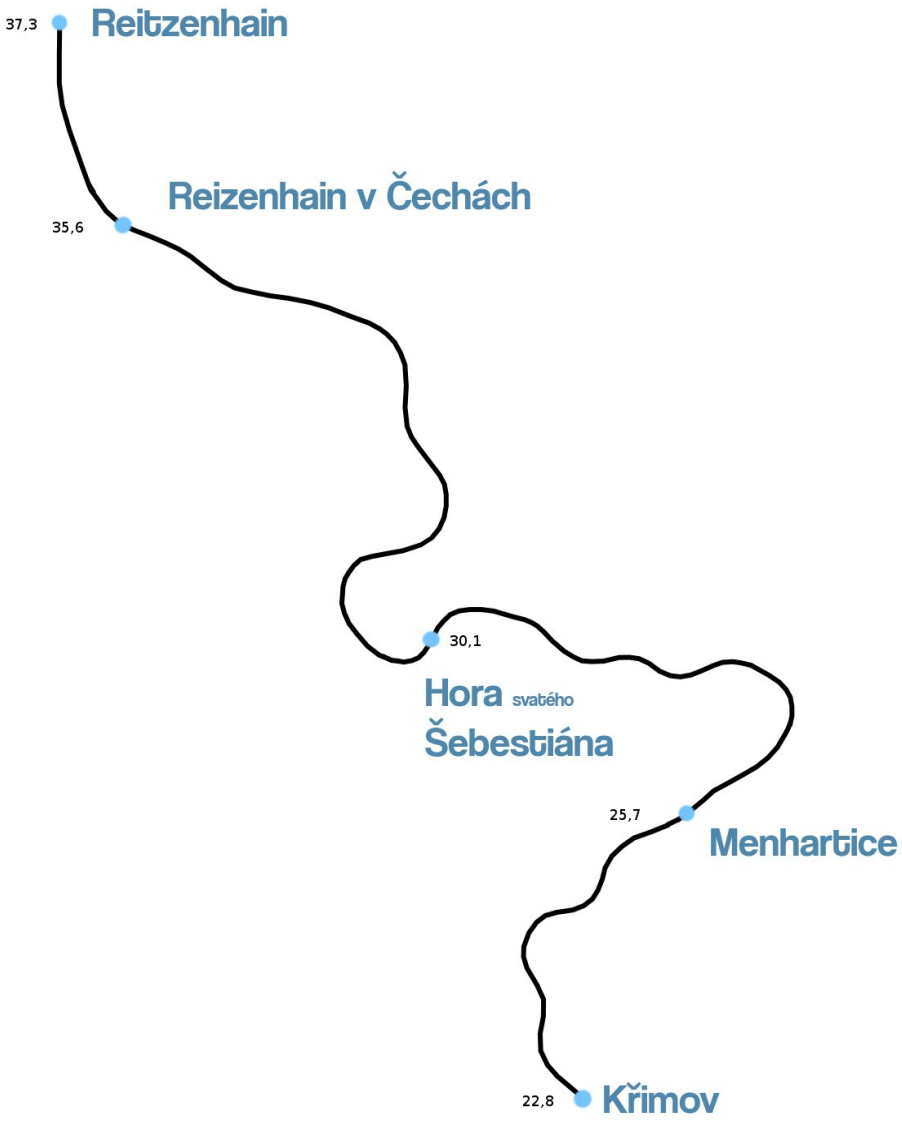
Historie traťové odbočky 137
z Křimova do Reitzenhainu



datum posledního vydání 24. 4. 2023

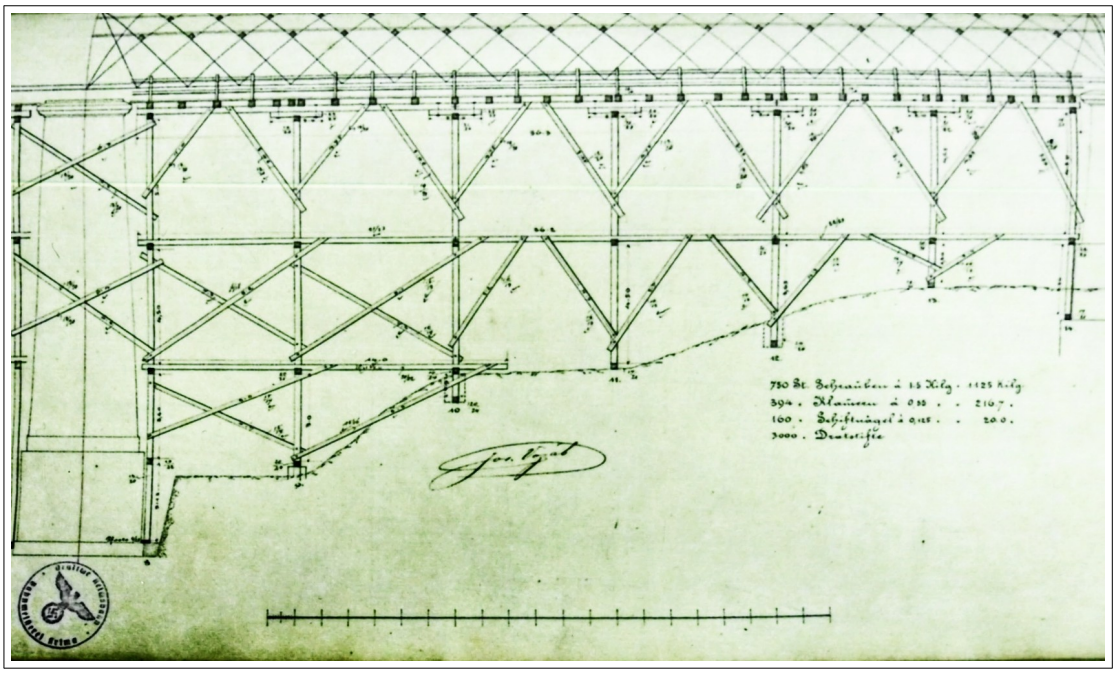
Obsah

1	**Historie traťové odbočky 137**		**2**
	1.1	období 1872 - 1917	2
	1.2	období 1916 - 1933	7
	1.3	období 1934 - 1945	9
	1.4	období 1946 - 1953	11
	1.5	období 1954 - 1970	12
	1.6	1971 - současnost	15
2	**Provoz na trati**		**17**
	2.1	specifika trati	17
	2.2	lokomotivy	18
	2.3	osobní doprava	20
	2.4	nákladní přeprava	23
	2.5	signalizace, návěstidla, výhybky	24
3	**Zdroje a použitá literatura**		**25**

1. Historie traťové odbočky 137

1.1 období 1872 – 1915

1870
Ještě před zahájením stavby trati z Křimova do Reitzenhainu probíhali **práce na mostu v Bezručově údolí u Hory Sv. Šebestiána**. V této době byla budována trať z Chomutova do Vejprt. Konstrukci mostu měl na starost stavební ředitel **Wilhelm Renschler**.



stavební plány lešení ke konstrukci dvoupólového mostu přes Bezručovo údolí [zdroj : Ing. J. Kadlec]

1872
12. listopadu byla **získána koncese na stavbu trati** v úseku Krima-Neudorf – Reitzenhain společností B.E.B. *(Buštěhradská dráha, a. s., Buschtěhrader Eisenbahn)*.

1873

1. listopadu se začalo s **výstavbou traťové odbočky** z Křimova (*Krima-Neudorf)* do Hory Sv. Šebestiána (*Sebastiansberg*). Společnost, která trať buduje, je Ferdinand Herglotz a Josef Schäfer.

Stanice Křímov [zdroj : Dobová pohlednice, Ing. J. Kadlec]

1874

Tento rok se Křímov spojil železnou cestou s Horou Sv. Šebestiána. Stavba pokračuje směrem na Reitzenhain. **První vlak přijel tehdy do stanice**, která měla jen dvě průjezdné koleje + kolej kusou k rampě.

Na reitzenhainské opěře mostu přes Bezručovo údolí jsou vytesány iniciály a rok stavby.

***HS** – Ferdinand **H**erglotz a Josef **S**chäfer, společnost budující trať*

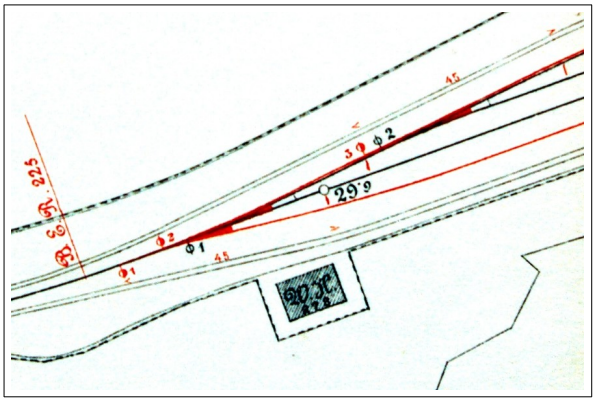
***RW** - **W**ilhelm **R**enschler, stavební ředitel budující most [zdroj : ustti 2018]*

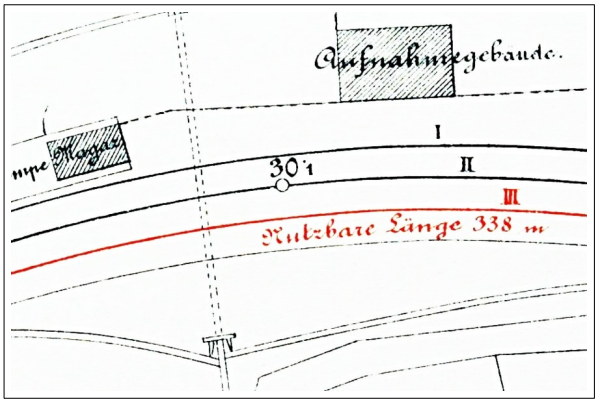
1875

Trať byla po celé délce dokončena. 1. srpna vyjely na trať pracovní vlaky a 23. srpna byl zahájen provoz na trati. Na trati neexistovaly žádné zastávky.

