





**Kapitola 1.
Sasko a jeho
úzkorozchodné dráhy**

Sasko a jeho úzkorozchodné dráhy

Každý, kdo překročí v Krušných nebo v Lužických horách česko-německou hranici, ocitne se ve spolkové zemi zvané dnes „Svobodný stát Sasko“ (Freistaat Sachsen). Je to země nevelká rozlohou, ale bohatá na historii a tradice. Její hrdý název odkazuje na dějiny Saského kurfiřtství a později království vyvěrající až ze šerého středověku. Její hlavní město Drážďany je díky svému baroknímu rázu dodnes oprávněně nazýváno Florencií severu, a to i navzdory úplnému zničení spojeneckým náletem z konce druhé světové války.

V průběhu 19. století došlo v tehdejším Saském království k intenzivnímu průmyslovému rozvoji. Byly zakládány manufaktury textilního, těžařského, keramického, sklářského i kovodělného zaměření. Do roku 1850 byl zaveden i telegraf. A jako naprosto nezbytná podmínka hospodářského rozvoje země pak v Sasku vznikly i první železniční dráhy.

Absolutní prvenství ve stavbě železnic na německém území sice přináležejí Bavorsku, kde byla v roce 1835 zprovozněna trať Norimberk – Furth, ale to se jednalo jen o krátkou šestikilometrovou lokálku, postavenou hlavně za účelem výletního provozu.

Ve stejné době již ale v Sasku probíhala intenzivní příprava druhého německého železničního projektu, kterým byla v roce 1839 zprovozněná dráha z Drážďan do Lipska. A další projekty pak následovaly. V roce 1847 byla zahájena doprava na trase Drážďany – Görlitz a v roce 1851 se rozjely vlaky na tratích z Lipska do bavorského Hofu a z Drážďan do českých Podmokel (dnes levobřežní část Děčína).

V roce 1869 byly navíc založeny Královské saské státní dráhy (Königlich Sächsische Staatseisenbahnen) coby veřejný provozovatel železniční dopravy.

V jejich majetku se ocitly nejenom nově budované tratě financované z veřejných prostředků, ale byly do nich začleňovány i starší postupně zestátněované dráhy.

Zhruba do roku 1870 byla výstavba páteřní železniční sítě na saském území dokončena. Jelikož ovšem i poté zůstaly mnohé venkovské oblasti bez železničního spojení, následovala ihned etapa budování místních tratí. Protože ale sedmdesátá léta 19. století byla zároveň i obdobím hluboké hospodářské krize v důsledku katastrofy na vídeňské burze v roce 1872, byla výstavba zmíněných lokálek zprvu jen velmi pozvolná. Proto saský zemský sněm 26. ledna roku 1876 vydal zvláštní dekret o vedlejších drahách, který jak výstavbu, tak i provozování dopravy na místních tratích značně zjednodušil.

Budování pak nabralo mnohem rychlejší tempo. Do roku 1915 bylo v Sasku postupně postaveno až 1027 km normálněrozchodných vedlejších tratí. Přestože se u těchto drah od prvopočátku počítalo jen s nízkou rentabilitou, ukázalo se velmi záhy, že v některých lokalitách by výstavba tratě



Takto vypadalo v roce 1908 wettinské nádraží v Drážďanech. Dnes se tato stanice jmenuje Dresden Mitte a má úplně jinou podobu, protože zobrazená původní secesní hala byla zcela zničena při spojeneckém náletu na město 13. února 1945.

(Fotografie: Wikipedia)

s kolejemi o normálním rozchodu byla enormně nákladná a návratnost vynaložených investic prakticky v nedohlednu. Na řadu tedy přišlo budování úzkorozchodných drah umožňujících menší poloměry traťových oblouků, tedy lepší přizpůsobení trasy okolnímu terénu a snížení objemu zemních prací. Jejich výstavba byla pak umožněna dalším dekretem zemského sněmu, tentokrát z 5. listopadu roku 1877.

Sasko bylo kdysi zemí s nejhustším výskytem úzkorozchodných tratí v Evropě. I díky nim bylo každé malé město v zemi připojeno na železniční síť. Výjimku dodnes tvoří městy Liebstadt, který tehdy z neznámých důvodů vyšel naprázdno. Saské úzkorozchodné dráhy měly k 31. prosinci 1918 celkovou délku 519,88 km a až na jednu krátkou trasu s metrovým rozchodem se jednalo o tratě s rozstupem kolejí jen 750 mm. Navíc vedle mnoha samostatných úzkokolejek došlo v okolí měst Wildsdruff, Mügeln, Thum a Zittau (Žitava) ke vzniku ucelených úzkorozchodných sítí.

