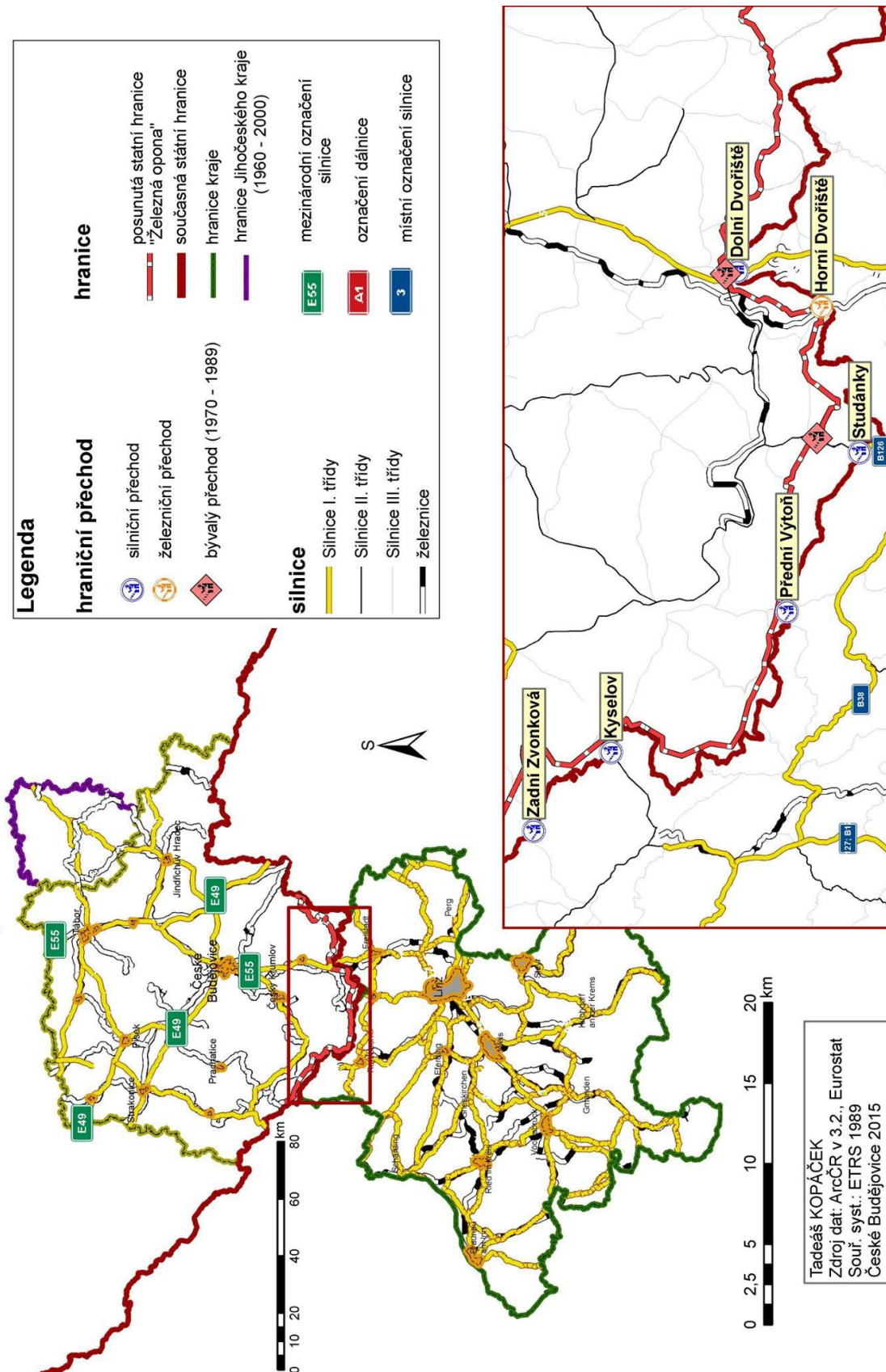
Zvýšení intenzity silničního provozu, autobusová doprava, výstavba vodního díla Lipno a vznik rekreační oblasti vedlo ke zlepšení kvality vozovek. Usnesení vlády ČSSR č. 286 z 10. dubna 1963 o koncepci dlouhodobého rozvoje silniční sítě a místních komunikací rozčlenilo vybrané silnice a dálnice podle dopravní významnosti s ohledem na budoucí investice. (Silnice a dálnice s. 101). Do hlavní skupiny 9 dálnic se trasa směřující přes Č. Budějovice k rakouským hranicím nedostala. Teprve v roce 1987 byla

mezi ně usnesením vlády ČSSR č. 24 dodatečně zařazena dálnice D3 Praha – České Budějovice. S její realizací se ale začalo až mnohem později. Hlavní trasa spojující České Budějovice tak zůstala až na dílčí úpravy nezměněna jako silnice I. třídy s označením E 14, později E 55. Její mezinárodní tranzitní charakter pozitivně napomáhal její modernizaci.

V železniční dopravě se prvořadým úkolem stala elektrifikace tratí a nahrazení parních lokomotiv výkonnějšími motorovými. Jako první byla v roce 1967 dokončena elektrifikace trati Plzeň – Č. Budějovice a od konce 60. let se začalo s pracemi na elektrifikaci trati Č. Budějovice – Tábor. V blízkosti hornorakouských hranic výstavba Lipenské přehrady přinesla i vybudování a úpravy nových tratí a stanic nahrazujících ty zatopené.

JIHOČESKÝ KRAJ A HORNÍ RAKOUSKO

dopravní síť a hranice v letech 1970 - 2000



Mapa č. 6: Dopravní síť a hranice v letech 1970 - 2000 v Jihočeském Kraji a Horní

9. Pád Železné opony a vývoj po roce 1989

O půlnoci 4. prosince 1989 se po čtyřech desetiletích pro občany Československa otevřely hranice Rakouska. Poprvé mohli volně vycestovat přes otevřené hraniční přechody, bez výjezdních doložek a celních prohlášení. O následujícím víkendu navštívilo Rakousko údajně již 250 000 lidí. Nově jmenovaný ministr zahraničí Československa Jiří Dienstbier se 17. prosince 1989 v dolnorakouském Laa an der Thaya setkal se svým rakouským protějškem Aloisem Mockem a po tradičním přivítání chlebem a solí společně symbolicky stříháním drátů stvrdili pád železné opony. Politické a hospodářské poměry v České Republice po roce 1989 vytvořily předpoklady k provozování a realizaci zásadních změn ve vlastních vztazích i v oblasti silniční dopravy. Již v roce 1990 byly nejvyššími státními orgány připraveny a schváleny legislativní úpravy, které měly zajistit legální přechod na zahájení transformačních a privatizačních procesů. (Silnice a dálnice, 2009, s. 128)