1889

Do této doby sloužila stanice Hora Sv. Šebestiána jako průjezdná stanice se dvěmi kolejemi. Vzhledem ke zvyšující míře nákladního provozu **byla přistavena další průjezdná kolej.** Bylo nahrazeno několik výhybek - trojcestná výhybka, výhybka na kusou kolej na křimovském zhlaví, oblouková na reitzenhainském zhlaví.

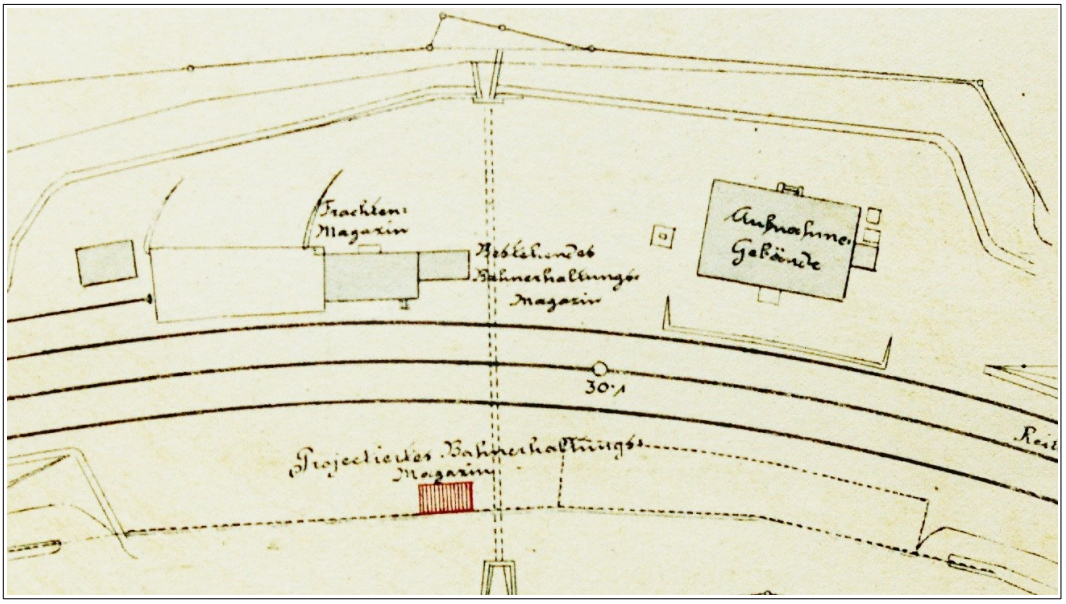




projektová dokumentace z r.1889 [zdroj : Národní archiv Praha (NAP)]

1889

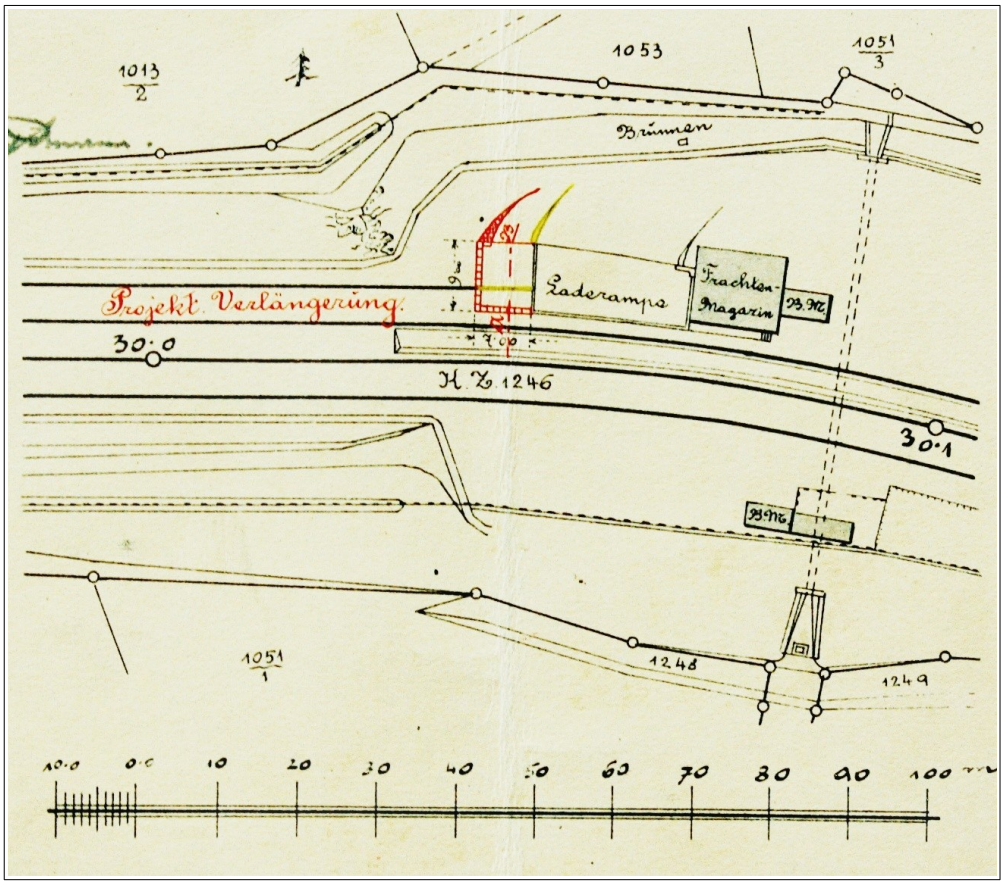
Ve stanici Hora Sv. Šebestiána byla postavena **kůlna pro údržbu dráhy**.



[zdroj : Národní archiv Praha (NAP)]

1898

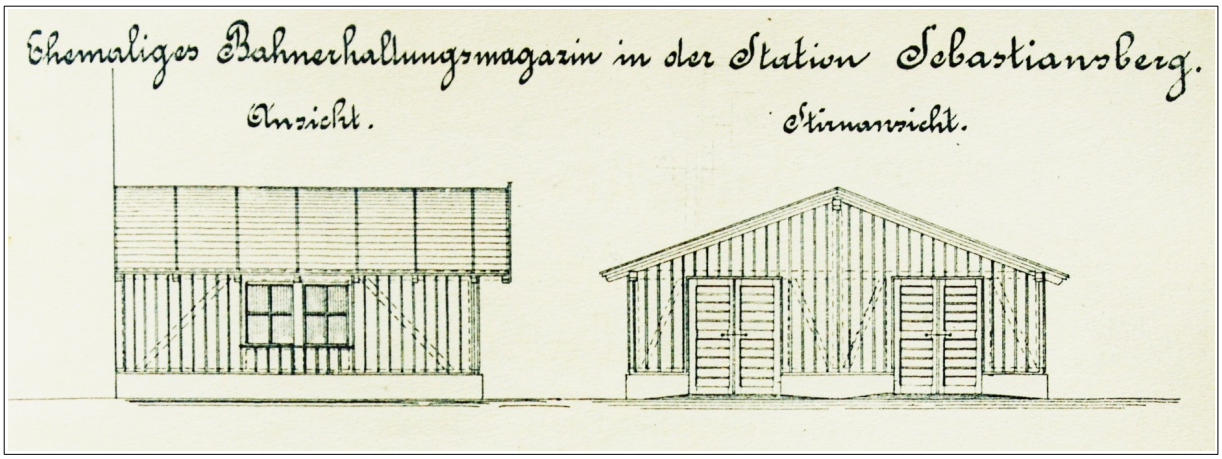
Byla **rozšířena plocha rampy**. Rampa byla dlážděná.



