



**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 South bohemian 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. 8. 2015

.....

podpis autora

## **Poděkování**

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

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

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

PhDr. Ivo Hajnovi, Jihočeské muzeum v Českých Budějovicích

Ing. Janu Honnerovi, Odbor informačních služeb ČSÚ Praha

## Obsah

Úvod a cíle práce.....	6
1 Hodnocení literatury .....	7
2 Metodika .....	9
3 Charakteristika a vymezení zájmového území.....	11
3.1 Jihočeský kraj.....	11
3.2 Spolková republika Horní Rakousko .....	13
4 Vývoj dopravního propojení mezi Jihočeským krajem a Horním Rakouskem.....	16
4.1 Preindustriální období .....	16
4.1.1 Staré obchodní cesty .....	16
4.1.2 Schwarzenberský plavební kanál .....	17
4.2 Období raného kapitalismu .....	21
4.2.1 Koněspřežní železnice.....	21
4.2.2 Železnice .....	27
4.2.3 Silnice.....	30
4.3 Meziválečné období 1918-1938 .....	32
4.4 Období Protektorátu Čechy a Morava (1938-1945).....	37
4.5 Hranice 1945-1948 a železná opona .....	39
4.6 Pád železné opony a vývoj po roce 1989 .....	43
4.6.1 Silnice a dálnice .....	44
4.6.2 Železnice .....	47
5 Vliv funkce hranic na dopravní propojení.....	50
Závěr .....	53

## Úvod a cíle práce

Cílem práce je zhodnotit historický vývoj dopravního propojení na území vymezeném administrativními hranicemi Jihočeského kraje a spolkové země Horní Rakousko, na základě zachycených údajů dokumentovat vliv funkce hranice na dopravní propustnost, infrastrukturu a vývoj přeshraniční dopravy v jednotlivých dějinných etapách až do druhého desetiletí 21. století ve vztahu k připravovaným opatřením a výstavbě dopravní infrastruktury mezi oběma evropskými regiony.

Tématika dopravy je vhodná pro posuzování hraničního efektu díky tradičně vysoké úrovni organizace a výkaznictví v této oblasti, pro kterou jsou k dispozici spolehlivá data a jejich soubory zpracované i v dlouhodobě sledovatelných časových řadách. Pozoruhodná kontinuita je patrná ještě desetiletí po rozpadu habsburské monarchie. Údaje o dopravním propojení tak představují příslovečný pevný bod zejména při orientaci v bouřlivě proměnlivém období změn hranic a osídlení během 20. století.

Hranice, jejich funkce a prostupnost předurčují možnosti vývoje dopravy. Prvotní vliv na formování dopravních cest měly fyzicko-geografické bariéry, které limitovaly počet možných komunikací a hraničních přechodů. Hraniční linie byla dále historicky konstituována vznikem správních jednotek a politickými vnitřními a vnějšími hranicemi zemí a regionů. Zkoumání v tomto případě opět napomáhá administrativní důkladnost rakouského systému, utvářeného reformami z let 1751 až 1850, a dále modifikovaného v etapě 1869 až 1949. Klíčový význam měla transformace vnějších hranic bariérového typu po 2. světové válce, která v rámci širšího politicko-hospodářského vývoje vedla až ke změně původní hlavní orientace dopravy z jihu na sever s dopady na periferizaci regionálních sídel. To dokumentují konkrétní údaje v následujících kapitolách.

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

## 1 Hodnocení literatury

Důležité informace k práci byly čerpány z odborných publikací a internetových zdrojů. Definice, teoretické základy a možnosti rozpracování tématu hraničních regionů pro strukturování práce 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.

Vzájemnými vztahy Jihočeského kraje a Horního Rakouska se zabývá publikace Dávné stopy – nové cesty (2013), vydaná u příležitosti konání přeshraniční zemské výstavy. Užitečný byl zejména příspěvek Romana Sandgrubera, který kriticky a z rakouského pohledu zhodnotil stavby koněspřežní železnice, Schwarzenberského kanálu a působení V. Lanny na podnikatelské scéně Rakouska-Uherska. Dále byla využita studie Niklase Perziho (2013) 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 rámc zde uvedené texty Winfrieda Garschi, Michaela Johna a Olivera Rathkolba, které analyzují situaci hranic a vzájemných vztahů obou zemí ve 20. století.

K problematice koněspřežní dráhy nejvíce informací pochází z práce I. Hajna Koněspřežní železnice České Budějovice-Linec-Gmunden (2004), který dlouhodobě zkoumá tento fenomén a podává vyčerpávající přehled o jeho 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.

Kniha Silnice a dálnice v České republice (2009) přináší obsáhlý rozbor vývoje dopravních komunikací až do současnosti. Byly použity 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 krajské 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 dobře posloužil mapový fond Jihočeské vědecké knihovny v Českých Budějovicích. Dalším důležitým zdrojem dat pro tvorbu mapových výstupů se stala databáze Eurostat a ArcČR verze 3.2. Mapy byly zpracovány v programu ArcGIS for desktop 10.2.



## 2 Metodika

Inspirací pro zkoumání tématu se stala česko-rakouská Zemská výstava 2013 pořádaná v regionálních centrech českého a rakouského pohraničí, zejména její část věnovaná nerealizovaným dopravním projektům. Po provedení výchozí základní bibliografické rešerše byly vyhledány dostupné datové soubory pro oblast dopravy, zahraničního obchodu a demografii.

Pro Českou republiku data poskytl Český statistický úřad včetně metodické podpory specialistů odboru informačních služeb Praha. Jednalo se především o statistiky zahraničního obchodu a demografického vývoje v členění až do úrovně částí obcí a osad, pokud byly pro sledované období dostupné. Údaje o koněspřežné dráze byly zpracovány díky detailním podkladům PhDr. Ivo Hajna z Jihočeského muzea v Českých Budějovicích, který mj. poskytl originální mapy a tabulky. Data pro Horní Rakousko byla získána především z webových stránek statistického úřadu Rakouska, který má databázi dostupnou volně na internetu. Z těchto zdrojových dat byly analýzou, komparací, postupnou agregací a syntézou posléze vypracovány vlastní přehledové tabulky technických a geografických parametrů přepravních cest, dopravních prostředků, mýtních a celních příjmů a dalších evidenčních záznamů.

Pro porovnání obou územních celků z hlediska dopravního propojení a dopravní sítě bylo nutné vytvořit odpovídající mapové výstupy. Tato práce zabrala nejvíce času. Prvním krokem bylo zajištění odpovídajících geografických dat buď ve formě shapefile nebo souborové geodatabáze. Pro Českou republiku bylo možné tato data získat díky existenci Arc ČR 3.2, které jsou dostupné z webových stránek Arcdata Praha. Tato databáze obsahuje polygony obcí, státu a linie silniční a železniční sítě.

Pro Rakousko neexistuje takto detailní dostupná databáze, která by byla volně dostupná. Proto bylo nutné hledat v online open-source zdrojích. Polygonová vrstva pro vymezení Horního Rakouska byla získána z Eurostatu, který má shapefile jednotek NUTS až do úrovně 3, což je dostačující detail. Pro silnice a železnice byly nejkvalitnější data na stránkách mapcruzin.com. Data pro polygony, které ohraničují velká sídla (ekvivalent ArcČR je ObcePolygony) byla vytvořena na základě OpenStreetMap vlastní digitalizací.

Aby bylo možné zjistit stav jednotlivých sítí komunikací bylo nezbytné sehnat odpovídající mapové podklady, naštěstí jich velké množství vlastní Jihočeská vědecká knihovna, která tyto mapy poskytla pro kvalitní naskenování. Následně byly georeferencovány a na jejich základě pak upravovány shapefile současného stavu. Ukázalo se, že na starších mapách není možné rozlišit komunikace I. třídy a dálnice. Silnice v těchto mapách (záleží také na měřítku) jsou rozlišeny pouze jako důležité spojnice nebo méně důležité. Vedlejší komunikace II. a III. třídy nejsou většinou zakreslené vůbec. Pro porovnání stavu dopravní sítě byla proto počítána délka těchto důležitých komunikací. Informace o hraničních přechodech a jejich počtu byla převzata ze stránek ministerstva dopravy dané země.

S ohledem na vymezení zkoumaného území v aktuálně platných hranicích Jihočeského kraje a spolkové země Horní Rakousko byla pro analýzu a syntézu dat ze souborů z různých časových období, tedy tříděných v odlišných, dobově platných administrativních hranicích, primárně použity polohové faktory. Uváděny jsou tak i dílčí nebo diskontinuitní časové řady, pokud je jejich zařazení účelné a ilustrativní.

Práce užívá postupy historické demografie s oporou o tzv. tvrdá data, soustředěná v přehledových tabulkách. Pro vysokou názornost vývojových a časových analýz byla velká část funkčních a časoprostorových závislostí vyjádřena graficky, prostřednictvím grafů a map. Veškeré geografické výstupy byly tvořeny v prostředí programu ArcGIS for Desktop 10.2.

Hranicí se pro účely této práce v souladu s definicí Franze Heigla rozumí právně fixovaná a/nebo v přírodě stanovená linie, která spojuje homogenní nebo heterogenní regiony, které tvoří administrativní, hospodářskou nebo politickou jednotu. Hranice může být zavřená, částečně otevřená a otevřená (Dokoupil, 2004).

### 3 Charakteristika a vymezení zájmového území

Zájmové území bakalářské práce je vymezeno Jihočeským krajem a spolkovou republikou Horní Rakousko. Jedná se o centrální oblast Evropy. Obě území mají podobnou rozlohu (viz mapa č. 1). Dále jsou tyto celky součástí evropského přeshraničního regionu Vltava – Dunaj (Moldau – Donau), společně s Dolním Rakouskem, krajem Vysočina, Plzeňským krajem a Svobodným státem Bavorsko.

**Tabulka č. 1: Porovnání základních charakteristik Jihočeského kraje a Horního Rakouska**

Základní charakteristiky		
	Jihočeský kraj	Horní Rakousko
Rozloha (km <sup>2</sup> )	10056 ( <sup>1</sup> 11348)	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

#### 3.1 Jihočeský kraj

Jihočeský kraj představuje geograficky uzavřený celek, jehož jádro tvoří jihočeská kotlina s Českobudějovickou a Třeboňskou pánví. Na jihozápadě je obklopena Šumavou, na severozápadě výběžky Brd, na severu Středočeskou žulovou vrchovinou, na východě Českomoravskou vrchovinou a na jihovýchodě Novohradskými horami. Kraj má rozlohu 10 056 km<sup>2</sup>, což je 12,8% rozlohy ČR. Převážná část území leží v nadmořské výšce 400 – 600 m. Nejvyšším místem je šumavský vrchol Plechý (1378 m), místem s nejnižší nadmořskou výškou je hladina Orlické přehrady (330 m).

Jihočeský kraj má nejmenší hustotu zalidnění z celé České republiky, zalidnění kraje je značně nerovnoměrné. V pěti největších městech žije více než třetina obyvatel.

<sup>1</sup> Rozloha Jihočeského kraje v letech 1960 – 2000. Okres Pelhřimov byl v roce 2000 přiřazen k nově vzniklému kraji Vysočina.