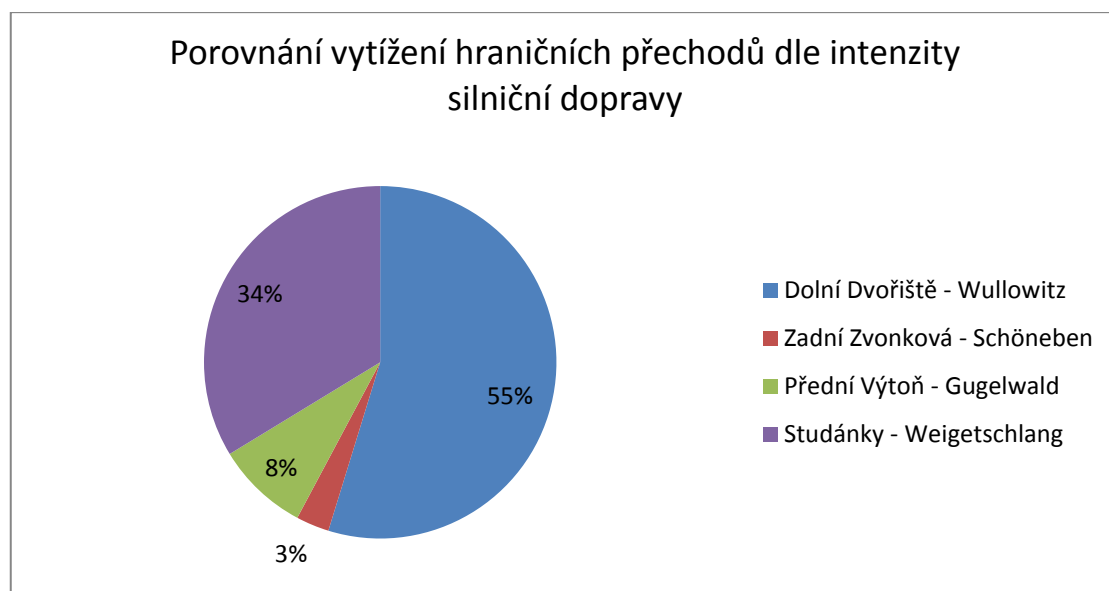
9.1 Silnice a dálnice D3

V roce 1994 byl nahrazen nevyhovující úsek silnice I/3 od hranic s Rakouskem 3,595 km dlouhým obchvatem Dolního Dvořiště. (Silnice a dálnice, 2009, s. 314) Od roku 2000 se silniční síť první, druhé a třetí třídy téměř nerozrostla. V roce 2010 došlo k otevření sedmikilometrového úseku rychlostní silnice R4 na území okresu Písek. Každopádně u rychlostní silnice R4 prozatím došlo k ukončení stavby. Naopak od roku 2004 došlo k otevření prvních 9 kilometrů dálnice D3. Postupně se otevíraly další části dálnice D3. V roce 2007 bylo otevřeno již 15 km dálnice. Rok 2013 přinesl otevření zatím poslední části D3 mezi Tábořem a Veselím nad Lužnicí. Prozatím má dálnice D3 celkovou délku 40 kilometrů a stavby dalších částí jsou rozpracovány. Trasa dálnice leží na hlavní mezinárodní trase E55. Dálnice by měla zajišťovat kapacitní a rychlostní spojení mezi Prahou a Českými Budějovicemi. Ve směru na jih od Českých Budějovic přechází dálnice D3 v rychlostní silnici R3, která vede od Českých Budějovic k hraničnímu přechodu Dolní Dvořiště. Před rokem 1989 nebyl zprovozněn ani jeden kilometr dálnice. První úvahy spojení Prahy a Lince přes České Budějovice pochází již z roku 1940. Po roce 1950 byla veškerá činnost s plánováním ukončena. V roce 1989

byla zahájena výstavba obchvatu silnice kolem Tábora v trase budoucí dálnice. Usnesení vlády v roce 1993 vyvolalo další přípravy. Avšak rok 1997 přinesl nová vládní ustanovení a veškeré práce na D3 byly zastaveny. Nový impulz pro dálnici přinesl rok 1999. Vláda zanesla dálnici D3 znovu do Návrhu rozvoje siliční sítě v České republice do roku 2010.

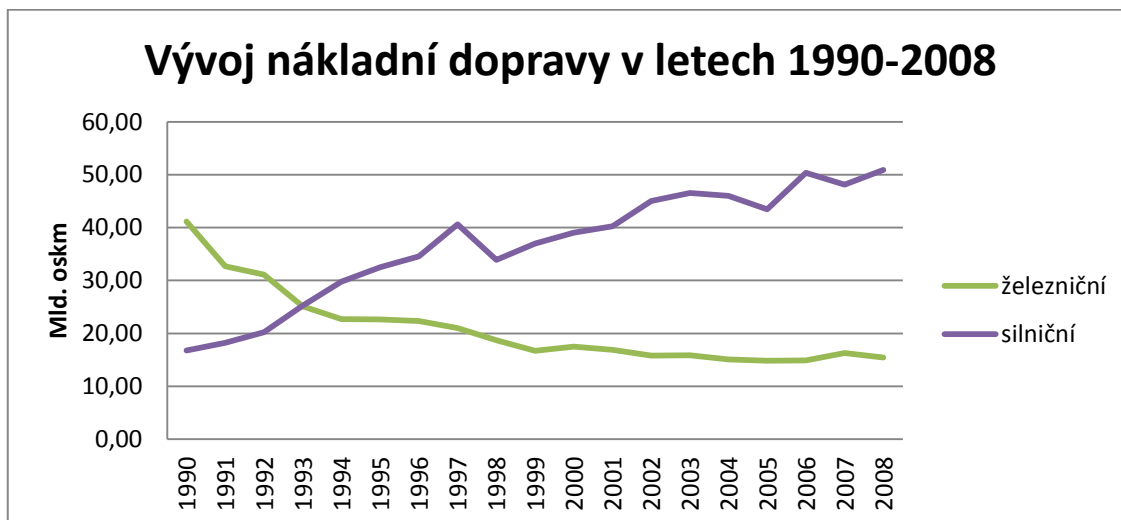
Více než třetina všech osob, které vycestuje z Jihočeského kraje, využije hraničních přechodů mezi Horním Rakouskem a jižními Čechami. Při porovnání hraničních přechodů mezi zkoumanými regiony, má největší význam hraniční přechod Dolní Dvořiště. Přechod využije více jak 50% všech lidí, kteří vyjíždějí do Horního Rakouska. Při celkovém silničním přejezdu se přes hranice v Dvořišti přepraví dokonce 65% lidí. Druhým nejvyužívanějším hraničním přechodem jsou Studánky. Nejméně využívaným přejezdem je pak Zadní Zvonková. Celkově se mezi jižními Čechami a Horním Rakouskem nachází 5 hraničních přechodů, přičemž přechod Kyselov má minimální využití.