[zdroj : Národní archiv Praha (NAP)]

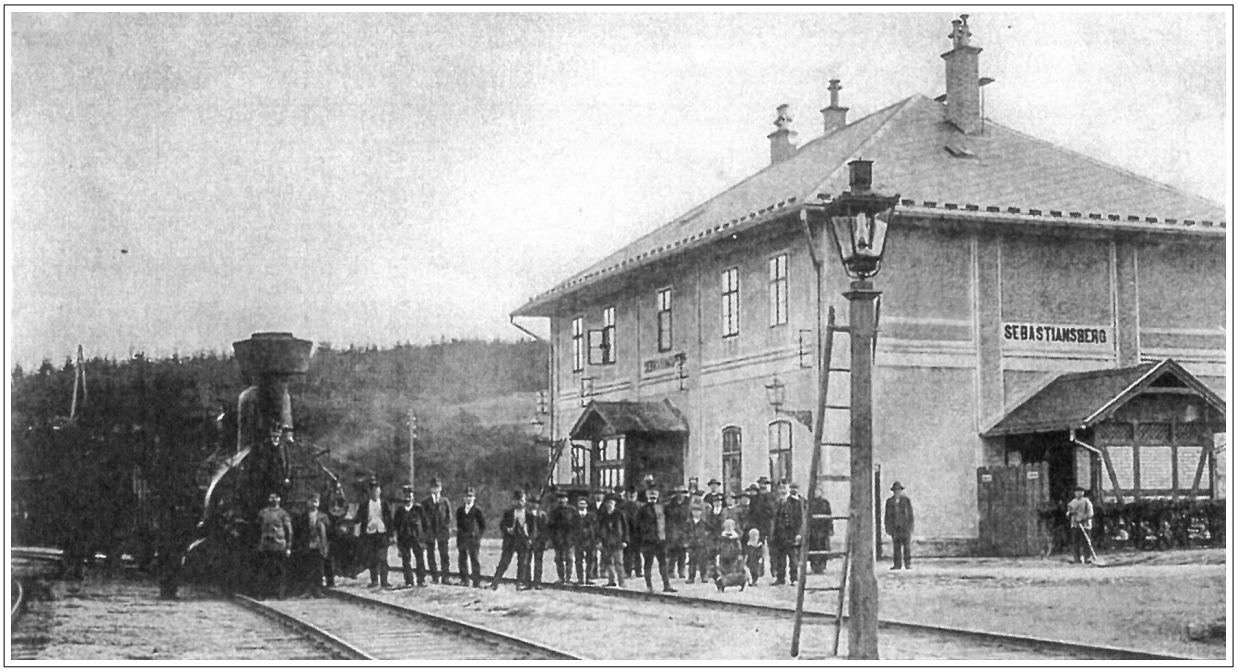
1904

Vybudována **přístavba k nákladišti**.



[zdroj : Národní archiv Praha (NAP)]

1910
Vybudován **přístřešek pro odklízeče sněhu**.



stanice Hora Sv. Šebestiána, v popředí lokomotiva řady 324
[zdroj : 1915 časopis Erzgebirgs-zeitung, J. Kadlec]

1.2 období 1916 - 1933

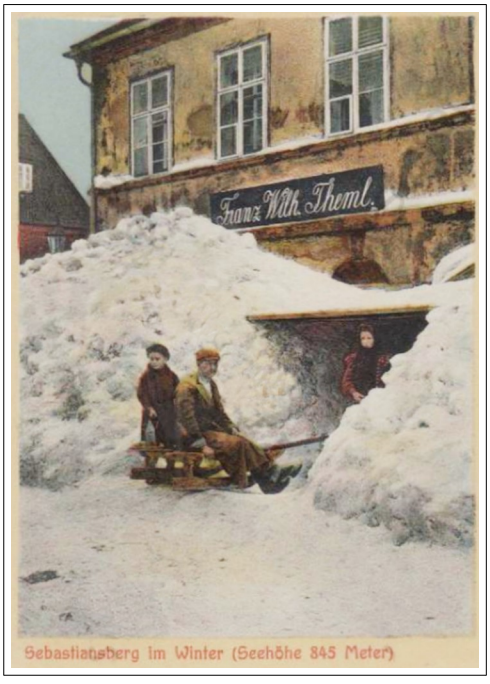
fotografie dělníků a zaměstnanců dráhy [zdroj : 1915 časopis Erzgebirgs-zeitung]

1918

Vznik Československa. Stanice *Krima-Neudorf* **přejmenována** na *Křimov-Nová Ves*. *Sebastiansberg* na *Hora sv. Šebestiána*. Po zestátnění *Buštěhradské dráhy*, trať organizačně náležela *ředitelství drah Praha-sever*.

1924

Od 4. února se zastavila na 6 dní veškerá doprava. Dle udání starších obyvatelů nepanovala tak **prudká vichřice** od roku 1884. Sněhové závěje dosáhly místy výšky 7 až 8 metrů.



pohlednice zachycující sněhové závěje

[zdroj : neznámý]

1925

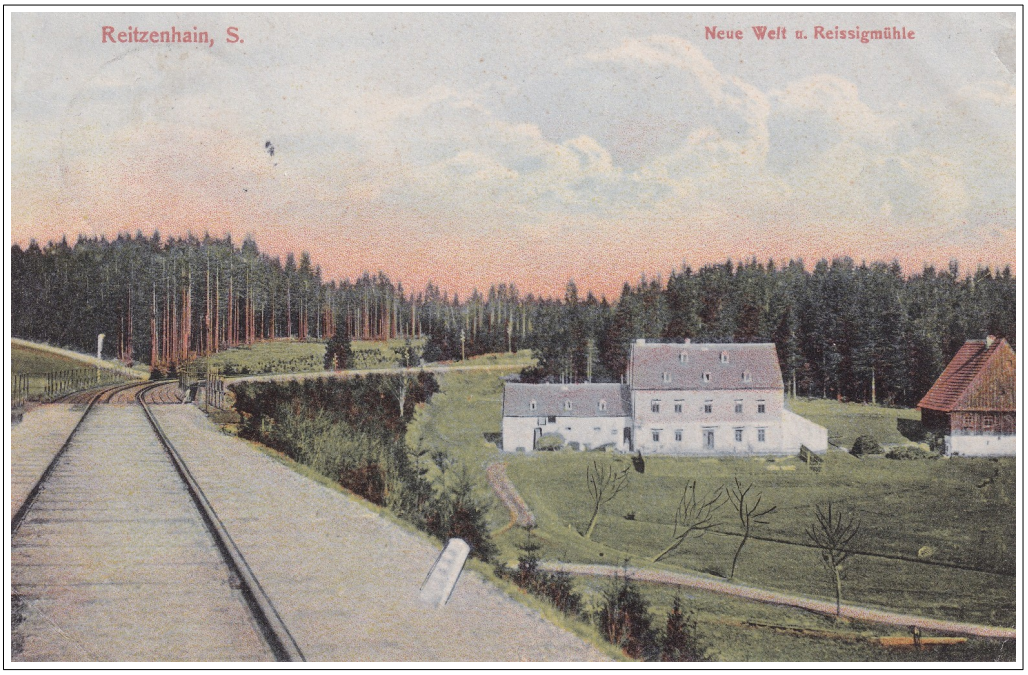
10. srpna přejet výměnkář v Křimově (sebevražedný úmysl), 4. listopadu přejet pomocný průvodčí vlaku v Křimově.

1927

Sílicí nákladní přeprava. 100 nákladních vlaků denně. Přes stanici Reitzenhain přepraveno až 170 000 tun nákladu. Přes Vejprty to bylo 90 000 tun.
Vytíženost byla tehdy téměř dvojnásobná.

1930

15. května z**řízena zastávka *Reizenhain v Čechách*** (obec Pohraniční).



pohled z trati na hraniční most se zastávkou Reizenhain v Čechách [zdroj : neznámý]

14. až 17. srpna panovala taková **vichřice**, že přelomila dva stromy na nádraží ve stanici Křimov. Nejsilnější vítr byl 17. srpna. Opřel se o dva stojící vozy takovou silou, že vozy shodily podložky a ujely ze stanice. Dojely až do sousední stanice Domina, a to za 12 minut. V Domině byly zastaveny. K nehodě nedošlo.

1933

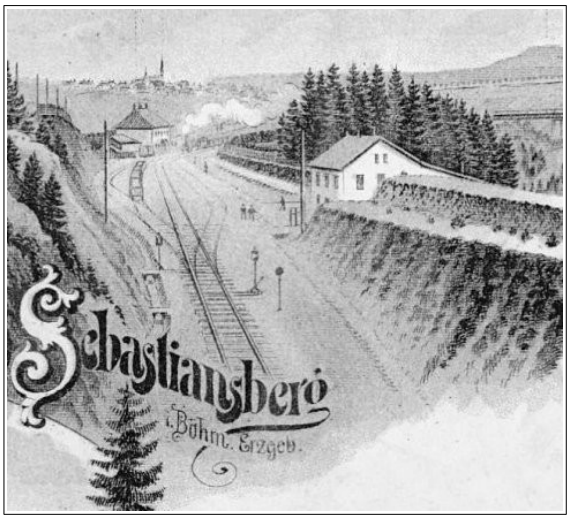
15. května byla na trati **zřízena stanice *Menhartice*** *(Märzdorf)*.

