

ÚZKOROZCHODNÁ DRÁHA JAKULE – BLATA – HRANICE

Vážení čtenáři, právě čtete první tištěný leták o této zrušené železnici. Byl vydán vlastním nákladem autora k výročí 150 let od zahájení jejího provozu. Aby se na tento formát papíru vešlo co nejvíce podstatných informací, převažuje zde text. Pokud zde zjistíte chybu nebo znáte nějaké informace, které zde chybějí neváhejte napsat autorovi na e-mailovou adresu uvedenou dále. Dovolte mi zde také poděkovat p. Kučerovi z Bedřichova za poskytnutí mnoha informací nejen o této zaniklé dráze.

Na jihu Čech na pomezí Novohradských hor a Třeboňské pánve u nádraží Nové Hradky v Jakuli kdysi končila dnes zaniklá rašelinová lesní železnice. Vedla mezi Jakuli, osadou Blata a ložiskem rašeliny Hranice. Jednalo se o tzv. úzkorozchodnou dráhu, to znamená, že kolejnice jsou uloženy blíže k sobě, než je určeno na normálněrozchodné dráze, která tvoří většinu železniční sítě u nás i v okolních zemích. Hlavním účelem této drážky byla přeprava rašeliny z rašeliníště a někdy také dřeva z lesa. Dnes ji toho moc nepřipomíná. Pojďte si o ní něco přečíst a možná se dovíte něco zajímavého, co jste doposud neznali.

Historie dráhy

Tato úzkorozchodná dráha byla budována v roce 1873 pro přepravu rašeliny těžené v ložisku Hranice a v následujícím roce byl zahájen její provoz. Nahradila původní lanovou dráhu z roku 1872, jejíž provoz zde vykazoval značné nedostatky. Stavebně je hlavní úsek trati koncipován v rovině nebo mírném sklonu (do 2 ‰) směrem k Jakuli. Zajímavostí je, že hlavní trať dlouhá asi 3,5 km má pouze dva mírné oblouky a zbytek tvoří dlouhé přímé úseky. V místech těžby rašeliny se koleje odbočující z trati průběžně budovaly a přemísťovaly dle aktuální potřeby. Vozíky po kolejích o rozchodu 700 mm tahali volí, výjimečně koně. Po první sv. válce se do zdejšího provozu dostaly motorové nákladní vozy, připomínaly svou konstrukcí běžný dvounápravový vozík doplněný malým motorem s převodovkou. V první polovině minulého století docházelo též k přepravě dřeva z lesů do pily v Jakuli.

Poválečné období

Padesátá léta minulého století znamenala zásadní mezník v dějinách této dráhy. Vedení těžebního závodu rozhodlo o celkové rekonstrukci trati. Během ní proběhla kompletní výměna kolejiva, tím zároveň došlo ke změně rozchodu na 600 mm a na tento rozchod byly dodány nové lokomotivy a výsypné vozy na rašelinu. Vybudováno bylo také depo pro lokomotivy na Blatech. Současně s tím zanikla parní pila a továrna na zpracování rašeliny v Jakuli u nádraží, kam dráha původně vozila náklad (*později na jejím místě postavena moderní betonárna*). Trať tím byla zkrácena a na jejím novém konci vznikla výsypka na rašelinu s jednou objízdnou kolejí. Rašelina tam byla vysypávána z vozů dráhy na korby nákladních automobilů. Od rekonstrukce probíhala přeprava již pouze rašeliny, a to klasickými soupravami několika vozů tažených motorovou lokomotivou.

Zánik

V šedesátých a sedmdesátých letech postupně docházelo k plánovanému ukončování těžby na jednotlivých částech ložiska Hranice, až byla těžba v roce 1980 ukončena úplně. Tím byl také definitivně ukončen provoz úzkorozchodné dráhy a její vozidla i koleje postupně odvezeny do šrotu. Na rozebírání trati na počátku osmdesátých let byla dokonce pozvána početná skupina vojáků ČSLA, kterým to dle pamětníků šlo dosti rychle. Nepochybně se rozebírání kolejí zúčastnili i místní občané, na mnohých zahradách v okolí nalézáme různé kusy kolejí z této dráhy. Velké množství kolejí tvoří také sloupky plotu zámeckého parku v Nových Hradech. Ocelová konstrukce výsypky v Jakuli byla taktéž rozebrána a odvezena do šrotu, dochovaly se jen betonové sloupy zasypané v zemi.

Současnost

Od úplného ukončení provozu dráhy uplynulo již přes 40 let a během té doby byly téměř všechny její pozůstatky odvezeny do šrotu anebo si je v lepším případě odvezli sběratelé a nadšenci do vlastních soukromých sbírek. Takto byla uchována třeba část původního rašelinového vozu a malé množství kolejí na jedné soukromé zahradní železnici.