Největším městem jsou České Budějovice s téměř 100 tisíci obyvateli, které jsou přirozeným centrem kraje, Tábor (36 tis. obyvatel), Písek (30 tis. obyvatel), Strakonice (23 tis. obyvatel) a Jindřichův Hradec (22 tis. obyvatel). Celkem je v kraji v současné době 623 samosprávných obcí s téměř 2 000 osadami. Podstatnou část hranice kraje tvoří státní hranice s Rakouskou republikou a Spolkovou republikou Německo (v celkové délce 323 km), dále sousedí s kraji Plzeňským, Středočeským, krajem Vysočina a Jihomoravským krajem (ČSÚ, 2014).

Jihočeský kraj není příliš bohatý na nerostné suroviny. Převažuje těžba štěrkopísků, stavebního kamene, cihlářských hlín a v omezené míře keramických jíílů, vápence a grafitu. Významným přírodním bohatstvím jsou lesy, které zaujímají více než třetinu plochy kraje. Proto má z odvětvového hlediska největší význam zemědělství. V rostlinné výrobě převažuje pěstování obilovin, olejnin a píce, významná je též produkce brambor. V živočišné výrobě se jedná především o chov skotu a prasat. Celkově se zde vytváří zhruba 10,5 % zemědělské produkce České republiky. Dlouholetou tradici má v kraji rybníkářství. Celková plocha rybníků, v nichž se chovají ryby, se pohybuje kolem 25 000 ha. Vytváří se v nich polovina produkce ryb České republiky, významný je také podíl v chovu vodní drůbeže (kachen a hus). Průmyslová výroba je koncentrována především v českobudějovické aglomeraci, výraznější podíl průmyslu je rovněž v okresech Tábor a Strakonice.

Druhým ekonomicky významným odvětvím je cestovní ruch. Přírodního prostředí s vysokou lesnatostí, vodními plochami a velkým počtem kulturních památek (2 rezervace UNESCO) je využíváno k návštěvám a rekreaci občany z celé ČR a v hojné míře i zahraničními turisty. V letním období láká zejména oblast Lipna, Orlíku, jihočeských rybníků a Šumavy, v zimě pak lyžařské areály Zadov – Churáňov a Lipno – Kramolín. V roce 2009 se v kraji v 974 statisticky sledovaných hromadných ubytovacích zařízeních ubytovalo více než 917 tis. návštěvníků, z toho téměř třetinu tvořili zahraniční hosté, převážně z Německa, Nizozemska a Rakouska. Průměrná doba pobytu jednoho zahraničního návštěvníka dosahovala 3,3 dne (ČSÚ, 2014).

Z hlediska dopravy má Jihočeský kraj strategickou polohu ležící na spojnici Berlín – Praha – Linec. Toto dopravní spojení však není vybudováno. V současné době je ve výstavbě dálnice D3, která má kraj napojit na republikovou dálniční síť. Krajem prochází dvě silnice evropského významu, E55 (v trase budoucí D3) ve směru Dolní

Dvořiště - České Budějovice - Praha a E49, která z Českých Budějovic pokračuje směrem na Plzeň. Na hranicích s Horním Rakouskem je jeden železniční přejezd (Horní Dvořiště) a čtyři silniční přejezdy. Dva z těchto přechodů jsou sjízdné pro nákladní a autobusovou dopravu z čehož pouze jeden (Dolní Dvořiště) leží na silnici I. třídy.

### 3.2 Spolková republika Horní Rakousko

Na rozdíl od Jihočeského kraje se jedná o geograficky rozmanité území. Od severu k jihu se rozděluje na tři rozdílné geomorfologické oblasti. Oblast na sever od Dunaje se nazývá Mühlviertel, jde o hornatinu tvořenou převážně žulovými a rulovými horninami. Jedná se vlastně o výběžek Českého masivu (Šumava). Je to typické nízké pohoří, které se zvedá směrem k severu. Nejvyšším bodem je Plechý či Plöckenstein (1379 m n. m.). Jižně od Dunaje se rozkládá severní úpatí Alp (Hornorakouské alpské předhůří), což je pahorkatina s nejvyšší nadmořskou výškou 801 m. Na jihu se rozkládá pohoří Alpy. Ty jsou rozděleny řekami Salzach a Enns na východní Hornorakouské Alpy a západní Salcbursko-hornorakouské Alpy. Zde se nacházejí pro Horní Rakousko dva klíčové regiony, Solná komora a Pyhrn-Eisenwurzen. Nejvyšším vrcholem je Hohen Dachstein (2995 m n. m.), který je společným vrcholem se spolkovou zemí Štýrsko.

Horní Rakousko má třetí největší hustotu zalidnění. Stejně jako v případě Jihočeského kraje je zalidnění nerovnoměrné. Největším městem a zároveň správním centrem je Linec (190 tis. obyvatel), Wels (58 tis. obyvatel) a Steyr (38 tis. obyvatel). Celkem má země 444 obcí, které se rozdělují do 15 politických okresů. Na severu sousedí s Jihočeským krajem a na západě s Dolním Bavorskem. Dále sousedí se spolkovými zeměmi Dolní Rakousko, Štýrsko a Salcbursko (Statistik Austria, 2014).

Historicky důležitá je těžba kamenné soli, především v oblasti Solné komory. Do roku 1995 probíhala těžba lignitu v oblasti Hausruck Wald (západně od Grieskirchen). Další nerostné suroviny, které se průmyslově těží, jsou ropa a zemní plyn, kaolin nebo křemen. Horní Rakousko patří mezi hlavní průmyslové oblasti Rakouska. Mezi nejdůležitější odvětví se řadí kovovýroba, strojírenství a chemický průmysl. Velkou roli v hospodářství země zastává také cestovní ruch, především oblasti Solné komory a Alp na jihu či Šumavy na severu jsou velmi navštěvované jak obyvateli Rakouska, tak i

turisty z Německa a České republiky. V létě se jedná především o horskou turistiku a koupání, v zimě především o sjezdové lyžování na ledovcích.

Horním Rakouskem procházejí velmi významné dopravní tahy, které mají především východo – západní směr, který kopíruje tok Dunaje. Z dálniční sítě jsou nejvýznamnější A1, A7, A8 a A9. Ty mají směr západ – východ a spojují Vídeň a Německo. V současné době se buduje dálnice S10 vedoucí ze severu na jih, a měla by propojit Prahu a Linec. Z důležitých železničních tratí prochází územím Horního Rakouska Západní dráha. Další významnou dopravní tepnou je řeka Dunaj, největšími přístavy jsou Linec a Enns.

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



## 4 Vývoj dopravního propojení mezi Jihočeským krajem a Horním Rakouskem

### 4.1 Preindustriální období

#### 4.1.1 Staré obchodní cesty

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 Lince přes Haselgraben, Zwettl an der Rodl, Hellmonsödt, Bad Leonfelden a Weigetschlag 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 (Hladík, 2004). 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 mytného a spotřební daně. Celnice se naopak rozmnožily při vnějších hranicích s Bavorskem, Saskem a Slezskem (Komlosy, 1995). Tato skutečnost podporovala rozvoj oboustranných hospodářských vztahů.

#### 4.1.2 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, zatímco 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 odbytí ve Vídni, kde bylo výhodně zpeněženo. Návrh na zřízení plavebního kanálu vypracoval inženýr Josef Rosenauer<sup>2</sup> (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).

---

<sup>2</sup> Josef Rosenauer (1735-1804) 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 (Mayer - Hladík, 2013).

Konečným cílem Rosenauerova projektu byl potok Světlá voda (Lichtwasser) nedaleko bavorské hranice (Hladík, 2004).

S realizací unikátního vodního díla se začalo až o čtrnáct 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. 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). 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). Ve druhé polovině 19. století klesala poptávka po palivovém dříví, protože se z Moravy a Slezska po Severní dráze císaře Ferdinanda začalo do Vídně levně dovážet uhlí. Naopak stoupla poptávka po stavebním dříví. 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 – Želnavo, 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 Mühlviertel nabízely levnější možnosti přepravy. V roce 1911 byla na české straně železnice prodloužena přes Černý Kříž až do

Haidmühle 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. 2: Přehled plavby dřeva kanálem ve vybraných letech**

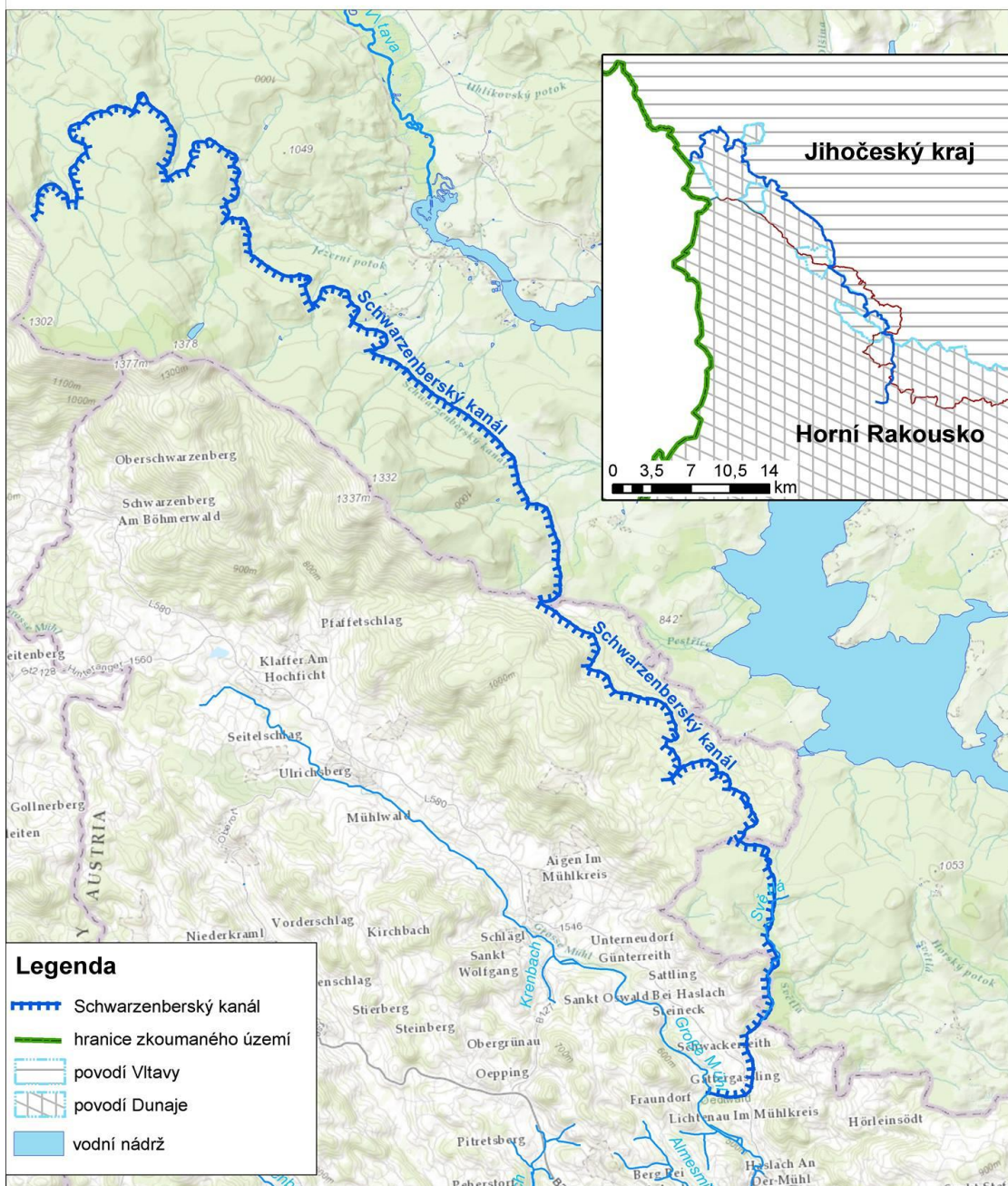
<b>Rok</b>	<b>m<sup>3</sup></b>	<b>Rok</b>	<b>m<sup>3</sup></b>
1791	39802	1953	12000
1792	30990	1954	15000
1793	43338	1955	10700
1796	61854	1956	10500
1797	66880	1957	0
1790-1802	843361	1958	0
1808	79211	1959	1044
1790-1815	2106620	1960	579
1824	101819	1961	2700
1830	94525		
1834	138252		