A jedna žitavská úzká malodráha dokonce kdysi zasahovala až do severočeských Heřmanic, kde se napojovala na úzkokolejku ČSD do Frýdlantu v Čechách.

Jak známo, ve světě lidském nic nemá věčného trvání. Dráhy nevyjímaje. Ukázalo se jako nevyhnutelné, že postupem doby, ruku v ruce s narůstajícími požadavky, dosáhly dopravní výkony na úzkokolejkách svého výkonnostního maxima. A to i přes pozdější nasazení výkonnějších lokomotiv a i přes určité zvýšení přepravní rychlosti. Navíc zhruba od 30. let minulého století měly úzkorozchodné i jiné vedlejší dráhy vážnou konkurenci v rozvíjející se automobilové dopravě. Od padesátých let 20. století pak na nich nastal čas postupného úpadku, omezování dopravy a rušení tratí.

Na území dnešní spolkové země „Svobodný stát Sasko“ byl ovšem proces rušení tratí poněkud

pomalejší. Ona totiž stejně jako celý někdejší východní blok byla i tehdejší Německá demokratická republika oproti Západu poněkud zaostalá. Dá se dokonce konstatovat, že průběh modernizace železnic v NDR byl v 70. a 80. letech minulého století pomalejší než v Československu. Vždyť i k ukončení parního provozu na normálněrozchodných tratích východoněmecké DR (Deutsche Reichsbahn) došlo až v roce 1988, tedy o celých osm let později než u ČSD.

A právě díky hospodářskému zaostávání v NDR se provoz na několika saských úzkorozchodných tratích dočkal roku 1990 a tím i znovusjednocení spolkové republiky. A dokonce s plně parním provozem! Dnes tedy, po nezbytných majetkoprávních změnách, tyto úzkokolejky slouží hlavně turistickému ruchu a přinášejí radost malým i dospělým pasažérům. A právě jim je věnována tato knížka.

Než se ale zcela vydáme na cestu po jednotlivých tratích, vraťme se v našem vyprávění ještě na chvíli o sto let nazpět do období, kdy po skončení první světové války úzkorozchodné dráhy u našich severních sousedů zažívaly svůj největší rozkvět.

Poté, co byly počátkem 20. let založeny Německé říšské dráhy (Deutsche Reichsbahn), převzaly tyto do své správy i úzkokolejné tratě. Ty saské pak byly podřízeny oblastnímu ředitelství Říšských drah v Drážďanech. Nová správa pak pro ně ve 20. letech nechala u firmy Hartmann v Saské Kamenici vyvinout a postavit zcela nové výkonné parní lokomotivy řady 99.73-76, které na nich slouží dodnes.

Až do roku 1940 byla situace na saských úzkokolejných malodráhách vcelku stabilní. I když byl provoz na nich velmi nerentabilní, k žádnému zrušení tratě nedošlo. Pouze v letech 1897 až 1899 byla trať Klotzsche – Königsbrück přestavěna na normální rozchod a mezi lety 1934 až 1939 byla obdobně přebudována i trasa Heidenau – Geising – Altenberg. Důvodem byl v obou případech velký nárůst

poptávky po přepravních výkonech překračující kapacitní možnosti úzkého rozchodu.

Celkový rozsah a polohu jednotlivých tratí ukazuje mapa na straně 13.

Zato během druhé světové války a v období po jejím skončení nastaly první neblahé změny. Nejprve byla část úzkorozchodných lokomotiv odvezena na východní frontu pro potřeby vojenských polních drah. Nazpět se již většinou nevrátily. V roce 1945 pak sice dobývání východního Německa Rudou armádou úzkokolejkám příliš neuškodilo, ale po skončení války se celé Sasko ocitlo v sovětské okupační zóně a malá část jeho území východně od řeky Nisy dokonce připadla obnovenému Polsku. V důsledku toho byla ihned zastavena doprava na trati mezi Žitavou a Heřmanicemi v Čechách, která právě přes tento polský zábor vedla.

