

Josef Kunc

Josef Kunc: Historical context of the development of industry and railways in the Czech lands

Abstract

A phenomenon of railway transport is from the beginning of its birth closely connected with the industrial production. The turn of the 18th and 19th century is at the same time a period of the birth of the modern railway on the European continent and a period of the most important technological development in the industrial production. It is commonly denoted as the first industrial revolution and is connected both in the case of industry and railway transport with the invention of the steam engine and with its gradual introduction into practice. Despite the oldest efforts to use railways in industry can be found in England's coal mines, Central Europe, and especially the Czech lands, belong to the pioneering regions in the historical context of the railway and industry development on the continent (e. g. horse-driven railway České Budějovice – Linec). The aim of this article is to present historical-geographical context of the railway and industry development and their mutual benefits at the model examples of the regions of the Czech Republic.

1. Úvod

Vznik a rozvoj železniční dopravy je od prvopočátku svého vzniku úzce svázán s průmyslovou výrobou. Přelom 18. a 19. století je současně obdobím vzniku moderní železnice na Evropském kontinentu a obdobím nejvýznamnějšího technického pokroku v průmyslové výrobě. Bývá označováno jako první průmyslová revoluce a je v případě průmyslu i železniční dopravy spjato s vynálezem parního stroje a jeho postupným zaváděním do praxe. Přestože nejstarší pokusy o průmyslové využití železnice nalezneme v Anglii v uhelných dolech, střední Evropa a především České země patří v historickém kontextu rozvoje průmyslu a železnic na kontinentu k průkopnickým územím. Podle M. Krejčířika (1990) můžeme počátky systému kolo-kolejnice, tvořícího podstatu železnice, hledat dokonce v rudných dolech Saska, Tyrol, Čech a Uher a teprve na konci 16. století se tento způsob důlní přepravy dostal do Anglie. Modelovým příkladem historického spojení železnice a průmyslu může být např. koněspřežní železnice České Budějovice – Linec, která je vzhledem ke své geografické poloze ve středoevropském prostoru a technické unikátnosti příkladem aktuálním.

2. Vznik železnic v Českých zemích (1839 – 1854)

Provoz na první parostrojní železnici v českých zemích byl zahájen 7. července 1839, kdy byla předána do užívání trať Vídeň – Břeclav – Brno. Dráhu vystavěla soukromá společnost *Severní dráha císaře Ferdinanda* (SDCF) opírající se především o vídeňský bankovní kapitál. Úsek Břeclav – Brno však byl pouze odbočkou SDCF, protože hlavní trať této společnosti měla spojit Vídeň s Bohumínem, v návaznosti na solné doly v Haliči (sůl byla v té době významnou průmyslovou surovinou přepravovanou po prvních železnicích), a to přes Břeclav a Přerov. V roce 1841 byl zprovozněn úsek Břeclav – Přerov a v témže roce byla také druhá

¹ Článek vznikl za podpory grantu GAČR č. 402/04/2128

významná odbočka SDCF na Moravě – trať Přerov – Olomouc předána do užívání. Délka tratí na Moravě tak dosáhla 188 km (podobně také Pavlíček, S., 2002).

Mimo zmiňovaných tratí fungovaly v té době v Čechách dvě koněspřežné železnice o úzkém rozchodu 1 106 mm, a to z Českých Budějovic do Lince (délka 129 km, vystavěná v letech 1825-1832) a trať Praha – Kladno – Lány (délka 51 km, vybudovaná 1828-1830).

