

LOKÁLKA

Občasník železničního spolku Lokálka Group u Rokycanech

Mimořádné vydání

Vychází 25. prosince 1998

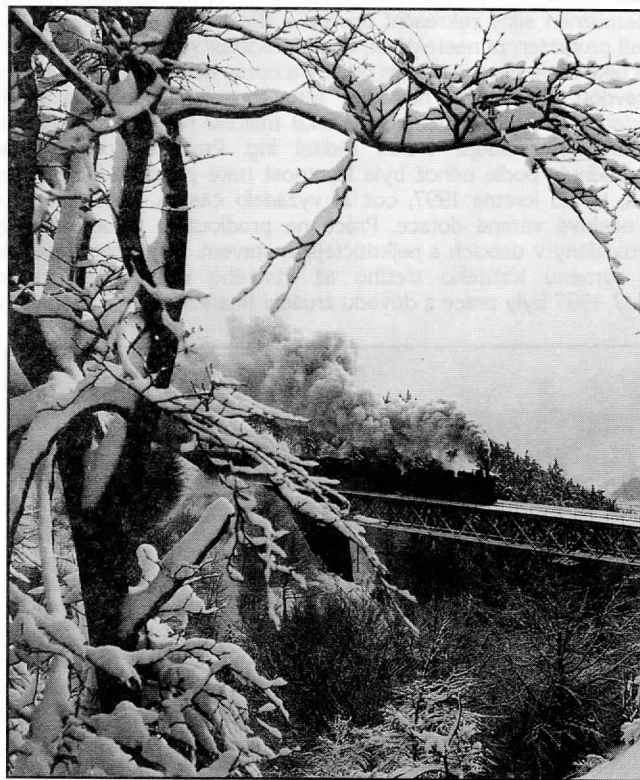
Cena 2,- Kč

Moldavská trať na prahu nového tisíciletí

Železniční trať z Mostu přes Dubí do Moldavy v Krušných horách se nesmazatelně zapsala do povědomí široké veřejnosti i železničních fanoušků. Stejně jako u ostatních zajímavých tratí Českých drah se také na jejím technickém stavu projevují současné problémy republiky a potažmo i severočeského kraje, což dokazuje těsné sepětí této horské tratě s okolím. Dovolte nám proto, abychom Vás v dnešním čísle Lokálky seznámili se stručnou historií, ale hlavně se současným stavem moldavské tratě.

Na úvod připomeňme, že trať z Mostu do Moldavy postavila v minulém století jako pokračování železnice z Prahy do uhelné pánve v severních Čechách společnost Pražsko-duchcovské dráhy. Stavba byla rozdělena do tří částí. První vedla z Mostu do Oseka a byla zprovozněna 18. prosince 1876, navazující část z Oseka do Hrobu (tehdy byla stanice nazývána Hroby) byla předána do provozu za necelých šest měsíců poté 15. května 1877. Poslední úsek z Hrobu přes úvat v Dubí do Moldavy v Krušných horách s napojením do Saska byla dokončena až po dlouhých sedmi letech v závěru roku 1884. Prvním vlakem, který projel celou dokončenou trať, byl 6. prosince 1884 nákladní vlak s uhlím do odbytišť právě v sousedním Sasku. Pravidelná osobní doprava přes pohraniční železniční přechod v Moldavě v Krušných horách byla zahájena až 18. května 1885. Na stavbě trati se podílelo vedle italských barabů, kteří vykonávali náročnější odborné práce, i místní obyvatelstvo. Nádherné příhradové mosty s obdivuhodně vysokými kamennými pilíři vyprojektoval uznávaný stavitel mnoha našich železnic inženýr Jan Bydžovský. Stavba třetího úseku tratě podnítila také další rozvoj lázeňství v Dubí, kde jeden z železničních stavebních podnikatelů, Ing. Tomáš Nowak, postavil Tereziny lázně. Ve strážním domku mezi Osekem a Hrobem se v roce 1885 narodila pozdější manželka prezidenta Beneše a na moldavském nádraží působil na sklonku třicátých let pozdější spisovatel Adolf Branald, kterého jsme měli nedávno možnost vidět v televizi při vyhlásování cen „Nejlepší veselohra století“.

