Po stopách zmizelých železnic: vzestup a pád Cvikovky a Šenovky

25.5.2023 - Jan Mikulička | Krajský úřad Libereckého kraje

„Historické železniční tratě, a to i ty zaniklé, mají i v současné době mnoho fanoušků a obdivovatelů.

Však také dráha zásadně proměnila život všude tam, kde byla vybudována. I když se na první pohled zdá, že se jedná jen o technickou vymoženost, opak je pravdou. Vybudování železniční tratě, to byl zásadní hospodářský a společenský impulz, jakých nebývá v historii mnoho,“ řekla Květa Vinklátová, náměstkyně pro kulturu, památkovou péči a cestovní ruch Libereckého kraje.

Příští stanice – Svor. Toto hlášení mohli cestující zaslechnout naposledy v roce 1973, kdy projel poslední osobní vlak z Jablonného v Podještědí přes Cvikov do Svoru. Tuto trať, známou jako Cvikovku, stavěli i rušili nadvakrát. Cvikovští radní totiž původně v 60. letech 19. století nechtěli, aby městem vedla trať z České Lípy do Rumburka. Nakonec ale zjistili, že udělali chybu.

Trať byla vybudována Českou severní dráhou po dvou etapách. První úsek ze Svoru do Cvikova byl zprovozněn 1. září 1886 a druhý úsek ze Cvikova do Jablonného v Podještědí 7. října 1905. První rána pro trať přišla v podobě stavby přeložek silnic první třídy, ty totiž překážely asfaltu. Proto v roce 1973 byl zrušen úsek ze Svoru do Cvikova a o devět let později ze Cvikova do Jablonného. Dnes je zachováno pouze traťové těleso kromě úseku u Svoru, kde je přerušené silničním obchvatem. Dodnes také stojí původní nádražní budovy ve Cvikově, Lindavě a v Kunraticích.

Další trať vedla pomezím Lužických hor a Českého středohoří. Byla zřejmě nejklikatější drahou v Česku a musela se vypořádat dokonce i se 34 promile stoupání. Vlaky jezdily z České Lípy přes Kamenický Šenov do České Kamenice. Jako řada kolegyň, i Šenovka vznikala nadvakrát. Nejprve byl postaven úsek mezi Českou Kamenicí a Kamenickým Šenovem.

Tamní podnikatelé chtěli ale zlepšit dopravu svého převážně skleněného zboží. Úspěch slavili v roce 1886, kdy byla trať prodloužena do Německa. Ani to jim ani nestačilo. Po nějaké době jim začalo chybět spojení do České Lípy, které by významně přispělo ke zvýšení logistiky výrobků. V roce 1903 byl tedy do provozu uveden zbývající kousek trati z Kamenického Šenova do České Lípy.

Konec provozu trati se datuje do sedmdesátých let, kdy byla Šenovka vytipována jako jedna z nejztrátovějších tratí v Československu. Poslední pravidelné vlaky projely tratí 29. září 1979. Po zrušení úseku dráhy mezi zastávkou Česká Lípa - střelnice až do Kamenického Šenova byla na tělese trati vybudována cyklostezka Varhany.

V České Lípě se nalézá jeden ze zaniklých úseků Severočeské transverzálky mezi Českou Lípou a Vlčím Dolem. Zrušený úsek byl součástí transverzálky, kterou na přelomu 19. a 20. století postavila společnost Ústecko-teplická dráha. Hlavním účelem byla zejména přeprava hnědého uhlí do textilních továren na Liberecku. Česká Lípa v té době patřila mezi hlavní železniční uzly. Protože nová trať křížila koleje společnosti České severní dráhy z Nymburku do Rumburku, padl návrh projektu v podobě společného nádraží.

V sedmdesátých letech minulého století se u Mimoně začal těžit uran. Dráha přestala kapacitně dostačovat. Nádraží v České Lípě bylo často přeplněné a nákladní vlaky musely na průjezd čekat hodiny. Rozhodnuto bylo o výstavbě přeložky, která umožňovala přímé napojení od Děčína a

Rumburku i od Bakova. Poslední vlak po staré trati projel 25. května 1989. Z většiny zrušeného úseku vede dnes cyklostezka. Zanikly tak stanice Česká Lípa - město a zastávky Dobranov a Vlčí Důl.

Pro další zajímavosti z historie lze sledovat facebookový profil, kde se každý týden objevuje rubrika Zpátky do minulosti.

https://www.kraj-lbc.cz/aktuality/po-stopach-zmizelych-zeleznic-vzestup-a-pad-cvikovky-a-senovky-n1144762.htm