

Hynek Palát

ZA PARNÍMI LOKOMOTIVAMI DO SASKA

Úzkorozchodné tratě, technika a zajímavosti, bohatá obrazová příloha



Za parními lokomotivami do Saska

Vyšlo také v tištěné verzi

Objednat můžete na
www.cpress.cz
www.albatrosmedia.cz



Hynek Palát

Za parními lokomotivami do Saska – e-kniha

Copyright © Albatros Media a. s., 2018

Všechna práva vyhrazena.
Žádná část této publikace nesmí být rozšiřována
bez písemného souhlasu majitelů práv.

ALBATROS  **MEDIA a.s.**

Za parními lokomotivami do Saska

Hynek Palát



Za parními lokomotivami do Saska

Hynek Palát

Jazyková korektura: Kateřina Hošková

Fotografie: Archiv autora, pokud není uvedeno jinak

Obálka: Adam Pižurný

Odpovědný redaktor: Dalibor Kumr

Technický redaktor: Radek Střecha

Objednávky knih:

www.albatrosmedia.cz

eshop@albatrosmedia.cz

bezplatná linka 800 555 513

ISBN tištěné verze 978-80-264-2067-5

ISBN e-knihy 978-80-264-2122-1 (1. zveřejnění, 2018)

Cena uvedená výrobcem představuje nezávaznou doporučenou spotřebitelskou cenu.

Vydalo nakladatelství CPress v Brně roku 2018 ve společnosti Albatros Media a. s. se sídlem Na Pankráci 30, Praha 4.
Číslo publikace 32 470.

© Albatros Media a. s., 2018. Všechna práva vyhrazena. Žádná část této publikace nesmí být kopírována
a rozmnožována za účelem rozšiřování v jakékoli formě či jakýmkoli způsobem bez písemného souhlasu vydavatele.

1. vydání

 **ALBATROS** MEDIA a.s.

Obsah

Úvodní slovo s poděkováním	6
Kapitola 1. – Sasko a jeho úzkorozchodné dráhy	9
Trať Wilkau-Haßlau – Kirchberg – Schönheide – Carlsfeld (WCd-Linie)	14
Trať Hainsberg – Kipsdorf (HK-Linie)	15
Síť tratí v okolí města Mügeln	15
Trať Radebeul – Radeburg (RRg-Linie)	15
Trať Klotzsche – Königsbrück (KKk-Linie)	15
Trať Zittau – Hermsdorf (Heřmanice v Čechách) (ZH-Linie)	15
Trať Mosel – Ortmannsdorf (MO-Linie)	16
Síť tratí v okolí města Thum	16
Síť tratí v okolí města Wilsdruff	16
Trať Grünstädtel – Rittersgrün (GR-Linie)	17
Heidenau – Geising – Altenberg (MG-Linie, později HA-Linie)	18
Trať Zittau – Oybin s odbočkou do Jonsdorfu (ZO-Linie a pro odbočku BJ-Linie)	18
Trať Wolkenstein – Jöhstadt (WJ-Linie)	18
Trať Taubenheim – Dürrhennersdorf (TD-Linie)	19
Trať Herrnhut – Bernstadt (HB-Linie)	19
Trať Hetzdorf – Eppendorf – Großwaltersdorf (HG-Linie)	19
Trať Kohlmühle – Hohnstein (KH-Linie)	19
Trať Mulda – Sayda (MS-Linie)	20
Trať Cranzahl – Oberwiesenthal (CW-Linie)	20
Trať Reichenbach – Oberheinsdorf (RH-Linie)	20
Kapitola 2. – Údolím řeky Rote Weißeritz	23
Kapitola 3. – Lößnitzský jezevčík	37
Kapitola 4. – Vlaky beze spěchu	48
Kapitola 5. – K úpatí Smrkové hory	61

