

Historický význam dopravy procházející územím Hlučínska

Historical Significance of the Traffic Passing through Hlucin Region

Martin Kuchař

Abstract:

This paper examines the present condition of the traffic situation in the historically specific Hlucin region. The traffic in this area is influenced by many factors, apart from frequent changes in the state law and society (mainly in the last century), it is also the current growth of requirements for transport connection between cities Ostrava and Opava.

The attention is focused on concerns related to both road and rail connections between above-mentioned towns and also on opportunities to improve the current state.

The possible solution for both cases is a parallel interconnection of main roads and railway lines (in association with the Opava river as the historical border of the Hlucin region).

The backbone interconnection of Ostrava and Opava consists of two main roads (I / 11 and I / 56), each of them has its own specific traits. Some of these issues are either partially resolved or the solution still has not been found due to various obstacles.

Although road I/56 leads through centers of all towns of Hlucin region and the other road I/11 leads entirely outside this area, it is clear that both roads depend on each other. It is not possible to resolve already exceeded capacity of the road I / 56 and complete the bypass out of Hlucin region towns until the proper connection with the road I/11 is done. The railway connection is under the investigation both from the historical and present perspective as well. The possibility of the public transport improvement is adumbrated. North and South railways were connecting Opava and Ostrava in the past. While the South segment works until today the North one was discontinued. Surely the North segment was additionally connecting also other places in the historical territory of Prussia. However, there is currently no through line from Opava to Ostrava. Due to these reasons, the object of further consideration is also the possibility of restoration of the original railway.

Keywords:

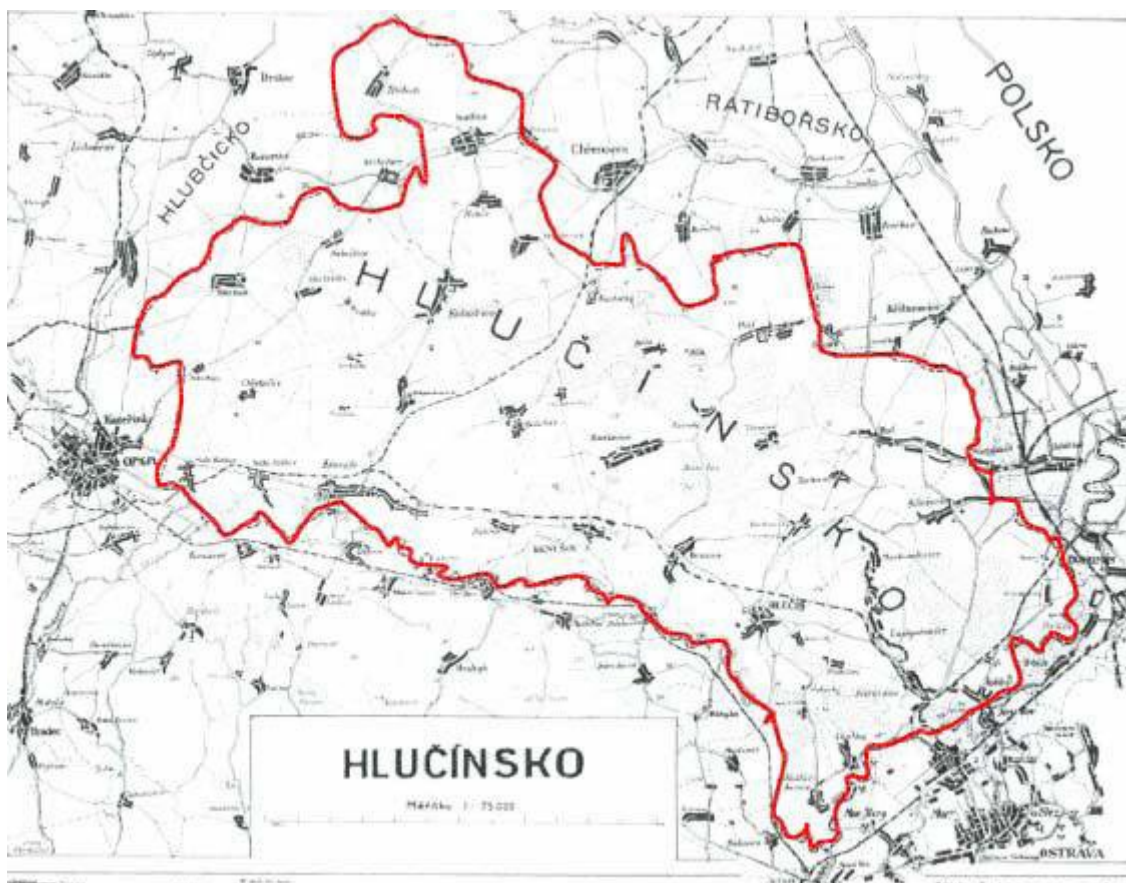
traffic; railway; road; Hlucin Region; Ostrava; Opava

KUCHAŘ, Martin (2018). Historický význam dopravy procházející územím Hlučínska. In: KUGL, Jiří, ed. *Člověk, stavba a územní plánování 11*. ČVUT v Praze, Fakulta stavební. pp. 34-51. ISBN 978-80-01-06482-5. ISSN 2336-7687.

Článek je licencován pod licencí Creative Commons BY-NC-ND 4.0 (Uveďte autora-Neužívejte komerčně-Nezpracovávejte 4.0 Mezinárodní). Licenční podmínky: <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.cs>

1 Úvod a cíl

Hlučínsko (tzv. „Prajzská“), která je součástí Moravskoslezského kraje, se nachází při severní hranici Moravskoslezského kraje v jeho slezské části mezi městy Ostravou a Opavou, kde hranici tohoto území tvoří z jižní strany řeka Opava, z východní strany řeka Odra a ze severní strany česko – polská státní hranice. Hlučínsko je součástí Ostravské sídelní a průmyslové aglomerace a má silné vazby na jeho ekonomický, sociální a územní rozvoj, svojí úlohu zde hraje i poloha mezi spádovými městy Ostrava a Opava. Svůj vliv zde má i dopravní napojení na tato sídla procházející obcemi Hlučínska, a to zejména doprava silniční a železniční.



obr. 1 – rozsah oblasti regionu Hlučínska (Zdroj: Brabcová, 1995)

Cílem této práce je zhodnotit situaci na úseku silniční a železniční dopravy spojující tato dvě důležitá sídla a procházející z části i územím Hlučínska, a to z historického pohledu, posouzení současného stavu a případného nastínění možného řešení do budoucna.

2 Rešerže

Region se obvykle vymezuje jako teritoriální společenství, které je charakteristické životní úrovní, způsobem života i kulturou, které jsou specifické pro dané území a které jsou výsledkem komplexů faktorů přírodních, hospodářských a sociálních i historických (jedná se o sociálně - kulturní region jako např. Hlučínsko) (Hruška – Tvrdý, 2012). Oblast regionu Hlučínska je předmětem zájmu mnoha publikací. Toto území je vzhledem ke své poloze v rámci České republiky a konkrétně Slezska a jistému patriotizmu jeho obyvatel rozebíráno v různých publikacích z různých úhlů pohledu, z hlediska své historie (Plaček, 2000, 2007, 2016), (Myška (1995), či podrobně zpracované historie jednotlivých obcí Hlučínska (Brabcová, 1995). O historii Hlučínska jako součástí historie Pruska pojednává i Schoeps (2004). Kubátová (2015) zase sleduje život na Hlučínsku od konce II. světové války po

současnost. Ve všech uvedených a mnoha dalších publikacích zabývajících se Hlučínskem je problematice rozvoje dopravy věnována pouze okrajová pozornost, a to ve vazbě na konkrétní historickou událost (Brabcová, 1995), (Rejda, 2015), (Plaček, 2000).

