

PETR LAPÁČEK PETROVSENÁK JOSEF BOSÁČEK

ZMIZELÉ KOLEJE, ZMIZELÁ NÁDRAŽÍ

2

ZAVŘENÉ A OTEVŘENÉ HRANICE



Zmizelé koleje, zmizelá nádraží

2

Vyšlo také v tištěné verzi

Objednat můžete na
www.cpress.cz
www.albatrosmedia.cz



Petr Lapáček, Josef Bosáček, Petr Ovsenák
Zmizelé koleje, zmizelá nádraží 2 – e-kniha
Copyright © Albatros Media a. s., 2021

Všechna práva vyhrazena.
Žádná část této publikace nesmí být rozšiřována
bez písemného souhlasu majitelů práv.



Obsah

Úvodem.....	4	Hrušovany u Brna – Židlochovice.....	251
Příhraniční a přeshraniční tratě.....	5	Obrnice – Čížkovice	258
Novosedly – Laa an der Thaya Stadt.....	7	Zrušené tratě neuvedené v prvním dílu.	265
Hevlín – Laa an der Thaya Staatsbf.....	11	Počerady – Vrkmaň	266
Slavonice – Fratres.....	16	Kladno – Hořelice	274
České Velenice – Gmünd	22	Králův Dvůr – Beroun – Koněprusy.....	291
Nové Údolí – Haidmühle	27	Vyškov – Kozlany.....	297
Volarský triangl	36	Jířkov	306
Cheb – Slapany – Waldsassen	37	Přeložky tratí pokračování	313
Přeložka trati v Rossbachu	47	Cheb – Františkovy Lázně	314
Rossbach (Hranice v Čechách) – Adorf.....	51	Jindřichův Hradec – Skrýchov – Kanclov	323
Křímov – Reitzenhain.....	63	Čelákovice.....	332
Olbernhau-Grünthal – Brandov – Deutschneudorf.	69	Kutná Hora město	337
Moldava – Hermsdorf-Rehefeld – Holzhau.....	78	Praha-Ruzyně – Hostivice	339
Heřmanice v Čechách – Markersdorf (Markocice) ..	83	Valašské Meziříčí – Branky	
Jindřichovice pod Smrkem – Friedeberg (Mirsk)....	91	a Valašské Meziříčí – Vsetín	342
Otovice zastávka – Tuntshendorf (Tlumaczów)	99	Bystřička	345
Náchod – Schlaney (Słone)	107	Nová Role – Nejdek.....	347
Dolní Lipka – Mittelwalde (Międzyzylesie).....	114	Moravské Bránice – Moravský Krumlov	350
Bernartice u Javorníka – Heinersdorf		Veselí nad Moravou – Bzenec	354
(Hynčice ve Slezsku, Dziewiętlice)	116	Odbočka Pohledští Dvořáci	356
Vidnava – Kalkau (Kałków)	120	Veřovice	359
Krnov – Mocker (Pietrowice)	124	Nové Sedlo (staré nádraží) – Loučky	361
Krnovská spojka.....	127	Spojka Obrnice.....	364
Opava západ – Piltsch (Pilszcz).....	130	Obrnice – Most a Obrnice – Bílina – Duchcov ...	367
Chuchelná – Kranowitz/Kranstädt (Krzanowice)....	133	Šumperk – Bludov	370
Albrechtice u Českého Těšína – Marklowice		Mladotice – Přehořov – (Žihle)	371
(Marklovitz) – Český Těšín	138	Louka u Litvínova	373
Shrnutí.....	142	Vilémov u Kadaně	376
Tratě nesjízdné nebo zrušené,		Hodonín – Mutěnice.....	379
na kterých byl obnoven provoz.....	143	Hodonín – Holíč, most přes nové	
Kořenov – Harrachov	144	koryto řeky Moravy	381
Harrachov – Szklarska Poręba Górna.....	153	Praha-Vršovice – Praha-Hostivař	384
Kraslice – Hraničná.....	170	Turnov – Příšovice.....	387
Kraslice – Hraničná – Klingenthal	171	Velké Opatovice	390
Dolní Poustevna – Sebnitz	180	Brno-Židenice – Brno-Maloměřice –	
Aš – Selb-Plößberg	189	Bílovice nad Svitavou	392
(Trutnov) – Královec – Lubawka – (Sędziszów) ...	196	Šakvice.....	396
Železná Ruda	205	Plzeň – Vejpřnice.....	399
Breitenbach (Potůčky) – Johannegeorgenstadt	213	Praha-Hostivař – Praha hl. n. –	
Vejprty – Bärenstein – Cranzahl	220	zrušení zastávky Praha-Strašnice	405
Železniční přechody v Horní Lužici	225	Seznam železničních společností.....	427
Železnice Desná (ŽD)	237	Závěrem.....	427
Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem ...	243	Literatura.....	427
Bruntál – Malá Morávka.....	248	Poděkování	428

Úvodem

Tato kniha navazuje volně na publikaci Zmizelé koleje, zmizelá nádraží, vydanou v roce 2019. Do první publikace, přestože má rozsah 400 stran, se nevešly všechny zaniklé tratě. Proto jsme jejich popis rozdělili do dvou částí a čtenáři se tak dostává druhé pojednání o tratích, které si někteří ještě pamatují, ale pro mnoho čtenářů bude překvapením, kde všude existovaly veřejné železnice, o nichž dnes ví pouze úzký okruh těch, kteří se zajímají o historii železnic.

Velkou kapitolu tvoří železnice přeshraniční, které zanikly zejména změnou poměrů po druhé světové válce. Některé z nich byly po několika desetiletích znovu vybudovány a byl na nich opět zahájen provoz.

Další kapitolu tvoří tratě a přeložky, které patří do kapitol první knihy, ale kvůli omezenému rozsahu se na ně již nedostalo.

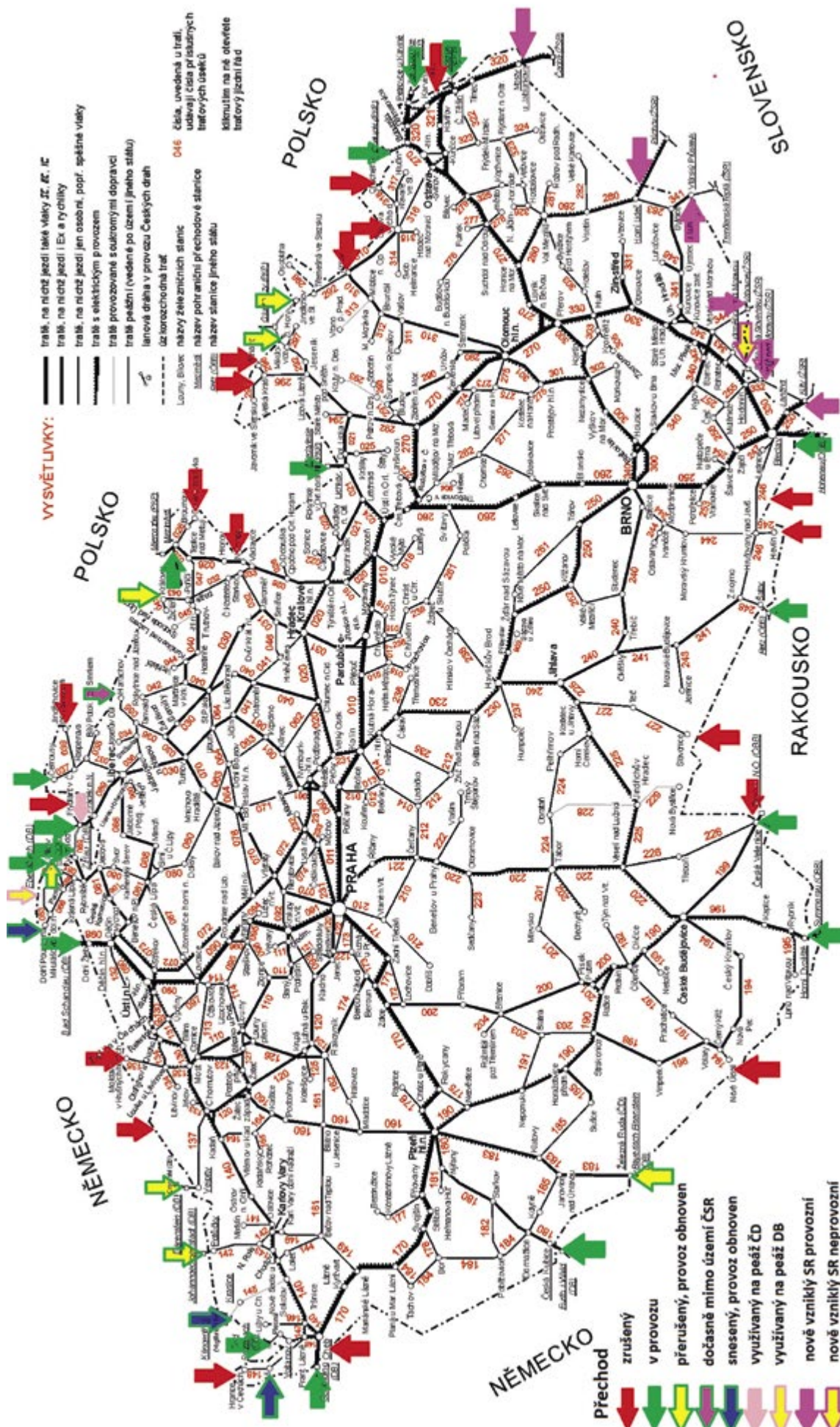
Věnujeme se také i železnicím, které, i když nebyly úředně zrušeny, zmizely v důsledku přírodních katastrof a musely být znovu vybudovány.





**STAATS-
GRENZE**

**Příhraniční
a přeshraniční tratě**



Novosedly – Laa an der Thaya Stadt

Novosedly (Neuseidl-Dürnholz, Novosedly-Drnholec) – Alt Prerau – Laa an der Thaya Stadt (Láva město) – (Zellendorf – Sigmundsherberg)

C. k. privilegovaná Břeclavsko-mikulovsko-hrušovanská dráha (k. k. privilegierte Lundenburg-Nikolsburg-Grubacher Eisenbahn – LNGE)

Mezi železničními společnostmi Severní dráhy Ferdinandy (KFNB) a Společností státní dráhy (StEG) panovala značná konkurenční řevnivost. Když StEG získala možnost postavit dráhu z Vídně do Brna přes Hrušovany nad Jevišovkou, usilovala KFNB o získání dopravy z území mezi Hrušovany a Břeclaví a tím o oslabení StEG. Tak vznikl projekt dráhy z Břeclavi přes Mikulov do Hrušov. V roce 1868 se na jižní Moravě objevila další hrozba v podobě Rakouské severozápadní dráhy (ÖNWB) a její trati Vídeň – Znojmo – Mladá Boleslav, takže se bývalí konkurenti spojili proti této nové dráze. Myšlenku nové dráhy převzali místní podnikatelé. Do započaté výstavby se v roce 1871 opět zapojila KFNB. Tak vznikla nová akciová společnost c. k. privilegovaná Břeclavsko-mikulovsko-hrušovanská dráha (k. k. privilegierte Lundenburg-Nikolsburg-Grubacher Eisenbahn – LNGE). Stavební povolení bylo vydáno 17. listopadu 1871 a doprava na 31 km dlouhé dráze byla zahájena 30. prosince 1872. Provoz zajišťovala KFNB. Zvláštností bylo, že v oblasti Valtic dráha přecházela dvakrát přes zemskou hranici mezi Dolním Rakouskem (Niederösterreich) a Moravou. Toto území Valticka bylo připojeno k Československu až v roce 1919 po vojenských operacích tzv. selské jízdy.

ÖNWB přišla s myšlenkou propojit Břeclavsko-hrušovanskou dráhu podél říčky Pulkavy (Pulkau), která se vlévá do Dyje poblíž Laa, s právě dokončenou tratí ÖNWB Zellendorf – Sigmundsherberg, kde bylo napojení na Dráhu císaře Františka Josefa (KFJB). To vyvolalo obavy o ztrátu konkurenceschopnosti u koncesionářů Břeclavsko-hrušovanské dráhy, kteří v roce 1872 koncesi „Pulkavské dráhy“ odkoupili.

Nová trať vycházela ze stanice Neuseidl-Dürnholz (Novosedly-Drnholec, dnes Novosedly) v km 117,20. Nezačínala však km 0,0, protože KFNB prováděla kilometráž na všech tratích od severu z Vídně, procházela okolo dvora Starý Přerov (Alt Prerau), překročila zemskou hranici a okolo obce Wildendürnbach pokračovala směrem k Laa, kde po dřevěném mostě překročila trať StEG a zamířila do stanice Laa an der Thaya Stadt (Láva město). Na trati bylo vybudováno jenom několik menších dřevěných mostů. Na tomto úseku byly vybudovány zastávky s nákladištěm Wildendürnbach a Rothenseehof s manipulační kolejí a nakládací rampou. Dále pokračovala dráha

rovinatým územím podél Pulkavy do Zellendorfu. Stavební práce byly zahájeny v únoru 1873 a provoz, který obstarávala KFNB, byl zahájen již 8. prosince téhož roku. Dráha představovala nejkratší a nejpřímější spojení jižních Čech s východní Moravou.