Graf č. 3: Porovnání vytížení hraničních přechodů podle intenzity silniční dopravy



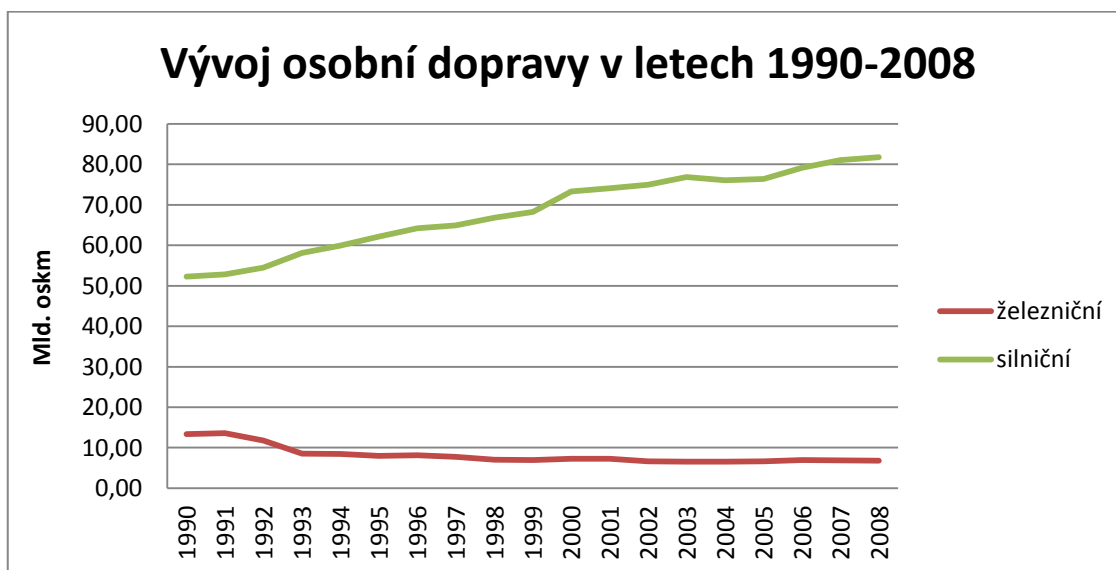
Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování.

Graf č. 4: Vývoj nákladní dopravy v letech 1990 - 2008 v ČR



Zdroj: Silnice a dálnice, 2009, zpracování vlastní

Graf č. 5: Vývoj osobní dopravy v letech 1990 - 2008 v ČR



Zdroj: Silnice a dálnice, 2009, zpracování vlastní

9.2 Železnice

Po roce 1989 došlo k optimalizaci železniční sítě a řada tratí byla zrušena (v roce 1996 měřila železniční síť 9 435 km, z toho 1 891 km byly tratě dvoukolejné, 2 859 km bylo elektrifikováno). Železniční trať č. 196 byla postupně upravována. Došlo k zesílení železničního svršku a trať byla elektrifikovaná na střídavou soustavu 25 kV/50 Hz. Elektrický provoz na ní byl zahájen v roce 2003. (Novohradské hory, 2006). Tento proces pokračuje mírným tempem i v současnosti. Přestože je železniční síť v ČR poměrně hustá (0,122 km železničních tratí na 1 km²), problémem je její rychlost, časová spolehlivost i kultura osobní dopravy. Nízké využití železniční dopravy v odlehlých oblastech a její ztrátovost vede v posledních letech k rušení některých tratí. K útlumu železniční dopravy přispívá kromě zastaralosti tratí (málo kapacitní, dovolují nízké rychlosti – modernizace tratí je velmi pomalá) a vlakových souprav i nárůst intenzity jiných druhů dopravy – zejména individuální automobilové. Vybrané tratě byly v průběhu vývoje přizpůsobeny pro vyšší rychlosti dopravy (až 160 km/h). Tyto tratě se staly tranzitními koridory a také součástí sítě TEN-T. Součástí tranzitní sítě je IV. železniční koridor (Stockholm – Dresden) – Děčín – Praha – Tábor – Veselí nad Lužnicí – České Budějovice – Horní Dvořiště – (Linz – Salzburg – Ljubljana – Rijeka – Zagreb). (Svobodová, 2013)

Trať číslo 196 mezi Českými Budějovicemi a Horním Dvořištěm je v celé své délce vystavěna jako trať jednokolejná. Trať v rámci čtvrtého koridoru má být uzpůsobena pro provoz tažných vozidel elektrické trakce, který zajišťuje střídavá trakční soustava s trolejovým napětím.

Železniční mezistátní dopravu využívá v porovnání se silniční méně lidí. Mezi jižními Čechami a Horním Rakouskem se nachází pouze jeden hraniční přejezd, Horní Dvořiště. Přesto pro osobní dopravu mezi jižními Čechami a Rakouskem je velice klíčový. Celkově zde přejejde pětikrát tolik lidí než přes přejezd v Českých Velenicích.

