

UNIVERZITA JANA AMOSE KOMENSKÉHO PRAHA

BAKALÁŘSKÉ PREZENČNÍ STUDIUM

2010 – 2013

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Kamila Peroutková

Historie železniční dopravy v Severních Čechách

Praha 2014

Vedoucí bakalářské práce: JUDr. PhDr. Petráš René Ph. D.

JAN AMOS KOMENSKY UNIVERSITY PRAGUE

BACHEROL FULL-TIME STUDIES

2010-2013

BACHEROL THESIS

Kamila Peroutková

The History of Rail Transport in Northern Bohemia

Prague 2014

The Bachelor Thesis Work Supervisor: JUDr. PhDr. Petráš René

Ph. D.

Prohlášení

Prohlašuji, že předložená bakalářská práce je mým původním autorským dílem, které jsem vypracovala samostatně. Veškerou literaturu a další zdroje, z nichž jsem při pracování čerpala, v práci řádně cituji a uvádím v seznamu použitých zdrojů.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v univerzitní knihovně.

V Praze dne.....

Kamila Peroutková

Anotace

Bakalářská práce se ve své teoretické části zabývá historií železnic ve světě, historií železnic v Čechách a historií železnic na Chomutovsku a tratěmi s Chomutovem spojené. Rozebírá jednotlivé tratě od zahájení provozu do současnosti nebo popřípadě do ukončení provozu na trati. Praktická část se skládá z deseti grafů, které obsahují vyhodnocení dotazníků, které byly předloženy respondentům.

Klíčové pojmy

Koněspřežné železnice, parní stroj, parní lokomotivy, železniční tratě, historie, Chomutov.

Annotation

This Bachelor thesis, in its theoretical part deals with the history of the railways in the world, in the Czech Republic, history of the railway tracks in the Chomutov and railways which are associated with this city. The work also analyzes the individual tracks from inception to the present or, where appropriate, to the closure of the track. The practical part consists of ten graphs that include evaluation questionnaires, which were presented to respondents.

Key words:

Horse-drawn railroad, steam engine, steam locomotive, train tracks, history, Chomutov.

Obsah

1.	Historie železniční dopravy ve světě.....	10
2.	Historie železniční dopravy v Čechách	12
2.1	Koněspřežná železnice z Českých Budějovic do Lince	13
2.2	Lánská koněspřežná železnice (Z Prahy do Lán).....	16
3.	Nástup parních lokomotiv	17
3.1	Významné parní Lokomotivy v Čechách.....	18
4.	Železnice na Chomutovsku	20
5.	Soukromé železnice	25
5.1	Ústecko teplická dráha (ÚTD)	25
5.2	Buštěhradská železnice (BŽ).....	26
5.3	Duchcovsko-podmokelské dráhy (DPD)	27
6.	Železniční linky v Ústeckém kraji.....	30
6.1	Trať č. 130 Chomutov - Ústí nad Labem	30
6.2	Trať č. 137 Chomutov – Vejprty.....	32
6.3	Trať č. 120 Chomutov – Praha.....	33
6.4	Trať Křimov – Reitzenhain	34
6.5	Trať č. 133 Chomutov – Osek – Podmokly	35
6.6	Trať Žabokliky – Březno u Chomutova.....	36
6.7	Trať č. 140 Chomutov – Cheb	36
6.8	Trať č. 132 Děčín – Oldřichov u Duchcova.....	37
6.9	Trať č. 113 Obrnice – Čížkovice.....	38
6.10	Trať č. 095 Vraňany – Libochovice	38
6.11	Trať č. 162 Mladotice – Kralovice u Rakovníka.....	38
6.12	Kořenovská zubačka.....	39
6.13	Úzkokolejka z Frýdlantu do Heřmanic.....	40

6.14	Zubernická museální železnice.....	40
6.15	Železniční tunel v Litoměřicích.....	41
6.16	Terezín „vlečka do pekla“	42
7.	Turistické zajímavosti	44
7.1	Chomutov a Jirkov	44
7.2	Nechranická přehrada.....	45
7.3	Most.....	45
7.4	Bílina	45
7.5	Teplice.....	45
7.6	Osek.....	46
7.7	Duchcov	46
8.	PRAKTICKÁ ČÁST	47
8.1	VYHODNOCENÍ DOTAZNÍKOVÉHO ŠETŘENÍ	55
	SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ	57
	SEZNAM OBRÁZKŮ, GRAFŮ a TABULEK	59
	SEZNAM PŘÍLOH.....	60

ÚVOD

Železniční doprava je jeden ze základních druhů dopravy, který člověk využívá ať pro účely přepravy do zaměstnání, aktivit ve svém volném čase nebo například přepravě různých nákladů.

V této bakalářské práci se blíže podíváme na historický vývoj železniční dopravy jak ve světě a České republice, tak i přiblížíme železniční dopravu v Severních Čechách, jak vychází z jejího názvu. Úvod práce vymezí základní body práce a přiblíží problematiku tématu.

První kapitola poukáže na to, jak se železniční doprava vyvíjela ve světě, již od prvních pokusů o sestrojení parních strojů, až po zahájení provozu první veřejné železnice a problémy lokomotiv.

Druhá kapitola seznámí čtenáře s historií železnice v Čechách, hlavně tratí z Českých Budějovic do Lince a z Prahy do Lán. Dále chomutovské rodáka Františka Josefa Gerstnera, který byl důležitý nejen pro vývoj různých organizací, ale i kvůli sestrojení prvního parního stroje v Čechách.

Ve třetí kapitole představíme první parní lokomotivy, které nastoupili místo koňských spřežení, které táhly náklad po železničních tratích. Blíže budou popsány dvě parní lokomotivy v Čechách.

Čtvrtá kapitola přiblíží historický vývoj železnice v oblasti Chomutovsko. V úvodu této kapitoly poukážeme na to, jaké problémy vznikly při nástupu lokomotiv místo koňských spřežení, dále také společnosti fungující kolem železnic a jejich výstavby. Neméně důležitou částí této kapitoly je i vývoj radiových sítí, které dopomáhaly k lepší organizaci a komunikaci mezi lokomotivami.

V další kapitole popíšeme historický vývoj třech důležitých společností soukromých železnic severu Čech a v Chomutově (Ústecko teplická dráha, Buštěhradská železnice a Duchcovsko-podmokelské dráhy) od poloviny 19. století, kdy byla založena první z nich.

Následující kapitola přiblíží železniční linky v ústeckém kraji. U každé z nich se bude tato kapitola zabírat její historií až do současnosti.

Sedmá kapitola představí čtenáři turistické zajímavosti Severních Čech. Přímo v Chomutově a Jirkově zmíníme například Kamencové jezero nebo Podkrušnohorský

zoo park. Dále představíme Nechranickou přehradu, město Most, Bílinu, Teplice, Osek a Duchcov.

V praktické části (osmá kapitola) bylo využito dotazníkové šetření, které zkoumá nejen to, jakou dopravu lidé v Chomutově, Mostě a v Ústí nad Labem preferují, ale dále také jak často využívají železniční dopravu, jakou představu lidé mají například o její budoucnosti, nedostatcích, cenách a historii.

V závěru práce shrneme všechny informace, které byly zjištěny, ať z odborné literatury nebo z dotazníkového šetření.

1. HISTORIE ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY VE SVĚTĚ

V této části budou stručně vymezeny důležité roky, které ovlivnili budoucí vývoj železnic a vynálezce s nimi spojené. První parní stroj byl sestaven již v 1. století našeho letopočtu a to Héronem Alexandrijským, který ho ale považoval spíše za hračku a proto nedošlo k praktickému využití. První parní stroj, který byl určen k čerpání vody z dolů, sestrojil Thomas Savery, který si ho také nechal patentovat 2. července roku 1698. *„Byl to parní stroj, který jako symbol 19. století učinil ze železnice skutečnou královnu dopravy a z vlaku dopravní prostředek jak korunovaných hlav, tak středostavovské třídy, ba i těch nejmajetnějších vrstev“.*¹

Vynálezu století, který byl schopen přepravit náklad na určitou vzdálenost, předcházely neúspěšné pokusy, které však stojí za zmínku. Prvním příkladem je pokus důstojníka Nicolase Josepha Cugnota, který sestrojil parní stroj, který se při zkušební jízdě převrátil. Totéž se stalo i mechanikovi Josefu Božkovi. S první skutečnou parní lokomotivou se setkáváme až na počátku 19. století. *„Za jejího otce považuje historie Angličana Richarda Trevithicka, jenž v roce 1803 obdržel patent na vozidlo, které mělo učinit konec vlády koňských potahů.“*²

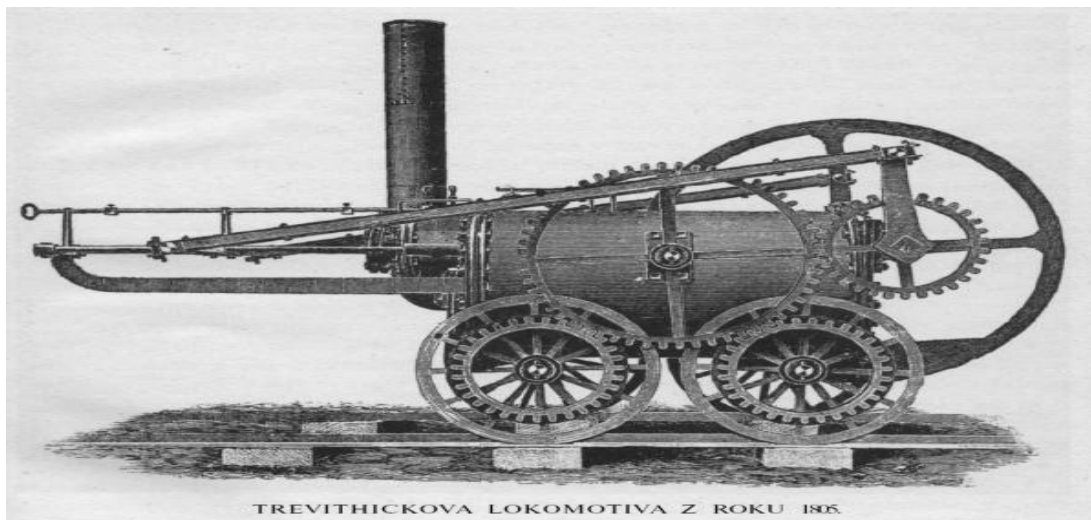
Důležitým historickým datem je den 27. září 1825, kdy byl zahájen provoz první veřejné železnice na světě mezi anglickými městy Stockton a Darlington. Za úspěšným provozem této dráhy stojí muž jménem George Stephenson, který je považován za tvůrce lokomotiv pro praktické využití a v roce 1814 sestrojil svojí první parní lokomotivu. Do roku 1821 jich vystavěl ještě pět. V roce 1830 dosáhla jedna z jeho lokomotiv s názvem „Planet“ rekordní rychlost a to 58km/hod. Lokomotivy se staly námětem poštovních známek, knih i filmů. Každý z nás si pamatuje knihu Pohádky o mašinkách, kde hlavními postavami jsou lokomotivy a železničáři.³

¹ SCHREIER, P. *Poutavý svět kolejí*. 1. vyd. PRAHA: MILOŠ UHLÍŘ – BASET, 2005. s. 8

² SCHREIER, P. *Poutavý svět kolejí*. 1. vyd. PRAHA: MILOŠ UHLÍŘ – BASET, 2005. s. 17

³ SCHREIER, P. *Poutavý svět kolejí*. 1. vyd. PRAHA: MILOŠ UHLÍŘ – BASET, 2005. s. 20

Obrázek 1: Lokomotiva Richarda Trevithicka



Zdroj: Extra Publishing s.r.o. *Historie web*. [online]. © 2011-2012 [cit. 2013-05-31]. Dostupné z: <http://www.historieweb.cz/sites/all/themes/historyweb/logo.png>

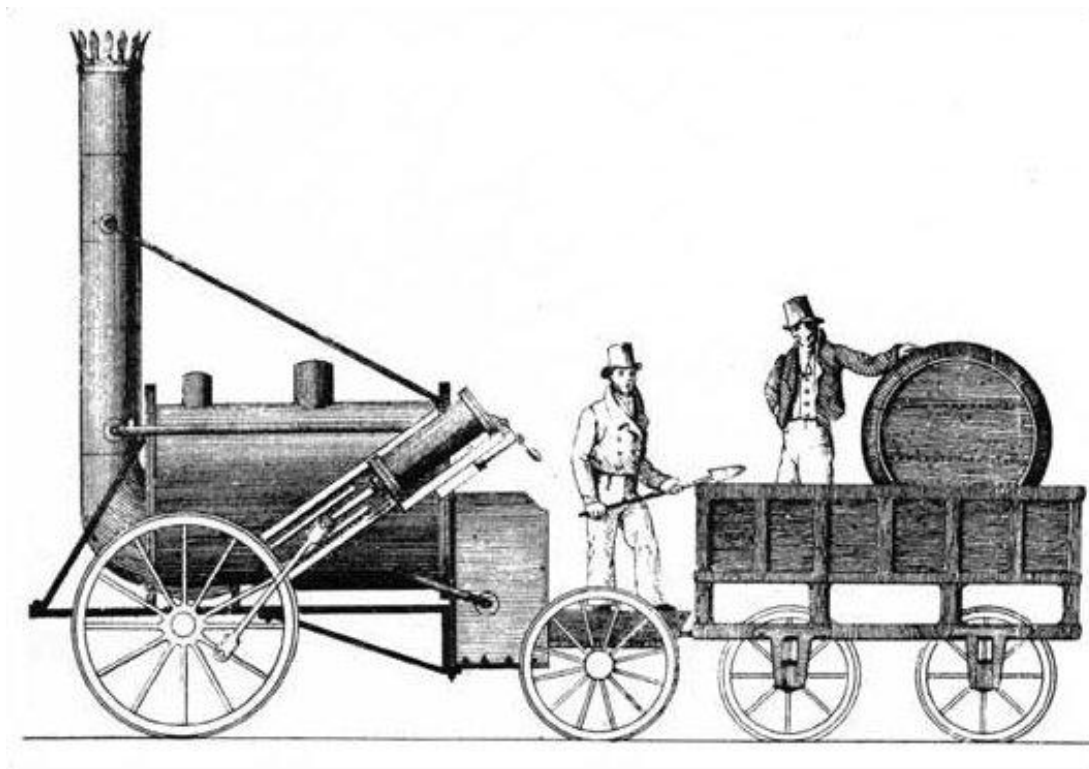
Název lokomotiva se začal používat až kolem roku 1840.,,Jedná se o složeninu latinských pojmů „locus“ a „motivus“ – čili vozidlo samočinně místo měnicí, což je jistě označení více než výstižné“.⁴ Z Anglie se postupně začaly dovážet lokomotivy do Evropy a Ameriky.

Problémem lokomotiv bylo brzdění. I když lokomotivy byly schopny dosáhnout větší rychlosti, nebylo možné to povolit z důvodu bezpečného zabrzdění stroje. Nejprve se používalo pouze ruční brzdění, ale mělo to řadu nevýhod. Ruční brzdu ovládalo mnoho lidí z důvodu velké fyzické námahy, ale i přesto byla účinnost brzd nedostatečná. Na začátku 60. let 19. století byly provedeny pokusy na brzdění vlaků pomocí vzduchu. „Američan George Westinghouse si nechal v roce 1869 patentovat tlakovou brzdu pracující s trvalým přetlakem v brzdovém potrubí. Angličan John Hardy šel na věc opačně: jeho sací brzda fungovala na principu vakua v brzdovém potrubí. Větší část Evropy i Ameriky dala nakonec přednost jednoduššímu systému Westinghousovu“.⁵ Prakticky dodnes se na železnicích používá tlaková brzda.

⁴ SCHREIER, P. *Poutavý svět koleji*. 1. Vyd. Praha: Miloš Uhlíř - Baset, 2005. s. 18

⁵ SCHREIER, P. *Poutavý svět kolejí*. 1. vyd. PRAHA: MILOŠ UHLÍŘ – BASET, 2005. s. 23

Obrázek 2: První parní stroj



Zdroj: DVOŘÁK, P. *Odrazový můstek pro zkoumání železnice*. [online] ©2011 – 2013
[cit. 2013-05-06]. Dostupné z: <http://www.railian.com/>

Neobvyklou poklonu složil H. Bocke ve svém díle *Historie civilizace v Anglii* „lokomotiva více přispěla ke sblížení lidí, než k němu od stvoření světa přispěli filozofové, proroci a básníci“.⁶ V počátcích provozu parních strojů, jak z textu výše vyplynulo, s sebou železnice nesla mnoho úskalí, která jsou pro nás již nepochopitelná. Vlak je součástí dopravy a pro mnoho lidí velice příjemnou variantou. Zvuk kolejnic je pro mnohé uklidňující a pozorování krajiny je dosti poučné. Někdo dá přednost pozorování, někdo naopak četbě knih, ať už tak nebo onak, většina z nás nepřemýšlí nad tím, jak to všechno vzniklo a kde to začalo. I přesto mohou být železnice mnohdy poutavé.

⁶ SCHREIER, P: *Poutavý svět kolejí*. 1. vyd. Praha: Miloš Uhlíř – Baset, 2005. s. 23

2. HISTORIE ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY V ČECHÁCH

„Pro pohon těch nejprvnějších z prvních vlaků nebylo třeba ani uhlí, ani nafta, natožpak elektřina. V provozních budovách nejstarších drah bychom našli zásobu ovsa, vědra na vodu a dobře podestýlána stání. Důvod je nasnadě: pohon prvních vlaků obstarávali koně“⁷. V oblasti historie železniční dopravy v Čechách se budeme zabývat zejména dvěma tratěmi a to tratí z Českých Budějovic do Lince a tratí Praha-Lány. Obě výše uvedené tratě budou dále popsány, však nyní několik slov o panu Františkovi Josefu Gerstnerovi.