Kvůli finančním potížím byla dráha 15. dubna 1876 prodána KFNB.

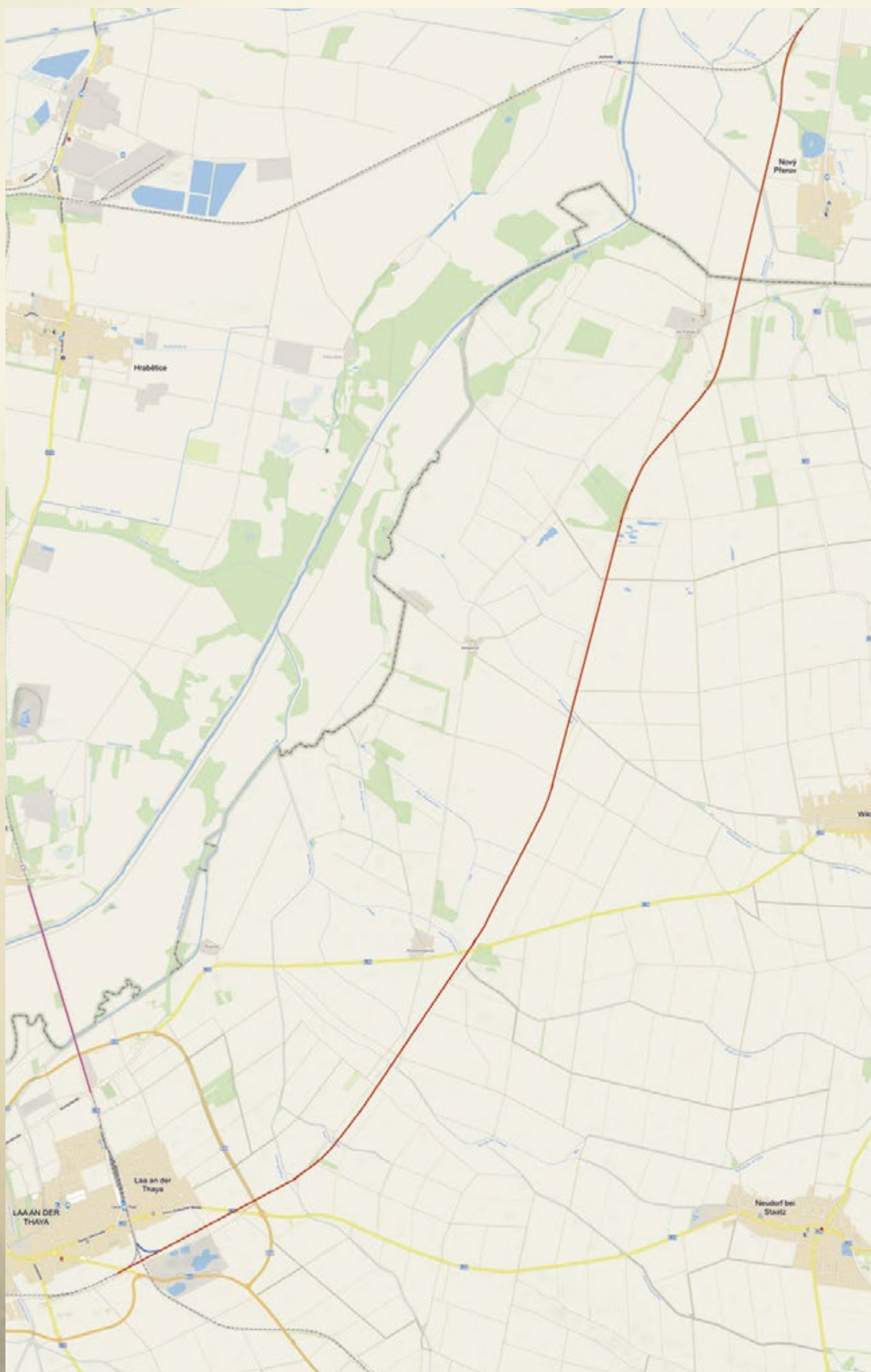
Po skončení první světové války nastaly územní spory, protože hlavní dráha z Břeclavi by v oblasti Valtic dvakrát přecházela historickou státní hranici. Spory byly vyřešeny v roce 1919 posunutím hranice a celá trať z Břeclavi do Hrušov. zůstala na území Československa. Trať mezi Novosedly a Laa přecházela státní hranici v km 120,315.

Zprvu silná nákladní doprava na Pulkavské dráze byla časem státními drahami přesměrována na hlavní pohraniční přechody Břeclav a Hrušovany nad Jevišovkou a provoz osobní dopravy na trati mezi Novosedly a Laa, který zajišťovaly rakouské státní dráhy, postupně kvůli nezájmu cestujících slábl. Na vině zřejmě byly i celní a pasové kontroly v Novosedlech a Laa, a tak ve druhé polovině 20. let byl mezi Novosedly-Drnholcem a Laa Stadt provozován pouze jeden pár smíšených vlaků po poledni, který neměl mezi těmito stanicemi žádnou zastávku. Doprava přes minimálně využívaný pohraniční přechod z Novosedel do Laa byla ukončena 4. října 1930 a ten byl zrušen následující den. Na československé straně byl k tomuto datu zrušen traťový úsek Novosedly-Drnholec – státní hranice a také nádražní celní úřad ve stanici.

Koleje k hranici byly sneseny, ale ještě v roce 1994 existoval na českém území asi 200 m dlouhý úsek ze stanice Novosedly, který zanikl při úpravách stanice po roce 2010. Těleso dráhy ke státní hranici je dodnes v terénu patrné.

Na rakouské straně byla snesena část kolejí od státní hranice v km 120,315 do km 120,731 a na zbylém dvánáctikilometrovém úseku Laa (Thaya) Stadt (km 133,4) – Wildendürnbach (Alt Prerau, km 121,3) byla provozována osobní doprava až do konce války v roce 1945. Na trati byla ještě v km 127,1 zastávka Rathenseehof. Po první světové válce byla v Laa vybudována i 2,2 km dlouhá spojovací trať mezi stanicemi LaaHbf (dříve StEG) a Laa Stadt (dříve KFNB). Většina vlaků do Zellendorfu a Sigmundsherbergu pak vycházela z nádraží LaaHbf.

Za války v roce 1945 byl zničen most přes trať bývalé StEG z Vídně do Laa, takže provoz z Wildendürnbachu mohl být obnoven až po vybudování 770 m dlouhého spojovacího oblouku od km 131,29 do stanice Laa (Thaya) Hbf v letech 1945 až 1946. Na úseku z Wildendürnbachu již nebyla obnovena osobní doprava a sloužil pouze pro dopravu nákladní, zejména v době řepných kampaní. Dne 28. května 1988 byla zastavena osobní doprava z Laa Stadt do Zellendorfu a byly odstraněny koleje z Laa



Mapa tratě Novosedly – Laa an der Thaya Stadt – Zellendorf červeně. V levé části je další zmizelý úsek na trati Laa an der Thaya Hbf. – Hevlin, o kterém pojednává další kapitola.

N. K. österr. Staatsbahnen.									
346. Neusiedl-Dürnholz—Grussbach-Schönau und zurück.									
Vom 1. Mai 1907.									
Fahrplan		Güter					Stationen		
I. II. III.		703	725	715	709	717	Mittelspreng. Zeit		
Heller		I-II	I-II	I-II	I-II	I-II	722	702	714
An Neusiedl-Dürnholz		4.11	10.08	1.30	5.20	7.30	6.01	11.45	4.20
30	50	4.21	10.15	1.41	5.27	7.41	6.12	11.56	4.31
30	50	5.00	10.29	1.41	5.41	7.51	6.11	11.55	4.11
An Grussbach-Schönau		7.01	3.51	7.21	10.11		7.21	7.30	1.05
An Laa an der Thaya							7.21	7.30	1.05

Jízdní řád z roku 1907, sbírka Josef Bosáček.



Hektometrovník na sneseném traťovém úseku mezi Novosedly a státní hranicí, 13. dubna 1994, foto Jiří Marek.



Nádraží Novosedly bývalo pohraniční stanicí, foto Josef Bosáček 6. září 2010.

358. Novosedly-Drnholec—Zellerndorf—Sigmundsherberg.

Čsl. celní a pasová prohlídka.

Od 15. května 1926.

§ Rak. celní a pasová prohlídka.

4411	4451	4453	4465	km	Stanice.	4452	4466	4456	4412
—	—	—	14 45	—	odj. Novosedly-Drnholec 220 ♦ přij.	—	—	14 13	—
—	—	—	15 35	17	přij. Lba an d. Thaya Stadt (Láva město) § odj	—	—	13 20	—
				4455		4476			
				4454		4454			
—	5 15	8 50	13 07	17 00	17	odj. Lba an d. Thaya Stadt (Láva město) § přij.	7 48	11 50	—
—	5 27	9 03	13 19	17 18	25	⚓ Pernhofen-Wulzeshofen ↑	7 34	11 36	—
—	5 43	9 19	13 34	17 41	32	⚓ Kadolz-Mailberg ↑	7 17	11 19	—
—	6 06	9 42	13 55	18 15	42	⚓ Haugsdorf in Niederösterreich ⚓	6 52	10 55	—
—	6 26	10 02	14 12	18 38	51	přij. Zellerndorf 354 odj.	6 32	10 35	—
—	8 26	12 30	15 32	21 20		přij. Wien (Videň) sev. nádr. odj.	—	8 45	—
—	—	8 45	12 43	16 24		odj. Wien (Videň) sev. nádr. přij.	8 26	12 30	—
—	6 40	10 34	14 44	19 00	51	odj. Zellerndorf 354 přij.	6 20	10 19	—
—	7 02	10 58	15 04	19 32	62	⚓ Pulkau ↑	5 52	9 44	—
—	7 21	11 15	15 21	19 59	71	přij. Sigmundsherberg 355 odj.	5 27	9 08	—
—	9 05	13 36	18 27	—		přij. Krems a. d. Donau (Kremže na Dunaji) odj.	—	6 54	—
—	10 03	15 06	20 55	—		přij. St. Pölten (Sv. Hypolit) spol. n. odj.	—	5 34	—
								8 16	12 51
								11 42	17 03

Jízdní řád Novosedly – Zellendorf – (Sigmundsherberg)1926, sbírka Josef Bosáček.



Novosedly – ukončení koleje původně vedoucí ke státní hranici s Rakouskem asi 200 m za stanicí, 13. dubna 1994, foto Jiří Marek.



Traťový úsek Novosedly – st. hranice, opěry můstku přes Bystřický potok, v pozadí obec Nový Přerov, 13. dubna 1994, foto Jiří Marek.

do Wildendürnbachu. Trať z Laa Stadt do stanice Pernhofen-Wulzeshofen slouží pro nákladní dopravu, úsek dále do Zellendorfu zůstal zachován jako případná objízdná trasa. Do prosince 2006 byla v úseku Laa Hbf – Laa Stadt provozována doprava motorovým vozem, která však

po zavedení elektrických vlaků z Mistelbachu do Laa ztratila ekonomické odůvodnění, protože by zde pouze pro tento krátký traťový úsek musel být v provozu motorový vůz. Linka tak byla nahrazena autobusem a spojovací trať je bez osobní dopravy.

Hevlín – Laa an der Thaya Staatsbf

Brno (Brün) – Hevlín (Hofleinan der Thaya) – Laa an der Thaya Staatsbf (Láva státní nádraží) – WienStEG

C. k. privilegovaná Rakouská (později Rakousko-uherská) společnost státní dráhy (k. k. privilegierte österreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft-Gesellschaft – Cs. k. szab. Osztrák-Magyar Államvasúttársaság – StEG-AVT)

Společnost StEG zahájila provoz na trati Brno – Hrušovany nad Jevišovkou – Znojmo 15. září 1870 a již 24. listopadu 1870 byl zahájen provoz na trati Hrušovany nad Jevišovkou – Stadlau – Vídeň a současně i na trati Stadlau – Marchegg. Tím se stala nezávislou na KFNB a spojila své tratě nejen s Vídní, ale propojila svou severní a jižní síť. V Hrušovanech byla vybudována nejen velká stanice, ale i lokomotivní depo a dílny. Mezi stanicemi Hrušovany a Laa byla vybudována v km 85,805 zastávka Hevlín, která byla v roce 1910 přestavěna na stanici. Trať mezi stanicemi Stadlau a Střelice byla v celé délce

vybudována jako dvojkolejná, položena však byla pouze jedna kolej. Traťová rychlost byla 80 km/h.

Dne 30. prosince 1872 zahájila do Hrušovany provoz také KFNB z Břeclavi.

V roce 1873 provozovala StEG na trati Brno – Hrušovany nad Jevišovkou – Vídeň jeden pár rychlíků (tzv. Courier-zug), dva páry dálkových osobních vlaků a jeden pár smíšených vlaků, tedy nákladních vlaků s přepravou cestujících, v úseku Brno – Hrušovany. Na trati Hrušovany – Vídeň provozovala StEG kromě dálkových vlaků ještě tři páry smíšených vlaků.

