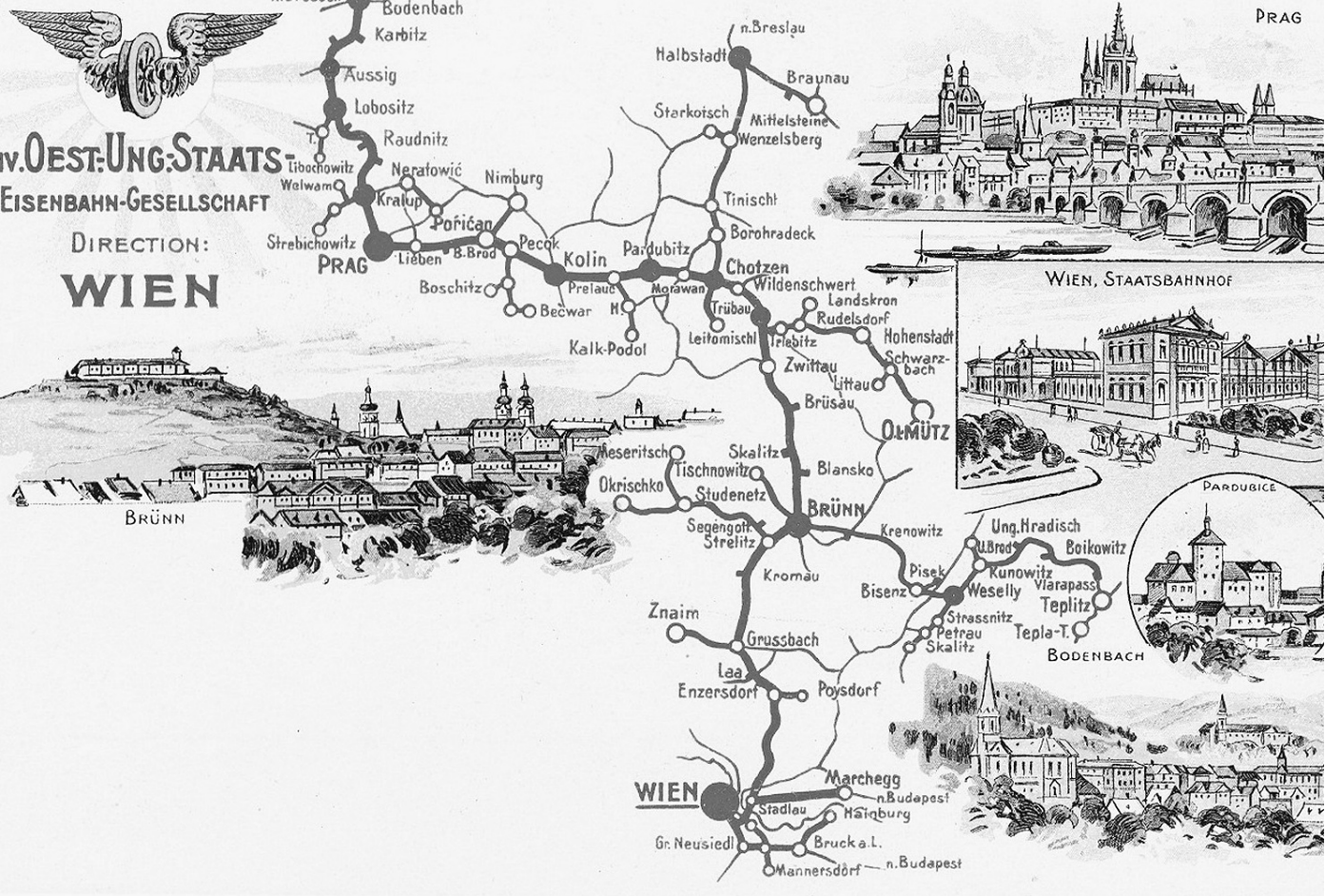


Lesk trati ze Znojma do Brna střídá úpadek

V devatenáctém století byla dráha důležitým mezníkem v rozvoji dopravy a průmyslu. Dnes se z páteřní trati stala trať regionální



NOSTALGIE. Mapa znázorňuje páteřní trať společnosti Státní dráhy z Vídně přes Hrušovany nad Jevišovkou a Brno do Prahy a dále do Saska na pohlednici z počátku dvacátého století. Na snímku vpravo nahoře je výpravní budova bývalé stanice v Břežanech z roku 1870. Reprezentuje tehdejší úhlednou typizovanou architekturu. Snímek vpravo dole připomíná celoželezný viadukt přes údolí Jihlavy u Ivančic. Patřil k středoevropským stavebně-technickým unikátům. Dnes se z něj dochovalo jen torzo. Dopravu převzal roku 1978 nový most, postavený v sousedství. Foto: Archiv Jiho­moravského muzea ve Znojmě