Trať sloužila nejen přepravě uhlí ze severočeské uhelné pánve, ale i dalších produktů, jako např. dřeva, chemikálií v kotlových vozech nebo kusových zásilek. Pro moldavskou trať navrhl Ing. Gölsdorf lokomotivy řady 180 KkStB, které tady vydržely až do konce šedesátých let. Mezi Prahou a Moldavou existovalo do konce druhé světové války také přímé spojení z Prahy přes Slaný, Louny a Most. Nebýt druhé světové války, mohl na moldavské trati pokračovat poměrně utěšený provoz. Těsně před jejím koncem se po tělese trati mezi Novým Městem a Dubím přehnal jednotky Rudé armády s tanky, které spěchaly na pomoc bojující Praze. Sovětské tanky nezastavil v cestě ani Němci stržený viadukt mezi Mikulovem a Novým Městem, který jednoduše objely okolním terénem. V této době také došlo k nejzávažnějšímu zásahu do moldavské trati, kdy v důsledku rozhodnutí vítězných mocností o poválečném rozdělení sfér vlivu nebyl obnoven železniční pohraniční přechod ve stanici Moldava v Krušných horách,



Tak v zimě roku 1960 supěly na novoměstském mostě u čele vlaku lokomotivy řady 414.0 a 524.2. Foto: Macho.

uzavřený 7. května 1945. Poškozený most byl opraven v říjnu 1946 a vlaky tak mohly jezdit z Dubí až do Moldavy. Ještě necelé tři roky poté existovala možnost obnovení pohraničního železničního přechodu. V roce 1949 došlo na německé straně k vytrhání kolejí mezi Moldavou a nádražím Hermsdorf-Rehefeld. V období let 1952-1962 byla trať do Moldavy ještě naposledy významněji využita v nákladní dopravě, když se po ní přepravoval stavební materiál pro stavbu Flájské přehrady na pitnou vodu. Od šedesátých let zřetelně narůstá podíl rekreační dopravy, která se z důvodu horského terénu a rozměrů krušnohorské přírody nedá uspokojivě kapacitně a ekologicky zvládnout jiným způsobem než právě po železnici.

Většinu zájemců o dění a pomoc moldavské trati sdružuje Klub přátel krušnohorské železnice (KPKŽ), který založil na počátku roku 1996 Michal Švec z Dubí. Během první poloviny roku 1996 došlo k náboru zájemců a k zaregistrování klubu ministerstvem vnitra ČR, přípravný výbor vykonal všechny potřebné úkoly důležité pro fungování klubu. Na valné hromadě v září 1996 byl zvolen výbor klubu, který řídí jeho činnost. Valné hromady jsou konány v pravidelných termínech na moldavském nádraží. KPKŽ má v současnosti dva druhy členství. Vedle pomoci moldavské trati KPKŽ spolupracuje s Českými drahami (např. DKV Louny,

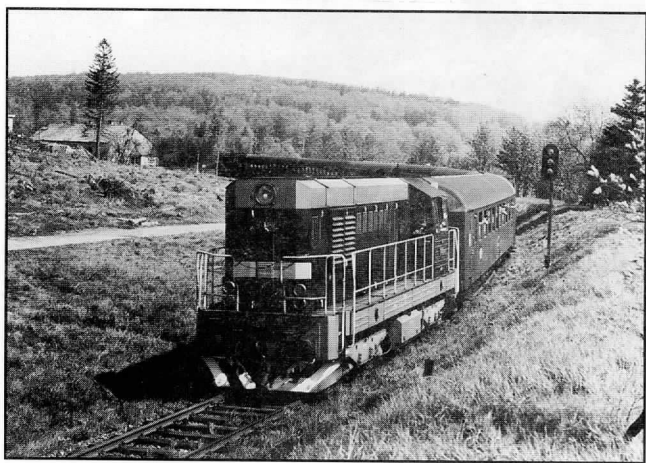
Teldat spol. s r.o. Víceúčelová síť Internet je tu pro Vás !
- *LAN/WAN*- Služby z více než 70 míst v České republice (cílově všechna UTO) - Z kteréhokoliv přípojného místa jen za místní poplatky na rozdíl od jiných providerů - Nejrychlejší přenos dat přes radiokanály

- Vysoká variabilita sítě podle potřeb uživatelů - Zřízení domény 2. a 3. úrovně: t.j. www@jméno.cz
- Připojení od 350,-Kč za měsíc - Vynikající poměr cena/výkon

Informace na tel. 047 5209281, 5201038, <http://www@teldat.cz> Velká Hradební 48, 400 01 Ústí nad Labem

PJ Most a žst. Most) a s ostatními podobně zaměřenými kluby nebo spolky. V roce 1997 spolupracoval např. s Teplickým spolkem pro záchranu historických kolejových vozidel při oslavách 100. výročí trati Řetenice - Lovosice, v roce 1998 se spolkem Krušnohorský expres - výtopna Most při pořádání akce "Den dětí na Moldavě". Podobnou spolupráci chce KPKŽ rozvíjet i v budoucnu.