Společnost StEG se postupně stala největší soukromou železniční společností a provozovala tratě od Podmokel (dnes Děčín hlavní nádraží) přes Prahu, Brno, Hrušovany, Vídeň, Bratislavu, Budapešť a Temešvár až do Baziáše na břehu Dunaje v dnešním Rumunsku. K této základní línii provozovala mnoho dalších tratí na území Čech, Rakouska i Uherska. Trať mezi Vídní a Brnem patřila do páteřní trasy. V roce 1909 byla StEG zestátněna.



Mapa trati Hevlín – Laa an der Thaya. Fialově snesený úsek, červeně snesená část trati Novosedly – Laa an der Thaya Stadt a modře snesená spojka obou tratí.



Staniční budova nádraží v Hevlíně, výkres, sbírka Josef Bosáček.



Nádraží Hrušovany nad Jevišovkou od výtopny. Dobová pohlednice před první světovou válkou, sbírka Josef Bosáček.



Opěrný pilíř na hevlínské straně byl za první republiky doplněn o lehká opevnění vz.37, tzv. řopíky, foto Josef Bosáček.



Pohled přes řeku Dyji směrem k Hevlínu s pilíři v trase sneseného mostu. Foto Josef Bosáček



Stanice Hevlín od Hrušovan nad Jeřiškou s osobním vlakem. Foto Josef Bosáček



Stanice Hrušovany nad Jevišovkou s mechanickými odjezdovými a seřadovacími návěstidly, vpravo odbočuje trať do Hevlína, foto Josef Bosáček.

Po skončení první světové války rozdělila státní hranice trať z Vídně do Brna mezi stanicemi Hevlín a Laa an der Thaya. Hranice vedla starým korytem řeky Dyje (dnes Mlýnská strouha) a na trati byla v km 84,122 na mostě (v novodobých atlasech je uváděn hraniční km 84,3). Československá celní a pasová prohlídka byla v Hrušovanech a rakouská v Laa. Ve dvacátých letech jezdilo mezi Hrušovany a Vídní 5 párů osobních vlaků denně. Význam kdysi hlavní trati však v této době klesal. Hranice však znamenala i odklon tranzitní nákladní dopravy na výhodnější trasu přes Břeclav, zrušení rychlíků a postupné snižování počtu osobních vlaků přes hranici.

Na konci třicátých let, v rámci budování pohraničních pevností, byly do pilíře mostu přes Dyji integrovány na hevlínském břehu dva bunkry, které byly maskovány jako rozšíření mostního pilíře.

Po roce 1938 připadla skoro celá trať z Hrušovan do Brna německé provincii Niederdonau (Dolní Podunají). Hraniční kontrola se přesunula až do Dolních Kounic (dnes Moravské Bránice).

V hraničním úseku mezi Laa a Hevlínem, který byl z důvodu ochrany před povodněmi vybudován celý na vyšším náspu, nebyl pouze most přes řeku Dyji, ale i několik dalších inundačních mostů. V km 84,122 plechový most přes Starou Dyji (17,04 m) – hraniční, v km 84,483 inundační příhradový most (22,76 m), v km 84,779 plechový inundační most (13,20 + 13,15 m), v km 85,074 inundační

příhradový most (17,25 + 17,25 m), v km 85,179 příhradový most přes řeku Dyji (20,45 + 30,80 + 20,75 m), následující tři inundační mosty navazují na sebe a mají společné pilíře – km 85,333 plechový most (11,38 m), km 85,403 příhradový (3 × 40,30 m) a v km 85,478 příhradový most (22,76 m). Výstavbou Vranovské přehrady ve 30. letech minulého století došlo ke snížení maximálního objemu průtoku vody a tím i k zamezení každoročních jarních záplav. Inundační mosty tak v záplavovém území ztratily význam a mohly by být zrušeny. K tomu však nedošlo a mosty byly zničeny až při bojích na konci druhé světové války. Při bojích byla zničena i hevlínská stanice a vytrhány koleje.

Po válce byly všechny uvedené mosty obnoveny, vlastně nahrazeny provizorií, doprava do Hevlína byla obnovena 11. října 1945 a dále do Laa byla trať opět sjízdná od 30. června 1946. Díky mostním provizoriím a jejich vyosení do míst pro druhou kolej činila dovolená rychlost pouze 10 km/h. Pravidelný přeshraniční provoz však nebyl obnoven kvůli nezájmu rakouské strany a po únorových událostech roku 1948 byla hranice, tak jako na mnoha dalších přechodech, uzavřena a možnost provozu definitivně skončila.

Výstavba železné opony podle zákona o ochraně hranic z roku 1951 přinesla nejprve drátěný plot (EZOH – elektrické zabezpečení ochrany hranic) s vysokým napětím a později, v sedmdesátých letech, nový plot (ŽTZ – žienijné technické zabezpečení) se signalizací. Ploty vedly podél místní komunikace a přetály trať těsně za stanicí Hevlín.

Z iniciativy národního podniku Kovošrot a také z obavy o možný pokus o překročení hranice vlakem jako v Aši byly všechny mostní konstrukce v padesátých letech demontovány a kolejový svršek od Hevlína až k řece byl snesen. Štěrkové lože bylo ponecháno.

V roce 1962 byla v km 91,1 mezi stanicemi Hrušovany a Hevlín otevřena zastávka Hrabětice.

Stanice Hrušovany nad Jevišovkou je dodnes, jako jedna z mála, na obou zhlavích vybavena mechanickými návěstidly nejen pro jízdy vlaků, ale i pro posun.

Na rakouské straně byl svršek snesen pouze v délce cca 500 m, trať byla obnovena a elektrizována a dnes slouží jako výtazná kolej.

Po pádu železné opony v roce 1989 byly oživeny snahy o opětovné zprovoznění trati, která zůstala, až na mostní

konstrukce, prakticky zachována. Stačilo inundační mosty nahradit náspem, položit mostní konstrukce přes obě ramena Dyje a obnovit svršek. Rozhodování však trvalo velmi dlouho a současně došlo k redukci osobní dopravy mezi Brnem a Hrušovany. V oblasti mezi Moravským Krumlovem a Hrušovany využívají cestující více autobusovou dopravu, která vede centry obcí. Z důvodu malého využití tak byla 30. června 2010 zastavena osobní doprava i na trati Hrušovany – Hevlín a tím zřejmě skončily pokusy o obnovení železnice. Ani integrovaná autobusová linka do obce Laa, kde jsou přípoje vlakem do Vídně a která nabízí i nákupní a lázeňské příležitosti, nebývá zcela vytížena.

V únoru 2020 byla trať z Hrušovan nad Jevišovkou do Hevlína prodána obci Hevlín.

Slavonice – Fratres

Kostelec u Jihlavy – Slavonice (Zlabings) – Fratres – Waldkirchen a. d. Thaya – Schwarzenau – Zwettl

Thayatalbahn – Dráha údolím Dyje

Císařsko-královské státní dráhy (kaiserlich-königliche Staatsbahnen – kkStB)

Železniční trať Kostelec u Jihlavy – Telč – Slavonice – Fratres – Waldkirchen – Schwarzenau (Thayatalbahn – Dráha údolím Dyje) byla uváděna do provozu postupně. Nejdříve zahájila 3. srpna 1891 odbočka z trati KFJB Wien – Cheb ze stanice Schwarzenau do Waidhofenu a 4. července 1896 byl zahájen provoz ze Schwarzenau opačným směrem do Zwettlu. 13. srpna 1898 společnost kkStB zahájila provoz na úseku z Kostelce u Jihlavy do Telče. Na dalším úseku z Telče do Slavonic byla trať zprovozněna 7. září 1902 a ze Slavonic dále do rakouského Waidhofenu byla doprava zahájena o rok později 21. června 1903. Tím byla dokončena celá místní dráha v délce přibližně 116 km. Po roce 1918 byla trať rozdělena státní hranicí a provoz na české části trati převzaly ČSD.

Přeshraniční úsek Slavonice – Slavonice st. hr. – Waldkirchen a. d. Thaya (ÖBB) provozovaly Rakouské státní dráhy.

Od listopadu roku 1918 končila většina vlaků ze Schwarzenau ve Waldkirchenu. Do Slavonic jezdily ještě do června roku 1919 jen dva páry smíšených vlaků, později to byl jen jeden pár smíšených vlaků. V pohraničním úseku Waldkirchen – Slavonice byla 15. května 1928 (někdy je uváděno datum od 22. června 1928) otevřena v km 34,340 osobní zastávka „Fratres“, jako poslední zastávka na rakouském území, která byla umístěna jen 820 metrů od státní hranice. Zastávka však byla v lese asi 1 km od obce.

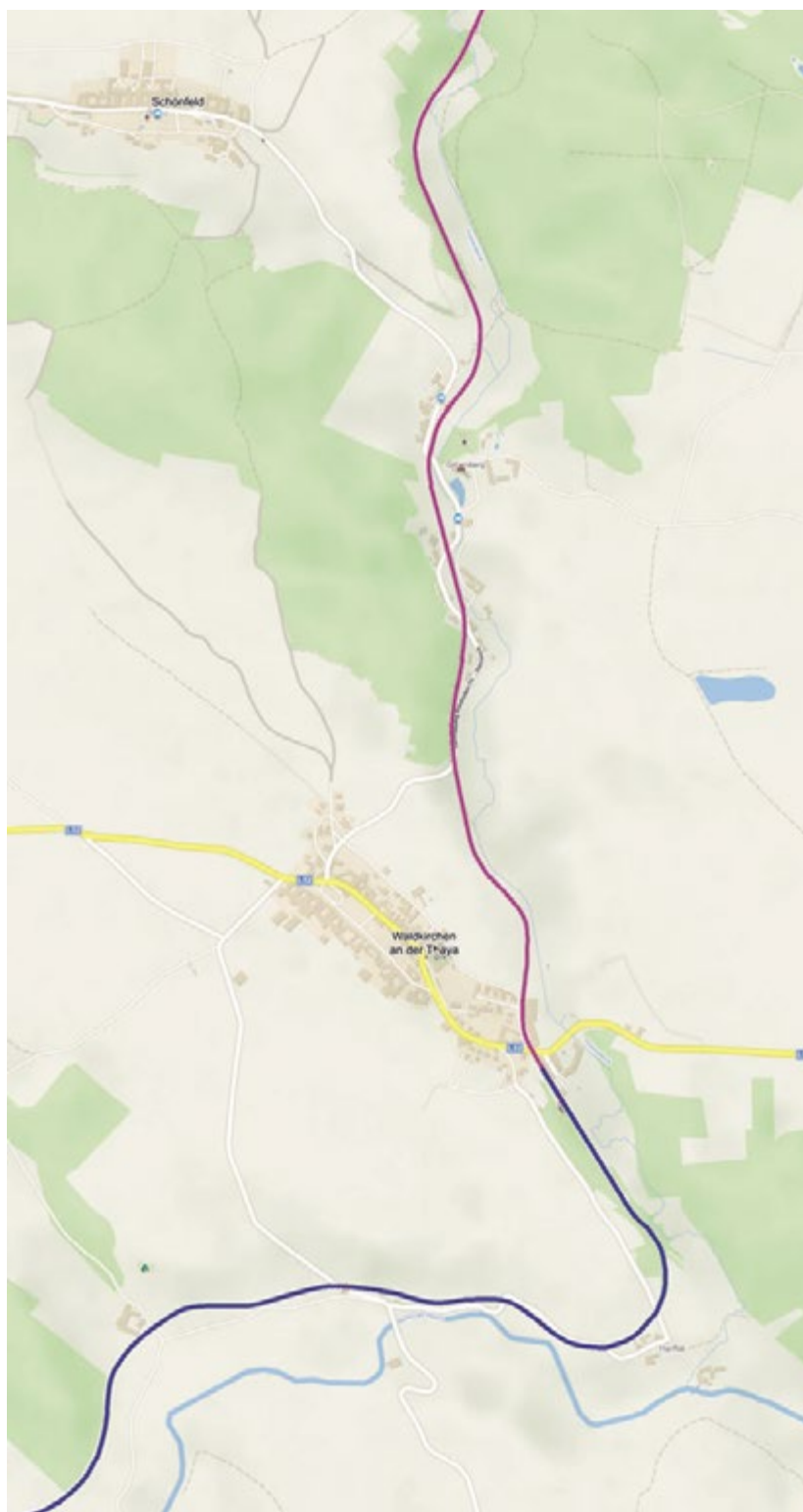
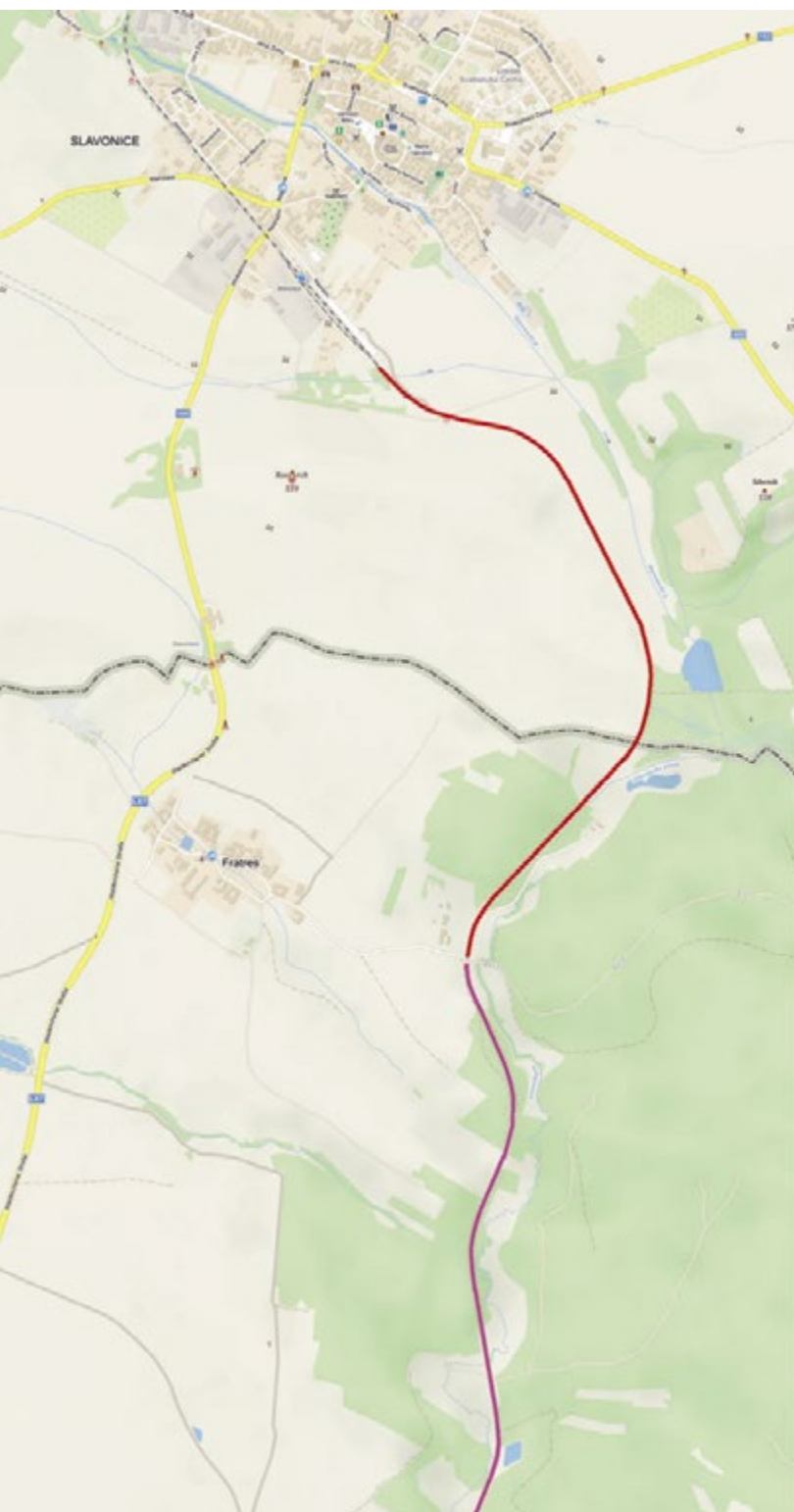
Dne 12. března 1938 provedlo Německo tzv. Anschluss (obsazení) Rakouska. Tím se změnil provoz přes