Zdroj: Hladík, 2004, s. 21, vlastní úprava






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

Mapa č. 2: Schwarzenberský plavební kanál

## SCHWARZENBERSKÝ PLAVEBNÍ KANÁL



### Legenda

-  Schwarzenberský kanál
-  hranice zkoumaného území
-  povodí Vltavy
-  povodí Dunaje
-  vodní nádrž



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

## 4.2 Období raného kapitalismu

### 4.2.1 Koněspřežní železnice

Kromě tradiční dopravy po silnici se pro bezpečnější a plynulejší přepravu zboží hledaly i alternativní trasy. Již ve 14. století přišla zmiňovaná myšlenka propojit řeky Dunaj a Vltavu. Veškeré dosavadní plány na vybudování vodního kanálu spojující tyto řeky skončily neúspěchem. V roce 1807 byla založena Česká hydrotechnická privilegovaná společnost. Výměna zboží mezi Rakouskem a Českem neustále rostla a projekt přes svou finanční náročnost měl svou logiku. Záměr nabýval na intenzitě i díky aktivitám rodiny Lannů. Technický pokrok a zkušenosti s plavebním kanálem v Uhrách spojujícím řeky Dunaj a Tisu otvíraly cestu vodnímu kanálu Dunaj - Vltava. Dne 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. Proto se musel seznámit s místními podmínkami a procestovat celý kraj, kudy mělo vést vodní dílo. 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 (Hajn, 2004).

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. 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. 3.).

**Tabulka č. 3: Položky zahrnuté ve stavbě koněspřežky**

<b>Přehled nákladů koněspřežní železnice</b>	<b>Cena (zlatky)</b>
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

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 podnikl 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 C. k. 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 Linec. 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 natolik, 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 vyvolal velký ohlas. Podle dochované vyhlášky stála jízda z Leopoldschlagu do Budějovic 8 krejcarů za 1 vídeňský cent nákladu, 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. Pravidelná přeprava zboží mezi Budějovicemi a Pramhőfem 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). Doprava zboží na celé trati byla zahájena 1. srpna 1832. Původně měla koněspřežní železnice sloužit jenom k dopravě zboží, ale byla provozována už od samého začátku v upravených silničních kočárech. Rok 1834 přinesl první vozy určené pro přepravu osob, zároveň byly na jaře zahájeny vyměřovací práce a v létě výstavba prodloužení tratě do Gmundenu. 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 a celá trasa Gmunden - Linec - Urfahr - České Budějovice tak byla propojena. Dne 10. května 1836 oficiálně schválená doprava osob nebyla zpočátku celoroční. Doprava osob fungovala pouze od dubna do října, protože vozy neměly žádné vytápění. Jelikož se Gmunden stal ve 30. letech 19. století významným lázeňským městem, došlo v roce 1842 k prodloužení až k samotnému břehu Traunského jezera.

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.

**Tabulka č. 4: Stanice koněspřežní železnice České Budějovice- Linec - 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

Na celé trati s vedlejší tratí 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 vyjžděly 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.

Koněspřežní 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).

Z níže přiložené tabulky č. 5 a grafů č. 1 a 2 jasně vyplývá rozdílná funkce koněspřežky. Trasa Linec – Gmunden byla mnohem více využívána pro přepravu osob



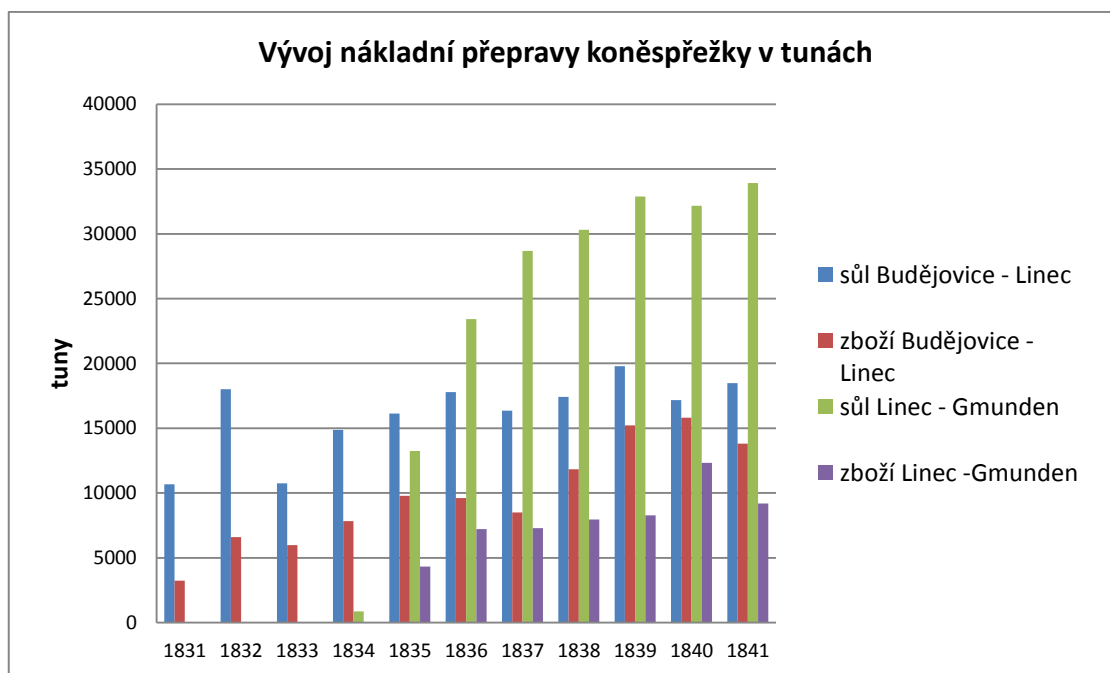
a soli. Od roku 1834 do roku 1841 přepravila koněspřežka z Lince do Gmundenu více než 600 000 osob. Pro srovnání trasa České Budějovice – Linec ve stejných letech přepravila pouze 53 000 osob. Při porovnání přepravy soli je také patrné větší využití trasy Linec - Gmunden, a to i přesto, že tato trasa byla plnohodnotně zprovozněna až v roce 1835. Hlavní přepravní funkcí na trati České Budějovice – Linec byla přeprava zboží. Celkově bylo přepraveno více jak 100 000 tun zboží, což je téměř dvakrát tolik, než dokázala přepravit trasa Linec- Gmunden.

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

Trať	České Budějovice - Linec			Linec - 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
<b>Celkem</b>	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

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 chatrný železniční svršek nemohl unést parní lokomotivu. Celá železniční trať

musela být předělána. Modernizace byla nevyhnutelná 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 - Linc 31. května 1856. Počátkem roku 1870 majitelka železnice - společnost Dráhy císařovny Alžběty - dala celou dráhu zrekonstruovat na parostrojní železnici v úseku Linc - České Budějovice. Seno bylo vytlačeno párou. Největší přestavby byly nutné na rakouské části železnice, která byla stavěna levněji pod vedením Matthiase Schönerera. Schönererova trasa byla 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. Jeho trasa byla velice dobře propočítána a upravená, 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 po Gerstnerově trase už v roce 1870, to je dva roky po začátku přestavby. Parní lokomotiva tehdy jezdila mezi Českými Budějovicemi a Certlovem (dnes Rybník). V roce 1870 se zastavil provoz koněspřežní železnice v úseku České Budějovice – Kerschbaum a v roce 1872 na posledním úseku mezi Lincem a Lestem. Dne 12. prosince 1873 dorazila z Lince do Českých Budějovic první parní lokomotiva.

#### 4.2.2 Železnice

V monarchii udělil císař Ferdinand I. privilegium ke stavbě první parní železnice v císařství z Vidně do Nového Bohumína v roce 1836. Během poloviny 19 století již bylo jasno, že koněspřežní železnice nemůže konkurovat páře.

V letech 1841 až 1843 bylo v celém rakouském císařství provozováno sedm železnic, viz tabulka č. 6. Čtyři železnice byly koněspřežní a tři železnice již parostrojní. Celkově bylo v monarchii 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).

**Tabulka č. 6: 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	
<b>Parostrojní</b>	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
<b>Koněspřežní</b>	Linec – Gmunden	108757	43740	680	691	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