Kapitola 6. – Historie psaná kaolinem 71

Kapitola 7. – Blázni z Jöhstadtu 80

Kapitola 8. – Znovuzrozená, a přesto nejstarší 94

Kapitola 9. – Plnou parou vpřed 106

Řada I K – legendární malá třínápravová lokomotiva	109
Nová lokomotiva I K – č. 54	111
Řada II K alt – dovoz z Anglie	113
Řada II K neu – pokus o vlastní konstrukci	114
Řada III K – lokomotivy s podpurným tendrem	115
Řada IV K – známé „meyerky“	117
Obnova lokomotivy 99 555 do původní podoby jako IV K č. 145	121
Řada V K – zvláštní řešení	122
Řada VI K – příležitostný nákup	123
Řada VII K Einheit – lokomotivy řady 99.73-76 udávají nová měřítka	127
Řada VII K Neubau – poválečná řada 99.77-79	129
Lokomotiva 99 4532 – žitavská „dvorní dáma“	131
Lokomotiva 99 4511 – zamlčená novostavba	132

Kapitola 10. – Pokusy s motorovou trakcí 134

Motorové vozy řady VT 137	136
Dieselové lokomotivy V36 4801 a V36 4802 – pokus o celkovou motorizaci	138
Dieselové lokomotivy 199 030 a 199 031 – rakouská výpomoc	139
Lokomotivy rumunského původu	140

Kapitola 11.– Vozový park 142

Osobní vozy běžné dopravy	144
Osobní vozy muzejní dopravy	145
Služební vozy	148
Poštovní vozy	150
Nákladní vozy muzejní dopravy	150
Přeprava normálněrozchodných nákladních vozů na podvalnících	152

Kapitola 14 – Technické zvláštnosti**154**

Lokomotivy s děleným pojezdem soustavy Meyer	156
Lokomotivní pojezd soustavy Klose	157
Náprava Klien-Lindner	160
Heberleinova lanová brzda	160
Parní zvonec	163
Spřáhlo typu Scharfenberg	164
Na závěr	166
Literatura	168



Krušnohorská zimní scenérie s „meyerkou“ 99 1542-2 vedoucí osobní vlak po kolejích přísečnické muzejní malodráhy. Snímek vznikl v únoru roku 2012. (Fotografie: Andreas Fischer)

Úvodní slovo s poděkováním

Píše se 6. říjen roku 1829. Tisíce dychtivých diváků lemují onoho dne železniční trať u anglického města Rainhill. Jsou v očekávání neobvyklého zážitku, jelikož chtějí být svědky zcela zvláštního závodu. Žádní koně, žádní chrti, jen tři po kolejích jedoucí ocelové konstrukce, nebo spíš monstra, se zde utkají o prvenství. To, které zvítězí, zajistí svému stvořiteli slávu a bohatství.

Podmínky závodu jsou pevně stanoveny. Přihlášené stroje nesmí být těžší třinácti tisíc liber, tlak páry v jejich válcích nesmí překročit padesát liber na čtvereční palec a se soupravou vozů o celkové váze dvaadvacet tisíc liber musejí dosáhnout rychlosti nejméně deseti mil v hodině. Vítězný stroj pak bude odkoupen pro službu na právě budované liverpoolsko-manchesterské dráze.

Jsou vůbec výše uvedené požadavky reálně splnitelné? Pánové Ericson, Hackworth a Stephenson jsou plně přesvědčeni, že ano. Právě oni jsou staviteli strojů přihlášených do závodu.

Je odstartováno. Zatímco jeden vehikl nedodrží stanovené limity, druhý nedojede vůbec. Jen mašina zvaná „Rocket“ dosáhne cíle při průměrné rychlosti patnácti mil za hodinu. Svému tvůrci Georgu Stephensonovi tímto zajistí čestné místo v historii techniky. Ano, témuž Stephensonovi, který až do svých osmnácti let neuměl číst ani psát a který se musel ohánět lopatou mnohem dříve, než mu osud umožnil proniknout do nástrah malé násobilky.

Toho podzimního dne se zrodila parní lokomotiva. Rychlá, silná, krásná.

Parní lokomotivy záhy ovládly celý svět. Stužky kolejí se rozeběhly křížem krážem Evropou i Asií, překlenujely Ameriku z východu na západ

a přetnuly ruskou Sibiř z Moskvy až do Vladivostoku. Pomník lidské odvahy a důmyslu okouznil všechny kluky bez rozdílu věku. Nebylo čeho se bát. Kdekdo se chtěl postavit k peci a přikládat uhlí na rošt tam, kde se vodoznaky a tlakoměry leskly jako symboly bájněho věku vynálezců.

Úžasné devatenácté století. Nádherný přelud.

