

V srpnu před sto třiceti lety vyjel první vlak

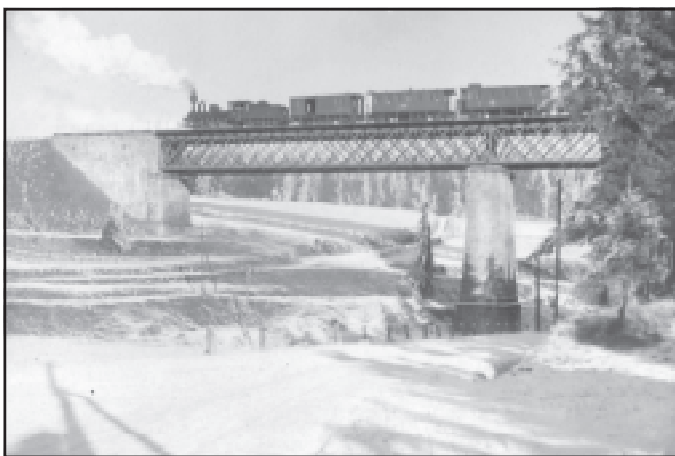
V letošním roce je tomu již sto třicet let, kdy byl zahájen železniční provoz na trati Křimov—Reitzenhain. Stalo se tak přesně 23. srpna 1875. K tomuto jubileu připomínáme historii, provoz a technické vybavení stavby. Horská trať přes hřeben Krušných hor byla určitě náročnou stavbou v horských terénech a ukazuje na schopnost a umění dělníků, inženýrů a projektantů, kteří před sto třiceti lety vybudovali takovéto dílo. Ještě dnes jsou toho důkazem zbytky kamenných opěr menších a velkých ocelových mostů, velkých zářezů a strmých svahů. Ač byl tento přechod přes Krušné hory ze všech krušnohorských hřebenových přechodů (Moldava, Vejprty, Potůčky) provozně nejméně náročný, byl provoz na této trati v roce 1948 ukončen. Trať pak sloužila určitou dobu jako vlečka a následně i jako odstavná kolej.

Příprava stavby

K postavení tratě obdržela koncesí akciová společnost „Buštěhradské dráhy“. Tato společnost byla činná hlavně na Kladensku a zajišťovala přepravu uhlí především do Prahy a středních Čech.

V období všeobecného „honu za uhlím“ rozšiřovala Buštěhradská železnice své působení i do severozápadních Čech. V šedesátých a sedmdesátých letech devatenáctého století bylo vydáno několik zákonů a koncesních listin, které byly podkladem pro stavbu dalších železničních tratí v severozápadní české dráží síti. Akciová společnost „Buštěhradské dráhy“ se stala stavebním a provozovatelem mnoha železničních tratí v této oblasti a mimo jiné i trať Křimov—Reitzenhain.

Pokračovala pravým obloukem k silnici I/7 Chomutov—státní hranice. Křížení s touto silnicí bylo mimoúrovňové. Trať byla v mírném zářezu a silnice I/7 vystoupala pravým obloukem nad tuto trať, přešla trať ocelovým mostem a levým obloukem se opět dostala do přímého směru. Po snesení trati byl most zlikvidován a silnice v osmdesátých le-



s jedním polem přes údolí menšího potoka. Trať se v zásadě dostává pravými oblouky na opačnou stranu Bezručova údolí.

Železniční most (km 30,5) přes Bezručovo údolí u Hora Sv. Šebestiána. Fotografie z třicátých let dvacátého století.

Zaniklá železniční trať Křimov—Reitzenhain

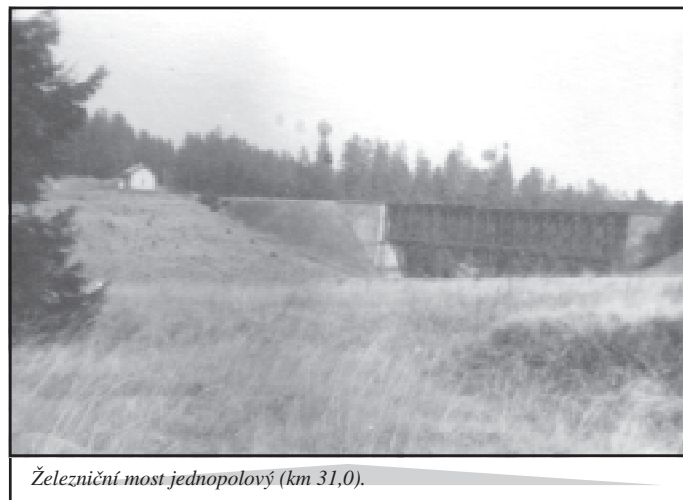


Železniční most přes hraniční potok (km 35,8).