[zdroj : 1941 Franz Siegl]

1.3 období 1934 - 1945

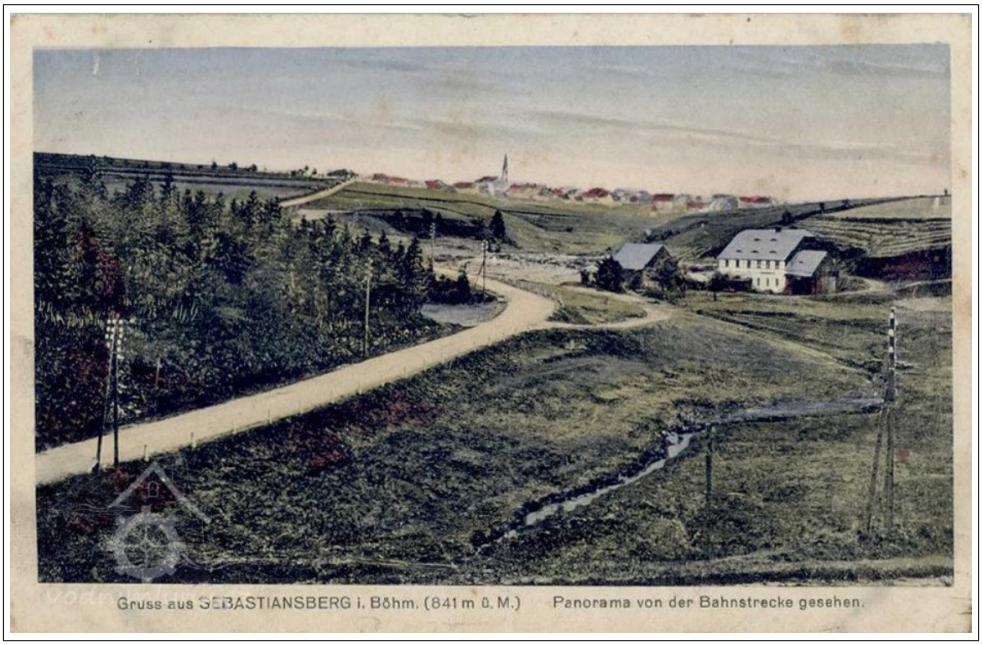
1938
V roce 1938 pronikaly na naše území okupační německé jednotky. Posilové říšské jednotky využívali odbočku tratě 137 přes Horu Sv. Šebestiána a mířili do neobsazeného zbytku ČSR.

1939
Při záboru pohraničí patřila trať *Německým říšským drahám – Deutche Reichsbahn-Gesellschatft* (DRG). Pamětní kniha uvádí ředitelství německých drah v Drážďanech a ministerstvem železnic v Berlíně. Název stanice *Křimov – Nová Ves* změněn na *Krima*. Stanice *Hora sv. Šebestiána* na *Sebastiansberg*.



výřez z dobové pohlednice [zdroj : Pavel Tříšek]

1940
Zřízeno **elektrické osvětlení** ve stanicích *Krima* a *Sebastiansberg*.



Kermerův mlýn. Po cestě jsou vidět dřevěné sloupy pro elektrické osvětlení.
[zdroj : vodnimlyny.cz]

1941
Zřízeno německou vojenskou správou vysílací a naslouchací zařízení na kopci zvedajícím se nad nádražím. Součástí této vojenské stanice bylo i zařízení rušící rozhlasový poslech.

1945 – konec druhé světové války
Od 9. května vlastnila trať opět společnost *ČSD*. 30. května projel tratí **vojenský transport** tažen dvěma lokomotivami ČSD. Transport na německé straně tažen pouze jednou lokomotivou, na spádu byl nedostatečně brzděn – **došlo k velké železniční katastrofě**. 18 sovětských vojáků mrtvých.

28. června se trať vrátila do rukou českého zaměstnance přednosty stanice pana Bohuslava Ježka. Pokladní hotovost při převzetí stanice byla 1 Rm 65 Rpf. Staniční materiál a zařízení byly shledány v pořádku a provozu schopném stavu.

Stanice *Hora sv. Šebestiána* nemá od roku 1938 zápisy v **pamětní knize**. Během okupace byly pravděpodobně **ztraceny nebo zničeny**.

Na konci druhé světové války procházely Reizenhainem (Pohraniční) kolony zbídačených politických vězňů z koncentračních táborů a bylo zde **zastřeleno přibližně 1500 dalších těchto vězňů, čekajících v železničních vagonech na osvobození.**

Vojenský prostot u Hory Sv. Šebestiána [zdroj : neznámý]

1.4 období 1946 - 1953

1946
1. ledna stanice přísluší správě ředitelství státních drah v Ústí nad Labem. Příslušná traťová správa Chomutov, výtopna a vozební stanice Chomutov. V provozu vlastní stanice nastal začátkem roku **úbytek přepravy osob** i zboží následkem sněhové vánice. V srpnu byla **zavedena autobusová linka** do Chomutova. Stanici pro osobní dopravu využívalo minimum cestujících. 7. října byla zdejší stanice po zrušení dopravní služby **prohlášena za stanici komerční.** Prozatimní vedení stanice převzal po bývalém správci stanice Bohuslavu Ježkovi pan Rückle Jan.

benzínová pumpa v Hoře Sv. Šebestiána [zdroj : neznámý]

1948
9. května byl na trati **pozastaven osobní provoz**. Přeprava cestujících byla nahrazena autobusovou dopravou pro jedinou obec Hora sv. Šebestiána.

1953
Do tohoto roku trať do Hory sv. Šebestiána fungovala jako **vlečka**. Stanice byla přejmenována na **nákladiště Křimov**. Do stanice byl dopraven širokopásový bagr sovětské výroby pro těžbu rašeliny v závodě *Rašelina*.

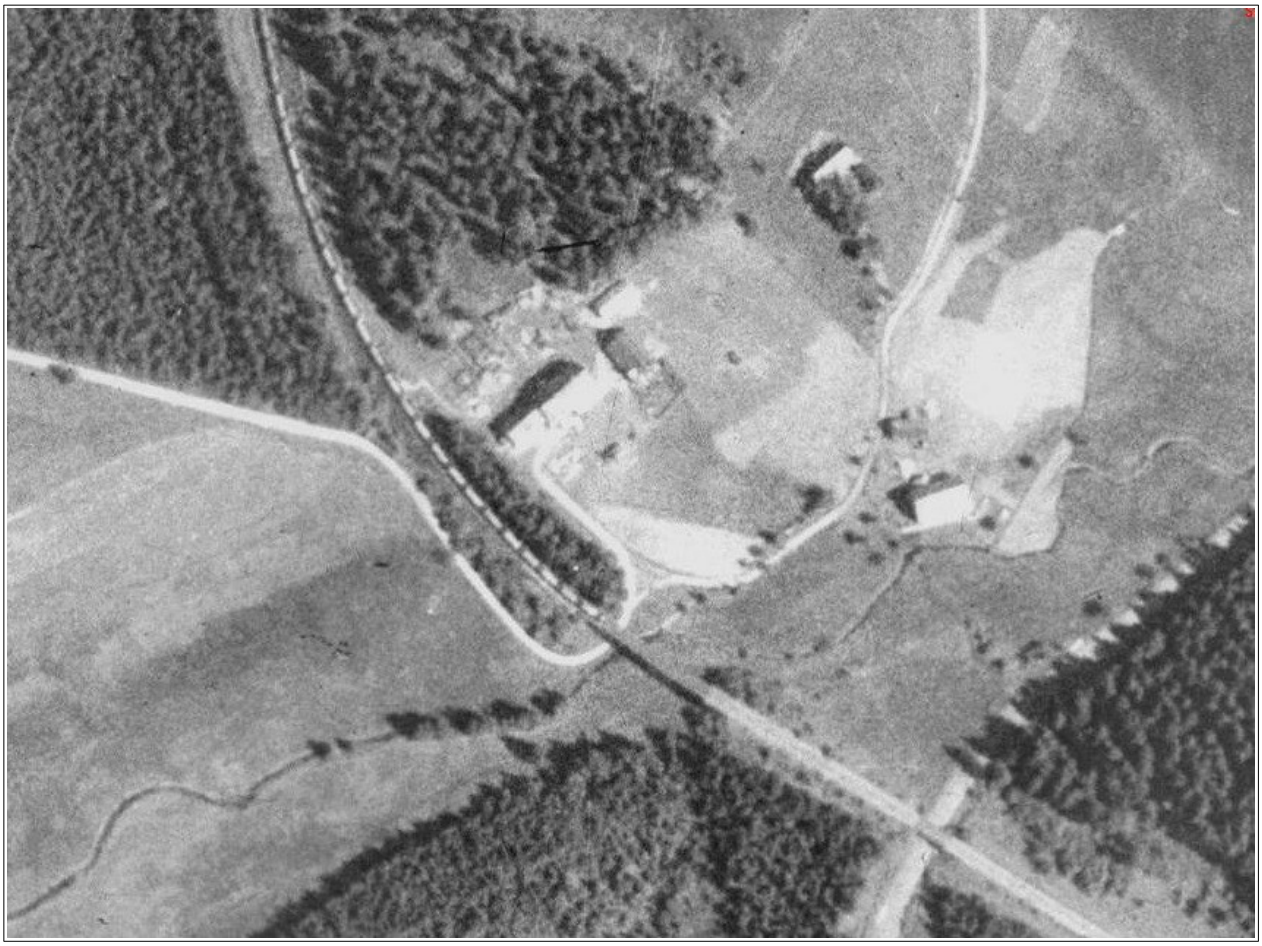
dobová těžba rašeliny [zdroj : neznámý]

1.5 období 1954 - 1970

Na základě mezinárodního jednání mezi ČSR a NDR svitla **naděje na zprovoznění trati.** Mělo dojít k otevření hraničního přechodu Reitzenhain. Po trati jezdili inspekční dreziny s úředníky. Bylo znovu vybudováno svrchní vedení el. proudu z obce na nádraží. Byla vložena nová výhybka č. 4 na reitzenhainském zhlaví. Celá **trať byla opravena a proměřena**.

1954
K obnovení trati nedošlo. Důvod neznámý. Stanice nadále používána jako **vlečka** pro nákladní přepravu. Vlivem silných mrazů došlo k poškození vrchního vedení el. proudu.