Jenže na světě nikdy nic není na věky. Ve století dvacátém totiž, jakápak pomoc, začalo být stále více zřejmé, že jednou nastane parnímu přeludu konec. O své místo na železnici se postupně hlásily ekonomičtější trakce. Elektrická a motorová. Stejně jako po celém světě, i na někdejších ČSD byl pak provoz parních lokomotiv ukončen. Stalo se tak na podzim roku 1980.

Byl to ale opravdu konec? Opravdu dnes už není nikde možné zažít atmosféru každodenního a celoročního parního provozu? Opravdu již nikde neexistují dýmající a syčící mašiny vykonávající svou službu lidem nejenom při zvláštních jízdách o výročních tratích, ale každý den podle pravidelného jízdního řádu?

Samozřejmě že existují. Jenom je nutné za nimi cestovat. Ne moc, stačí „za humna“. Za hřebenem Krušných a Lužických hor totiž stále existuje několik romantických úzkokolejek, na kterých vládne pára dodnes.

A právě tato knížka, vážený čtenáři, tě k oněm tratím přivádí. Chce ti zprostředkovat sen. Sen o dobách více než sto let starých, kdy technická dovednost stavitelů parních lokomotiv byla právě na vrcholu.

Parní lokomotiva si totiž obdiv zaslouží.

Když i dnes požádáte sedmiletého mládence, aby nakreslil vlak, vytvoří dílko, kde řadu nedokonalých vagonů táhne nedokonalá lokomotiva. Ta ale má, jak jinak, kotel, komín, kouř a vysoká kola.

A to i přesto, že na skutečných kolejích její autor nejspíš nikdy nic takového neviděl.



Tuto knihu bych rád věnoval své manželce Věře, protože bez jejího laskavého pochopení by tahle publikace nejspíš nikdy nevznikla.

Poděkovat pak také musím panu Karlu Justovi za lektorské pročtení rukopisu, panu Ludgeru Kennigovi za poskytnutí mapy jednoho nerealizovaného projektu a panu André Marksovi za velké množství cenných rad a fotografií.

Poděkování rovněž náleží i všem těm, kteří publikaci obohatili dalšími fotografiemi. Jsou to:

Frank Bardaux, Matthias Bethke, Werner Brutzer, Georg Dollwet, Bernd Egeler, Andreas Fischer, Dietmar Franz, Stefan Fritzsche, Martin Georgi, Frank Heilmann, André Hohlfeld, Sven Hoyer, Andreas Höfig, Ingo Hütter, Manfred Jacob, Joachim Jehmlich, Jürgen Krantz, Achim Meinel, Manfred Meyer, Uwe Möckel, Jörg Müller, Stefan Müller, Bernd Ratajczak, Detlef Schikorr, Eberhard Schüller, Thomas Schwarze, Dr. Werner Söffing, Jürgen Steinmecke, Dr. Markus Strässle, Olaf Vogel, Dr. Harald Weigel, Werner Wölke.



Osobní vlak vedený lokomotivou původní saské řady IV K opouští v roce 1972 stanici Nebitzschen na Mügelnské úzkorozchodné síti.
(Fotografie: Dr. Harald Weigel)





Kapitola 1. Sasko a jeho úzkorozchodné dráhy

Sasko a jeho úzkorozchodné dráhy

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

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

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

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

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

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

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

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



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

(Fotografie: Wikipedia)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

poptávky po přepravních výkonech překračující kapacitní možnosti úzkého rozchodu.