tech minulého století napřímena. Po drážním tělese v těchto místech není žádné památky. Za bývalým silničním nadjezdem se levým obloukem přibližovala k obci Nová Ves a hned následně pravým táhlým obloukem v náspu se stáčel k severovýchodu — směrem k bývalé obci Menhartice a k Bezručově údolí. Jsou zde vysoké náspy a pod nimi obloukové kamenné mosty, které jsou ještě dnes funkční.

tech minulého století napřímena. Po drážním tělese v těchto místech není žádné památky.

tech minulého století napřímena. Po drážním tělese v těchto místech není žádné památky.



Železniční most jednopólový (km 31,0).

Pro trať Křimov—Reitzenhain byly vydány tři stavební koncese, podnikatelé byli F. Herglotz a J. Schäfer z Prahy. Technické zkoušky proběhly 6. července 1875, provozní koncese byla vydána 6. srpna 1875, všeobecný provoz byl zahájen 23. srpna 1875. Provoz do 14. července 1923 zajišťovala Buštěhradská železnice (od 1. ledna 1923 do 14. července 1923 na účet státu) a od 15. července 1923 byla trať ve státním provozu — Československé státní dráhy (ČSD).

Popis tratě

Trať vycházela ze stanice Křimov (tehdejší název Křimov)—Nová Ves (Křima—Neudorf im Böhmen). Vycházela severním směrem a odbočovala z vejprtské hlavní stanice poslední výhybkou č. 17 (km 23,080). V současné době je za touto výhybkou kolejová zábrana, výkolejka a kolejové pole cca dvacet metrů.

Z nádraží Křimov trať stále stoupá, míjí bývalou zastávku u dnes již neexistující obce Menhartice. Tato obec byla zrušena v polovině minulého století, jelikož ležela v asanačním pásmu přehrady Křimov.

Přibližuje se k Bezručově údolí a probíhá po jeho horní hraně. Svah náspu tratě po pravé straně je vlastně svahem Bezručova údolí. Následně se od Bezručova údolí odklání, objíždí Menhartický vrch a asi po 6,2 km dosahuje svého nejvyššího bodu 825 metrů nad mořem. Odtud trasa klesá až do bývalé železniční stanice Hora Sv. Šebestiána. Před touto stanicí opět lemuje hranu Bezručova údolí a z některých míst ze silnice v Bezručově údolí (za budovou Zátíší) je ještě dnes těleso tratě s propustkem vidět.

Stаницe Hora Sv. Šebestiána leží v km 30,1 a je v nadmořské výšce 819 metrů. Je v mírném pravém oblouku a hned za stanicí byl největší most na této trati — ocelový most se střední podporou přes Bezručovo údolí. Asi pět set metrů za tímto „velkým“ mostem je další ocelový most

sedlovou eternitovou střechou. Před vchodem do budovy byl představek, kde byl kozlík s pákami a drátovody pro udělení souhlasu k obsluze vjezdových návěstidel. Návěstidla byla přímo obsluhována z výhybkářských stanic na obou koncích železniční stanice. Ovládání bylo pomocí drátovodů. Stanice měla tři průběžné koleje (dvakrát 250 metrů a jedenkrát 350 metrů) a jednu kolej kusou, která sahala až k čelní rampě. Mimo dvou výhybkářských stanic na obou koncích nádraží byly v blízkosti těchto stanic drážní domky — takzvané „velké“, vždy pro dvě rodiny. Celá stanice byla napojena na elektrický proud přivezený z obce Hora Sv. Šebestiána vrchním vedením. Vzdálenost obce od nádraží byla přibližně 1 300 metrů.