Ale hlavní osudovou ranou ovšem bylo, že ruská okupační správa po roce 1945 v rámci válečných reparací nařídila odvoz dalších lokomotiv a rovněž i demontáž několika tratí. Týkalo se to drah Taubenheim – Dürrhennersdorf a Herrnhut – Bernstadt v Horní Lužici. Rozebrána a odvezena byla i druhá traťová kolej mezi Žitavou a Oybinem na dodnes fungující žitavské úzkokolejce, jak o tom ještě bude podrobně pojednáno ve čtvrté kapitole této knihy.

Po založení NDR a zavedení centrálně plánovaného hospodářství byly saské úzké malodráhy využívány na maximum, dá se dokonce hovořit o jejich přetěžování. Až do poloviny 60. let minulého století byl provoz na nich vcelku stabilizován. K zastavení provozu došlo kromě dvou drah zmíněných v předešlém odstavci jen na tratích Mosel – Ortmannsdorf, Hetzdorf – Eppendorf – Großwaltersdorf a Kohlmühle – Hohnstein. Pro posílení dopravy na ostatních trasách naopak byly pořízeny zcela nové parní lokomotivy řady 99.77-79 a byly provedeny i rozsáhlé rekonstrukce a modernizace starších lokomotiv řady 99.51-60

(původně řada IV K) a řady 99.64-71 (původně řada VI K). Pokus o zavedení provozu v motorové trakci skončil nezdarem.

Teprve až po roce 1965 nastala v Sasku hlavní vlna rušení vedlejších tratí včetně řady úzkorozchodek. Častokrát se tak dělo i navzdory protestům obyvatelstva. Zrušení vždy předcházelo zhodnocení rentability každé dráhy v podmínkách vzrůstající konkurence silniční dopravy. Několik tratí bylo vybráno k zachování pro muzejní účely, ostatní přežívaly bez komplexní údržby ve stále se zhoršujícím technickém stavu, až byly nakonec zrušeny a zlikvidovány.

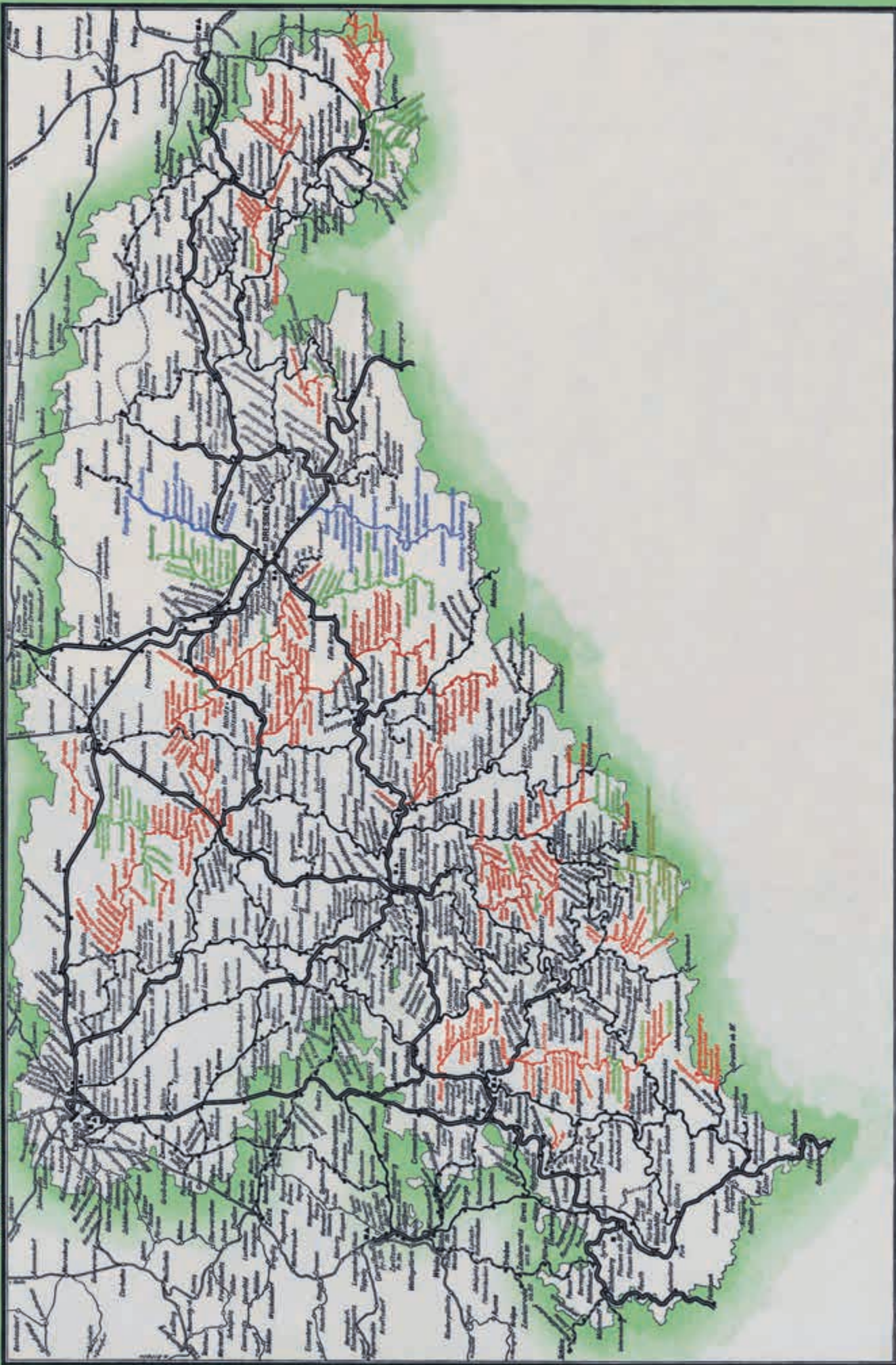
Politické změny v roce 1989 proto znamenaly pro některé tratě záchranu doslova za pět minut dvanáct. A to i přesto, že dnešní spolkové dráhy DB (Deutsche Bahn) po roce 1994 již nejevily o provozování východoněmeckých úzkorozchodných malodrah zájem a hledaly cestu, jak se této „příště“ zbavit. Po mnoha jednáních pak pětice zbývajících úzkých saských tratí našla nové majitele. Některé přešly zcela do rukou soukromých společností, u jiných byly tratě, budovy, infrastruktura i vozidla předány do majetku zemských okresů (Landkreise) a soukromé společnosti na nich dnes zajišťují provoz na smluvním základě.