hranici, kde vlaky rakouské byly vystřídány vlaky německými. Tato situace netrvala dlouho. Po mnichovské dohodě muselo být odevzdáno československé pohraničí Německu, a tak 8. října 1938 odjel ze Slavonic poslední vlak s českým personálem do Dačic a stanice byla odevzdána Německým říšským drahám DR. Od roku 1938 do roku 1945 trať provozovaly DR a Slavonice se po Mnichovu staly součástí říše.

Válečnými událostmi nebyla stanice Slavonice ani trať poškozena. 10. května 1945 obsadila stanici Slavonice Rudá armáda, která začala provozovat po trati své vlaky. V té době to byl jediný přechod do Rakouska, které bylo okupační sovětskou zónou, přes který bylo možno provozovat těžké vojenské transporty. Při tom armádě vypomáhali jak němečtí zaměstnanci stanice, tak zaměstnanec ČSD, který se ujal vedení stanice. Oficiální obsazení stanice zaměstnanci ČSD proběhlo až 5. června 1945. Od tohoto dne až do 20. července vykonávali službu a dozor společně zaměstnanci ČSD a vojáci Rudé armády. Tento den byla stanice Rudou armádou předána ČSD. Dne 22. května 1945 došlo k uzavření hranic mezi Československem a Rakouskem a tím skončila doprava v úseku Slavonice – Fratres. Některé prameny uvádí ukončení provozu z Fratres do Slavonic srpen 1945.

Koncem roku 1947 byla definitivně ukončena činnost pohraniční služby ve stanici Slavonice a bylo jí odebráno právo vypravovat a odbavovat nákladní zásilky do Rakouska. V květnu 1948 došlo na místě, kudy prochází státní hranice, k instalaci oboustranné výkolejky a uzamykatelné kolejové zábrany.

Zpečetujícím opatřením se stal tajný rozkaz ministerstva dopravy o zabezpečení některých železničních přechodů státních hranic, kterým se ukládalo trvale přerušit vyjmenované přechody snesením 30–40 m kolejí od státní hranice, tj. vyjmutím alespoň 2 kolejových polí. Ve Slavonicích byla 28. června 1950 počínaje prvním kolejovým



Trat Slavonice - Fratres - Waldkirchen an der Thaya, červeně snesená trať (dnes cyklostezka), fialově trať provozovaná na rakouském území, dnes také cyklostezka.

stykem na našem území vyjmuta 4 kolejová pole, každé o délce 9 m, a tím byla trať přerušena v délce 36 m. Smon-tovaná kolejová pole byla uložena ve stanici Slavonice v km 36,884 proti výhybce č. 1.

Na obou stranách hranice pak provozovaly obě želez-nice dopravu samostatně ČSD z Kostelce u Jihlavy do Sla-vonic, kam je doprava provozována stále. Na rakouské straně hranice začaly ÖBB v roce 1945 provozovat pra-videlnou osobní dopravu pouze v úseku Schwarzenau – Waidhofen – Fratres.

Smíšený vlak ze Schwarzenau po zastavení ve Wald-kirchenu zde nechal nákladní zátěž a jen s osobními vozy pokračoval do zastávky Fratres. Po ukončení výstupu cestujících a vyložení zásilek ze služebního vozu byl vlak sunut zpět do Waldkirchenu (km 29,490). Zde byl pro-veden staniční posun a připravena zátěž ze zdejší ma-nipulace. Poté opět lokomotiva sunula osobní soupravu ve složení Dd + 2 × Be nebo jen 2 × Be nebo 3 × Bi na za-stávku Fratres. Ve stanoveném čase vlak odjel z Fratres do Waldkirchenu, kde dobral na konec vlaku nákladní

C. k. rakouské státní dráhy.
 C. k. ředitelství státních drah ve Vídni. C. k. ředitelství státních drah v Praze.

Zahájení dopravy
 na místní dráze

Waidhofen a. d. Th. – Slavonice

a změna jízdního řádu na trati Zwettl – Waidhofen a. d. Th. a Kostelec-Cejl – Slavonice.

Dnem 21. června 1903

bude místní dráha s normálním rozchodem **Waidhofen a. d. Th. – Slavonice**, která spojuje trati **Zwettl – Schwarzenau – Waidhofen a. d. Th.** a **Kostelec-Cejl – Slavonice** mezi sebou, **veřejné dopravě** odevzdána.

Stanice nové dráhy a sice: Thaya, Dobersberg a Waldkirchen budou pro veškerou dopravu (vyjímaje úžaskaviny), zastávka a nákladíště Gilgenberg pro osobní a obmezenou dopravu zavazadel, jakož i pro dopravu nákladů v plných vozech a zastávky: Klein-Eberharts, Edlitz a. d. Th. a Merkengersch pro dopravu osobní a obmezenou dopravu zavazadel otevřeny.

Od shora uvedeného dne bude také dosavadní jízdní řád pro veřejnou dopravu již otevřených tratí Zwettl – Schwarzenau – Waidhofen a. d. Th. a Kostelec-Cejl – Telč – Slavonice pozměněn a následující řád jízdní pro celou trať Zwettl – Schwarzenau – Waidhofen a. d. Th. – Slavonice – Telč – Kostelec-Cejl

Oznámení o zahájení provozu na trati Waidhofen an der Thaya – Slavonice, sbírka Richard Cíla.



Zahájení provozu na trati do Slavonic 20. června 1903. Slavnostní vlak ve stanici Dobersberg, sbírka Karel Zach/Richard Cíla.

Slavnostně vyzdobená lokomotiva 97.35 ve stanici Waidhofen an der Thaya je 21. června 1903 připravena na zahájení provozu do Slavonic, sbírka Josef Bosáček.



V roce 1902 byl ve Slavonicích zachycen osobní vlak z Telče, který zde zatím musel končit, protože trať do Waidhofenu ještě nebyla dokončena, sbírka Josef Bosáček.

Zastávka Gilgenberg na rakouské části tratě v roce 1912, sbírka Richard Cíla.





*Lokomotiva 178.30 (92.2289)
po nehodě 8. května 1939
v km 35.900. Foto Kollmann,
sbírka Richard Cíla*

*Osobní vlak na konečné zastávce
Fratres je 30. července 1975 připraven
k odjezdu zpět do Waidhofenu. Foto
Ernst Kabelka, sbírka Richard Cíla*



*Na zastávku Fratres dorazil
v roce 1976 osobní vlak
z Waidhofenu. Po vystoupení
cestujících a vyložení spěšnin,
kterými byly většinou mlékařské
konve, na které čekal pravidelně
traktor s vlekem, bude souprava
sunuta do Waldkirchenu, kde
lokomotiva objede a sunutím
přistaví soupravu zpět
do Fratres. Foto Schiffer, sb.
Richard Cíla*



V roce 1974 měly osobní vlaky do Fratres ještě tři vozy, přestože do cílové zastávky jezdilo již minimum cestujících. Za lokomotivou je vidět pokračování trati do Slavonic. 18. srpen 1974, sbírka Richard Cíla



9. října 1984 zastavil na zastávce Gilgenberg osobní vlak vedený motorovým vozem 5046.211. Od roku 1977 končily osobní vlaky v této zastávce. Sběrka Wildberger/Richard Cíla

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 an der Thaya, kam ale pouze nepravidelně zajišťoval 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 an 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 především 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.

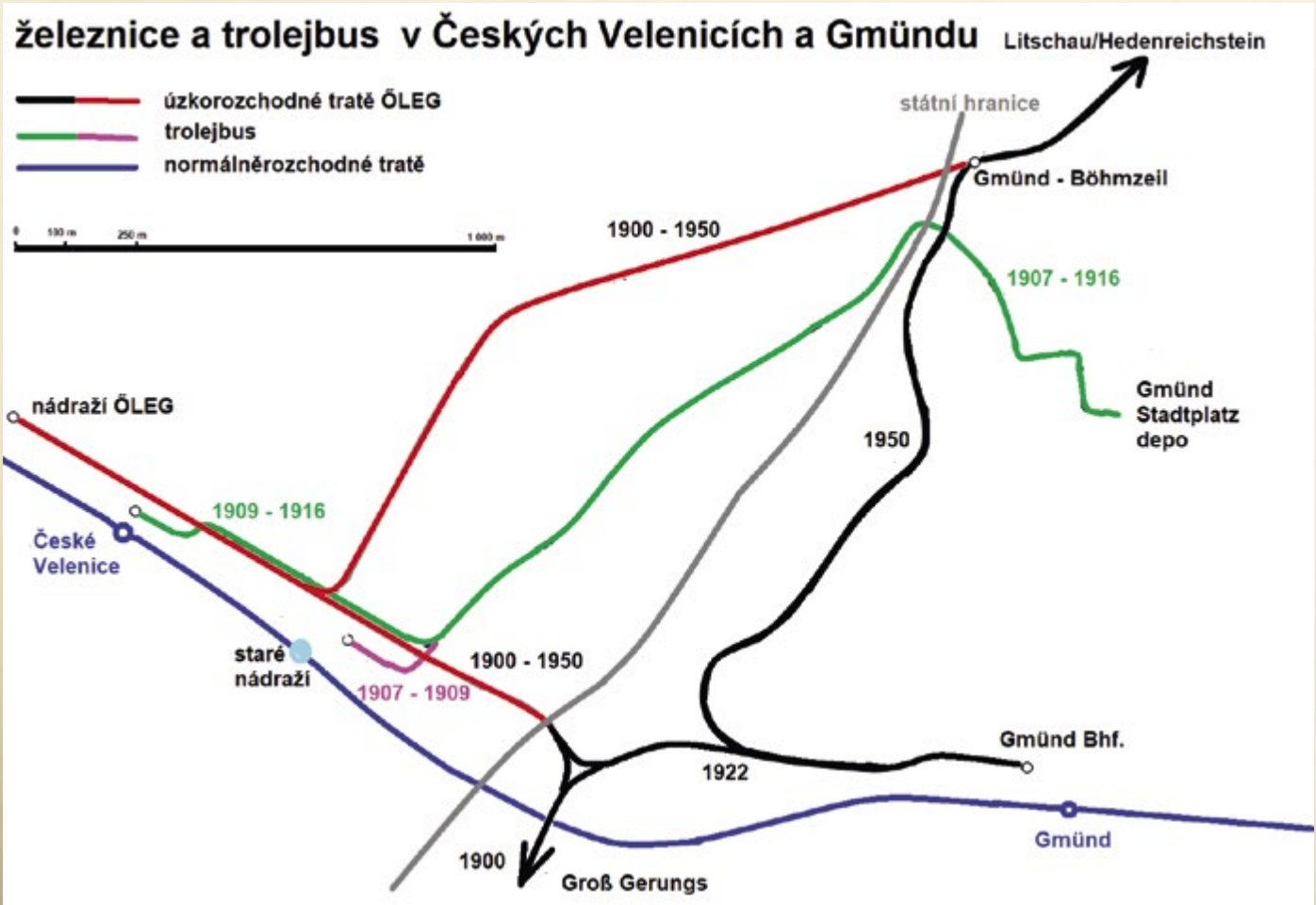
V souvislosti s výstavbou nové stanice bylo v Gmündu v letech 1905 až 1911 vybudováno nové kolejiště, nová staniční budova i nová výtupna a do roku 1916 rozšířeny železniční dílny. Při této příležitosti bylo také v letech 1905–1906 provedeno přeložení tratí úzkorozchodných drah do definitivní podoby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