Černým rokem byl pro trať zcela jednoznačně rok 1996. Předchozí období, během kterého SDC na trati neprováděla nutné údržbové a opravné práce, vyvrcholilo kritickou situací v úsecích Lom u Mostu zastávka-Hrob a Dubí-Moldava. Od 1. března 1996 došlo ke snížení nápravového tlaku ze 16 na 14 tun, čímž měl být znemožněn silný rekreační provoz a tím i provoz na moldavské trati prohlášen za neefektivní. Podle představ vedení Českých drah se také mělo neprováděním údržby a oprav ušetřit, avšak opak byl pravdou. Odstranění následků této zcestné filosofie si tehdy vyžadovalo podle SDC částku 34,8 miliónů Kč, která však byla zamítnuta. Tehdejší vrchní ředitel Ing. Praveček proto vydal rozhodnutí, podle něhož byla životnost tratě prodloužena o jeden rok, t.j. do května 1997, což si vyžádalo částku 7,5 miliónu Kč z účelově vázané dotace. Práce na prodloužení životnosti byly prováděny v úsecích s nejkritičtějším stavem, zpravidla se jednalo o výměnu každého třetího až čtvrtého dřevěného prachu. 31. 7. 1997 byly práce z důvodu zrušení finanční dotace zastaveny.



Zájem o moldavskou trať potvrzuje i souprava „Dětského draku“ složená ze sedmi vozů.

Ve středu 28. srpna 1996 projel po moldavské trati měřicí vůz, který pod zatížením kontroluje podle plánu ČD všechny tratě v pravidelných lhůtách. Výsledkem jízdy měřicího vozu bylo zjištění 21 hrubých závad, a tak byl ještě téhož dne ve 14.45 hod. sekci provozní kontroly Divize dopravní cesty v Praze s okamžitou platností přerušena železniční provoz a místo vlaků začaly jezdit náhradní autobusy. V této situaci proběhlo 11. září 1996 na GR ČD jednání mezi zástupci Českých drah, Okresních úřadů v Mostě a Teplicích a Severočeského sdružení měst a obcí o zprovoznění tratě a pokračování železničního provozu na trati Most-Dubí-Moldava. Na tomto jednání byla představiteli ČD vyčíslena částka 3,3 miliónu Kč potřebná k technickému zabezpečení tratě pro obnovení provozu ještě před příchodem zimního období. Zástupci obcí a obou okresních úřadů se proto sešli 13. září 1996 na jednání v Hrobu, kde všichni zúčastnění vyjádřili vůli zabezpečit potřebné finanční prostředky a ty poskytnout ČD za pevně stanovených podmínek umožňujících kontrolu jejich použití. Dne 17. září 1996 převzal garanci na získání potřebných finančních prostředků PhDr. Vlastimil Doležal, předseda Severočeského sdružení měst a obcí a starosta města Litvínov, který o tom podal zprávu Ing. Fajmonovi, vrchnímu řediteli Divize dopravní cesty v Praze. České dráhy výše uvedenou garanci akceptovaly 25. září 1996, když již 11. září 1996 byl dán SDC v Mostě souhlas k zahájení opravných prací majících za cíl prodloužení provozu na trati do 31. května 1997. V září 1996 proběhl během náhradní autobusové dopravy první ročník na podporu zachování železničního provozu na moldavské trati, kde měli občané možnost podepsat petiční listiny, žádající všechny

odpovědné orgány o zajištění dalšího fungování trati. Během petiční akce pořádané Klubem přátel krušnohorské železnice podepsalo listiny přes čtyři tisíce jednotlivců. S obsahem petice byli v dubnu 1997 seznámeni vedle zástupců Parlamentu České republiky také ministr dopravy ČR, generální ředitel ČD a senátoři z okresů Teplice a Most. Klub přátel krušnohorské železnice se spolu s veřejností domnívá, že takto jednoznačně vyjádřený zájem napomůže úsilí o záchranu této pozoruhodné a unikátní trati. Pro úplnost je také nutné připomenout, že zájem přílehlých obcí dvou okresů na zachování železničního provozu byl jasně deklarován v prohlášení, které obce vydaly během svého jednání na Městském úřadě Dubí v dubnu 1996. Podle jejich názoru i názoru veřejnosti, která případ moldavské tratě stále sleduje, na tom nejsou v oblasti životního prostředí teplický ani mostecký okres tak dobře, aby se mohly bez dobře fungující moldavské tratě obejít!