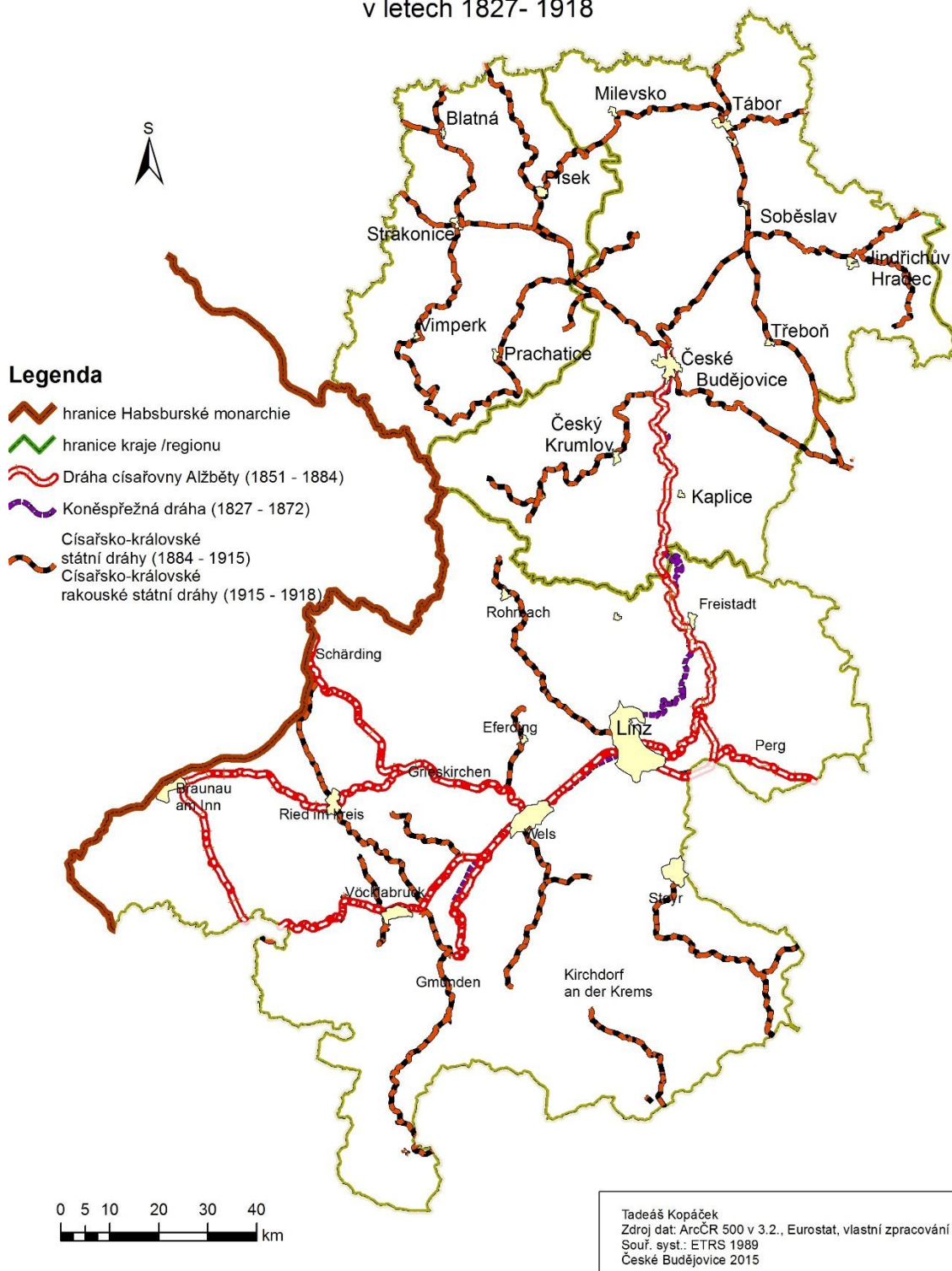
Zdroj: Hlavačka, 1990, s. 43-44

České Budějovice protínala i Dráha Františka Josefa. První úsek byl zprovozněn roku 1868 na trase Č. Budějovice – Plzeň, v roce 1870 byla otevřena trať Č. Budějovice – Č. Velenice (Gmünd). Od 20. prosince začala jezdit pravidelná přímá linka pro přepravu mezi Lincem a Budějovicemi (Hlavačka, 1990).

Také Horní Rakousko se otevřením Západní dráhy Vídeň – Linec - Salzburg zapojilo oboustranně do evropské železniční sítě (Kučerová, 2008). Základní železniční síť, která se utvářela 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 se výrazně podílely na dopravě dřeva ze Šumavy. Železnice Rybník – Lipno, vyprojektovaná a realizovaná jako dráha elektrická, byla dokončena v roce 1911. Byla to poslední postavená místní dráha v Čechách.

Mapa č. 3: Železniční doprava v Jihočeském kraji a Horním Rakousku v letech 1827-1918

ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA V JIHOČESKÉM KRAJI A HORNÍM RAKOUSKU  
v letech 1827- 1918



### 4.2.3 Silnice

Počátek 19. století přinesl Česku systematickou výstavbu státních silnic a vytvoření organizačních a administrativních struktur. Díky tomu došlo k velkému zlepšení údržby silnic, na kterou byl určen výtěžek z vybírání mýta. Mýta na začátku 18. století byla různého druhu, například provozní, koňská, dobytčí, vodní, židovská 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). 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). 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 přívozů a mostů. Systém pronájmu se bohužel neosvědčil a silnice začaly chátrat. Z důvodu nedostatečných prostředků pokračovaly stavby velmi pomalu. V roce 1792 bylo v Čechách hotovo asi 461 kilometrů silnic a v 1799 bylo hotovo 523 kilometrů silnic. Rok 1791 znamenal 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).

Délka státních silnic v Českých zemích činila v roce 1804 pouze 609 kilometrů, ale o dvacet let později už 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.

### 4.3 Meziválečné období 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). 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).

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). Postupně toto území obsadilo československé vojsko.

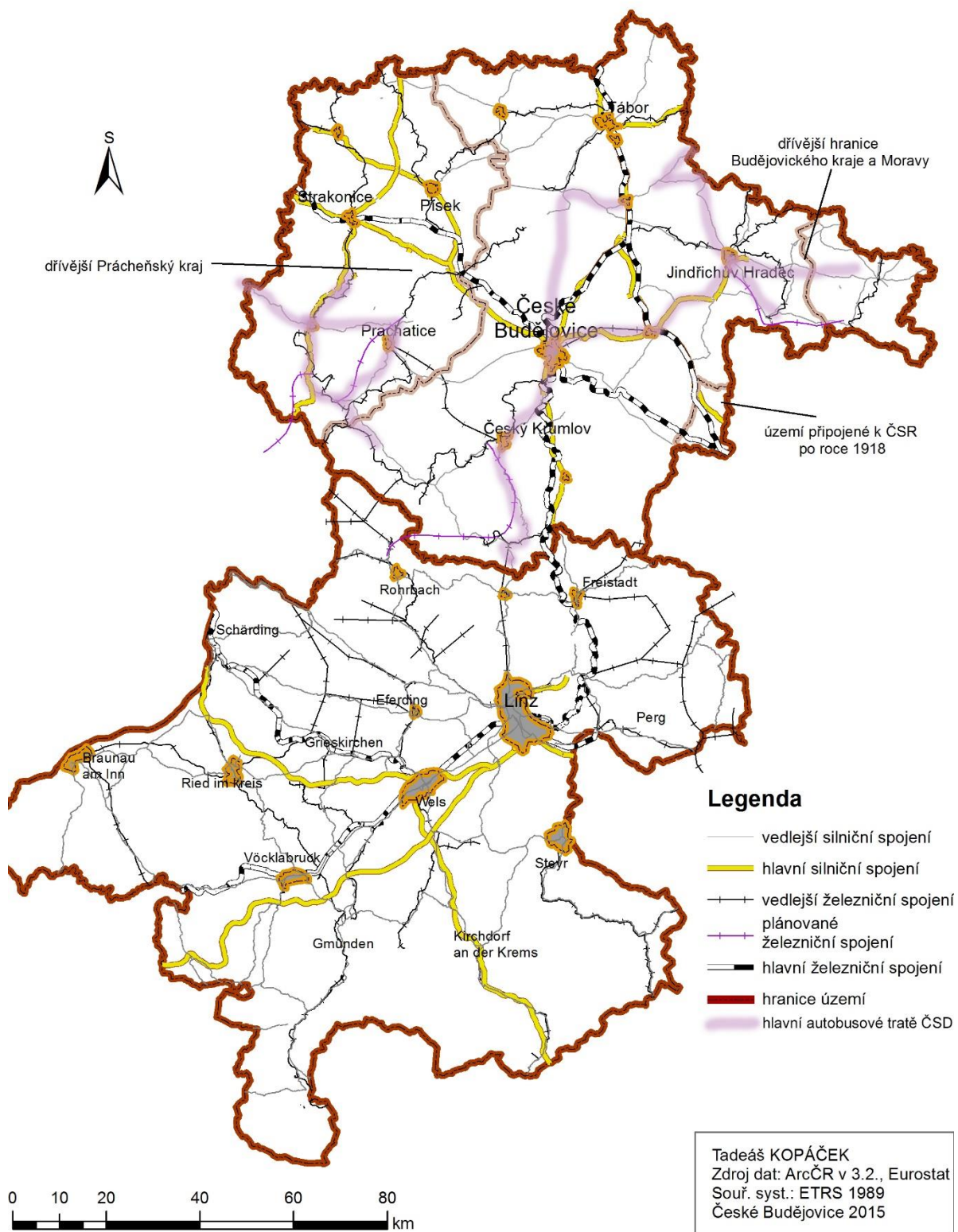
Rozpad monarchie představoval nejvýznamnější změnu ve střední Evropě v rámci poválečných mírových ujednání (Gross, 2010). V roce 1919 se konala v Paříži konference, která měla vyřešit nové uspořádání Evropy. Jednání o novém rakouském státu probíhala na zámku Saint Germain. Československu se podařilo za podpory vítězných mocností prosadit požadavek zachovat teritoriální integritu českých zemí oproti všem představám stanovení hranic podle etnických principů. Mírové smlouvy řešily i nastalé změny v dopravním systému, jehož vývoj ukazuje následující mapa č. 4.



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



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 v tabulce č. 7, že vzájemný obchod se během jednoho desetiletí snížil na třetinu a po nástupu nedemokratického klerofašistického režimu v Rakousku 1933 se prakticky zastavil.

**Tabulka č. 7: Vzájemný zahraniční obchod Československa a Rakouska 1920-1937**

<b>Výměna zboží mezi ČSR a Rakouskem (v mil. Kčs)</b>		
<b>Rok</b>	<b>Dovoz</b>	<b>Vývoz</b>
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. Vývoj dopravního spojení byl v následujících letech spjatý 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).

V meziválečném období se tedy Mühlviertel a sousedící jihočeské okresy staly regiony pohraničními. V protikladu ke směru sever-jih, který byl v monarchii rozhodující, nabyl v nové Československé republice na významu směr západ-východ. Jihočeský kraj se dostal mimo tuto osu. Měl málo spojů s průmyslovými centry Čech a Moravy, nedisponoval 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).

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 Jihočeském kraji 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. Doplnění silniční sítě tak, aby na ní byla připojena každá obec, by vyžadovalo vybudování 1574 km okresních silnic. Při urychleném stavebním postupu bylo možné postavit asi 16 km silnic ročně. To by znamenalo 100 let, než by českých jih dosáhl ideálního stavu, v kterém by každá obec a osada byla propojená se silniční sítí. Rozvoj silnic byl tedy neuspokojivý, potýkal se zvláště se špatnou kvalitou povrchu vozovek a jejich údržbou. Současně panovala nespokojenost s možným odloučením kraje od mezinárodních tras, které se plánovaly ve státních návrzích. Konkrétně se jednalo o spojnicí Vídně a Berlína vedenou přes Prahu, Tábor a J. Hradec. V jihočeských plánech bylo navíc požadováno přímé spojení Berlína a Lince přes České Budějovice (Jižní Čechy, 1937).

*Tabulka č. 8: Délka silniční sítě ve vybraných okresech Jihočeského kraje v km*

	<b>1914</b>	<b>1918</b>	<b>1926</b>	<b>1937</b>
<b>České Budějovice</b>	331	365,6	410	473
<b>Jindřichův Hradec</b>	282	283	346	427,2
<b>Kaplice</b>	293	293	306	327,7
<b>Český Krumlov</b>	314	326	342	377,5
<b>Prachatice</b>	249	345	350	405,3
<b>Třeboň</b>	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). 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.