1963
Tratí několikrát projel vlak s filmaři. Film „Tátova škola“. Byl to **poslední vlak**, který po trati projel. Po nějaké době sloužila trať z Křimova jako **odstavná kolej pro správkové vagony.** Délka odstavených vagonů sahala z Křimova až do Menhartic.



Reizenhain v Čechách 1953 - kolej z Reitzenhainu sloužila jako odstavná kolej pro správkové vagony.
[zrdoj : mapa NIKM / Cenia, https://kontaminace.cenia.cz/]

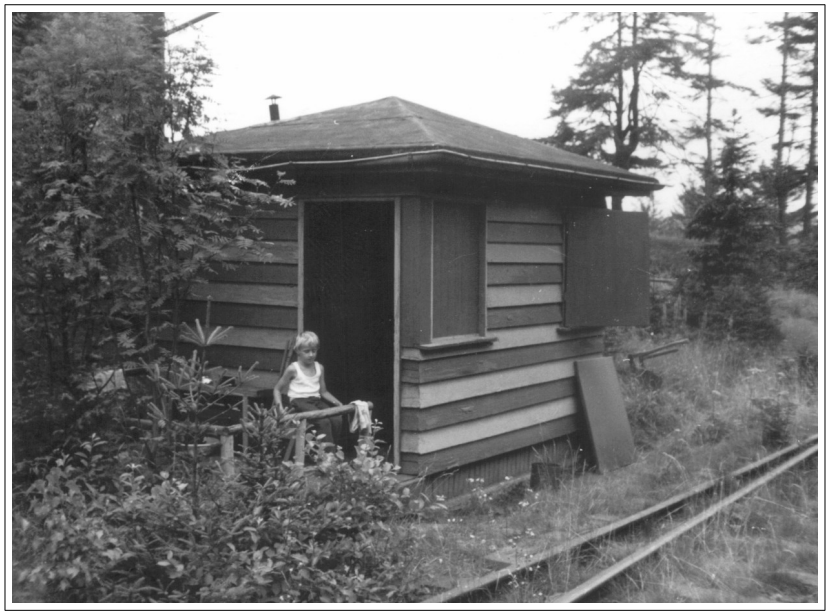
Postupně docházelo k chátrání a rozkrádání příslušenství trati. Staniční budova sloužila dlouhou dobu jako **rekreační dům pro železničáře**.

staniční budova Hora Sv. Šebestiána [zdroj : zelenice.vanovi.net]

Vlak s filmaři. [zdroj : NFA, Praha, film Tátova škola, 1963]

1969
Traťová distance Chomutov podala návrh na **zrušení a likvidaci železničního zařízení**. Náklady na eventuální kompletní rekonstrukci trati byly odhadnuty na 49,35 mil. Kčs, na snesení tratě na 11,1 mil. Kčs.

1970
Ve stanici Hora Svatého Šebestiána se nacházelo ještě **zabezpečovací zařízení**.



Výhybkářská bouda na reitzenhainském zhlaví [zdroj : 1977, Marcel Zelenka]

[zdroj : 1977, Marcel Zelenka]

1.6 období 1971 - současnost

1972
V červnu vypracovalo tehdejší Železniční rozvojové středisko studii na zrušení trati Křímov – Reitzenhain jako poklad pro vydání rozhodnutí o zrušení a snesení této trati. 12. října byla **trať oficiálně zrušena** výnosem Federálního ministerstva dopravy.

1985
V dubnu uzavřely ČSD hospodářskou smlouvu s Okresním stavebním podnikem ve Svitavách na snesení tratí Křímov-Reitzenhain a trati Havraň-Vrskmaň. Byly zahájeny **práce na snesení železničního svršku**.

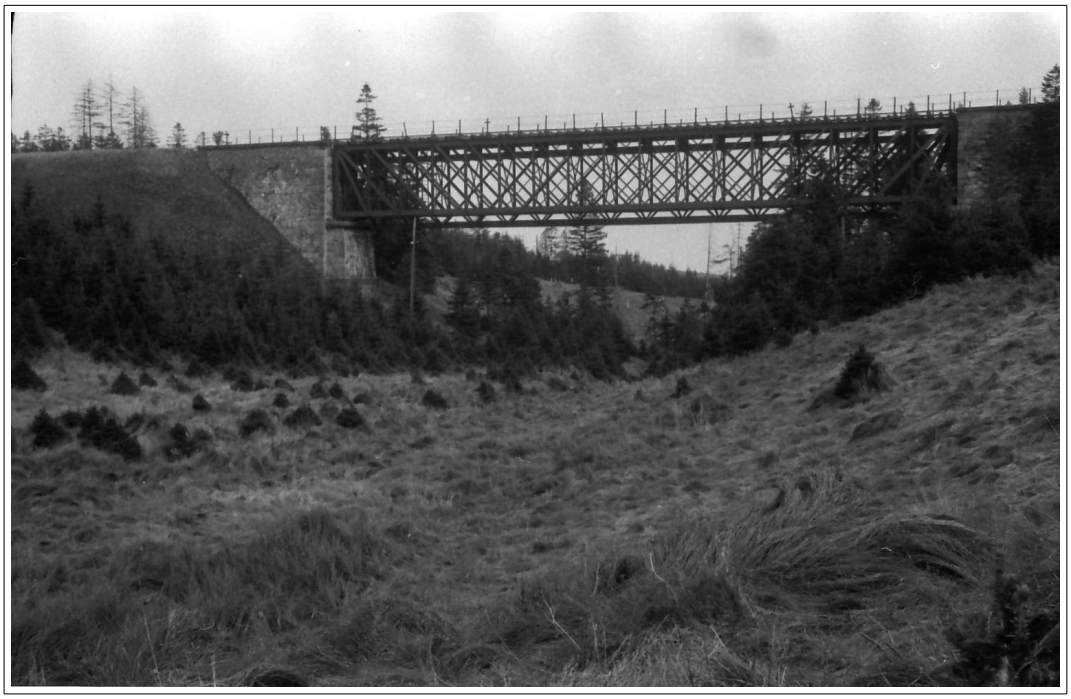
1986
18. června byl **odstřelen most**. Ten se po prvém odstřelu pouze otřásl. Nakonec se střílelo třikrát a teprve poté se most zřítil k zemi. Postupně sneseny koleje a budova zbořena.

Odstřel mostu přes Bezručovo údolí. [zdroj : archiv ČT24]

1987
31. srpna **ukončeny práce na snesení železničního svršku.** Zbytky železných konstrukcí trati rozkradeny, trať zarůstá splývá s prostředím. Pozemky stanice postupně **rozprodány** do rukou soukromých majitelů.

1994

8. července v 15:15 proběhla první detonace k **odstřelu druhého jednopólového mostu** přes Bezručovo údolí. Střílelo se opět třikrát. Druhý odstřel proběhl o deset dní později 18. července a o dva dny později následoval třetí.



most jednopólový u Hory Sv. Šebestiána [zdroj : zeleznice.vanovi.net]

2. Provoz na trati

2.1 specifika trati

Začátkem 70. let 19. století se privátní železniční společnost *BEB Buschtěhrader Eisenbahn* rozhodla vybudovat další **napojení na tehdejší Královské saské státní dráhy** *SäStB Königlich Sächsische Staatseisenbahnen* z Chomutova přes Křímov do Reitzenhainu. Kapacitně totiž chtěla rozšířit už tak velmi vytížený tok černého uhlí z Kladna a hnědého uhlí ze Sokolovska.

Trať vybudovala společnost *Ferdinand Herglotz a Josef Schäfer v Praze*. Díky stavbě přišlo do Menhartic mnoho cizích dělníků (hlavně Čechů). Brzy v obci vládl čilý a veselý život. Téměř v každém domě byli ubytováni železniční dělníci. Celá trať byla stavěna pomocí lidské síly, bez použití těžké techniky. Jediným pomocníkem traťových dělníků byl střelný prach.

Při stavbě trati 137 byly zaměstnány stovky dělníků, kteří své peníze utráceli v okolních obcích a městech. Mzda byla 1 zlatý pro tesaře a o 50 krejcarů víc měl zedník. Zaměstnáni byli převážně Češi. Snížena nezaměstnanost v regionu. Kromě specialistů byli přijímáni jen lidé z Chomutovska. Stavba trati probíhala v náročném horském terénu. Pracovalo se ve vysokém tempu a postup se nezastavoval ani v zimě. V obcích a městech kolem trati vládl čilý i veselý život. Dle reálných dokladů byli dělníci budující tratě v krušnohoří okrádáni na mzdě, což později vedlo ke vzpouře.

Odbočná trať 137 byla vybudována roku 1875 ke státním hranicím a úsek od hranic do Reitzenhainu byl pronajat od *SäStB*. Na této trati zpočátku byla jen jedna průjezdná stanice Hora sv. Šebestiána. Až v pozdějších letech byly vybudovány zastávky Menhartice a Reizenhain v Čechách. Maximální provozní rychlost byla 40km/h. Ve stanici Hora sv. Šebestiána byla před každým zhlavím jen dvě vjezdová návěstidla.

Dobové razítko společnosti BEB Buschtěhrader Eisenbahn [soukromá sbírka]

2.2 lokomotivy

Na následujícím schématu jsou vidět typy parních lokomotiv (a motorových jednotek). Jsou to ty lokomotivy, které v tomto úseku mohly jezdit, případně byly pro trať 137 přípustné.