JIRÍ KACETL

Znojemsko – Ve své nedávné přednášce jsem připomněl minulost železniční trati ze Znojma do Brna, její budování, slavnou minulost i pohnutou současnost. Těm, kterým je problematika železnice blízká a nemohli se přednášky zúčastnit, ji přinášíme v písemné podobě jako další díl seriálu Zajímavosti muzea, na kterém s redakcí Znojemského deníku spolupracujeme.

Současná železniční trať číslo 244 z Brna přes Střelice do Hrušovan nad Jevišovkou, navazující opuštěná trať č. 245 do Hevlína a část tratě č. 246 do Znojma jsou historickou součástí někdejší hlavní Propojovací dráhy c. k. privilegované Společnosti státní dráhy (Verbindungsbahn der k.k. priv. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft – zkráceně StEG), kudy byly v dobách starého Rakouska přepravovány miliony osob a tun zboží mezi severem a jihem podunajské říše.

Vlivem historických událostí dvacátého století význam dráhy poklesl na úroveň

regionální železnice, přitom stavebně-technická úroveň tohoto dopravního díla dodnes překvapuje svými dimenzemi, slohem a precizností provedení.

Zrod této první železniční dráhy na Znojemsku nebyl lehký. Výhodu měly rovinnější oblasti východní Moravy. Trasou dnešního koridoru přes Břeclav vedlo již od roku 1839 první spojení Brna a Vídně, které na základě státní koncese postavila soukromá společnost Severní dráha císaře Ferdinanda.

Propojení s Uhrami

Vídeňská vláda sice ve čtyřicátých letech devatenáctého století zkusila stavět železnice ve vlastní režii, nicméně při první finanční krizi na toto úsilí rezignovala a roku 1854 prodala celou síť svých drah o délce 1100 kilometrů čerstvě založené Společnosti státní dráhy (StEG), jejímiž akcionáři byli zejména francouzští velkopřemyslníci a bankéři.

Jedním z prioritních zájmů nové firmy StEG bylo propojit stávající síť v českých zemích (Brno – Česká Třebová – Praha – Drážďany) se sítí v Uhrách (Bratislava – Buda­pešť – Temešvár) tak, aby nebylo nutné platit konkurenční KFNb.

Po dlouhém horečném úsilí

spočívajícím v předkládání všemožných variant u vídeňského ministerstva a v boji se starší „břeclavskou“ konkurentkou se Společností státní dráhy nakonec v prosinci 1866 podařilo získat definitivní státní koncesi ke stavbě vysněné propojovací dráhy.

Za projektem stáli vrchní stavební ředitel Karl von Ruppert (1813–1881) a jeho stejnojmenný syn. Detailní průběh dráhy byl zvolen se zřetelem k co nejkratší vzdálenosti a konkurenceschopnosti vůči konkurenční KFNb.

I s ohledem na přání místních formánů, kteří nechtěli přijít o svoji živnost, napojení dráha městečka v poměrně velké vzdálenosti. Rekordmanem v tomto ohledu je Miroslav, kde nádraží leží v pěti­kilometrové vzdálenosti od města. Propojovací dráha sestávala ze dvou os.

Východní osa spojovala Bratislavu přes Marchek z Vídně, zatímco pro nás důležitá severní osa se odpojila ve Stádlavě na okraji Vídně, přes Mistelbach a Lavu nad Dyjí přetnula Hrušovansko a Moravskokrumlovsko a napojila se ve Střelčicích u Brna na starší rosicko-brněnskou „uhelnou“ dráhu.

Pro Znojmo, které o železniční napojení usilovalo marne už třicet let, bylo důležité,

že státní koncese nařizovala firmě StEG v co nejkratší době postavit z hlavní osy Vídeň – Brno odbočnou dráhu právě do Znojma.

Koncese určila jako uzlovou stanici Fryšavu (Břežany), čímž by celková vzdálenost Znojma a Brna obnášela dvaosmdesát kilometrů.

