

7. Popis jednotlivých zrušených tratí, tratí se zastaveným provozem či pravidelnou veřejnou osobní dopravou (do roku 1989)

V následujícím stručném popisu osudů jednotlivých tratí je u každé trati umístěna tabulka obsahující délku trati v kilometrech (zaokrouhleno na stovky metrů), datum zahájení a rok ukončení osobní, příp. i nákladní dopravy. Ve vlastní popisné části je uveden způsob výstavby, stavitel, stručná charakteristika provozu s větším přihlédnutím k osobní dopravě, stanice a zastávky sloužící osobní dopravě, důležité mezníky v dějinách trati, datum a důvod zastavení osobní dopravy, veškerého provozu či jejího zrušení. Sledován je i další osud trati, případně stav jejího zachování do současnosti. Popisy jednotlivých tratí jak v Čechách, tak na Moravě a ve Slezsku jsou řazeny chronologicky, podle data zastavení osobní dopravy.

ČECHY

Staré Kladno – Kladno-Dubí

délka v km	2,7
zahájení provozu	23. 2. 1856
ukončení provozu	1872 os., 1983 nákl.

Nejdříve vybudovaná a také nejdříve zrušená trať je vlastně částí původního prvního úseku *Buštěhradské dráhy* Kralupy – Kladno-Dubí – Staré Kladno. Trať postavila firma bratří Kleinnů, stavební podnik známý z budování mnoha drah v prvních desetiletích výstavby železnic u nás. Není bez zajímavosti, že její

budování začalo více než rok před oficiálním udělením koncese, kterému předcházelo také zahájení zkušebního provozu. (Koncese z 20. 11. 1855, zkušební provoz zahájen 5. 11. 1855.) Slavnostní zahájení provozu se konalo 23. 2. 1856, kdy do Starého Kladna přijel z Prahy přes Kralupy ceremoniální vlak. Pravidelná osobní doprava pak byla zavedena 30. 7. 1856.

Po šestnácti letech provozu byla na původním úseku v roce 1872 veřejná osobní doprava zastavena v souvislosti se zprovozněním nového úseku trati přes Nové Kladno do dnešní stanice Kladno (původně Vejhybka) na hlavní trati *Buštěhradské dráhy* Praha – Kladno – Chomutov. Původní úsek pak ještě více než jedno století sloužil jako tovární vlečka, naposled pro potřeby huti Koněv. V souvislosti s omezováním výroby v huti a jejím přenesením do nové válcovny na Dříní byl v roce 1983 provoz na vlečce zastaven. Poslední manipulační vlak po ní projel 7. 11. 1983, poté byla zlikvidována. Stejný osud měl potkat původní staniční budovu ve Starém Kladně, naštěstí však přečkala až do dnešních dnů a je památkově chráněna.

Žabokliky – Březno u Chomutova

délka v km	10,0
zahájení provozu	8. 8. 1973
ukončení provozu	1879

Trať ze Žaboklik do Března vznikla jako koncový úsek hlavní trati Plzeňsko-březenské dráhy. Společnost *Plzeňsko-březenské dráhy*, v jejímž čele stáli kníže Richard Metternich-Winneberg a hrabě Jaromír Czernin, obdržela koncesi ke stavbě 21. 4. 1870. Trať končila ve stanici Březno *Buštěhradské dráhy*, která byla přestavěna na styčnou stanici obou drah se společným kolejištěm. Na později zrušeném koncovém úseku byla zřízena jediná mezilehlá stanice Soběsuky.

Při budování dalších úseků hlavní trati utrpěla společnost velké finanční ztráty – záplavami v březnu 1872 bylo zničeno asi

15 km trati a sesutím stráně u Potvorova vytvořené jezero si vynutilo přeložení a značné prodloužení nově budovaného úseku. V důsledku těchto ztrát a následné hospodářské krize byla zadlužená společnost nucena drasticky šetřit. Za obětí tomuto šetření padla nejnákladnější a zároveň nejméně výnosná část trati – právě úsek Žabokliky – Březno. Od roku 1875 zde byl postupně omezován provoz ve prospěch původní odbočky Žabokliky – Žatec, která se ukázala jako perspektivnější. Nakonec zde byl veškerý provoz 1. 7. 1879, tedy po necelých šesti letech od zahájení zastaven. Ministerstvo obchodu k tomu dalo souhlas pouze s podmínkou, že se dráha postará o dobrou přepravu cestujících do Března přes Žatec. Koleje byly z nepoužívaného úseku sneseny v roce 1882. Toto řešení finančních těžkostí železniční společnosti bylo v té době velmi ojedinělé, a to nejen v rámci Rakouska-Uherska. Zánikem úseku do Března ztratila vlastně společnost věcné oprávnění pro svůj název, přesto jej užívala nadále až do svého zestátnění v roce 1884.