V dalších letech se stát rozhodl stavět železnice vlastním nákladem, což znamenalo vznik tří významných drah v českých zemích. V roce 1845 byl zahájen pravidelný provoz na 250 km dlouhé trati z Olomouce přes Zábřeh na Moravě, Českou Třebovou, Pardubice a Kolín do Prahy. Stát však svoji železnici neprovozoval, ale smluvně svěřil její činnost soukromé SDCF. Trať se stala první parostrojní železniční v Čechách a za raritu je možno považovat, že byla předána do provozu najednou a ne po etapách, což už se v dějinách našich železnic prakticky neopakovalo (Schreier, P., 2004). Roku 1849 byla zprovozněna 90 km dlouhá spojovací dráha Brno – Česká Třebová, čímž se podstatně zkrátila cesta po železnici z Prahy do Brna a Vídně. Třetí státní stavbou se stala železnice Praha – Kralupy nad Vltavou – Lovosice – Ústí nad Labem – Děčín – Drážďany (na českém území v délce 150 km), uvedená do provozu v letech 1850 a 1851. Délka státem vybudovaných tratí tak dosáhla 490 km.

I v období státní výstavby železnic pokračovala budování hlavní trati Severní dráhy císaře Ferdinanda. V roce 1842 byl vystavěn úsek Přerov – Lipník nad Bečvou (15 km) a za dalších 5 let 77 km dlouhý úsek do Bohumína. V roce 1848 se napojila SDCF na síť pruských železnic v Annabergu (dnes polská stanice Chalupki). Délka tratí SDCF na Moravě tak dosáhla 284 km.

Státní výstavba železnic končí na sklonku roku 1854, kdy rakouský stát prodává v důsledku hospodářských potíží veškeré své železnice nově vytvořené *Rakouské společnosti státní dráhy*, ovládané francouzským kapitálem (Pavlíček, S., 2002).

3. Období uhelných drah (1855 – 1865)

Následující období let 1855 - 1865 je označováno jako „období uhelných drah“. Vybudováno bylo 15 drah či traťových úseků o úhrnné délce 675 km, z toho na Moravě jedna o délce 22 km, ve Slezsku dvě o délce 45 km, ostatní tratě v Čechách. Většina z těchto drah byla dráhami uhelnými, což znamenalo kratší tratě budované s cílem napojit ložiska uhlí na již existující nebo vznikající železniční síť. Uhlí se tak stalo nosnou surovinou nákladní přepravy a de facto i hlavním přepravním artiklem (doprava osob nebyla zdaleka rentabilní).

Jako jedna z prvních byla napojena kladenská ložiska uhlí – v roce 1855 uhelnou trať *Buštěhradské dráhy* Kladno – Kralupy nad Vltavou (29 km) na železnici Praha – Drážďany. Stejná společnost přebudovala v roce 1863 koněspřežnou železnici z Kladna do Prahy na parostrojní a umožnila tak přímou dopravu důležité průmyslové suroviny do Prahy. Na trať Praha – Drážďany se v roce 1858 napojila 18 km dlouhá uhelná železnice Teplice v Čechách – Ústí nad Labem společnosti *Ústecko – teplická dráha*, čímž se železnice dostala k ložiskům hnědého uhlí v Severočeském uhelném revíru (podobně také Řivnáč, F., 1882/2001).

V roce 1856 se napojení na železnici dočkaly uhelné doly v brněnské, resp. rosické oblasti – trať Rosice u Brna – Střelice – Brno v délce 22 km. V letech 1857-1859 byly spojeny Pardubice s Libercem (*Jihoseveroněmecká spojovací dráha*), když se nová 196 km dlouhá trať napojila na trať Olomouc – Praha. Železnice se tak dostala přes Hradec Králové, Jaroměř,

Železný Brod a Turnov na Liberecko, které patřilo v polovině 19. století k vůbec průmyslově nejvyspělejší oblasti Rakouské monarchie. Na Liberecko, ale i v dalších oblastech severních Čech byl soustředěn rozhodující objem vlnářské výroby a textilní průmysl se zde mohutně rozvíjel především díky německy mluvícím podnikatelům a impulsům z ekonomicky vyspělejšího sousedního Pruska (Kunc, J., 2000). Prostřednictvím 35 km dlouhé odbočné uhelné tratě Jaroměř – Svatoňovice z roku 1859 se železnice dostala do svatoňovického uhelného revíru ve východních Čechách.