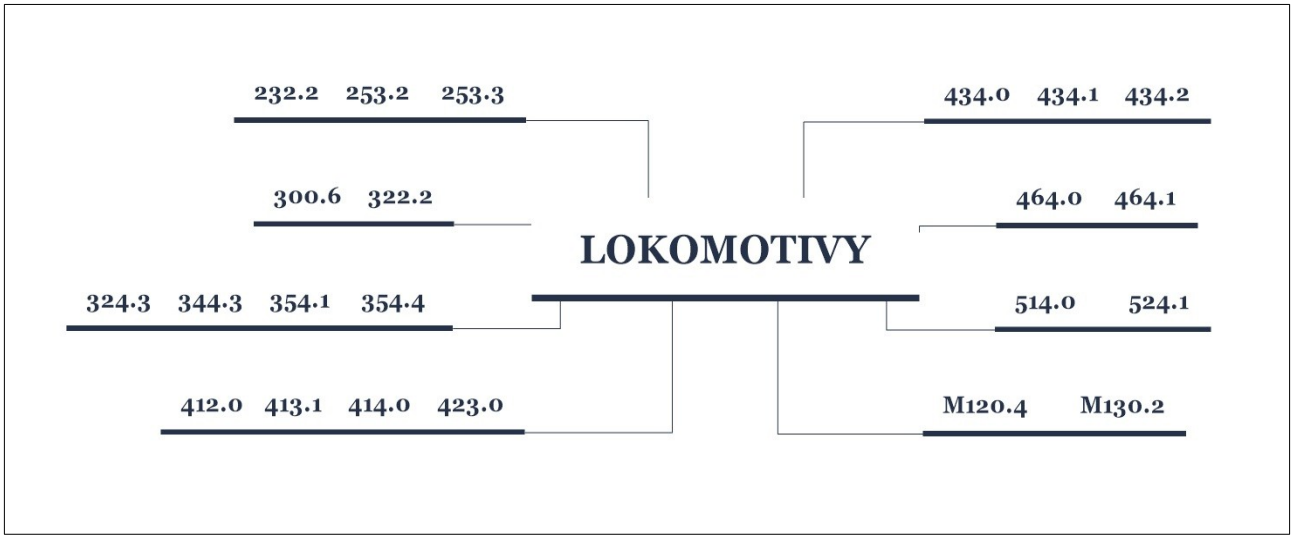


Schéma přípustných lokomotiv z dobových materiálů [usTTi.cz]

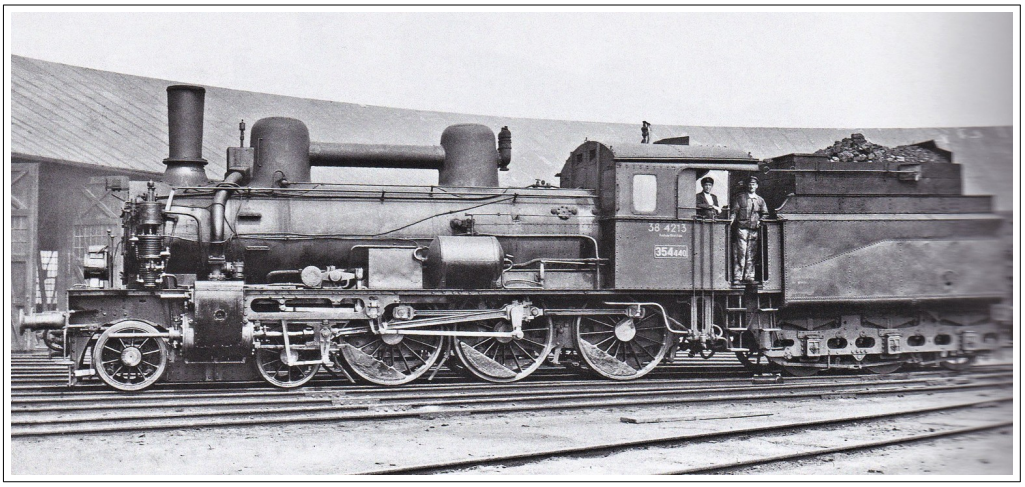
Dodatek k dopravním a návěstním předpisům z roku 1948 uvádí, že jednoduše přípustné lokomotivy pro trať *Křimov – Reitzenhain* jsou 464.0, 464.1, 524.1, 555.0 a 555.1 (nápravový tlak 16t). Tyto lokomotivy a lokomotivy ze skupiny D 354.1, 434.0-2, 514.0, 524.0 a 524.2 (nápravový tlak 14,5t) byly v úseku *Křimov – Hora sv. Šebestiána* přípustny dvojmo (viz dodatek SŘJ, 1962).

Vzhledem k tomu, že nejpočetnější řadou v Chomutově byla za války BR 95.2 DR = 524.1 ČSD (v roce 1943 16 ks), dá se důvodně očekávat, že nejvíc osobních a nákladních vlaků na Horu sv. Šebestiána (jakož i do Vejprt – tam 100% potvrzeno i válečnými fotkami) odtahala ve 30. letech i za války ona. A na postrcích jim pravděpodobně kromě jejich sestřiček téže řady nejvíc pomáhaly 414.0 a 324.3, případně možná i nějaká ta 413.1 nebo 344.3.

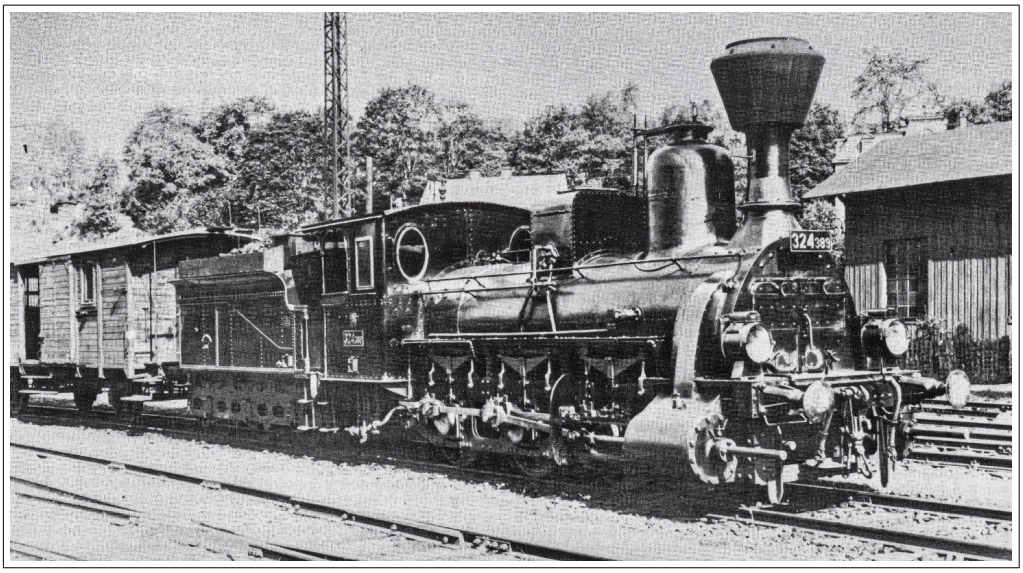
Z historických fotografií je vidět lokomotiva 253.2 (u Reitzenhainu).

Po válce nastal útlum. Do stanice Vejprty už po roce 1945 (kromě motorů) začaly jezdit místo 524.1 spíš 423.0. Proč ne i na Horu sv. Šebestiána? Pořádné mašiny jako 354.1, 354.7, 464.0, 524.2 nebo 534.03 si chomutovští „páraři“ určitě šetřili na důležitější výkony. Totéž asi platilo i za války pro řady DR 50 a 52. Nanejvýš se tam v osobní dopravě mohla objevit ještě nějaká „buštěhradka“ 354.4 v nízkém provedení. Strojmistry i četami nenáviděná, kterou DR v roce 1938 odmítly převzít. Němci jistě věděli proč.

524.1 [zdroj : autor neznámý]



354.4 [zdroj : autor neznámý]



324.3 [zdroj : 1936, autor neznámý]

2.3 osobní doprava

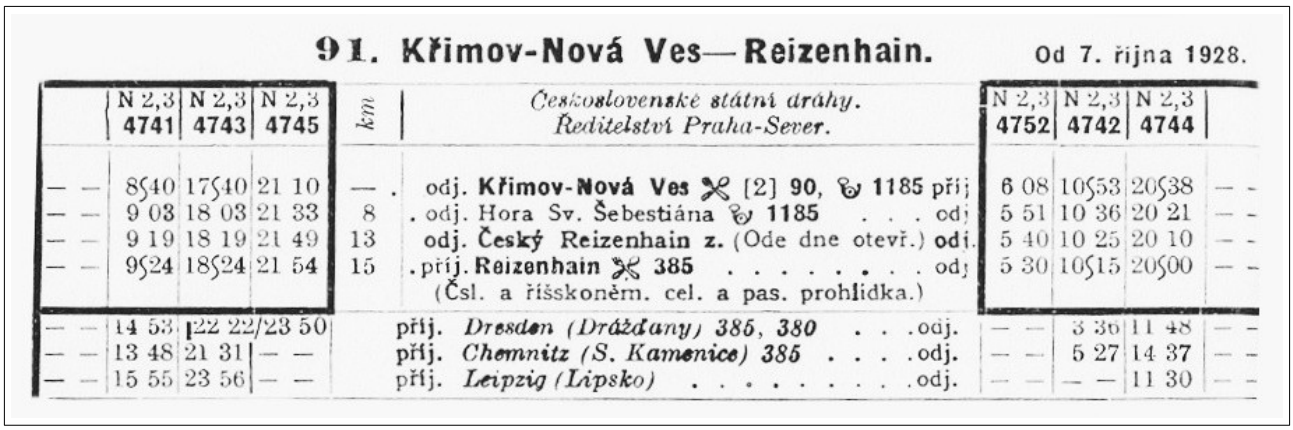
524.126, osobní rychlík na trati Vejprty - Chomutov. [Autor : K.F.Heck], datum pořízení : 1939

Osobní doprava byla po dlouhá léta zastoupena dvěma páry smíšených vlaků denně, ale zde jsou velmi netypicky i s vozy či oddíly první třídy. Vyšší hustota a rychlost osobní dopravy nastala motorizací koncem 30. let minulého století. Dopravu zajišťuje pět párů motorových osobních vlaků denně + další dva v neděli. Na trati před válkou jezdily věžáky M 120.3 (z dobové fotografie, 1934) a M 130.2.