#### 4.4 Období Protektorátu Čechy a Morava (1938-1945)

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

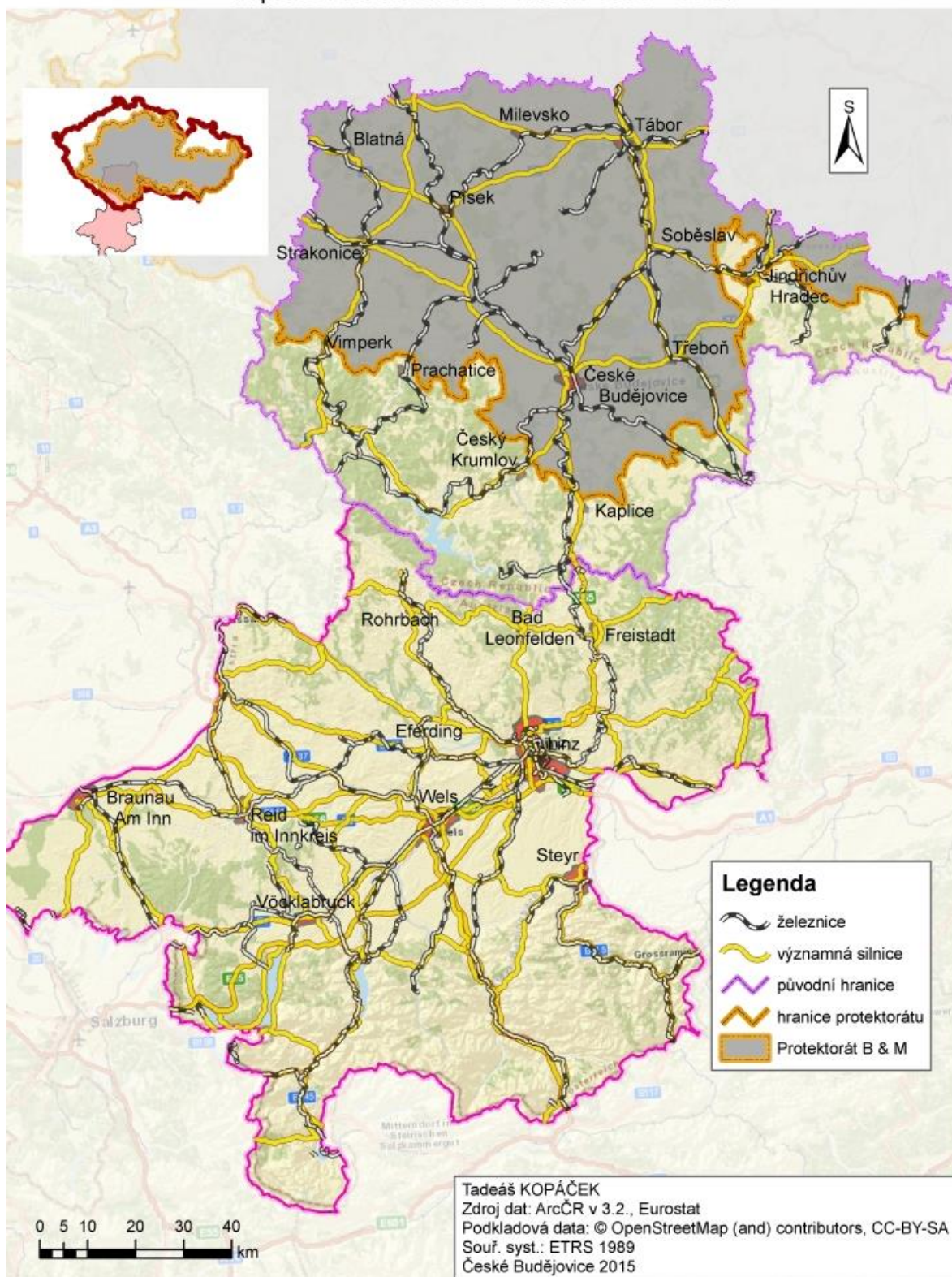
Poté se zhoršovaly i vzájemné vztahy Německa a Československa, které vyvrcholily ztrátou pohraničních území podle Mnichovské dohody ze září 1938, viz mapa č. 5. Na hornorakouské hranici s jižními Čechami docházelo v té době ke střetům a menším přestřelkám. K Horním Rakousům – neboli k župě Horní Dunaj – byly přičleněny okresy Český Krumlov a Kaplice, později i soudní okres Nové Hrady, což představovalo území o rozloze 1747 km<sup>2</sup> s 95 284 obyvateli (Garscha, 1995). Jednalo se o okresy s převahou německého obyvatelstva. Dne 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



## 4.5 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 vyměňovali 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). Po převzetí tohoto území příslušníky československé pohraniční stráže se provoz na hranicích ztížil. Rakouské území Mühlviertel se dostalo pod sovětskou správu, která volný pohyb přes hranice dále 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).

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).

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 ostnatý drát napájený elektrickým proudem. 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 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 možné 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).

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 plánovaného hospodářství. Díky změně politické a hospodářské orientace došlo i ke změnám v oblasti dopravy. Jako hlavní změny můžeme uvést:



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

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, 2009). Do hlavní skupiny 9 dálnic se trasa (dálnice D3) směřující přes Č. Budějovice k rakouským hranicím nedostala. Teprve v roce 1987 byla mezi ně usnesením vlády ČSSR č. 24 dodatečně zařazena. 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, mezinárodní spojnice mezi severem a jihem Evropy.

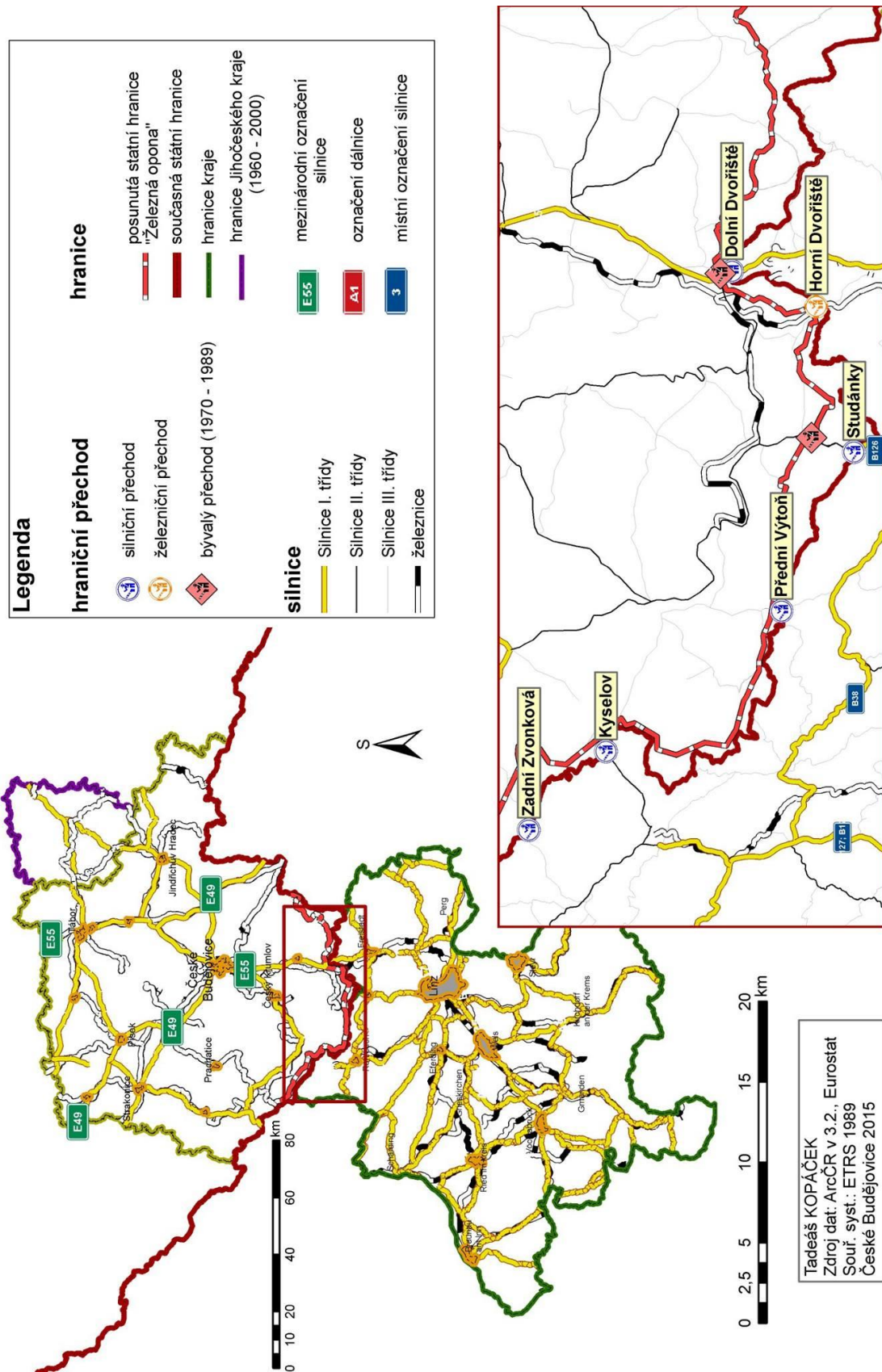
V železniční dopravě se prvořadým úkolem stala elektrifikace tratí a nahrazení parních lokomotiv výkonnějšími elektromotorovými. Jako první byla v roce 1967 dokončena elektrifikace trati Plzeň – Č. Budějovice a od konce 60. let začaly práce na elektrifikaci trati Č. Budějovice – Tábor. V blízkosti hornorakouských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

Zpomalení centrálně plánované ekonomiky ČSSR v 70. a 80. letech se projevilo už během 6. pětiletky (1976–1980), dalšího růstu bylo dosahováno za cenu vnější zadluženosti. Možnosti extenzivního rozvoje ekonomiky byly vyčerpány. Přejícné oživení v letech 1983 a 1984 bylo výsledkem zejména zvýšeného dovozu surovin, materiálů a energie ze Sovětského svazu. Změny v mezinárodních vztazích v druhé polovině 80. let byly spojené s Gorbačovovou reformní politikou sovětské perestrojky. Rozhodující podíl až 79% na československém zahraničním obchodě měly v letech 1986–1988 socialistické země, zejm. Sovětský svaz a státy RVHP. Československé zboží bylo ve vyspělých kapitalistických zemích vystaveno tvrdé konkurenci. Naši výrobci nebyli většinou schopni zajistit dodávky náhradních dílů a v zahraničí běžné servisní služby (Sekanina, 2007). To se odráželo v orientaci a objemech zahraniční dopravy a v přeshraničním efektu mezi Jihočeským krajem a Horním Rakouskem.

# 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 Horním Rakousku



Tadeáš KOPÁČEK  
 Zdroj dat: ArcČR v 3.2., Eurostat  
 Souř. syst.: ETRS 1989  
 České Budějovice 2015

## 4.6 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 stvrдили pád železné opony. Politické a hospodářské poměry v České Republice po roce 1989 vytvořily předpoklady k provozování a realizaci zásadních změn ve vzájemných 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).

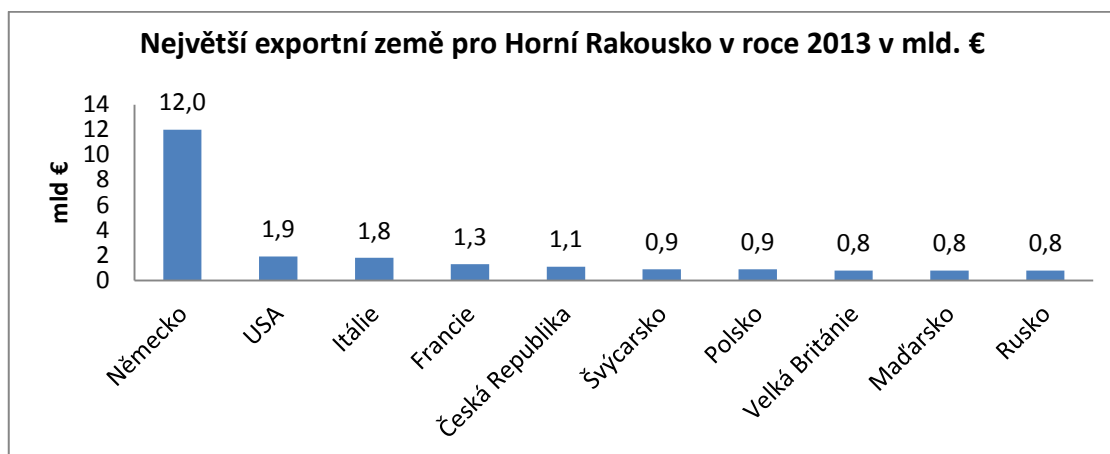
Z celkového pohledu České republiky nadále není Rakousko výrazným odbytištěm. Obecně Česká republika vyváží nejvíce do Spolkové republiky Německo (SRN), dle ČSÚ to bylo v roce 2007 31%, Rakousko má pouze 4% podíl na českém vývozu. Pro Jihočeský kraj je však Rakousko a především Horní Rakousko druhým nejdůležitějším obchodním partnerem, jak je patrné z tabulky č. 9. Pro opačné srovnání důležitosti vzájemných vztahů lze na grafu č. 3 porovnat exportní země, kam míří nejvíce exportu Horní Rakouska. Nejdůležitějším partnerem je opět SRN. V posledních letech je však Česká republika rychle rostoucím partnerem a podle statistik by měla předhlonit i Itálii.

