

vozy a pokračoval do Schwarzenau. Tento postup jízdy a manipulace se držel od roku 1945 až do 29. května 1976, kdy zde skončil provoz parních lokomotiv a byl nahrazen motorovými lokomotivami řady 2045 a osobními vozy.

Rakouské spolkové dráhy provedly roku 1960 demontáž traťové koleje od státní hranice k zastávce Fratres. Tím byla v té době definitivně ukončena možnost obnovení provozu.

10. ledna 1977 byla ukončena vlaková doprava v úseku Gilgenberg – Fratres. V Gilgenbergu byla zastávka v lese u zámku, odkud však je do nejbližších obcí 1,5 km. Sunutí vlaků se tedy zkrátilo do této zastávky a poté, na krátkou dobu, zde byly nasazeny motorové vozy. S rozvojem autobusové i individuální dopravy následovalo 27. září 1986 ukončení osobní dopravy i v úseku Waidhofen – Gilgenberg. Na rakouské straně nakonec poslední stanicí zůstal Waldkirchen der Thaya, kam ale pouze nepravidelně zajížděl manipulační vlak.

V roce 2003 byly zahájeny studijní práce a jednání k obnově trati. Od roku 2006 jsou však prakticky všechna

vyjádření rakouské strany k možnosti obnovení někdejší přeshraniční tratě negativní, zejména s odůvodněním vysokých finančních nákladů. Se změnou jízdního řádu od 12. prosince 2010 byl zastaven v Rakousku provoz i na posledním úseku mezi Schwarzenau a Waidhofen der Thaya. Na zastávce Fratres a v celém úseku Waldkirchen – Fratres ležely koleje a kolejový svršek až do roku 2013. Stalo se tak, i když mnoho politiků z obou stran hranice podporovalo obnovení provozu zejména kvůli nákladní dopravě a ochraně životního prostředí v obcích od kamionů, které vozí zejména dřevo do dolnorakouských podniků. V roce 2013 byla z bohatě dotovaných evropských fondů na tzv. podporu volno-časové aktivity zahájena přestavba dráhy na cyklostezku. V roce 2014 byla na bývalém drážním tělese v úseku Slavonice – Fratres – Waldkirchen vybudována cyklostezka. Od května 2019 byl zahájen muzeální provoz na trati Waldkirchen – Schwarzenau. Na trati Kostelec u Jihlavy – Slavonice je doprava provozována nepřetržitě dodnes.

České Velenice – Gmünd

Úzkorozchodné dráhy

České Velenice (Cmunt, Gmünd) – Litschau a České Velenice (Cmunt, Gmünd) – Gross Gerungs

Niederösterreichische Waldviertelbahn (NWVB)