Další významnou železniční magistrálou v období uhelných tratí byla trať *České západní dráhy* vybudovaná v letech 1858-1862, vedoucí z Prahy přes Beroun, Rokycany, Plzeň a Domažlice do Bavorska o délce 184 km. O rok později byla zprovozněna 10 km dlouhá uhelná odbočka z Chrástu u Plzně do Stupna – tedy k ložiskům uhlí v okolí Břas.

Hlavním přepravním artiklem bylo uhlí ještě na dalších dvou tratích. Na severní Moravě, resp. Slezsku se jednalo se o 29 km dlouhou odbočku z Ostravy do Opavy, vystavěné SDCF v roce 1855 a 16 km úsek z Bohumína do Petrovic u Karviné k dnešní státní hranici s Polskem. Druhou byla 88 km dlouhá železnice Kralupy nad Vltavou – Neratovice – Mladá Boleslav – Turnov, která měla za cíl umožnit dopravu kladenského uhlí do severovýchodních Čech.

4. Dobudování základní železniční sítě v českých zemích (1866 – 1878)

Koncem roku 1866 bylo v českých zemích vybudováno 1 449 km parostrojních železnic. Za dalších dvanáct let k nim přibýlo dalších 3 515 km hlavních tratí, z toho na Moravě a ve Slezsku 1 168 km. Jedná se o období zrodu a dotváření podoby základní železniční sítě českých zemí. Stavěly se především dlouhé tratě, které financovaly významné soukromé železniční společnosti. Do roku 1873 bylo tempo výstavby velmi vysoké, absolutně rekordním byl v tomto ohledu rok 1871, kdy bylo uvedeno do provozu 791 km železnic. Po roce 1873 se už pouze dokončovaly započaté projekty, prudkou výstavbu pomohl ukončit také krach na vídeňské burze v téže roce a následná hospodářská krize (Pavliček, S., 2002).

Zavedené soukromé železniční společnosti v období 1866 – 1878 své sítě především rozšiřují, vznikají však také společnosti nové. Z neznámějších tratí, které tehdy vznikly na Moravě a ve Slezsku, můžeme jmenovat např. trať Střelice u Brna – Hrušovany nad Jevišovkou – Znojmo (76 km, s 9 km odbočkou do Hevlína k zemské hranici), Brno – Nezamyslice – Přerov (90 km, s odbočkou do Olomouce a Šternberka), Lichkov – Dolní Lipka – Hanušovice – Šumperk, Uničov – Šternberk (94 km), Olomouc – Bruntál – Krnov – Opava (115 km, s 23 km odbočkou do Jindřichova ve Slezsku na hranici s Pruskem), Ostrava – Frýdlant nad Ostravicí (33 km), Bohumín – Český Těšín – Třinec – hranice s Uhrami (63 km, koleje dále pokračovaly ve směru Žilina – Košice) a Břeclav – Mikulov – Hrušovany nad Jevišovkou (43 km).

V Čechách bylo položeno trojnásobně více kolejí, mezi neznámějšími tratěmi sledovaného období se řadí např. Praha – Kladno – Lužná u Rakovníka – Žatec – Chomutov – Karlovy Vary – Cheb (225 km i s odbočkou Tršnice – Františkovy Lázně), Chomutov – Vejprty (58 km), Trutnov – Královce – pruská hranice (31 km), Liberec – Frýdlant v Čechách – Černousy – pruská hranice (41 km), Neratovice – Praha (34 km), Cheb – Plzeň – České Budějovice – Tábor – Praha (519 km s odbočkami do Českých Velenic k zemské hranici), Praha – Rudná u Prahy – Podlešín – Slaný – Obrnice – Most (137 km, s 25 km odbočkou do Hrobu), Bakov nad Jizerou – Česká Lípa – Rumburk – Jiříkov – pruská hranice, Děčín – Benešov nad Ploučnicí – Česká Lípa, Benešov nad Ploučnicí – Jedlová – Varnsdorf, Rumburk – Šluknov

(celkem asi 180 km železnic), Děčín – Duchcov – Litvínov - Chomutov (86 km), Plzeň – Žatec – Obrnice – Bílina – Duchcov (150 km), Plzeň – Klatovy – Železná Ruda (97 km). V roce 1873 přestavěla rakouská společnost *Západní dráha císařovny Alžběty* koněspřežku České Budějovice – Linec na parostrojní železnici.