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

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

Zdroj: ČSÚ, 2011, vlastní zpracování

**Graf č. 3: Největší exportní země pro Horní Rakousko v roce 2013 v mld. €**



Zdroj: Statistik Austria, 2014, zpracování vlastní

#### 4.6.1 Silnice a dálnice

První úvahy o spojení Prahy a Lince dálnicí přes České Budějovice pochází již z roku 1939. Když 1963 vznikala základní síť dálnic bývalého Československa, jihočeská dálnice v ní chyběla. Zanesení D3 do plánované silniční sítě bylo provedeno až k datu 1987. Navržená trasa D3 leží na hlavním mezinárodním silničním tahu E55, který spojuje Skandinávii s Řeckem. Od Českých Budějovic D3 přechází v rychlostní silnici R3 a směřuje na hraniční přechod Horní Dvořiště. Od hranic dále pokračuje Rakouskem jako rychlostní silnice S10 ve směru na Lince. První část budoucí dálnice byla otevřena v roce 1991, a to jako obchvat u Tábora. Mezi lety 2004 - 2005 byla k obchvatu připojena severní část po obec Chotoviny. Další část byla otevřena v úseku Nová Hospoda - Mezno v roce 2007 (Silnice a dálnice, 2009). V následujícím roce začala stavba zatím nejdelšího úseku Tábor - Veselí nad Lužnicí, na kterém byl zahájen provoz k roku 2013.

Mapa č. 7: Silniční síť Jihočeského kraje a Horního Rakouska v roce 2014



Z mapy č. 7 je patrný značný rozdíl hustoty silnic vyšších tříd. Mapa zobrazuje stav silniční sítě z roku 2013, kde je vidět rozestavěná část dálnice Linec - Dolní Dvořiště, která je v současné době těsně před dokončením. Hraniční přechod Dolní Dvořiště je jediný hraniční přechod ležící na silnici první třídy a má tudíž největší význam. Přes



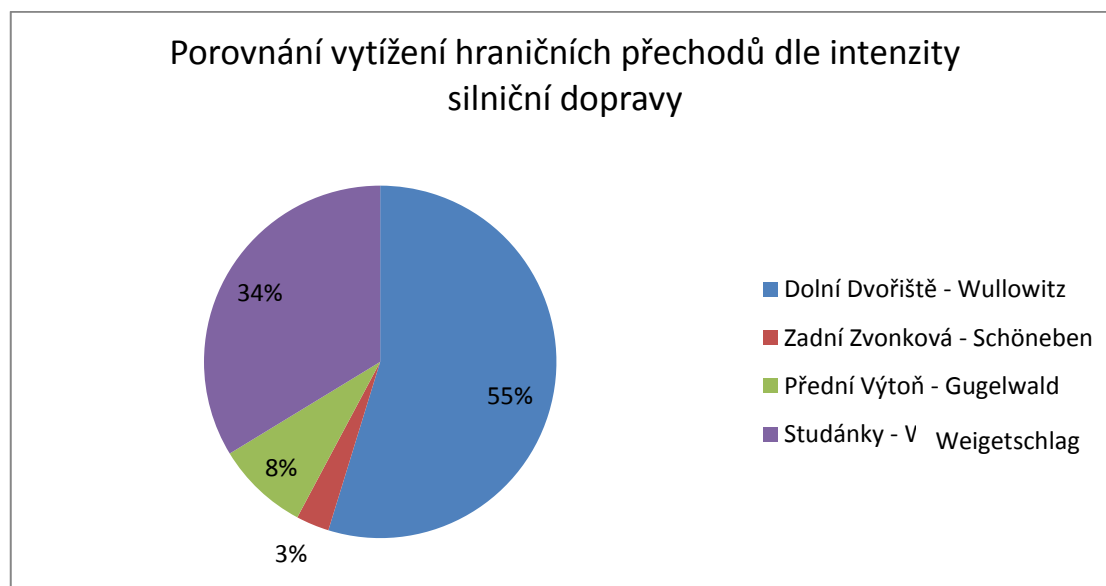
tento přechod proudí více jak 50% veškerého tranzitu mezi Jihočeským krajem a Horním Rakouskem, jak ukazuje graf č. 4. V rámci osobního tranzitu ho využije přes 65% lidí. Druhým nejvyužívanějším hraničním přechodem jsou Studánky. Nejméně využívanou je pak Zadní Zvonková, která je oficiálně uváděná jako přechod pro motocykly, ale v zimních měsících je, přestože má otevírací dobu od dubna do listopadu (viz. obr. č. 1), využívána i automobily na cestě do lyžařského střediska Hochficht.

**Obrázek č. 1: Hraniční přechody mezi Jihočeským krajem a Horním Rakouskem**

A RAKOUSKO								
Plešné jezero - Holzschlag	0-20 (15.4.-31.10.)		●					
Ježová - Iglbach	8-20 (1.4.-31.10.)		●	●				
Koranda - St. Oswald	8-20 (1.4.-31.10.)		●	●				
Zadní Zvonková - Schoneben	8-20 (15.4.-2.11.)		●	●	●			
Přední Výtoň - Guglwald	6-22 (15.3.-31.10.)		●	●	●	●		
Studánky - Weigetschlag	0-24		●	●	●	●	●	●
Dolní Dvořiště - Wulowitz	0-24		●	●	●	●	●	●

Zdroj: prepravce.cz

**Graf č. 4: Porovnání vytížení hraničních přechodů podle intenzity silniční dopravy**



Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování.

## 4.6.2 Železnice

Po roce 1989 došlo k optimalizaci železniční sítě a řada tratí byla zrušena. Jediná železniční trať č. 196 směřující přes České Budějovice do Lince byla v průběhu let postupně upravována a přizpůsobena pro vyšší rychlost. Tato trať se má stát součástí tranzitního koridoru TEN-T. Jedná se o IV. železniční koridor Stockholm – Drážďany – Děčín – Praha – Tábor – Veselí nad Lužnicí – České Budějovice – Horní Dvořiště – Linc – Salzburg – Ljubljana – Rijeka – Záhřeb (Svobodová, 2013). Trať číslo 196 mezi Českými Budějovicemi a Horním Dvořištěm je v celé své délce vystavěna jako trať jednokolejná. V rámci čtvrtého koridoru má být uzpůsobena pro provoz tažných vozidel elektrické trakce, který zajišťuje střídavá trakční soustava.

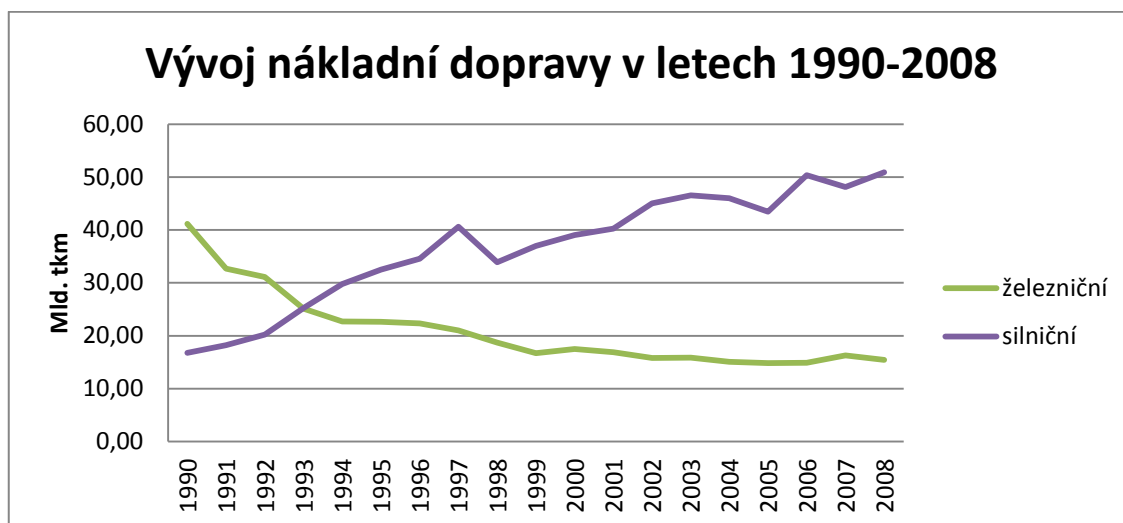
Přestože je železniční síť v ČR poměrně hustá (0,122 km železničních tratí na 1 km<sup>2</sup>), problémem je její rychlost, časová spolehlivost i kultura osobní dopavy. Nízké využití železniční dopavy v odlehlých oblastech a její ztrátovost vede v posledních letech k rušení některých tratí. K útlumu železniční dopavy přispívá kromě zastaralosti tratí a vlakových souprav i nárůst intenzity jiných druhů dopavy – zejména individuální automobilové.

Využití osobní i nákladní železniční mezistátní dopavy v porovnání se silniční výrazně klesá. Osobní železniční doprava mezi Jihočeským krajem a Horním Rakouskem nedosahuje ani 10 mld. oskm<sup>3</sup>. V posledních letech se snižuje i počet přepraveného nákladu (viz grafy č. 5 a 6). Přesto zůstává železniční doprava mezi jižními Čechami a Horním Rakouskem klíčová a tvoří součást celoevropsky strategického IV. koridoru.