V 90. letech minulého století bylo navíc založeno i několik zájmových sdružení a spolků, které si daly za cíl částečnou obnovu některých již zrušených tras. Týká se to hlavně horních úseků někdejších tratí z Wolkensteinu do Jöhstadtu a z Wilkau-Haßlau do Carlsfeldu. Přestože tyto

V Sasku se kdysi nacházely více než dvě desítky úzkorozchodných tratí. Některé z nich byly vzájemně propojeny do větších celků, jiné fungovaly samostatně. Na zobrazené mapě jsou všechny saské úzkorozchodné malodráhy barevně vyznačeny. Červená barva označuje již zrušené tratě, modré jsou dvě dráhy přebudované později na normální rozchod kolejí a ty dodnes existující úzkokolejky jsou zelené.

(Zdroj: Dampfbahn Route Sachsen)

VERWALTUNGSBEREICH DER KÖNIGLICHEN GENERALDIREKTION DER SÄCHSISCHEN STAATSEISENBAHNEN



snahy železničních nadšenců ze začátku vyvolávaly u ostatní veřejnosti nevěřičné úsměvy, skutečně se jim podařilo části výše zmíněných tratí obnovit a zavést na nich víkendový turistický provoz. Blíže o tom bude ještě pojednáno v sedmé a osmé kapitole této knihy.

A nyní se tedy vydejme na krátké putování po všech saských úzkorozchodných malodráhách v chronologickém pořadí, v jakém byly kdysi budovány. Těm dodnes existujícím pak věnujme více místa v dalších kapitolách.

V následujícím textu je zmíněno i původní označování saských tratí v dobových jízdních řádech. Uváděné zkratky (WCd-Linie, KH-Linie, RRG-Linie atd.) byly kdysi sestaveny z počátečních písmen názvů výchozích a koncových stanic daných tratí platných v době jejich zprovoznění. A i když se název leckteré stanice později změnil, označovací zkratka již zůstala v původní podobě. Pokud

navíc hrozilo duplicitní označení některé tratě, a to třeba i s nějakou normálněrozchodnou dráhou, bylo do značky přidáno ještě třetí písmeno.