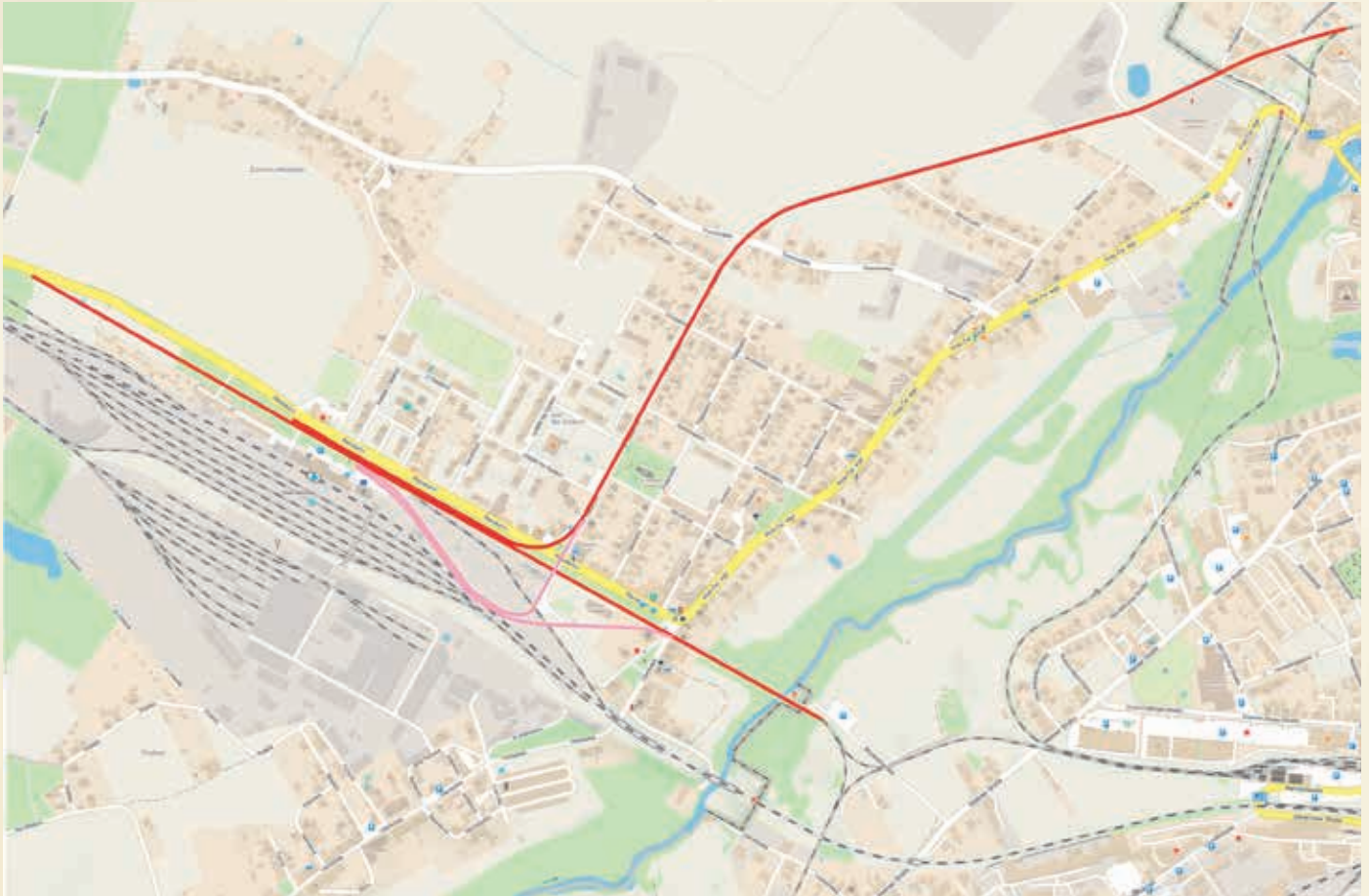
První železnici, která dorazila do Vitorazska, byla Dráha císaře Františka Josefa (k. k. priv. Kaiser Franz Joseph Bahn – KFJB), která od roku 1867 budovala trať Vídeň – Cheb. Na traťovém úseku Eggenburg – Gmünd – České Budějovice zahájila dopravu 1. listopadu 1869. Nádraží v Gmündu se však nacházelo asi 2 km od města a cca 800 m od nejbližšího stavení. Jeho polohu určila nejen potřeba rozlehlých prostor pro stanici, kde odbočovala dráha do Prahy a kde byly zřízeny velké železniční dílny, ale i ceny potřebných pozemků. Nádraží bylo postaveno v letech 1868 až 1870. Provoz z Gmündu směrem na Prahu byl zahájen v roce 1871. Země Dolní Rakousy (Niederösterreich) však usilovala o lepší napojení místního průmyslu na železnici. Proto byl vypracován projekt úzkorozchodné dráhy Gmünd – Litschau s odbočkou z Alt Nagelbergu do Heidenreichsteinu. Koncese byla udělena společnosti Niederösterreichische Waldviertelbahn (NWVB). Stavba začala 12. dubna 1899 a 4. července 1900 byla zahájena doprava. Zatím po provizorní trase k původnímu nádraží KFJB. Protože však již při stavbě dráhy byla naplánována velká přestavba nádraží v Gmündu (česky nazývaném Cmunt) a zdvojkolejnění hlavní dráhy z Vídně, byla definitivní poloha místní dráhy a její staniční budova posunuta dále od nové staniční budovy hlavní trati.

Již 1. května 1901 začala stavba další úzkorozchodné trati z Gmündu do Gross Gerungs, která měla v Gmündu společnou stanici s dráhou do Litschau. Provoz na této dráze byl z Gmündu do Steinbach-Gross Pertholz zahájen 9. srpna 1902 a na koncovém úseku do Gross Gerungs 1. března 1903.