---

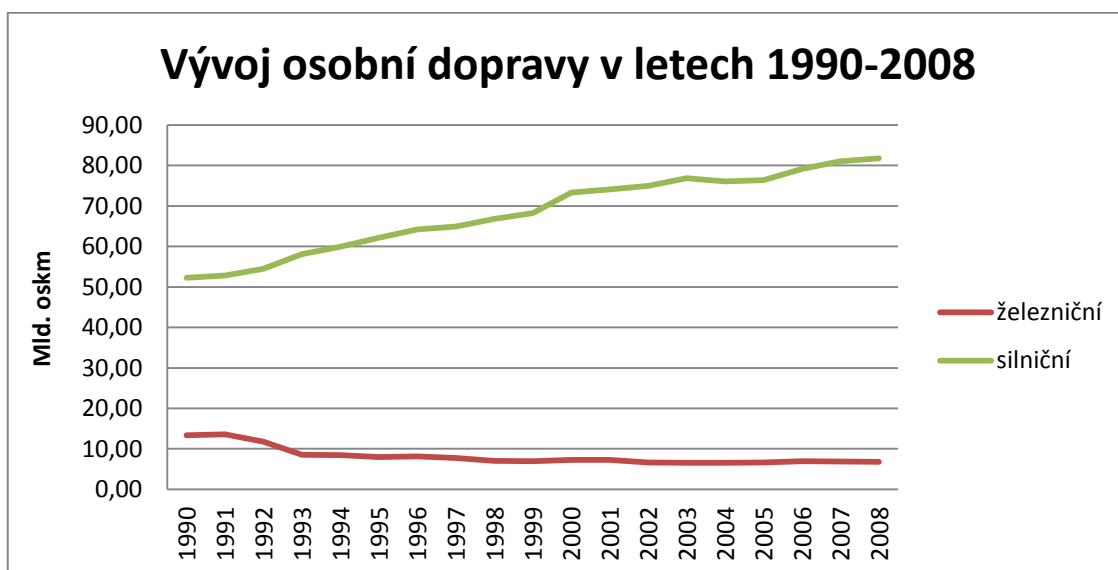
<sup>3</sup> oskm = osobokilometr: 1 oskm představuje přepravu 1 osoby na 1 km  
tkm = tunokilometr: 1 tkm představuje přepravu 1 tuny nákladu na 1 km

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



Zdroj: Silnice a dálnice, 2009, zpracování vlastní

Graf č. 6: Vývoj osobní dopravy v letech 1990 - 2008 v ČR



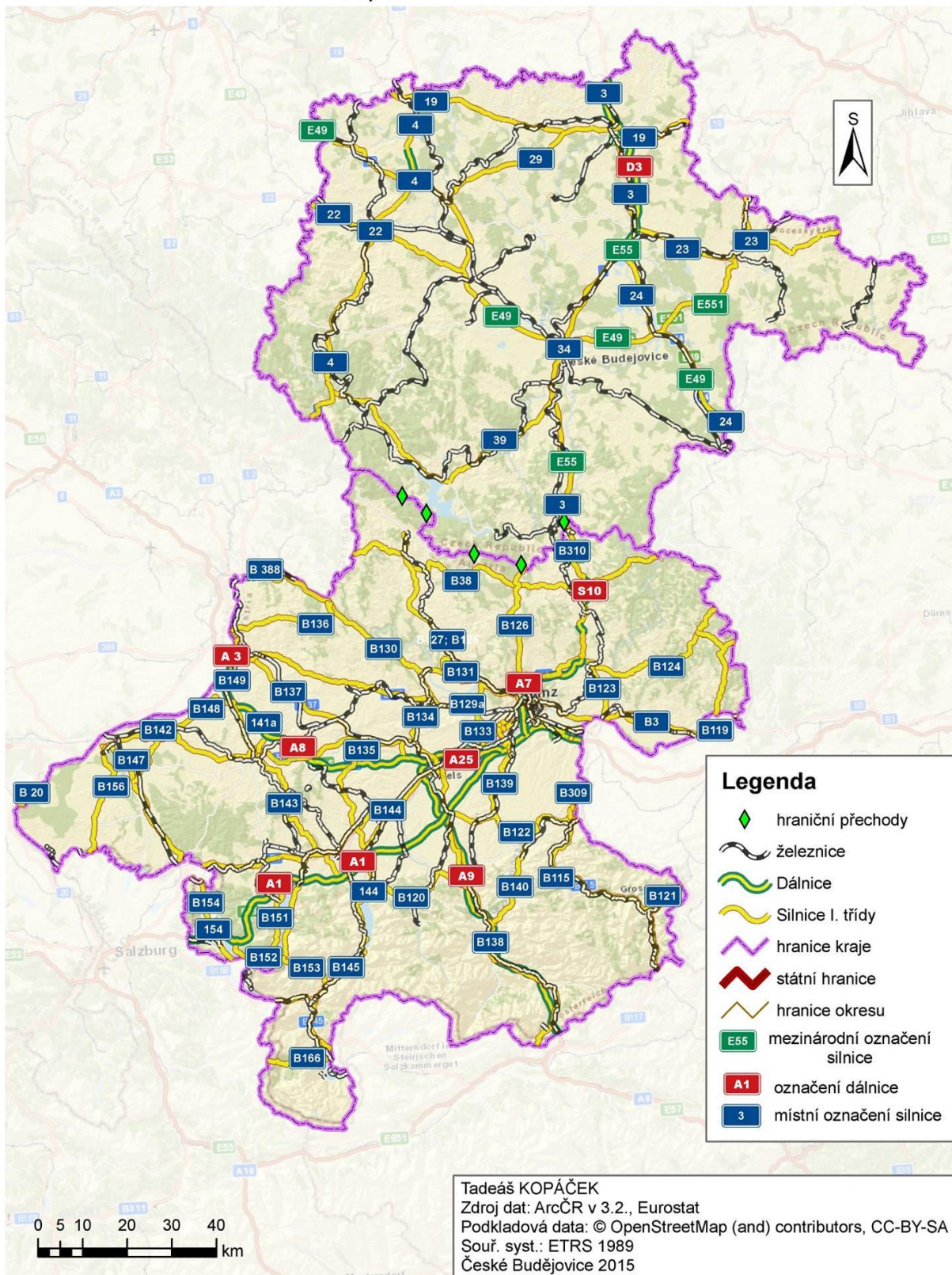
Zdroj: Silnice a dálnice, 2009, zpracování vlastní



Mapa č. 8: Dopravní síť v roce 2014 v Jihočeském kraji a Horním Rakousku

## JIHOČESKÝ KRAJ A HORNÍ RAKOUSKO

dopravní síť v roce 2014



## 5 Vliv funkce hranic na dopravní propojení

Politicko-geografické vymezení hranice respektuje obvyklé členění na dva základní typy:

- a) hranice přírodní, jejichž průběh je dán fyzicko-geografickými prvky v krajině (reliéf, vodní tok), které jsou funkční a splňují svůj účel, jestliže jsou oddělenými společnostmi vnímány jako přírodní bariéra;
- b) hranice umělé, antropogenní, spojené s činností člověka, vymezené kulturními prvky - hranice etnické (národnostní), historické, geometrické a astronomické.

Významným krokem pro posuzování vlivu funkce hranic na dopravní propojení bylo stanovení periodizace jednotlivých etap, charakterizovaných na základě propustnosti (permeability) hranic:

- a) Otevřené
- b) Částečně otevřené
- c) Uzavřené

Byly definovány tyto základní etapy:

- 1) 1827 – 1918 - období charakteristické volnou propustností, vnitrostátní hranice je administrativního charakteru, vymezuje hranici regionu, jako je kraj, okres apod. Typ hranice otevřené.
- 2) 1918 – 1938 – vytvářejí se hranice s nutnou kontrolou osob a placení cla. Dochází k prvnímu omezení propustnosti, které však významně neblokuje pohyb obyvatel a zboží. Státní hranice začíná mít poprvé charakter bariéry. Typ hranice částečně otevřené.
- 3) 1939 – 1945 - hranice se výrazně posunuje do vnitrozemí, pohyb obyvatelstva po vyhlášení protektorátu je velmi omezen, nastolena válečná organizace dopravního propojení. Typ hranice uzavřené.
- 4) 1948 – 1989 - vznikem železné opony dochází de facto k hermetickému uzavření hranic. Hranice je opět posunuta do vnitrozemí. Zakázané pásmo je

zřízeno cca 2 km od liniových státních hranic, utváří se vnitrostátní zonální hraniční pásmo, kam je přístup striktně omezen. Systém oplocení vytváří fyzickou bariéru. Typ hranice uzavřený.

- 5) Po roce 1989 dochází k pádu železné opony. V přístupové fázi se jedná o částečně otevřenou hranici. Nutná je pasová kontrola a na zboží je nadále uvalené clo. Náklad směřující ven i dovnitř je kontrolován. Po vstupu ČR do Evropské Unie v roce 2004 a Schengenského prostoru v roce 2007 je umožněn volný pohyb zboží a osob. Typ hranice otevřený.

Na propustnost hranic je v případě Horního Rakouska a Jihočeského kraje vždy třeba pohlížet nejen z politicko-geografického pohledu možnosti volného pohybu osob a zboží bez nutnosti kontroly či cla, ale také z hlediska fyzicko-geografických podmínek (pohoří Šumava) a kulturní identity (jazykové a národnostní). To vše ovlivňuje dopravní dostupnost a propojení mezi regiony, kdy převahu dlouhodobě má doprava nákladní (tranzitní).

Příhraniční region je oproti jiným regionům charakteristický vlivem hranice, tedy je v něm patrný hraniční efekt (Dokoupil, 2004). Jihočeský kraj z tohoto pohledu představoval od poloviny 20. století dlouhodobě izolovaný příhraniční region, charakteristický pro centralistický systém koncentrující obyvatelstvo, produkci a správu do centrálních oblastí na úkor příhraničních oblastí. Obchodní komunikace a dopravní propojení změnilo orientaci z původního hlavního severo–jižního směru (Praha – Vídeň nebo Linec) na vnitrostátní. Odklon mezinárodních dopravních tahů a významných hraničních přechodů podstatně ovlivnil pohraniční efekt. Absencí nerostných surovin v regionálních centrech Jihočeského kraje nevznikaly žádné velké průmyslové podniky a tudíž nebyla potřeba rozšiřovat silnice pro nákladní dopravu, resp. zvyšovat kapacity stávajících. Jihočeský kraj není do dnešní doby napojen na dálniční síť České republiky a má nejmenší počet hraničních přechodů vhodných pro nákladní dopravu (neuvažuje se Vysočina, která nemá hranici s cizím státem). Vliv funkce hranic je analogicky sledovatelný i na mikroregionální úrovni, jak uvádí T. Havlíček na příkladu monitorování difúzních hraničních afektů na Českokrumlovsku. Ukázalo se, že obce ležící podél hlavního regionálního dopravního tahu od hraničního přechodu Studánky - Weigetschlag, jako jsou Větrní a Český Krumlov, vykazují daleko více hraničních efektů, než některé obce ležící hranici blíže (Jeřábek, 2004).

Horní Rakousko má s Jihočeským krajem celkem 7 propojení, z nichž pro nákladní dopravu jsou použitelné pouze dva a jenom jeden leží na silnici I. třídy, která má pouze dva pruhy a je statisticky velmi nebezpečná (časté smrtelné nehody). Oproti tomu hranice mezi Bavorskem a Horním Rakouskem má celkem 17 hraničních přechodů, z nichž 4 leží na dálnici či silnici evropského významu.

Fyzicko-geografické podmínky nehrají v pohraničním efektu tak důležitou roli, jak na první pohled vypadá. Pro srovnání můžeme použít příklad horského masivu Alp v jižní části Horního Rakouska. Na rozdíl Jihočeského kraje jsou zde vybudovány dálnice nebo silnice první třídy. Odlišná kvalita dopravního propojení je patrná v celkovém stavu silniční sítě, jak dokládá přiložená tabulka č. 10.

**Tabulka č. 10: Porovnání silniční sítě Jihočeského kraje a Horního Rakouska**

	<b>Jihočeský kraj</b>	<b>Horní Rakousko</b>	<b>Jihočeský kraj<sup>4</sup></b>
Rozloha	10 056 km <sup>2</sup>	11 982 km <sup>2</sup>	11 364 km <sup>2</sup>
Dálnice <sup>5</sup>	46,2 km	745,2 km	81,5 km
I. třída	648,9 km	1623,3 km	728,8 km
II. třída	1576,2 km	2379,1 km	1949,9 km
III. třída	3380,9 km	3142,2 km	3863,8 km

Zdroj: Vlastní zpracování GIS. ArcČR 3.2. a Eurostat

<sup>4</sup> Pro srovnání jsou uvedeny údaje za Jihočeský kraj, který byl až do roku 2000 prakticky stejně velký jako Horní Rakousko a je tak lépe vidět rozdíl v dopravní síti obou zemí.