9.3 Zahraniční obchod

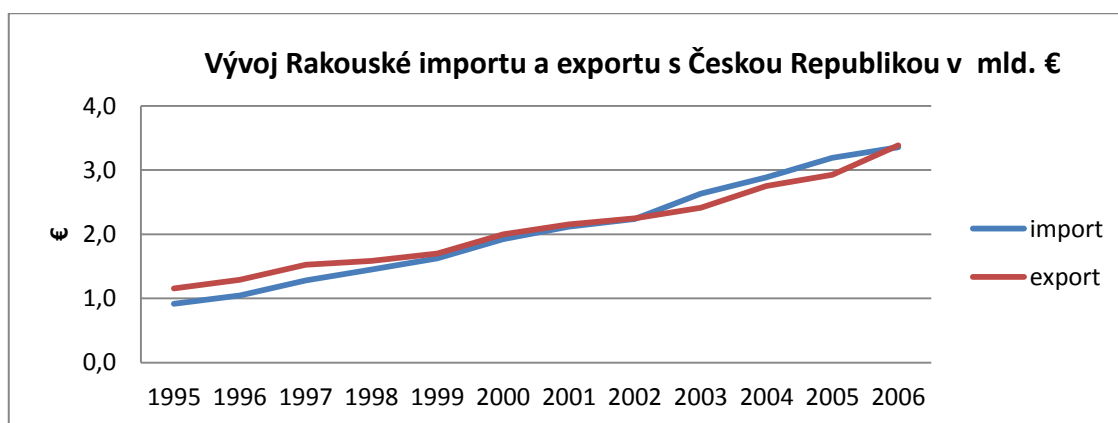
V prvních letech transformace (1990 – 1992) došlo k dramatickým změnám v organizaci zahraničního obchodu vedoucím k liberalizaci zahraničního obchodu. Tyto změny umožnily rozšířit počet subjektů provozujících zahraničně obchodní činnost a vedly k růstu objemu zahraničního obchodu v dalších letech. V tomto období se naopak ve vývoji zahraničního obchodu naplno projevil transformační pokles. 1. ledna 1993 došlo k rozdělení Československa a ke vzniku samostatné České republiky. Došlo tak k výraznému nárůstu objemu zahraničního obchodu, protože obchod, který byl dříve realizován jako vnitrostátní, se stal od počátku roku 1993 zahraničním (Hembera, 2005). V letech 1998 - 1999 procházela česká ekonomika obdobím recese. Po značném zpomalení v roce 1997 byl v roce 1998 zaznamenán hospodářský pokles, jehož klíčovým faktorem bylo snížení domácí poptávky, která ještě v roce 1996 táhla ekonomický růst. Situace zahraničního obchodu se znatelně zlepšila v roce 1998, kdy exporty prudce vzrostly o 17,7% zatímco importy vzrostly pouze o 7,8%. Rok 1999 byl charakterizován nízkou výkonností ekonomiky, která s obtížemi překonávala recesi. Od roku 2000 vstoupila česká ekonomika do fáze hospodářského růstu (HDP ve stálých cenách vzrostl o 3,9%), který započal již v posledním čtvrtletí roku 1999 a který pokračuje až do roku 2004, ovšem s menším zpomalením v letech 2001 a 2002. Hlavním faktorem růstu jsou investice do fixního kapitálu, růst stavebnictví, vzestup spotřeby a růst exportu v důsledku konjunktury v západní Evropě. Došlo také k výraznému vzestupu průmyslu, který byl spojen s nárůstem produktivity práce. Tato skutečnost bývá považována za hlavní faktor lepšího uplatnění českých exportů na světových trzích (Hembera, 2005). Z celkového pohledu České republiky není Rakousko výrazným odbytištěm. Obecně Česká republika vyváží nejvíce do Spolkové republiky Německo (SRN), dle ČSÚ to bylo v roce 2007 31%, Rakousko má pouze 4% podíl na českém vývozu. Pro jižní Čechy je však Rakousko a především Horní Rakousko druhý nejdůležitější obchodní partner. Pro opačné srovnání důležitosti vlastních vztahů můžeme porovnat exportní země, kam míří nejvíce exportu Horní Rakouska. Nejdůležitějším partnerem je opět SRN. V posledních letech je však Česká republika rychle rostoucí partner a podle statistik by měla předhlonit i Itálii.

Tabulka č. 9: Vývoz z jižních Čech do zahraničí v mil. Kč

	2005	2008	2009	2010
vývoz celkem	87 743	101 473	86 245	92 233
Z toho EU	76 729	90 553	77 295	81 706
Německo	32 703	37 587	33 166	37 260
Francie	6 077	8 574	6 371	7 316
Itálie	3 738	4 364	3 647	3 730
Rakousko	17 257	17 879	15 020	14 865
Polsko	2 572	4 363	3 823	3 600
Slovensko	3 843	4 687	3 853	4 172

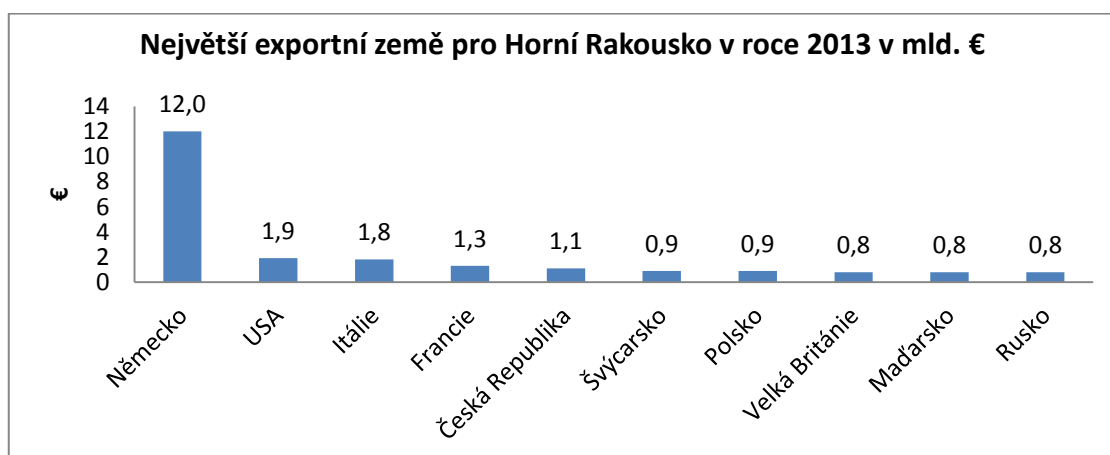
Zdroj: ČSÚ, 2011, vlastní zpracování.