Ve třicátých letech minulého století se ukázala potřeba vybudovat dvě zastávky. Jedna byla vybudována pro obec Menhartice (1933) a druhá pro obec Reitzenhain v Čechách (1930). Do vybudování této zastávky museli občané Českého Reitzenhainu, pokud chtěli jet vlakem do Čech, přejít na německé území a nastoupit do vlaku ve stanici Reitzenhain. Docházelo mnohdy k nesrovnalostem mezi občany a orgány ochrany hranic, a proto si občané vymohli vybudování zastávky Reitzenhain v Čechách.

Na celé trati bylo postaveno celkem jedenáct strážních domků. Byly očíslovány od čísla 273 do čísla 283. Z tohoto celkového počtu jich ještě dnes slouží k individuální rekreaci osm. Tři strážní domky (273, 274 a 281) jsou srovnány se zemí a již neexistují.

Provoz na trati

I když tato horská oblast měla do roku 1945 více obyvatel než poté, nebyly přepravní nároky nikdy veliké. Obživu převážněmu počtu obyvatelstva poskytoval domácí průmysl,

jediným přepravovaným substrátem z této oblasti bylo dřevo z okolních lesů a rašelina. A tak tato trať sloužila od svého uvedení do provozu v roce 1875 jako tranzitní do Německa a hlavním přepravovaným zbožím bylo uhlí ze Sevořečské uhelné pánve. Též trať do Vejprty byla v zásadě tranzitní. V roce 1906 bylo přes dva hraniční přechody — Vejprty a Reitzenhain — přepraveno 468 282 tun hnědého uhlí.

Ač byla trať Křimov—Reitzenhain stavěna a uvažována jako vedlejší, její význam se neustále zvyšoval. Nádraží Reitzenhain mělo pro přeshraniční přepravu zvláštní postavení. Ve státní smlouvě mezi Saskem a Rakouskem z 5. května 1884 bylo stanoveno, že toto nádraží bude společné pohraniční a výměnné pro obě železniční společnosti. Zvlášť nepřetržitá přeprava hnědého uhlí směro-

vala až do průmyslových oblastí středního Německa. Těžba hnědého uhlí v oblasti Lipska nebyla dosud zahájena.

Obě tratě — jak přes Vejprty, tak přes Reitzenhain — se napojovaly na síť německých drah ve stanici Flöha, a to na hlavní trať Drážďany—Saská Kamenice (Chemnitz). Trať z Chomutova přes Reitzenhain do Saské Kamenice byla o pětadvacet kilometrů kratší než trať přes Vejprty.

V roce 1927 bylo přes stanici Reitzenhain přepraveno 170 tisíc tun nákladu, zatímco v pohraniční stanici Vejprty pouze 98 tisíc tun. Trasa přes Reitzenhain měla svůj význam i při přepravě zboží z jižní Evropy do

málmí. Projížděly zde transporty vracející se Rudé armády a transporty odsunutých německých občanů. Osobní dopravu zajišťoval motorový vůz M120 („vážák“). Pro nepatrný zájem byl železniční provoz 9. května 1948 zastaven.

Zrušení a snesení tratě

K opětovnému otevření provozu svitla naděje v roce 1953. Začaly jezdit inspekční drezíny, bylo postaveno nové vrchní vedení elektriny do staniční budovy na nádraží Hora Sv. Šebestiána a vložena výhybka č. 4. Byly obnoveny a dány do provozu všechny drátovody, a tím opět umožněna bezchybná obsluha vjezdových návěstidel a předzvěstí. Bohužel, k obnově provozu nedošlo.

V následné zimě vrchní elektrické vedení z obce Hora Sv. Šebestiána vlivem námraz spadlo a trať pomalu chátrala. Ještě v šedesátých a sedmdesátých letech minulého století sloužila jako odstavná kolej pro správkové vagony, vesměs čtyřosé vysokostenné řady Vsa, které byly seřazeny z nádraží Křimov až daleko směrem k zastávce Menhartice.



Likvidace německé části mostu přes hraniční potok.

pravu po železnici. V roce 1969 podala traťová distance Chomutov návrh na zrušení a likvidaci železničního zařízení.

Počátkem sedmdesátých let minulého století železniční orgány konstatovaly, že trať je zcela nesjízdná, železniční spodek a svršek je v havarijním stavu. Rozpadlé pražce, zkorodovaná upevňovací i kolejnice, těleso zarostlé stromy, některá kolejová pole chybějí.