Téma dopravního propojení mezi Ostravou a Opavou se občas objevuje ve sdělovacích prostředcích, a to v souvislosti s problémy týkající se buď přetížené silnice I/56 spojující Ostravu s Opavou a procházející obcemi Hlučínska, či v souvislosti s problémy druhé dopravní spojnice těchto měst, silnice I/11, a to zejména kvůli nedořešeným napojením na samotná města a návaznosti další tranzitní dopravu.

3 Ohlednutí do historie Hlučínska a fungování dopravy

Pojmenování výrazem „Hlučínsko“ se tomuto území dostalo až po první světové válce. Dříve bylo toto území součástí Slezska, konkrétně Horního Slezska.

Historie počátku formování sídelní struktury a vnik jednotlivých obcí Hlučínska sahá až do první poloviny 13. století do doby vlády posledních Přemyslovců, kdy během kolonizace docházelo ke kácení pohraničních lesů. Některé obce existovaly již koncem 12. století, řada lokalit vznikla počátkem 13. století díky velehradskému klášteru. Se vznikem obcí souvisí i jejich vzájemné dopravní propojení stezkami a cestami, což tvořilo základ pro budoucí síť pozemních komunikací na tomto území.

Od počátku středověku až do poloviny 18. století bylo Hlučínsko postupně součástí markrabství moravského. Zde vzniká označení pro místní obyvatele užívaný pak po staletí, tzv. „moravci“. Poté se stalo součástí opavského knížectví, kterým již v 10. století procházela linie slovanských hradišť. Území pak zažívalo různé dějinné osudy. Ať to byl nájezd Tatarů v roce 1241, sváry mezi panujícími Přemyslovcí a členy levoboční větve po Přemyslu Otakaru II, války husitské, boje krále Jiřího z Poděbrad s králem Matyášem Uherským, třicetiletou válku a plenění území Dány v roce 1627 či Švédy v roce 1645.

Pokud odklon opavského knížectví od markrabství moravského znamenal pro Hlučínsko a další osady jižně od Ratiboře a Hlubčic jistou jazykovou a kulturní izolaci, pak připojením tohoto území k Prusku v roce 1742 (a s tím souvisejícím oddělením od původního území státní hranicí) se celé území a jeho obyvatelé dostali do ještě větší jazykové a kulturní menšiny. Důvodem přidělení území k Prusku tehdy byla válka o habsburské dědictví, kdy Marie Terezie ve válce s pruským králem Bedřichem Velikým prohrála mj. i tuto část Slezska. Hlučínsko se tak dostalo pod pruskou nadvládu spadající nejprve pod vládní obvod Hlubčice a později pod okres Ratiboř. V roce 1871 se Pruské Slezsko spolu s Pruskem stalo součástí Německé říše (Rejda, 2015).

Počátkem 20. století, v průběhu a hlavně pak na konci I. světové války, začalo být zřejmé, že se Rakousko – Uhersko rozpadne a bude vytvořen československý stát, ve kterém se počítalo ovšem i s Hlučínskem jako jeho součástí. I přes nesouhlas obyvatel, kteří za dobu, kdy se toto území stalo součástí Pruska a prošlo odlišným ekonomickým a národnostně politickým vývojem, bylo Hlučínsko jako již bývalá jižní část okresu Ratiboř v rámci pruské provincie připojeno na základě Versailleské mírové smlouvy v roce 1920 k Československu a jako nový politický (a zároveň i soudní) okres Hlučín se stalo součástí Českého Slezska. Tudíž se zase stává pohraničním územím, ovšem státní hranice nyní ohraničovala severní část Hlučínska.

Součástí Československa zůstalo Hlučínsko pouhých 18 let, pak se situace opět změnila. Na základě Mnichovské dohody bylo Hlučínsko počátkem října 1938 připojeno přímo k Třetí říši jako součást Pruského Slezska (opět pod okres Ratiboř). S tím souvisí vůči Hlučínsku zase změna státní hranice, tentokrát v jeho jižní části.

Po ukončení 2. světové války dochází k dalšímu posouvání státní hranice, Hlučínsko se nyní stává součástí Československé republiky a později České republiky a státní hranice od té doby zůstává v severním okraji tohoto území neměnná dodnes.

3.1 Historie silniční dopravy

Rozhodující pro hospodářský rozvoj území byly tradiční obchodní cesty. Tzv. „solná stezka“ spojující Opavu přes Velké Hoštice, Kravaře, Dolní Benešov, Hlučín, Moravskou Ostravu a Těšín s Krakovem, měla velký vliv na další rozvoj těchto i okolních sídel v této oblasti (trasa současné silnice I/56). Pro obce v západní části Hlučínska zase byla důležitá obchodní cesta mezi Opavou a Ratiboří (trasa současné silnice I/46).

S neustálými společenskými a státoprávními změnami a s tím související posouvání státní hranice se kromě zpřetrhání a následného navázání nových ekonomických vazeb měnily i potřeby dopravního propojení Hlučínska s různými v tu dobu spádovými sídly.

Zejména násilným připojením Hlučínska k Prusku v roce 1742 byly dosavadní tradiční cesty buďto přerušeny nebo alespoň silně narušeny (Plaček, 2000). Došlo k odtržení od nejbližších měst Opavy a Ostravy a Hlučínsko se rázem ocitlo na periférii Pruského Slezska. Různými celními opatřeními a navyšováním poplatků za dovoz a vývoz nejrůznějších strategických surovin se pak sousední zneprátené země (Rakousko a Prusko) vzájemně snažily oslabovat tradiční předešlé ekonomické vazby, což se projevovalo hlavně u pohraničního Hlučínska. Uzavřením cesty na zahraniční trhy (v tomto případě hlavně do nejbližších měst Ostravy a Opavy a dalších míst rakouských zemí) poklesl vývoz o jednu čtvrtinu. Tradiční obchodní „solná“ cesta spojující Opavu s Krakovem byla přeložena na druhý břeh řeky Opavy na rakouskou stranu, za nově vzniklou jižní hranici mimo území Hlučínska, tj. na Hrabyň a Velkou Polom a pak do Svinova (trasa současné silnice I/11) a dál na Krakov. Toto přeložení mělo negativní důsledky na hlučínské a benešovské jarmarky a na místní obchodníky a řemeslníky. Rovněž utrpěl i samotný hospodářský význam měst Hlučina, Benešova a Kravař a tato izolovanost sebou přinesla i sociální změny v celé oblasti.

Zpřetrhané dopravní vazby na důležitá spádová místa bylo potřeba nahradit novými. Kromě dosavadního napojení na Opavu a další města tehdejšího knížectví bylo proto nově potřeba dobudovat dopravní propojení do nových spádových sídel, Opole, Vratislavi, Hlubčic či Ratiboře, později také do Ostravy.

Nejen Prusko, ale i Rakousko a další evropské státy na konci 18.století postupně chápou a oceňují význam a důležitost silnic pro úspěšný výkon centralizované veřejné správy, pro podporu výroby a obchodu i pro obranu státu, a proto stavějí a udržují silnice z veřejných prostředků. Tak dochází k rekonstrukci stávající či dalšímu rozvíjení nové silniční sítě v Evropě.

Počátkem 19.stol. dochází vlivem pruských reforem a vznikem tzv. Německého spolku (dohoda mezi Rakouskem, Pruskem a dalšími německými státy) ke zlepšení situace na hranicích a volnějšímu pohybu zboží. V té době byla dokončena výstavba císařské silnice z Opavy do Těšína přes Svinov a Moravskou Ostravu (Kuta, Endel, 2015).