<sup>5</sup> Jsou započítány i rychlostní komunikace

## Závěr

V první etapě let 1827 – 1918 uskutečnila první železniční spojení v kontinentální Evropě koněspřežní železnice na trati Linec – České Budějovice, později prodloužená do Gmundenu. Vybudována byla především pro potřebu dopravy soli z oblastí hornorakouské Solné komory do Čech. V této době se jistě jednalo o významné dopravní propojení, protože dosud existovaly pouze formanské či soumarské stezky. S nástupem parního pohonu bylo od koňské přepravy upuštěno a její činnost byla postupně ukončena v roce 1871 a nahrazena klasickou parní lokomotivou. Odkoupila ji železniční společnost Dráha císařovny Alžběty, která vznikla v roce 1851. Tato železnice byla zbudována kvůli propojení Vídně a Salcburku. Později došlo k větvení z Welsu do Pasova. Tato společnost byla v roce 1884, jako vůbec první v monarchii, zestátněna a přeměnila se na C. k. státní dráhy.

Během meziválečného období 1918 – 1938 došlo k nástupu automobilové dopravy a k postupnému zpevnění komunikací. Hlavní dopravní (tranzitní) tahy jsou současné komunikace s označením „E“ neboli evropského významu, tehdy označované jako státní. Zpočátku měly v silniční dopravě v Jihočeském kraji hlavní význam linkové spoje, které směřovaly z Dolního Dvořiště do Českých Budějovic, odtud navazovaly směry Jindřichův Hradec - České Velenice (významný železniční uzel na hranicích s Dolním Rakouskem), Týn nad Vltavou – Bechyně – Zámostí. Tedy do míst, která jsou významnými vlakovými uzly. Již v tomto období je patrná hustější síť v Horním Rakousku, což je nejspíše způsobeno průmyslovým rozvojem této oblasti, oproti zemědělskému jihu Čech, kam se industrializace dostávala pomaleji a dlouhou dobu byla stále preferovaná železniční doprava. V tomto období dochází k ustálení dopravních propojení mezi oběma zeměmi.

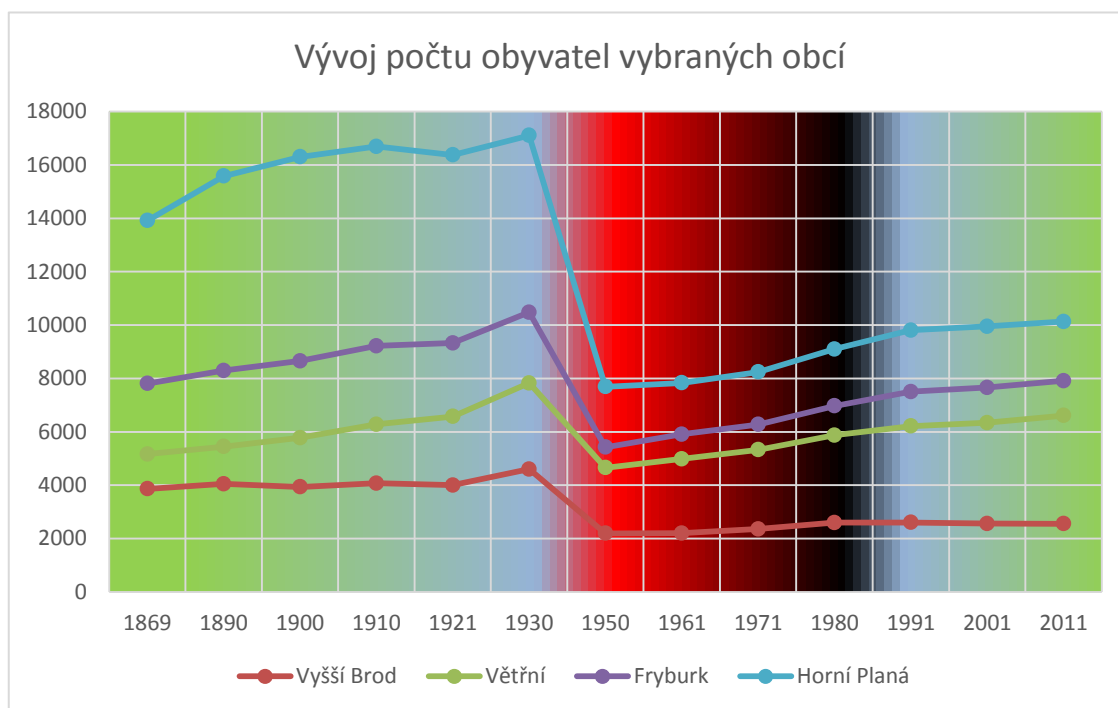
V období 1939 – 1945 během druhé světové války byl ustaven Protektorát Čechy a Morava. Došlo k posunutí hranic směrem do vnitrozemí, místy přes 30 km. Hranice se stala pro obyvatele protektorátu prakticky nepropustnou a docházelo ke stále většímu útlumu rozvoje dopravní infrastruktury na území Jihočeského kraje. Protikladem je oblast Lince a Welsu, kde je vidět velký nárůst významných dopravních (silničních) spojení, které mimo jiné souvisí s významem této oblasti pro zbrojní průmysl. Dále je rozšiřovaná a zvyšuje se kapacita železnice související s dopravou materiálu. V tomto



období dochází k narušení kontinuity známých hraničních propojení a vytváří se nová kontrolní stanoviště.

Mezník ve vývoji funkce hranice a rozvoji regionů představuje půlstoletí 1948 – 1989. Po nástupu komunistického režimu v roce 1948 vznikla politickou konstelací tzv. železná opona, uzavírající hranice pro osobní i nákladní dopravu. Společně s vyhnáním německy mluvících obyvatel došlo k praktické destrukci ekonomiky toho území. Bylo zbořeno velké množství sídel. Hraniční obce a města, dříve místa trhovců a zájezdních hostinců se změnila v „města duchů“. S tím souvisí další zastavení rozvoje dopravní infrastruktury a zachování pouze dvou hraničních silničních propojení Dolní Dvořiště a Studánky. Změna propustnosti hranice a vybudování hraničního pásma je dobře vidět na grafu č. 7 vývoje obyvatel vybraných příhraničních (pohraničních) měst.

**Graf č. 7: Vývoj počtu obyvatel vybraných obcí**



zelená = otevřená; modrá = částečně otevřená; červená = velmi omezená propustnost; černá = uzavřená

Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování

Po pádu železné opony v roce 1989 se otevírají všechny původní hraniční přechody. Dlouhodobá izolace a ekonomická devastace příhraničních oblastí mají za příčinu perifernost těchto přechodů. Jedná se o malé přechody na silnicích III. a nižších tříd použitelných většinou pro cyklisty nebo motocykly. Hlavní železniční a silniční přechod Horní a Dolní Dvořiště mají nedostatečnou dopravní kapacitu, proto také nejsou tolik využívány, ve srovnání s německými. Zanedlouho by měla být dostavena dálnice D3, která propojí trasu Praha – Tábor – České Budějovice – Linec. Několikanásobně vyšší kapacita a mnohem větší bezpečnost tohoto propojení budou nejspíše stejně významné, jako bylo v roce 1832 vybudování koněspřežky.

Zůstává otázkou, jaký bude mít nové dopravní propojení v podmínkách otevřených hranic vliv na dopravní infrastrukturu, zda dojde k navýšení kapacit i na dalších přechodech a ke zlepšení celkové dopravní infrastruktury, jaký bude dopad na ekonomiku příhraničních regionů a obou středoevropských zemí. V každém případě se však naplní představy a úsilí těchto regionů o rychlém a pohodlném dopravním propojení, rozvíjeném slavnými předchůdci po dvě předcházející 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.

DOKOUPIL, Jaroslav. Hranice a hraniční efekt. In: JEŘÁBEK, Milan a kol. České pohraničí - bariéra nebo prostor zprostředkování?. Vyd. 1. Praha: Academia, 2004, s. 47-58. ISBN 80-200-1051-3.

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.

HALÁS, Marián. Cezhraničné väzby, cezhraničná spolupráca: na príklade slovensko-českého pohraničia s dôrazom na jeho slovenskú časť. 1. vyd. Bratislava: Univerzita Komenského, 2005. 152 s. ISBN 80-223-2054-4.

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 koněpřežky. 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.

SEKANINA, Milan. NEDOKONČENÁ: Československá ekonomika v druhé polovině 80. let minulého století. In: Acta Oeconomica Pragensia, roč. 15, č. 7, 2007. s. 331 - 351. ISSN 0572-3043.

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.

ŠINDLER Petr. a kol. 1996. Politická geografie. 1. vyd. Ostrava: Ostravská univerzita, 1996. 91 s. ISBN 80-7042-737-X.

TOUŠEK, Václav et al. Česká republika: portréty krajů. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2005. 136 s. ISBN 80-239-6305-8.

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

Hraniční přechody. Prepravce.cz [online]. © 2005- 2015 [cit. 2015-04-18]. Dostupné z: <http://www.prepravce.cz/index.asp?menu=240>

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. 18.4.20015] 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>

Statistisches Jahrbuch. Statistik Austria: Die Informationsmanager [online]. 10. 12. 2014 [cit. 2015-04-18]. Dostupné z: [http://www.statistik.at/web\\_de/services/stat\\_jahrbuch/index.html](http://www.statistik.at/web_de/services/stat_jahrbuch/index.html)

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: Porovnání základních charakteristik Jihočeského kraje a Horního Rakouska*

*Tabulka č. 2: Přehled plavby dřeva kanálem ve vybraných letech*

*Tabulka č. 3: Položky zahrnuté ve stavbě koněspřežky*

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

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

*Tabulka č. 6: Srovnání parní a koněspřežní železnice v Rakouském císařství*

*Tabulka č. 7: Vzájemný zahraniční obchod ČSR – R 1920-1937*

*Tabulka č. 8: Délka silniční sítě ve vybraných okresech Jihočeského kraje v km*

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

*Tabulka č. 10: Porovnání silniční sítě Jihočeského kraje a Horního Rakouska*

## 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: Největší exportní země pro Horní Rakousko v roce 2013 v mld.*

*Graf č. 4: Porovnání vytížení hraničních přechodů podle intenzity silniční dopravy*

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

*Graf č. 6: Vývoj osobní dopravy v letech 1990 - 2008 v ČR*

*Graf č. 7: Vývoj počtu obyvatel vybraných obcí*

## 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: Silniční síť Jihočeského kraje a Horního Rakouska v roce 2014*

*Mapa č. 8: Dopravní síť v roce 2014 v Jihočeském kraji a Horním Rakousku*

## SEZNAM OBRÁZKŮ

**Obrázek č. 1: Hraniční přechody mezi Jihočeským krajem a Horním Rakouskem**

## Abstrakt

KOPÁČEK Tadeáš, Vliv hranic na dopravní propojení Jihočeského kraje a spolkové země Horní Rakousko. Bakalářská práce. Plzeň: Fakulta ekonomická ZČU v Plzni, 64 s. 2015.

Téma forem a rozvoje dopravy na zkoumaném území v historickém nástinu 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, 64 pages. 2015.

The thesis deals with the forms and development of the transport in the researched region in the historical period 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