Až do dnešních dnů místy zůstalo v krajině zachováno opuštěné traťové těleso a v řece Ohři kamenné pilíře – pozůstatky příhradového mostu o dvou polích s rozpětím 57 m. Krátký úsek tělesa trati u Března byl v 60. letech 20. století využit při stavbě vlečky do elektráren Tušimice a Prunéřov, další část dnes leží pod hladinou nechanické přehradní nádrže.

V dobách, kdy rušení tratí bylo ještě takřka neznámým jevem, byla tato trať hojně zmiňována v literatuře jako kuriozita.

Praha Podolí, cementárna - Praha Braník

délka v km	3,0
zahájení provozu	1898 nákl., 1919 os.
ukončení provozu	1922 os., 1953 nákl.

Osudy této trati, slavné „Izidorky“ jsou zajímavou kuriozitou. Byla to vlastně jen do branického nádraží zaústěná tovární vlečka k vápenkám branického lomu a k cementárně a vápence v Podolí.

V prvních letech po první světové válce si prudký nárůst přepravy cestujících do Braníka na trať „Posázavského pacifiku“ žádal vybudování tramvajové dopravy z Prahy k branickému nádraží. Dočasným řešením sporů kolem výstavby tramvajové linky bylo povolení přepravy cestujících z Podolí do Braníka a zpět vlaky ČSD po tovární vlečce, na které byla pro tento účel zřízena mezi-lehlá zastávka Braník-přístaviště a koncová zastávka Podolí-cementárna. Ta se nacházela přibližně v místech, kde je dnes plavecký areál.

O povolení se údajně nejvíce zasloužil první prvorepublikový ministr železnic dr. Izidor Zahradník, a tak hlas lidu překřtil tuto trať na „Izidorku“. Pravidelná veřejná osobní doprava zde byla provozována pouze v letních měsících v letech 1919 a 1922 a definitivně skončila s dokončením tramvajové trati do Braníka. Nákladní doprava na vlečce skončila v roce 1953, pak byla vlečka snesena a do současnosti se nezachovaly prakticky žádné stopy po její existenci.

Lhotka u Mělníka – Střednice

délka v km	2,8
zahájení provozu	1896 nákl., 22. 6. 1897 os.
ukončení provozu	1933 os., 1970 nákl.

Trať ze Lhotky do Střednice byla vybudována jako krátká odbočka zemí garantované místní dráhy Mělník – Mšeno. Koncese na stavbu byla udělena 18. 1. 1896 městskému radnímu a lékárníku Viktoru Vávrovi v Mělníku a městskému radnímu a advokátu dr. Gustavu Pöschlovi tamtéž, akciová společnost místní dráhy byla ustavena 10. 9. 1904. Stavbu místní dráhy i odbočky provedla dle projektu ing. J. Kovaříka stavební firma Jana Kruliše v letech 1896–97. Prozatímní nákladní doprava na odbočce byla zahájena už v období řepné kampaně na podzim 1896, veřejná osobní doprava o rok později. Až do 1. 1. 1907 provoz obstarávala na účet vlastníka (*Místní dráha Mělník – Mšeno, a. s.*) *Společnost*

rakouské severozápadní dráhy, po tomto datu státní dráhy. Dráha byla zestátněna v roce 1925, organizačně pak spadala pod ředitelství drah v Hradci Králové.

Z hlavní trati místní dráhy se oddělovala na mšenském zhlaví stanice Lhotka u Mělníka, pak trať stoupala po strmém svahu bočního údolíčka říčky Pšovky až do polí před ves Střednicí, kde byla její jediná a zároveň konečná stanice, později vedená již jen jako zastávka s nákladištěm. Projekt z roku 1914, který počítal s výrazným prodloužením odbočky přes Kokořín do Dubé, zůstal nerealizován. Koncové střednické nádraží mělo čtyři koleje – dvě manipulační a dvě kusé.

Na odbočce, stejně jako na hlavní trati Mělník – Mšeno převládala nákladní doprava zemědělských produktů (zejména řepy a řízků pro potřeby cukrovaru ve Střednici). Osobní doprava zde dosáhla vrcholu počátkem 20. let, kdy zde byly denně vedeny čtyři páry smíšených vlaků, později byla redukována na pouhé dva páry. Všechny spoje měly ve Lhotce návaznost na vlaky z Mělníka a do Mělníka.