Kromě toho se Klub přátel krušnohorské železnice Most-Dubí-Moldava v Krušných horách stále snaží pomocí sdělovacích prostředků zlepšovat informovanost veřejnosti o této ojedinělé severočeské železniční trati. V rámci této aktivity došlo i ke zřízení informační stránky v počítačové síti Internet. Zájemci o informace k této populární horské dráze najdou kromě řady historických a současných fotografií také doprovodný text v českém, německém a anglickém jazyce. KPKŽ má v úmyslu informace i fotografie o této trati stále doplňovat. Také další akce mají za cíl pomoci moldavské trati. Pravidelné konané pochody na její podporu spolu s nasazením posilovaných souprav přitahují vedle účastníků z řad obyvatelstva okolních měst a obcí i turisty a železniční nadšence z celé České republiky. V letech 1997 a 1998 proběhlo na základě dohody Severočeského sdružení měst a obcí s Českými drahami a za sponzorské pomoci řady firem množství brigád KPKŽ na trati. Během nich byl prořezán tratový úsek Dubí-Moldava. Vedle nejvíce zarostlých míst bránících strojvedoucím v potřebném výhledu byly od náletových dřevin vyřezány i všechny stavební prvky na trati, jako jsou zábrubní zdi tunelů, pilíře mostů a zábrubní zdi. V neposlední řadě došlo i k vyřezání výhledových míst na přejezdech nebo u výhledových míst, což oceňují i cestující. V roce 1998 pomohlo moldavské trati i sdružení Zubnická museální železnice, které zapůjčilo KPKŽ motorovou pilu potřebnou k vyřezání silných náletových dřevin. Dne 15. července 1998 došlo na základě návrhu KPKŽ k prohlášení úseku Louka u Litvínova-Moldava v Krušných horách ministerstvem kultury České republiky za kulturní památku. Přitom tři příhradové viadukty byly památkově chráněny již předtím. Moldavské trati napomáhá svým příspěvkem i Dopravní podnik Teplice s.r.o., který zavedl v pracovní dny vybrané spoje do Střelné a o sobotách, nedělích a svátcích k dubskému nádraží, odkud se dá využívat vlakových spojů.

Také České dráhy opravily některá potřebná místa, v roce 1997 byl opraven křižanovský viadukt mezi Osekem a Hrobem, který byl v havarijním stavu, v roce 1998 došlo na opravu novoměstského viaduktu a menšího viaduktu před žst. Hrob. Postupnými kroky se tak na řadě míst zlepšil technický stav kolejí. Z hlediska hospodárnosti a využití vynaložených prostředků je proto zapotřebí v těchto opravách nadále pokračovat a umožnit tak provoz této důležité tratě i v dalším tisíciletí!

Pro budoucí období připravuje některé akce i KPKŽ. Vedle oslav 115. výročí dokončení úseku Hrob-Moldava v roce 1999 budou pokračovat brigády (prořezávky žst. Dubí), práce na projektech, publikaci a videokazetě. Závěrem tohoto článku chceme proto vyzvat všechny zájemce, které činnost KPKŽ oslovila, aby se přihlásili na kontaktní adresu (Michal Švec, Pohraniční stráž 476/33, 417 01 Dubí 1). Rádi mezi sebou uvítáme všechny, kteří to s moldavskou trati myslí vážně. O činnosti Klubu přátel krušnohorské železnice si bude možné udělat dobrou představu již např. ve dnech 25. - 27. prosince 1998, kdy bude při příležitosti "Vánočních jízdy 98" v čekárně moldavského nádraží uspořádána výstava "Moldavská trať očima dneška". Vedle panelů s dokumenty o současnosti trati budou k dispozici i železniční pohlednice a příležitostná razítka s náměty moldavské horské trati, 25. prosince navíc zazpívá o moldavské trati hudební skupina "Kompromis" z Dubí!

Věříme proto, že Vás pozvánka na "Vánoční jízdy 98" s nostalgickou soupravou osloví a přijedete se podívat!

Bohumil Šádek

LOKÁLKA - občasník železničního spolku Lokálka Group
Příprava a sazba: Ing. Jiří Svoboda, tel. 0603 509504, tisk VARIO
Adresa: P.O.Box 30, 337 01 Rokycany, tel./fax 019 277236

DIVIŠ
Reklama - DTP studio - Tiskárna