Tuto knihu zpracoval pomocí skeneru pro vlastní potřeby Jiří Rosmus Omlouvám se za překlepy a chyby text byl ponechán v původní gramatice

Železnice mezí Břeclaví a Přerovem

Jiří Kotrman

Projekční práce železniční tratě mezi Břeclaví a Přerovem vedl vrchní inspektor Severní dráhy inženýr Karel Ghega, který také dohlížel na stavbu této dráhy až do svého odchodu do státních služeb k 1. červenci 1840. Ghegu nahradil Alois Negrelli, znamenitý dopravní inženýr. Stavební práce, které prováděly firmy bratří Kleinu a Tallachini, začaly již v druhé polovině roku 1839 a v plné míře propukly v následujícím roce. Budování železnice probíhalo v příznivém terénu, stoupání dosahovala pouze 3,33 promile, oblouky měly poloměry nad l 000 metrů. Výjimkou byl oblouk u vjezdu na most přes Moravu u Napajedel o poloměru 760 metrů. Trasa se obešla bez velkých zemních prací, pouze snaha o co nejpřímější trasu si vynutila v některých místech vyšší náspy.

Stavba dráhy byla rozdělena na dva stavební oddíly, z nichž první, dlouhý 65 km, vedl z Břeclavi do Spytinova (dnes Spytihněv) a druhý ze Spytinova do Přerova měřil 34 km. V prvním stavebním oddíle byla dokončena spodní stavba v létě 1840, svršek byl koncem října tohoto roku položen až do Uherského Hradiště (dnes Staré město u Uherského Hradiště) s výjimkou úseku Hrušky - Moravská Nová Ves. Byly zde vybudovány úsekové stanice Hodonín a Uherské Hradiště, mezilehlé stanice Moravská Nová Ves a Bzenec a 36 strážních domků. Se zahájením dopravy se počítalo koncem roku] 840, ale tuhá zima optimistické plány zhatila. K zajímavostem patří koněspřežný provoz mezi Břeclaví a Hodonínem, který začal 1. ledna 1841 a sloužil pro přepravu tabáku.

Mezi Břeclaví a Uherským Hradištěm projel 27. března 1841 první zkušební vlak, který táhla lokomotiva „New-York" a tvořily ho jeden osobní a dva ložené nákladní vozy. Doprava na tomto úseku byla zahájena 1. května 1841.

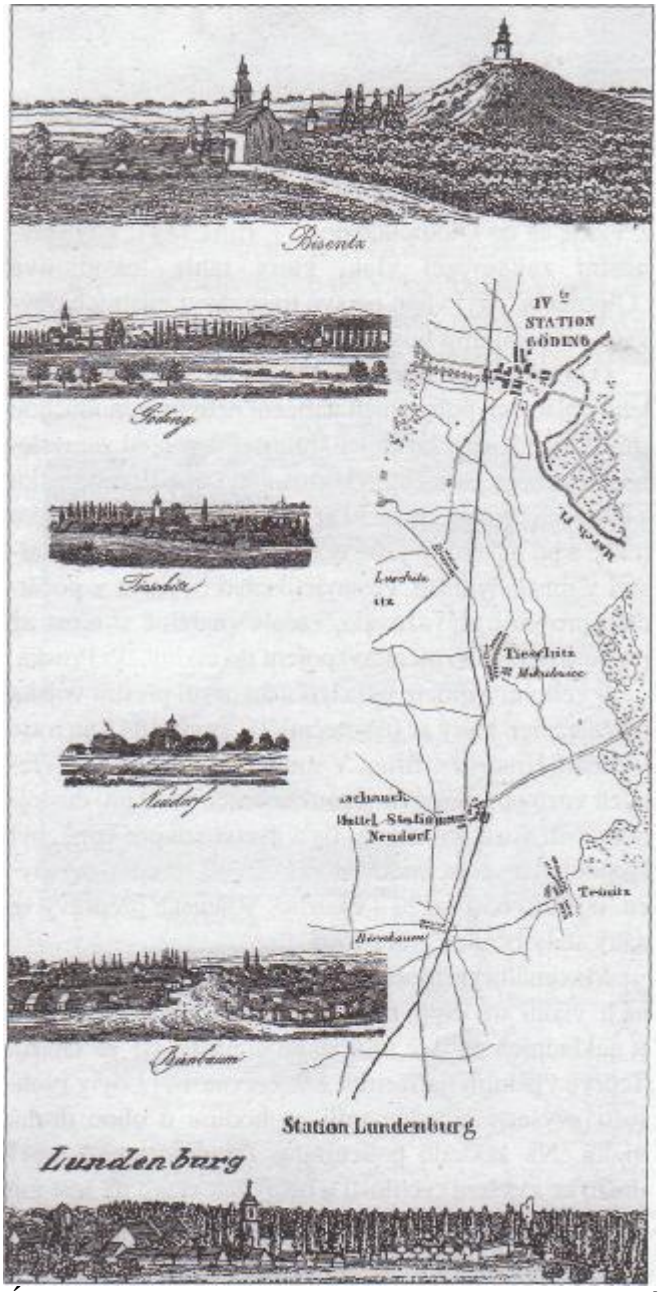
Od května 1840 se naplno pracovalo ve druhém stavebním oddíle, jehož stavbu zabezpečovala firma bratří Kleinu. Do konce května 1841 byl dokončen železniční spodek a začalo se s pokládkou kolejí.

Z větších staveb stojí za pozornost 45 metrů dlouhý dřevěný most přes řeku Moravu u Napajedel. Tento úsek obsahoval pouze dvě mezilehlé stanice Napajedla a Hulín. Provoz mezi Uherským Hradištěm a Přerovem byl slavnostně zahájen 1. září 1841.

Největší oslavy však proběhly při zahájení dopravy z Vídně až do Olomouce dne 17. října 1841, kdy slavnostní zahajovací vlak, který táhla lokomotiva „Olomucia", byl vítán po své trase davy místních obyvatel i oficiálními hosty.

O cestování po železnici byl zájem, i když z důvodu tehdy platných policejních nařízení nebylo jednoduchou záležitostí. Každý cestující si musel den před zamýšlenou cestou na policejním komisařství opatřit propustku s uvedením účelu cesty, tu si nechat potvrdit v cílovém místě a po návratu ji ještě týž den odevzdat na komisařství v místě bydliště. Přestože osobní doprava v počátcích provozu převažovala, začala znatelně stoupat až po dosažení železničního spojení do ciziny, do Pruska.

S velkým zájmem byl sledován první přesun vojska po železnici, který se uskutečnil 31. srpna 1841 na trase Uherské Hradiště - Brno. V soupravě, složené z otevřených vozů pro mužstvo, dvou osobních vozů pro důstojníky, pěti vozů pro zavazadla a dvouvozů pro koně, byl za pouhých sedm hodin přepraven 12. prapor myslivců, o počtu 650 mužů s výstrojí. Vojenské přepravy se záhy staly běžnou záležitostí.