Ukončení osobní dopravy, ostatně do té doby nijak výrazné, přinesla hospodářská krize 30. let. Poslední vlaky s přepravou cestujících projely po odbočce 1. 7. 1933. Nákladní doprava však zůstala zachována, trať nadále sloužila zejména svozu řepy v období řepných kampaní, až do roku 1947 probíhala do Střednice i přeprava kusových zásilek.

V 50. a 60. letech docházelo k postupnému převádění dopravy řepy na nákladní automobily a i nákladní provoz vlečkového charakteru se stával nerentabilním. Zastaven byl v roce 1970 a k 1. 1. 1975 byla trať definitivně zrušena. Koleje byly v roce 1978 po celé délce sneseny.

Do dnešní doby se zachovalo ve většině délky dobře průchozí traťové těleso, zčásti sloužící jako lesní cesta. Dlouhá léta chátrající bývalá staniční budova ve Střednici prošla před několika lety celkovou rekonstrukcí a adaptací na obytný dům.

Vojkovice - Kysibl - Kyselka

délka v km	8,1
zahájení provozu	1. 2. 1895
ukončení provozu	1935 os., 1998 nákl.

Koncese na stavbu této místní dráhy byla udělena 26. 4. 1894 firmě *Jindřich Mattoni, a. s.*, která ji také nákladem 950 000 K vybudovala. Zemský sněm schválil místní dráze „Veichovice/Vojkovice – Kysibl/Puchštein“ zemskou půjčku ve výši 40 000 K.

Provoz na trati zpočátku zajišťovala *Buštěhradská dráha*, po jejím zestátnění v roce 1923 ČSD. Trať odbočovala ze stanice Vojkovice na trati Buštěhradské dráhy Chomutov – Cheb a byla vedena údolím Ohře až do Kyselky. Na trati se nacházely zastávky a stanice: Velichov (z.), Radošov (z.), Kysibl-Kyselka (st., od roku 1928 pouze zastávka s nákladištěm).

Na trati pochopitelně dominovala nákladní doprava pro potřeby firmy *Mattoni*. Osobní doprava byla zastoupena čtyřmi páry smíšených vlaků (dva dopoledne a dva odpoledne). Doba jízdy se pohybovala kolem 30 minut. Objem osobní dopravy vždy stoupal v období lázeňské sezóny v tehdy proslulých a prosperujících lázních v Kyselce.

Od 20. let byla pravidelná osobní doprava provozována pouze v období lázeňské sezóny od května do září. Hospodářská krize počátku 30. let pak vedla k jejímu definitivnímu zastavení v roce 1935 (i když v té době bylo zastavení dopravy prezentováno jako dočasné). Trať samotná však nezanikla, dále sloužila jako vlečka firmě *Mattoni*, která ji využívala až do roku 1998, kdy byla veškerá nákladní doprava podniku převedena na kamiony. Od té doby je trať bez provozu a chátrá, dnes se nachází v již nesjízdném stavu.

Ve stanici Vojkovice nad Ohří měla dráha původně samostatné kolejíště, staniční budovu a vodárnu. Tyto objekty jsou dnes adaptovány na obytné domy. Bývalá staniční budova v Kyselce byla zbourána v roce 1994. Od ní vedla vlečka k nákladišti v areálu závodu *Mattoni*. Z té je zachován železný nýtovaný most přes Ohři

se splítkou normálněrozchodné koleje s úzkorozchodnou dráží.

Křimov – státní hranice (– Reitzenhain, SRN)

délka v km	13,1
zahájení provozu	23. 8. 1875
ukončení provozu	1948 os., nákl. viz níže

Tato trať byla jakousi odbočkou či vedlejší větví známé krušnohorské horské dráhy Chomutov – Vejprty – Bärenstein, kterou vybudovala a v roce 1872 zprovoznila společnost *Bušťehradské dráhy*. Ta také už 12. 11. téhož roku obdržela koncesi na stavbu druhého hraničního spojení se Saskem přes Reitzenhain. Veřejně dopravě byla trať odevzdána 23. 8. 1875.

Tať byla vedena v náročném horském terénu v nadmořské výšce 730–820 m s množstvím stoupání a oblouků. Po odbočení na vejprtském zhlaví stanice Křimov mířila trať severním směrem k dnes zaniklé vsi Menhartice, obtáčela nad údolím Chomutovky (Bezručovo údolí, dříve Grundthal) výrazný Menhartický vrch, přiblížila se k severnímu okraji obce Hora Sv. Šebestiána a poté směřovala k saskému Reitzenhainu, čímž zhruba kopírovala hlavní silnici Chomutov – Chemnitz. Státní hranici překračovala ocelovým příhradovým mostem přes říčku Černou, na němž byly přesně v místě jejího průběhu vztyčeny sloupy se znaky obou států. Celní a pasová stanice byla až za hranicí v Reitzenhainu.

