

kolektiv autorů

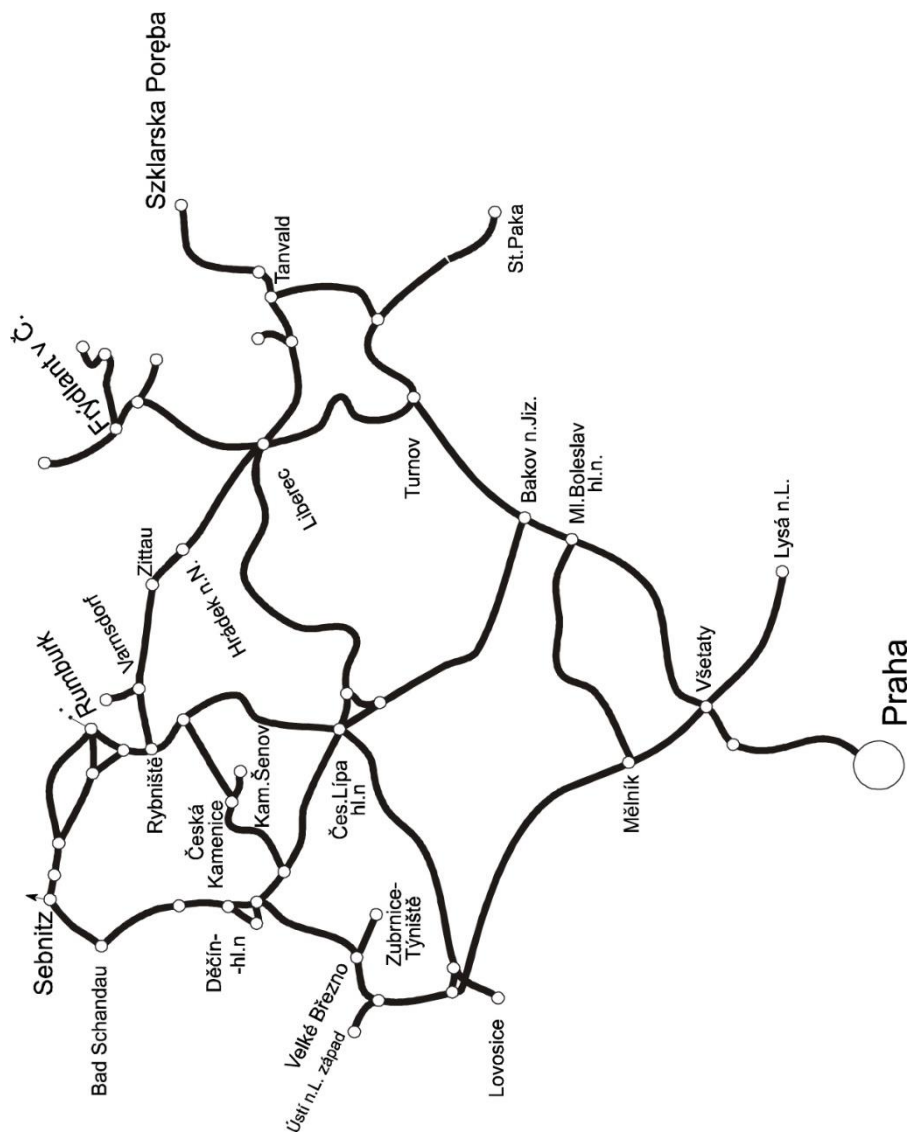
e-bohēm

PRŮVODCE PO ŽELEZNIČNÍCH TRATÍCH

Severní Čechy I

 KLUB ŽELEZNIČNÍCH
CESTOVATELŮ





kolektiv autorů

PRŮVODCE PO ŽELEZNIČNÍCH TRATÍCH

Severní Čechy I



KLUB

ŽELEZNIČNÍCH
ČESTOVATELŮ

e-bohēm

Průvodce po železničních tratích | Severní Čechy I

Text © Jan Emmer, František Melzer, Iva a Pavel Musilovi, Roman Provazník, Michal Roh, Petr Roneš (*), Zdeněk Vlk

Spolupráce a recenze: Jiří Breník, Jan Kašpar, Jiří Kotrman, Jiří Kühn, Petr Kühn, Vok Malínský (*), Marie Z. Veselá

Fotografie na obálce © Karel Bartoň, Petr Roneš

Fotografie © Jan Emmer, Petr Hodinec, Instagram @vlackovani, Petr Jelínek, Venca Kripner, Matěj Křepelka, KŽC, Klaus Meißner, Tadeáš Mičienka, Ondra Netušil, Jan Pešula, Michal Roh, Michal Roh ml., Petr Roneš, L. Sobík, Martin Strachota, Helena Šeflová, Robert Štingl, Aleš Tichý, Marcela Turková, Marie Z. Veselá, Václav Veselý, Jiří Vlk, Zdeněk Vlk, Zdeněk Vlk ml., Jiří Zelenka

Vydal e-bohém v roce 2023 jako svou 338. e-knihu.