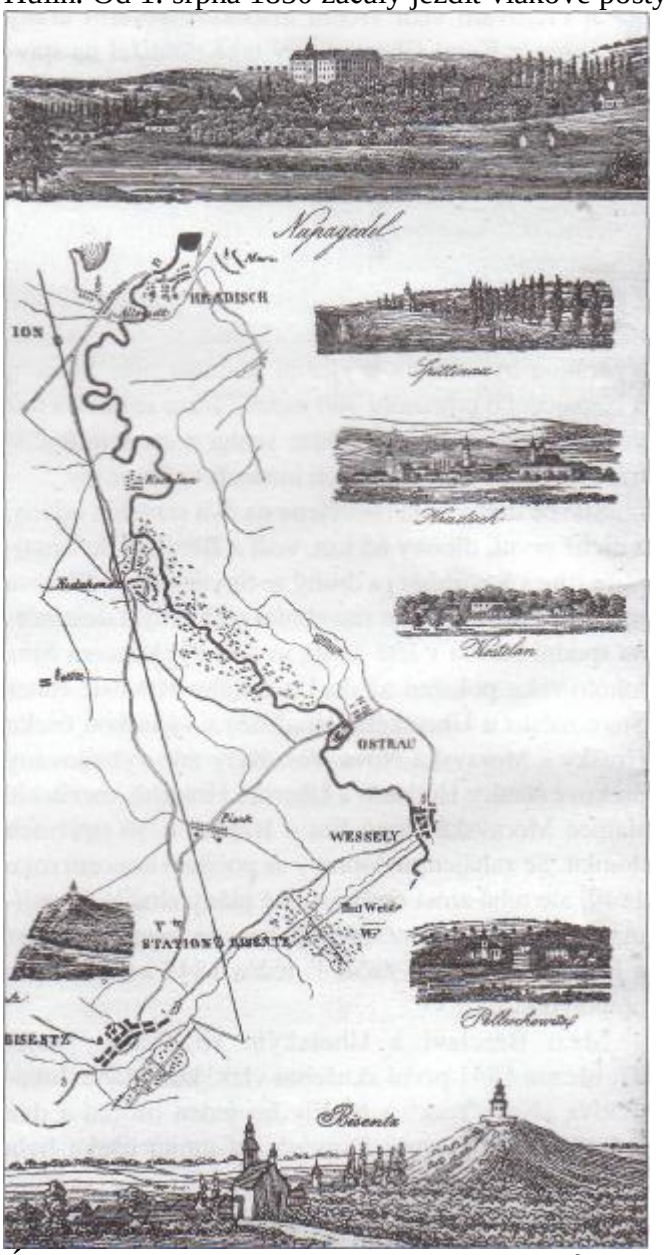


Úsek trati Lundenburg - Goding (Břeclav - Hodonín) ve vlakovém průvodci z roku 1845

Stavitelé železnice - bratři Kleinové

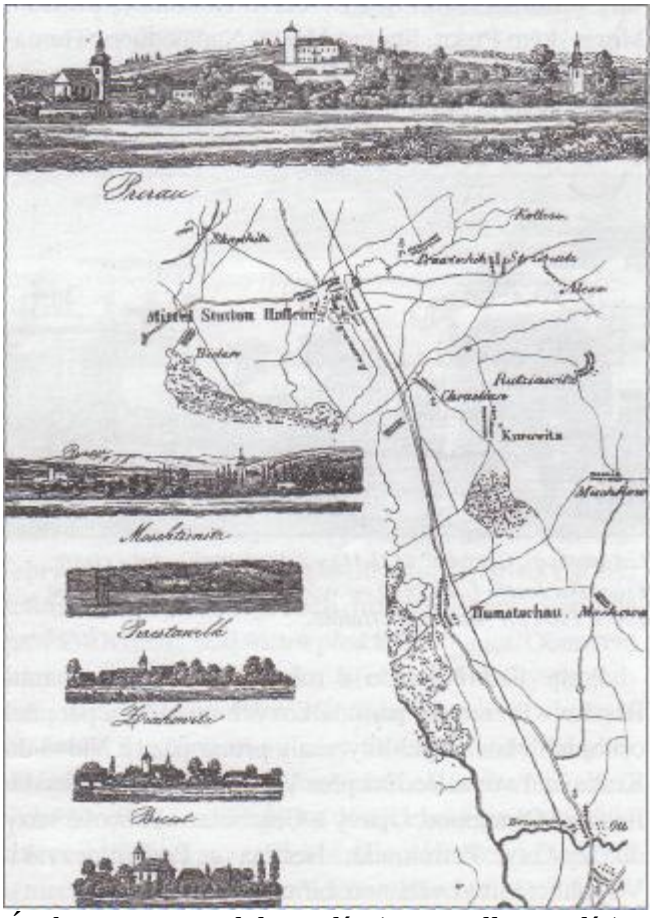
Maximální rychlost byla zpočátku stanovena u osobních vlaků na čtyři míle za hodinu (tj.

29,6 km/h), u nákladních na dvě míle za hodinu (tj. asi 15 km/h). Teprve vládním nařízením z 9. června 1842 byly rychlosti zvýšeny o jednu míli za hodinu u obou druhů vlaků. Na základě policejního zákona z roku 1847 došlo ke zvýšení rychlosti u osobních vlaků na šest mil za hodinu (tj. asi 45 km/h), u nákladních vlaků na čtyři míle za hodinu (tj. asi 30 km/h). Od roku 1852 se povolené rychlosti zvýšily o další jednu míli za hodinu u obou druhů vlaků.
Nákladní doprava, jejíž nezanedbatelnou část tvořila v začátcích provozu přeprava dobytka, začala znatelně vzrůstat, když KFNB dosáhla v roce 1848, respektive 1849 v Bohumíně spojení na pruskou železniční síť. Dosažením ostravské uhelné pánve v roce 1847 byly dány předpoklady pro rozvoj přepravy uhlí, které se stalo nejdůležitější a nejvýnosnější přepravovanou komoditou KFNB. Dlouhodobě jí zajišťovala výborné ekonomické výsledky.
Rozvoj železnice měl dopad na organizaci poštovní přepravy - poštovních kurzů i poštovních úřadů. Vedle dříve započaté přestavby poštovních úřadů v železničních uzlech, mimo jiné i v Břeclavi a v Přerově, se vybudovaly poštovní expozitury v roce 1843, kdy byla na KFNB zavedena přeprava pošty i v mezilehlých stanicích Bzenec, Uherské Hradiště, Napajedla a Hulín. Od 1. srpna 1850 začaly jezdit vlakové pošty z Vídně do Přerova a Bohumína.



Úsek trati Bisentz - Hradisek (Bzenec - Staré Město u Uherského Hradiště) ve vlakovém průvodci z roku 1845