Tento muž je dodnes považován za nejvýznamnějšího chomutovského rodáka. František Josef rytíř z Gerstnerů se narodil 23. dubna 1756 v domě, č. p. 75, na Dolním předměstí v Chomutově a pocházel z velmi chudých poměrů. Zprvu navštěvoval jezuitskou kolej v rodném městě a již od mládí se ukázalo, že patřil k velmi výrazným studijním typům. V roce 1772 začal studovat na Karlově-Ferdinandově univerzitě (dnešní Karlova univerzita), kde nejdříve začal studovat medicínu, ale ta ho zřejmě natolik neuchvátila a záhy přešel na botaniku, chemii a posléze astronomii.⁸ Od roku 1785 byl členem Učené společnosti v Praze. V roce 1789 se stal řádným profesorem vyšší matematiky a astronomie na Pražské univerzitě a zároveň byl ředitelem vodních staveb v Čechách. Od roku 1806 byl i ředitelem Českého stavovského polytechnického ústavu, o jehož vznik se podstatnou měrou zasloužil. Gerstner se do historie zapsal i jako experimentátor, neboť v letech 1803 – 1806 zkonstruoval na půdě polytechnického ústavu první parní stroj v Čechách. Parní stroj byl používán jako učební pomůcka až do roku 1834. Dále byl také spoluzakladatelem pražské železniční společnosti, která stavěla druhou českou koněspřežnou dráhu z Prahy do Lán. Společně s Josefem Božkem byl i konstruktérem jejich vozů. Za jeho zásluhy o vědu byl v roce 1808 vyznamenán Leopoldovým řádem a o dva roky později získal dědičný šlechtický titul.⁹

Gerstner byl mimořádně vzdělaný člověk i mimo svůj obor. Kromě němčiny mluvil dokonale česky, francouzsky, italsky, latinsky a hebrejsky. Jeho rodný dům v Chomutově vyhořel při požáru v roce 1774, kde byl později vystavěn hostinec U koruny, na němž byla umístěna pamětní deska neboli pomník na jeho památku.

⁷ SCHREIER, P: *Poutavý svět kolejí*. 1. vyd. Praha: Miloš Uhlíř – Baset, 2005. s. 30

⁸ SCHREIER, P: *Velké postavy našich železnic*. 1. vyd. Praha: Mladá fronta a. s. Praha 2012. s. 15

⁹ SCHREIER, P: *Poutavý svět kolejí*. 1. vyd. Praha: Miloš Uhlíř – Baset, 2005. s. 50

Pomník i dům však v roce 1945 byly zničeny bombardováním. František Josef Gerstner byl z chomutovských rodáků nejvýznamnější postavou. Z výsledku jeho poznání čerpá i dnešní světová věda. V současné době je na památku slavného chomutovského rodáka upomínka v podobě pietní desky na hřbitově v Chomutově.

2.1 Koněspřežná železnice z Českých Budějovic do Lince

František Josef Gerstner navrhl projekt jak vybudovat koněspřežnou železnici z Českých Budějovic do Lince, která nakonec byla prodloužena až do Gmundenu. František Josef z důvodu svého vysokého věku přenechal stavbu svému synovi Františku Antonínu a ten v jeho započaté práci pokračoval. „*Ve své době se nesporně jednalo o velice významný počin a to i přesto, že v Anglii byla současně odstartovaná éra parních Lokomotiv*“.¹⁰

František Antonín Gerstner požádal o udělení koncese na stavbu železnice mezi Vltavou a Dunajem 23. prosince roku 1823. „*Touto žádostí zahájil F. A. Gerstner praktické uskutečňování projektů svého otce F. J. Gerstnera, guberniálního rady, ředitele pražského polytechnického institutu a odborného poradce furstenberských horních a průmyslových podniků, který se již roku 1808 veřejně zasazoval o vybudování železnice mezi Vltavou a Dunajem místo technicky velmi náročného a finančně neúnosného projektu vodního kanálu*“.¹¹ Projektu bránila špatná politická situace ale také finanční nezabezpečení projektu.

Žádosti bylo vyhověno 7. srpna 1824 a bylo uděleno výhradní privilegium ke stavbě „dřevěné a železné dráhy“ spojující Mauthausen a České Budějovice. A tak stavba mohla započít. V březnu roku 1825 již bylo téměř rozhodnuto, že stavba nebude na státní náklady. Nejprve si F. J. myslel, že nebude problém sehnat někoho ze zahraničí, kdo stavbu finančně podpoří. Ale politická situace tomu nenapomáhala a nikdo se do projektu nehrnul. „*Gerstner podstoupil privilegium akciové společnosti v čele s vídeňskými bankéři. Společnost přijala název C. k. privilegovaná První rakouská železniční společnost*“.¹² Ve společnosti byly na základě smlouvy rozděleny

¹⁰HAJN, I: *Koněspřežní železnice*. 1. vyd. České Budějovice: Němec – Veduta, 2004. s. 20

¹¹HLAVAČKA, M: *Dějiny dopravy*. 1.vyd. Praha: Academia. 1990. s. 31

¹²HLAVAČKA, M: *Dějiny dopravy*. 1.vyd. Praha: Academia. 1990. s. 32

kompetence každého z nich. Gerstner řídil technickou stránku podniku a bankéři měli zajistit finanční a organizační stránku stavby.

Roku 1824 provedl F. A. první vyměřovací práce. Stavba byla zahájena roku 1825 a v září 1827 byl zahájen zkušební provoz na úseku z Českých Budějovic do Holkova. Jenom na tomto úseku bylo přepraveno 1000 tun nákladu a z toho 1/3 tvořila sůl. K 30. září 1828 stavba pokročila o 63 km a provoz byl prodloužen až do Kerschbaumu. Na trati bylo zaměstnáno 6000 tisíc dělníků a 1000 koní. Akciová společnost se dostala do finančních potíží, jelikož plánovaný rozpočet na stavbu trati 900 000 zlatých spotřeboval Gerstner už v roce 1828. Koněspřežní železnice byla vybudována za účelem převážení soli a zboží. Nejprve se nepočítalo s přepravou osob, i přesto že se provozovala prakticky od samého začátku na upravených nákladních vozech.¹³

Akciová společnost se tedy ocitla ve velkých finančních potížích. „*Proto byla se souhlasem většiny akcionářů a státních úřadů provedena finanční sanace společnosti a její přímé napojení na solný obchod. Byly vydány nové akcie a subskribentům nové sumy. Podnik byl za cenu přesunů zisků a nové akcionáře, změny trasy a zhoršení technických parametrů traťového svršku zachráněn.*“¹⁴ Akcionářům se zdál F. A. příliš rozhazovačný a nehospodárný. A tak na začátku července 1828 byl F. A. donucen přenechat stavbu novým stavbyvedoucím. Stavba nabrala na rychlosti pod vedením nových stavařů. V dubnu roku 1831 zaznamenala společnost první zisk. Koněspřežní železnice byla vybudována za necelých sedm let.

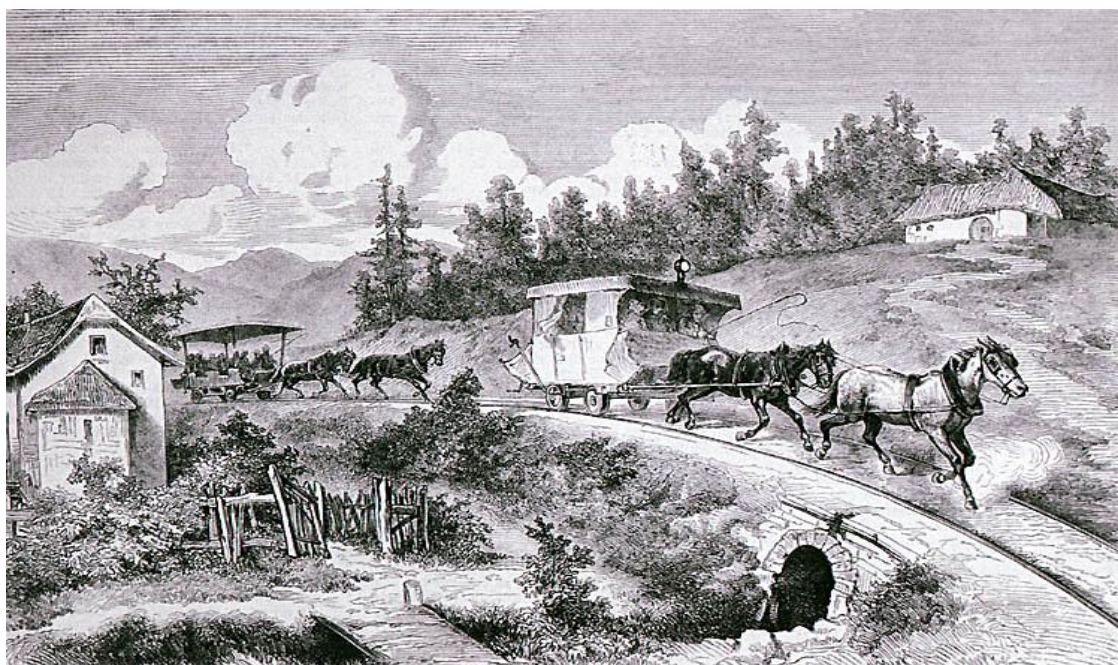
Do provozu byla kompletně uvedena 1. srpna 1832 jako první mezinárodní koněspřežní železnice v Evropě. Roku 1834 byly vyrobeny první vozy, které sloužili výhradně k přepravě osob. Později byla osobní doprava zlegalizována. Vzhledem k tomu, že vozy nebyly vytápěny, provozovala se pouze od dubna do října. Vozka byl povinně vybaven placaticí s místním alkoholem na zahřátí. Z Českých Budějovic do Lince trvala cesta 14 hodin. V té době to byl ohromný počín. Dnes jsme v Linci za necelou hodinku. Koně se měnili každých 20 km v přestávkových stanicích. Vlaky vyjížděly v pět hodin ráno a setkaly se ve stanici Kerchbaum, kde byla hodinová přestávka na oběd.

¹³ HAJN, I: *Koněspřežní železnice*. 1. vyd. České Budějovice: Němec – Veduta, 2004. s. 30

¹⁴ HLAVÁČKA, M: *Dějiny dopravy*. 1.vyd. Praha: Academia. 1990. s. 34

Mezi hlavní důvody, proč byla železnice navrhována a poté také vystavěna, patří také to, že koně utáhnou desetkrát větší náklad po kolejích než po silnici. Zkouška ovšem dokázala, že jsou dokonce schopni táhnout až třicetkrát větší náklad. Koněspřežní železnice sloužila 44 let. „Koncem 60 let a na začátku 70 let byla přebudována na parostrojní provoz a začleněna do systému drah společnosti Dráhy císařovny Alžběty.“¹⁵ Dodnes na rakouské straně v Kerschbaumu je jako atrakce pro turistiku zrenovován 500m dlouhý úsek dráhy, kde si lidé připomínají tuto dobu. Konají se zde nostalgické jízdy v replikách tehdejších vozů. Na české straně se taktéž uvažuje o krátkém úseku, který by byl zprovozněn pro turisty.

Obrázek 3: Malba koněspřežné železnice z Českých Budějovic do Lince



Zdroj: DVOŘÁK, P. *Odrasový můstek pro zkoumání železnice*. [online]. © 2011 – 2013 [cit. 2013-01-04]. Dostupné z: <http://www.railian.com>

„Zobrazení „trénu“ na budějovicko-linecké koněspřežce pojal dobový malíř jako kontrast: statická, až starosvětsky působící krajina oproti dynamickému ztvárnění nového dopravního prostředku.“¹⁶

¹⁵HLAVAČKA, M: *Dějiny dopravy*. 1. vyd. Praha: Academia, 1990. s. 31

¹⁶SCHREIER, P: *Poutavý svět kolejí*. 1. vyd. Praha: Miloš Uhlíř – Baset, 2005. s. 32

2.2 Lánská koněspřežná železnice (Z Prahy do Lán)

„Druhou nejstarší veřejnou evropskou kontinentální koněspřežnou železnicí je trať, která se zapsala do historie i dalším způsobem. Trať ve třicátých letech 19. století totiž nevyměřoval nikdo jiný než slavný Joachim Barrande, který při práci objevil zajímavé zkameněliny. Ty ho zaujaly natolik, že se až do konce svého života zabíral jejich výzkumem a dodnes je autorem nejobsáhlejšího paleontologického díla na světě.“¹⁷

Lánská koněspřežná železnice zahájila provoz skoro stejně jako koňka s Českých Budějovic do Lince. V roce 1826 šlechtická akciová společnost požádala o koncesi, chtěla postavit dráhu z Prahy přes Kladno a křivoklátské lesy, Zbečno a Libín až do Plzně. Technické vedení podniku bylo svěřeno F. J. Gerstnerovi. Stavba započala na jaře roku 1828 a od samého začátku měla organizační a technické problémy. Od roku 1830 byl zahájen provoz z Pražských Dejvic do Kladna a poté do Lán. Roku 1833 byla dráha prodloužena o 60 km do poleší Pině v křivoklátských lesích, ale dále již prodloužena nebyla.¹⁸

V roce 1834 ukončila tato dráha provoz z důvodu ekonomického neúspěchu, a také proto byla dráha prodána knížeti K. E. Furstenberkovi v roce 1834 za symbolickou cenu 55 000 zlatých. Téhož roku bylo na Pražsko-lánské koněspřežce přepraveno 22 000 tun zboží. Kníže koňku nejdříve provozoval sám, ale později ji začal pronajímat. Na této dráze se převáželo nejvíce dříví, ale pouze ve směru do Prahy, a z Prahy se vlaky vracely většinou prázdné. Důvodem toho dráha byla nevýnosná.

Tabulka 1 :Převrání výkony Lánské koněspřežné železnice v roce 1843 v tunách

Do Prahy		Z Prahy	
Dřevo	19 888	Vápno a mouka	363
Kamenné uhlí	2 056		
Stavební kámen	372		

Zdroj: HLAVAČKA M: *Dějiny dopravy*, str. 30, 1. vyd. Praha: Academia, 1990. s. 30

¹⁷MOTYČKOVÁ, K: *Technické památky české republiky*. 1. vyd. Olomouc: 2012. s. 33

¹⁸HLAVAČKA, M: *Dějiny dopravy*. 1. vyd. Praha: Academia, 1990. s. 56

Porovnáním s linecko-budějovickou koněspřežkou zjistíme, že stejný přepravní výkon měla již v roce 1831, kdy nebyl zahájen úplný provoz. V roce 1853 byla prodána Buštěhradským dráhám za 380 000 zlatých, která jí v roce 1863 přebudovala na úhelnou parostrojní dráhu a zároveň byla prodloužena na nádraží Praha Bubny. Vžilo se označení Buštěhradská dráha, které si lidé pamatují dodnes.

3. NÁSTUP PARNÍCH LOKOMOTIV

Po koněspřežných železnicích nastoupily místo koní lokomotivy, které se staly ikonou doby páry. Na začátku již bylo zmíněno, že za otce lokomotivy je považován Angličan G. Stephenson. A tak není divu, že z Anglie se postupně začaly dovážet do Evropy a Ameriky. Na našem území mezi prvními lokomotivami jezdily stroje také anglické výroby, které byly později nahrazeny stroji domácí výroby.

Stavbu první parostrojní železnice realizovala soukromá společnost Severní dráha císaře Ferdinanda. Úsek Vídeň – Břeclav byl uveden do provozu 6. června roku 1839 a tentýž rok i trať z Břeclavi do Brna. „V českých zemích byla založena první lokomotivka v roce 1899 (První českomoravská továrna na stroje v Praze-Libni)“¹⁹ A zde byla vyrobena v roce 1900 první česká parní lokomotiva s názvem „Na zdar“, a tím započala úspěšná etapa českého strojírenství.

V Roce 1906 získala lokomotiva pod číslem 108.22 vyrobená v První českomoravské továrně cenu Grand premio na Světové výstavě v italském Milánu. Stroje řady 108 měly vynikající jízdní vlastnosti, byly schopny snadno dosáhnout rychlosti 140km/h.²⁰ České lokomotivy nezůstávaly jenom u nás, dovážely se do Indie, do Číny a také do Jižní Ameriky. Rychlíková lokomotiva s označením „mikádo“ se řadila mezi špičkové produkty lokomotivního průmyslu v Evropě i ve světě.