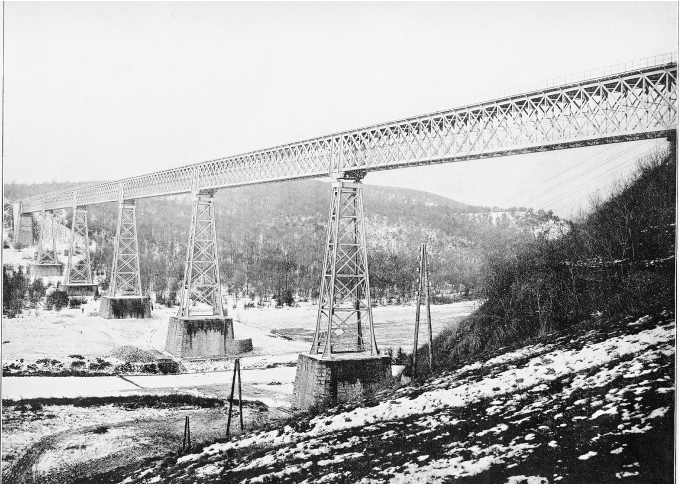
Nutný kompromis

Vzhledem ke skutečnosti, že firma StEG chtěla znojemskou odbočku použít pro budoucí prodloužení směrem na Jihlavu a do východních Čech, prosadila si při stavebním řízení přesun železničního uzlu jižněji, k Hrušovánům nad Jevišovkou.

Tím se sice zkrátila vzdálenost ze Znojma do Vídně, nicméně Brno se Znojmu vzdálilo na devětaosmdesát kilometrů. Tento historický kompromis mezi zájmy firmy StEG a zájmy Znojma se dodnes bolestivě projevuje v ztrátě konkurenceschopnosti železnice.

Stavební práce na nové dráze započaly sedmnáctého prosince 1866 u Božic a o den později u Hodonic a Dyje.

Kvůli zdržením, způsobeným soudními spory s firmou KFNb a vznikem nové konkurence v podobě Rakouské severozápadní dráhy (ÖNWB), se stavba notně pro-



táhla. Provoz mezi Brnem a Znojmem byl slavnostně zahájený 15. září, mezi Hrušovany nad Jevišovkou a Vídní (přes Hevlín) 24. listopadu 1870. Celkové náklady na výstavbu Propojovací dráhy přesáhly čtyřicet milionů zlatých.

Nová dráha zaujala již ve své době svým stavebně-technickým provedením. První stabilní přemostění Dunaje ve Vídni, přemostění Dyje u Hevlína a úchvatný celo­železný viadukt přes údolí Jihlavy u Ivančic jsou dnes želez v torzu, nicméně cihelný most přes údolí Lesky u Znojma, čtyři tunely v Krumlovském a Bučinském lese či viadukt přes Bobravu u Střelice můžeme dodnes obdivovat jako technické památky. Dražní těleso se všemi mosty a tunely bylo podle podmínek koncese v celé délce včetně znojemské odbočky dimenzováno pro dvě koleje. Položena ale byla nakonec jen jedna kolej. Převážný výkon na dráze neustále rostly až do jejího zestátnění v roce 1909. Vznikem Československa ale její význam definitivně poklesl.

Rychlíky Brno-Vídeň byly přesměrovány výhradně na rovinatější trať přes Břeclav. Železná opona po roce 1948 pak sestupný trend dovršila. Z kdysi páteřní tratě se stala pouhá regionální trať končící

na periferii u státní hranice. V hraničním úseku byly vytrhány koleje a zbořeny dyjské mosty. Toto přerušení želez trvá dodnes.

Přestože v roce 2004 padl na obou stranách hranice příslib znovupropojení a rakouská strana v tomto duchu provedla v roce 2006 elektrifikaci a modernizaci úseku z Mistelbachu do Lavy, náhlý ná­zoro­vý obrat a odtážitost Krajského úřadu Jiho­moravského kraje způsobily zastavení pří­prav­ných prací, a to i navzdory protestu pětáctýřiceti jiho­moravských a dolnorakouských měst a obcí v memoran­du z roku 2009.

Ani železniční spojení Znojma a Brna v současnosti neexistuje. Spěšné přímé vlaky byly zrušeny roku 2006. Relaci obsluhují výhradně autobusy. Jak ale ukázala studie z roku 2010, pouhou optimalizací trati ve stávající ose a nasazením moderních souprav bychom mohli docílit značného zrychlení cestovní doby a zvýšení komfortu pro cestující.

Ze Znojma do centra Brna bychom mohli cestovat za pětadesát minut, přičemž vlak obsluhují další města regionu jako Hrušovany, Miroslav a Krumlov. Na co tedy čekáme?

Autor je historikem Jiho­moravského muzea ve Znojmě.