Až do konce první světové války patřilo Vitorazsko k zemi Dolní Rakousy. Po mírové smlouvě ze Saint Germain 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 kolejí
obou rozchodů. Dobová pohlednice,
sbírka Josef Bosáček.*

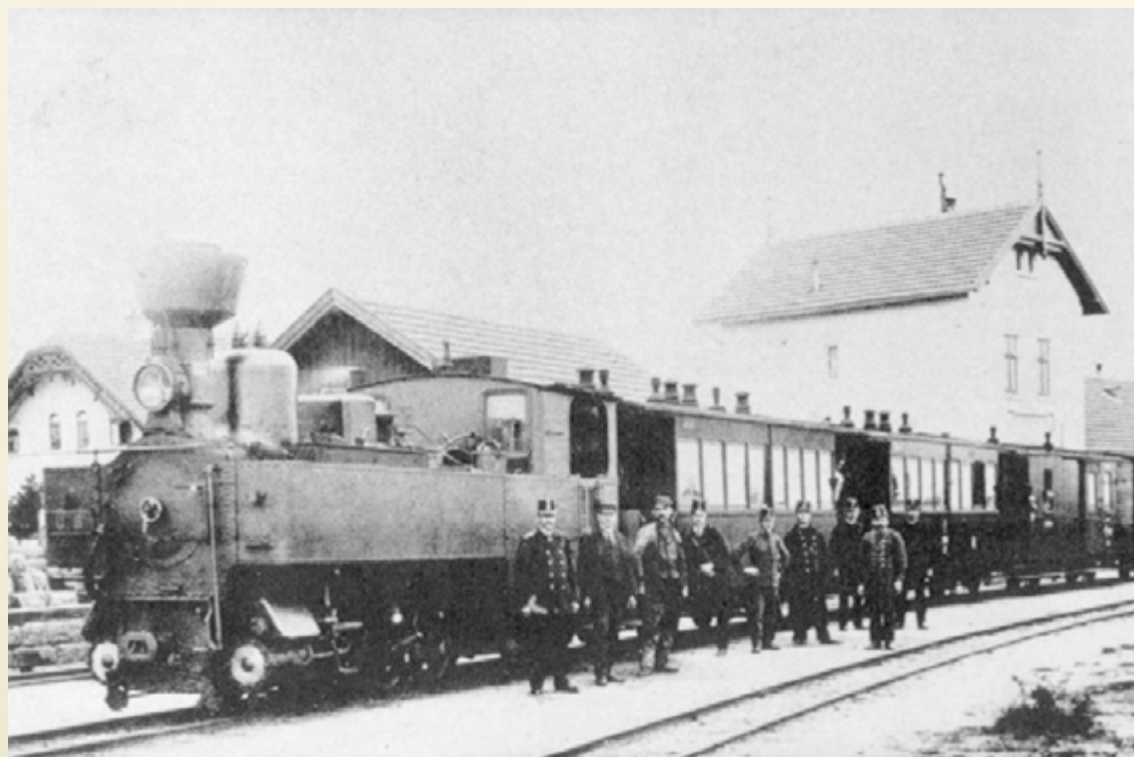


*Původní nádražní budova
v Gmündu (Českých Velenicích).
Dobová pohlednice, sbírka Josef
Bosáček.*

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. Sbírka Josef Bosáček.



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



Nová staniční budova nádraží v Gmündu na dobové pohlednici. Pohled od kolejíště. Sbírka Josef Bosáček.





Nová staniční budova nádraží v Gmündu na dobové pohlednici. Před budovou je vidět kolejiště úzkorozchodných drah a překládkovou kolej normálního rozchodu. Sbírká Josef Bosáček



Přestavba stanice České Velenice v období první republiky. Sbírká Josef Bosáček

nádraží bylo rozšířeno o 3 koleje a byla vybudována druhá kolej z nádraží až k rozjezdu tratí na Litschau a Gross Gerunds. Práce byly ukončeny v roce 1925. Úzkorozchodné dráhy zajišťovaly přepravu několika vlaků denně.

15. března 1927 byla uzavřena s Rakouskem mezinárodní smlouva o přechodových poměrech v železniční dopravě. Ta stanovila, že část úzkorozchodných tratí, která zůstala na československém území, bude sloužit pouze peážní dopravě z Rakouska do Rakouska a nebude dotčena československými právy. Náhrada za užívání trati nebyla požadována. Pravděpodobně 1. listopadu 1927 byla uvedena do provozu krátká spojka obou tratí a vlaky už nemusely zajiždět do bývalého nádraží Gmünd Localbahn. Tím odpadly i pohraniční kontroly.

Dne 12. března 1938 obsadila německá armáda Rakousko a železnice přešla pod správu DR. 8. října 1938 obsadilo Německo po mnichovské dohodě i České Velenice a na všechna nádraží se vrátila německá pojmenování. Ve městě byla na úzkorozchodné trati zřízena nová zastávka Gmünd Oberschule (v dnešní Masarykově ulici). 23. března 1945 byla celá oblast terčem mohutného náletu, při kterém byly pobořeny dílny, depo i stanice. 7. května 1945 dorazila do Českých Velenic Rudá armáda.

17. července 1945 opustili rakouští železničáři rozbombardované úzkorozchodné nádraží a provoz probíhal pouze po spojce.

Po válce byly plány i na obnovu úzkorozchodného nádraží. Zde je nutno připomenout, že až do roku 1948 platil v oblasti Českých Velenic a Gmündu malý pohraniční styk na povolení a bez potřeby cestovního pasu.

V roce 1949 bylo mezi Rakouskem a Československem dohodnuto, že společnými náklady bude úzkorozchodná trať přeložena na rakouské území. Provoz na úseku Gmünd Stadt – Gmünd Böhmzeil byl zahájen 19. prosince 1950. V té době na hranici vyrostly i zátaras. Tím skončily důvody pro využívání zařízení úzkorozchodných drah na československém území a tato byla pravděpodobně do konce roku 1951 snesena.

V současné době je na obou tratích v Rakousku pravidelný provoz již zastaven.

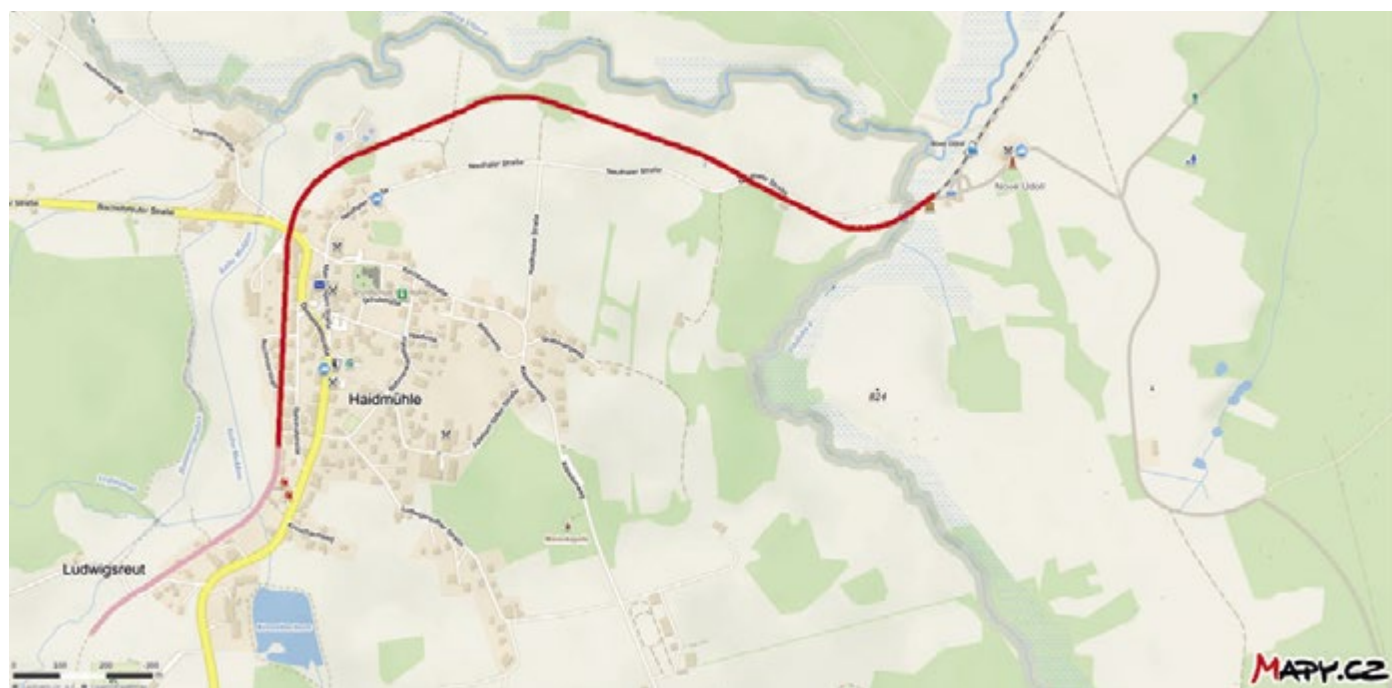
Z bývalé trasy úzkorozchodné železnice se na našem území dodnes zachoval železobetonový most přes Lužnici, po kterém byl zřízen pěší hraniční přechod a v současnosti je po něm vedena i cyklostezka. Z rakouské strany je bývalá trať od Gross Gerungs a přeložka z Litschau do původního nádraží v Českých Velenicích ukončena zarážedlem trianglu před státní hranicí (před bývalým železničním mostem).

Nové Údolí – Haidmühle

Volary (Wallern) – Nové Údolí (Neuthal) – Haidmühle

místní dráha Volary – říšská hranice u Nového Údolí – Haidmühle s odbočkou do Želnavy (Lokalbahn Wallern – Reichsgrenze bei Neuthal – Haidmühle mit Abzweigung nach Salnau

Již 30. března 1873 byla uzavřena státní smlouva mezi Bavorskem a Rakouskem-Uherskem ohledně položení kolejí z Pasova přes bavorskou hraniční obec Haidmühle nebo Strážný do Strakonice. Realizaci projektu odsunula do pozadí rakouská hospodářská krize.



Trat' Nové Údolí – Haidmühle, červeně zrušená trať ČSD, růžově zrušená trať DR.



Stanice Haidmühle byla společnou stanicí nejprve rakouských a bavorských drah, později DR a ČSD. Sbírká Roman Jeschke

V roce 1892 došlo k postavení železnice z Pasova přes Waldkirchen do Freyungu, na kterou se usilovně snažila napojit města Volyně a Volary, a to buď přes Strážný do Freyungu, nebo přes Haidmühle do Waldkirchenu. Zástupci obou bavorských měst však v té době o spojení s „neznámou zemí“ neprojevovali žádný zájem z obavy, že

stavbou železnice jim vzniknou jediné škody. O propojení tratě do Volar usiloval Výbor města Volar pro stavbu železnice, který pro svůj záměr získal v roce 1897 i starostu města Pasova.

1. července 1901 schválila vídeňská říšská rada starý volarský plán železnice „ze stanice Volary nebo jiného vhodného bodu dráhy Vimperk – Volary přes Stožec k říšským hranicím u Brandhäuseru s odbočkou do Želnavy a s napojením na státní dráhu České Budějovice – Želnavy“. Důvodem souhlasu Bavorska ke stavbě dráhy do Čech bylo především to, aby se využila výhodná doprava dřeva z lesního komplexu Třístoličnicku.

Provoz místní dráhy Volary – říšská hranice u Nového Údolí – Haidmühle s odbočkou do Želnavy (Lokalbahn Wallern – Reichsgrenze bei Neuthal – Haidmühle mit Abzweigung nach Salnau) zahájily státní dráhy kkStB až 12. června 1910 a vlaky Rakouských státních drah kkStB jezdily až do Haidmühle, kde byla společná stanice, ve které probíhala



Dobová pohlednice z Haidmühle, v dolní části je nádraží, v levé horní části trať do Volar s nákladištěm v Novém Údolí. Sbírká Josef Bosáček



V Haidmühle – staniční úřad ČSD a sídlo československých celníků byly v samostatné budově se skladištěm vedle staniční budovy. Sběrka Mojmir Leštinský

celní a pasová kontrola obou států společně. Nová trať však nebyla zaústěna od Černého Kříže až do Volar, ale na trati od Vimperka byla v km 57,4 zřízena Odbočka Planina, obsazená až do padesátých let výhybkářem.