Obrázek 4 : Lokomotiva s názvem mikádo



Zdroj: NIPOS PRAHA. *Magazín pro kulturní život v místech i regionech*. [online]. © 2007 [cit. 2013-05-06]. Dostupné z:

http://www.mistnikultura.cz/files/galerie/2010/06/ZM_Parni_rychlikova_lokomotivy_387.043_prezdivan_a_Mikado_z_roku_1937.jpg

¹⁹SCHREIER, P: *Poutavý svět kolejí*. 1. Vyd. Praha: Miloš Uhlíř – Baset, 2005. s. 33

²⁰ EnterMedia. © Národní technické muzeum.[online]. 2000-2013 [cit.2014-01-30]. Dostupné z: <http://www.ntm.cz/>

Po 2. světové válce nastoupila lokomotiva s názvem „albatros“, která byla určena pro vozbu těžkých rychlíků. K nejlepším nákladním lokomotivám Evropy patřily stroje řady 510 a 556, které vyráběla plzeňská Škodovka v letech 1951-1958. Plzeňská škodovka započala svoji výrobu v roce 1920. Dne 20. prosince roku 1958 táhly lokomotivy nejtěžší vlak o délce 1 685 m a váhou 8 272 t z Kojetína do Ostravy. „*Parní éra v někdejší Československu vrcholila v době, kdy obraz hlavních tratí začal doplňovat nový charakteristický prvek: trolejové vedení. Měděná pavučina táhnoucí se nad kolejemi dala páře jasný signál, že její éra skončila*“²¹

3.1 Významné parní Lokomotivy v Čechách

Rychlíková parní lokomotiva 252.008 1881 s vlečným trendem 412.008 1892

Obrázek 5: Rychlíková lokomotiva



Zdroj: FRANTIŠEK, V. *Horka u Staré Paky - oficiální stránky obce*. [online] © 2013 [cit. 2013-05-06]. Dostupné z: <http://www.horkaustarepaky.cz/fotogalerie/zobraz.php?foto=521>

Rakouská severozápadní dráha byla jedna z nejvýznamnějších železničních společností v Rakousko-uherské monarchii. Hlavní trať spojovala Vídeň s Děčínem, a to přes Znojmo, Jihlavu, Kolín, Nymburk a Ústí nad Labem. Společnost si na začátku 80. let 19. století devět lokomotiv s označením lv. 84-92. Charakteristickým znakem parních lokomotiv, které byly určené pro spěšné vlaky a rychlíky, byla, že dosahovala

²¹SCHREIER, P: *Poutavý svět kolejí*. 1. vyd. MILOŠ UHLÍŘ – BASET, PRAHA 2005. s. 28

vyšších rychlostí, díky hnacím kolům o velkém průměru. Parní lokomotiva 252.008 jela naposledy v roce 1931 a po vyřazení z provozu přešla do sbírky NTM.²²

Rychlíková parní lokomotiva 375.007 „Hrboun“ 1911 s vlečným tendrem 821.039

První českomoravská továrna na stroje v Praze postavila první lokomotivu v roce 1900. O necelý rok později Rakouským státním drahám dodala první rychlíkovou lokomotivu řady 108. Továrna se velmi rychle zařadila mezi nejvýznamnější a nejkvalitnější středoevropské výrobce lokomotiv. Státní dráhy ji v roce 1911 najaly na výrobu 14 kusů nových rychlíkových lokomotiv řady 310. Stroj navrhl konstruktér, který stál u zrodu většiny lokomotiv vyráběných před 1. světovou válkou i předchozí řady 108., Karl Goldsdorf původem z Rakouska a právě řada 310 se stala jeho vrcholným dílem. Lokomotivy bylo možné vidat v rychlíkových spojích na hlavních tratích v Čechách a na Moravě do 30. let 20. století. Naposledy lokomotivy jezdily na přelomu 40. a 50. let 20. století. Lokomotiva 375.007 byla zařazena do sbírky muzea v roce 1955.²³

Obrázek 6: Rychlíková parní lokomotiva s názvem Hrboun



ENTERMEDIA. *Národní technické muzeum*. [online] © 2000-2012 [cit. 2013-05-06]. Dostupné z: <http://www.ntm.cz/data/gallery/pro-novinare/hrboun-ma-narozneniny>

²² SCHREIR, P: *Naše dráhy ve 20.století*. 1. vyd. Praha: Mladá fronta a. s., 2010. s. 59

²³ EnterMedia. © Národní technické muzeum.[online]. 2000-2013 [cit.2014-01-30]. Dostupné z: <http://www.ntm.cz/>

4. ŽELEZNICE NA CHOMUTOVSKU

Oblast Chomutovsko má bohatou historii spojenou se železnicemi, jelikož se stala důležitým železničním uzlem severozápadních Čech. Z nepřilíš významného města se postupně stalo díky těžbě uhlí a železničním výrobě, obchodní a dopravní středisko. Ve městě Chomutov žilo roku 1868 přes sedm tisíc obyvatel.

Každá železniční trať, která vznikla, měla a má svůj důvod. Ty byly různé, jako například přeprava zboží nebo státní zájmy. Ale hlavní důvod je společný, a tím je ekonomická potřeba. Růst železnic ovlivnilo také to, že z jejich staveb i provozu tekly příjmy všem zúčastněným a v případě nových tratí v severočeském prostoru je to uhlí. Těžba uhlí značně ovlivnila vznik a osud těchto tratí. Do 70. let 19. století nepatřil Chomutov mezi rozvinuté průmyslové oblasti. Zboží se dováželo pouze prostřednictvím silniční dopravy a mnohým tento způsob přepravy vyhovoval. Díky výhodné poloze města, tudy projížděli lidé na důležitých obchodních cestách a poskytovali tak obživu různým převozníkům, řemeslníkům a obchodníkům. Nelze se proto divit skeptickému postoji obyvatel, které z nového způsobu dopravy nebyli nadšení. „*V téže době již v sousedních podkrušnohorských regionech probíhal intenzivní rozvoj průmyslové činnosti, zejména těžby uhlí. Stále rostoucí potřeba uhlí, jeho doprava k domácím zájemcům i lukrativní možnosti vývozu uhlí do Německa se staly hnací silou pro podnikání při stavbě železničních tratí. Zkušenosti z ostatních evropských zemí a očekávaná výhodná návratnost počátečních vysokých investic byly důvodem rostoucího zájmu o podnikání v této sféře. Zájemci, především z řad majitelů dolů, ale i podnikatelů z jiných oborů, z řad šlechty i měšťanů zakládali společnosti usilující o získání koncese na stavbu nových tratí.*“²⁴

„*U vzniku chomutovského železničního uzlu stály tři soukromé společnosti*“²⁵. Jednou z nich byla společnost c. k. privilegované Ústecko teplické dráhy (ÚTD), která usilovala o získání koncese v 50. letech 19. století ke stavbě trati z Ústí nad Labem do Chomutova už od svého založení.

„*Hlavní snahou této společnosti bylo sloučení důlního podnikání a provozování železnice*“.²⁶ Stavba byla rozdělena do tří etap. Žádosti bylo vyhověno 2. srpna 1856

²⁴STODOLA, Z. *Historie železnice Chomutovska*. 1. vyd. Chomutov: České dráhy a. s., 2007. s. 6

²⁵STODOLA, Z. *Historie železnice Chomutovska*. 1. vyd. Chomutov: České dráhy a. s., 2007. s. 7

²⁶STODOLA, Z. *Historie železnice Chomutovska*. 1. Vyd. Chomutov: České dráhy a. s., 2007. s. 8

a byla společnosti udělena koncese na výstavku první etapy Z Ústí nad Labem do Teplic. Koncese byla udělena na dobu 80 let s podmínkou, že stavba bude dokončena do 18 měsíců. Z Ústí nad Labem do Teplic byla zahájena přeprava osob 20. května 1858 a 8. července téhož roku i nákladní přeprava.

Pro další dvě etapy byla udělena koncese společná pro stavbu jednokolejné tratě roku 1866. Druhá etapa byla z Teplic do Duchcova a třetí etapa z Duchcova do Chomutova. Druhá etapa byla dostavěna a veřejná doprava byla zahájena 15. července 1867 a třetí etapa, z Duchcova do Chomutova, byla zahájena později a to 8. října 1870. Celá trať byla v soukromém vlastnictví až do roku 1923, kdy byla trať zestátněna.

Druhá ze společností, která se podílela na vzniku železničního uzlu v Chomutově, byla Buštěhradská železniční akciová společnost (BŽ). Vstoupila do hry po rekonstrukci Lánské koněspřežní železnice na parostrojní provoz. „*Konkurence levnějšího severočeského uhlí jako příčina a snaha uspět v soutěži o získání koncese ke stavbě přístupové trati k němu – to byly hlavní důvody pro účast společnosti BŽ v této soutěži.*“²⁷ Koncesi ke stavbě České severozápadní dráhy získala 1. srpna 1868. Komplex zahrnoval tratě: Praha Smíchov – Žatec – Chomutov – Vejprty, Březno u Chomutova – Cheb, Křimov – Reitzenhain. Stavba byla opět rozdělena na etapy. Celý komplex zůstal v soukromém vlastnictví do roku 1924, kdy se stala státním majetkem. ČSD si nechaly všechny zaměstnance, kterých bylo v té době 4 171 a síť o délce 420 km jednokolejných tratí, 36 uhelných a 45 ostatních vleček.

Třetí a zároveň poslední společnosti byla společnost c. k. Duchcovsko-podmokelské dráhy (DPD). „*Vznikla na základě požadavku majitelů uhelných dolů, ležících na území mezi tratí ÚTD a Krušnými horami, pro odbyt uhlí do vnitrozemí a pro rostoucí požadavky na vývoz uhlí do severního Německa, kterým stávající trať ÚTD nestačila.*“²⁸ DPD požádala o udělení koncese na stavbu trati z Podmokel přes Osek do Chomutova a ta jim byla udělena 26. května 1871. Stavba byla rozdělena na dvě etapy. První etapa vedla z Duchcova do Podmokel, provoz byl zahájen 2. říjen 1871 a v druhé etapě, která vedla z Oseku do Chomutova, byl veřejný provoz započat 19. prosince 1872. Později se trať mezi DPD a ÚTD v Duchcově propojily, avšak v dalších letech se společnost DPD potýkala s finančními obtížemi. „*Výstavbou těchto tratí byla založena dopravní koncepce našeho regionu včetně železničního uzlu*

²⁷ STODOLA, Z. *Historie železnice Chomutovska*. 1. vyd. Chomutov: České dráhy a. s., 2007. s. 9

²⁸ STODOLA, Z. *Historie železnice Chomutovska*. 1. vyd. Chomutov: České dráhy a. s., 2007. s. 9

Chomutov, která v podstatě přetrvává do současnosti. Chomutovský region tak získal podmínky k uspokojování svých dopravních a přepravních potřeb.“²⁹

„Složité jednání bylo vedeno o umístění budoucího chomutovského nádraží, do kterého měly být zaústěny tratě ÚTD a BŽ.“³⁰ Jednání bylo vedeno mezi čtyřmi společnostmi, které byly: BŽ, ÚTD, společnost Britania a saská společnost. Všechny společnosti se shodly na tom, že bude vhodné umístit nádraží na okraj města, aby se zbytečně neznečišťovalo ovzduší. Bylo předloženo několik návrhu a vítězný návrh umístil nádraží jižně od Kadaňské kaple dolu „Georg“ souběžně s lipovou alejí. Podmínkou ÚTD bylo, že nádraží bude společné s BŽ. Společnost anglická a saská nakonec odstoupily. Když už bylo rozhodnuto o místě stavby, mohlo se začít. Stavby se ujal podnikatel Dautch 13. srpna 1869 a dokončena byla poměrně rychle na podzim roku 1870, kdy již bylo nádraží připravené přijmout svůj první vlak.

Společnost Duchcovsko-podmokelské dráhy umístila svou výpravní budovu naproti společnému nádraží ÚTD a BŽ. Obě výpravní budovy se zachovaly v původní podobě. Zprovozněním tratě Chomutov – Osek – Podmokly vznikl v Chomutově komplex dvou oddělených nádraží provozovaných třemi soukromými společnostmi.

„U společného nádraží pamětní kniha uvádí, v souvislosti se zestátněním obou společností v roce 1924 jako předchozí název *Ústecké a Buštěhradské nádraží*, jako následný název *Chomutov hlavní nádraží*“³¹ U nádraží DPD není původní název znám, ale od roku 1982 se používal název „Chomutov státní nádraží“. V jízdních řádech se u tratí zachovaných z roku 1895 se uvádí jednotný název u všech společností jako stanice „Chomutov“. V jízdním řádu Buštěhradské železnice pro rok 1919 se používala starší varianta název „Chomútov.“ Po zestátnění tratí společnosti ÚTD a BŽ dostalo nádraží název Chomutov hlavní nádraží.

²⁹STODOLA, Z. *Historie železnice Chomutovska*. 1. vyd. Chomutov: České dráhy a. s., 2007. s. 7

³⁰STODOLA, Z. *Historie železnice Chomutovska*. 1. vyd. Chomutov: České dráhy a. s., 2007. s. 9

³¹STODOLA, Z. *Historie železnice Chomutovska*. 1. vyd. Chomutov: České dráhy a. s., 2007. s. 8

Obrázek 7: Chomutovské nádraží v roce 1920



Zdroj: Zdroj: KYNCLÍK, J. *Fotogalerie-mašiny*. [online] © 2010 [cit.2013-05-06]. Dostupné z: <http://fotogalerie-masiny.webnode.cz/images/200000965-0338404325-public/Chomutovsk%C3%A9+nadrazi+1920.jpg>

Konkurenční nádraží Duchcovsko-podmokelské společnosti bylo přejmenováno na Chomutov seřadovací nádraží. S rozvojem železniční sítě bylo zaváděno i telegrafní spojení. V roce 1874 měla stanice Chomutov telegrafní spojení s Ústím nad Labem, Chebem, Podmokly, s Vejprty a později i na trati do Reitzenhainu.

Úřední zpráva o vyhlášení Československé republiky byla vydána 28. října 1918 v Praze. Vedením stanice však byla tato zpráva zamlčena a doslechli se o ní teprve prostřednictvím cestujících, když přijel rychlík č. 1 z Prahy den po vyhlášení s ověčenou lokomotivou. Slib věrnosti Československému státu vykonali železničáři v Chomutově až 19. - 20. února 1919.

Zima měla na provoz na železnici mimořádně špatný vliv. Vydatné sněžení a vánice způsobovaly nepříjemnosti, které většinou nakonec skončily uzavírkou nebo redukcí vlaků. K Mimořádnému zhoršení podmínek došlo v zimě na přelomu let 1928 a 1929. Ze začátku měla zima mírný průběh, ale postupně došlo k zvyšování mrazů až do minus 36 stupňů. To způsobilo veliké komplikace, docházelo k redukcí vlaků v osobní dopravě. Velké problémy byly i se zajišťováním vody pro lokomotivy.³²

Dne 18. května roku 1926 přijel do Chomutova vlakem španělský král Alfons a městu Chomutov věnoval 5 milionů korun. Hospodářská krize se projevila i v dopravních zařízeních. Město Chomutov muselo v roce 1932 na konci roku propustit

³² STODOLA, Z. *Historie železnice Chomutovska*. 1. vyd. Chomutov: České dráhy a. s.2007. s. 50

32 zaměstnanců. V roce 1937 vzrostla přeprava o 8-10%. Dne 20. září 1938 byly vydány zbraně českým železničářům na pohraničních stanicích dle nařízení.

Pro lepší organizaci a komunikace mezi lokomotivami bylo dne 15. března 1977 zahájen provoz radiových sítí. 1. července 1978 byly tratě do Vejprtu a do Jirkova vyhlášeny za tratě bez parního provozu a později v roce 1982 byly prohlášeny za tratě bez parního provozu tratě do Prahy, do Chebu a do Mostu. 8. listopadu 1988 byly zahájeny práce, elektrizace železnic na zatrolejování staničních kolejí – předpoklad na dobu 3 měsíců. 30. září v roce 2000 se v Chomutově konala akce pod názvem Den železnic na počest 130. výročí příjezdu prvního vlaku do Chomutova. Návštěvníci si zde mohli prohlédnout slavné lokomotivy, kolejové jeřáby a podobně. U dětí vzbudil zájem vyprošťovací tank, který se používal při nehodách většího rozsahu. Na tuto akci bylo zavedeno 36 zvláštních vlaků, z toho 4 byly parní, 16 v dieselové a 16 v motorové trakci. V roce 2002 se konal již tradičně v Kadani Císařský den. K této akci jsou zaváděny zvláštní vlaky pro návoz a odvoz návštěvníků. Bylo zavedeno 13 zvláštních vlaků a návštěvníci se mohli svést v parní i motorové trakci na tratích Most – Chomutov – Kadaň – Klášterec nad Ohří a Kadaň – Kadaň předměstí.³³

³³ STODOLA, Z. *Historie železnice Chomutovska*. 1. vyd. Chomutov: České dráhy a. s., 2007. s. 91

5. SOUKROMÉ ŽELEZNICE

V následující části budou popsány tři soukromé společnosti, které byly v práci již zmíněny v souvislosti se vznikem železničního uzlu v Chomutově a v Severních Čechách. Vzhledem k jejich důležitosti co se týče železnic na severu Čech, bude každá společnost popsána zvlášť.

Hlavní příčinou proč zde soukromé společnosti vznikaly, byla samozřejmě těžba uhlí v severočeské uhelné pánvi, která souvisí s historií společností. První zmínky o těžbě uhlí na severu Čech byla již v 15. století. Z počátku se těžilo jen v mělkých dolech a využívalo se jen místně. Až rozvoj průmyslu a vznik prvních železničních společností začal poptávku po severočeském uhlí zvyšovat. Z toho důvodu hodně podnikatelů začalo obchodovat právě v tomto oboru.³⁴

Svědčí o tom skutečnost, že v prostoru mezi „ústecko-teplickou uhelnou pánví“ se nacházelo 418 uhelných dolů. A právě s touto oblastí souvisí soukromá společnost, která bude v práci rozebrána jako první a to společnost Ústecko teplické dráhy, o které jsme byli schopni dohledat daleko více faktů, protože patřila mezi jednu z nejúspěšnějších soukromých železničních společností zabývajících se převážně nákladní dopravou.