V roce 1847 byly na nově zřízenou státní telegrafní linku připojeny všechny stanice Severní dráhy mezi Břeclaví a Přerovem. Telegrafní linka byla vedena podél železnice a po roce 1849 ji železnice převzala od státu.
Velký nápor prožila KFNB v revolučním roce 1848, kdy železnice a telegraf podstatně přispěly k rychlému sledu událostí. Po Severní dráze přejížděla poselstva mezi Vídní a Prahou. V březnu se tudy přesunula rakouská armáda do neklidem zmítané severní Itálie. Při říjnovém povstání ve Vídni zažila KFNB křest ohněm, když vojsko pod velením generála Windischgrátze dostalo rozkaz k přesunu z Prahy do Vídně, který se uskutečnil i přes nesouhlas říšského sněmu po železnici. Vojenské přesuny využívaly i trať z Přerova do Břeclavi. Vojsko postupně obsadilo stanice Hulín, Uherské Hradiště, Hodonín a Břeclav. Po potlačení povstání se vlaky opět rozjely 9. listopadu, ale zmatky v dopravě ještě přetrvávaly. Do té doby nevýznamná stanice Hulín se v listopadu 1848 stala nejdůležitější stanicí v monarchii. Do nedaleké Kroměříže byl na 22. listopadu svolán říšský sněm, který měl připravit návrh nové ústavy. Stanice bez náležitého vybavení musela čelit nebývalému náporu cestujících, kteří zde přestupovali z vlaků na omnibusy, kočáry a povozy do Kroměříže.
K tragické události - prvnímu výbuchu lokomotivní-ho kotle u Severní dráhy - došlo 27. července 1848 mezi Hulínem a Napajedly. Exploze kotle lokomotivy „Jason" si vedle 17 rozbitých vozů vyžádala i čtyři lidské životy.
Po Severní dráze se nepřepravovala pouze rakouská armáda. V roce 1849 došlo k rychlému přesunu ruských vojsk z území dnešního Polska do Uher, kde pomohla rakouské armádě potlačit tamní revoluci.
V průběhu padesátých let se KFNB dostala do provozních problémů, které vyplývaly ze stále se zvyšující nákladní dopravy, především přepravy uhlí z horské pánve. Vznik a provoz Severní dráhy s sebou i průmyslový rozvoj přilehlých oblastí a regionů. Vznikaly nové podniky a s nimi rostly nároky na dopravu surovin a výrobků. Bylo nutno přistoupit k vybudování druhé koleje, k přestavbám a rozšiřování stanic. Tento proces dočasně přerušily válečné udá-• oku 1866. Stavba a zprovozňování druhé koleje probíhaly postupně: Břeclav - Bzenec (1. února 1858), Bzenec - Uherské Hradiště (1. listopadu 1863), Přerov - Hulín (15. června 1872), Hulín - Tlumačov (1. května 1873). Tlumačov - Napajedla (27. října 1873) j Napajedla - Uherské Hradiště (6. listopadu 1873). Ve stanicích se prodlužovaly koleje, rozšiřovalo kolejiště, budovaly nové objekty a zařízení, hlavně pro provoz a nákladní přepravu. Například v letech 1872 až 1873 byla téměř zcela přestavěna stanice Hulín.
současné době je zde jako na málokteré dvoukolejné trati na síti CD levostranný provoz. Nebylo tomu tak vždy. Na prvním dvoukolejném úseku KFNB
Vídeň - Gánserndorf byl od roku 1838 původně pravostranný provoz, až v roce 1844 se přešlo na levostranný. Provozním železničním řádem byl v Rakousku v roce 1851 zaveden pravostranný provoz. Na dvoukolejných tratích KFNB došlo ke změně pravostranného provozu na levostranný dne 16. dubna 1872.
Přímé vlakové spojení z Vídně přes Bohumín do Berlína, Hamburku a Štětina bylo zavedeno již na přelomu čtyřicátých a padesátých let 19. století. Vlakové soupravy byly sestaveny z vozů l. a 2. třídy. Přímé rychlíkové spojení z Vídně do Varšavy s pokračováním do Petrohradu bylo zavedeno 15. srpna 1861. Počet dálkových spojů se postupně rozrůstal, zvyšoval se také počet přímých vozů spojujících důležitá evropská města.
Železnice sehrála důležitou úlohu i v prusko-rakouské válce v roce 1866. Mezi 1. a 19. květnem bylo 430 vlaky přepraveno vojsko na severní i jižní frontu, přitom byla zachována omezená veřejná doprava. V následujícím období od 20. května do 9. června patřily koleje pouze vojenským vlakům. Po úseku Břeclav - Přerov projela značná část z celkem 458 vlaků, které zajišťovaly nástup rakouské armády do východních Čech. Po rozhodující porážce v bitvě u Hradce Králové 3. července začal o osm dní později odsun rakouských a saských vojsk z Olomouce do Vídně. Denně vyjelo na trať devět až deset vlaků. Současně probíhala evakuace zásob, železničního materiálu i prchajícího civilního

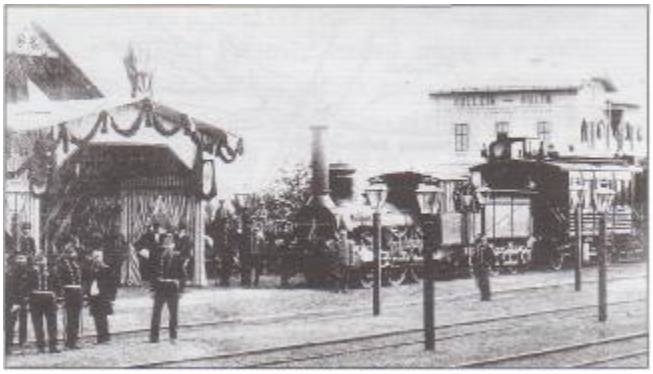


Úsek trati Napajedel - Hulín (Napajedla - Hulín) ve vlakovém průvodci z roku 1845

obyvatelstva. Dne 15. července obsadila pruská vojska část tratě mezi Starým Městem a Napajedly, za dva dny i Břeclav a poškodila trať u Hodonína. Severní dráha byla převzata na rozkaz pruského velení do prozatímního provozu pruské dráhy Vilémovy. Opravu tratě Břeclav - Přerov provedly železniční oddíly l. pruské armády. Od 10. srpna zahájila Severní dráha dopravu ve své režii z Vídně do Přerova a Brna.

Se stálým zvyšováním přepravních objemů v posledních desetiletích 19. století soustavně rostlo provozní vytížení tratě i stanic, které se dostávalo na hranici výkonnosti. Pro zvýšení propustnosti se rekonstruovaly a rozšiřovaly stanice a zdokonalovalo zabezpečovací zařízení. Vznikaly nové stanice, například Lužice, Rohatec, Otrokovice, Tlumačov a Říkovice. V letech 1895 až 1897 bylo vybudováno nové traťové zabezpečovací zařízení s traťovými hradly. Rozvoj dopravy se projevil i ve vozidlovém parku, kdy stále se stupňujícím požadavkům musely odpovídat nové výkonné lokomotivy i počet, skladba a technické parametry parku osobních i nákladních vozů.