Do konce 18. století bylo na Hlučínsku hlavním zdrojem obživy zemědělství, což se změnilo kolem roku 1782, kdy zadlužení statkáři hledali zdroj svých příjmů i jinde než v zemědělství. V Petřkovicích a Koblavě vznikaly první doly a vytěžené černé uhlí bylo z počátku vzhledem k jeho množství pouze pro místní potřebu. K většímu rozvoji těžby uhlí na Ostravsku a vítkovických hutí dochází až v polovině 19.století s příchodem barona Rothschilda. V této době také vzniká železniční propojení Vídně s Krakovem přes Ostravu (výstavba Severní dráhy císaře Ferdinanda). Proces industrializace měl tedy vliv i na zaměstnanost obyvatel obcí Hlučínska nacházejících se v blízkosti Ostravy. S tím souvisí i budování či opravy silniční sítě na Hlučínsku v tomto období. Byla rekonstruována trasa okresní silnice z Opavy do Ratiboře (1846 – 1850) přes Sudice, Hněvošice a Pusté Jakartice (dnešní trasa silnice I/46). Postupně byly v 2. polovině 19. století vybudovány či přebudovány další trasy silnic:

- Kopaniny – Suchdol – Bojanov (Polsko) – Chuchelná – Bolatice – Kouty (dnes součást města Kravaře) v druhé polovině 60. let,
- Suchdol – Tvorkov (Polsko) – Hať – Hlučín v roce 1869.

Touto výstavbou došlo k posílení dopravního spojení do tehdy okresního města Ratiboř. Dále vzniklo silniční propojení z Annaberku (dnes Chałupki v Polsku) přes Šilheřovice a Markvartovice do Ludgeřovice a Hlučina (1872), které navazovalo na silniční tah Petřkovic – Hlučín – Benešov – Kravaře – Malé Hoštice (dnešní trasa silnice I/56), který byl v 60. letech 19. stol. přebudován na okresní silnici, a sloužil jako jediná komunikace vhodná k přepravě většího nákladu z Hlučínska na rakouskou stranu. Tím se značně prolomila izolovanost Hlučínska vzhledem k Rakousku – Uhersku.

Další trasy silnic, vznikající v období pruské a německé nadvlády a směřované převážně na sever, byly budovány v době, kdy jim již konkurovala železnice. Ta spolu s řekou Odrou sloužila k převozu produktů v tomto regionu. K dalšímu přeshraničnímu obchodování směrem na Ostravu a k migraci pracovních sil jistě pomohla výstavba mostu přes řeku Odru v Petřkovicích v roce 1877.

Vznik Československa v roce 1918, jehož součástí se následně v roce 1920 stalo i Hlučínsko (obce Píšť a Hať až v roce 1923), měl za následek posouvání státní hranice a s tím související problém přerušení nejen již zavedených a ustálených vazeb obyvatel na Německo (tradice, jazyk, zvyky), ale i dopravní komplikace. Kromě nově vybudovaných hraničních přechodů a tím i komplikovanějšímu dopravnímu provozu na všech silnicích směřujících do Polska, došlo zároveň k rušení stávajících hraničních přechodů na jižní hranici Hlučínska. Nastala situace, kdy hlavní silniční tepna Opava – Ratiboř byla přerušena vlivem státní hranice hned dvakrát, část procházející obcí Stibořice (nyní Sciborzyce Wielkie, Polsko) se najednou ocitla na polském území. Chybějící úsek byl nahrazen objížděnkou přes Kobeřice a Sudice a dále přes nově vzniklou hranici do Ratiboře. Ovšem původní význam komunikace, a to propojit dvě významná správní a hospodářsky důležitá sídla, vznikem státní hranice tím ztratil smysl. Nejen zmiňovaná obec Stibořice, ale i teď již i Sudice a Třebom se náhle ocitly na periferii, což mělo za následek hospodářský pokles těchto obcí a zhoršenou životní úroveň.

Připojení k Československu mělo i pro zbytek Hlučínska spolu s nastupující hospodářskou krizí negativní vliv i na ekonomickou prosperitu, komplikace s dopravou a odbytem místních firem a pracovních sil mající vazbu na německé vnitrozemí. Rovněž se zhoršila životní úroveň místních obyvatel. V té době docházelo k postupné elektrifikaci obcí a opravám a rozšiřování stávajících okresních silnic, budování mostů či staveb občanské vybavenosti v obcích (pošty, hasičské zbrojnice, kostely, kaple, peněžní úřady „), gymnázia v Hlučíně či letiště u Dolního Benešova.

Po necelých dvaceti letech se průběh zemské hranice opět změnil. Pohraniční Hlučínsko se na základě Mnichovské dohody v roce 1938 sice nestává součástí Sudet, jak tomu bylo v jiných částech českého pohraničí, ale je připojeno rovnou k německé Třetí říši jako součást Pruského Slezska a hranice se opět přesouvá k jižní části Hlučínska, k řece Opavě. Došlo k opětovnému navázání na dopravní a ekonomické vazby, které do roku 1920 fungovaly a byly posléze přerušeny. Naopak došlo k přerušení vazeb na ostravskou aglomeraci z důvodu vzniku nové hranice mezi Petřkovicemi a Ostravou, čímž se zvýšila krátkodobě na Hlučínsku i nezaměstnanost. Tento stav se ovšem začal zlepšovat vzhledem k možnosti získání pracovních příležitostí obyvatel v německém válečném průmyslu.

Po II. světové válce mělo Hlučínsko, které opět připadlo zpět k Československu, znatelný úbytek obyvatel způsobený vlivem válečných ztrát a částečně i vlivem odsunu části německého obyvatelstva. Mnohé obce (nejvíce Sudice a Rohov) byly po válce z velké části zničeny a bylo potřeba obnovit veškerou poškozenou dopravní i technickou infrastrukturu. Obyvatelé Hlučínska byli z hlediska pracovních příležitostí závislí na blízké Ostravě (cca 1800 osob) a Opavě (cca 2000 osob). Občané severozápadní a severní části Hlučínska

pracovali nejvíce v zemědělství. V padesátých letech stát vkládá velké investice do Ostravska, z čehož těží i Hlučínsko především v oblasti bytové výstavby a zlepšování občanské vybavenosti. Hlučínsko si vzhledem ke své poloze mezi Opavou a Ostravou posiluje i svojí obytnou funkci, stává se jakousi noclehárnou pro zaměstnance opavských a ostravských podniků. Svůj podíl na tomto stavu mělo i zřízení autobusových linek a navazující železniční propojení Opava – Hlučín a na tramvajovou linku Hlučín – Ostrava. V návaznosti na posilující funkci silniční a železniční dopravy vznikají nebo se obnovují průmyslové závody v blízkosti železnice (výroba armatur v Dolním Benešově, tabáku v Chuchelné, sádrovcový důl v Koberčicích) a kapacitních silničních tahů (výroba lan v Bolaticích, drobné podniky a provozovny v obcích) a dochází ke zvýšení zaměstnanosti v takto dotčených obcích a obcích v blízkosti Opavy a Ostravy. Naopak z těchto měst na venkov v té době migrují za prací úředníci a pracující inteligence.

S rozvojem průmyslu v 50 - 70. letech 20. století a vznikem nových pracovních příležitostí dochází také k rozvoji osídlení obcí samotných a nárůstu obyvatel v těchto obcích (o cca 10 000). Největší rozvoj je zaznamenáván v obcích, v nichž existuje průmyslový, zemědělský či jiný podnik a v obcích s dobrým dopravním přístupem. Stávající komunikační síť je zatím dostačující a plně využívaná zejména pro hromadnou přepravu pracujících do zaměstnání (Opava, Ostrava). Dochází ke k úpravám a rekonstrukcím místních a účelových komunikací pro potřebu kvalitního užívání zemědělskou technikou.

Stav a rozsah komunikační sítě v území zůstává skoro beze změn až do počátku 90. let 20. století, kdy vlivem společenských a hospodářských změn dochází k postupnému nárůstu dopravní zátěže na stávající silniční síti Hlučínska. Jako příčinu lze uvést nárůst osobní přepravy do zaměstnání na úkor již méně užívané hromadné přepravy osob, vznik podnikatelských aktivit občanů a potřeba mobility, možnost pořídit si více aut v rodině, vznik podnikatelských zón či suburbanizace.