5.1 Ústecko teplická dráha (ÚTD)

Již v roce 1850 předložila skupina místních osobností žádost státu, aby vybuodovala železnici pod Krušnými horami. Stát, ale žádosti nevyhověl a železnici budovat nezačal. A tak roku 1856 vznikla společnost Ústecko teplické dráhy v tehdejší Rakousku-Uhersku, aby vybuodovala trať mezi Ústím nad Labem a Teplicemi. Nákladní doprava zahájila svůj provoz 8. července roku 1858. Společnost, i přes počáteční provozní komplikace, si vedla velice dobře. Do konce roku 1858 přepravila 135 tisíc cestujících a 108 tisíc tun nákladů, z čehož většina tvořila převážně uhlí. Za sedm měsíců provozu si vydělala 50 tisíc zlatých.³⁵

Se zahájením nákladní dopravy byly připojeny vlečkami řady uhelných dolů a také chemická továrna v Ústí nad Labem, která byla umístěna dál za město. Mezi vlečky patřila i tzv. labská přístavní dráha, která se řadila mezi jedny z nejdůležitějších.

³⁴ *Železnice v Severočeském kraji*. 1. vyd. Ústí nad Labem: Provozní oddíl ČSD. s. 5

³⁵ STODOLA, Z. *Historie železnice Chomutovska*. 1. vyd. Chomutov: České dráhy a. s., 2007. s. 30

Vedla v prostoru mezi viaduktem a říčkou Bílinou k městskému přístavišti, kde se uhlí překládalo na říční čluny a vozilo je do Saska. Během toho společnost plánovala svůj další rozvoj, ale do plánu rozvoje zasáhla Prusko-rakouská válka v roce 1866. Zavinila zpoždění stavby a také zhoršila vztahy, které zapříčinily u severních hranic zastavení provozu. Z toho důvodu úsek trati z Teplic přes Oldřichov do Duchcova byl zprovozněn až 15. června 1867. Stavba dalších úseku na trati postupovala podle plánu. Trať vedla přes Mariánské Račice, Most, Vrskmaň a Otvice do Chomutova. Na tomto úseku byl provoz započat 8. října roku 1870. Již v dokončování stavby na trati do Chomutova byl provoz tak hustý, že se muselo začít se stavbou druhé kolejové tratě, a to vše se dělalo za plného provozu. Mezi tím se pracovalo na trati z Duchcova do Světce, která sloužila jen pro nákladní dopravu od dolů ve Světcích.³⁶

Stále se zvyšující poptávka po severočeském uhlí vedla společnost ke zrychlení přepravy zboží (hlavně uhlí) a celkové zlepšení dopravy. Proto se rozhodla, že postaví paralelní trať.

Je to dráha, která je prakticky provozovaná dodnes. „*Ústecko-teplická dráha byla nejvýnosnější železniční společností v monarchii. Na jejích 250 km bylo na konci 19. Století ročně přepraveno 87 tisíc tun uhlí, to bylo nejvíce ze všech železnic, více než u firem, které vlastnily několik tisíc kilometrů tratí. Ústecko-teplická dráha byla jako jedna z posledních zestátněna.*“³⁷ Patřila mezi nejsilnější železniční společnosti v celém Rakousku-Uhersku a to díky příznivé situaci, která způsobila stoupající spotřebu uhlí. Příjmy z přepravy nákladů se za padesát let zvýšily dvaasedmdesátkrát.

Dne 1. ledna roku 1932 byla zestátněna. Veškerý majetek a všichni zaměstnanci byly přiděleny k Ředitelství státních drah v Praze. „*Fyzické převzetí majetku probíhalo postupně. 28. května 1924 byla schválena úmluva o výkupu společnosti a jejím zrušení.*“³⁸

5.2 Buštěhradská železnice (BŽ)

Tato dráha spojovala Krušné hory a Podkrušnohorskou s Prahou a fungovala v letech 1855-1923. Jméno Buštěhradské železnice je odvozeno od Buštěhradu, který se

³⁶ *Železnice v Severočeském kraji*. 1. vyd. Ústí nad Labem: Provozní oddíl ČSD. s. 7

³⁷ WIKIPEDIA CS. *Ústecko-teplická dráha*. [online]. © edit. 8. 4. 2013 [cit. 2013- 04-05]. Dostupné z: http://cs.wikipedia.org/wiki/Hlavn%C3%AD_strana

³⁸ STODOLA, Z. *Historie železnice Chomutovska*. 1. vyd. Chomutov: České dráhy a. s., 2007. s. 23

nachází poblíž. Svoji činnost zahájila v roce 1852 a v roce 1855 získala koncesi na provozování parostrojní železnice. Z důvodu rozvoje těžby uhlí bylo potřeba nahradit dosud fungující koněspřežnou dráhu něčím výkonnějším.

První trať uvedla do provozu již v ten samý rok, jednalo se o úsek Staré Kladno – Kralupy nad Vltavou. Později umožnila Chomutovu přímé spojení s Prahou. Nechala v Chomutově vystavět společně s ÚTD hlavní výpravní budovu. Zestátnění společnosti probíhalo za značně rozdílných okolností než u Společnosti ÚTD. Buštěhradská železnice se ocitla ve finančních a ekonomických potížích. V lednu 1923 byla nucena propustit 600 zaměstnanců a v únoru svým zaměstnancům vyplatila jen poloviční plat. „*Za těchto podmínek byla smlouva o převzetí veškerého majetku společnosti státem včetně služeben a dílen pro opravy vozidel s platností od 1. ledna 1923 jednomyslně schválena a převod proveden na základě zákona č. 124 z 8. 6. 1923*“³⁹ Dne 10. července roku 1923 došlo k úplnému včlenění tratí do sítě ČSD. ČSD převzaly 420 km jednokolejných a dvoukolejných tratí, 36 uhelných vleček, 45 ostatních vleček, 255 lokomotiv a 4171 zaměstnanci. „*V souvislosti s tím bylo zřízeno Ředitelství státních drah Praha – sever.*“⁴⁰ V období zestátnění soukromých drah národnostní složení personálu bylo s rozhodující převahou německé národnosti.

5.3 Duchcovsko-podmokelské dráhy (DPD)

Místo pro svoji výpravní budovu si DPD zvolila naproti nádraží ÚTD a BŽ. Jako hlavní konkurent ÚTD. Oddělené nádraží přineslo řadu nepříjemností a to v zásadě spojené s cestujícími. Při přestupech z jednoho nádraží do druhého sebou museli tahat mnohdy těžká zavazadla, na což si cestující velmi stěžovali. Společnost již ze začátku byla zadlužená a s rostoucími dluhy nakonec společnost zkrachovala. K zestátnění došlo poněkud dříve než u konkurenčních společností a to 1. ledna 1892.

³⁹ STODOLA, Z. *Historie železnice Chomutovska*. 1. vyd. Chomutov: České dráhy a. s., 2007. s. 23

⁴⁰ STODOLA, Z. *Historie železnice Chomutovska*. 1. vyd. Chomutov: České dráhy a. s., 2007. s. 23

Tabulka 2: Srovnání přepravních výkonů pro rok 1891

Společnosti	Osob	Uhlí (v tunách)
Buštěhradská železnice	954 000	3 190 000
Ústecko teplické dráhy	1 040 000	7 490 000
Duchovsko-podmokelské dr.	603 000	2 410 000

Zdroj: STODOLA, Z. *Historie železnice Chomutovska*. 1. vyd. Chomutov: České dráhy a. s., 2007. s. 23

Hlavní komoditou pro nákladní přepravu bylo uhlí, které bylo vyváženo do Německa všemi hraničními přechody.

Poté co byly zestátněny soukromé společnosti jako BŽ a ÚTD se jejich společné nádraží přejmenovalo na Chomutov hlavní nádraží. Protější nádraží, které dříve patřilo DPD a neslo název Chomutov státní nádraží, bylo také přejmenováno a to na Chomutov seřaďovací nádraží. V době, kdy docházelo k zestátnování soukromých společností v roce 1923, složení personálu bylo s převahou německé národnosti. Zaměstnanců českého původu bylo pouze 15%.⁴¹

Železničáři měli zvláštní postavení ve společnosti, založili první český spolek v Chomutově. Stali se hlavními iniciátory k založení dalších organizací. Podíleli se i na boji pro zlepšení sociálních podmínek. Roku 1858 založili svůj penzijní a nemocenský fond. V roce 1883 vytvořili zaměstnanci Buštěhradské dráhy svůj vlastní podpůrný spolek. Za svá práva bojovali stávkami. Největší stávka se konala 24. června 1869, kdy se železničáři vzbouřili, jelikož jim nebyla zaplacená celá část mzdy, která jim byla původně slíbena. Není divu, že dělníci na stavbě železnice z Otvic do Chomutova začali stávkovat (stavba třetího úseku Ústecko teplické dráhy). Více než devět tisíc dělníků se shromáždilo a vyzbrojeni klacky táhli k hostinci „U Zeleného stromu“, kde sídlilo vedení stavby, a tam požadovali svoji výplatu. Podnikatelé si stěžovali na hejtmanství. Z hejtmanství byli vysláni dva četníci, kteří měli ve městě sjednat pořádek. Četnická mise byla v jednání s dělníky neúspěšná. Celá událost se dostala až k hejtmanovi, který se musel zabývat jejím řešením. Po prošetření celé události bylo zjištěno, že podnikatelé se obohacují na úkor dělníků, kteří byli v právu. A tak hejtman nařídil, aby peníze byly

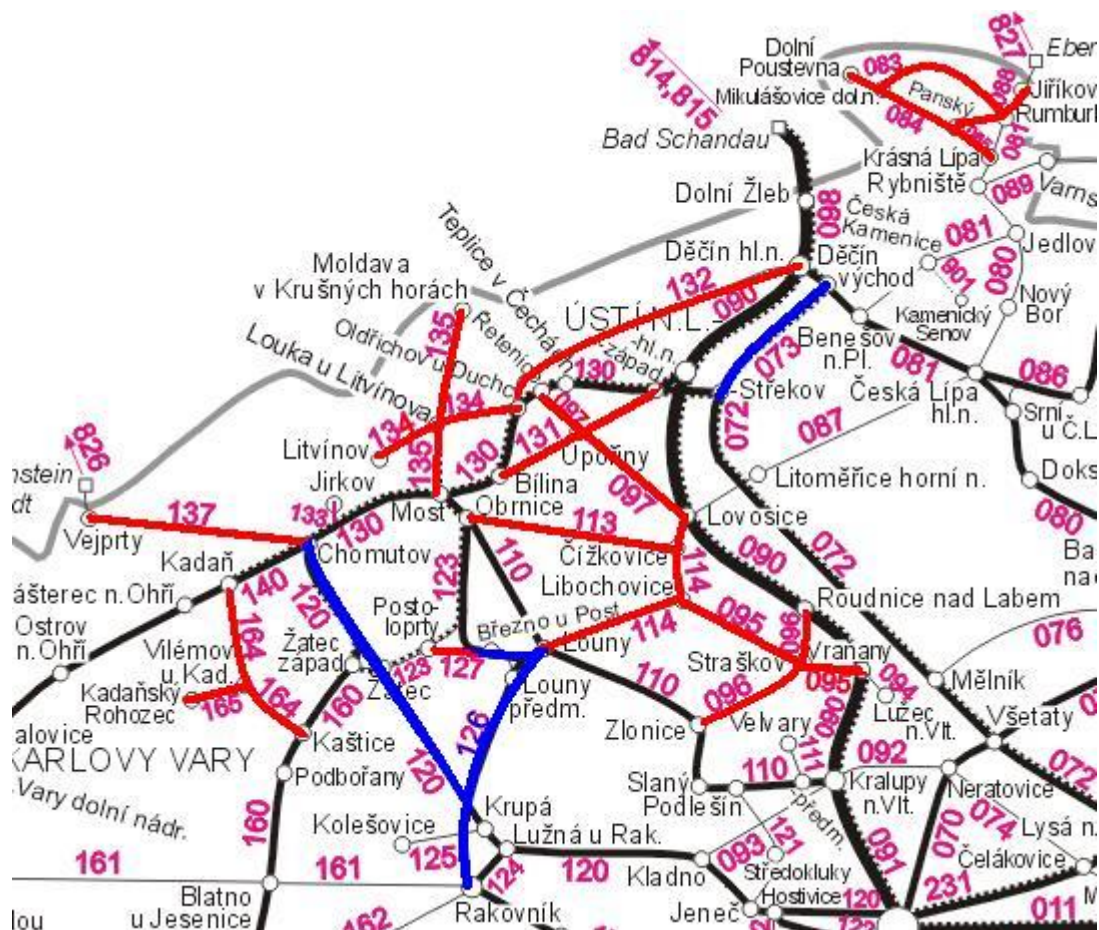
⁴¹ STODOLA, Z. *Historie železnice Chomutovska*. 1. vyd. Chomutov: České dráhy a. s., 2007. s. 40

dělníkům doplacený. Stavba nabrala rychlý dech, a při dokončovacíh pracích již nedošlo k žádným neshodám a stavba byla úspěšně dokončena.⁴²

⁴² STODOLA, Z. *Historie železnice Chomutovska*. 1. vyd. Chomutov: České dráhy a. s., 2007. s. 55

6. ŽELEZNIČNÍ LINKY V ÚSTECKÝM KRAJI

Obrázek 8: Mapa železničních linek v Ústeckém kraji



Zdroj: ZELPAGE, O.S. *Elektronický magazín o drahách*. [online] © 2001 -2013 [cit. 2013-05-31].
Dostupné z: <http://www.zelpage.cz/>

Tato mapka vyznačuje všechny železniční linky v Ústeckém kraji. V následující kapitole budou rozepsány hlavní železniční tratě v Ústeckém kraji od jejich vzniku až po jejich zánik nebo po současné fungování na trati. Na závěr kapitoly budou stručně vyzdvihnuty turistické zajímavosti, které se v Severních Čechách nacházejí a stojí za zmínku.

6.1 Trať č. 130 Chomutov - Ústí nad Labem

8. říjen 1870 byl pro chomutovskou veřejnost významným dnem. Tímto dnem byla zahájena pravidelná železniční doprava v Chomutově. Ve 14 hodin 22 minut, přijel první vlak z Ústí nad Labem do Chomutova. „Tato dráha patří mezi jednu z našich

nejstarších železnic. Společnost ÚTD stavěla dnešní trať 130 na tři etapy.⁴³ První etapa byla vystavěna v roce 1858 a vedla z Ústí nad Labem do Teplic v Čechách, druhá etapa v roce 1867 a to z Teplic do Duchcova a v roce 1870 byla trať prodloužena až do Chomutova, takže bylo možné dopravovat uhlí z celé hnědouhelné pánve. Kvůli pozdějšímu rozmachu těžby uhlí, musely být některé tratě přeloženy. Až do postátnění byla provozovatelem trati společnost ÚTD. Z Ústí nad Labem vyjel vlak v 11 hodin a 49 minut ve dne 8. října roku 1870. Po celé délce této trati ve všech nádražích, která byla slavnostně vyzdobena, docházelo k ovacím a vítání vlaku. K největším a nejpompéznějším oslavám došlo v Chomutově. Nádraží bylo leskle nové, ozdobené třásněmi a barevnými střapci, občané s transparenty a hřmotná kapela vítali první vlak, jakoby znali historickou hodnotu tohoto okamžiku. „V pravidelném provozu mezi Chomutovem a Ústím nad Labem byly vedeny 4 páry vlaků, a to 2 páry vlaků osobních a 2 páry vlaků smíšených.“⁴⁴

„Šestikilometrové spojení z Chomutova do Jirkova slouží od 19. prosince roku 1872“⁴⁵ Tvořilo součást tratě Osek – Chomutov. V roce 1890 byla na trati zřízena nová zastávka s názvem Horní Ves, která byla později v roce 1932 přejmenována na Chomutov zastávka. K rapidní změně a vylepšení podmínek železničního provozu v Chomutově došlo dne 15. května 1928, kdy byla do provozu dána nová služebna „spojka Chomutov“. „Nová služebna na dvoukolejné trati Chomutov – Ústí nad Labem v úseku Chomutov hlavní nádraží – Otvice-Jirkov propojila dosud vzájemně oddělené tratě Chomutov – Ústí nad Labem a Chomutov – Jirkov – Podmokly.“⁴⁶ V roce 1944 do Ústí nad Labem jezdí 3 osobní vlaky a zpět 4 osobní vlaky. Jízdní doba u rychlíků byla 90 minut a u osobních vlaků 140 minut. Do 20. května 1945 byl všechn provoz nepravidelný. O den později byl zahájen provoz v omezeném rozsahu na všech tratích. „Do konce května denně průměrně jezdilo 75 vlaků. Zpočátku byly vypravovány jen osobní vlaky, rychlíky do Prahy a Chebu a od roku 1946 i do Ústí nad Labem. Do konce roku se denní průměr zvýšil na 124 vlaky.“⁴⁷ V roce 1948 byla spojka Chomutov přejmenovaná na odbočku jezero. 1. února 2000 byl na této trati zahájen provoz

⁴³ SCHREIER, P. *Zrození železnic v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. 1. vyd. Praha: Miloš Uhlíř - Baset, 2004. s. 98

⁴⁴ STODOLA, Z. *Historie železnice Chomutovska*. 1. vyd. Chomutov: České dráhy a. s., 2007. s. 12

⁴⁵ SCHREIER, P. *Zrození železnic v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. 1. vyd. Praha: Miloš Uhlíř - Baset, 2004. s. 110

⁴⁶ STODOLA, Z. *Historie železnice Chomutovska*. 1. vyd. Chomutov: České dráhy a. s., 2007. s. 35

⁴⁷ STODOLA, Z. *Historie železnice Chomutovska*. 1. vyd. Chomutov: České dráhy a. s., 2007. s. 20

Traťového rádiového systému. Tento systém umožňoval přímé spojení zaměstnanců se strojvedoucími. V současné době trať č. 130 propojuje města Chomutov, Jirkov, Most, Bílina Teplice a Ústí nad Labem. Trasa je dvoukolejná, a v 8 metrovém úseku dokonce tříkolejná. Je elektrifikovaná po celé délce a měří 71 kilometrů. Největší povolenou rychlostí je 120 km.