Trat' Wilkau-Haßlau – Kirchberg – Schönheide – Carlsfeld (WCd-Linie)

Tato dráha byla nejen nejstarší, ale i nejdelší úzkokolejkou v Sasku. Její výstavbu požadovali především majitelé textilních továren v městě Kirchberg. Koncesi k jejímu vybudování vydal zemský sněm v Drážďanech až na třetí pokus v roce 1879. Trat' vznikala postupně po etapách a po celkovém dokončení až do Carlsfeldu měla délku 42 km. Stavební práce na prvním úseku do Kirchbergu začaly 10. května 1881 a provoz tam pak byl zahájen 16. října 1881. Poslední úsek malodráhy byl zprovozněn 22. června roku 1897.



„Meyerka“ řady IV K v blízkosti Carlsfeldu v roce 1967.

(Fotografie: Günter Meyer)

Trať byla v plné délce provozována až do roku 1965. Poté následovalo postupné zastavování dopravy, zkracování a likvidace. Úplný konec nastal v roce 1977. Dnes existují v okolí města Schönlheide dva znovuobnovené úseky dráhy s občasným muzejním provozem. Jim je věnována osmá kapitola této knihy.

Trať Hainsberg – Kipsdorf (HK-Linie)

Dráha byla zprovozněna 1. listopadu 1882 (zprvu jen její část Hainsberg – Schmiedeberg) jako druhá v pořadí. Nachází se jihozápadně od Drážďan a je provozována dodnes. Má velmi pohnutou historii ovlivněnou i katastrofální povodní ze srpna roku 2002. Protože se jedná o dosud funkční trať, je jí věnována celá druhá kapitola této knihy.

Síť tratí v okolí města Mügeln

Mügelnská úzkokolejná železniční síť se kdysi nacházela v severních rovinatých oblastech Saského království na východ od Lipska. Skládala se z tratí Oschatz – Mügeln – Döbeln (OD-Linie), Mügeln – Nebitzschen – Neichen (MN-Linie), Nebitzschen – Kemmlitz – Kropitz (NK-Linie), Oschatz – Strehla (OS-Linie) a tratě z Döbelnu přes Lommatzsch do Meißen Triebischtalu (součást WG-Linie). Dráhy byly postupně uváděny do provozu v letech 1884 až 1911. Vládl na nich čilý nákladní ruch, osobní doprava byla spíše v pozadí.

Velká většina tratí pak byla v průběhu 60. a 70. let minulého století zcela zrušena a zlikvidována. Pouze trasa Oschatz – Mügeln – Kemmlitz zůstala zachována z důvodu masivní přepravy kaolinu a i ta byla po dlouhá desetiletí bez osobní dopravy. V této knize se mügelnským úzkokolejkám věnuje šestá kapitola.

Trať Radebeul – Radeburg (RRg-Linie)

Byla uvedena do provozu 15. září 1884 jako v pořadí čtvrtá saská úzkorozchodná malodráha. Nachází se severozápadně od Drážďan, kde ve stanici Radebeul Ost odbočuje od hlavní drážďansko-lipské dráhy. Trať je v provozu dodnes. Její popis a popis její historie vážený čtenář nalezne ve třetí kapitole této knihy.

Trať Klotzsche – Königsbrück (KKk-Linie)

Dráha se nachází severně od Drážďan a jako úzkokolejná existovala jen necelých třináct let. Do provozu byla dána 16. října 1884 a úzkokolejný provoz byl na ní ukončen 31. března 1897. Za přestavbou lokálky na normální rozchod kolejí stojí tehdejší požadavky německé císařské armády, která si v její blízkosti zřídila pěchotní cvičiště. Jako regionální dráha trať existuje dodnes.

Trať Zittau – Hermsdorf (Heřmanice v Čechách) (ZH-Linie)

Dnes již takřka zapomenutá malodráha spojovala kdysi saskou Žitavu (Zittau) se severočeskými Heřmanicemi, kde se napojovala na jedinou 750milimetrovou úzkorozchodku ČSD z Heřmanic do Frýdlantu v Čechách. První úsek tratě z Žitavy do Markersdorfu byl dán do provozu 11. listopadu 1884 a přeshraniční úsek do Heřmanic byl pak zprovozněn 25. srpna roku 1900. Heřmanice byly až do konce září 1938 (do Mnichova) jedinou úzkorozchodnou hraniční přechodovou stanicí ve střední Evropě. Provoz na dráze Žitava – Heřmanice byl ukončen v roce 1945, kdy se většina tratě ocitla na území polského záboru.