Dunajovičtí schválí rozpočet. V pondělí

Horní Dunajovice – Schválení rozpočtu pro letošní rok je jedním z hlavních bodů pondělního zasedání obecního zastupitelstva v Horních Dunajovicích. Obec dle návrhu rozpočtu zveřejněného na úřední desce hodlá hospodařit se zhruba šesti miliony. Nejvíce financí poputuje na odvádění a čištění odpadních vod, bytové hospodářství, zajištění pitné vody nebo třeba veřejné osvětlení. Kromě schválení rozpočtu budou zastupitelé projednávat také závěrečnou zprávu z prováděné inventarizace a otázku dětského hřiště. „Zastupitelé se sejdou v pondělí v pět hodin odpoledne v zasedací místnosti obecního úřadu,“ pozval na webu starosta Ladislav Březina. (ipe)

Na Vysočině začíná vlekařům sezona



TADEÁŠ MAHEL
ONDŘEJ ŠVÁRA

Třebíčsko – „Konečně zima,“ mohou se radovat provozovatelé vleků i samotní lyžaři. Sněhu sice napadlo minimum, teploty pod bodem mrazu ale dovolily umělé zasněžování. Naprostá většina sjezdovek na Třebíčsku a potažmo na Vysočině tak je v provozu, nebo se na spuštění vleků chystá v těchto dnech.

Největší sjezdovka v okrese, Jalovec u Čichova, spustila

malý vlek minulou neděli. Od té doby zde provozovatelé intenzivně zasněžují a snaží se zprovoznit celou sjezdovku.

„Momentálně zasněžujeme úsek o délce asi čtyřicet metrů, otevřít celý svah bychom chtěli co nejdříve,“ tvrdí Pavel Škorpík z lyžařského střediska SK Jalovec s tím, že dens by se už mělo jezdit stoprocentně už po celé šest set metrů dlouhé sjezdovce.

„Všem lyžařům každopádně doporučuji sledovat náš web www.skjalovec.com, na něm se pravidelně objevují veškeré aktuální informace,“ dodává Škorpík.

Zatímco jinde stačí na pohodlné ježdění asi třicet centimetrů sněhu, na Jalovci to mají provozovatelé těžší.

Technicky náročná spodní část sjezdovky s velkými hrboly se totiž nachází na chráněném území, a zdejší vlekaři tak na některých místech musí zasněžovat intenzivněji.

„Sjezdovka je velmi členitá, na rovných pasážích stačí trocha sněhu, tam, kde jsou díry, musíme udělat i více než metr vysokou vrstvu. V praxi to vypadá tak, že místy zasněžujeme i metrové jámy,“ konstatuje vlekař.

V uplynulém týdnu si na Jalovec našlo cestu osmdesát až sto lyžařů denně. Pavel Škorpík doufá, že spuštění velkého vleku jich přiláká mnohem více: „Nebyl sněh, takže očekávám, že hlad po lyžování mezi lidmi bude.“

Od začátku tohoto týdne

mohou lyžovat i ti nejmenší, provoz totiž zahájil také Ski areál Baby Třebíč.

„Celou neděli jsme zasněžovali a od pondělí jezdíme,“ pochlubila se provozovatelka Alice Fukasová.

Na asi stometrovém svahu pod Kostelíčkem v Třebíči trvá zasněžování krátce, stačí, aby chvíli mrzlo, a za den je hotovo. Technický sněh je navíc pro provozovatelku jednodušší: „Přírodní sněh musíme sami ušlapat, technický ne, ten nasněží krásně rovnoměrně,“ popisuje Fukasová.

Smůlu mají lyžaři na dalších dvou sjezdovkách Třebíčska, v Želetavě i v Rychlově u Kněžic, kde provozovatelé čekají na přírodní sněh. A toho je zatím málo.

Boskovštejn mapuje přírodu. Na webu

Boskovštejn – Zapojit se do vytváření boskovštejnské databáze rostlin a živočichů mohou všichni zájemci, kteří se rádi toulají v okolí obce. „Nezapomeňte ke svým úlovkům vždy pečlivě připojit místo nálezu. Své úlovky posílejte na e-mailovou adresu katerina.feikusova@chaloupky.cz nebo přineste na adresu Boskovštejn 98. Nálezy určí odborník a uloží do vznikající databáze, která bude zveřejněna na obecním webu v kapitole Příroda Boskovštejna. Foťte, nahrávejte hlasy, sbírejte stopy, zkrátka mějte oči otevřené,“ vyzývá na webu Boskovštejna Kateřina Feikusová, projektový pracovník Českého svazu ochránců přírody. (ipe)