Mezi nové nejmenované společnosti patřila zejména *Rakouská severozápadní dráha*, která v letech 1870 – 1875 vystavěla celkem 801 km tratí. Nejvýznamnější byla pravděpodobně železniční linie zemská hranice u Šatova – Znojmo – Okříšky – Jihlava – Havlíčkův Brod – Kolín Velký Osek – Nymburk – Lysá nad Labem – Ústí nad Labem – Děčín (s odbočnými tratěmi Havlíčkův Brod – Pardubice, Nymburk – Mladá Boleslav) a dále trať Velký Osek – Chlumeck nad Cidlinou – Hradec Králové – Týniště nad Orlicí – Letohrad – Lichkov – pruská hranice (spojka Letohrad – Ústí nad Orlicí, odbočka Chlumeck nad Cidlinou – Ostroměř – Stará Paka – Kunčice nad Labem – Trutnov a další). (Podrobněji viz např. Krejčířík, M., 1990).

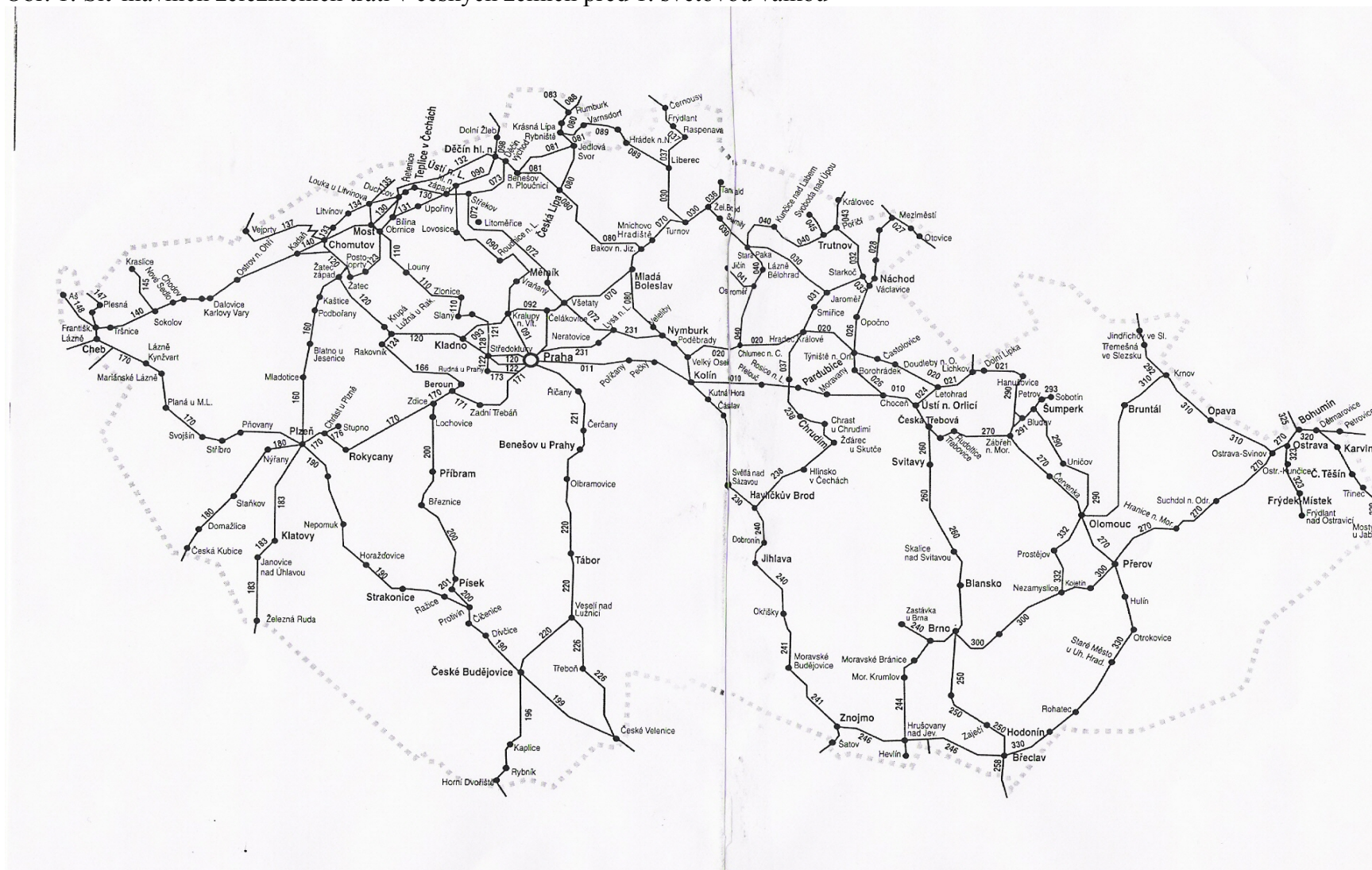
Jmenovaný výčet železničních tratí není dokonale vyčerpávající, přesto zcela jednoznačně vypovídá o stavu železniční sítě českých zemí před koncem 19. století. Na železnici tak byly napojeny všechny významné koncentrace obyvatelstva a průmyslové oblasti, koleje byly přivedeny k řadě opěrných bodů tehdejší státní hranice s Pruskem, či přímo navázaly na síť pruských železnic. Jak naznačuje obrázek č. 1, železniční síť měla a dodnes má výrazný severojižní koncentrační gradient spojený právě s historicky nejvýznamnějšími aglomeracemi obyvatel a průmyslu (severní Čechy, Praha, Liberecko, Pardubice a východní Čechy, Ostravsko). Zřetelná je linie Cheb – Praha – Kolín – Pardubice – Česká Třebová – Ostrava. Na jih od této linie jsou výjimkami pouze hustější sítě v okolí Plzně, Brna a Olomouce.