6.2 Trať č. 137 Chomutov – Vejprty

V roce 1869 byla stavba této trati slavnostně zahájena. Ani stavba trati Chomutov – Vejprty nebyla bez problémů. Shodou okolností došlo při stavbě k první stávce v našem okrese, přesto stavba byla úspěšně dokončena roku 1872. Trať byla součástí České severozápadní dráhy BŽ. Nákladní provoz byl zahájen dne 12. května 1872 a osobní přeprava dne 1. srpna téhož roku. Významnou událostí, a to otevření hraničního železničního přechodu z Čech do Saska mezi stanicemi Vejprty a Annaberg téhož roku, se stalo novou alternativou k vývozu uhlí. Hraniční přechod byl otevřen na základě sasko-rakouské smlouvy o vzájemném železničním styku. Stanice Vejprty leží na rakouském území, a proto byla určena smlouvou jako výměnná stanice.

V roce 1895 na trati Chomutov – Vejprty jezdily 4 páry vlaků a jízda trvala pod 3 hodiny. Od podzimu roku 1924 se prudce zvýšila doprava na této trati oproti minulému roku o 250%. Denně tudy jezdily 3 páry nákladních vlaků a kromě nich se zaváděly až o 3 páry vlaků mimořádné tranzitní zátěže. V roce 1927 bylo přepraveno 19 000 vozů a 90 000 tun. V roce 1932/33 jezdilo 8 párů vlaků. Na trati se nevybíralo normální jízdné, ale jízdné podle zvláštního tarifu se slevou 25%. V roce 1935/36 jezdilo po trati 8 párů osobních vlaků po 8 vozech. „V roce 1934 se zřizují nové zastávky: zastávka Vejprty koupaliště, zastávky Suchdol u Chomutova a Křimov zastávka.“⁴⁸ Od roku 1939 do roku 1944 jezdilo po trati 7 párů osobních vlaků a cesta trvala 2,5 hodiny. Poté byl provoz do roku 1945 nepravidelný na všech tratích. 21. května 1945 byla provozována v omezeném rozsahu pravidelná osobní doprava také na všech tratích. Od zahájení provozu na trati jezdily pouze 2 páry vlaků a později byl přidán třetí pár. Nákladní provoz byl zahájen jedním párem vlaků. „5. prosince 1945 byl pro ekonomickou a politickou ztrátu zrušen provoz na železničním hraničním přechodu

⁴⁸STODOLA, Z. *Historie železnice Chomutovska*. 1. vyd. Chomutov: České dráhy a. s., 2007. s. 23

Vejrpty – Barnstein.“⁴⁹ Roku 1950/51 byly osobní vlaky kromě jednoho převedeny do motorové trakce. „Podle sledování frekvence na této trati ve dnech 9. – 19. července 1982 byla do odvolání redukována síla souprav u většiny vlaků pouze na motorový vůz, s výjimkou víkendových přeprav u určených vlaků“⁵⁰ V roce 1988 byla trať uzavřena kvůli sněhové kalamitě. Ve dnech 12. – 13. září roku 1992 proběhly oslavy 120. výročí provozu na trati Chomutov – Vejprty. V roce 1994 byla zahájena rekonstrukce výpravní budovy stanice Vejprty. Ve dnech 12. – 19. září roku 1998 se ve Vejprtech konala událost Hornické dny. „K této akci byly vypraveny dva zvláštní parní vlaky z Chomutova do Vejprt a zpět, vedené parní lokomotivou.

V roce 2002 ve dnech 13 - 14. července se konaly slavnostní jízdy na počest této trati k 130. výročí. V průběhu akce v 13:45 hodin mezi stanicemi Křimov-Rusová došlo k čelní srážce pravidelného vlaku. Bylo zraněno 13 lidí, z toho 3 těžce. V roce 2004 byl zahájen provoz motorových jednotek DB řady 642 společnosti Erzgebirgsbahn. Jednotky jezdí v pravidelném provozu na přímých spojích Chemnitz – Vejprty – Chomutov-V roce 2007 došlo k omezení hlavní trati Chomutov – Vejprty. Po této trati v současnosti jezdí jen dva páry víkendových vlaků.⁵¹

6.3 Trať č. 120 Chomutov – Praha

BŽ v rámci České severozápadní dráhy nechala vystavět trať, která umožnila Chomutovu přímé spojení s Prahou. Tento návrh a následně i jeho realizace byla uvítána místním obyvatelstvem. Dosavadní spojení s Prahou bylo velmi zdlouhavé a poměrně finančně náročné. Jízda do Prahy totiž trvala 12 hodin. Tato trať zahájila svůj provoz dne 4. února 1871. První jízda vlaku byla opět bouřlivě přivítána místním obyvatelstvem. Cesta z Chomutova do Prahy nyní trvala pouze pět hodin oproti předešlým 12 a vedla přes zastávky Žatec a Kladno. V roce 1919 jezdí na trati Chomutov – Praha jeden rychlík, jemuž cesta trvá 162 minut a 4 osobní vlaky, které jedou 5,5 hodiny. V roce 1932/33 z Chomutova do Prahy jezdí 11 vlaků.⁵²

⁴⁹ STODOLA, Z. *Historie železnice Chomutovska*. 1. vyd. Chomutov: České dráhy a. s., 2007. s. 78

⁵⁰ STODOLA, Z. *Historie železnice Chomutovska*. 1. vyd. Chomutov: České dráhy a. s., 2007. s. 78

⁵¹ STODOLA, Z. *Historie železnice Chomutovska*. 1. vyd. Chomutov: České dráhy a. s., 2007. s. 118

⁵² STODOLA, Z. *Historie železnice Chomutovska*. 1. vyd. Chomutov: České dráhy a. s., 2007. s. 111

Tabulka 3: Osobní přeprava podle jízdního řádu z roku 1944, Trať číslo 120
Chomutov – Praha, celkem 7 párů vlaků z toho:

Jízdní řády v letech	Počet vlaků	
	Z Chomutova	Z Chebu
1919	5 Os	4 Os a 1 R
1930	13 Os a R	14 Os a R
1932	11 Os a R	12 Os a R
1944	5 Os a 3 R	6 Os a 3 R
1964	20 Os i R	21 Os i R

Zdroj: STODOLA, Z. *Historie železnice Chomutovska*. 1. vyd. Chomutov: České dráhy a. s., 2007. s. 91

Dne 14. května 1945 bylo obnoveno telegrafní spojení s Prahou. Roku 1964 jezdilo z Chomutova do Prahy 18 vlaků a opačným směrem vlaků 19. 15. července 1982 byla tato trať prohlášena za trať bez parního provozu.

Trasa z Chomutova do Prahy se v současné době neprovozuje, z ekonomických důvodů byla jako nerentabilní v 90 letech 20. století zrušena. Z Chomutova do Prahy se železnicí dostávají obyvatelé po trase, která vede přes Ústí nad Labem. Cesta je dlouhá 123 km a trvá dvě hodiny a půl. Protože obyvateli Chomutova není příliš využívána, jedná Krajský úřad v Ústí nad Labem s Českými drahami a.s. o zlevnění jízdného. Krajský zastupitelé se domnívají, že cena jízdného je hlavní příčinou, proč lidé vlakem do Prahy nejezdí a dají raději přednost jízdě autobusem.

6.4 Trať Křimov – Reitzenhain

Trať zahájila svůj provoz 20. července roku 1875. Stanice Reitzenhain byla určena jako výměnná stanice na základě sasko – rakouské smlouvy. Reitzenhain leží na saském území asi 1 km od státní hranice. „*Význam této trati pro přepravu spočíval v propojení severočeské těžební a průmyslové oblasti s průmyslovými oblastmi v Německu a hlavní komoditou bylo severočeské uhlí.*“⁵³ V roce 1985 jezdilo do stanice Reitzenhain 2 vlaky a zpátky tři vlaky a jízdní doba byla 50 minut. Pro vysokou intenzitu plánovala BŽ položení druhé koleje, k realizaci plánu však nedošlo. Roku

⁵³ STODOLA, Z. *Historie železnice Chomutovska*. 1. vyd. Chomutov: České dráhy a. s., 2007. s. 116

1919 podle jízdního řádu jezdilo do Reitzenhainu taktéž 2 vlaky. Dne 15. května roku 1830 byla na žádost obyvatel zřízena nová zastávka Reitzenhain v Čechách. Cestující museli na zastávku Reitzenhain přecházet přes hranice na německé území a to způsobovalo občasně nepokoje. Na konci roku 1932 začal proces motorizace osobní dopravy. Na této trati byl zařazen do provozu první motorový vůz řady M120.302. V roce 1933 v motorové trakci bylo z Chomutova vedeno 18 výchozích vlaků.⁵⁴

Od začátku roku 1933 začíná všeobecný trend zřizování nových zastávek. Na trati Křimov – Reitzenhain byla založena nová zastávka Menhartice 1. ledna 1933. Stejně jako na trati Chomutov – Vejprty se zde také nevybíralo normální jízdné, ale jízdné se slevou 25%. V letech 1935/36 jezdí z Křimova do Reitzenhainu 7 párů vlaků. O čtyři roky později jezdilo do Reitzenhainu 8 vlaků, z toho 2 přímé do Chomutova a přímý rychlík ze saské Kamenice. V opačném směru jezdily vlaky ve stejném počtu. Stanice Křimov byla převzata Československými státními drahami v roce 1945. „9. května 1948 byla zrušena osobní doprava na trati Křimov – Reitzenhain a nahrazena autobusovou přepravou.“⁵⁵ Na konci roku byl na trati zastaven provoz. Trať nebyla udržována a na dvou místech byla přerušena. Téhož roku byla na trati pořízena nákladací rampa k nakládání dřeva. „ V průběhu roku 1953 byl obnoven železniční svršek v úseku Křimov – Reitzenhain a tímto předán pro výkon dopravy podle předpisů D2“⁵⁶ „1. ledna 1972 byla zrušena dráha celostátní Křimov – reitzenhain statní hranice.“⁵⁷

6.5 Trať č. 133 Chomutov – Osek – Podmokly

Trať Chomutov – Osek – Podmokly patřila Duchcovsko podmokelské společnosti a stala se dalším významným železničním úsekem ve spojení s Chomutovem a to dne 19. prosince roku 1872. Společnost dala do provozu zastávku s názvem Chomutov město. Zastávka Chomutov město ve Škroupově ulici uprostřed Chomutova nese tento název dodnes. Ve tři hodiny a deset minut přijel do Chomutova první vlak. Roku 1919 jezdilo do Podmokel 2 páry osobních vlaků s jízdní dobou 3 hodiny. Jízdní řád z roku 1932/33 uvádí, že počet vlaků se zvýšil, v tu dobu jezdilo do Podmokel 6 osobních

⁵⁴ STODOLA, Z. *Historie železnice Chomutovska*. 1. vyd. Chomutov: České dráhy a. s., 2007. s. 58

⁵⁵ STODOLA, Z. *Historie železnice Chomutovska*. 1. vyd. Chomutov: České dráhy a. s., 2007. s. 52

⁵⁶ STODOLA, Z. *Historie železnice Chomutovska*. 1. vyd. Chomutov: České dráhy a. s., 2007. s. 47

⁵⁷ STODOLA, Z. *Historie železnice Chomutovska*. 1. vyd. Chomutov: České dráhy a. s., 2007. s. 54

vlaků a do Chomutova 7 osobních vlaků. „ 23. května 1971 k tomuto dni byla pro uvolnění těžebního prostoru Severočeské uhelné pánve přerušena trať Chomutov – Podmokly v úseku Jirkov – Dřínov a přerušen provoz na ni“⁵⁸

6.6 Trať Žabokliky – Březno u Chomutova

Na spojovací trati mezi stanicemi Žabokliky a Březnem u Chomutova byl zahájen provoz dne 7. srpna 1873. Krátce po zahájení a to v roce 1879 byl však provoz pro nedostatečné využívání ukončen. I Za svou krátkou existenci se trať dočkala svého významného okamžiku. „Připomíná se jízda zvláštního vlaku s rakouskou a ruskou císařovnou do lázní Karlových varů.“⁵⁹

6.7 Trať č. 140 Chomutov – Cheb

Trať byla zprovozněna 1. března 1873 po dokončení stavby jednokolejného úseku na trati Chomutov – Kadaň – Pruněrov. „V roce 1899 byla dokončena stavba druhé traťové koleje mezi stejnými stanicemi a na celé trati z Chomutova do Chebu byl zaveden dvoukolejný provoz“⁶⁰

Tabulka 4: Jízdní řády na trati č. 140

Jízdní řády v letech	Počet vlaků	
	Z Chomutova	Z Chebu
1919	5 Os	4 Os a 1 R
1930	13 Os a R	14 Os a R
1932	11 Os a R	12 Os a R
1944	5 Os a 3 R	6 Os a 3 R
1964	20 Os i R	21 Os i R

Zdroj: STODOLA, Z. *Historie železnice Chomutovska*. 1. vyd. Chomutov: České dráhy a. s., 2007. s.50

⁵⁸ STODOLA, Z. *Historie železnice Chomutovska*. 1. vyd. Chomutov: České dráhy a. s., 2007. s. 56

⁵⁹ STODOLA, Z. *Historie železnice Chomutovska*. 1. vyd. Chomutov: České dráhy a. s., 2007. s. 60

⁶⁰ STODOLA, Z. *Historie železnice Chomutovska*. 1. vyd. Chomutov: České dráhy a. s., 2007. s. 17

19. dubna 1945 v období druhé světové války byl největší nálet na Chomutov. „Té noci při náletu ve třech vlnách dopadly na prostor nádraží, obce Spořice a přilehlou průmyslovou zónu 3000 bomb.“⁶¹ Chomutovské nádraží bylo neprůjezdným kvůli těžkému poškození. Bylo poškozeno 220 domů, 44 lokomotiv a těžce poškozeny provozní budovy včetně telegrafního spojení. Telegrafní spojení do Chebu a do Prahy se povedlo obnovit dne 4. května roku 1945. Do 20. května téhož roku byl provoz nepravidelný a o den později byla zahájena pravidelná osobní přeprava v omezeném rozsahu. Jako první byly vypravovány osobní vlaky a rychlíky do Chebu a do Prahy. Vlaky jezdily v parní trakci a až ke konci roku 1946 byla nasazena motorová trakce. Dne 15. července roku 1982 byla trať z Chomutova do Chebu prohlášena za trať bez parního provozu.⁶²

Trať vede z Chomutova přes zastávky: Dubina, Kadaň, Dalovice, Karlovy Vary, Sedlec, Chodov, Nové sedlo u Lokte, Sokolov, Tršnice a Cheb. V současné době je tato státní trať elektrizovaná po celé délce.

6.8 Trať č. 132 Děčín – Oldřichov u Duchcova

Byla zprovozněna roku 1871. Představovala konkurenci pro tehdy vznikající magistrálu Karlovy Vary – Děčín. Trať proto byla záměrně postavena pod úbočím Krušných hor, aby se vyhnula větším městům a nedělila se o cestující s magistrálou. V době svého vzniku vedla přes většinu Podkrušnohorských obcí včetně Chomutova, který spojovala s Děčínem. Přestože Československo některé nevýdělečné tratě rušilo, trati č. 132 se to nedotklo.⁶³

V osmdesátých letech byla dokonce zmodernizována. Na konci osmdesátých let ale došlo k úpadku cestujících a omezil se zde provoz osobní i nákladní dopravy. V roce 2007 vedení severočeského kraje odmítlo dotovat ztrátový provoz. Prakticky veškerá doprava i na páteřních tratích je ztrátová. Hlavním důvodem se ale stala otázka, kde vybudovat dálniční přivaděč z Děčína k dálnici D8. Nejlevnější a nejvýhodnější varianta byla pro Ředitelství silnic a dálnic výstavba silnice po trati č. 132. V Děčíně mezitím vznikl spolek zastánců pro zachování trati, který dodnes aktivně bojuje o zachování železničního provozu. Ale bylo již rozhodnuto. Místo trati zde povede

⁶¹ STODOLA, Z. *Historie železnice Chomutovska*. 1. vyd. Chomutov: České dráhy a. s., 2007. s. 32

⁶² STODOLA, Z. *Historie železnice Chomutovska*. 1. vyd. Chomutov: České dráhy a. s., 2007. s. 68

⁶³ STODOLA, Z. *Historie železnice Chomutovska*. 1. vyd. Chomutov: České dráhy a. s., 2007. s. 70

silnice. Poslední vlaky zde projely dne 30. srpna 2008, poté byla trať kompletně zrušena.

6.9 Trať č. 113 Obrnice – Čížkovice

Stavba na této trati započala roku 1869, trať byla otevřena dne 19. prosince roku 1898. J jízdním řádu byla uváděna pod číslem 113. Trasa vedla z Lovosic do Mostu a zpátky, jelikož vedla z Lovosic do Čížkovic a dále po trati Lovosice – Louny a z Obrnic vlak pokračoval do Mostu. Trať využívali hlavně dělníci, kteří se dopravovali do mosteckých dolů.