Graf č. 6: Import a export z Rakouska ve vztahu k ČR



Zdroj: Statistik Austria, 2014, zpracování vlastní

Graf č. 7: Největší exportní země pro Horní Rakousko v roce 2013 v mld. €

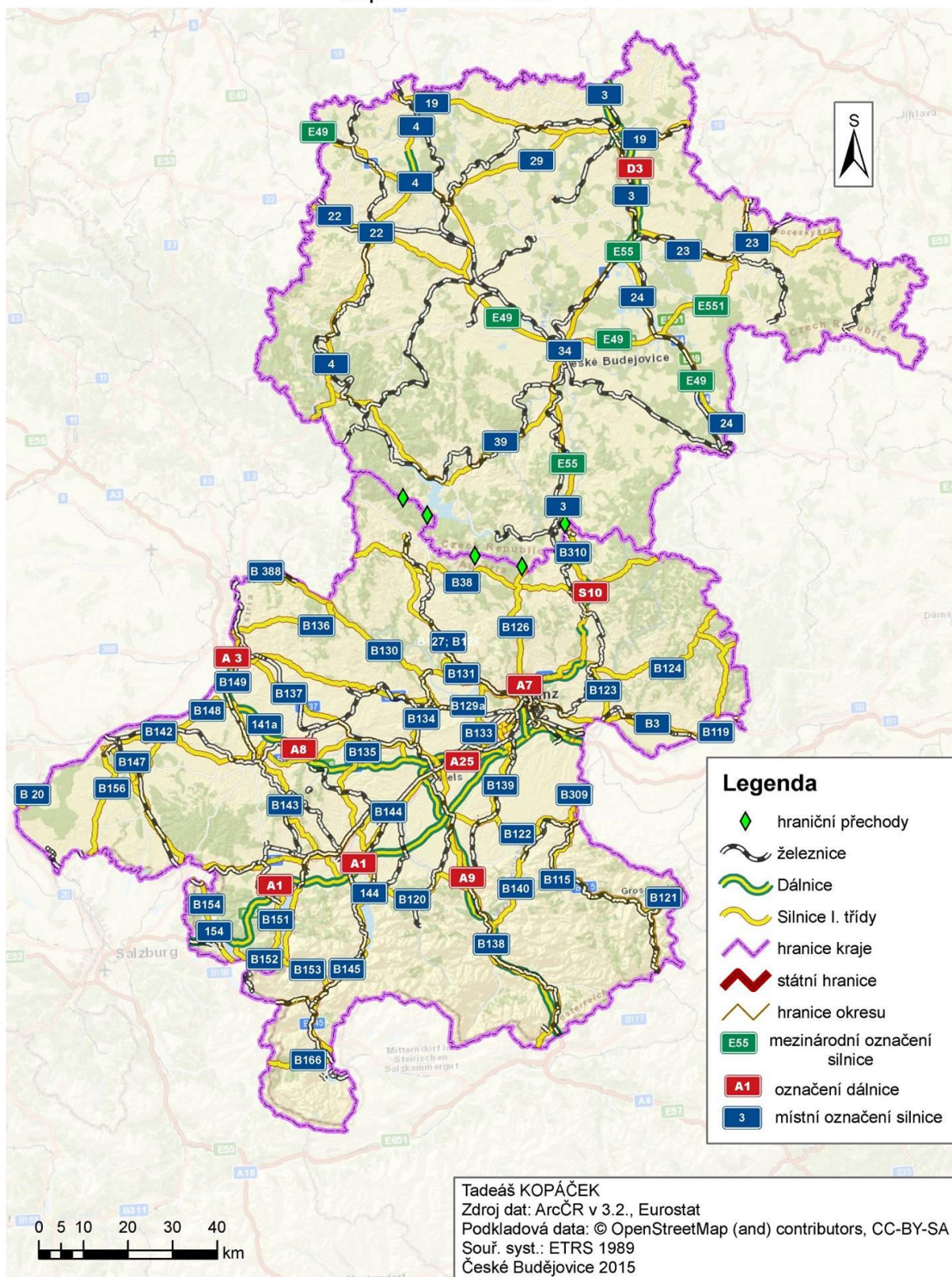


Zdroj: Statistik Austria, 2014, zpracování vlastní

Mapa č. 7: Dopravní síť v roce 2014 v Jižních Čechách a Horním Rakousku

JIHOČESKÝ KRAJ A HORNÍ RAKOUSKO

dopravní síť v roce 2014



10. Závěr

Vliv hranic byl a je v případě dopravního propojení Jižních Čech a spolkové Země Horní Rakousko naprosto zásadní. V minulosti se jednalo zpočátku o překážku fyzickogeografickou. Podmínky pro výstavbu v náročném terénu pohoří Šumavy nebyly příliš příznivé. Zásadní vliv na propojení mezi jednotlivými zeměmi mělo postupné uzavírání hranic po 2. Světové válce. Nejprve se jednalo o odsun velkého množství lidí („etnická vnitřní hranice“), z příhraniční oblasti. Respektive rozdělení přirozené etnické (jazykové) hranice historickou státní hranicí. Tím došlo vylidnění regionu a ztrátě ekonomického zájmu o něj. De facto se vytvořilo poměrně širokého pásu jazykového a ekonomického vakua. Následné bariérové uzavření hranic vedlo v jižních Čechách k odklonu hlavních dopravních tras ze severojižního směru, zejm. z Lince a Vídně, spojujících významná středoevropská centra, a k tvorbě lokálních komunikací do středisek nově vytvářených mikroregionů v příhraniční oblasti periferního charakteru (Kubeš, 2011). Díky nezájmu o tento region a totálnímu uzavření hranic s Horním Rakouskem vedlo k postupné ztrátě zájmu o modernizaci a výstavbu nových dopravních propojení. Uvedené příklady významných dopravních staveb a inženýrských projektů se stoletými tradicemi dokladují význam dálkové a místní dopravy pro socioekonomický a sídelní rozvoj celých regionů. Zpřetrháním těchto propojení dochází k vytvoření rozsáhlých periferních oblastí. Tento trend nevykazuje ani po roce 1989 skokové změny, charakteristický je masivní nárůst tranzitní silniční dopravy a pokles využívání železniční, zvláště osobní dopravy. Sezónní náznaky oživení zaznamenává říční doprava rekreačního charakteru na horní Vltavě. Česko-rakouská přeshraniční spolupráce od pádu železné opony po počátečním živelném období získala od druhé poloviny 90. let organizovanou státní podobu, podpořenou v dalším období integračními a rozvojovými programy Evropské unie. Výstavba nadregionálních a rychlostních komunikací se na české straně postupně rozvíjí od prvního desetiletí 21. století.