5. Koněspřežka České Budějovice - Linec

Snaha o spojení dvou významných řek - Dunaje a Vltavy – umělým vodním kanálem nebyla po staletí technicky vyřešena ani zrealizována. A právě myšlenka propojit jih Evropy se severními zeměmi byla stále ve středoevropském prostoru „na očích“, navíc vzdálenost oboz vodních toků je v nejbližším bodě velmi malá (vzdušnou čarou asi 15 km). Ve druhé polovině 18. století přerostla potřeba dopravy zboží z jižních částí rakouské monarchie do severních a naopak také o přepravu surovin pro rozvíjející se manufakturní výrobu. Ve dvacátých letech 19. století pak toto úsilí dostalo konkrétní podobu, nikoliv však ve formě vodního kanálu, ale ve formě „dřevěné a železné dráhy“, která byla trasována přibližně v intencích tzv. linecké solní stezky (Linec – Feistadt – Kaplice – Velešín – České Budějovice).

Autorem prvního projektu na vybudování dráhy z Českých Budějovic do Lince, po které budou povozy taženy koňmi, byl František Josef Gerstner, profesor vyšší matematiky a mechaniky na pražské polytechnice. V roce 1807 se stal vědeckým ředitelem České hydrotechnické privátní společnosti, která měla za úkol zřídit nejvhodnější vodní spojení mezi Vltavou a Dunajem. Společnost postupně opouštěla myšlenku vodního spojení (neúnosné výškové převýšení) a projektové aktivity F.J. Gerstnera se stále častěji obracely k železné silnici. Vhodná doba pro oficiální posvěcení stavby nastala v roce 1819, v době dočasného míru v Evropě po napoleonských válkách, kdy deset evropských států uzavřelo dohodu o svobodné labské plavbě a rakouská monarchie byla pověřena spojením Dunaje a Labe vodní nebo „železnou cestou“. F.J. Gerstner sice nejprve přijal nabídku na provedení projektu, avšak pro svůj již vysoký věk doporučil k realizaci úkolu svého syna.