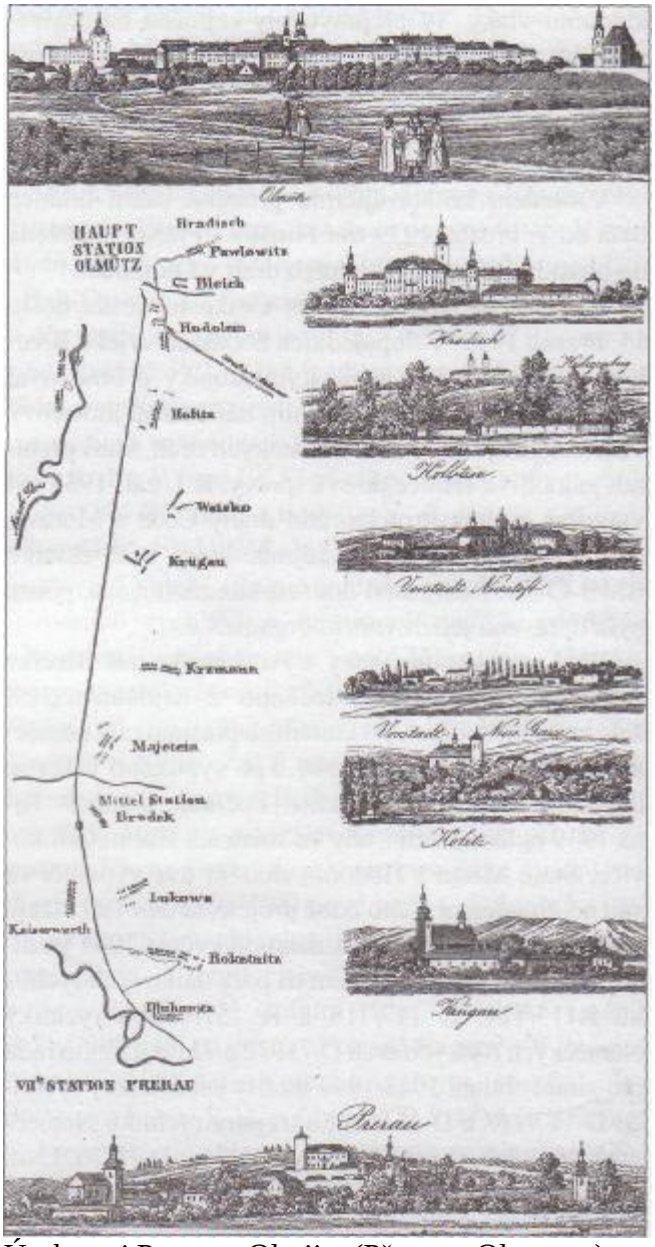
Rozvoj průmyslových podniků a jejich požadavků na dopravu vedl ke vzniku prvních vleček, které směřovaly do cukrovarů v Břeclavi (v roce 1871 a 1872) a v Napajedlích (1873). Počet vleček postupně narůstal. Právě existence železnice přispěla i k nebývalému rozvoji cukrovarnictví v tomto úrodném kraji. Cukrovary postupně vznikly v Břeclavi, Hodoníně. Rohatci. Moravském Písku, Starém Městě, Napajedlích, Tlumačově, Kvasicích a Hulíně. V řepných kampaních to přinášelo Severní dráze nezanedbatelné přepravní objemy a tržby.



Lokomotiva „Gerspitz" (121.11) v čele dvorního vlaku císaře Františka Josefa I. při cestě na vojenské manévry do Krakova
v roce 1906 při zastavení v Hulíně
Archiv: Jiří Kulhánek

Podle jízdního řádu z roku 1906 jezdilo na trati Břeclav - Přerov pět párů dálkových rychlíků a pět párů osobních vlaků. Rychlíky vezly přímé vozy z Vídně do Krakova, Lvova, Berlína přes Vratislav, Podwoloczyski, Itzkany, Olomouce, Opavy a Glucholaz a lůžkové vozy do Varšavy, Petrohradu, Berlína a Podwoloczyski. V rychlících byl většinou zařazen i jídelní vůz.
V roce 1906 se uskutečnilo zestátnění KFNB a dne 31. prosince 1906 převzala ministerská komise její síť
včetně celého správního aparátu. Následující den vstoupila v platnost nová organizace bývalé Severní dráhy, k jejímuž řízení bylo ve Vídni vytvořeno samostatné Ředitelství státních drah pro tratě Severní dráhy (k. k. Nordbahndirektion). Toto organizační uspořádání přetrvalo až do roku 1918.
Zestátněním Severní dráhy se však neodstranily přetrvávající kapacitní problémy. Řešením mělo být ztrojkolejnění celého úseku z Vídně do Bohumína, které se však z nedostatku finančních prostředků do první světové války nerealizovalo. Vedle podstatného rozšiřování seřaďovacích stanic ve velkých železničních uzlech se rozšiřovaly a přestavovaly i menší stanice a na úseku Břeclav - Přerov vznikly další nové stanice
- Hrušky, Bzenec přívoz, Nedakonice a Huštěnovice.
Období první světové války znamenalo pro trať Břeclav - Přerov plné podřízení se vojenské dopravě a potřebám armády. Civilní osobní doprava byla od počátku srpna podstatně omezena. Trať Břeclav - Bohumín - Lvov byla určena pro přepravu I. armádního sboru na ruskou frontu. Znamenalo to v srpnu 1914 přepravit přes milión vojáků, koně, povozy, materiál i zásoby. V úseku Břeclav - Bohumín jezdilo denně podle vojenského jízdního řádu, který předpokládal desetiminutové intervaly mezi vlaky jedoucími rychlostí 35 km/h, 60 párů stonápravových vojenských vlaků.
Dne 27. října 1918 ve večerních hodinách obdržely stanice český telegram o vyhlášení samostatnosti. Po půlnoci následoval další telegram s manifestem Národního výboru. Od 29. října se začalo ve většině stanic úřadovat česky, leckde i přes nesouhlas železničářů německé národnosti. Dne 2. listopadu byla trať Břeclav
- Přerov, jako všechny železniční tratě na Moravě a ve Slezsku, přidělena železničnímu inspektorátu v Brně. Zde složili o týden později slib věrnosti nové republice i všichni přednostové stanic z trati Břeclav - Přerov. Ostatní zaměstnanci stanic skládali slib věrnosti ve svých služebnách až 26. dubna 1919. Na základě výnosu generálního ředitelství železnic z 21. listopadu 1918 byly veškeré tratě a úřady bývalé KFNB na území Československa přiděleny k Ředitelství státních drah v Olomouci. Výnosem ministerstva železnic byla trať Břeclav - Přerov (mimo) od 1. ledna 1924 přidělena do obvodu Ředitelství státních drah v Brně.
Dnem 1. června 1924 byl změněn začátek a konec tratě Břeclav - Přerov. Původně byl začátek