LITERATURA

ANDRESKA, Jiří. Šumavské solné stezky. 1. vyd. Praha: Kentaur, 1994. 96 s. ISBN 80-85285-55-X.

Dávné stopy - nové cesty: zemská výstava jižní Čechy - Horní Rakousko 2013. České Budějovice: Jihočeský kraj ve spolupráci s Regionální rozvojovou agenturou jižních Čech, RERA, 2013. 429 s. ISBN 978-80-260-6350-6.

GARSCHA, Winfried R. Hranice a jejich posuny: Rakousko-československá hranice 1918-1945. In: KOMLOSY, Andrea. Kultury na hranici. Wien: Promedia, 1995. s. 69-74. ISBN 3-900478-95-3.

GROB, Marlene Anna-Lisa. Hranice-Grenze. Funktion, Darstellung und Bedeutung der Grenze zwischen der Tschechischen Republik und der Republik Österreich. Wien, 2010. Diplomarbeit. Universität Wien.

GRUBER, Elisabeth. Dopravní cesty a obchodní vztahy mezi Horními Rakousy a jižními Čechami. VLACH, In.: Dávné stopy - nové cesty: zemská výstava jižní Čechy - Horní Rakousko 2013. České Budějovice: Jihočeský kraj ve spolupráci s Regionální rozvojovou agenturou jižních Čech, RERA, 2013. s.45-52. ISBN 978-80-260-6350-6.

HAJN, Ivo. *Koněspřežní železnice: České Budějovice - Linec - Gmunden*. Vyd. 1. České Budějovice: Veduta, 2004. 153 s. ISBN 80-86829-02-2.

HEMBERA, Pavel. *Otevřenost ekonomiky a vývojové tendence zahraničního obchodu ČR na přelomu století*. Brno, 2005. Diplomová práce. Masarykova univerzita v Brně. Vedoucí práce Ing. Dana Dobešová.

HLADÍK, Hynek. Historie Schwarzenberského plavebního kanálu. In: *Využití díla Josefa Rosenauera pro rozvoj regionu Šumavy: sborník příspěvků z mezinárodní konference (konané u příležitosti 200. výročí úmrtí Josefa Rosenauera)*, 13. a 14. května 2004, Český Krumlov. 1. vyd. Hradec Králové : Lesy ČR, 2004. 71 s..

HLAVAČKA, Milan. *Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce*. 1. vyd. Praha: Academia, 1990. 179 s. ISBN 80-200-0221-9.

JAKUBEC, Ivan a PRASCH, Fritz. Vodní cesty - koleje - silnice: Tranzitní cesty procházející rakousko-českým hraničním regionem. In: KOMLOSY, Andrea. Kultury na hranici. Wien: Promedia, 1995. s. 155-162. ISBN 3-900478-95-3.

JEŘÁBEK, Milan a kol. *České pohraničí - bariéra nebo prostor zprostředkování?*. Vyd. 1. Praha: Academia, 2004. 296 s., [8] s. barev. obr. příl. ISBN 80-200-1051-3.

Jižní Čechy: kulturní, hospodářský, sociální vývoj a stav: program regionální práce. Praha: Vydáno národohospodářským sborem jihočeským, 1937. 176 s.

Jižní Čechy v krajské práci. V Praze : Národohospodářský sbor jihočeský, 1939. 171 s., [46] s. příl..

JOHN, Michael. Od jazykových sporů k železné oponě – Horní Rakousy a jižní Čechy: hranice v politice, hospodářství a všedním dni ve 20. století. In: KOMLOSYOVÁ, Andrea a BŮŽEK, Václav. *Kultury na hranici: Jižní Čechy - Jižní Morava - Waldviertel - Weinviertel.* Vídeň: Promedia, 1995. s 91-103. ISBN 3-900478-95-3.

KOMLOSY, Andrea. Jedna země - mnoho hranic: Cesty zboží a lidí mezi rakouskými a českými zeměmi (1740-1918). In: KOMLOSY, Andrea. *Kultury na hranici.* Wien: Promedia, 1995. ISBN 3-900478-95-3.

KOMLOSY, Andrea. *Kultury na hranici: Jižní Čechy - Jižní Morava - Waldviertel - Weinviertel.* Wien: Promedia, [1995]. 350 s. ISBN 3-900478-95-3.

KREJČÍŘÍK, Mojmir. *Po stopách našich železnic.* Vyd. 1. Praha : Nakladatelství dopravy a spojů, 1991. 279 s. Knižnice techniky a technologie železniční dopravy. ISBN 80-7030-061-2.

KUČEROVÁ, Ludmila - HAJN, Ivo. *Historií a krajem koněspřežky.* České Budějovice: Bazilika, 2008. 72, 74 s. ISBN 978-80-254-2401-8.

KUBEŠ, Jan a Kraft, Stanislav. Periferní oblasti jižních Čech a jejich sociálně populační stabilita. *Sociologický časopis*, 2011, 47(4), s. 805-829. ISSN 0038-0288. Dostupné také z: <http://sreview.soc.cas.cz/cs/issue/119-sociologicky-casopis-czech-sociological-review-4-2011/2154>.

MALINA, Tomáš. *Lannové: pokus o dynastii.* České Budějovice: Jihočeské centrum vzdělávání pedagogů: Odbor kultury Úřadu města České Budějovice, 1993. 27 s.

MAYER, Ernest - HLADÍK, Hynek. *Schwarzenberský plavební kanál: historie a současnost.* 1. vyd. Vimperk: Správa Národního parku a Chráněné krajinné oblasti Šumava, 2013. 99 s. ISBN 978-80-87257-19-7.

Novohradské hory a novohradské podhůří: příroda, historie, život. Vyd. 1. Praha: Baset, 2006. 847 s. Krajina a lidé. ISBN 80-7340-091-X.

PERZI, Niklas. Dva (životní) světy? Rakousko a Československo mezi lety 1945-1989. In: *Dávné stopy - nové cesty: zemská výstava jižní Čechy - Horní Rakousko 2013.* České Budějovice: Jihočeský kraj ve spolupráci s Regionální rozvojovou agenturou jižních Čech, RERA, 2013. s. 173-184. ISBN 978-80-260-6350-6.

RATHKOLB, Oliver. Citlivé vztahy: Rakousko a Československo v letech 1945-1989. In: KOMLOSY, Andrea. *Kultury na hranici.* Wien: Promedia, 1995. s. 75-80. ISBN 3-900478-95-3.