Obr. 1: Síť hlavních železničních tratí v českých zemích před 1. světovou válkou



Pramen: Pavlíček, S., 2002

František Antonín Gerstner, do té doby profesor praktické geometrie na polytechnice ve Vídni, nabídku od vídeňské kanceláře přijal a jeho jméno je stále s koněspřežkou České Budějovice – Linec nejčastěji spojováno. Ještě než začal stavět, odjel F.A. Gerstner do Anglie, kde studoval vše, co mu mohlo být užitečné, ale i již překonané. Také se zde setkal s parostrojní železnicí, která jeho projekt zásadně ovlivnila v tom smyslu, že při budování koněspřežky již uvažoval o budoucí přestavbě na parostrojní železnici. Jeho zásada neobcházet průrvy a prohlubeniny, nýbrž překračovat pokud možno přímou čarou a nikdy neztratit dosaženou výšku, byla novinkou a pokrokem, oceněným však až o pár desetiletí později (podobně také Krejčířík, M., 1990).

Koncem července 1825 byla zahájena stavba 64 km dlouhého úseku z Českých Budějovic do Kerschbaumu a za šest měsíců byla vystavěna trať o délce více než 1 míle (7,58 km), čímž byla splněna základní podmínka císařského privilegia, které Gerstner obdržel v roce 1824. Toto privilegium zaručovalo železnici především rovnocenné postavení srovnatelné s veřejnou silnicí, což bylo důležité pro vstup dalších podnikatelských subjektů na dopravní cestu, výkup pozemků, osvobození od mýta a další. Byla zřízena akciová společnost, která od Gerstnera přebrala všechny výdaje a závazky spojené s přípravou a realizací stavby a pověřila její vedením stavby. Stavební práce měly podle plánů probíhat formou dražeb námezdním dělníkům (pachtýřům). Místní obyvatelstvo si však po celou dobu stavby koněspřežky zachovalo značně rezervovaný přístup, což stavbu dost komplikovalo. Přesto byl v roce 1828 úsek České Budějovice – Kerschbaum (709 m n. m., nejvyšší zastávka na trati) předán veřejné dopravě.

Již v průběhu prvních let stavby se ve společnosti začaly projevovat finanční problémy spojené s neustálým překračováním rozpočtu. V roce 1826 se valná hromada společnosti uvolila zvýšit rozpočet stavby a usnesla se co nejrychleji dokončit její severní část (do léta 1827). Finanční problémy ve společnosti se však stále prohlubovaly a staly se pro Gerstnera neúnosné. Přestože na stavbě pracovalo až 6 tis. dělníků a tisíc koní denně, koncem roku 1827 byly zastaveny veškeré práce. Vedení společnosti připravilo Gerstnerův odchod a při předávání železnice do provozu v září 1827 již na místě vedoucího stavby stál jeho nástupce – Mathias Schönerer.

Schönerer byl nucen opustit Gerstnerovy zásady stavby a začal budovat železnici na rakouské straně podstatně levněji zejména tím, že důsledně kopíroval terénní nerovnosti. V roce 1830 obdržela společnost císařské povolení ke změně trasy do konečné stanice Linec (původně Mauthausen) a v roce 1832 jí bylo uděleno privilegium ke stavbě trati Linz – Gmunden. V létě téhož roku dokončil M. Schönerer celou trasu a předal ji k užívání pro veřejnou přepravu zboží a nepravidelnou dopravu osob. V letech 1832 – 1836 byla ještě dráha prodloužena přes Lambach do Gmundenu (197 km).