Hlavním důvodem stavby horské dráhy do Vejprty i její odbočky do Reitzenhainu byla přeprava uhlí, jak černého kladenského, tak hnědého sokolovského do Saska. Zprvu zde tedy dominovala nákladní doprava. Osobní doprava byla po dlouhá léta zastoupena pouze dvěma páry smíšených vlaků denně, ovšem zde velmi netypicky i s vozy či oddíly 1. třídy. Doba jízdy z Křince do Reitzenhainu trvala kolem 52 minut, zpět 45 minut. V pohraniční stanici byla návaznost na spoje německých

drah do Drážďan, Lipska i Chemnitzu. Vyšší hustotu i rychlost osobní dopravy přinesla motorizace ve 30. letech – koncem 30. let zde jezdilo 5 párů motorových osobních vlaků denně + 2 další v neděli, doba jízdy trvala 30, resp. 27 minut.

Veřejné dopravě sloužily tyto stanice a zastávky: Křimov – Nová Ves, (st., společná s tratí Chomutov – Vejprty), Menhartice (z., od 30. let), Bastianperk (pozd. Hora Sv. Šebestiána, st.), Reitzenhain v Čechách, (z., od 30. let), Reitzenhain ČSD (st.).

Trať vlastnila a provozovala až do jejího zestátnění v roce 1923 *Buštěhradská dráha*, u ČSD poté organizačně spadala pod ředitelství drah Praha-sever. V letech 1938–45 v důsledku záboru pohraničí patřila *Německým říšským drahám*. Ty trať provozovaly v podobě Chemnitz – Reitzenhain – Krima (Křimov). Tehdy zde býval dokonce veden pár rychlíků v relaci Chomutov – Chemnitz. Poslední jízdní řád na jaře 1945 však už uváděl jen dva páry osobních vlaků denně. Konec války znamenal také zastavení pravidelné dopravy přes hranici.

Pod postupný zánik trati se podepsaly poválečné politické a hospodářské změny. Kraj kolem ní se po odsunu německého obyvatelstva v roce 1946 (k jehož realizaci pochopitelně také posloužila) drasticky vylidnil. V důsledku toho objem osobní dopravy poklesl na minimum. K jejímu pokrytí stačil sólo motorový vůz řady M 120. Nakonec byla osobní doprava pro nepatrný zájem cestujících 9. 5. 1948 zcela zastavena.

Trať pak až do konce 50. let sloužila nákladní dopravě pro odvoz vytěženého dřeva a rašeliny, ovšem už jen v úseku Křimov – Hora Sv. Šebestiána. Pak byla ponechána bez provozu postupnému chátrání a zarůstání náletovými dřevinami. Pouze úsek z Křimova do Menhartic sloužil jako odstavná kolej pro správkové vozy.

Nakonec byla nepoužívaná trať 12. 10. 1972 výnosem federálního ministerstva dopravy zrušena. Železniční svršek byl snesen v letech 1985–87. Do současnosti zůstalo zachováno téměř v celé své délce traťové těleso s mnoha kamennými mostky a propustky.

Havlíčkův Brod – Žďár nad Sázavou (původní trať)

délka v km	33,0
zahájení provozu	22. 12. 1898
ukončení provozu	1953

Původní železniční spojení Havlíčkova (tehdy Německého) Brodu a Žďáru nad Sázavou představovala svépomocná, státem garantovaná místní dráha. Koncesi na její stavbu získalo družstvo místních zájemců 8. listopadu 1897. Země česká přispěla převzetím kmenových akcí v hodnotě 360 000 K. Protože posledních 5 km trati před Žďárem nad Sázavou již leželo na Moravě, přispěla převzetím kmenových akcí v hodnotě 90 000 K i moravská země.