Přezdívá se jí „švestková“, protože v předválečném období zde rostly švestkové sady a aleje. Trať měří 34,8 km a osobní vlak ujel v roce 2007 tuto vzdálenost za 61 minut. V roce 1918 ji vlak ujel za 123 minut. Nákladní doprava využívá někdy jiného dopravce, než jsou České dráhy a. s. a to společnost Unipetrol Doprava. 9. 12. 2007 byl zastaven provoz osobních vlaků v rámci snižování provozu osobních vlaků na některých tratích.

6.10 Trať č. 095 Vraňany – Libochovice

Provoz byl započat roku 1907. Do zestátnění v roce 1925 byly provozovatel Rakouské státní dráhy a vlastníkem byla společnost Místní dráha Libochovice Jenšovice. Od roku 2011 je trať provozována pouze v letních měsících a to jenom o víkendech.

6.11 Trať č. 162 Mladotice – Kralovice u Rakovníka

Trať zahájila svůj provoz v roce 1899. V roce 1997 byl zastaven provoz z Čisté do Mladotic a doprava byla zajišťována prostřednictvím autobusů. V roce 2001 byla trať rekonstruovaná a opět zahájila svůj provoz. V roce 2010 bylo vedeno správní řízení o zrušení celého úseku. O měsíc později téhož roku bylo přerušeno řízení dopravy. V roce 2012 bylo správní řízení o zrušení trati zastaveno díky odmítavému postoji obyvatelstva. Dnes v jízdním řádu tuto trať najdeme jako vytečkovanou, což znamená, že trať se v současné době neprovozuje.⁶⁴

⁶⁴ STODOLA, Z. *Historie železnice Chomutovska*. 1. vyd. Chomutov: České dráhy a. s., 2007. s. 51

6.12 Kořenovská zubačka

Naše nejstrmější trať nazývaná zubačka nebo Podluběnka, která spojovala Jizerské hory s Krkonošskými, vedla s Tanvaldu do Kořenova.

Sklář Josef Rýdl vytvořil projekt jak dráhu postavit, protože chtěl dovážet uhlí do své továrny do Desné. Trať měla vést přes Tesařov a Nový Svět a zpět do Tanvaldu. Byl to nákladný projekt, jelikož zde byl velký výškový rozdíl. Dráha byla navržena tak, aby nepřesáhla sklon 25 promile, proto byla vedena v širokých obloucích ve vysokých kopcích. Ale přesto v úsecích mezi Tanvaldem a Kořenovem měla sklon 60 promile. Aby trať nevykolejila, byla navržena architektem Romanem Habtou dvou pásová ozubnice, kterou tvořili dva pásy ozubených hřebenů, které jsou navzájem proti sobě přesazeny, proti zubu vždy vychází mezera a to zajistí plynulý chod vlaku. Na začátku ozubnice je nájezd, kde musí strojvedoucí zpomalit na 5 km rychlost a posléze roztočí ozubnicový stroj na stejnou rychlost a poté co najede na ozubnicový hřeben, může rychlost vlaku zvýšit. Zubačka byla velmi dráha na vybudování, ale v konečném výsledku se trať velmi zkrátila. Proto byl celý projekt zrealizován a Zubačka poprvé vyjela v roce 1902. Další technickou specialitou na této trati byly ozubnicové výhybky, které navrhl Ing. Abt. Cílem bylo, aby se ozubnice posunula spolu s kolejnicí.⁶⁵

V roce 1989 byla trať prohlášena za národní kulturní památku a posléze byly ozubnicové výhybky převezeny do šrotu. Naštěstí vše do šrotu převezeno nebylo a tak se dodnes, můžeme s ozubnicí setkat na třech úsecích. 1. Úsek vede z Tanvaldu do Desné, 2. Úsek Z Desné do Dolního Polubného a poslední úsek a zároveň nejdelší úsek s největším stoupáním až 58 promile vede z Dolního Polubného až do Kořenova.

Původně trať vedla pouze z Tanvaldu do Kořenova, ale v roce 1959 byla prodloužena o 5 km do Harrachova po majetkovém vyrovnání mezi Českem a Polskem. Tím jsme také získali nádherný jizerský viadukt, který dříve tvořil hranice mezi Rakousko - Uherskem a Pruskem a později mezi Československem a Polskem. Jizerský viadukt spojuje Jizerské hory a Krkonoše. Je 114 metrů dlouhý a 27 metrů vysoký.⁶⁶

Ani tato trať se neobešla bez nehod například v roce 1902, při stavbě viaduktu se zřítilo do zdejšího údolí jedno ze čtyř mostových polí. A v roce 1945 strojvedoucí

⁶⁵ Česká televize. © Česká televize.[online]. 1996-2014 [cit.2014-01-30]. Dostupné z: <http://www.ceskatelevize.cz/porady/10394044768-tajemstvi-zeleznic/>

⁶⁶ Česká televize. © Česká televize.[online]. 1996-2014 [cit.2014-01-30]. Dostupné z: <http://www.ceskatelevize.cz/porady/10394044768-tajemstvi-zeleznic/>

Wilhelm Bienert byl donucen sovětským důstojníkem dojet do Tanvaldu pro konvoje rudé armády. V té době nebyla v provozu žádná ozubnicová parní lokomotiva a tak se na cestu musel vydat adhezní lokomotivou. V prudkém klesání selhali brzdy a vlak vykolejil ve 100km rychlosti, v úseku nad Dolním Polubným. Topič se zachránil výskokem z vlaku, ale strojvedoucímu Wilhelmu Bienertovi se zachránit nepodařilo. Neštěstí, které se na trati stalo, dodnes připomíná stylový pomník. V kořenově se také nachází muzeum jak jinak než ozubnicové dráhy.

6.13 Úzkokolejka z Frýdlantu do Heřmanic

Tato trať se nazývala Heřmanička, ale také Kudlanka. Heřmanička, protože trať vedla do Heřmanic a Kudlanka, protože ráno když přišli průvodčí k vlaku, museli strojvedoucímu ukázat ostře nabroušený nůž, jelikož sloužil i jako záchranná brzda. Nožem se přeřízlo lano, kterým byl vlak vybaven a vlak se buď úplně zastavil, nebo zpomalil.

Trať byla nejprve normálně rozchodná potom úzkorozchodná s rozchodem 750 mm, i přestože norma byla 760 mm. Důvodem bylo, že se měla napojit na systém žitavských úzkokolejek, které pro nás měly netradiční rozchod. V roce 1899 byla Frýdlanským okresním drahám vydána koncese a stavba začala v dubnu téhož roku. Dokončená byla v srpnu 1900. Slavnostně do provozu byla uvedena 25. srpna roku 1900. Byla to jediná úzkokolejná dráha v celém Rakousku – Uhersku.⁶⁷

Dráha sloužila pro osobní dopravu až do roku 1976, kdy byla pro její zchátralý stav uzavřena. Delší dobu se do dráhy neinvestovalo, vlaky častěji vykolejovali a její obsazenost byla tak nízká, že její zrušení přišlo vhod. K úřednímu zrušení trati došlo až v roce 1984 a definitivní likvidace železnice proběhla v letech 1996 – 1997, kdy byly koleje odvezeny do šrotu.

6.14 Zubernická museální železnice

Dráha z Velkého Března do Verneřic má 90 ti letou historii. Místní trať zahájila svůj provoz v roce 1890, v den oslav císaře Františka Josefa I. V oblasti, ve které se trať nachází, se pěstoval hlavně chmel a bylo rozvinuté i ovocnářství. Ale uchytil se zde také průmysl v okolí Verneřic a Lovečkovic. Trať překonává výškový rozdíl 427 m na 15

⁶⁷ Česká televize. © Česká televize.[online]. 1996-2014 [cit.2014-01-30]. Dostupné z: <http://www.ceskatelevize.cz/porady/10394044768-tajemstvi-zeleznic/>

km vzdálenosti a sklon dosahuje 43 promile. Je to hraniční bod, kde končí adhezní provoz a je zapotřebí ozubnicové dráhy.

Trať nejvíce těžila z nákladní dopravy, kdy se převáželo hnědé uhlí, dřevo, ale i produkty ze zdejší oblasti například ze Zubernic bylo převáženo místní ovoce do Hamburku. Ale i tato dráha se ocitla ve finančních potížích, a to na konci 30 let 20. století v období hospodářské krize, kdy se dokonce uvažovalo o zastavení dopravy. Po 2. světové válce objemy přeprav z nákladní přepravy výrazně klesají, ale narůstá objem rekreační dopravy. I přesto lokálka nebyla dost pružná a celkový objem stále klesal. Proto 27. května v roce 1978 vyjel poslední vlak s cestujícími. Dva měsíce předtím totiž ústřední výbor komunistické strany trať zrušil. Postupně se začala trať likvidovat.⁶⁸

V letech 1889 – 1993 vznikalo občanské sdružení Zubernická museální železnice. Jejich cílem bylo dosáhnout toho, že vlak i přes vytrhané koleje do Zubernic opět pojede. A v roce 2010 se na tuto trať vrací železniční provoz. Cestující, kteří přijedou muzejním vlakem do Zubernic, mohou navštívit železniční muzeum, dopravní kancelář, historickou čekárnu pro cestující, expozice zabezpečovacího zařízení a osvětlení na železnici.

Na Zubernické trati se nachází technická památka, jediná na území české republiky parní vodárna ve Střekově. Byla postavena v roce 1874 podle projektu architekta Karla Štimpa. Vodárna čerpala z Labe do nádrží vodu pro parní lokomotivy a dodnes je vodárna funkční.

6.15 Železniční tunel v Litoměřicích

Litoměřice je město, které leží na soutoku Labe s Ohří. První železniční trať zde byla vybudována v 70. letech 19. století Rakouskými severozápadními dráhami. V úseku Lysá nad Labem, Ústí nad Labem a Střekov byla zahájena doprava v roce 1874, jejíž součástí byl i železniční tunel, dlouhý 290 m, vedený pod historickým středem města v Litoměřicích.⁶⁹

Vyskytla se otázka, proč tunel byl postaven skrz historické centrum a proč nebyl veden kolem Labe, kudy vede dnešní dvoukolejná trať. Podle místních pověstí se

⁶⁸ Česká televize. © Česká televize. [online]. 1996-2014 [cit. 2014-01-30]. Dostupné z: <http://www.ceskatelevize.cz/porady/10394044768-tajemstvi-zeleznic/>

⁶⁹ Česká televize. © Česká televize. [online]. 1996-2014 [cit. 2014-01-30]. Dostupné z: <http://www.ceskatelevize.cz/porady/10394044768-tajemstvi-zeleznic/>

trazuje o tom, že obyvatelé Litoměřic nechtěli, aby trať vedla kolem Labe, protože by tak přišli o krásnou promenádu kolem něho. Pravdou ale je, že obyvatelé v skutku nechtěli trať kolem Labe, protože by se mohla řeka rozvodnit a trať by tak byla rázem pod vodou a také by hyzdila krásný výhled na město od řeky. Proto byl vybudován železniční tunel, se kterým byly, od samého počátku jeho vzniku, jenom problémy.

Vzhledem k tomu, že tunel prochází pod základy historických staveb, bylo nutné některé stavby zesilovat, kvůli otřesům, které během stavby způsobovali průjezdy povozů. Některé stavby byly ohroženy natolik, že městská rada, byla donucena zakázat průjezdy těchto povozů. Dráha proto některé stavby od města vykoupila a řadu z nich i zbourala. Stavba se neustále prodražovala a pro dráhy se stala velmi komplikovanou. Tunel sloužil obyvatelům do roku 1960, a potom se trať přeložila blíže k Labi, jak to mělo původně být. A dnes se znovu přemýšlí o jeho využití.⁷⁰

6.16 Terezín „vlečka do pekla“

Terezín byl postaven na konci 18. století jako pozdně barokní pevnost. Ale za 2. světové války měl i jiné využití, do Terezína němci soustředili ¾ židovského obyvatelstva u nás. Původně transporty židů končili na nádraží v Bohušovicích n. Ohří, a odtud absolvovali 3km cestu do Terezína. Problémem se stali nemocní a staří lidé, které s 50 kg zavazadlem nemohli ani pohnout natož do ghetta dojít. Proto se nacistická správa rozhodla, že vybuduje vlečku. Hlavním důvodem nebyla ohleduplnost vůči židům, ale chtěli zamezit styku mezi deportovanými osobami a civilním obyvatelstvem.⁷¹

Výstavba začala v roce 1941, kdy byla během pěti dní, vybrána skupina dvou inženýru a 12 statistů, kteří se měli podílet na trasování trati. Terezínskou trať si postavili samotný vězni a podle dochovaných zpráv se jednalo o práci nesmírně namáhavou, která stála spousta pracujících na trati život. Stavební firma, která měla stavbu na starost, si na židy stěžovala, že jejich pracovní nasazení je velmi malé a proto požádala o přidělení místních dělníků, aby se dodržel termín stavby. Původně měla vlečka vést středem města, ale nakonec byla postavena kolem Hamburských kasáren.

⁷⁰ Česká televize.© Česká televize.[online]. 1996-2014 [cit.2014-01-30]. Dostupné z: <http://www.ceskatelevize.cz/porady/10394044768-tajemstvi-zeleznic/>

⁷¹ Česká televize.© Česká televize.[online]. 1996-2014 [cit.2014-01-30]. Dostupné z: <http://www.ceskatelevize.cz/porady/10394044768-tajemstvi-zeleznic/>

Dnes už nikdo nezjistí, zda to bylo úmyslně či ne. Pravda ale je že cesta do Terezína vedla kolem míst, která jakoby jim naznačovala, co je čeká. Míjeli objekty, které byly určeny pro mrtvé židy (ústřední márnice, obřadní místnosti, kolumbárium). Stavba vlečky byla dokončena v červnu roku 1943. Dodnes se o ghettu a koncentračním táboru mluví jako o čekárně na Osvětim.⁷²

V Severních Čechách se nachází mnoho tratí, která vznikla v důsledku těžby uhlí v Severočeské uhelné pánvi. Osud každé trati je ale jiný jak jsme se dozvěděli o pár stránek výš. Některé ukončili provoz a mnoha z nich je provozována dodnes. Avšak spoje se ruší i v současnosti. Přisuzujeme to tomu, že vlakem necestuje tolik lidí jako dříve. A proto obce a ani kraje neobjednávají u Českých drah vlakové spojení. Severočeské uhlí, které se dříve převáželo v tisících tunách, už nejspíše svoji úspěšnou éru završuje. Ale i přesto jsou železnice stále druhou nejvyužívanější dopravou v Čechách po silniční přepravě

⁷² Česká televize. © Česká televize. [online]. 1996-2014 [cit. 2014-01-30]. Dostupné z: <http://www.ceskatelevize.cz/porady/10394044768-tajemstvi-zeleznic/>

7. TURISTICKÉ ZAJÍMAVOSTI

Severní Čechy nepatří mezi nejvyhledávanější turistickou destinaci. Většina turistu má Severní Čechy spojeny s těžbou uhlí a tím pádem s devastovanou přírodou. Ale i tady na severu je nespočet krásných míst, historických památek i přírodních zajímavostí, o kterých řada turistů nemá tušení. Následující stránky budou určeny cestovnímu ruchu a popisu historických měst nacházející se právě v Severních Čechách.

7.1 Chomutov a Jirkov

K městu Chomutov neodmyslitelně patří Kamencové jezero, které je jediné na celém světě. Díky unikátnímu složení vody jsou prokázány léčivé účinky a pro svou jedinečnost je nazýván Perlou Krušných hor. V 16. století se zde těžil Kamenec, ale v 19. století v prostoru těžby vzniklo zatopením Kamencové jezero. Dříve zde byly vybudovány lázně s názvem Kamencová Huť, kde se léčily ženské nemoci, onemocnění dýchacích cest apod. V současné době je zde vybudován Areál Kamencového jezera, který nabízí nejen skvělé podmínky pro koupání, ale také sportovní vyžití, kemp, hotel a restauraci s českou kuchyní. Největší návštěvnost je v létě a to jak českými turisty, tak i turisty ze zahraničí.⁷³

Další turistickou atrakcí, která stojí za návštěvu je Podkrušnohorský zoo park, který nabízí zábavu i poučení pro celou rodinu. Zoo park nabízí 160 druhů zvířat, ale je také vybaven řadou doprovodných služeb a atrakcí pro malé i velké.

V Chomutově nepřijdou zkrátka ani milovníci divoké přírody a sportovci, pro které se Bezručovo údolí stane druhým domovem. Bezručovo údolí je označováno jako Brána do Krušných hor a je dlouhé 13 km. Protéká jím řeka Chomutovka a okolní svahy se vypínají až do výšky přes 200 m. V roce 2002 bylo prohlášeno za přírodní park. Mohli bychom dále jmenovat turistické cíle, které by mohly zajímat spoustu turistů, ale k městu Chomutovu to již stačí.⁷⁴

I sousední město Jirkov nabízí pro turisty řadu zajímavostí. Nejznámější památka v Jirkově je zámek Červený hrádek, který nabízí prohlídku celého zámku včetně krásné zahrady. Zámek byl postaven koncem 13. století jako hrad Nový Žeberk. V 15. století ho natřeli načerveno a snovou fasádou získal i nový název Červený hrádek.