Trať koněspřežky z Českých Budějovic do Lince byla dlouhá 128,7 km. Přibližně každých 20 km byla vložena tzv. přepřahací stanice, kde byly vyměňovány koňské potahy. První přepřahací stanicí na české straně byl Holkov (dnes je zde Pension – Restaurant „U koňské dráhy“), další pak Bujanov (muzeum koněspřežky), Kerschbaum (stylová restaurace, muzeum koněspřežky, asi 0,5 km úsek trati s turistickým provozem), Lest a Oberndorf. V Budějovicích začínala trať na nádraží (1. strážní domek) vybudovaném v roce 1828, později byla prodloužena do města k c. k. solnímu skladu a asi o deset let později k Lannovým obchodním

skladům na pravém břehu Vltavy – k budově pozdějšího zájezdního hostince „U zelené ratolesti“.

Doprava se řídila poměrně přesně stanoveným jízdním řádem, i když v prvních letech provozu k určitým kolizním situacím docházelo. Osobní doprava jezdila od dubna do října, nákladní po celý rok. Osobních vlaků jezdil jeden pár denně, z Budějovic i Lince, v poledne se setkaly při obědové a přepřahací pauze v Kerschbaumu. Jízda osobního vlaku trvala asi 19 hod., nákladního potom asi 3 dny. Cena jízdného kolísala, např. v roce 1844 stála jízdenka z Budějovic do Lince v 1. třídě 3 zlaté, ve 2. třídě 2 zlaté.

Kolejnice tvořily dva podélně vedle sebe položené pražce z jedlového nebo smrkového dřeva ve vzdálenosti 1 106 mm, což znamenalo vlastně úzkorozchodnou trať. Na jejich vnitřní hrany se železnými hřebíky přibíjely pásy z kujného železa. Trámy byly připevněny na příčně položených pražcích, mezi nimiž byly vloženy tzv. kamenné stoličky (sedla). Mezi kolejnicemi, kde se pohybovali koně, byl nasypán štěrk a písek.

Provozu koněspřežky sloužilo mezi Českými Budějovicemi a Lincem 46 strážních domků. Přidělený traťový úsek (asi 3 km) „strážníci“ denně procházeli a kontrolovali technický stav trati.

Po celou dobu provozu koněspřežky byla preferována doprava nákladní. Nákladní vlaky vyjížděly, podobně jako osobní, také jednou denně oběma směry z výchozích stanic. Nákladní vlak sestával ze souprav s ohledem na množství nákladu a členitost terénu. Průměrná váha nákladu taženého jedním koněm byla 70 centů (1 cent = 50 kg). Vlak mohl být tvořen kolonou o více jak 30 vozech.

Údaje o množství přepraveného zboží a ekonomické výsledky se dochovaly jen ve velmi omezené podobě. Nikdy však nebylo za celou dobu provozu koňské dráhy dosaženo takových výsledků, jak je plánovali otec a syn Gerstnerové. Jen pro příklad několik nezaručených údajů z daňových výkazů:

- v roce 1834 bylo na úseku České Budějovice – Lincem přepraveno 265 751 centů soli, 139 648 centů ostatního zboží a 2 379 příležitostně přepravených osob, čistý výnos společnosti 75 829 zl.,
- v roce 1866 bylo přepraveno 807 096 centů nákladu a 29 094 osob, čistý výnos 74 527 zl.

Koněspřežka České Budějovice – Lincem byla v plném provozu 38 let. Byla to dráha komerčního rázu určená především pro přepravu soli a dalších surovin a materiálů určených hlavně k průmyslovému zpracování. Zvyšující se potřeba dopravy a rychlý rozvoj lokomotivních tratí přispěl k tomu, že majitelka koněspřežky – od roku 1857 společnost Západní dráha císařovny Alžběty – zahájila její přestavbu na trať parostrojní. Ta probíhala etapovitě od roku 1868, v roce 1873 byla zahájena přímá lokomotivní doprava mezi Budějovicemi a Lincem.