této trati v Břeclavi, nově se stal začátkem trati Přerov. Tato změna s sebou přinesla nutnost přečíslovat koleje, výhybky i řadu provozních stanovišť.
Po roce 1918 ztratila trať Břeclav - Přerov svoje výsadní postavení. V nové republice bylo zapotřebí především dopravního spojení ve směru západ - východ. Také silná tranzitní severo-jižní doprava se vznikem nových států znatelně poklesla. Teprve od roku 1921, kdy se znormalizovaly vztahy mezi Československem a Rakouskem, se začala obnovovat tranzitní doprava uhlí. která rok od roku stoupala.
Začátek roku 1929 byl poznamenán nebývalou zimou. Velké mrazy a množství sněhu začaly dělat problémy už v prosinci předchozího roku. Nejhorší situace byla v únoru a březnu, kdy mrazy dosahovaly až -39= C. Železniční doprava se redukovala na minimum. Nejvíce byl postižen úsek Přerov - Tlumačov, kde panovaly téměř nepřetržitě sněhové vánice. Doprava se s vypětím všech sil udržovala po jedné koleji, nezřídka se musela použít pomocná cesta přes Kojetín a Kroměříž. Uhelné vlaky se v Přerově dělily na části o hmotnosti maximálně 600 tun a nejméně dvěma lokomotivami byly dopraveny do Otrokovic. Zde se vždy dva vlaky spojovaly v jeden a odjížděly dále do Břeclavi.
Podle jízdního řádu 1927/28 jezdily na trati Břeclav
• Přerov dva páry dálkových rychlíků R 113/114 a R 117/118 z Vídně do Varšavy a Berlína, osm párů osobních vlaku v celé trati, z toho pět párů do a z Bohumína dva páry Břeclav - Hodonín, jeden pár Břeclav
- Rohatec. jeden pár Přerov - Staré Město a jeden pár Přerov - Moravský Písek. V roce 1931 zde jezdily již tři páry mezinárodních rychlíků, přibyl R 151/152 z Vídně
> Berlína. V rychlíkových soupravách byly řazeny
i vozy lůžkové a jídelní. V roce 1934 začal
jezdil na rychlících R 113/114 Olomouc - Bratislava
vůz ..Modrý šíp". Pro poruchu však byl
i. září 1934 odstaven a nahrazen soupravou s parní
lokomotivou.
Hospodářská krize začátkem třicátých let znamenala znatelný pokles především nákladní dopravy. Menší dopravní intenzita vedla železniční správu k uzavírání některých stanic (Hrušky, Bzenec přívoz) a jejich předenu na zastávky a nákladiště s traťovým hradlem. L" příležitosti 100. výročí udělení koncese KFNB na 1936, v souvislosti se zahájením „Středomoravské výstavy" v Přerově, vypraven z Břeclavi do Přerova zvláštní historický vlak s lokomotivou řady 313 sedmi starými osobními vozy. Slavnostně ověnčený vlak vezl řadu oficiálních hostů a byl nadšeně vítán po celé cestě.
Oficiální zkušební jízda s první aerodynamickou parní lokomotivou ČSD 386.001 se uskutečnila za účasti zástupců ministerstva železnic 1. března 1938.
Zvláštní rychlík, který byl sestaven z měřicího vozu a tří čtyřnápravových rychlíkových vozů, projel trať z Přerova do Břeclavi za jednu hodinu a sedmnáct minut Stanicemi projížděl rychlostí 100 km/h a nejvyšší dosažená rychlost činila 106 km/h.
Politicky rušný rok 1938 dospěl ke svému tragickému podzimu. Po vyhlášení mobilizace 25. září musela železnice zvládnout zvýšenou přepravu nastupujících záložníku i přepravu vojsk k hranicím. Pro zvýšení propustností byly obnoveny stanice Hrušky a Bzenec přívoz. Po podepsání mnichovské dohody došlo začátkem října 1938 v několika etapách k záboru pohraničí fašistickým Německem. Dne 8. října byla obsazena Břeclav a doprava na této trati končila v Hruškách.
0 deset dní později, kdy obsadili Němci i stanici Hrušky, se konečnou stanicí stala Moravská Nová Ves, i když některé osobní vlaky jezdily až do Hrušek. Teprve 21. října Němci opustili stanici Hrušky a byl definitivně stanoven průběh hranice, která protínala trať v km 87,2, tj. 900 metrů před touto stanicí.



Úsek trati Prerau - Olmiitz (Přerov - Olomouc) ve vlakovém průvodci z roku 1845

Obnovení železniční dopravy v úseku Břeclav - Hrušky projednali zástupci obou států 26. října. Doprava zde byla obnovena 31. října třemi páry osobních a dvěma páry nákladních vlaků. Československé celní odbavení zboží probíhalo v Moravské Nové Vsi, celní a pasové odbavení cestujících a zavazadel se dělo v Hruškách. Veškeré německé odbavení se provádělo v Břeclavi. Dne 4. listopadu byl na této trati zaveden omezený mírový jízdní řád a peážní doprava, zpočátku 16 německými nákladními vlaky. Ty přepravovaly zejména hornoslezské uhlí do Rakouska a Itálie. Záhy byla zahájena i peážní rychlíková doprava ČSD a Německých říšských drah (DRB), samozřejmě s větším podílem německých koridorových rychlíků.
Vzhledem ke stávajícímu průběhu státní hranice byla od 1. března 1939 trať Hrušky - Přerov přidělena do obvodu Ředitelství státních drah v Olomouci.
K obsazení zbylého území Československa došlo 15. března 1939. V dopoledních hodinách vyjel z Břeclavi obrněný vlak s německými vojáky a obsazoval postupně stanice na trati. Za ním následoval motorový vůz, v němž jeli úředníci německých drah, kteří přebírali jednotlivé stanice do své správy. K 1. září 1939 byl vytvořen podnik Protektorátní dráhy Čech a Moravy, plně v područí říšských zájmů, který nesl zkratku BMB-ČMD. Ředitelství drah zůstala zachována, pouze byla upravena jejich vnitřní organizace.

Před vypuknutím války s Polskem se trať Břeclav

• Přerov stala součástí jednoho z nejdůležitějších železničních spojení, po kterém se přesunovala německá vojska, technika a materiál. I po vypuknutí války se intenzita dopravy nezmenšila. Počínaje dnem 9. října 1939 bylo nařízeno, aby ve stanicích Hulín, Otrokovice, Staré Město a Hodonín sloužili dva výpravčí ve směně. Stanicemi v této době projelo za den 190 vlaků.

Podle jízdního řádu platného od května 1941 jezdily mezi Břeclaví a Přerovem tři páry dálkových rychlíků R113/114, R 117/118 a R 151/152 a rychlíky Německých říšských drah D 71, 72 a 73. V jízdním řádu pro zimní období 1943/1944 jezdily jen dva páry rychlíku D 117/118 a D 151/152 a tři páry rychlíků Německých říšských drah D 71/72, D 73/74 a D 75/76. Osm páru osobních vlaků jezdilo v celé trati, jeden pár Přerov

- Hodonín a dva páry Přerov - Staré Město - Kunovice, respektive Uherský Brod.

Železničáři reagovali na novou situaci drobnými sabotážemi, které zpomalovaly a komplikovaly dopravu. Patřilo mezi ně zejména nařezávání brzdových hadiček, sypání písku do ložisek, vyměňování vozových nálepek a řada dalších. Protože počet poškozených brzdových hadiček nebývalé vzrostl, byli ve větších stanicích ustanoveni zaměstnanci - hladičká, kteří prováděli prohlídky vlaků a vozů a kontrolovali stav brzdových hadiček. Hadičkář byl například i v Hodoníně. Ke konci války, počínaje rokem 1944, se začaly množit případy diverzních akcí, při nichž docházelo k poškození tratí a železničních vozidel. Například 29. listopadu 1944 vybuchly dvě nálože v úsecích Břest - Říkovice a Tlumačov - Otrokovice. Následkem toho byly těžce poškozeny lokomotivy. Následující den explodovala nálož opět mezi Tlumačovem a Otrokovicemi. 25. ledna 1945 poškodila nálož kolejový svršek v úseku Horní Moštěnice - Říkovice.

V lednu 1945 projelo po trati Přerov - Břeclav několik transportů s vězni z evakuovaného osvětimského koncentračního tábora, které směřovaly do Mauthausenu. Vězni byli v nelidských podmínkách přepravováni v otevřených vozech - uhlácích. I když se lidé ve stanicích snažili vězňům přilepšit potravinami a oblečením, většinou se jejich snaha minula účinkem kvůli přísné ozbrojené ostraze těchto transportů.

V dubnu 1945, kdy se od východu blížila fronta, byla postupně zastavována železniční doprava. V úseku Břeclav - Hodonín k tomu došlo 7. dubna, v úseku Hodonín - Bzenec přívoz 10. dubna, směrem k Moravskému Písku 12. dubna. Koncem měsíce byla zastavena doprava i na úseku Staré Město - Přerov. Následně začali Němci se systematickým ničením železničních staveb a zařízení. Vedle kolejí, výhybek, železničních vozidel, některých budov a zařízení bylo zničeno zabezpečovací a sdělovací zařízení a vyrabován inventář služebních místností. Zvlášť pečlivě se zaměřili na ničení mostů. Zničen byl most přes Kyjovku v úseku Lužice - Hodonín, nadjezd nad vlárskou tratí v úseku Bzenec přívoz - Moravský Písek, most přes Moravu v úseku Napajedla - Otrokovice, most přes Dřevnici v úseku Otrokovice - Tlumačov i nadjezd kroměřížské tratě v Hulíně v úseku Hulín - Říkovice.