3.2 Historie železniční dopravy

Oproti silniční dopravě se historie železniční dopravy na Hlučínsku začíná psát o hodně později. Počátky železniční dopravy se zde datují na konce 19. století, kdy byla mezi Opavou a Ratiboří vybudována mezinárodní železniční trať spojující Prusko a Rakousko – Uhersko, přičemž převážná část trasy vedla přes území Hlučínska. Provoz na této trati byl zahájen v říjnu roku 1895. Tato oproti jiným tratím v Prusku a Rakousku opožděná a nedostatečně propojená železniční trať měla vliv na omezený příliv podnikatelů a průmyslových kapacit a na nízký odliv levné pracovní síly ze zemědělství. Což vyhovovalo místním velkostatkářům a částečně i katolické církvi, pro kterou by případný příchod podnikatelů z protestantského Pruska mohl znamenat ohrožení dosavadního výhradního postavení katolické církve na Hlučínsku. I tak část obyvatel odcházela za prací do průmyslových center německého vnitrozemí. Přece jen však železniční trať Opava – Ratiboř měla i své pozitivum, vedla totiž přes obec Chuchelná, kde kníže Karel Max Lichnovský, který byl horlivým iniciátorem stavby této železniční tratě, na tamním panství pěstoval a zpracovával len a nově vybudovaná železnice mu tak zajistila přísun levné pracovní síly a částečný export produkce, což umožňovalo jeho další podnikatelský růst. Určitě pak mělo zavedení tratě význam pro rozvoj místního průmyslu podél tratě, zisky obchodníkům a majitelům restaurací či turistice.

Železniční tratě se v Prusku a Rakousku budovaly už daleko dříve. Země si uvědomovaly význam a důležitost a strategičnost tohoto typu dopravy, zejména důležité pro vojsko, hospodářství a státní správu.

V Prusku byla síť železničních tratí dokonce více zahuštěná než v Rakousku. Ve Slezsku se jedná hlavně o budování trati z Kozlí do Ratiboře (otevřeno v roce 1846) a dále pak do Annaberku (dnes Chałupki v Polsku) (v roce 1847) s napojením na Severní dráhu

císaře Ferdinanda u Bohumína v roce 1848. propojení Ostravy s Bohumínem Severní dráhou bylo roku 1847.

Železniční spojení Ostravy (Svinova) s Opavou na území Rakousko – Uherska bylo vybudováno v roce 1855. Ovšem stávající situaci na sousedním Hlučínsku (izolovanost a hospodářský a sociální úpadek), v níž se po připojení k Prusku nacházelo, to neovlivnilo.



obr. 2 - Mapa evropské železniční sítě z roku 1849, z níž je patrná rozvinutá síť tratí v německých zemích a Prusku a podstatně řidší síť v Rakouském císařství (Zdroj: WIKIPEDIA)

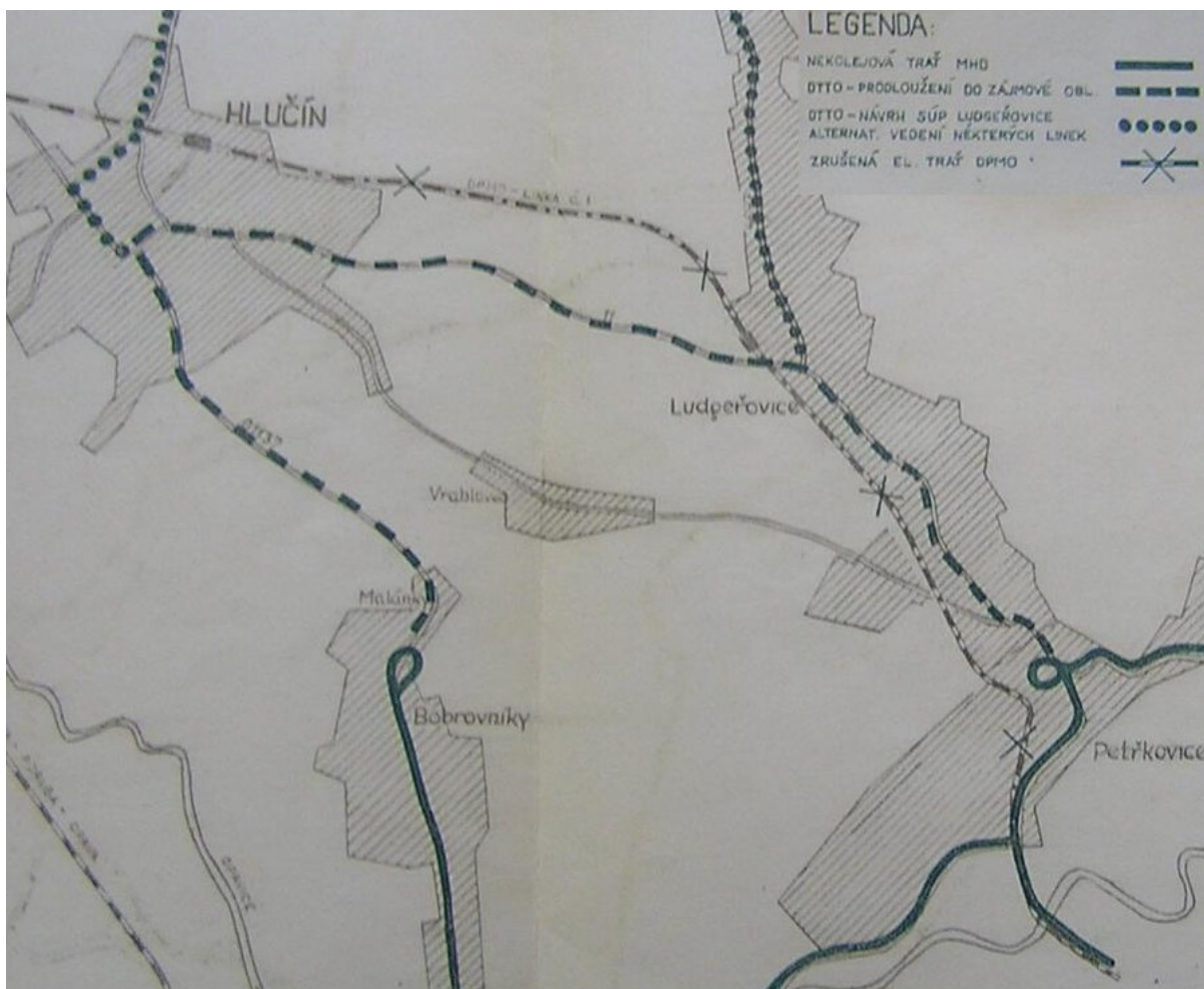
K železničnímu propojení Opavy s Hlučínem došlo až o mnoho let později a vzniklo jako odbočka od železniční trati Opava – Kravaře - Ratiboř. Bylo naplánováno odbočení z Kravař směrem na Benešov a Hlučín až do Annaberku (dnes Chałupki v Polsku) s počátkem výstavby v polovině roku 1911. K zahájení provozu na úseku trati Kravaře – Hlučín došlo 28. října 1913. Po 1. světové válce byl v červnu 1925 dokončen úsek Hlučín - Petřkovice. Mezitím došlo ke změně státní hranice, tak zbylý úsek (Petřkovice – Annaberk) již nebyl dokončen. Další záměr pokračovat s propojením trasy směr Ostrava – Hrušov překazila 2. světová válka. Po válce pak byly části poničených tratí během pár měsíců opraveny a provoz na tratích opět obnoven. Trať Opava – Ratiboř však byla obnovena pouze do Chuchelné. Vzhledem k tehdejší politické situaci a napětí mezi Československem a Polskou republikou zůstala část železnice mezi Chuchelnou a Krzanowicemi neopravena a je tomu tak dodnes. Po roce 1990 se objevila snaha tříkilometrový úsek trati mezi Chuchelnou a Krzanowicemi obnovit. Ovšem nakonec od tohoto záměru bylo upuštěno.