Současně se spojením do Bavorska došlo i k napojení Volar na dráhu z Českých Budějovic do Želnavy. Na této dráze, která odbočovala ve stanici Černý Kříž, zahájily kkStB provoz také 12. června 1910.

Po mnichovské dohodě v roce 1938 byla státní hranice posunuta až za Vimperk, Prachatice a Český Krumlov. Tím se trať do Haidmühle od října 1938 až do května 1945 stala vnitrostátní tratí Německých říšských drah (DR). Trať byla velmi využívána. Jezdilo zde kromě množství nákladních vlaků i šest párů osobních vlaků, a dokonce také motorový rychlík Prachatitz (Prachatice) – Passau (Pasov). Nákladní vlaky jezdily mezi Českými Budějovicemi a obcí Haidmühle na celém úseku s českými vlakovými četami, přestože prováděly manipulaci ve všech nácestných stanicích jak na německém, tak na protektorátním úseku trati. Údajně neprocházely celní kontrolou, přičemž osobní vlaky na stejné trati procházely celní a pasovou kontrolou ve Zlaté Koruně (Goldenkron) a Českém Krumlově (Krummau/Moldau).

Na samém konci druhé světové války provoz ještě zintenzivnil. Trať sloužila jako ústupová cesta německé armády směrem do Bavorska a také pro různé evakuované prominenty. Od března 1945 se zde objevují nákladní vlaky s vozy vyzbrojenými protiletadlovými děly, vojenské transporty i vlaky evakuační. Mezi těmito převážně vojenskými vlaky jsou i vlaky, kterými prchali různí kolaboranti ze Slovenska a Maďarska včetně maďarského generálního

štábu nebo německé elity z protektorátu. Cílem bylo vzdát se americké armádě, nikoliv Rudé armádě.

Na konci dubna 1945 byla trať poničena nálety amerických letadel, přesto byla ještě urychleně opravena. 5. května 1945 však již z Volar do Haidmühle nebyl další vojenský transport přijat a týž den osvobodila Volarско americká armáda. Tím úplně ustal i provoz na trati do Haidmühle. Americká armáda prováděla správu osvobozených území necelých 7 měsíců.

V té době se na hraničním přechodu děly zajímavé události. 16. června 1945 byl vypraven ze Želnavy do Volar zvláštní motorový vlak „Modrý šíp“ s prozatímním osazenstvem ČSD a komisí ředitelství státních drah v Plzni, kteří měli převzít železniční stanice v pohraničí a obsadit je českým personálem. Želnavský velitel americké posádky osobně doprovázel vlak, takže i ve Volarech byli zaměstnanci ČSD jeho zásluhou přijati dobře. Jakmile byla stanice Volary zajištěna, odjel motorový vlak do Černého Kříže, který byl obsazen týž den. Tím bylo zabráněno ujetí strojů a odvezení materiálu do Německa.

20. června vyrazila obsazovací komise ČSD opět na Šumavu. V Černém Kříži vystoupil nový přednosta stanice a vlak, vyzdobený v národních barvách, pokračoval dále k hranici. Vezl totiž nového komerčního zástupce ČSD do Haidmühle. Vlak dojel bez problémů až do Haidmühle, kde bylo překvapenému německému přednostovi oznámeno, že úřady ČSD i ČSR budou úřadovat stejně jako před rokem 1938 a že k tomu požadují veškeré místnosti, které k tomu účelu sloužily před válkou. Německý přednosta bere toto sdělení na vědomí a ujišťuje, že místnosti,

kteří jsou z rozkazu amerického vojenského velitelství obsazeny válečnými uprchlíky a repatrianty, budou vyklizeny a zařízeny pro potřeby úředníků. Zástupce ČSD se tedy prozatímne usídluje v Černém Kříži. Doprava na trati Černý Kříž – Haidmühle byla zatím omezena pouze na vojenské transporty směrem do Německa. Nákladíště a hraniční přechod v Novém Údolí byl strážěn americkou armádou, takže když se 3. srpna vypravili zástupci ČSD do Haidmühle, aby převzali kancelářské prostory, byli zadrženi americkou hlídkou v Novém Údolí, která jim nepovolila vstup na německé území, přestože tam byli očekáváni. 23. srpna se zástupci ČSD vypravili opět do Haidmühle, byli v Novém Údolí podrobeni Američany prohlídce, ale po průtazích jim bylo umožněno hranici překročit. Na stanici je očekával německý přednosta, který jim předal upravené místnosti celního úřadu, takže mohli začít úřadovat.

Počátkem ledna byla pro silné sněžení a velké závěje zastavena doprava mezi Černým Křížem a Novým Údolím, takže muselo vypomáhat i místní německé obyvatelstvo. 30. listopadu 1946 byl z funkce odvolán komerční zástupce ČSD v Haidmühle a jeho místo zůstalo neobsazeno. Tak to zůstalo i v roce 1947 a 1948, kdy únorové události nastolily takové poměry, které obsazení místa prakticky vylučovaly.

Přestože v jízdním řádu byla trať stále označena Čičenice – Haidmühle, všechny osobní vlaky končily již od roku 1945 v Novém Údolí a do Haidmühle už nikdy nebyla osobní doprava obnovena.

Ačkoliv doprava mezi Novým Údolím a Haidmühlem již nebyla provozována pravidelně, byla po známém únosu vlaku v Aši, stejně jako na dalších přechodech, i zde trať přerušena, aby se podobný případ nedovoleného přejetí státní hranice nikde nemohl opakovat. Přímo na hraničním mostě byly odmontovány kolejnice a ze strany ČSD byla před tímto místem nasypána hromada šterku jako ukončení kolejí. Výhybky nákladíště byly stejně jako dnes v km 69,543 a 69,798. Na manipulační koleji byly výkolejky Vk1 a Vk2. Budova zastávky byla v km 69,558 mezi přejezdem a výhybkou č. 1. Za přejezdem v km 69,815 byla v km 69,823 výkolejka Vk3 spojená klíčem s výkolejkou Vk4 v km 69,908, to je v dnešní poloze cca v místě tabule s názvem Nové Údolí u nového nástupiště. Mezi těmito výkolejkami byl drátěný zátaras s vraty. Konec trati byl v km 70,075 až za přejezdem. Dnes trať končí zarážedlem již v km 69,956.

V jízdním řádu byla stále uváděna trať Čičenice – Haidmühle, ale vlaky končily již v Novém Údolí, kam čtyřikrát denně zajižďel motorový vlak. Po omezení možnosti pohybu obyvatel v blízkosti hranice a vybudování drátěného zátarasu byla obec Nové Údolí, ležící na samé hranici, po vystěhování obyvatel srovnána se zemí. Přesto byla nadále do Nového Údolí provozována osobní doprava.

Ačkoliv na tomto bývalém hraničním přechodu nebyla obnovena železniční doprava, probíhala zde od blíže neurčeného času a z dnes neznámých důvodů velice zvláštní přeprava zboží mezi Československem a Německem,

a zcela mimo oficiální hraniční přechod. Proto stojí za podrobnější popis.

Počátkem padesátých let vznikly na hranicích s Německem a Rakouskem drátěné zátarasy, které byly ještě pod vysokým napětím. Hranice byla neprodyšně uzavřena a strážena. V té době nikoliv před útekem obyvatel ČSR, ale zejména před přechodem různých lidí z Německa do ČSR. A v této době byly paradoxně železniční nákladní vozy přistavovány až za drátěný zátaras, který byl až za nákladíštěm v Novém Údolí. Zde německí zákazníci mohli své zboží vykládat přímo na hranici. K tomu byl ustaven zvláštní režim, kdy sice nebyl v provozu železniční přechod do Haidmühle, protože krátký úsek kolejí přímo na hranici byl demontován, ale vozové zásilky do Německa byly vykládány na československém území až za drátěnými zátarasy německým personálem pod kontrolou československé Pohraniční stráže, přestože zde nebyl zřízen ani silniční hraniční přechod. Nepodařilo se zjistit důvod tohoto předávání zásilek, kdy zahraniční příjemce vykládá vozy přímo na hranici v cizím státě, protože obnovení železniční tratě a hraničního přechodu, který zde ještě před nedávnem existoval, by jistě bylo technicky jednodušší.

Od změny grafikonu 15. května 1953 bylo zrušeno dirigování tratě Volary – Nové Údolí a zrušeno místo výpravičního v Černém Kříži a celá trať Volary – Nové Údolí byla od 1. listopadu 1953 zahrnuta do obvodu stanice Volary.

V létě 1954 byl v jízdním řádu změněn název trati na Čičenice – Nové Údolí. Osobní vlaky byly vedeny v jízdním řádu až do roku 1976, přestože bez zvláštní povolenky jimi nemohl nikdo do Nového Údolí cestovat a všichni cestující bez povolenky museli vystoupit z vlaku ve Stožci.

V polovině sedmdesátých let byl podél hranice vybudován nový drátěný zátaras, posunutý více do vnitrozemí. Trať do Nového Údolí přehradil v místě, kde mostem překračuje potok Světlá. Tím se původní zastávka v Novém Údolí ocitla již za zátarasem, takže osobní vlaky byly v létě 1976, tedy mimo pravidelnou změnu grafikonu, nově ukončeny ve Stožci. Zpočátku byla výkolejka před bránou v drátěném zátarasu u mostu přes Světlou. Později byla trať do Nového Údolí přehrazena asi 1 km za Stožcem, kde byla umístěna nová výkolejka a zřízena dopravní Vltava. Tyto změny zátarasů kolem hranice zabraly mnohem širší pásmo než původní zátarasy z padesátých let, které nebyly demontovány, ale hranice byla přísně strážena již u nových zátarasů. V té souvislosti byly také vybudovány nové objekty (roty) Pohraniční stráže a původní, které byly mnohem blíže ke hranici, přestaly být využívány. V té době zanikla i rota PS Nové Údolí a vznikla nová rota Stožec v blízkosti výkolejky „dopravní Vltava“.

A samozřejmě i místní železničáři byli přísně prověřováni. Někteří z nich, například traťmistr, vybrané lokomotivní a vlakové čety, museli mít díky své profesi i propustku do zakázaného pásma mezi Stožcem a Novým Údolím.

Nepodařilo se přesně zjistit, kdy byla zahájena přeprava dřeva přes hranici v Novém Údolí uvedená výše. Podle fotografií již v padesátých letech stály na nákladisti za drátěným zátarasem nákladní vozy a u nich je vidět nákladní auto německé výroby.

Jsou však pamětníci, kteří si pamatují, jak to chodilo při obsluze nákladisti v Novém Údolí koncem sedmdesátých let a také v osmdesátých letech minulého století po vybudování nových zátarasů. Jako ukázka fungování ostrahy hranic to stojí za zmínku.

Nejprve však popis změn na trati ze Stožce do Nového Údolí, provedených v polovině sedmdesátých let. V počátku po vybudování nových zátarasů byla výkolejka před bránou v drátěném zátarasu, který byl v blízkosti mostu přes Světlou. Později byla zhruba 1 kilometr za Stožcem v km 66,710 zřízena stanice Vltava. „Stanici“ tvořila pouze výkolejka, umístěná přímo před novou budovou roty PS. Po dalších cca dvou kilometrech byla v km 68,900 již jen zamčená brána v nových zátarasech. Za ní, přibližně v km 69,6, v místech dnešních manipulačních kolejí, byla zastávka a bývalé nákladisti Nové Údolí s dřevěnou přízemní budovou. Trať dále pokračovala ke státní hranici ještě o několik desítek metrů dále, až do místa, kde je dnes zbudována nová zastávka Nové Údolí. Zde bylo překládací místo s osvětlením celého překládacího místa.

Obsluha nákladisti byla v té době prováděna proto, že německý zákazník uzavřel s podniky zahraničního obchodu Ligna a Drevounia smlouvu na dodávku dřeva. Firma sice v Německu sídlila u nádraží, ale problém byl s překročením hranice, kde na německé straně byly již vytrhány koleje v délce asi 1 km mezi státní hranicí a stanicí v Haidmühle. Dne 31. prosince 1975 byl zastaven provoz z Jandelsbrunnu do Haidmühle a do července 1976 byla trať snesena. Proto bylo dřevo překládáno na kamiony. Z hlediska hraniční kontroly asi bylo pro pohraničníky jednodušší kontrolovat vlak a několik vlastních občanů než různé kamiony z Německa, řízené německými řidiči a pohybující se ve vnitrozemí. Proto bylo asi za místo překládky zvoleno nákladisti v Novém Údolí.

Celá sedmdesátá a osmdesátá léta byla pravidelná přeprava dřeva pro německého zákazníka z celé republiky směřována do Volar. Z Volar byl i dvakrát denně, dopoledne kolem 11. hodiny a v noci, vypravován manipulační vlak, turnusově vedený volarskou zálohou, do nákladisti Nové Údolí, ležícího přímo na hranici s Německou socialistickou republikou. Díky poloze nákladisti přímo na hranici byla však tato obsluha prováděna za mimořádných opatření.