V roce 1905 byla zprovozněna svépomocná místní dráha Žďár nad Sázavou – Bystřice nad Pernštejnem – Tišnov. Tišnov byl již od roku 1885 konečnou stanicí místní dráhy *Společnosti státních drah* Brno – Tišnov. Vzniklo tak důležité nové spojení Prahy s Brnem, pohříchu pouze lokálkového charakteru. Jeho význam značně vzrostl vznikem samostatné Československé republiky v roce 1918 a s ním spojenou zvýšenou potřebou železničních komunikací ve směru západ–východ. Provoz na trati Německý Brod – Žďár zpočátku zajišťovala společnost *Rakouské severozápadní dráhy*, po zestátnění trati od roku 1909 pak státní dráhy, společnost byla zestátněna v roce 1925. Osobní dopravu představovaly nejdříve 3 páry smíšených vlaků denně. Vznik trati Žďár – Tišnov umožnil přímé spojení Německý Brod – Brno osobními vlaky. Jejich nízká frekvence (pouze 2 páry denně + 1 další v neděli a svátek) zůstávala po dlouhá léta nezměněna, doplněna zpravidla jedním párem vlaků v relaci Německý Brod – Žďár.

Záhy po vzniku samostatného státu se ukázalo, že spojení tří místních drah nemůže úlohu důležitého druhého spojení Prahy s Brnem efektivně plnit. Tratě úsporně stavěné podle úlev poskytnutých zákony o místních drahách, klikatící se členitou krajinou Českomoravské vysočiny, nevyhovovaly zejména svou malou nejvyšší rychlostí – 40 km/h. Dalším problémem byla úvrať v Němec-

kém Brodě – původní trať do Žďáru zde ústila na opačné straně než dnes. Jen jízda osobním vlakem z Německého Brodu do Brna trvala kolem čtyř a půl hodiny!

Jelikož v období první republiky bylo prioritou dobudování železniční sítě na Slovensku, ve 30. letech zde byla provedena pouze rekonstrukce traťového svršku, umožňující zvýšení maximální rychlosti na 50 km/h. Zásadní změnu situace přinesl rok 1938 a mnichovský diktát, kdy byl novými hranicemi na několika místech přerušen hlavní tah Praha – Česká Třebová – Brno. Už v listopadu 1938 rozhodla vláda o stavbě nové rychlíkové magistraly Německý Brod – Brno. Práce započaly v roce 1939 a pokračovaly i v době protektorátu, podporovány okupační mocí až do roku 1942, kdy byly investiční akce zastaveny. K dokončení původního projektu tak došlo až v poválečném období. Nová trať byla stavěna pro maximální rychlost 100 km/h. V úsecích Havlíčkův Brod – Žďár a Brno – Tišnov zhruba sledovala směr původních lokálek, mezi Žďárem a Tišnovem byla pak vedena po zcela nové trase jižněji přes Křižanov. Po staré trati mezi Havlíčkovým Brodem a Žďárem projel poslední vlak 30. listopadu 1953. Během týdenní výluky proběhlo napojení nové trati a provoz na ní byl zahájen 6. prosince 1953. V roce 1958 bylo dokončeno její zdvojkolejnění, v polovině 60. let byla elektrifikována a dodnes slouží jako jedna ze dvou hlavních spojnic obou metropolí.

Ačkoli mezi Havlíčkovým Brodem a Žďárem nová trať zhruba sleduje směr původní lokálky, je vedena mnohem příměji a její těleso téměř nikde nevyužívá. Nové je umístění nádražních budov v Přibyslavi a ve Žďáru i ostatních stanic a zastávek, odstraněna byla úvrat v Havlíčkově Brodě. Těleso staré trati, jež se s novou kříží celkem na 12 místech, bylo opuštěno. Jen 10 km dlouhý úsek Sázava u Žďáru – Přibyslav byl využíván jako vlečka. V prostoru starého nádraží v Sázavě sídlilo nějaký čas železniční vojsko, v 80. letech zde byl vybudován strojírenský závod na výrobu a opravu železniční techniky, nyní zde sídlí firma *SaŽ Invest, s. r. o.* Ta až do nedávné doby provozovala na úseku Sázava – Přibyslav v letních měsících muzejní železniční dopravu. V současnosti je ale tato doprava zastavena.



1. Nejběžnějším pozůstatkem zrušených tratí bývá kolejí zbavené traťové těleso.
 Trať Smidary – Vysoké Veselí, traťové těleso mezi Hrobičanami a Chotělicemi,
 duben 2001.



2. Trať Praha-Vysočany – Praha-Těšnov, traťové těleso podél Sokolovské třídy v Karlíně,
 duben 2004.



3. Traťové těleso zrušených drah často slouží jako místní komunikace, polní či lesní cesta. Trať Hrochův Týnec – Chrást u Chrudimi, traťové těleso se v současnosti používá jako cesta z Hrochova Týnce do Skalice, září 2002.

4. Trať Trhový Štěpánov – Dolní Kralovice, traťové těleso, které slouží jako lesní cesta mezi Sedmpáný a Keblovem, květen 2000.