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

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

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

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

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

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

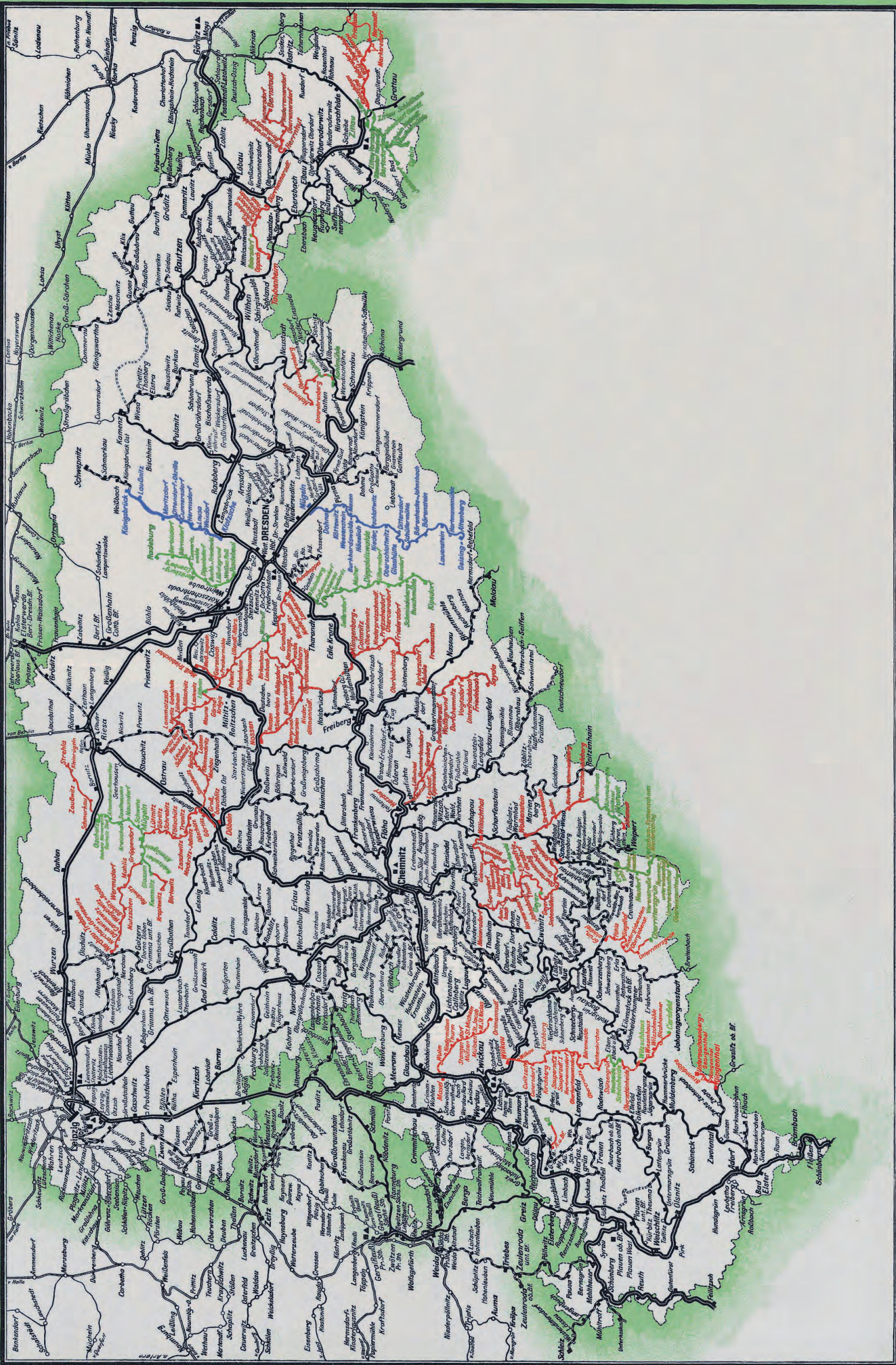
Politické změny v roce 1989 proto znamenaly pro některé tratě záchranu doslova za pět minut dvanáct. A to i přesto, že dnešní spolkové dráhy DB (Deutsche Bahn) po roce 1994 již nejevily o provozování východoněmeckých úzkorozchodných malodrah zájem a hledaly cestu, jak se této „příště“ zbavit. Po mnoha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

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

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

(Zdroj: Dampfbahn Route Sachsen)

VERWALTUNGSBEREICH DER KÖNIGLICHEN GENERALDIREKTION DER SÄCHSISCHEN STAATSEISENBAHNEN



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

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

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

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

Trať Wilkau-Haßlau – Kirchberg – Schönheide – Carlsfeld (WCd-Linie)

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



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

(Fotografie: Günter Meyer)

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

Trať Hainsberg – Kipsdorf (HK-Linie)

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

Síť tratí v okolí města Mügeln

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

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

Trať Radebeul – Radeburg (RRg-Linie)

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

Trať Klotzsche – Königsbrück (KKk-Linie)

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

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

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