obr. 3 - Mapa moravského Ratibořska (později zaveden název Hlučínsko) z roku 1919 (Zdroj: Státní okresní archiv Opava)

Význam železniční dopravy na Hlučínsku byl během dalších let stále zesilující. S postupným budováním železniční dopravy na Hlučínsku rovněž docházelo i k vzestupu podnikání a vzniku nových pracovních míst a vybudováním nových provozů. Železnice rovněž plnila důležitou funkci v osobní hromadné přepravě při dojížděcí do zaměstnání a do škol. Počátkem 60. let 20. století vznikla z důvodu zahájení těžby sádrovice z povrchového lomu v Kobeřicích další železniční vlečka o celkové délce 13,5 km s napojením na trať Opava (resp. Kravaře) – Chuchelná na nádraží v Kravařích. Kromě uvedené vlečky vznikaly v průběhu let na trase Opava – Hlučín ještě dvě železniční vlečky pro podniky v Opavě, jedna vlečka v Dolním Benešově a dvě vlečky v Hlučíně. Naopak význam trati směrem do Chuchelny klesal, proto bylo vytvořeno nové hlavní rameno Opava – Hlučín a z trati Kravaře – Chuchelná se stala trať odbočná.

Stále chybějící železniční propojení mezi Hlučínem a Ostravou bylo vyřešeno v roce 1950, kdy byla vybudována tramvajová trať z Ostravy do Petřkovic a elektrifikací trať Petřkovice – Hlučín došlo konečně k propojení, ale pouze pro osobní hromadnou přepravu. Tramvajová doprava na trati mezi Ostravou (smyčka na ul. Hlučínská) a Hlučínem (vlakové nádraží) byla v roce 1982 z důvodu špatného technického stavu úplně zastavena a nahrazena autobusovými linkami městské hromadné dopravy. Na původním tělese trati pak byla přes území Ludgeřovice a Petřkovice vybudována nová trasa silnice I/56 a tím byla narůstající silniční doprava přeložena mimo zahuštěnou zástavbu těchto obcí.



obr. 4 – výřez z podrobného územního plánu Hlučína (PÚP) z roku 1965 – navrženo zrušení tramvajové trati a linky č.1 Ostrava – Hlučín (Zdroj: Archiv města Hlučína)



obr. 5 – porovnání stejného místa – vlevo za provozu tramvaje Ostrava – Hlučín, vpravo stav v současnosti (Zdroj: Facebook – Zapomenuté Hlučínsko)



obr. 6 – porovnání stejného místa – vlevo za provozu tramvaje Ostrava – Hlučín, vpravo stav v současnosti (Zdroj: Facebook – Zapomenuté Hlučínsko)



obr. 7 – vlakové nádraží Hlučín – přestup z tramvaje Ostrava – Hlučín na vlak Opava - Hlučín (Zdroj: Facebook – Zapomenuté Hlučínsko)



obr. 8 – vlakové nádraží Hlučín – přestup z tramvaje Ostrava – Hlučín na vlak Opava - Hlučín (Zdroj: Facebook – Zapomenuté Hlučínsko)

4 Současný stav silniční a železniční dopravy na Hlučínsku a její budoucnost

Nejdůležitější komunikační trasou vedenou Hlučínskem je silnice I/56, která spojuje dvě důležitá sídla tohoto regionu, Ostravu s Opavou. Další významnou komunikační spojnici Ostravy a Opavy je silnice I/11 vedoucí z Ostravy do Opavy přes Hrabyni a i když neprochází přímo územím Hlučínska, na toto území má vliv. Oba tyto dopravní tahy dopravují do práce zaměstnance z oblasti Hlučínska, Kravař a Hrabyně (Kadlecová, 2015).

Je patrné, že historie Hlučínska se logicky promítla i do současného stavu **silničního propojení** Ostravy s Opavou přes toto území. Výsledkem toho je v současnosti zajímavá situace, kdy dopravní propojení dvou pro Hlučínsko důležitých sídel Ostravy a Opavy tvoří dvě paralelní komunikace, a to:

- *silnice I/56* – současná trasa vznikla na původní ose části obchodní „solné“ stezky: Opava – Velké Hoštice – Kravaře – Dolní Benešov – Hlučín – Ostrava, a poté dále na Český Těšín a Krakov, vede přes území Hlučínska a měla a má vliv na jeho dosavadní rozvoj;
- *silnice I/11* – historicky vznikla přeložením důležité obchodní „solné“ stezky mimo území Hlučínska jižně za řeku Opavu v době připojení Hlučínska k Prusku (po roce 1742), přesto, že vede mimo území Hlučínska, má vliv na zatížení silniční dopravy na Hlučínsku.

Další v minulosti neméně důležitou komunikací je nynější *silnice I/ 46* – vznikla jako dopravní propojení Opavy s Ratiboří, nyní součást celorepublikové silniční sítě.

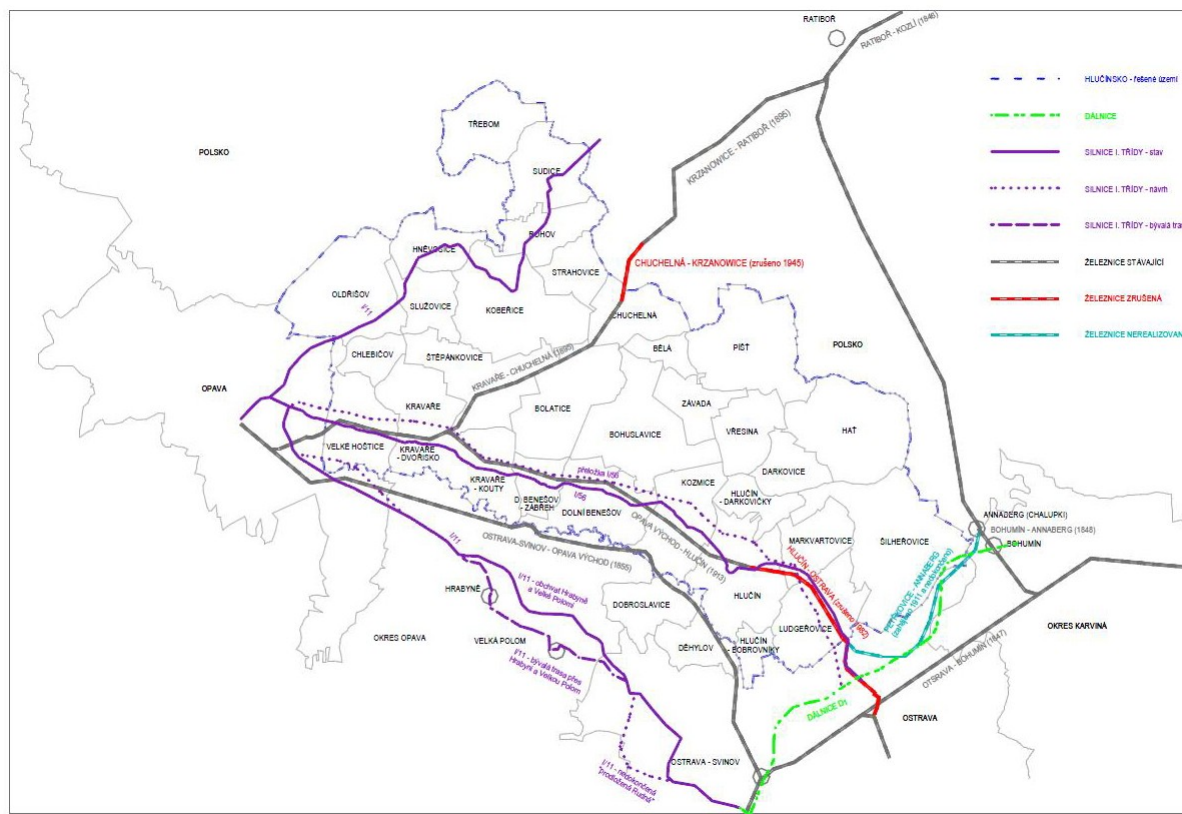
Ostatní komunikace nižších tříd vznikaly na půdoryse středověkých cest a stezek v průběhu historie byly tvarově či směrově upravovány do dnešní podoby. Poválečné uzavření státních hranic a nastavení režimu ochrany státních hranic a možnosti jejich průchodů jen na vyhrazených hraničních přechodech znamenalo pro mnohé komunikace nižších kategorií, které kdysi vzájemně dopravně propojovaly dnes české a polské území, ztrátu původního významu. Stávaly se z nich pouze slepé přístupové komunikace do obcí a lokalit na okraji území v blízkosti státní hranice.

