

# (Ne)jede (ne)jede mašinka

Krušnohorská železnice z Mostu přes Dubí na Moldavu je kulturní památkou. Koleje vedou přes strmé mosty a horské tunely. Z okna motoráku můžeme zahlédnout prudké svahy, silnici klikatě vlnící na hřebeny hor a domky poházené v údolí i na hřebenech. Trať překonává velké stoupání a cestujícím nabízí ne jeden zajímavý pohled na Krušné hory i krajinu pod nimi.

Krušnohorská železnice skýtá velký potenciál. Výletní železnice s mnoha suvenýry, občerstvením a kulturním programem lákají turisty po celé Evropě. V Rakousku nebo Německu je takových turistických atrakcí mnoho. V Čechách zatím není nikdo, kdo by se do odvážného podnikání pustil. Stát o železnici téměř nejeví zájem, České dráhy zajišťují ve spolupráci s Ústeckým krajem jen nutnou dopravu. Klub přátel Krušnohorské železnice nemá na realizaci svých nápadů finanční prostředky. Musel by si totiž železnici pronajmout. Tedy vše, co k ní patří. Správa železniční dopravní cesty a České dráhy požadují za pronájem tak vysoké sumy, o jakých se partě nadšenců může jen zdát. Proto jsme si povídali s Michalem Švecem z Klubu přátel Krušnohorské železnice (zal. 1996) o tom, zda má ještě atraktivní trať naději na záchranu.

## Hrozí Krušnohorské železnici zánik?

Stále hrozí. Jízdní řád je v pracovní dny nastaven tak, aby byl kompletně zrušen. Lidé, kteří byli zvyklí jezdit odpoledne po práci na Moldavu z Mostu a Litvínova, se tam nemají jak dostat.

## Vyřešil by se problém tím, že by železnice byla v soukromých rukou?

Úředníci krajského úřadu tvrdí, že soukromníci nemají zájem. Mám dojem, že se ale Ústecký kraj (ÚK) brání vyhlášení výběrového řízení. Podle zkušeností například z Libereckého kraje víme, že se vyhlásí výběrové řízení, České dráhy se většinou ke své dosavadní trati začnou chovat jinak. A do výběrového řízení se přihlásí s nabídkou, která je výrazně lepší než dosavadní stav. V současnosti má ÚK uzavřenou smlouvu s ČD na tři roky. To znamená, že se tři roky nebude dít vůbec nic.

## V jakém stavu dnes trať je?

trať není v nejlepší technické stavu. Ale menší opravy se na ní stále provádějí. České dráhy (ČD) i Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) si nechaly vytvořit studii o budoucnosti této dráhy. Vedení Euroregionu Krušnohoří je ochotno brát tuto studii jako podklad pro žádosti o další finanční prostředky na investice do trati. Například v loňském roce měla proběhnout rekonstrukce kolejiště dubského nádraží. Protože se ale jedná o kulturní památku, čekalo se na vyjádření památkářů. Ti dali svůj souhlas a rekonstrukce by se měla uskutečnit letos. Finance vložené do této rekonstrukce by mohly být součástí dalších peněz, které by přišly v rámci

dotace od Euroregionu. ČD a SŽDC ale zřejmě o dotace nemají zájem.

## V historii trať spojovala Čechy a Německem. Jsou vyvíjeny snahy i na německé straně o to, aby trať byla opět propojena?

O znovu propojení usiluje Komise dopravy Euroregionu Krušnohoří. Na české straně je v současné době zpracován projekt revitalizace, jehož součástí je plán, jak trať provozovat tak, aby se zachoval provoz, který by byl efektivní. Německá strana má vypracovány dvě studie, které jasně hovoří o tom, že propojení tratí je možné.

## Stará se současný provozovatel tratě o budovy, které ke Krušnohorské železnici patří?

Je to složité. ČD mají za úkol zabezpečit provoz, tedy samotné vagóny a lokomotivy, personál, který zajišťuje prodej jízdenek, a výpravčí. Budovy jako takové a koleje jsou v majetku SŽDC. Na Moldavě byla v loňském roce provedena výměna oken.

## Proč klub přátel Krušnohorské železnice nezřídil například infocentra, kde by se prodávalo občerstvení, k dostání by byly mapy?

Ten nápad tu samozřejmě je. Ale problém je v tom, že nevíme, kde bychom jej realizovali. Chtěli jsme například otevřít expozici o historii a současnosti Krušnohorské železnice. Se SŽDC se ale marně snažíme domluvit na pronájmu alespoň jedné místnosti. Chtějí za pronájem jedné místnosti tak velké nájemné, že by nebylo možné si na něj vydělat. Jsme neziskovka, takže bychom museli do případné rekonstrukce vkládat vlastní prostředky.

## HISTORIE

Železniční trať postavila společnost pražsko-duchcovské dráhy ve třech na sebe navazujících úsecích: 18. prosince 1876 z Mostu do Oseka, 15. května 1877 do Hrobu a 6. prosince 1884 přijel první vlak do Moldavy. Do pravidelného provozu byl předán poslední úsek 18. května 1885. Od roku 1885 je v pravidelném provozu i napojení do Saska. Pro velké finanční potíže byla stavba posledního úseku značně zpožděna, se stavbou se započalo až 1. dubna 1883. Stavba byla náročná nejen finančně, ale i stavebně. Četné mosty, propustí, dva tunely a mnohé skalní zářezy jsou toho dokladem. Po druhé světové válce došlo k přerušení hraničního přechodu. Obnoven už nebyl. Nákladní doprava stagnovala. Poslední velký vzestup zaznamenala na přelomu padesátých a šedesátých let v souvislosti se stavbou Flájské přepravy na pitnou vodu. Z moldavského nádraží byl materiál na 8 km vzdálenou stavbu dopravován nákladní lanovou dráhou. Na přelomu padesátých a šedesátých let dochází k prvnímu citelnému nárůstu rekreační dopravy.

V roce 1967 byly vydány nové zásady ekonomické soustavy a zkoumala se rentabilita provozů. Severozápadní dráha

v Praze chtěla při této příležitosti zrušit trať z Mostu do Moldavy. To bylo velmi odvážné rozhodnutí. Naštěstí se neuskutečnilo díky tomu, že se proti němu postavila jak okresní komise cestovního ruchu, tak komise dopravy ONV.

V letech 1989 - 1990 byly zahájeny opravy obou tunelů, byla provedena oprava poloviny střechy moldavské výtopy.