Jak již bylo výše naznačeno, přestavba severní (české) části byla mnohem jednodušší. Pro provoz parostrojní dráhy mohla být, až na malé výjimky, využita celá původní Gerstnerova trasa koněspřežky. Naopak na jižní (rakouské) straně umožnilo Schönererovo obcházení přírodních překážek využít jen několik km trati mezi Summerau a Freistadtem.

Závěr

Koněšpřežka České Budějovice – Linec byla v době svého vzniku první evropskou kontinentální veřejnou železnicí vůbec a jak se ukázalo později také nejdelší. Od ukončení provozu po řadu desetiletí její pozůstatky chátraly a nebyl o ně zájem (snad jen jako stavební materiál pro místní obyvatelstvo). V roce 1971 bylo dosaženo velkého úspěchu k záchraně tohoto historicko – technického díla nebo lépe řečeno, toho, co z něj zbylo - „Koněšpřežní železnice České Budějovice – Linec – česká část“ byla prohlášena za národní kulturní památku. Zahrnuje celkem 23 různých objektů: 3 staniční budovy, 5 strážních domků, 1 stáj, 11 náspů a 3 zářezy (včetně mostních pilířů a klenutých propustí). K nejvíce zachovalým traťovým úsekům koněšpřežky můžeme řadit terénní tělesa mezi zastávkou Pšenice a Rybník a také mezi Rybníkem a státní hranicí. Menší dochovalé objekty nalezneme u Kamenného Újezdu, Chlumce, Holkova, Velešína, Netřebic, Výhně, Kaplice – nádraží, Omlenic a Rybníka. Dobře zachovalý je je objekt staniční budovy v Bujanově, kde je umístěna škola.

Důležitou otázkou však je, jak tuto vzácnou technickou památku zachovat i pro budoucí generace a zároveň ji představit a zviditelnit jako atraktivitu cestovního ruchu. Dochovalých zajímavostí na české straně je stále dost, zatím se však k nim nechováme příliš mateřsky. Příklad renesance památek koněšpřežky, propagaci a zájem turistů nemusíme hledat příliš daleko. Stačí se podívat do sousedního Rakouska a konkrétně např. Kerschbaumu, kde si své části koněšpřežky skutečně váží a zároveň ji dokáží citlivě turisticky prodat.

Literatura

- KUNC, J. (2000): Změny v rozmístění textilního, oděvního a kožedělného průmyslu v České republice v období let 1989 – 1999. Rigorózní práce, PřF MU, Brno, p. 79.
- KUNC, J., TOUŠEK, V. (2001): Regionální aspekty transformace českého průmyslu. In: Slaný, A. (ed.): Česká ekonomika na přelomu tisíciletí. ESF MU, Brno, pp. 515-530.
- KREJČÍŘÍK, M. (1990): Po stopách našich železnic. Nadas, Praha, p. 279.
- MULÍČEK, O. (2002): Suburbanizace v Brně a jeho okolí. In: Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky. Ústav pro ekopolitiku, o.p.s., Praha, pp. 171-181.
- PAVLÍČEK, S. (2002): Naše Lokálky. Místní dráhy v Čechách, na Moravě a ve Slezsku. Dokořán, Praha, p. 156.
- ŘIVNÁČ, F. (1882/2001): Řivnáčův průvodce po království českém. Baset, Praha, p. 501.
- SEIDENGLANZ, D. (2001): Vývoj veřejné dopravy na příkladu okresů Šumperk a Jeseník. In: Geografické aspekty středoevropského prostoru. Sborník příspěvků z IX. ročníku konference, PedF MU, Brno, pp. 170-173.
- SCHREIER, P. (2004): Zrození železnic v Čechách, na Moravě a ve Slezsku. Baset, Praha, p. 293.

Adresa autora:

Josef Kunc
Výzkumné centrum regionálního rozvoje MU v Brně
Žerotínovo nám. 9
601 77 Brno
e-mail: kunc@geogr.muni.cz