Stejně jako u silniční dopravy mezi Ostravou a Opavou je na vzniku a současném stavu **železničního propojení** Ostravy s Opavou podepsaná složitá historie tohoto území. Jedná se o železniční tratě:

- *Ostrava-Svinov – Opava východ* (ozn. jako trať č. 321) – postavena v roce 1855 jako odbočná dráha společnosti Severní dráha císaře Ferdinanda, prochází mimo území Hlučínska a je využívána k osobní i nákladní přepravě;
- *Hlučín – Opava východ* (ozn. jako trať č. 317) – ještě do začátku 80.let 20.století tato trať propojovala Ostravu s Opavou, dnes již funguje železniční trať přes Hlučínsko do Opavy jen z Hlučina a pouze pro osobní přepravu.

Na území Hlučínska dnes funguje i železniční spojení Opava (resp. Kravař) - Chuchelná, jedná se o pozůstatek propojení Opavy s Ratiboří, dnes pouze pro osobní přepravu.

Silnice I/11 a úsek železniční trati Ostrava – Opava jsou součástí koridoru Slezský kříž – západ (Ostrava – Opava – Krnov – Opole), jehož součástí je dále na území Moravskoslezského kraje také silnice a I/57 (Ostrava – Opava – Bartultovice – Opole) a pokračování železniční trati Opava – Krnov – Glucholazy. Tento dopravní tah přes území kraje propojuje významná regionální centra Opolského vojvodství a Moravskoslezského kraje s ostravskou aglomerací, zejména se jedná o propojení příhraničních regionů Opavska a Krnovska s polskými celky.



obr. 9 - současný stav železniční a silniční dopravy na Hlučínsku a blízkého okolí (Zdroj: zpracováno autorem)

4.1 Silnice I/56 a I/11

Narůst intenzity dopravy mezi Ostravou a Opavou je v současné době citelný a zatěžuje čím dál více oba dva silniční tahy ležící na levé či pravé straně řeky Opavy, jakožto historické jižní hranici území Hlučínska. Silnice I/11 a I/56 sice tvoří páteří propojení těchto sídel, ale každá z nich má svá specifika, která se buď již částečně řeší či vzhledem k různým překážkám je řešení v nedohlednu. Obě figurují jako spojnice dvou důležitých sídel v regionu, ale ani jedna z nich plnohodnotně neplní funkci kapacitně propojit tato města. Dokonce je patrné, že si svým způsobem navzájem konkurují, i přesto do dnes není fakticky rozhodnuto, která je hlavní a která má spíše vedlejší funkci. Při srovnání těchto konkurenčních tras lze zjistit následující:

- *komunikace I/11* – je v současnosti stále nedokončena, kapacitně je vyřešen středový úsek trasy, ale stále zůstávají nedořešeny vstupy do obou měst. V případě vstupu do Ostravy chybí napojení na kapacitní komunikaci, tzv. „prodlouženou Rudnou“, v další části směrem na Opavu sice proveden nově obchvat dvou obcí (Hrabyně a Velké Polomi) jako čtyřpruhová směrově rozdělená komunikace, ovšem blíže k Opavě se již komunikace mění na čtyřpruhovou bez směrového rozdělení a prochází středem zástavby obce Nové Sedlice a dále pak před vstupem do Opavy je v jeho městské části Komárov provedeno zúžení na dvoupruhovou směrově nerozdělenou komunikaci z důvodu průjezdu stávající zástavbou. Za Komárovem je pak dále komunikace rozšířena na čtyřpruhovou směrově nerozdělenou až do Opavy, která pokračuje dál do města vzhledem k tomu, že opět chybí propojení na kvalitní komunikaci, která by transitní dopravu odklonila mimo město (obchvat města). I přesto, že by bylo vhodnější realizovat kapacitní komunikaci směrem od místa s největší intenzitou dopravy dále do území a stejný postup by byl vhodný i z druhé strany, zde je postup

zvolen opačný. Řešení tohoto problému je odvislé od dokončení napojení na kapacitní komunikace v obou městech a vytvoření nového silničního spojení mimo zastavěná území dotčených obcí Komárov a Nové Sedlice pro kvalitní průjezd transitzní dopravy.

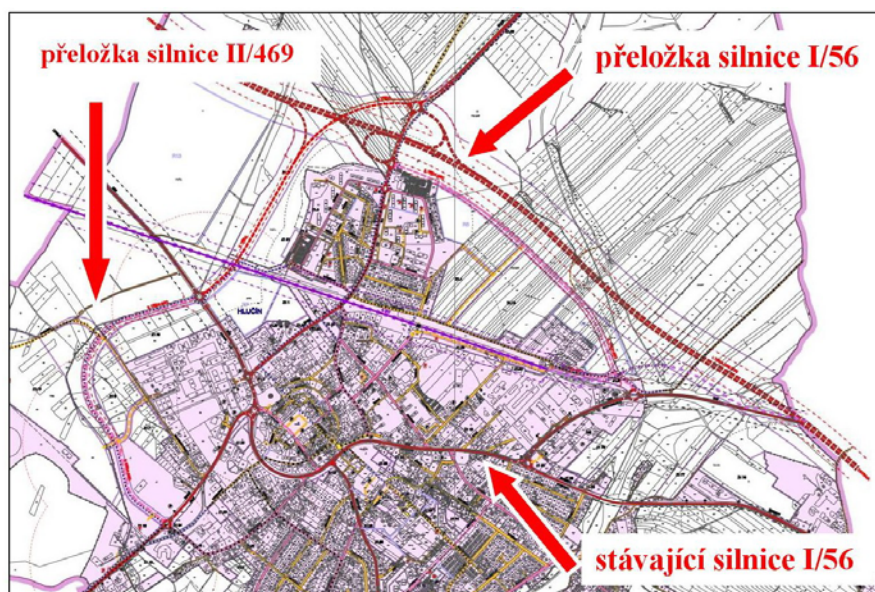
- *komunikace I/56* – je v současnosti nadměrně zatížena osobní i nákladní (zejména tranzitní) dopravou, plánuje se přeložka této komunikace mimo zastavěné území dotčených obcí a měst (Opava - Malé Hoštice, Velké Hoštice, Kravaře, Dolní Benešov včetně části Zábřeh, Kozmice, Hlučín, Ludgeřovice a Petřkovice). Převládá názor odborné veřejnosti, že do doby dořešení trasy komunikace I/11 není reálné začínat s plánováním přeložky komunikace I/56, protože značná část tranzitní dopravy dnes zatěžující silnici I/56 bude v budoucnu spíše využívat dokončenou kapacitně vyhovující silnici I/11.

Ovšem nastává otázka, **zda vyřešení problémů s dokončením komunikace I/11 bude mít opravdu vliv na odklon transitzní dopravy z přetížené komunikace I/56 a tím i tento problém taky vyřeší. Zřejmě až skutečnost ukáže, zda tomu tak bude.**

4.1.1 Silnice I/56

Důležitým dopravním propojením protínající území Hlučínska a zároveň spojující Ostravu s Opavou je již zmiňovaná v současnosti intenzitou dopravy vytížena komunikace I/56, která prochází středy všech dotčených měst a obcí Hlučínska a zároveň se vícekrát kříží s regionální tratí Opava východ – Hlučín železničními přejezdy. Tato silnice je součástí komunikačního systému vyššího dopravního významu a slouží kromě propojení uvedených sídel i všech obcí Hlučínska směrem na Ostravu a Opavu.