REBSTÖCK, Radovan. *Koleje přes Šumavu*. Vyd. 1. Sušice: Dr. Radovan Rebstöck, 2007. 77 s. ISBN 978-80-86876-07-8.

SAMHABER, Thomas, PÖTSCHER, Franz a PERZI, Niklas. 1989 - 1994: pět let otevřené hranice. In: KOMLOSY, Andrea. *Kultury na hranici*. Wien: Promedia, 1995. s. 81-90. ISBN 3-900478-95-3.

SANDGRUBER, Roman. Tři cesty do Čech. In: *Dávné stopy - nové cesty: zemská výstava jižní Čechy - Horní Rakousko 2013*. České Budějovice: Jihočeský kraj ve spolupráci s Regionální rozvojovou agenturou jižních Čech, RERA, 2013. s.55- 65. ISBN 978-80-260-6350-6.

SEMOTANOVÁ, Eva a CAJTHAML, Jiří. *Akademický atlas českých dějin*. Vyd. 1. Praha : Academia, 2014. xxviii, 559 s. ISBN 978-80-200-2182-3.

SCHREIER, Pavel. *Zrození železnic v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. Praha : Baset, 2004. 293 s. ISBN 80-7340-034-0.

Silnice a dálnice v České republice: vývoj stezek, cest, silnic a dálnic na našem území od nepaměti až po současnost. Rudná u Prahy: Agentura Lucie, 2009. 376 s. ISBN 978-80-87138-14-4.

SLÁDEK, Zdeněk. Československo-rakouské obchodní vztahy mezi válkami. Sládek. (AUC Phil et Hist. 3/1994.) In: *Československo a střední Evropa v meziválečném období : Die Tschechoslowakei und Mitteleuropa in der Zwischenkriegszeit*. Praha: Karolinum, 1994. s. 153-167. ISSN 0567-8293

Statistická ročenka Jihočeského kraje 2001 = Statistical Yearbook of the Jihočeský Region 2001. České Budějovice: Český statistický úřad (České Budějovice), 2001. 297 s. ISBN 80-7223-625-3.

Statistická ročenka Jihočeského kraje 2002 = Statistical yearbook of the Jihočeský region 2002. České Budějovice: Český statistický úřad, 2002. 331 s. Souborné informace. Informace o regionech, městech a obcích. ISBN 80-7223-812-4.

Statistická ročenka Jihočeského kraje 2003 = Statistical yearbook of the Jihočeský region 2003. České Budějovice: ČSÚ, Krajská reprezentace, 2003. 372 s. Souborné informace. Informace o regionech, městech a obcích. ISBN 80-250-0535-6.

Statistická ročenka Jihočeského kraje 2004 = Statistical yearbook of the Jihočeský Region 2004. 1. vyd. Č. Budějovice: Český statistický úřad (Č. Budějovice), 2004. 392 s. Souborné informace. ISBN 80-250-0896-7.

Statistická ročenka Jihočeského kraje 2005 = Statistical yearbook of the Jihočeský Region 2005. 1. vyd. Č. Budějovice: Český statistický úřad (Č. Budějovice), 2005. 386 s. Souborné informace. ISBN 80-250-1119-4.

Statistická ročenka Jihočeského kraje 2006 = Statistical yearbook of the Jihočeský Region 2006. České Budějovice: Český statistický úřad (Č. Budějovice), 2006. 380 s. Souborné informace [Český statistický úřad]. ISBN 80-250-1333-2.

Statistická ročenka Jihočeského kraje 2007 = Statistical yearbook of the Jihočeský Region 2007. České Budějovice: Český statistický úřad (Č. Budějovice), 2007. 385 s. Souborné informace [Český statistický úřad]. ISBN 978-80-250-1578-0.

Statistická ročenka Jihočeského kraje = Statistical yearbook of the Jihočeský region: 2008. České Budějovice: Český statistický úřad, 2008. 394 s. Souborné informace = Comprehensive information: Ročník 2008. Informace o regionech, městech a obcích. ISBN 978-80-250-1772-2.

Statistická ročenka Jihočeského kraje = Statistical yearbook of the Jihočeský region: 2009. České Budějovice: Český statistický úřad, 2009. 396 s. Souborné informace = Comprehensive information. ISBN 978-80-250-1974-0.

Statistická ročenka okres Český Krumlov. V Českém Krumlově: Okresní oddělení Českého statistického úřadu, 1981-1986. 2 sv.

TROJAN, Jaroslav. Dějiny a výsledky jihočeského silničního hospodářství do roku 1938. In: Jižní Čechy v krajobové práci. Praha, Národohospodářský sbor jihočeský 1939. s. 117-121

Využití díla Josefa Rosenauera pro rozvoj regionu Šumavy: sborník příspěvků z mezinárodní konference (konané u příležitosti 200. výročí úmrtí Josefa Rosenauera), 13. a 14. května 2004, Český Krumlov. 1. vyd. Hradec Králové: Lesy ČR, 2004. 71 s., [40] s. obr. příl.

INTERNETOVÉ ZDROJE

Jak se cestovalo. Česko-bavorský dějepis. [online]. 13. 10. 2014 [cit. 2015-04-18].

Dostupné z: <http://www.geschichtsbausteine.uni-passau.de/cz/materialy-pro-vyuku/zelezna-opona/fakticke-informace/jak-se-cestovalo/>

Pohraniční zátarasý. Česko-bavorský dějepis. [online]. 13. 10. 2014 [cit. 2015-04-18].

Dostupné z: <http://www.geschichtsbausteine.uni-passau.de/cz/materialy-pro-vyuku/zelezna-opona/fakticke-informace/pohrani269ni-zatarasy/>

Statistická ročenka Jihočeského kraje = Statistical yearbook of the Jihočeský region: 2010.[online] České Budějovice: Český statistický úřad, 2010. Souborné informace = Comprehensive information. ISBN 978-80-250-2047-0. [cit. 18.4.2015] Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/statisticka-rocenka-jihoceskeho-kraje-2014-fcv6i1xwk5>

Statistická ročenka Jihočeského kraje = Statistical yearbook of the Jihočeský region: 2011. [online] České Budějovice: Český statistický úřad, 2011. Souborné informace = Comprehensive information. ISBN 978-80-250-2115-6. [cit. 18.4.20015] Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/statisticka-rocenka-jihoceskeho-kraje-2011-em88v17blk>