Prvním osvobozeným městem na Moravě byl 12. dubna Hodonín. Následovaly další obce a města - Moravská Nová Ves a Lužice (13. dubna), Rohatec (14. dubna), Břeclav (15. - 17. dubna), Bzenec přívoz (18. dubna), Moravský Písek (22. dubna), Staré Město (1. května). Otrokovice (3. května), Hulín (6. května) a Přerov (8. května).

Ihned po osvobození se železničáři ve spolupráci se sovětskou armádou i místním obyvatelstvem pustili do odstraňování škod a snažili se i provizorním způsobem urychleně obnovit železniční dopravu. Pravidelná doprava v úseku Břeclav - most přes Kyjovku začala fungovat 29. dubna. Následujícího dne se začalo jezdit z Hodonína k mostu přes Kyjovku lokomotivou .,Orlík-i z hodonínského cukrovaru. Od 30. dubna se jezdilo v úseku Hodonín - Rohatec - Ratíškovice vozidly firmy Baťa (lokomotiva 411.104 a motorový vůz M 120.901). Od 2. května se jezdilo z Hodonína přes Rohatec až k nadjezdu nad vlárskou tratí u Moravského Písku. Ve dnech 8. a 9. května se začalo jezdit cukrovarským strojem 222.002 z Moravského Písku do Napajedel, resp. až k mostu přes Moravu. Na úseku z Přerova k

nadjezdu u Hulína se začalo jezdit 18. května, od příštího dne byla zajištěna doprava z Hulína k mostu přes Dřevnici s lokomotivou 374.006. Po obnovení nadjezdu u Hulína se 25. května jezdilo z Přerova až k mostu přes Dřevnici. Zajímavá situace byla v Otrokovicích, kde se od dřevnického mostu přestupovalo na severním zhlaví stanice na vlak, který cestující dovezl k mostu přes Moravu. Po provizorní lávce cestující přešli přes řeku Moravu a přestoupili na

vlak do Moravského Písku. Most přes Dřevnici byl opraven 28. května, most přes Moravu 31. května. Od l. června se jezdilo z Přerova až do Moravského Písku a od 4. června byla obnovena doprava na celém úseku z Břeclavi do Přerova. První soupravy byly poskládány z mála provozuschopných vozů, které nebyly poškozeny nebo se daly rychle opravit. V řadě případů to byly i nákladní vozy. Raritou je použití tří vozů varšavské podzemní dráhy, které při osvobození zůstaly v Hodoníně. Jezdilo se převážně po jedné traťové koleji, zabezpečovací zařízení většinou nefungovalo. Opravy mostů, traťových a staničních kolejí, zabezpečovacího zařízení, aktivace hradel probíhaly až do roku 1948.

V období od srpna až do října 1947 se ze Slovenska na západ přesunovaly ozbrojené skupiny banderovců. Přechody přes železniční tratě, hlavně mosty a stanice, byly střeženy hlídkami vojska a Sboru národní bezpečnosti. Jen mezi Otrokovicemi a Napajedly bylo zneškodněno sedm banderovců.

První poválečná organizační změna, pokud nepočítáme zrušení protektorátních struktur a návrat k předválečnému stavu, souvisela s politickým vývojem po roce 1948. V květnu 1949 byl zřízen národní podnik ' československé státní dráhy. Dosavadní ředitelství státních drah se při zachování svých obvodů stala provozními ředitelstvími státních drah. Další reorganizace MÍ uskutečnila k 1. únoru 1950. Vznikla oblastní ředitelství a došlo ke zrušení dosavadních provozních ředitelství. Pro Moravu a Slezsko bylo zřízeno Oblastní ředitelství v Olomouci s expoziturou v Brně. K 15. září 1952 vznikly na síti správy drah, jimž byla podřízena oddělení dráhy. Trať Přerov - Hrušky spadala do obvodu Ostravské dráhy se sídlem v Olomouci, Oddělení dráhy v Přerově, stanice Břeclav patřila do obvodu Bratislavské dráhy. Oddělení dráhy v Brně.

K 1. květnu 1963 se uskutečnila další organizační změna u ČSD. Na síti byly vytvořeny čtyři správy drah. Trať Břeclav - Přerov (mimo) byla přidělena v rámci Střední dráhy v Olomouci do obvodu Provozního oddílu v Bmě (vznikl od 1. července 1963).

V šedesátých letech 20. století byly stanice vybaveny elektromechanickým zabezpečovacím zařízením a mezistaniční úseky poloautomatickým zabezpečovacím zařízením (hradlováním). Ve stanicích Moravská Nová Ves**,** Hodonín, Tlumačov a Říkovice byla instalována světelná návěstidla.

V následujícím desetiletí proběhla mezi Břeclaví a Přerovem pokládka dálkového kombinovaného kababelu, čímž mohlo být následně zlikvidováno vzdušné sdělovací a hradlové vedení. Postupně docházelo k nahrazování mechanických závor na silničních přejezdec přejezdovým zabezpečovacím zařízením se světelnou signalizací typu AŽD 71.

V souvislosti s aktivací významných vleček byly některé stanice vybaveny reléovým zabezpečovacím zařízením. Jednalo se o stanice Lužice, Tlumačov a Otrokovice. Mechanická návěstidla byla postupně nahrazena světelnými. Poslední stanicí, kde zůstala mechanická odjezdová návěstidla až do začátku koridorových stavebních prací, byla stanice Rohatec.

Mezinárodní dálková osobní doprava zůstala mezi Břeclaví a Přerovem zachována i po roce 1948. V roce 1949 zde jezdil jeden pár mezinárodních rychlíků „Balt-Orient" s přímými vozy mezi Gdyní, Štětínem a Varšavou na severu a Vídní, Terstem a Římem na jihu. Rychlík R 293/294 jezdil v trase Bohumín - Bratislava s přímým vozem do Luhačovic a novinkou byl místenkový motorový rychlík R 295/296 Břeclav - Přerov - Praha. V roce 1955 byl zaveden motorový rychlík R 291/294 Olomouc - Bratislava - Komárno. Od jízdního řádu 1961/1962 byl pojmenován R 285/286 Varšava - Vídeň „Chopin". Jezdily zde tři páry mezinárodních