Nesmazatelnou stopu však po sobě tato železnice zanechala v krajině mezi Jakulí a Hranicemi. V lesích se tu ukrývají zářezy či násypy bývalé dráhy, můstky, přes něž vedly koleje, tu a tam lze spatřit starý pražec a kdo má štěstí, nalezne i hřeby, jimiž byly kolejničky připevněny k pražcům. Tyto pozůstatky donedávna ještě doplňovala jedna výhybka nacházející se na svém původním místě z dob provozu, dnes je ukryta spolu s dalšími artefakty v depositáři a čeká na své nové využití. V poslední době se skupina nadšenců snaží o záchranu a následnou obnovu části úzkokolejky jakožto technické zajímavosti pro turisty. Již se podařilo sehnat pozemek bývalé dráhy a nějaké staré kolejivo i vozidla. Aktualně shánějí finanční a materiální podporu pro stavbu trati.

Vliv těžby rašeliny na krajinu a přírodu
Rašelina zde byla těžena různými způsoby od středověku. Byla používána jako palivo s lepšími vlastnostmi než některé typy hnědého uhlí, dále jako stelivo v chlévech pro hospodářská zvířata a také jako příměs zahradnických substrátů. Těžba rašeliny probíhala v několika fásích. Nejprve bylo nutno plochu určenou k těžbě odvodnit pomocí vyhloubených příkopů a odvodňovacích kanálů. Po několika měsících či dokonce letech bylo dané území dostatečně odvodněno a tím připraveno k samotné těžbě rašeliny. Ještě před započítím samotné těžby bylo potřeba odstranit vzrostlé dřeviny a následně i pařezy, které často sloužily coby levné palivo pro vytápění místním obyvatelům. Těžená vrstva rašeliny na ložisku Hranice dosahovala hloubky nejčastěji 1 až 1,5 m výjimečně až 2 m. Až do 2. světové války probíhala těžba nejčastěji borkováním, tedy ručním oddělováním borků (*cihel rašeliny*) speciálním rýčem a jejich následným sušením. Po roce 1950 byla těžba rašeliny postupně zcela mechanisována, nejprve různými bagry později frézovacími stroji jejichž produktem byla rašelinová drť odvážená do zpracovatelského závodu. Po vytěžení jednotlivých částí ložiska Hranice byly tyto plochy s ponechanou zákonem stanovenou vrstvou rašeliny 0,5 m postupně předávány Státním lesům k zalesnění. Ukončení těžby zde proběhlo v roce 1980. Od té doby zde vznikají jehličnaté a smíšené lesy.

Budova depa na Blatech

Pokud se někdo rozhodne projít po trase zrušené dráhy směrem z Jakule ku Blatům a třeba ještě dál, dojde po 2,5 km chůze k budovám patřícím původně rašelinářskému těžebnímu záводу. Jsou zde bývalé garáže (dnes skladiště), kanceláře s šatnou a umývárnu, velká dílna a také depo pro lokomotivy. Dnes tyto objekty patří kováři Danovi Černému z Nových Hradů, bez jeho zásluhy by tyto stavby již nepochybně nestály. Samotná budova depa není v okolním porostu příliš výrazná, jednoznačným poznávacím znamením je cedulka na dveřích s nápisem LOKOMOT. DEPO, který jasně říká, co zde bývalo. Cedulka není originál, jedná se o dokonalou kopii vytvořenou Bohumilem Daničkem přesně dle původního originálu. V současnosti tato stavba není v nejlepší kondici, místní skupina dobrovolníků však postupně provádí nutné opravy. Uvnitř je prostor pro dvě lokomotivy. V zadní části se nachází tzv. prohlížecí jáma. V dobách provozu zde byly uloženy nádoby s oleji, náhradní díly vozidel a potřebné nářadí, z čehož se nedochovalo vůbec nic. Několik dobrovolníků zde připravuje zázemí pro plánovanou obnovu části zrušené železnice a také malou musejní expozici příležitostně přístupnou.

Jestli chcete vidět pozůstatky této zaniklé železnice, můžete se rozhodnout mezi Vaším samostatným výletem nebo domluvenou procházkou s průvodcem. Sami ji můžete navštívit kdykoliv během roku. Většina trasy dráčky je značena v českých internetových mapách i v mapě v tomto letáčku. Druhou možností je domluva s někým, kdo Vás zde provede. Kontakt na tvůrce tohoto letáčku je depo-na-blatech@post.cz, tento člověk organizuje několikrát ročně komentované procházky s ukázkou různých nálezů či archiválií. Na tento kontakt můžete též napsat, pokud chcete podpořit obnovu této dráčky. Další kontaktní osobou je místní kovářský mistr Daniel Černý.

Nedaleké
Nové Hradý na
mapě České republiky