Statistická ročenka Jihočeského kraje = Statistical yearbook of the Jihočeský region: 2012. [online] České Budějovice: Český statistický úřad, 2012. Souborné informace = Comprehensive information. ISBN 978-80-250-2258-0. [cit. 18.4.20015] Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/statisticka-rocenka-jihoceskeho-kraje-2012-bfdcqz2p0l>

Statistická ročenka Jihočeského kraje = Statistical yearbook of the Jihočeský region: 2013. [online] České Budějovice: Český statistický úřad, 2013. Souborné informace = Comprehensive information. . [cit. 18.4.20015] ISBN 978-80-250-2426-3 Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/statisticka-rocenka-jihoceskeho-kraje-2013-tjoprwyruh>

Statistická ročenka Jihočeského kraje = Statistical yearbook of the Jihočeský region: 2014. [online] České Budějovice: Český statistický úřad, 2014. Souborné informace = Comprehensive information. . [cit. 18.4.20015] Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/statisticka-rocenka-jihoceskeho-kraje-2014-fcv6i1xwk5>

Svobodová, Hana a kol.. Doprava. vybrané kapitoly ze socioekonomické geografie České republiky. [online]. 2013 [cit. 2015-04-18]. Dostupné z: <http://is.muni.cz/do/rect/el/estud/pdf/js13/geograf/web/pages/07-doprava.html>

SEZNAM TABULEK

Tabulka č. 1: Přehled plavby dřeva kanálem ve vybraných letech

Tabulka č. 2: položky zahrnuté ve stavbě koněspřežky

Tabulka č. 3: Srovnání parní a koněspřežní železnice v Rakouském císařství

Tabulka č. 4: Stanice koněspřežní železnice České Budějovice- Linz - Gmunden

Tabulka č. 5: Celkově přepravené osoby a náklad koněspřežní železnice.

Tabulka č. 6: Vzájemný zahraniční obchod ČR – R 1920-1937

Tabulka č. 7: délka silniční sítě ve vybraných okresech Jihočeského kraje v km

Tabulka č. 8: Autobusová doprava v okrese Český Krumlov

Tabulka č. 9: Vývoz z jižních Čech do zahraničí v mil. Kč

SEZNAM GRAFŮ

Graf č. 1: Vývoj přepravy zboží na koněspřežné železnici v tunách

Graf č. 2: Vývoj počtu cestujících na koněspřežné železnici

Graf č. 3: Porovnání vytížení hraničních přechodů podle intenzity silniční dopravy

Graf č. 4: Vývoj nákladní dopravy v letech 1990 - 2008 v ČR

Graf č. 5: Vývoj osobní dopravy v letech 1990 - 2008 v ČR

Graf č. 6: Import a export z Rakouska ve vztahu k ČR

Graf č. 7: Největší exportní země pro Horní Rakousko v roce 2013 v mld.

SEZNAM MAP

Mapa č. 1: Vymezení území Jihočeského kraje a Horního Rakouska

Mapa č. 2: Schwarzenberský plavební kanál

Mapa č. 3: Železniční doprava v Jihočeském Kraji a Horním Rakousku v letech 1827-

Mapa č. 4: Dopravní síť Jihočeského kraje a Horního Rakouska v letech 1918 - 1938

Mapa č. 5: Dopravní síť a hranice v letech 1939 - 1945 v Jihočeském kraji a Horním Rakousku

Mapa č. 6: Dopravní síť a hranice v letech 1970 - 2000 v Jihočeském Kraji a Horním Rakousku

Mapa č. 7: Dopravní síť v roce 2014 v Jižních Čechách a Horním Rakousku

Abstrakt

KOPÁČEK Tadeáš, Vliv hranic na dopravní propojení Jihočeského kraje a spolkové země Horní Rakousko. Bakalářská práce. Plzeň: Fakulta ekonomická ZČU v Plzni, 45 s. 2015.

Téma forem a rozvoje dopravy na zkoumaném území v historickém nástinu od 19. století do současnosti je v práci pojednáváno ve vztahu k utváření vnitřních a vnějších hranic pohraničních regionů prostřednictvím historické geografie. Prostorové vymezení vychází z administrativní hranice Jihočeského kraje a Horního Rakouska. Vliv míry propustnosti hranice na rozvoj osídlení a ekonomiky regionů je dokumentován převážně statistickými a historickými metodami s řadou grafických a mapových ilustrací. Práce potvrdila předpoklad, že oblast dopravy umožňuje soustředit relevantní údaje sledovatelné v časových řadách, stejně jako napomáhá sledovat hospodářské a sídelní souvztažností v regionálním i mezinárodním měřítku. Působnost hranic, které na zkoumaném území prošly přeměnou snad všech vnitřních a vnějších forem včetně hranic etnických, je dobře evidovatelná a tvoří také základ navržené periodizace. V konkrétním pohraničním prostoru je patrné, jak změna tradiční severojižní orientace dopravy, daná bariérovými vnějšími hranicemi, měla dosud nepřekonané socioekonomické a sídelní dopady. Údaje o vývoji dopravy a dopravní sítě např. ukazují velmi odlišný vývoj Českých Budějovic a Lince jako tradičních regionálních center.

Klíčová slova: doprava - pohraničí – hranice – Jihočeský kraj – Horní Rakousko

Abstract

KOPÁČEK Tadeáš, The Influence of Borders on the Transport Connection of the Southbohemian Region And the Federal Country of Upper Austria. Bachelor thesis. Plzeň, the Faculty of Economics ZČU, 45 pages. 2015.

The thesis deals with the forms and development of the transport in the researched region in the historical period from the 19th century up to the present in relation to forming internal and external lines of border regions by means of historical geography. The spatial demarcation is coming from the administrative border between the region of South Bohemia and Upper Austria. The influence of the border capacity rate on the development of regional population density and economics is evidenced mostly by statistical and historical methods with series of graphics and map illustrations.

The thesis proved the assumption that the field of transport enables to collect applicable data watched in time lines in common with watching the economic and settlement correlativity in both regional and international scale. The border competence which has passed through changes of all internal and external forms, including ethnic ones, is possible to record very well and makes also the base of suggested periodization. In the concrete border area there is well seen how the change of traditional north south orientation of the transport, specified by barrier external borders, has not broken down socioeconomic and settlement impacts. The information about the development of transport and its network, for instance, show very different development of towns of Ceske Budejovice and Linz as traditional regional centres.

Key words: transport - border area – border – South bohemian region – Upper Austria