V první řadě to byly úřední postupy na železnici. Náčelník volarské stanice byl povinen nejpozději den před jízdou vlaku nahlásit na velitelství praporu Pohraniční strážě jména těch, kdo budou druhý den vlak provázet. Tuto službu mohli provádět pouze prověřené osoby, mající tzv. propustku do hraničního pásma. Pokud kontrarozvědka

PS neměla proti těmto osobám námitky, mohly následující den nastoupit do služby na uvedené vlaky. Po příjezdu vlaku do Černého Kříže si vlakvedoucí musel vyžádat telefonicky ve Volarech souhlas s jízdou do Nového Údolí a zpět. Po souhlasu se mohl vlak vydat do Stožce a dále k hranici.

V počátcích přepravy vlak pokračoval až do Nového Údolí, kde byl před drátěným zátarasem na úrovni mostu přes Světlou zastaven a prohlédnut hlídkou PS. Po skončení prohlídky byla odemknuta výkolejka a otevřena brána v drátěném zátarasu. Poté byl přestaven na manipulační kolej bývalého nákladisti, kde lokomotiva objela vozy a zasunula je do nakládacího prostoru v úrovni dnešní zastávky.

Později, po zřízení „dopravny Vltava“, musela vlaková lokomotiva, táhnoucí vlak se dřevem, zastavit před výkolejkou, která tvořila tuto dopravnu umístěnou přímo před rotou Pohraniční strážě Stožec. Klíč od této výkolejky měl pouze velící důstojník PS. Dozorčí roty již měl ze stanice Volary avízo o jízdě vlaku a skutečný příjezd mu hlásila i služba u roty, tzv. stojka. Hlídka PS ve složení velitel, psovod a pes obdržela klíč od výkolejky, seběhla od roty k trati a provedla kontrolu vlaku. Psovod se psem obešli vlak, prověřili náklad a pes proběhl i pod vlakem. Velitel hlídky mezitím provedl kontrolu železničářů a obhlédl lokomotivu. Po provedení kontroly se velitel hlídky ohlásil na rotu a odemkl výkolejku. Potom dal souhlas k další jízdě směrem ke státní hranici. Někdy se ovšem stávalo, že dlouhou dobu hlídka PS nepřicházela. Nepřicházelo však v úvahu, aby vlaková četa v těchto místech opustila vlak a šla přímo na rotu PS. Vlakvedoucí musel jízdu urgovat vysílačkou do Volar a na základě toho volarský výpravčí urgoval průjezd vlaku u velícího důstojníka roty ve Stožci. Pokud PS pouze pozapomněli na vlak, urgence měla úspěch. Když však byla vyhlášena pohotovost kvůli narušení pásma, vlak nesměl pokračovat a musel se, po dohodě s dozorčím útvaru ve Stožci, sunutím vrátit do Stožce, kde byly vozy odstaveny a lokomotiva se vrátila do Volar k další práci.

Pokud vlak pokračoval dále, velitel hlídky PS zůstal na lokomotivě a psovod se psem na posledním voze. Oba měli za úkol pozorovat okolí trati a kontrolovat, zda někdo nenaskočil na vlak. Po příjezdu k vratům, označovaným jako „ženijné technické zabezpečení“, vlak zastavil a velitel hlídky ohlásil dozorčímu signálního přístroje, který sledoval narušení drátěného zátarasu, otevírání vrat. Po jejich otevření pokračoval dále jen vlak. Hlídka PS uzavřela vrata a odešla na stanoviště ostrahy hranice Piket, kde vystřídal tamní hlídku. Vystřídaná hlídka se vrátila k bráně a vyčkala na vracející se vlak. Ten mezitím objel vozy a zatlačil je do nákladisti nazývaného „překládka“. Zde pracovali zaměstnanci německé firmy Kusser, kteří museli mít platný pas a přicházeli sem přes hranici po pasové kontrole. Z Německa byli také řidiči kamionů, zajišťujících k nakládce na naše území. Ti byli podrobováni pasové



Fotografie z počátku padesátých let pořízená z německé strany hranice. V popředí je vidět hraniční kámen, most přes Údolský potok, který zde tvoří státní hranici, typické přerušení trati na hranicích odebráním kolejnic a navezením hromady štěrku, strážní věž zvanou „špak“ a za ní původní rotu Pohraniční stráže. Na nákladišti jsou za plotem vykládány vozy do německého kamionu. Sbírka Mojmír Leštinský



Unikátní fotografie z června 1969, pořízená ze střechy původní roty PS, ukazuje Nové Údolí z československé strany. Na nákladišti je Tatra 111 s návěsem na dlouhé dřevo a Praga V3S, za plotem již stojí vozy na vykládku a u nich německý kamion a vlek. Úplně vlevo je opět stejný „špak“ a pokračování trati do Haidmühle, které je vlevo nahoře. ŽTZ prochází od levé strany k pravé celým obrázkem. Foto Ivan Šafr



Obrázek ze stejného místa detailně ukazuje, že vozy jsou přistaveny až za drátěnými zátarasy. Foto Ivan Šafr



Motorový vůz 810.109 před odjezdem z původní zastávky v Novém Údolí čeká 2. ledna 1997 na odjezd do Volar. Původní zastávka byla ještě před první výhybkou nákladíště. Foto Mojmír Leštinský



Původní budova v obnovené zastávce Nové Údolí stála blíže k Černému Kříži. V říjnu 1992 ji vyfotil Mojmír Leštinský.



Bývalá stanice Stožec ze Stožecké skály, vlevo za horním okrajem se nacházela rota Pohraniční stráže, 9. února 2008, foto Petr Ovsenák.



Nová zastávka v Novém Údolí byla při obnově trati vybudována až za nákladištěm. Ráno 10. prosince 2017 zde zahájil dopravu soukromý dopravce GWTR. Foto Josef Bosáček



Uprostřed krásné zimní šumavské přírody v sluncem prozářeném ránu 10. prosince 2017 v Novém Údolí čeká na odjezd do Čičenic Os 18007 jeden z prvních ranních vlaků GWTR, vedený Sprinterem 654.006. Ve směru pohledu objektivu byly drátěné zátarasy z padesátých let. Foto Josef Bosáček

kontrole. Vedení firmy muselo dopředu nahlásit jména pracovníků, kteří budou pracovat na našem území, a tato jména byla prověřována kontrarozvědkou, zda se nejedná o osoby nepřátelské ČSSR. U vykládky byli většinou i zástupce německé a české firmy a také i důstojník PS. Přesto, že se přímo na hranici, za všemi zátarasy, pohybovalo značné množství našich lidí, je zajímavé, že byli prověřeni tak dobře, že v Novém Údolí této situace nikdo nevyužil k opuštění republiky.

Po zapojení prázdných vozů se manipulační vlak vydal na cestu zpět do Volar. U vrat na něj čekala vystřídaná hlídka PS, která měla provést jeho kontrolu. Ta se však většinou prováděla velmi formálně, protože nikdo nepředpokládal, že by se našel někdo, kdo by v té době přes hranici utíkal opačným směrem. Hlídka PS zamkla bránu a nasedla na vlak, který odjel do „dopravny Vltava“. Zde zastavil, hlídka nahlásila dozorčímu signálnímu přístroji, v žargonu PS „na bednu“, uzavření vrat a na pokyn dozorčího roty odemkla výkolejku. Vlak mohl odjet do Stožce a dále do Černého Kříže. Hlídka PS nahlásila uzamčení výkolejky a odevzdala klíč.

Obsluha Nového Údolí se prováděla vždy v pauze mezi osobními vlaky zajištěnými do Stožce. Osobní doprava

do Nového Údolí byla obnovena až v roce 1990. Dále je trať na německé straně již definitivně zrušena a pozemky rozprodány.

Na pokračování bývalé železniční trati z Haidmühle přes Jandelsbrunn do Waldkirchenu je vybudována cyklostezka Donau-Moldau-Radweg.

Nové Údolí na Šumavě se v listopadu 2020 stalo třetím místem v českých zemích, které má trať v kategorii místní dráha. Jde o pouhých 42 metrů soukromých kolejí, které tvoří konec regionální dráhy Správy železnic číslo 197 Čičenice – Nové Údolí. Zařazení do kategorie místní dráha oznámil Drážní úřad.

Kolej trvale slouží k odstavení tří historických vozů, v nichž je zřízeno muzeum Spolku Pošumavská jižní dráha a také hospoda.

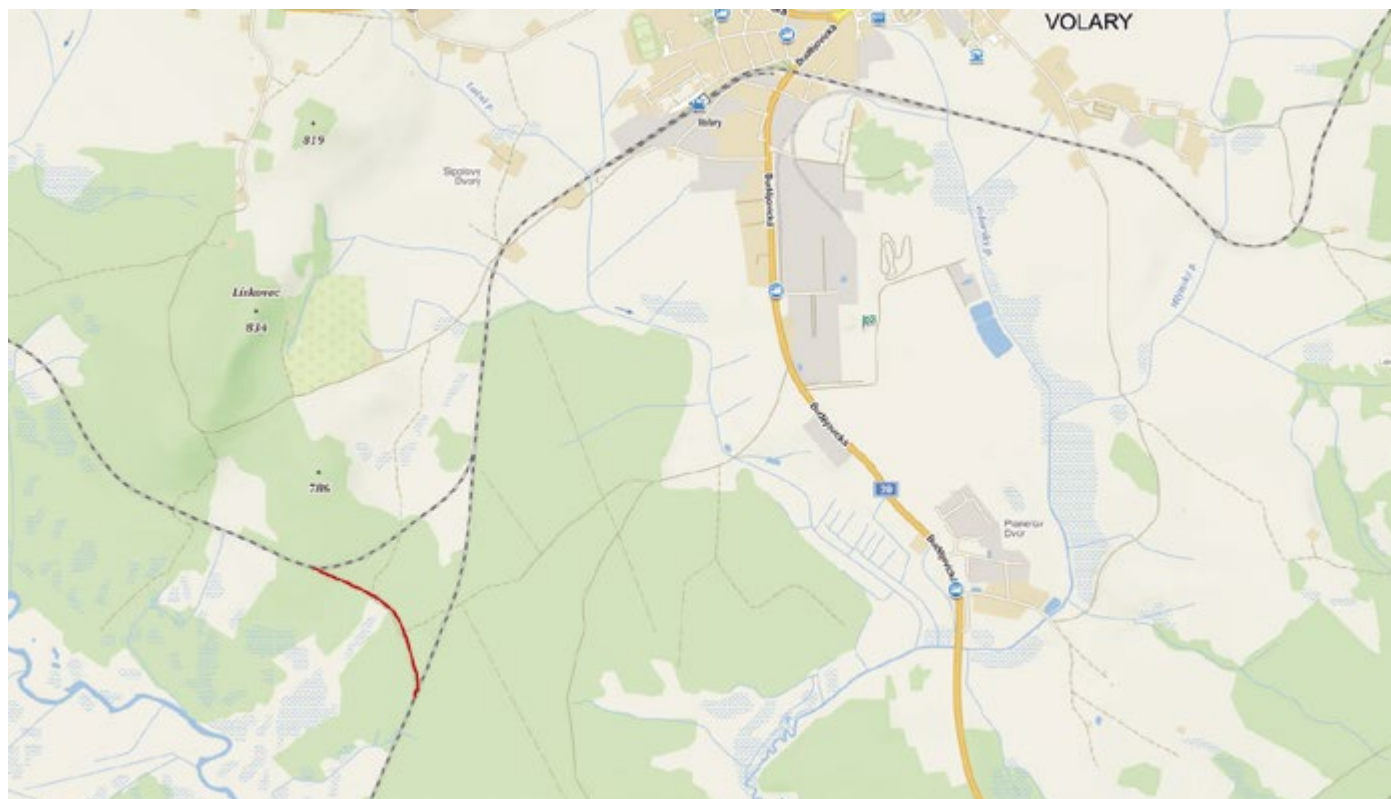
Na dalším úseku, který je v majetku spolku od roku 1996, s můstkem přes hraniční potok byla znovu v roce 1999 položena kolej o délce 105 m, kde je v létě provozována atrakce s názvem „nejkratší mezinárodní železnice na světě“, na které jezdí vozidlo – drezína připomínající starou parní lokomotivu, které je poháněné lidskou silou.

Volarský triangl

Dreieck bei Wallern

Nová trať místní dráhy Volary – říšská hranice u Nového Údolí – Haidmühle s odbočkou do Želnavy však nebyla od Černého Kříže zaústěna samostatnou kolejí tak jako

dnes až do Volar, ale na trati od Vimperka do Volar byla v km 57,4 zřízena Odbočka Planina, obsazená výhybkářem až do padesátých let, kdy byla traťová kolej od Černého Kříže prodloužena a zaústěna přímo do volarského nádraží.