Stávající vedení silnice I/56 je v současné době již nevyhovující. Její dvoupruhové směrově nerozdělené šířkové uspořádání s vysokými intenzitami provozu a v některých lokalitách s úzce navazující zástavbou již přestává stačit soudobým dopravním nárokům. Navrhované vedení nové trasy je řešeno v jednotlivých územních plánech dotčených obcí a je řešeno jako přeložka silnice I/56 mimo zastavěná území dotčených obcí a měst mezi Ostravou a Opavou s přímým připojením v Ostravě na dálnici D1. Z hlediska technického je trasa přeložky silnice I/56 navržena ve čtyřpruhové směrově rozdělené kategorii. V případě realizace přeložky by komunikace ve stávající trase byla pravděpodobně převedena do sítě silnic nižší třídy.



Obr. 10 – výřez z územního plánu Hlučína z roku 2017 – návrh přeložky I/56 (Zdroj: Archiv města Hlučína)

Komunikace měla v minulosti velký vliv na rozvoj osídlení v obcích, jimiž prochází, zajišťovala komfortní dopravní dostupnost do blízkých sídel, což byl jeden s impulsů pro stavební rozvoj v této obci či městě. Výjimku tvořil a dodnes tvoří města Kravaře a Dolní Benešov, kde sice dopravní napojení na spádová města, občanské vybavení a možnost pracovních příležitostí je dostatečná, ovšem je problematické další rozšiřování zastavěného území těchto sídel, a to z důvodu omezení možnosti jejich rozvoje severním (koridor pro přeložku I/56, železniční trať) a jižním směrem (záplavové území řeky Opavy).

4.1.2 Silnice I/11

Silnice I/11 z hlediska širších vztahů prochází ze Slovenska z prostoru Žiliny (dálnice D1 a D3) přes centrální území Moravskoslezského kraje a dále jižní částí Jeseníků do prostoru Olomouckého kraje. V úseku Ostrava – Opava zajišťuje hlavní přepravní vztahy Opavska k jádrovému prostoru Ostravska a Moravskoslezského kraje s návazností na dálnici D47/D1 a naopak.

Jedním s požadavků Moravskoslezského kraje na další rozvoj Transevropské dopravní sítě (TEN-T), které naplňují koncepční záměry rozvoje páteřní sítě dálkových a mezistátních komunikací na území kraje, je zařazení koridoru “Slezský kříž” – západ (Ostrava – Opava – Krnov – Opole) do prioritních projektů globální silniční sítě. Koridor Slezský kříž, jehož součástí je i komunikace I/11, je dále tvořena dalšími dopravními osami, a to dálnicí D1, rychlostními silnicemi a silnicemi I. třídy nacházející se na území Moravskoslezského kraje.

V souladu s koncepcí rozvoje dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje, která definuje etapovitou dostavbu komunikační sítě včetně výhledové dostavby, došlo na západní větvi Slezského kříže ke zprovoznění obchvatu Velké Polomi a Hrabyně a realizuje se propojení s ulicí Rudnou. Na silnici I/11 se dále v současnosti připravuje severní obchvat Opavy. Stále nedořešená zůstává navrhovaná přeložka silnice I/11 vedená mimo zastavěná území mezi obcemi Nove Sedlice a Šitina, která umožní vyloučit stávající kolizní průchod tranzitní dopravy obytným územím Nových Sedlic a zajistí bezkolizní vedení trasy v parametrech čtyřpruhové, směrově dělené silnice.

4.2 Železniční trať Opava – Hlučín a Kravaře - Chuchelná

Na Hlučínsku v současnosti fungují železniční trasy Opava – Hlučín a Kravaře – Chuchelná se zavedením taktové osobní dopravy (interval 60 minut) s posílením ranní špičky na trase Dolní Benešov – Opava jedním osobním vlakem mimo interval navíc. Nákladní doprava na této trase a kdysi budované železniční vlečky jsou v současnosti využívány minimálně. Na trati je zavedeno zjednodušené řízení dopravy a v dopravnách Dolní Benešov a Hlučín byly instalovány samovratné výhybky s indikací polohy zábleskovým světlem. Zastávky jsou zde vybaveny rozhlasovým informačním zařízením. Nepoužívané manipulační koleje byly sneseny a před pár lety byl obnoven železniční svršek. Mezi Hlučínem a Kozmicemi byla na mostu, který byl zhotoven v době realizace celé trati nad komunikací I/56 a následně počátkem 90. let 20. století provedena provizorní oprava a poté zcela rekonstruován, trvale snížena rychlost na 20 km/h.



obr. 11 – železniční most přes silnici I/56 v havarijním stavu počátkem 90.let 20.století (Zdroj: Josef)

4.3 Železniční trať Ostrava-Svinov – Opava-východ

Trať Ostrava-Svinov – Opava východ je jednokolejná železniční trať vznikla roku 1855 jako odbočná dráha Severní dráhy císaře Ferdinanda, po celkové rekonstrukci (2005 - 2006) železničního spodku a svršku, elektrifikaci a výstavbu nového zabezpečovacího zařízení. Všechny stanice na trati jsou vybaveny elektronickými stavědly a jsou dálkově ovládány ze stanice Ostrava-Svinov. Místně ovládaná je stanice Opava východ. Od roku 2008 je trať sloučena s tratí Ostrava-Svinov – Český Těšín a je uváděn v rámci tratě 321 Opava východ – Ostrava – Havířov – Český Těšín. Význam této trati posílil napojením na další nadregionální železniční trasy. Moravskoslezský kraj do prioritních projektů globální železniční sítě požaduje zahrnout modernizaci trati Ostrava – Opava – Krnov – Gluchoňazy.

5 Doprava na Hlučínsku v dalších létech

5.1 Doprava v pohraničí

Po otevření státní hranice s Polskem a tím i zvýšení její prostupnosti v roce 2004 se stále očekává, že bude větší zájem o vytvoření nových vazeb či nalezení těch stávajících mezi sousedními regiony Hlučínska a Ratibořska. *Komunikace nižších kategorií* kdysi spojující jednotlivá přeshraniční území byla nyní postupně rekonstruována, vzniklo několik cyklostezek a turistických tras volně procházející hranicí tam a v jiném místě zase zpět. Pro další společnou budoucnost lze stále vycházet a odkazovat na společnou historii. Dodnes vykazují regiony Hlučínska a Ratibořska řadu podobností např. značnou hospodářskou prosperitu, spíše podprůměrnou nezaměstnanost ve srovnání s okolními regiony. Se zvýšením prostupností hranice je možno předpokládat obnovení přirozených komparativních výhod, které by se pozitivně projeví zejména v hospodářské prosperitě a fungování nejsevernějších obcí Hlučínska. A zde právě jedním z důvodů, jak pokračovat dále, je navázat či dále obnovovat kdysi funkční komunikační propojení mezi oběma státy a regiony. Příhraniční obce Hlučínska vykazovaly doposud poměrně značné vazby na Ostravu, Opavu a další místa českého vnitrozemí zejména vlivem pohybu za prací. Vazby jsou zejména způsobeny

možnosti dopravního spojení individuální dojížděnkou osobními auty a obsluhou veřejnou hromadnou dopravou (autobusové a vlakové linky). Otevřením hranice nastala možnost pracovat v zahraničí a přitom dojíždět blíž než dosud, to platí např. i pro každodenní nákupy, výlety, zkrácení si cesty do zaměstnání přes polské území apod..