Oblíbenější lokomotivy (354.444 až 7) ještě začátkem 30. let (do příchodu řady 464.0) vozily spolu s 364.0 často i jako přípřežní lázeňské rychlíky po páteřní trati ATE (Ústecko-teplická dráha) a BEB z Drážďan a Podmokel přes Ústí nad Labem až do Karlových Varů. Později přešly většinou na osobní dopravu do Prahy přes Lužnou.

Po roce 1938 při záboru pohraničí patřila trať DR (Německé říšské dráhy). Stejně jako lokomotivy, které po těchto tratích jezdily. Německé říšské dráhy zde během druhé světové války vedly jeden pár rychlíků z Chomutova do Chemnitzu. Je pravděpodobné, že rychlíkové a osobní spoje zajišťovala saská 38.2-3 doplněná i 524.1 a/nebo univerzální řadou 54.5 = 344.3 (není jisté, jak dlouho se zde za dob DR udržely motory).

Následují jízdní řády od roku 1928 až do konce osobního provozu na této trati.



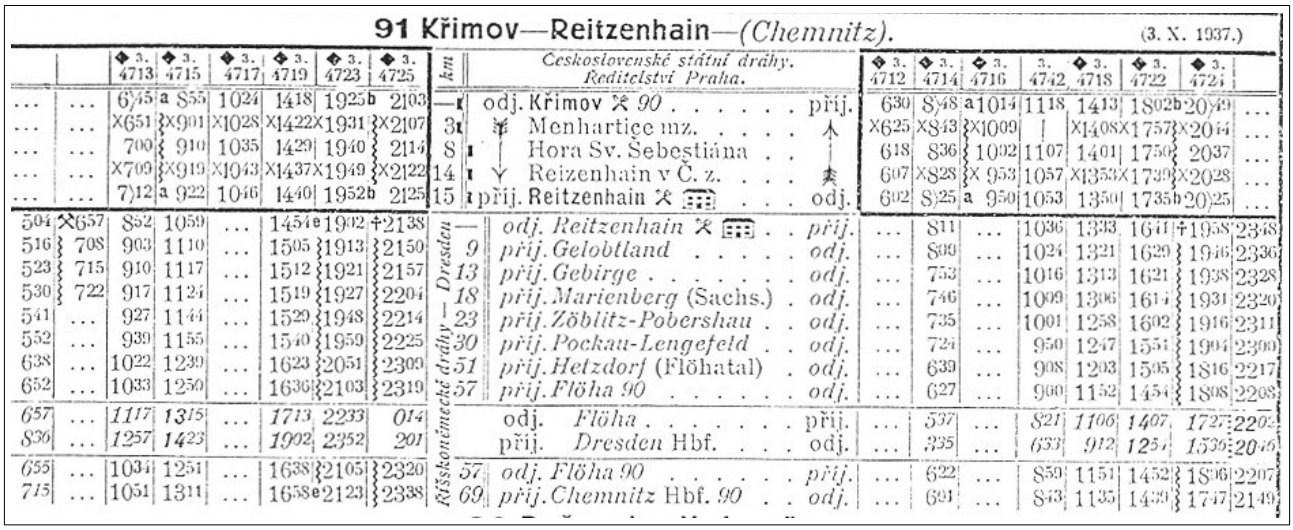
91. Křimov-Nová Ves—Reizenhain. Od 7. října 1928.

	N 2,3 4741	N 2,3 4743	N 2,3 4745	km	Československé státní dráhy. Ředitelství Praha-Sever.	N 2,3 4752	N 2,3 4742	N 2,3 4744	
— —	8§40	17§40	21 10	—	odj. **Křimov-Nová Ves** [2] **90**, **1185** příj	6 08	10§53	20§38	— —
— —	9 03	18 03	21 33	8	odj. Hora Sv. Šebestiána **1185** . . . odj	5 51	10 36	20 21	— —
— —	9 19	18 19	21 49	13	odj. **Český Reizenhain z.** (Ode dne otevř.) odj.	5 40	10 25	20 10	— —
— —	9§24	18§24	21 54	15	příj. **Reizenhain 385** . . . . . odj (Čsl. a říšskoněm. cel. a pas. prohlídka.)	5 30	10§15	20§00	— —
— —	14 53	22 22	23 50		příj. *Dresden (Drážďany) 385, 380* . . . odj.	— —	3 36	11 48	— —
— —	13 48	21 31	— —		příj. *Chemnitz (S. Kamenice) 385* . . . odj.	— —	5 27	14 37	— —
— —	15 55	23 56	— —		příj. *Leipzig (Lipsko)* . . . . . odj.	— —	— —	11 30	— —

V období od roku 1928 byly vypravovány tři páry osobních vlaků denně. [dobový jízdní řád]

				4741 II–III	4743 II–III	4745 II–III	4747 II–III	km	**91 Křimov-Reizenhain**	4752 II–III	4744 II–III	4746 II–III	4748 II–III				
—	—	—	—	4.15	7.28	17.50	21.30	—	odj. Křimov-Nová Ves [90] příj.	6.18	9.00	14.30	20.54	—	—	—	—
—	—	—	—	4.31	7.44	18.13	21 52	8	Hora Sv. Sebestiána	6.03	8.45	14.15	20.39	—	—	—	—
—	—	—	—	4.44	7.57	18.29	22.08	14	Reizenhain v. Č. z.	5.47	8.32	14.02	20.22	—	—	—	—
—	—	—	—	4.50	8.03	18.35	22.14	15	příj. **Reizenhain** . . . . odj.	5.40	8.25	13.55	20.15	—	—	—	—
—	—	—	—	7.41	10.59	21.14	—	—	příj. *Chemnitz i. S.* . . odj.	21.16	5.28	11.15	14.41	—	—	—	—

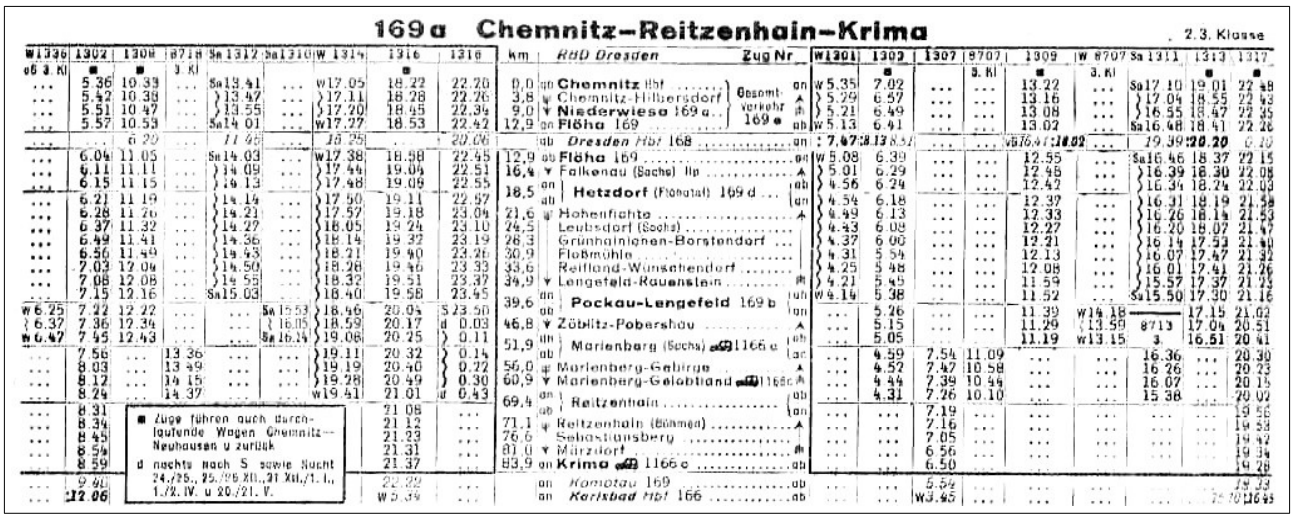
Roku 1931 už to bylo o jeden pár vlaků více, tzn. čtyři páry osobních vlaků denně. [dobový jízdní řád]