Trať Mosel – Ortmannsdorf (MO-Linie)

Trať se nacházela na západě Saska v blízkosti zemské hranice s Durynskem. Zprovozněna byla 1. listopadu 1885. Jelikož po celou dobu existence malodráhy se jednalo o trať velmi nerentabilní, bylo již velmi záhy uvažováno o jejím zrušení. Osobní doprava na dráze byla zastavena 14. května 1939. Nahrazena byla autobusovou linkou. K zastavení nákladní dopravy a k následnému zrušení tratě pak došlo 21. května 1951. Trať byla poté rozebrána a získaný kolejový materiál byl použit na jiných místech východního Německa.

Síť tratí v okolí města Thum

Thumská úzkokolejná železniční síť se kdysi nacházela na severním předhůří Krušných hor jižně od Saské Kamenice (Chemnitz). Skládala se z tratí Wilischthal – Thum (WT-Linie) a Schönfeld-Wiesa – Thum – Meinersdorf (SM-Linie). Tratě byly postupně uváděny do provozu v letech 1886 až 1911. Byla na nich provozována hlavně

nákladní doprava, větší objem osobní dopravy byl jen na větvi do Meinersdorfu.

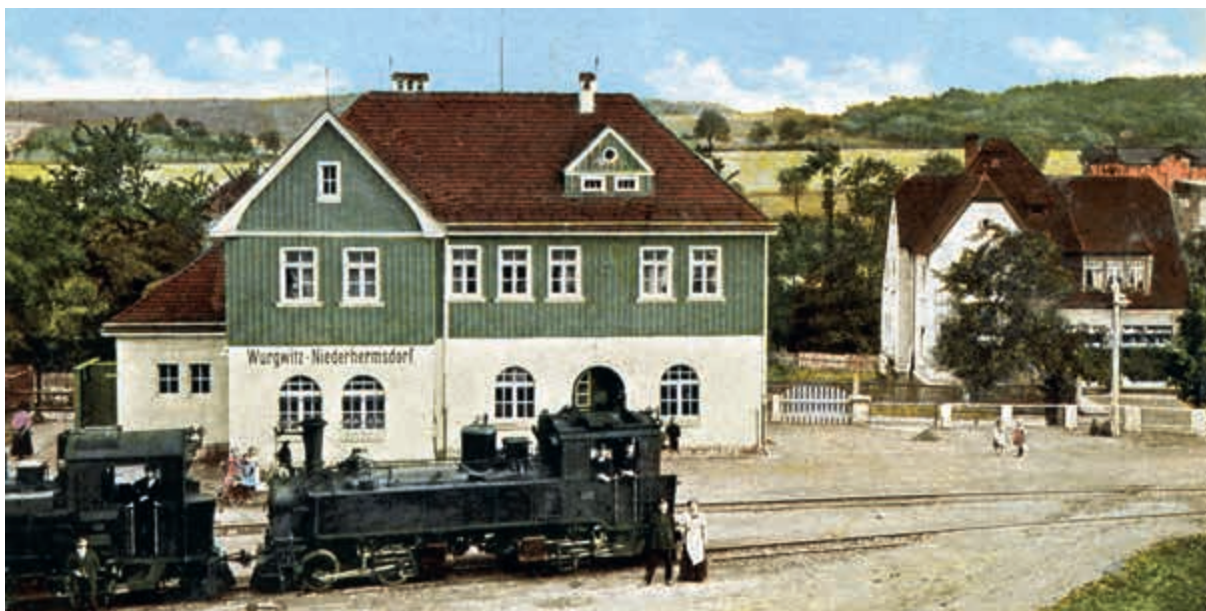
Tratě byly rušeny v období mezi lety 1967 až 1974. Pouze krátký (cca půlkilometrový) úsek z nádraží Wilischthal k tamější papírně přežil až do roku 1992 jako úzkorozchodná železniční vlečka z důvodu občasných dopravních služeb této továrny.

Jako připomínka thumské malodrážní sítě existuje dnes na ploše někdejšího nádraží v Geyeru velmi pěkný železniční pomník v podobě soupravy s lokomotivou 99 534 někdejší saské řady IV K, s jedním osobním a jedním služebním vozem.