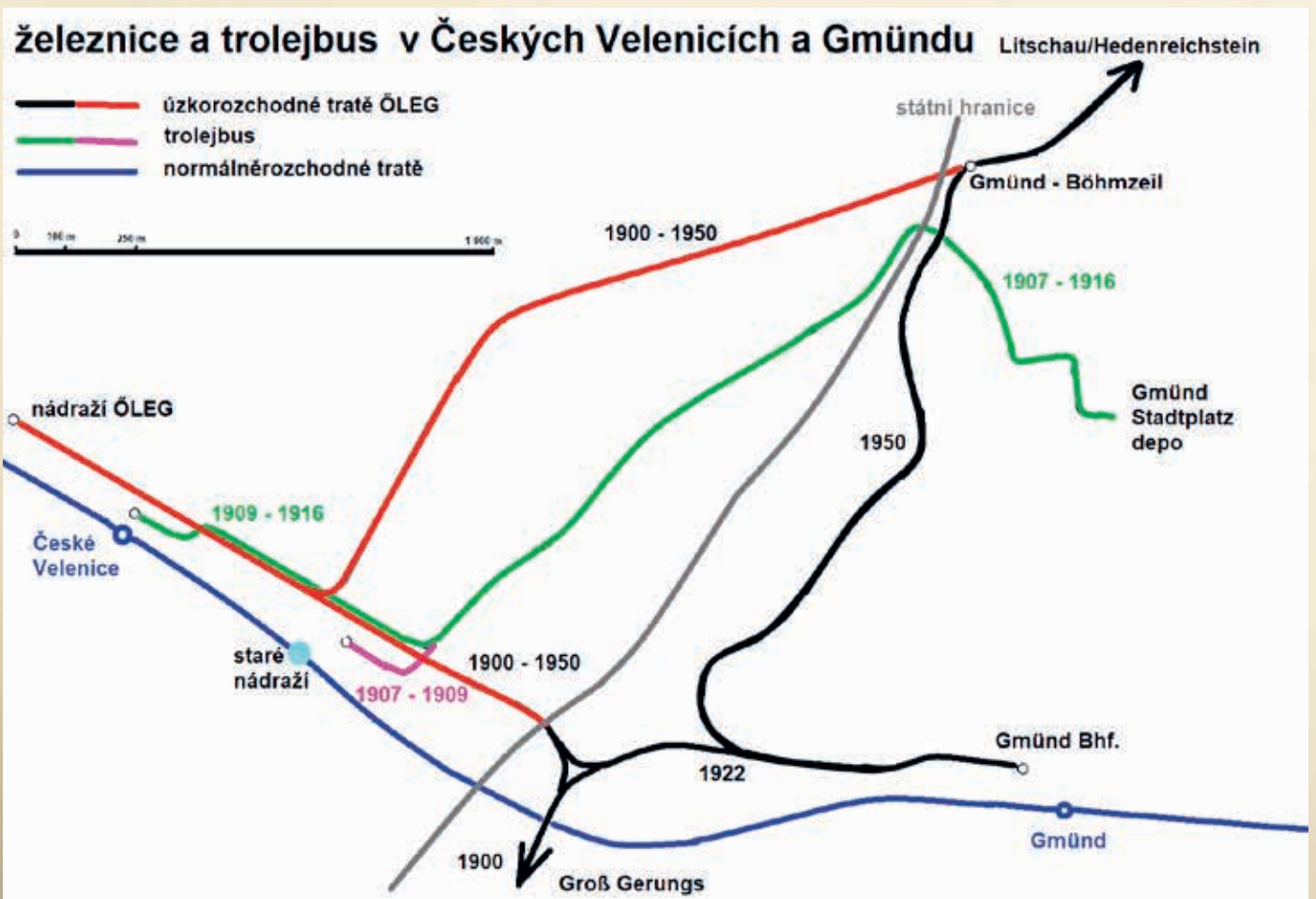
V souvislosti s výstavbou nové stanice bylo v Gmündu v letech 1905 až 1911 vybudováno nové kolejiště, nová staniční budova i nová výtopna a do roku 1916 rozšířeny železniční dílny. Při této příležitosti bylo také v letech 1905–1906 provedeno přeložení tratí úzkorozchodných drah do definitivní podoby a vybudováno nové úzkorozchodné nádraží.

Až do konce první světové války patřilo Vitorazsko k zemi Dolní Rakousy. Po mírové smlouvě ze Saint-Germainis bylo na konci roku 1919 rozděleno mezi Rakousko a Československo. Část s nádražím Gmünd a dílnami připadla Československu, město Gmünd Rakousku. Definitivní hranice byla vytyčena po místních konfliktech, kdy československá armáda obsadila i město, až 1. října 1920. Tím se koncová stanice úzkorozchodných drah ocitla v jiném státě než většina tratí. To způsobovalo značné problémy.

Rakouský stát zřídil v místě zastávky Gmünd Stadt na normálně rozchodné trati novou železniční stanici (dnešní Gmünd NÖ), a v roce 1922 začal budovat i nové nádraží úzkorozchodných drah, které bylo dáno do provozu 20. listopadu 1922. K tomuto datu byl také úředně zrušen přechodový bod Cmunt ČSD přechod/Gmünd ČSD Übergang a od 1. prosince 1922 byla stanice Cmunt přejmenována na České Velenice. Při té příležitosti byla dobudována nejen normálně rozchodná stanice, ale i úzkorozchodné



České Velenice, růžově původní vedení úzkorozchodných tratí ke starému nádraží, červeně úzkorozchodné tratě po přeložce v souvislosti s přestavbou velenického nádraží.