Spojka ve Volarech

Poblíž odbočky Planina byla postavena kolejová spojka mezi tratí z Vimperka do Volar a z Černého Kříže do Volar, která umožňovala přímé spojení ze Strakonice do Německa. Zda byla spojka, nazývaná Volarský triangl, někdy využívána, není doloženo, avšak o jejím využití svědčí

nepřímo osazení návěstidly, když jediná návěstidla kryla pouze Odbočku Planina od Vimperka a od Černého Kříže. Také není známo, kdy a z jakého důvodu byla spojka zrušena. Její násep je v terénu patrný dodnes.

Cheb – Slapany – Waldsassen

Cheb (Eger) – Slapany (Schloppenhof) – Waldsassen – (Wiesau)

Bavorské státní dráhy (BayStB)

Trať byla spojnici mezi městy Cheb v Čechách a Wiesau v Bavorsku, celková délka byla 27 km. Začínala ve Wiesau, státní hranice ležela v km 19,684, Slapany byly v km 20,863 a Cheb v km 26, 583. Od roku 1872 byla od km 25,270 vedena v souběhu trať KFJB Plzeň – Cheb.

O trati z Norimberku přes Horní Falc a Horní Franky ke státní hranici s Rakouskem rozhodlo bavorské ministerstvo obchodu 1. února 1861. Koncese na stavbu Východní dráhy na území Bavorska byla udělena 1. března 1862. Rakouské úřady udělily koncesi pro trať na rakouském území 4. června 1863. Byla stanovena trasa z Waldsassenu do Chebu, ale ta později kvůli jinému umístění nádraží v Chebu doznala změny, nádraží ve Waldsassenu bylo postaveno na levém břehu Odry (Wondreb) a trasa dále pokračovala po levém břehu do Hundsbachu, Egerteichu, okolo Krásné Lípy a Slapan mírným obloukem na sever do Chebu. Zahájení provozu v úseku Wiesau – Waldsassen – Cheb se uskutečnilo dne 15. října 1865, jednalo se o první železniční trať na Chebsku.

Po otevření trati přes Marktredwitz do Chebu v roce 1882 trať nabyla postupně jen místního významu. Poslední rychlík Mnichov – Karlovy Vary tudy projel v roce 1914. Na nátlak místního kamenolomu byla otevřena v roce 1898 stanice ve Slapanech. I po vzniku ČSR patřila Slapanská trať říšským drahám.

Dne 8. dubna 1945 bylo chebské nádraží zničeno náletem, ale trať do Waldsassenu nebyla poškozena, provoz byl obnoven koncem května 1945. Bylo přepravováno kamenivo ze slapanských lomů na obnovu nádraží v Chebu. Od podzimu 1945 do roku 1947 jezdily vlaky s odsouvajícími Němci, pak byla přeprava přes hranice zastavena. Osobní doprava byla provozována od 1. srpna 1946 až do 60. let, protože ve Slapanech pracovala textilní továrna. Od 1. ledna 1964 byla osobní doprava zastavena, koleje sloužily ještě do roku 1969 místnímu lomu, ale stanice Slapany byla obsazena až do roku 1975.

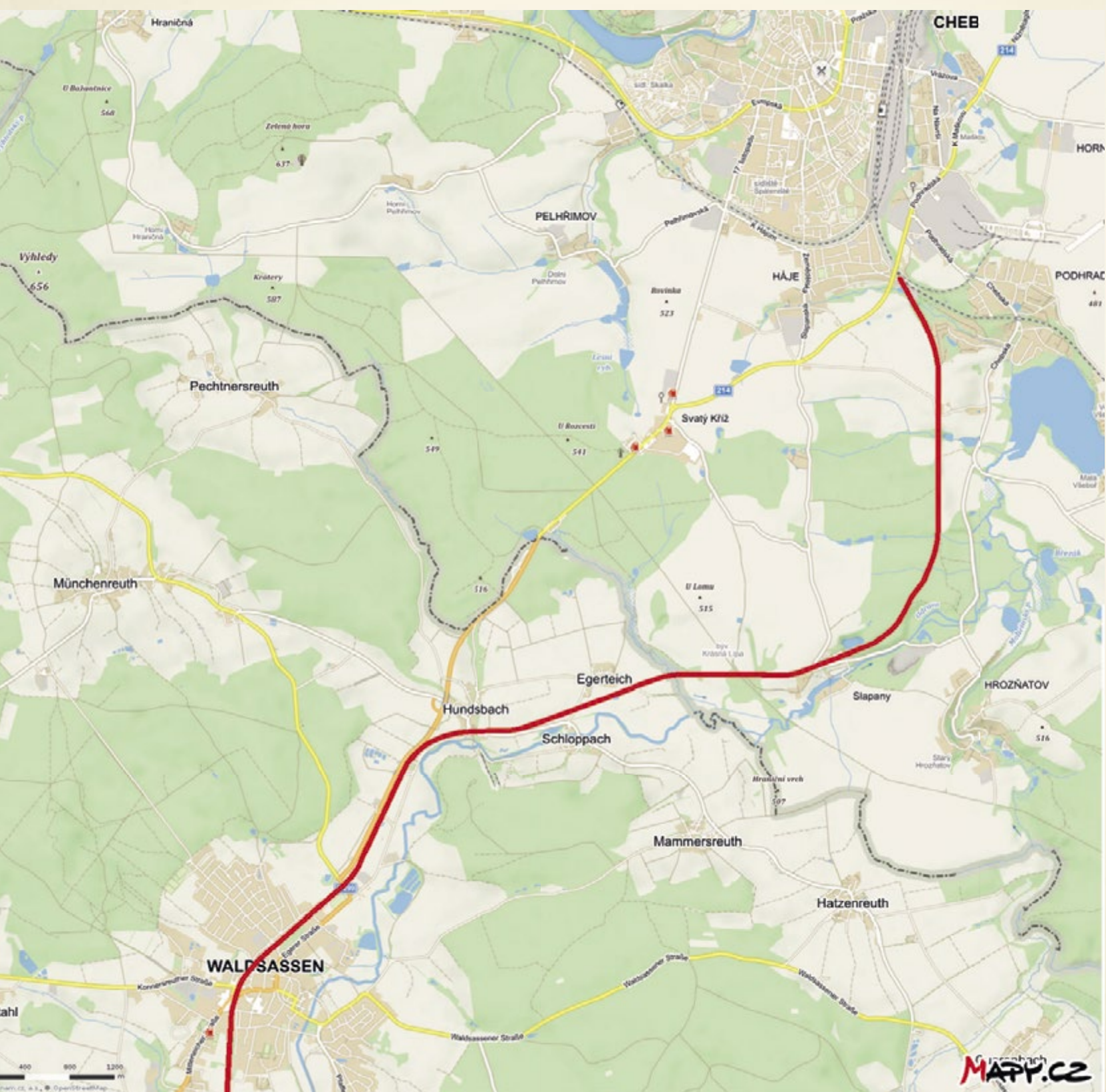
Na obou stranách hranice byly traťové koleje využity k odstavování vysloužilé techniky, u DB do 50. let, u nás do 70. let, ale předtím v 50. letech bylo vytrženo kolejové pole v místě drátěného zátarasu. Na německé straně byly koleje vytrhány,

poslední osobní vlak na německém území odjel z Waldsassenu do Wiesau 30. května 1986, poslední nákladní vlak projel 3. ledna 2000, krátce nato byly demontovány koleje i z úseku Waldsassen – Mitterteich. Na české straně byly koleje u státní hranice vytrhány v 60. letech. Další koleje byly v roce 1991 rozkradeny sběrači kovů. Poslední úsek z Chebu k prvnímu strážnímu domku u bývalého přejezdu silnice Háje – Podhrad byl využíván téměř do konce devadesátých let k odstavování nepotřebných vagonů.

V roce 1991 byl dán podnět na obnovu tratě jako odklonové trasy, zejména pro přepravu uhlí do elektrárny Arzberg, při rekonstrukci tratě Cheb – Schirding, a následné využití jako regionální trati. V roce 1993 byl tento návrh zamítnut, rekonstrukce trati se dá provést za provozu, pro regionální trať jsou náklady příliš vysoké, nerentabilní a s obnovou tratě není počítáno na německé straně.

28. května 1999 bylo vydáno Oznámení o trvalé postradatelnosti traťového úseku Cheb – Slapany a bývalé zastávky a nákladiště Slapany. Postradatelná zařízení: torzo kolejí od km 23,300 po státní hranici SRN, mostní konstrukce v km 20,407 a 22,580 a na zastávce a nákladišti Slapany torzo koleje č. 3, 3a, 5 (v délce 400 m) a torza výhybek č. 1 až 3. Úsek od km 23,300 po výhybku č. 1 žst. Cheb zůstane zachován pro potřebu žst. Cheb, odbočná výhybka do OTV (Opravný trakčního vedení) je v km 25,069.

Po roce 2000 vzniká společný projekt měst Cheb a Waldsassen „Park Egrensis“ na cyklistickou a turistickou trasu navrženou na tělese bývalé železniční tratě mezi městy Cheb a Waldsassen s přechodem státní hranice v prostoru Krásná Lípa. Z tohoto důvodu je dán požadavek na zrušení tratě. V roce 2003 vydalo MD rozhodnutí č. j. 45/2003-13-SPR/3 o zrušení celostátní dráhy Slapany státní hranice – Cheb a bylo zahájeno jednání na ministerstvu vnitra o zřízení nového turistického přechodu v prostoru Krásná Lípa. Dne 13. května 2006 proběhlo slavnostní otevření nové přeshraniční cyklostezky Cheb (ČR) – Waldsassen (SRN) po tzv. „slapanské trati v prostoru Slapany – Egerteich“. Mezitím byl ještě, podle dobového tisku, na přelomu let 2007-2008 odcizen železný most o váze 4 tuny z bývalé tratě v úseku Slapany – Cheb (km 22,580). V červenci 2009 byla zprovozněna II. etapa o délce 2,8 km z obce Slapany směrem na Cheb k bývalému přejezdu silnice Háje – Podhrad, pro kterou nevyužívané těleso trati odkoupilo město Cheb v roce 2008.



Zrušená trať Cheb – Slapany – Waldsassen – (Wiesau).

Původní staniční budova v Chebu patřila až do třicátých let německým drahám. Krátce byla ČSD a po mnichovské dohodě v roce 1938 připadla i s celým územím opět Německu. K ČSD se již nevrátila, protože byla v roce 1945 zničena bombardováním amerického letectva. Dobová pohlednice, sbírka Josef Bosáček.



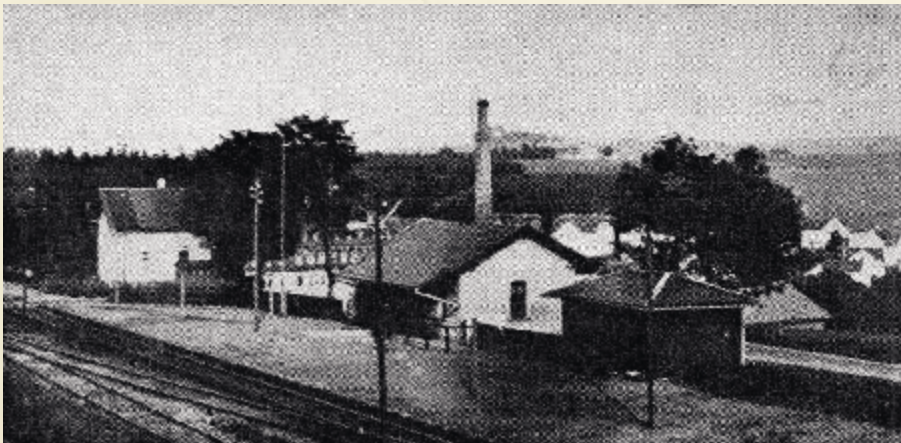
Nádraží v Chebu bylo od svého počátku až do skončení druhé světové války převážně německé. V jeho monumentální budově sídlili pracovníci pěti železničních správ. Budova byla zničena v dubnu 1945. Pohlednice ze sbírky Josefa Bosáčka.

Nádraží ve Wiesau na dobové pohlednici, sbírka Josef Bosáček.





Těžce poškozená výpravní budova v žst. Cheb po náletu 8. dubna 1945, archiv městského muzea Cheb.



Jediná známá dochovaná fotografie zastávky a nákladíště Slapany s přízemní staniční budovou a nástupištní hranou u dopravní koleje (vlevo do Chebu, vpravo do Waldsassenu) a kolejovou spojkou do manipulačních kolejí nákladíště lomu směr Cheb) s odvratnou kolejí. Stavba vlevo se štítem ke koleji je dodnes dochovaný strážní domek, sbírka Vladimíra Hoppa.

Strážní domek u bývalého přejezdu ve stanici Slapany v roce 1997, vlevo těleso koleje do Chebu a u plotu domku je ještě zachovaný stožár osvětlení, foto Petr Ovsenák.





Koleje na mostě v km 20,407 v roce 1977, sbírka Roberta Koutného.



Most mezi Slapany a státní hranicí v km 20,407 po dvaceti letech, srpen 1997, foto Petr Ovsenák.



Most v km 20,407 je nejbližše německým hranicím. V roce 1977 proto pod ním ležely protitankové zátarasy, sbírka Roberta Koutného.



Most mezi Slapany a státní hranicí v km 20,407, pohled ze stejné strany jako na předchozím snímku, v srpnu 1997 zde již nebyly zátarasy, foto Petr Ovsenák.