Malé muzeum dráhy je také v někdejší stanici Oberherold.

Síť tratí v okolí města Wilsdruff

Wilsdruffská úzkokolejná železniční síť se kdysi nacházela západně od Drážďan. Skládala se z páteřní tratě Potschappel (dnes



Stará kolorovaná pohlednice celkem přesně vystihuje atmosféru úzkokolejné malodráhy na nádraží Wurgwitz na dnes již neexistující trati z Wilsdruffu do Potschappelu. (Sbírka: André Marks)

Freital-Potschappel) – Wilsdruff – Klingenberg-Colmnitz – Nossen (PNo-Linie), z níž vycházely odbočky ze stanice Klingenberg-Colmnitz do Frauensteinu (KF-Linie) a do Oberdittmannsdorfu (KO-Linie), a ze stanice Wilsdruff do Meißen Triebischtalu (WG-Linie). Tam bylo i traťové připojení na mügelskou úzkokolejnou síť. Dráhy byly postupně budovány mezi lety 1886 až 1923 a rušeny v letech 1966 až 1973. Dominovala na nich nákladní doprava. Přeprava osob měla větší význam jen na páteřní trase Potschappel – Wilsdruff – Nossen.

Od roku 2009 existuje v někdejší výtopně wilsdruffského nádraží a na přilehlém pozemku malé muzeum celé úzkorozchodné sítě.

Trať Grünstädtel – Rittersgrün (GR-Linie)

Dnes již zrušená trať se nacházela v západním Krušnohoří severně od českého Jáchymova. Dráha byla otevřena 1. července 1889, sloužila původně k odvozu dřeva a po roce 1949 také k transportu uranové rudy z dolů v okolí Rittersgrünü. K zastavení dopravy zde došlo 25. září 1971 a následně byla celá trať zrušena a odstraněna.

V roce 1977, tedy ještě v časech existence NDR, bylo na ploše někdejšího rittersgrünského nádraží a přilehlé výtopny zřízeno malé železniční muzeum, které existuje dodnes. Mezi jeho hlavní exponáty patří lokomotiva 99 579 někdejší saské řady IV K.



Atmosféra všedního dne v koncové stanici Rittersgrün. Snímek byl pořízen v dubnu roku 1970.

(Fotografie: Dr. Harald Weigel)

Heidenau – Geising – Altenberg (MG-Linie, později HA-Linie)

Trať dodnes existuje. Vede malebným údolím říčky Müglitz jihovýchodně od Drážďan, kde ve stanici Heidenau (původní název Mügeln bei Pirna) odbočuje od drážďansko-děčínské dráhy.

K zahájení provozu na úzkokolejně malodráze došlo 17. listopadu 1890. Zprvu byla konečná stanice dráhy už v Geisingu (odtud původní označení dráhy Mügeln bei Pirna – Geising, tedy MG-Linie), k dobudování sice jen 5 km dlouhého, ale strmého úseku do Altenbergu došlo později v letech 1919 až 1923.

Ve 30. letech minulého století byla úzkokolejka přestavěna na normálněrozchodnou lokálku. Důvodem byla neustále se zvyšující poptávka po přepravních výkonech, které přesahovaly možnosti úzkého rozchodu.

Takto vypadalo jöhstadtské nádraží jen krátce po zprovoznění dráhy v roce 1892. Před výpravní budovou stojí lokomotiva řady III K.

(Fotografie: sbírka André Marks)

Trať Zittau – Oybin s odbočkou do Jonsdorfu (ZO-Linie a pro odbočku BJ-Linie)

K slavnostnímu otevření dodnes existujících žitavských úzkokolejek došlo 24. listopadu 1890. Trať se nachází na severní straně Lužických hor severozápadně od Liberce. Jako jediné ze všech úzkorozchodných drah na území Saska byly postaveny díky soukromému kapitálu. K jejich zestátnění pak došlo v roce 1905. Protože se jedná o doposud funkční malodráhy, je jim věnována celá čtvrtá kapitola této knihy.

Trať Wolkenstein – Jöhstadt (WJ-Linie)

Dráha v údolí řeky Preßnitz (Přísečnice) byla dána do provozu 1. června roku 1892. Nachází se ve středním Krušnohoří a je vzdálena pouhých šest kilometrů od českého města Vejprty. Užítí přítomného času v předchozí větě je zcela na místě, protože i přes