91 Křimov—Reitzenhain—*(Chemnitz).* (3. X. 1937.)

		◆ 3. 4713	◆ 3. 4715	◆ 3. 4717	◆ 3. 4719	◆ 3. 4723	◆ 3. 4725	km	Československé státní dráhy. Ředitelství Praha.	◆ 3. 4712	◆ 3. 4714	◆ 3. 4716	3. 4742	◆ 3. 4718	◆ 3. 4722	◆ 3. 4724	
...	...	6§45	a S55	10§24	14§18	19§25b	21§03	—	odj. Křimov 90 . . . . . příj.	6§30	S§48	a 10§14	11§18	14§13	18§02b	20§49	...
...	...	X651	X901	X1028	X1422	X1931	X2107	3	Menhartice mz.	X625	X843	X1009	|	X1408	X1757	X2044	...
...	...	700	910	1035	1429	1940	2114	8	Hora Sv. Šebestiána . .	618	S36	1002	1107	1401	1750	2037	...
...	...	X709	X919	X1043	X1437	X1949	X2122	14	Reizenhain v Č. z. . . .	607	X828	X 953	1057	X1353	X1739	X2028	...
...	...	7)12	a 922	1046	1440	1952b	2125	15	příj. Reitzenhain . . . odj.	602	S)25	a 950	1053	1350	1735b	2025	...
504	X657	852	1059	...	1454e	1902	†2138	—	*odj. Reitzenhain* . . *příj.*	...	S11	...	1036	1333	1641	†1958	2348
516	708	903	1110	...	1505	1913	2150	*9*	*příj. Gelobtland* . . . *odj.*	...	S09	...	1024	1321	1629	1946	2336
523	715	910	1117	...	1512	1921	2157	*13*	*příj. Gebirge* . . . . *odj.*	...	753	...	1016	1313	1621	1938	2328
530	722	917	1124	...	1519	1927	2204	*18*	*příj. Marienberg* (Sachs.) . *odj.*	...	746	...	1009	1306	1614	1931	2320
541	...	927	1144	...	1529	1948	2214	*23*	*příj. Zöblitz-Pobershau* . . *odj.*	...	735	...	1001	1258	1602	1916	2311
552	...	939	1155	...	1540	1959	2225	*30*	*příj. Pockau-Lengefeld* . . *odj.*	...	724	...	950	1247	1551	1904	2300
638	...	1022	1239	...	1623	2051	2309	*51*	*příj. Hetzdorf* (Flöhatal) . *odj.*	...	639	...	908	1203	1505	1816	2217
652	...	1033	1250	...	1636	2103	2319	*57*	*příj. Flöha 90* . . . . . *odj.*	...	627	...	900	1152	1454	1808	2208
657	...	*1117*	*1315*	...	*1713*	*2233*	*014*		odj. *Flöha* . . . . . příj.	...	*537*	...	*821*	*1106*	*1407*	*1727*	*2205*
836	...	*1257*	*1423*	...	*1902*	*2352*	*201*		příj. *Dresden* Hbf. . . . odj.	...	*335*	...	*653*	*912*	*1254*	*1536*	*2045*
655	...	1034	1251	...	1638	2105	2320	*57*	*odj. Flöha 90* . . . . . *příj.*	...	622	...	S59	1151	1452	1806	2207
715	...	1051	1311	...	1658e	2123	2338	*69*	*příj. Chemnitz* Hbf. *90* . . *odj.*	...	601	...	S43	1135	1439	1747	2149

V předválečném období r. 1937 již jezdilo 6 párů osobních vlaků denně.[dobový jízdní řád]



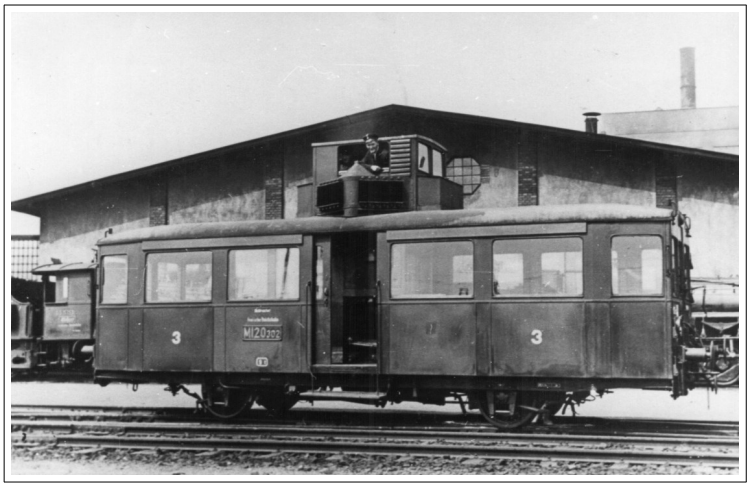
169a Chemnitz–Reitzenhain–Krima

V období druhé světové války vyjížděly dva rychlíky z Chemnitz až do Chomutova. Tyto rychlíky projížděli stanicí Hora sv. Šebestiána v 8:45 a 21:23. Na německou stranu mohli do rychlíku nastoupit cestující před osmou hodinou, tj. v 19:42. [dobový jízdní řád]

26. Chomutov-Křimov-N. Ves-Vejprty.

27. Křimov-Nová Ves-Reitzenhain.

Na jaře 1945 poslední jízdní řád uváděl jen dva páry osobních vlaků denně. Na německou stranu jezdil vlak ze stanice Hora sv. Šebestiána v 4:54 a 9:25. Do Křimova se cestující mohli vydat v 7:58 a v 11:05. [dobový jízdní řád]



M 120.3 [zdroj : autor neznámý]

2.4 nákladní přeprava

Průjezd nákladního vlaku do Reitzenhainu, Bezručovo údolí. [Autor : neznámý]

Prakticky ihned po otevření začaly na trati projíždět nákladní vlaky převážně z průmyslových oblastí Mostu, Duchcova a Chomutova. V některých dnech byla nákladní přeprava tak silná, že musela být ve směru z Čech omezena nebo i zastavena. Např. roku 1927 bylo přes stanici Reitzenhain přepraveno až 170 000 tun nákladu. Roku 1932 kapacita přepravy v průjezdné stanici Hora sv. Šebestiána přesáhla 100 nákladních vlaků denně! V této stanici probíhala tehdy ještě nakládka dřeva, rašeliny, provozního materiálu a kusových zásilek.

Z nákladních vagonů byly řazeny do nákladních vlaků otevřené vozy Vut (německá řada Om), U, menší Vu a Ul. Ze zavřených vozů pak Z, Zl, Zd nebo německé G (Kassel) a Gl (Dresden).

2.5 signalizace, návěstidla a výhybky

- Výpravka do roku 1940 měla modrý terč, nikoli zelený.

- Všechny výhybky jsou místně stavěné. Byly zabezpečeny Götzovými zámky a klíč zavěšoval výhybkář na tabuli pro zavěšování klíčů ve výhybkářské boudě.

- Závaží přestavovacích pák jsou bílo-černá. Kryty výměnových zámků jsou hranaté natřeny šedě (nejsou v žádném případě lemovány žlutou barvou).

- Kdyby výměny byly přestavovány ústředně, tedy pomocí drátovodů ze stavědel nebo DK, což ale v této stanici dle plánku v roce 1929 nebylo, měly by v té době závaží celobílá.

- Různorodost používaných stavědel byla u kkStB sjednocena v roce 1908 - 1912, kdy bylo za normované přijato stavědlo Siemens&Halske Vídeň, které i u ČSD v dvacátých letech platilo za standard.

Vjezdové návěstidlo do stanice Hora sv. Šebestiána. [zdroj : Jan Štefka, 1987]

Předvěst pro vjezd do stanice Hora sv. Šebestiána. [zdroj : Jan Štefka, 1987]

3. Zdroje a použitá literatura

1) V. Vašek, Stavby horských tratí z Chomutova v retrospekci i očima pamětníků, Památky Příroda
2) Život 2015, ročník 47, Oblastní muzeum v Chomutově, 2015
3) M. Jelen, Zrušené železniční tratě v Čechách, na Moravě a ve Slezku, nakl. Dokořán, 2009
4) J. Kadlec, Zaniklá železniční trať Křimov-Reitzenhain, Oblastní muzeum v Chomutově, 2005
5) Pamětní kniha stanice Hora sv. Šebestiána http://www.badatelna.eu/fond/2284/reprodukce/?zaznamId=1042001&reproId=1007329
6) http://zeleznice.vanovi.net - historik p. Luboš Váně
7) https://www.parostroj.net/technika/Navestidla/navestidla_1928.html
8) Případová studie Martina Tobische - Mlýny v Bezručově údolí
9) Fotodokumentace trati z roku 2006 – http://www.zeleznice.vanovi.net/soucasnost/mapka.php
10) Stav trati z roku 2008 – http://zrus-zan-zel.blog.cz/0805/13c-krimov-pohranicni
11) Zaniklá obec Menhartice – http://www.zanikleobce.cz/index.php?obec=52
12) Zaniklá obec Stráž – http://www.zanikleobce.cz/index.php?obec=86
13) Zaniklá ves Pohraniční – http://www.zanikleobce.cz/index.php?obec=71
14) Hora sv. Šebestiána – kostel – http://www.zanikleobce.cz/index.php?obec=3747
15) Tajemství železnic – Krušnohorským Semmeringem do Saska https://www.youtube.com/watch?v=VbK9O9Gc4rk
16) J. Kadlec, Krušnohorská železniční trať Chomutov-Vejprty, Tiskárna AKORD Chomutov, 2016