⁷³ IDEA FACTORY s.r.o., *Kapesní průvodce Chomutovem*. 1. vyd.. Chomutov: 2011. s. 9

⁷⁴ IDEA FACTORY s.r.o., *Kapesní průvodce Chomutovem*. 1. vyd.. Chomutov: 2011. s. 11

7.2 Nechranická přehrada

Poblíž města Chomutov se nachází nejdelší sypaná hráz ve střední Evropě s názvem Nechranická přehrada. Řadí se na šesté místo největších přehradních nádrží v České republice. Byla vybudována v 60. letech 20. století a sloužila jako zdroj vody pro nedalekou elektrárnu Tušimice. V současné době je využívána jenom rekreačně. Stala se hlavním revírem rybářů a turistických školních výletů. V okolí přehrady se nalézá zřícenina železničního mostu. Most postavila společnost Plzeňsko-březenská dráhy kvůli propojení města Plzeň se Severočeskou uhelnou pánví. Později společnost zkrachovala a s ní skončil i provoz na úseku Žabokliky – Březno v roce 1879, o které se v práci zmiňujeme o pár stránek výš.⁷⁵

7.3 Most

Město je známo díky tomu, že bylo přestěhováno. V 70 letech 20. století muselo ustoupit těžbě hnědého uhlí. Nejznámější památkou je přestěhovaný děkanský kostel Nanebevzetí Panny Marie, pocházející z roku 1594. Mezi bezpochyby nejviditelnější památku města patří výletní hrad Hněvín, který se tyčí na zámecké hoře (399m. n. m.) V roce 2001 prošel rozsáhlou rekonstrukcí a dnes slouží hrad jako hotel a restaurace s hvězdárnou dr. Antonína Bečváře. Je velmi oblíbeným místem pro venkovní stavby a romantické páry.⁷⁶

7.4 Bílina

Bílina je lázeňské město, které v 18. století nechali vybudovat Lobkowiczové. Ale mimo lázní se zde nachází impozantní barokní zámek a novorenesanční budovy postaveny v letech 1885 – 1900. V případě, že někoho neláká procházka historickým centrem města, můžeme doporučit krátkou procházku, která vede na kopec Bořeň, kde se nachází přírodní rezervace se vzácnými druhy rostlin.⁷⁷

7.5 Teplice

Teplice jsou významným lázeňským městem, které nelze opomenout. Termální prameny město proslavily a lidé je využívali už od 12. století. Díky tomu se Teplice

⁷⁵ IDEA FACTORY s.r.o., *Kapesní průvodce Chomutovem*. 1. vyd., Chomutov: 2011. s. 15

⁷⁶ ÚSTECKÝ KRAJ. *Brána do Čech: Tématické letáky*. 1.vyd. Ústí nad Labem: 2013.

⁷⁷ ÚSTECKÝ KRAJ. *Brána do Čech: Tématické letáky*. 1.vyd. Ústí nad Labem: 2013.

z neznámého města proměnily ve významné středisko. Lázním se dříve říkalo „Salón Evropy“, protože se tady setkávali slavné a významné osobnosti jako na příklad Beethoven, Goethe, švédský král Gustav VI. apod. Lázně, ale nepatří mezi jedinou zajímavost, co město může nabídnout. Za návštěvu stojí barokní zámek a zámecké náměstí. V současnosti je hlavním lákadlem pro turisty aquacentrum a blízké Krušné hory, které nabízí řadu sjezdovek a tratí.⁷⁸

7.6 Osek

Osek leží necelých 10 kilometrů od Teplic. Od pradávna se v okolí Oseku těžil cín a později i stříbro. Ale za největší poklad města je považován architektonicky cenný komplex cisterciáckého kláštera. Komplexu dominuje velký opatský chrám Nanebevzetí Panny Marie, ve kterém najdete portál a gotickou kapitulní síň. Další zajímavostí je zřícenina hradu Rýzmburk, barokní domy na náměstí a secesní dům, který je ozdoben štítem a římskými hlavami dekorativním arkýřem. Každoročně se ve městě koná Osecká pouť, která je spojená s výstavou historických řemesel v klášteře a výstavou železniční techniky na nádraží Osek – město.⁷⁹

7.7 Duchcov

Město Duchcov se nachází kousek od Teplic. Město je známé hlavně díky komplexu barokního zámku. Zámek bylo poslední místo Giccoma Casanovy. Zámek nabízí tři prohlídkové okruhy, které jsou hojně využívány turisty.

⁷⁸ ÚSTECKÝ KRAJ. *Brána do Čech: Tématické letáky*. 1.vyd. Ústí nad Labem: 2013.

⁷⁹ ÚSTECKÝ KRAJ. *Brána do Čech: Tématické letáky*. 1.vyd. Ústí nad Labem: 2013.

8. PRAKTICKÁ ČÁST

Praktická část v této bakalářské práci je založena na jednom z nejvyužívanějších sběrů dat, a tím je dotazníkové šetření. Dotazník byl pokládán v tištěné formě a poté vyhodnocován. Obsahoval celkem deset otázek, z nichž osm otázek je zaměřených na získání statistických údajů a dvě doplňující otázky týkající se historie železnice. Celkový počet respondentů, kteří se zúčastnili vyplnění dotazníků, byl 100. Součástí praktické části je graf vztahující se ke každé otázce zvlášť. Všechny grafy jsou výsečové.

Pro dotazníkové šetření byli osloveni lidé poblíž nádražních budov a v centrech měst Chomutov, Most a Ústí nad Labem. Záměrem bylo oslovit lidi, kteří vlakem cestují, ale také ty kteří preferují jinou dopravu než železniční.

Hlavním cílem bylo zjistit, jak respondenti vnímají současnou vlakovou dopravu, zda pocítují nedostatky v infrastruktuře a vybavení ve vlaku a co by eventuálně zlepšili. Zajímaly nás také budoucí představy respondentů o železniční dopravě, jestli je nutný budoucí rozvoj železnic a také celková spokojenost respondentů s železniční přepravou. Respondenti byli dotazováni jak často a za jakým účelem cestují a jestli využívají slevové kupony a zvýhodněné jízdné. Pro objektivitu šetření byly dotazovány všechny věkové kategorie a přibližně stejný počet žen i mužů.

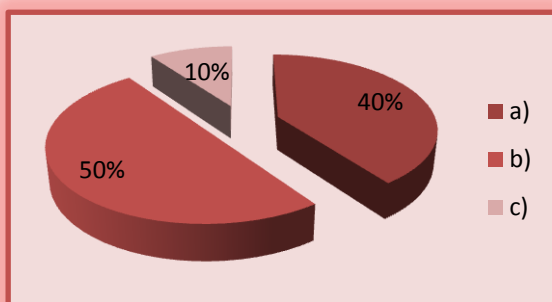
Poslední dvě otázky se týkají historie a jsou pouze informativního charakteru za účelem zjistit, jak jsou na tom naši respondenti s historickými znalostmi týkající se železnic.

DOTAZNÍK

1. Vaše věková kategorie?

- a. Do 26 let
- b. Od 26 do 55 let
- c. Od 55 let a více

Graf 1: Rozdělení respondentů podle věkové kategorie.



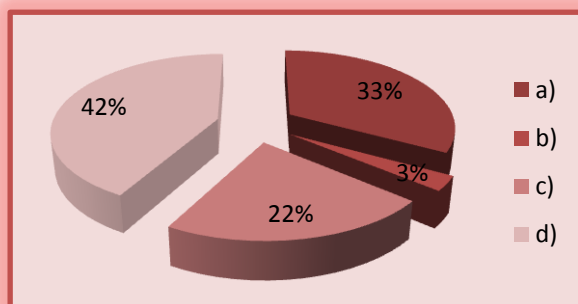
Zdroj: autor práce (vlastní šetření)

- Nejvíce dotázaných bylo středního věku. Otázka byla položena z důvodu rozdělení respondentů dle věkových kategorií, aby bylo zjištěno, jaká věková skupina využívá železniční dopravu nejvíce.

2. Jaký způsob přepravy osob preferujete?

- a. Autobus
- b. Letadlo
- c. Vlák
- d. Osobní automobilová přeprava

Graf 2: Nejpreferovanější způsob přepravy osob



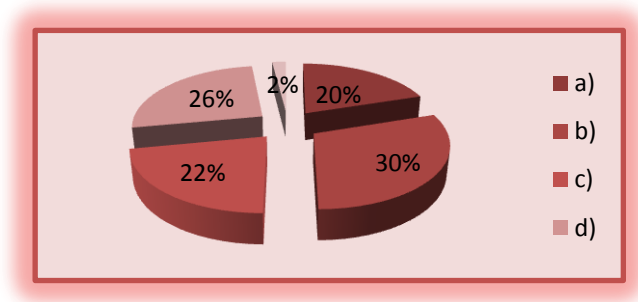
Zdroj: autor práce (vlastní šetření)

- Bylo zjištěno, že mezi nejoblíbenější a zároveň nejvyužívanější dopravu naši respondenti považují osobní automobilovou přepravu. Na druhém místě se umístila autobusová doprava. Z dotazníkového šetření vyplývá, že nejvíce dotázaných upřednostňuje silniční dopravu, což je 75% z celkového počtu respondentů. Jako třetí nejvyužívanější dopravní prostředek je vlak a minimální procento respondentů využívá k přepravě letadlo.

3. Jak často využíváte vlak jako způsob dopravy v cestovním ruchu?

- 1x denně
- 1x a více za týden
- 1x a více za měsíc
- 1x a více za rok
- Nikdy

Graf 3: Četnost využívání vlakové dopravy dle respondentů.



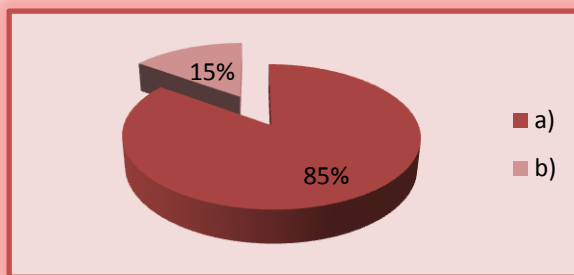
Zdroj: autor práce (vlastní šetření)

- Nejvíce naši respondenti využívají železniční dopravu jedenkrát a více za týden. Z dotazníkového šetření bylo zjištěno, že naši respondenti používají vlak pravidelně, a to 50% dotázaných. Z toho plyne, že každý druhý dotázaný používá vlak opakovaně k cestě do zaměstnání, do školy nebo na rekreační dovolenou.

4. Myslíte si, že v budoucnosti bude železniční doprava uplatněna jako stále vyvíjející se druh přepravy?

- ANO
- NE

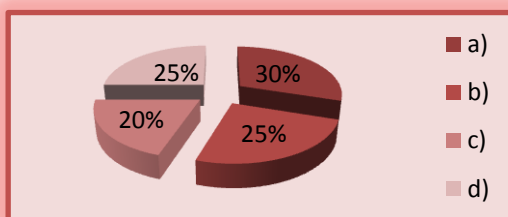
Graf 4: Uplatnění železniční dopravy v budoucnosti.



Zdroj: autor práce (vlastní šetření)

- Cílem šetření bylo zjistit, jestli je železniční doprava vnímána respondenty jako dopravní prostředek do budoucnosti, zda se vyplatí z dlouhodobého hlediska uvažovat o rozvoji železniční sítě. Většina respondentů vnímá rozvoj železniční sítě pozitivně a počítá s železniční přepravou a jejím využitím i do budoucna.
5. Co je podle Vás největším nedostatkem v nabídce poskytovaných služeb v železniční dopravě?
- a. Technický stav vlakových souprav
 - b. Bezpečnost a pohodlí
 - c. Vliv na životní prostředí
 - d. Nedostačující kvalita služeb a technické zázemí v nádražních budovách

Graf 5: Největší nedostatek v kvalitě služeb v železniční dopravě.



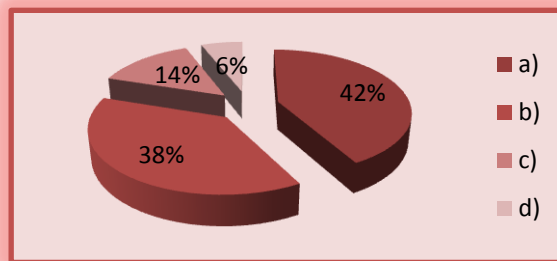
Zdroj: autor práce (vlastní šetření)

- Cílem bylo zjistit, v čem naši respondenti spatřují nedostatky v železniční dopravě. Bylo zjištěno, že naši respondenti považují železniční dopravu jako poměrně bezpečnou, ekologickou a pohodlnou. Mezi respondenty nepřevažuje jednotný názor, která ze služeb potřebuje výrazně zlepšit. Odpovědi vyplývají z demografického rozlišení obyvatelstva. Mladí lidé si přejí zlepšit technickou

vybavenost, ženy a senioři posílení bezpečnosti a zvýšení komfortu přepravy a ekologicky smýšlející respondenti vnímají jako prioritní snížení dopadu dopravy na životní prostředí.

6. Za jakým účelem využíváte železniční dopravu?
- Zaměstnání
 - Studium
 - Dovolená v tuzemsku
 - Dovolená v zahraničí

Graf 6: Účelovost využití železniční dopravy



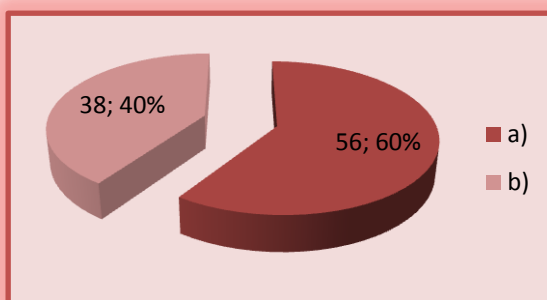
Zdroj: autor práce (vlastní šetření)

- Z grafu vyplývá, že nejvíce našich respondentů cestuje vlakem za zaměstnáním a za vzděláním, což můžeme zahrnout do věkové kategorie do 55 let. Z čehož se dá předpokládat největší vytíženost přepravy osob v rozmezí pracovních dnů. O víkendech cestují převážně za poznáním a na dovolenou.

7. Jste spokojeni s cenou jízdného?

- a. Ano
- b. Ne

Graf 7: Spokojenost respondentů s cenou jízdného



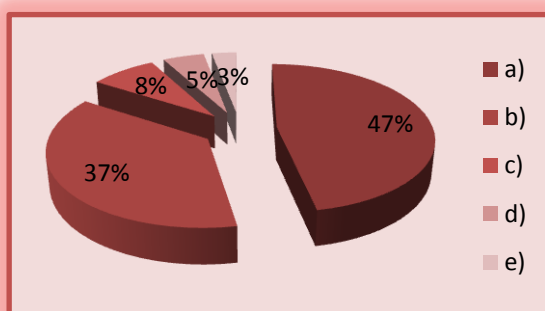
Zdroj: autor práce (vlastní šetření)

- Z hlediska spokojenosti je cena jízdného našimi respondenty vnímána jako uspokojivá. Více jak polovina respondentů je s cenou spokojená.

8. Využíváte slevové kupony a zvýhodněné ceny jízdného?

- a. Slevy pro žáky a studenty (žákovský průkaz)
- b. Sleva s IN Kartou
- c. Akční ceny jízdenek vyhlášené pro vybrané trasy
- d. Množstevní slevy
- e. Žádné slevy

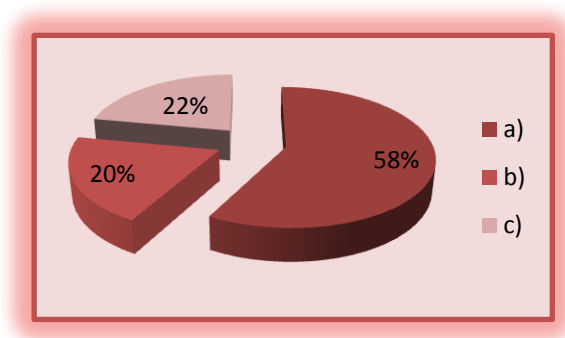
Graf 8: Využívání slevových kuponů.



Zdroj: autor práce (vlastní šetření)

- Cílem bylo zjistit, zda naši respondenti využívají slevové kupony a akční ceny jízdenek, které nabízí České dráhy a. s. Z odpovědí vyplývá, že nejvíce slev využívají studenti, kteří mají žákovskou průkazku a další skupinou jsou majitelé In Karet. Slevové kupony jsou respondenty vnímány velmi pozitivně a slevy jsou hojně využívány.
9. V jakém století byl zahájen provoz kolejové přepravy osob?
- V 19. Století
 - V 18. Století
 - V 17. Století

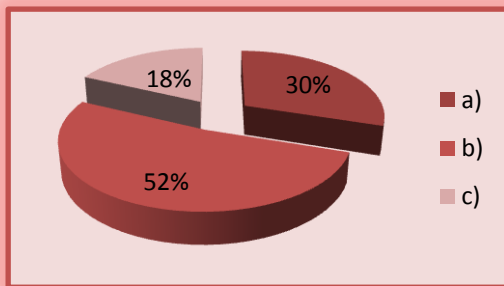
Graf 9: Zahájení kolejové přepravy v Čechách



Zdroj: autor práce (vlastní šetření)

- Tato otázka je pouze doplňková a informativní. Zjištění stavu informovanosti obyvatelstva o vzniku kolejové dopravy.
10. Kdo sestrojil první parní stroj v Čechách (chomutovský rodák)?
- Bratřenci Veverkovi
 - František Josef Gerstner
 - Josef Božek

Graf 10: Jméno vynálezce prvního parního stroje v Čechách



Zdroj: autor práce (vlastní šetření)

- Vzhledem k tomu, že otázky byly pokládány převážně ve městě Chomutov, bylo zajímavé zjistit, jaký mají obyvatelé přehled, o tom jací významní rodáci se podíleli se na rozvoji železnice.