Plánek vývoje železnic a trolejbusu v Českých Velenicích a Gmündu, kreslil Josef Bosáček.



Dobová pohlednice Nádražní ulice v Gmündu (Českých Velenicích) před rekonstrukcí nádraží. V levé části obrázku je vidět úzkorozchodná trať do Litschau a Gross Gerungs ještě před rozbočením, sbírka Josef Bosáček.

Původní nádraží v Gmündu (Českých Velenicích) před výstavbou nové budovy a přestavbou kolejišť obou rozchodů. Dobová pohlednice, sbírka Josef Bosáček.



Původní nádražní budova v Gmündu (Českých Velenicích). Dobová pohlednice, sbírka Josef Bosáček.

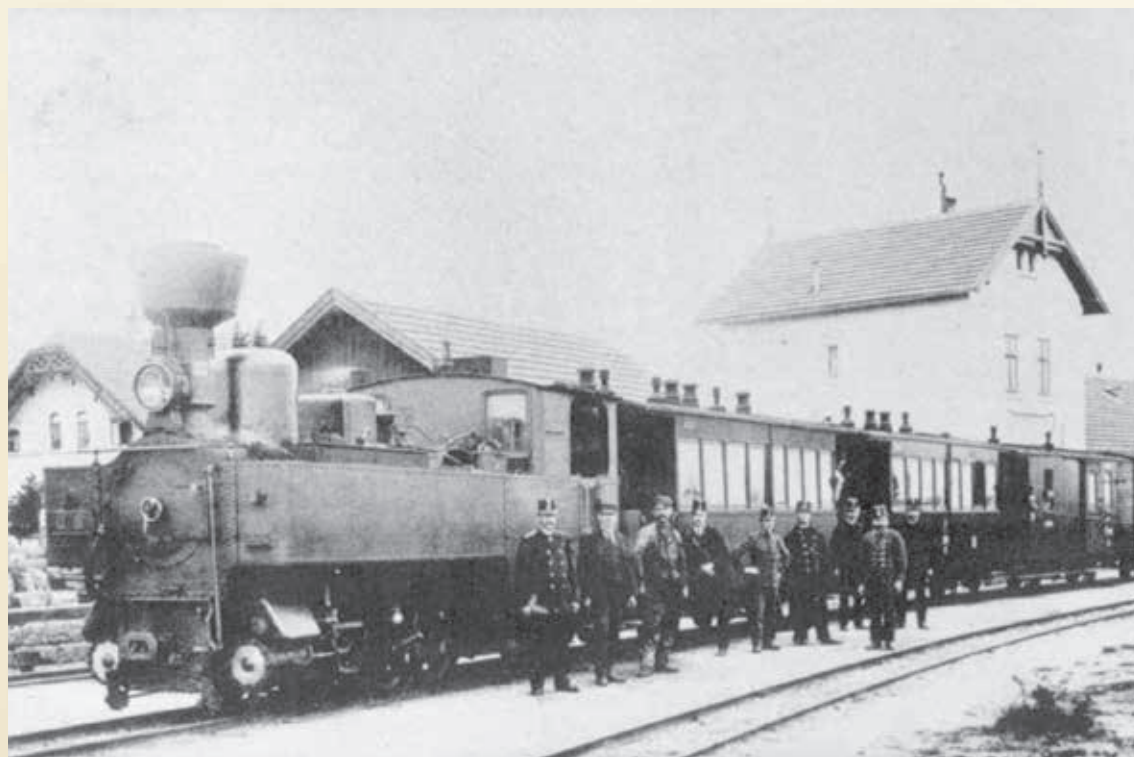


1204 Hochhausung Karl Schmelzer, Wien I. 1907

Nejstarší trolejbusová doprava na dnešním území ČR byla od roku 1907 provozována v Gmündu mezi městem a nádražím. Tehdy ovšem Vitorazsko bylo součástí Rakouska (součástí Československa se stalo až od 31. července 1920). Dobová pohlednice zobrazuje trolejbus před původní budovou nádraží. Sbírká Josef Bosáček.



Vlak NWVB vedený lokomotivou U 8 v čele. Sbírká Josef Bosáček



Nová staniční budova nádraží v Gmündu na dobové pohlednici. Pohled od kolejiště. Sbírká Josef Bosáček.