5.2 Opětné železniční propojení Ostravy s Hlučínem

V budoucnu by mohl další vývoj železniční dopravy na Hlučínsku navázat na již kdysi v minulosti realizované pokusy o propojení železniční dopravy Hlučina s Ostravou. Veškerá veřejná doprava osob v tomto úseku probíhá po zrušení tramvajové dopravy v 80. letech 20. století po silnici I/56 či silnicích nižších kategorií individuálně osobními auty či autobusy městské a příměstské hromadné dopravy. Jedná se z hlediska energetické a finanční náročnosti o relativně nákladný způsob dopravy.auta a autobusy jsou však na druhou stranu hodně flexibilní a dostanou se na rozdíl od železnice kamkoliv. Tato žádaná doprava je běžně dostupná, rychlá na krátké vzdálenosti, ale na druhou stranu je hlučná a produkuje velké množství emisí. A to vše na úkor znečištění životního prostředí, což by mělo vést k úvaze tento způsob přepravy osob nahradit.

A zde se právě nabízí možnost obnovit tramvajové propojení z Ostravy do Hlučina formou vlakové tramvaje. Předpokládá se, že pro vedení trasy této formy dopravy v zastavěném území bude využito prostorů stávajících komunikací, a to především silnice I/56. Bylo by však potřeba prostor komunikace stavebně upravit tak, aby umožňoval bezkolizní provoz motorových a drážních vozidel (vlakové tramvaje). Vlakové tramvaj by začínala u tramvajového obratiště Hlučínská v Ostravě a končila na severovýchodním okraji Hlučina v železniční stanici Hlučín.

5.3 Komunikace I. třídy související s dopravou na Hlučínsku

Jak již zde bylo uvedeno, k důležitým a významným komunikacím ovlivňující či související s územím Hlučínska jsou komunikace I/56 a I/11, přičemž druhá jmenovaná vůbec územím Hlučínska neprochází. U komunikace I/11 je z důvodu vyšší kapacity, standardu a bezpečnosti motorového, nepřímou i nemotorového provozu navržena k zajištění bezkolizní vedení trasy v parametrech čtyřpruhové, směrově dělené silnice v celém tahu Ostrava – Opava. Ovšem úpravy na této komunikaci nejsou stále dořešeny, proto do doby jejich dokončení nelze operovat s myšlenkou začít s plánováním přeložky komunikace I/56 jakožto paralelní spojnice Ostravy s Opavou.

6 Závěr

Historický význam silniční i železniční dopravy na Hlučínsku tkví zejména v posilování rozvoje struktury osídlení jednotlivých obcí, hlavně těch, kterých se dotýká trasa důležitých propojovacích silničních tahů a železničních tratí. S tím souvisí rozvoj průmyslu a dalších odvětví, pracovní příležitosti a zájem o bytovou výstavbu v daném místě a jeho nejbližším okolí.

V minulosti měla velký vliv na rozvoj území a konkrétních sídel Hlučínska poloha hlavní obchodní trasy. Sídla, kterými procházela, hospodářsky a územně exponovala a přesunutím trasy jinam ovlivnila rozvoj těchto dalších sídel a ekonomickou situaci jejich obyvatel. Železniční propojení a jeho trasy rovněž souvisejí s rozvojem sídel, jimiž trasa prochází. V průběhu vývoje se význam

Význam silniční a posléze i železniční dopravy a nároky na ní se v průběhu vývoje území Hlučínska měnil a byl podmíněn rozvojem společnosti. Shrnutím již zmiňovaného má doprava na Hlučínsku význam zejména pro:

- podporu výroby a obchodu (hospodářský),
- rozvoj sídel,
- migraci obyvatel,
- životní úroveň obyvatel,
- pracovní příležitosti,
- úspěšný výkon centralizované veřejné správy,
- obranu státu,
- společenské uplatnění,
- rozvoj cestovního ruchu.

Vzhledem k tomu, že se z důvodu posouvání hranic bylo nutné vyřešit i napojování sídel na větší města, docházelo k nutnosti posílení silniční a železniční dopravy do těchto míst a tím i zahušťování silniční sítě v území.

Z dnešního pohledu na dopravní situaci na Hlučínsku je patrné, že z různých důvodů kvalitou nedostačující a kapacitně nevyhovující dopravní spojení mezi spádovými městy Ostravou a Opavou je potřeba v nejbližší době dořešit, ať už je to formou přeložky silnice I/56, dokončením úprav trasy komunikace I/11 či stále chybějícím železničním propojením Ostravy s Hlučínem. Hlučínsko a hlavně jeho obyvatelé by si to jistě zasloužili.

Literatura

- BRABCOVÁ, Liana (1995). *Pozdrav z Hlučínska*. Opava: Bobr. ISBN 80-901764-1-0
- FACEBOOK (2017). *Zapomenuté Hlučínsko* [online]. [cit. 17.11.2017]. Dostupné z: <https://www.facebook.com/photo.php?fbid=633947906691262&set=gm.285058215009503&type=3&theater&ifg=1>
- HRUŠKA-TVRDÝ, Lubor (2012). *Změny ve struktuře osídlení a jejich dopad na rozvoj měst a regionů*. Ostrava: ACCENDO. ISBN 978 – 80 – 904810-4-6
- JOSEF, Dušan (2002). *Encyklopedie mostů v Čechách, na Moravě a ve Slezsku.*, Praha: Libri. ISBN: 80-7277-094-2
- KADLECOVÁ, Milada, a autorský kolektiv (2015). *Studie sídelní struktury Moravskoslezského kraje*. Brno: Institut regionálních informací
- Kubátová, Helena a kol. (2015). *Mezigenerační proměny způsobu života na Hlučínsku*. Praha: SLON. ISBN 978-80-7419-190-9
- KUTA, V., ENDEL, S. (2015). *Ostrava jako regionální metropole*. Ostrava: Printo, spol. s r.o. ISBN 978-80-906091-1-2
- MORAVSKOSLEZSKÝ KRAJ. Územní plány obcí. In: www.msk.cz [online]. Moravskoslezský kraj. [vid 17.11.2017]. Dostupné z: <http://www.msk.cz/cz/mapy/uzemni-plany-obci-58306/>
- MORAVSKOSLEZSKÝ KRAJ. Zásady územního rozvoje MSK. In: www.msk.cz [online]. Moravskoslezský kraj. [vid 17.11.2017]. Dostupné z: https://www.msk.cz/cz/uzemni_planovani/zasady-uzemniho-rozvoje-msk-ke-stazeni-44261/
- MYŠKA, Milan (1995): *Historie Hlučínska*. In: BRABCOVÁ, Liana (1995). *Pozdrav z Hlučínska*. Opava: Bobr. ISBN 80-901764-1-0
- PLAČEK, Vilém (2000). *PRAJZÁCI aneb k osudům Hlučínska 1742 - 1960*. Hlučín – Kravaře: MAJ. ISBN 80-902526-5-6.
- PLAČEK, Vilém (2007). *PRAJZÁCI II aneb Hlučínsko ve staronové vlasti 1920 - 1938*. Háj ve Slezsku: MAJ. ISBN 978-80-86458-24-3
- PLAČEK, Vilém (2016). *PRAJZÁCI III. Aneb k osudům v době nacistické okupace 1938 - 1945*. Opava: BITTISK, s.r.o. ISBN 978-80-906516-0-9
- REJDA, Ivo (2015). *Hlučínsko a jeho poštovní historie*. Opava: BITTISK, s.r.o. ISBN 8026092953

SCHOEPS, Hans –Joachim (2004). *Dějiny Pruska* . Praha: Garamond. ISBN 80-86379-59-0
WIKIPEDIA (2017). *Historie železniční dopravy v Česku* [online]. [cit. 17.11.2017].

Dostupné z:

https://cs.wikipedia.org/wiki/Historie_%C5%BEelezni%C4%8Dn%C3%AD_dopravy_v_%C4%8Cesku#/media/File:Bahnkarte_Deutschland_1849.jpg

Informace o autorovi

Ing. Martin Kuchař

VŠB –TU Ostrava, Fakulta stavební

martin.kuchar1@vsb.cz