rychlíků a motorový rychlík Olomouc
- Komárno, v pátek rychlík Český Těšín - Nové Zámky, který se vracel v pondělí z Nových Zámků do Bohumína. Jízdní řád 1962/1963 přinesl nový rychlík R 287/290 Varšava - Sofie. Začal jezdit motorový osobní vlak Luhačovice - Přerov - Bojkovice, který se udržel řadu let. Byla posílena pondělní ranní doprava pro návoz pracujících na Ostravsko. V jízdním řádu 1963/1964 dostal rychlík R 287/290 nové jméno „Polonia" a jezdil na této trati až do roku l975, kdy byl přesměrován přes Žilinu. Osobní vlaky byly nově řazeny pouze z vozů 2. třídy. V jízdním řádu 1964/1965 změnil R 287/290 svůj název na „Polonia Expres". V jízdním řádu 1967/1968 došlo k přečíslování rychlíků, „Polonia" dostala označení R 1/2, „Chopin" R 3/4. Mezi Břeclaví a Přerovem jezdilo třináct párů osobních vlaků. V období jízdního řádu 1975/1976 „Poloniu" nahradil v letním období sezónní rychlík „Varsovia" v trase Varšava - Budapešť s přímým vozem do Vídně, „Chopin" byl přečíslován na R 202/203 a bylo zavedeno nové rychlíkové spojení R 604/605 Hodonín - Přerov
- Praha, které dostalo o dva roky později název „Šohaj". V jízdním řádu 1982/1983 se objevil nový vlak R 1332/1339 Katowice - Přerov - Hodonín - Holič - Kuty
- Trnava - Budapest. Od následujícího jízdního řádu byl nově trasován rychlík R 738/739 „Petrov" Brno
- Košice z Brna přes Bzenec a Moravský Písek do Přerova. V jízdním řádu 1985/1986, kdy už byl zaveden elektrický provoz, byl zrušen R 1332/1339, R 1231/1234 „Varsovia" byl veden v noční době, objevil se zde lůžkový rychlík R 178/179 „Děvín" Praha -Přerov - Staré Město - Veselí nad Moravou - Nové Město nad Váhom - Bratislava. Byl zaveden rychlík R 836/837 Bohumín - Bratislava, který v sezóně pokračoval až do maďarského Szekesfeherváru. Vyslovení této cílové stanice dalo většině operátorek staničního rozhlasu pěkně zabrat. V jízdním řádu 1986/1987 byl mezinárodní vlak 1231/1234 „Varsovia" přeřazen do kategorie InterExpres. V následujícím jízdním řádu zde jezdil R 476/477 „Istropolitan" v trase Bratislava - Břeclav
- Přerov - Praha - Lipsko. V období 1988/1989 jezdil přečíslovaný rychlík R 232/233 „Varsovia" v prodloužené trase až do Gdyně. Rychlík R 831/834 Bohumín
- Bratislava vozil v letním období přímé vozy do Znojma.
K vážné nehodě došlo 27. února 1968 ve stanici Nedakonice. Rychlík „Chopin" v čele s lokomotivou 476.002 vjel do odbočky bez snížení rychlosti, která v době nehody činila 88 km/h. Stroj se převrhl, sedm vozů vykolejilo a bylo těžce poškozeno. Při nehodě zahynul topič a lokomotiva byla následně zrušena.
Konec šedesátých let a následující desetiletí 20. století znamenaly postupnou motorizaci a následný definitivní konec parní trakce. V osobní dopravě se nejdříve objevily motorové lokomotivy řady T 478.1, zanedlouho vystřídané mladšími kolegyněmi řady T 478.3. Nákladní dopravu ovládly těžké motorové lokomotivy sovětské výroby řady T 679.1, známé pod přezdívkou „Sergej". Neúprosně se přiblížil okamžik, kdy se parní lokomotiva objevila v čele vlaku naposledy. Dne 28. listopadu 1978 se uskutečnila na trati Přerov - Břeclav poslední jízda parní lokomotivy na pravidelném vlaku. Přerovský stroj 475.158 odvezl do Břeclavi osobní vlak 4211.

Moravský Písek, v čele nákladního vlaku lokomotiva T 679.1023

Osmdesátá léta minulého století znamenala pro „Ferdinandku" vrchol v objemech nákladní dopravy. Silnou mezinárodní i vnitrostátní tranzitní dopravu doplňovala místní nákladní doprava, přímo závislá na značných objemech nakládky a vykládky ve většině stanic na této trati i v přilehlých lokalitách, především ve Zlíně (tehdejším Gottwaldově), Želechovicích nad Dřevnicí-Lípě (Jednotné zemědělské družstvo /dále JZD/ Slušovice), Veselí nad Moravou (Železárny), Ostrožské Nové Vsi (Štěrkovny a pískovny) a v Uherském Brodě. Cukrovarnický průmysl již rozezníval poslední tóny své labutí písně, protože většina zdejších cukrovarů ukončila svoji činnost. Přeprava uhlí, především však zdejší strojírenský, chemický, kožedělný, textilní, potravinářský, dřevozpracující a stavební průmysl plnily kolejiště stanic a vleček stovkami nákladních vozů. Manipulační vlaky i „separáty" nepřetržitě přivážely a odvážely loženou i prázdnou zátěž. Na vyrovnávkové vlaky zejména krytých a výsypných vozů netrpělivě čekali přepravci a naložené ucelené vlaky mířily ke svým příjemcům, především na východ. Trať měla nezanedbatelný význam i pro vnitrostátní tranzitní nákladní dopravu - zátěž mezi severní a střední Moravou na jedné straně a Brnem, cementárnou v Mokré a jihovýchodní Moravou na druhé straně, se přepravovala přes Moravský Písek. Realizovala se zde většina přepravy štěrkopísků z těžebních lokalit jižní Moravy. Trať Břeclav - Přerov se nezadržitelně blížila k hranici své výkonnosti.
Nezanedbatelnou pomocí v této situaci byla elektrizace tratě, o které bylo rozhodnuto v sedmdesátých letech 20. století. Součástí před elektrizačních prací byly úpravy kolejiště, zabezpečovacího zařízení, spojené se zřizováním světelných návěstidel, elektrických rozvodů a s tím souvisejících úprav osvětlení stanic a zastávek. Největší podíl prací zde odvedlo Železniční stavitelství Brno, které také zabezpečovalo výstavbu napájecích a spínacích stanic a opraven trakčního vedení.
Vlastní práce na elektrizaci tratě, kterou prováděl podnik Elektrizace železnic Praha, začaly dne l. listopadu 1980. Jednotlivé úseky byly dávány do provozu postupně:

- 26. května 1981 úsek Přerov - Říkovice
- 2. listopadu 1981 úsek Břeclav - Hrušky
- 17. prosince 1982 úsek Říkovice - Hulín
- 2. listopadu 1983 úsek Hrušky - Lužice. První vlak táhla lokomotiva S 489.0010 z lokomotivního depa Brno-Maloměřice
- 5. října 1984 úsek Hulín - Otrokovice. Zvláštní vlak byl vezen lokomotivou ES 499.1002 z lokomotivního depa Jihlava
- 14. listopadu 1984 úsek Lužice - Hodonín. První vlak vezla lokomotiva S 499.0098

Po pěti letech výstavby byl slavnostně zahájen elektrický provoz na trati Břeclav - Přerov dne 29. března 1985.
Zahájením elektrického provozu však stavba neskončila, protože zbývalo dokončit především napájecí stanice v Otrokovicích (dána do provozu 14. prosince 1987), Nedakonicích (13. září 1986) a Říkovicích (4. září 1986). Pro umožnění elektrického provozu byla v Otrokovicích na