8.1 VYHODNOCENÍ DOTAZNÍKOVÉHO ŠETŘENÍ

Dotazník byl především zaměřen na průzkum veřejného mínění o železniční dopravě. Na základě zjištěných údajů můžeme konstatovat, že převyšuje pozitivní názor na železnice nad negativními.

Respondenti by uvítali zlepšení infrastruktury, vybavenosti vlaků, zlevnění jízdenek nebo rozšíření nabídky slevových kuponů, zvýšení komfortu a technické vybavenosti vlaku a zavedení nových služeb, které by dotazovaným cestu zpříjemnily. Ale i přestože se výše jmenované služby v nejbližší době nezmění, budou ochotni železniční dopravu využívat i do budoucna.

První otázka se týkala účastníků dotazníku. Respondenti byli vybíráni námi a pro co největší objektivitu, bylo záměrně osloveno přibližně stejný počet žen i mužů. Nejpočetnější oslovená kategorie s 50% byla od 26 let do 55 let. Zjistili jsme, že naši respondenti nejvíce využívají silniční dopravu (automobil, autobus) a na druhém místě je doprava vlaková. Vlakem cestují především za zaměstnáním a do školy a to více jak 1x za týden. Nezanedbatelnou část tvoří respondenti, kteří železniční dopravu využívají k cestám na dovolenou, a to 20%. Cestující, kteří železniční dopravu využívají pravidelně, zároveň uplatňují slevy na jízdné, které nabízí České dráhy a. s. Nejčastěji je to žákovská průkazka pro studenty a IN karta. Větší část je s cenou jízdenek spokojena a vyplývá to z toho, že většina využívá zvýhodněné jízdné. Další otázkou, kterou jsme se zabývaly, bylo, jestli naši respondenti vnímají železniční přepravu, jako stále vyvíjející se druh dopravy i do budoucna. Z dotazníkového šetření nám vyplynulo, že lidé, kteří jsou zvyklí cestovat vlakem, jím budou cestovat i nadále, když se vlaková doprava nezmění k lepšímu. Otázkou je, zda toto bude do budoucna stačit, protože mladší generace vlakem zvyklá jezdit moc není a volí raději automobil nebo autobus. S tím souvisí i dotaz jaké nedostatky pocítují v železniční dopravě. Z výsledků nám vyšlo, že každý respondent shledává nedostatek jinde a nedostali jsme jednotný výsledek, z kterého bychom mohli vycházet, že by potřeboval akutně zlepšit.

Ze zjištěných údajů usuzujeme, že železniční doprava je poměrně oblíbená a využívaná.

ZÁVĚR

Cílem této práce bylo seznámit čtenáře s historií železniční dopravy zejména v Severních Čechách. Mimo to byl v práci popsán historický vývoj železniční dopravy ve světě, popsány různé druhy lokomotiv, byla rozebrána problematika nástupu lokomotiv místo spřežení taženého koňmi a v neposlední řadě také rozbor železnic na Chomutovsku, železničních linek v Ústeckém kraji a také rozbor soukromých železnic.

Prostudováním dostupné literatury bylo zjištěno, že historie železniční odstartoval Thomas Savery, který si nechal v 17. století patentovat první parní stroj, který sice nebyl použit v železniční dopravě, ale jistě to velice dopomohlo pozdějším vynálezům. Předtím byl v prvním století našeho letopočtu Héronem Alexandrijským vytvořen parní stroj, avšak ten byl považován spíše za hračku, tudíž nebyl prakticky využit.

V Čechách, hlavně tedy v Ústeckém kraji, byl velmi důležitý František Josef Gerstner, který mimo jiné v letech 1803-1806 zkonstruoval první parní stroj v Čechách. Dále byl probrán jeho projekt koněspřežné železnice z Českých Budějovic do Lince. Dalším projektem, který byl v této práci prozkoumán, byla Lánská koněspřežná železnice z Prahy do Lán.

Neméně důležitou částí práce bylo i seznámení s nástupem lokomotiv, kde byly vybrány 3 stěžejní lokomotivy a byl popsán jejich vývoj. Také vznik soukromých železnic, mezi které patří Ústecko teplická dráha, Buštěhradská železnice a Duchcovsko-podmokelské dráhy byly detailně představeny v páté kapitole. V šesté kapitole pak byly zase detailně rozebrány železniční linky v Ústeckém kraji.

Praktická část této práce byla zaměřena na dotazníkové šetření ohledně povědomí lidí o historii železniční dopravy a jejich názorů na její momentální stav. Z tohoto šetření bylo zjištěno, že lidé v Ústeckém kraji využívají tento druh dopravy jako třetí nejoblíbenější a největší procento respondentů jí využívá minimálně jednou za týden a více. I přesto, že většina respondentů vidí za největší nedostatek technický stav vlakových souprav, budoucnost této dopravy si myslí, že se bude dále vyvíjet.

SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

Seznam použitých českých zdrojů

- SCHREIER, P: *Poutavý svět kolejí*. 1. Vvyd. PRAHA: Miloš Uhlíř – Baset, 2005.
- HAJN, I: *Koněspřežní železnice*. 1. vyd. České Budějovice: Němec- Veduta, 2004
- STODOLA, Z. *Historie železnice Chomutovska*. 1. vyd. Chomutov: České dráhy a. s., 2007.
- SCHREIER, P: *Zrození železnic v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. 1. vyd. Praha: Miloš Uhlíř - Baset, 2004.
- MOTYČKOVÁ, K: *Technické památky české republiky*. Olomouc: 2012.
- HLAVAČKA, M: *Dějiny dopravy*. 1. vyd. Praha: Academia 1990.
- SCHREIER, P: *Velké postavy našich železnic*. 1. vyd. Praha: Mladá fronta a. s. Praha, 2012.
- SCHREIR, P: *Naše dráhy ve 20.století*. 1. vyd. Praha: Mladá fronta a. s. Praha, 2010.
- Železnice v Severočeském kraji*. 1. vyd. Ústí nad Labem: Provozní oddíl ČSD.
- IDEA FACTORY s.r.o: *Kapesní průvodce Chomutovem*. 1. vyd.. Chomutov: 2011.
- ÚSTECKÝ KRAJ. *Brána do Čech: Tématické letáky*. 1.vyd. Ústí nad Labem: 2013.

Seznam použitých internetových zdrojů

- Extra Publishing s.r.o. *Historie web*. [online]. © 2011-2012 [cit. 2013-05-31]. Dostupné z: <http://www.historyweb.cz/sites/all/themes/historyweb/logo.png>
- DVOŘÁK, P. *Odrasový můstek pro zkoumání železnice*. [online] ©2011 – 2013 [cit. 2013-05-06]. Dostupné z: <http://www.railian.com/>
- NIPOS PRAHA. *Magazín pro kulturní život v místech i regionech*. [online]. © 2007 [cit. 2013-05-06] Dostupné z: http://www.mistnikultura.cz/files/galerie/2010/06/ZM_Parni_rychlikova_lokomotivy_387.043_prezdivana_Mikado_z_roku_1937.jpg
- ZELPAGE, O. S. *Elektronický magazín o drahách*. [online] © 2001 -2013 [cit. 2013-05-31]. Dostupné z: <http://www.zelpage.cz/>
- WIKIPEDIA CS. *Ústecko-teplická dráha*. [online]. © edit. 8. 4. 2013 [cit. 2013- 04-05]. Dostupné z http://cs.wikipedia.org/wiki/Hlavn%C3%AD_strana
- KYNCLÍK, J. *Fotogalerie-mašiny*. [online] © 2010 [cit. 2013-05-06]. Dostupné z: <http://fotogalerie-masiny.webnode.cz/images/200000965-0338404325-public/Chomutovsk%C3%A9+nadrazi+1920.jpg>
- ENTERMEDIA. *Národní technické museum*. [online] © 2000-2012 [cit. 2013-05-06]. Dostupné z: <http://www.ntm.cz/data/gallery/pro-novinare/hrboun-ma-narozneniny>

FRANTIŠEK, V. *Horka u Staré Paky - oficiální stránky obce*. [online] © 2013 [cit. 2013-05-06].
Dostupné z: <http://www.horkaustarepaky.cz/fotogalerie/zobraz.php?foto=521>

Česká televize. © Česká televize. [online]. 1996-2014 [cit. 2014-01-30]. Dostupné
z: <http://www.ceskatelevize.cz/porady/10394044768-tajemstvi-zeleznic/>

ENTERMEDIA. © Národní technické muzeum. [online]. 2000-2013 [cit. 2014-01-30].
Dostupné z: <http://www.ntm.cz/>

SEZNAM OBRÁZKŮ, GRAFŮ A TABULEK

Seznam obrázků

Obrázek 1: Lokomotiva Richarda Trevithicka

Obrázek 2: První parní stroj

Obrázek 3: Malba koněspřežné železnice z Českých Budějovic do Lince

Obrázek 4: Lokomotiva s názvem mikádo

Obrázek 5: Rychlíková parní lokomotiva

Obrázek 6: Rychlíková parní lokomotiva s názvem Hrboun

Obrázek 7: Chomutovské nádraží v roce 1920

Obrázek 8: Mapa železničních linek v Ústeckém kraji

Seznam grafů

Graf 1: Rozdělení respondentů podle věkové kategorie.

Graf 2: Jaký způsob přepravy preferujete.

Graf 3: Četnost využívání vlakové dopravy dle respondentů.

Graf 4: Uplatnění železniční dopravy v budoucnosti.

Graf 5: Největší nedostatek v kvalitě služeb v železniční dopravě.

Graf 6: Účelovost využití železniční dopravy.

Graf 7: Spokojenost respondentů s cenou jízdného.

Graf 8: Využívání slevových kuponů.

Graf 9: Zahájení kolejové přepravy v Čechách.

Graf 10: Jméno vynálezce prvního parního stroje v Čechách.

Seznam tabulek

Tabulka 1: Přepravní výkony Lánské koněspřežní železnice v roce 1843 v tunách

Tabulka 2: Srovnání přepravních výkonů pro rok 1891

Tabulka 3: Osobní přeprava podle jízdního řádu z roku 1944 na trati č. 120

Tabulka 4: Jízdní řády na trati č. 140

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha A – Dotazník

Příloha B – Jízdní řády

Příloha C – Celkový stav trati ÚTD ke konci roku 1900

A: Dotazník pro bakalářskou práci

Téma- Historie železniční dopravy v Severních Čechách

1) Vaše věková kategorie?

- a) Do 26 let
- b) Od 26 do 55 let
- c) Od 55 let a více

2) Jaký způsob přepravy osob preferujete?

- a) Autobus
- b) Letadlo
- c) Vlák
- d) Osobní automobil

3) Jak často využíváte vlak jako způsob dopravy v cestovním ruchu?

- a) 1x denně
- b) 1x a více za týden
- c) 1x a více za měsíc
- d) 1x a více za rok
- e) Nikdy

4) Myslíte si, že v budoucnosti bude železniční doprava uplatněna jako stále vyvíjející se druh přepravy?

- a) Ano
- b) Ne

5) Co je podle Vás největším nedostatkem v nabídce poskytovaných služeb v železniční dopravě?

- a) Technický stav vlakových souprav
- b) Bezpečnost a pohodlí
- c) Vliv na životní prostředí
- d) Nedostačující kvalita služeb
- e) Technické zázemí v nádražních budovách

6) Za jakým účelem využíváte železniční dopravu?

- a) Za zaměstnáním
- b) Za studiem
- c) Dovolená v zahraničí
- d) Dovolená v tuzemsku

7) Jste spokojeni s cenou jízdného?

- a) Ano

b) Ne

8) Jaké využíváte slevové kupony a zvýhodněné ceny jízdného?

- a) Slevy pro žáky a studenty (žákovský průkaz)
- b) Sleva s IN kartou
- c) Akční ceny jízdenek vyhlašované pro vybrané trasy
- d) Množstevní slevy
- e) Žádné slevy

9) V jakém století byl zahájen provoz kolejové přepravy osob?

- a) V 19. století
- b) V 18. století
- c) V 17. století

10) Kdo sestrojil první parní stroj v Čechách?

- a) Bratřenci Veverkovi
- b) František Josef Gerstner
- c) Josef Božek

B: Jízdní řády

Jízdní řád vlaků v Chomutovském regionu s platností od 1.5 1895

Trat'	Počet párů vlaků	Jízdní doba
Chomutov - Praha	6	3 - 4 hodiny
Chomutov - ÚnL	7	
ÚnL - Chomutov	8	1,5 – 2 hodiny
Chomutov - Děčín	3	Přes 3 hodiny
Děčín - Chomutov	4	
Chomutov - Cheb	7	3 – 4 hodiny
Chomutov - Vejprty	4	Pod 3 hodiny
Křimov - Reitzenhain	2	50 minut
Reitzenhain - Křimov	3	

Zdroj: STODOLA, Z. *Historie železnice Chomutovska*. 1.vyd. Chomutov: České dráhy a. s., 2007. s. 30

Jízdní řád z roku 1919

Trat'	Počet vlaků	Jízdní doba
Praha – Chomutov	1 R a 4 Os	R (171 min.) Os (5,5 h)
Chomutov - Praha	1 R a 3 Os	R (162 min.) Os (5,5 h)
Chomutov–Lužná-Lišany	1 Os	
ÚnL - Chomutov	6 Os	2,5 h
Chomutov - Podmokly	2 Os	3 h
Chomutov-Louka-Horní Litvínov	1 Os	3 h
Chomutov - Vejprty	3 Os	3 h
Křimov - Reizenhain	2 Os	
Chomutov - Cheb	5 Os	4,5 h
Cheb - Chomutov	1R a 4 Os	R (148 min.) Os (4,5 h)

Zdroj: STODOLA, Z. *Historie železnice Chomutovska*. 1.vyd. Chomutov: České dráhy a. s., 2007. s. 50

Jízdní řád 1932/33 z Chomutova do:

Prahy	11 vlaků
Ústí nad Labem	14 vlaků
Chebu	11 vlaků
Vejpřt	8 vlaků
Podmokel	6 vlaků

Zdroj: STODOLA, Z. *Historie železnice Chomutovska*. 1. vyd. Chomutov: České dráhy a. s., 2007. s. 66

Jízdní řád z roku 1944

Trať č. 120 CHOMUTOV – PRAHA			
Do Prahy			1 Pár
Do Lužné-Lišan			4 Páry
Do Milostína			1 Pár
Do Žatce			1 Pár
Trať č. CHOMUTOV – ÚSTÍ NAD LABEM – DĚČÍN			
Do Děčína	3 R a 5 Os	Z Děčína	3 R a 4 Os
Do ÚnL	3 Os	Z ÚnL	4 Os
Do Duchcova	1 Os		
Do Mostu	3 Os	Z Mostu	4 Os
Do Vrskmaně	3 páry Os		
Trať č. 133 CHOMUTOV – PODMOKLY			
Do Chomutova	7 Os	Z Chomutova	6 Os
Trať č. 137 CHOMUTOV – VEJPRTY			
Do Věpřt			7 Os
Trať č. 140 CHOMUTOV – CHEB			
Do Chebu	3 R a 5 Os	Z Chebu	3 R a 6 Os
Do K. Varů	4 páry Os		

Do Stráže	1 pár Os		
Do Perštejna	1 pár Os		
Do Klášterce	1 Os		
Do Doupova	3 páry Os		
Do Kadaně	1 pár Os		
OSTATNÍ OKOLNÍ TRATĚ			
Březno u Chomutova–Kadaň–Prunéřov		3 páry Os	
Kadaň-Prunéřov-Kaštice		9 párů Os	
Vilémov u Kadaně- Doupov		3 páry Os	

Zdroj: STODOLA, Z. *Historie železnice Chomutovska*. 1. vyd. Chomutov: České dráhy a. s., 2007. s. 33

Jízdní řád 1964/65 z Chomutova do

Prahy	18 vlaků
Ústí nad Labem	19 vlaků
Chebu	20 vlaků
Vejprt	7 vlaků
Podmokel	14 vlaků

Zdroj: STODOLA, Z. *Historie železnice Chomutovska*. 1. vyd. Chomutov: České dráhy a. s., 2007. s. 30

C: Celkový stav tratí Ústecko teplické dráhy ke konci roku 1900

- Hlavní tratě (stará síť)

Ústí nad Labem – Chomutov, dvoukolejka	64,971 km
Duchcov – Světec	4,965 km
Ústí nad Labem – Ústí nad Labem přístav jen pro nákladní dopravu	5,080 km
Tmice – Bílina, dvoukolejka.....	26.136 km

- Místní tratě (doplňující síť)

Řetenice – Liberec	142,831 km
--------------------------	------------

- Spojovací tratě

Žalhostice – Velké Žernoseky	0,840 km
Úštěk – Úštěk (místní dráha V. Březno – Úštěk)	0,387 km
Odbočka k nádraží Mimoň	3,047 km
Odbočka k nádraží Liberec	1,974 km

DOHROMADY 250,231 km

- Vlečky

ÚTD vlastnila 188 vleček k uhelným dolům, průmyslovým podnikům a skládce u Chabařovic.

DOHROMADY 81,200 km

CELKEM 331,431 km

Zdroj: STODOLA, Z: *Historie železnice Chomutovska*. 1. vyd. Chomutov: České dráhy a. s., 2007.

BIBLIOGRAFICKÉ ÚDAJE

Jméno autora: Kamila Peroutková

Obor: Management cestovního ruchu

Forma studia: prezenční studium

Název práce: Historie železniční dopravy v Severních Čechách

Rok: 2014

Počet stran textu: 56

Celkový počet stran příloh: 6

Počet titulů českých použitých zdrojů: 11

Počet internetových zdrojů: 11

Vedoucí práce: JUDr. PhDr. Petráš René Ph. D.