severním zhlaví přechodně zřízena mobilní napájecí stanice. Instalace dvou speciálních železničních vozů s technologickým zařízením na předem připravené stanoviště se uskutečnila při deseti-hodinové kolejové výluce v úterý 26. června 1984 s asistencí dvou nehodových kolejových jeřábů. Byla v provozu od 4. září 1984 do 14. prosince 1987 a zajišťovala napájení úseku Přerov - Nedakonice do doby zprovoznění stabilních napájecích stanic. Vedle již zmíněných tří napájecích stanic byly součástí elektrizace trati i spínací stanice Rohatec (zprovozněna 23. prosince 1986),opravny trakčního vedení (OTV) Hulín a Bzenec přívoz a dispečerské řídicí stanoviště Přerov, odkud jsou dálkově ovládána pevná trakční zařízení na úseku do Nedakonic. Druhý úsek tratě z Nedakonic do Břeclavi je ovládán z elektrodispečinku v Brně. Trať je v úseku Přerov - Nedakonice elektrizována stejnosměrnou soustavou 3kV úseku Nedakonice - Břeclav střídavou jednofázovou soustavou 25 kV 50 Hz. Styk obou soustav je proveden ve stanici Nedakonice, druhé a zároveň poslední stykové stanicí na síti ČSD, protože na ostatních tratích je styk dvou soustav proveden na širé trati.Tomu odpovídala i v síti ČSD ojedinělá napájecí stanice Nedakonice, která slouží k napájení obou systémů. Celková délka zatrolejovaných kolejí ve stejnosměrném úseku Přerov - Nedakonice, na kterém bylo použito trolejové vedení sestavy „J", činila 181,240 km ve střídavém úseku Nedakonice - Břeclav, kde bylo použito olejové vedení sestavy „S", činila 167,741 km. Elektrizace trati významně přispěla nejen ke zvýšení její propustnosti, ale i k lepšímu zhodnocování energie , zlepšení kultury cestování, pracovního i životního prostředí. Předpokládala se roční úspora 17 milionů litrů nafty v hodnotě téměř 90 milionů Kč.

Snaha racionalizovat provoz se projevila i zaváděním jednočlenného obsazování hnacích vozidel pouze strojvedoucím i zaváděním radiofikace. Od 15. října 1985 bylo i na trať Břeclav - Přerov rozšířeno hnutí ,,700´´ , které mělo za cíl dosáhnout u vybraných lokomotiv v nákladní dopravě denního proběhu 700 km. Každá ze dvou motorových lokomotiv řady 781, jedna přerovská a jedna břeclavská, měla odvézt na této trati tři páry nákladních vlaků denně.

K zajímavostem určitě patří od roku 1979 realizované přepravy komponentů jaderných elektráren po železnici , včetně zdejší trati. Jednalo se o parní generátory (hmotnost 165 tun) a kompenzátory objemu (127 tn) pro typ VVER 440 MW z Vítkovic do jaderných elektráren v Dukovanech, Jaslovských Bohunicích i v maďarském Paksu.

Pravidelná motorová vozba na trati Břeclav - Přerov byla ukončena 30. května 1987 párem vlaků R 839 a Mos 200. který vezl olomoucký motorový vůz M 286 1007**.** Od nového jízdního řádu, který začal platit v květnu 1989. nahradily v pravidelné nákladní dopravě motorové lokomotivy řady T 679.1 (nově řada 781) dvousystémové elektrické lokomotivy řady ES 499.1 Já 363).

Po roce 1989 v souvislosti se změnami v národním hospodářství došlo k poklesu objemu nákladní dopravy, především místní. Přispěly k tomu strukturální změny a omezení výroby v řadě zdejších podniků.

Zatěžkávací zkoušku prožila celá trať a především stanice Staré Město u Uherského Hradiště a její okolí při návštěvě papeže na Velehradě dne 21. dubna 1990. Desítky zvláštních vlaků sem navezly desetitisíce návštěvníků a následně zajistily jejich rozvoz po skončení akce.

Na rozdíl od nákladní dopravy se postupně zvyšovala osobní doprava. Od jízdního řádu 1990/1991 začal jezdit v trase Vídeň - Varšava a zpět nový dálkový spoj R 204/205 „Sobieski", který byl v jízdním řádu 1993/1994 převeden do kategorie EuroCity a přečíslován na EC 104/105. Od 10. listopadu 1991 byl zrušen pár vlaků Ex 234/235. V jízdním řádu 1993/1994 byly nově pojmenovány rychlíky v trase Bohumín - Štúrovo R 630/631 „Rastislav" a R 632/633 „Svatopluk". Od následujícího jízdního řádu se začalo s vedením přímých osobních vlaků z různých moravských měst do Bystřice pod Hostýnem na novoroční půlnoční mši na Svatém Hostýne. Od jízdního řádu 1995/1996 zde začal jezdit pár vlaků kategorie InterCity IC 130/131 „Polonia" Budapešť - Varšava a zpět. V jízdním řádu 1997/1998 změnil vlak 130/131 „Polonia" kategorii z InterCity (IC) na EuroCity (EC). Od

jízdního řádu 1998/1999 začal jezdit v trase Zlín - Praha a zpět vlak kategorie SuperCity SC 520/521 „Mladý svět", složený pouze z vozů 1. třídy a jídelního vozu. V následujícím jízdním řádu byl převeden do kategorie Expres s názvem Ex 520/521 „Šohaj", který vezl přímé vozy do a z Břeclavi.

Žst. Hodonín, v čele osobního vlaku lokomotiva 363 014-2
Foto: Jiří Kulhánek, 27. května 1990

Od 1. července 1994 došlo k podstatné organizační změně, jejímž důsledkem bylo rozdělení železničních stanic na provozní a přepravní. K 1. lednu 1996 další organizační změnou došlo k opětnému sloučení železničních stanic pod jednotné vedení. Každá železniční stanice má svůj atrakční obvod, který je řízen příslušným přednostou železniční stanice. Na trati Břeclav - Přerov jsou od té doby tyto železniční stanice: Břeclav (do atrakčního obvodu na této trati patří Hrušky a Hrušky zastávka), Hodonín (Moravská Nová Ves, Lužice), Moravský Písek (Rohatec zastávka, Rohatec, Bzenec přívoz a Moravský Písek zastávka), Staré Město u Uherského Hradiště (Nedakonice, Kostelany nad Moravou, Huštěnovice), Otrokovice (Spytihněv, Napajedla, Tlumačov), Hulín (Záhlinice, Břest, Říkovice) a Přerov (Horní Moštěnice).

Externí dopravce OKD Doprava, a. s., zajišťuje od roku 1995 přepravu lignitu ze stanice Lužice do hodonínské elektrárny.

V září 1997 začaly na trati Břeclav - Přerov stavební práce na budování II. železničního koridoru, které postupují od jihu k severu. Znamená to značný rozsah náročných výlukových prací, které negativně ovlivňují pravidelnost železničního provozu a znamenají zvýšené nároky na zaměstnance Českých drah, ale také na cestující a přepravce. Ukončení stavebních prací se předpokládá v roce 2003.

Při stavebních pracích došlo ve dnech 4. až 9. července 2000 neplánovaně k úplnému zastavení dopravy v úseku Lužice - Hodonín z důvodu poklesu podpěry mostu přes Kyjovku na „Kapřiskách". Nákladní a dálková osobní doprava byla vedena odklony, místní osobní doprava byla zajištěna náhradní autobusovou dopravou.

Žel. St Hrušky včele osobního vlaku lokomotiva 754 063-6

Na obnovených úsecích trati, kde skončily stavební práce, bylo aktivováno moderní elektronické staniční i traťové zabezpečovací zařízení, které umožňuje dálkové úsekové ovládání stanic. První vlaštovkou, kde se nový způsob řízení železniční dopravy zkouší, je od roku 2000 stanice Moravský Písek, odkud se ovládají stanice Rohatec a Bzenec přívoz.
Železniční trati Břeclav - Přerov, nezanedbatelného úseku II. železničního tranzitního koridoru v České republice, se otevírají do budoucnosti optimistické výhledy. Jako součást evropské dálkové železniční sítě bude mít velký význam pro vzrůstající mezinárodní tranzitní dopravu ve směru sever - jih.