První vydání.

© KŽC 2023

© e-bohém 2023

ISBN 978-80-7495-876-2 (PDF)

Obsah

Úvod	10
Vysvětlení použitých značek a zkratek	12
Symboly používané v textu.....	14
Uspořádání jednotlivých dílů	21
Seznam tratí podle čísel v jízdním řádu.....	22
Praha – Turnov (070/071).....	25
Historie a provoz	27
Technická charakteristika.....	30
Popis tratě.....	31
Vysvětlivky k tabulkám	49
Lysá nad Labem – Ústí nad Labem (072)	56
Historie a provoz	58
Technická charakteristika.....	60
Popis tratě.....	61
Vysvětlivky k tabulkám	76
Ústí nad Labem Střekov – Děčín (073)	83
Historie a provoz	85
Technická charakteristika.....	86
Popis tratě.....	87
Vysvětlivky k tabulkám	94
Velké Březno – Zubrnice-Týniště (073A).....	97
Historie a provoz	99
Technická charakteristika.....	102
Popis tratě.....	103
Vysvětlivky k tabulce	107

Mělník – Mladá Boleslav (076)	109
Historie a provoz	111
Technická charakteristika.....	114
Vysvětlivky k tabulkám	122
Stará Paka – Liberec (030-II).....	126
Historie a provoz	128
Technická charakteristika.....	130
Popis tratě.....	131
Vysvětlivky k tabulkám	143
Liberec – Harrachov – Szklarska Poręba (036).....	149
Historie a provoz	151
Technická charakteristika.....	153
Popis tratě.....	154
Vysvětlivky k tabulkám	167
Smržovka – Josefův Důl (034).....	171
Historie a provoz	173
Technická charakteristika.....	174
Popis tratě.....	175
Vysvětlivky k tabulce	178
Železný Brod – Tanvald (035).....	180
Historie a provoz	182
Technická charakteristika.....	183
Popis tratě.....	184
Vysvětlivky k tabulce	187
Liberec – Černousy – (Zawidów) (037)	189
Historie a provoz	191

Technická charakteristika.....	192
Popis tratě.....	193
Vysvětlivky k tabulkám	200
Frýdlant v Čechách – Jindřichovice pod Smrkem (037A)	203
Historie a provoz	205
Technická charakteristika.....	206
Popis tratě.....	207
Vysvětlivka k tabulkám	212
Raspenava – Bílý Potok pod Smrkem (038)	215
Historie a provoz	217
Technická charakteristika.....	218
Popis tratě.....	219
Vysvětlivky k tabulce	222
Liberec – Varnsdorf – Seifhennersdorf (089)	224
Historie a provoz	226
Technická charakteristika.....	228
Popis tratě.....	229
Vysvětlivky k tabulkám	237
Liberec – Benešov n. Ploučnicí (086).....	241
Historie a provoz	243
Technická charakteristika.....	246
Popis tratě.....	247
<i>Výhybna Žizníkov – Srní u České Lípy.....</i>	<i>262</i>
Historie a provoz	263
Technická charakteristika.....	264
Popis tratě.....	265

Vysvětlivky k tabulkám	266
Bakov nad Jizerou – Jedlová (080)	273
Historie a provoz	275
Technická charakteristika.....	277
Popis tratě.....	278
Vysvětlivky k tabulkám	290
Lovosice – Česká Lípa (087/114).....	295
Historie a provoz	297
Technická charakteristika.....	299
Popis tratě.....	300
<i>Velké Žernoseky – Žalhostice.....</i>	<i>308</i>
Historie a provoz	309
Technická charakteristika.....	310
Popis tratě.....	311
Vysvětlivky k tabulkám	313
Děčín – Benešov nad Ploučnicí – Rumburk (081)	318
Historie a provoz	320
Technická charakteristika.....	323
Popis tratě.....	324
<i>Rumburk – Ebersbach (Sachs).....</i>	<i>333</i>
Historie a provoz	334
Technická charakteristika.....	336
Popis tratě.....	337
Vysvětlivky k tabulkám	340
Česká Kamenice – Kamenický Šenov (082).....	345
Historie a provoz	347

Technická charakteristika.....	351
Popis tratě.....	352
Vysvětlivky k tabulce	355
Rumburk – Dolní Poustevna – Děčín hlavní nádraží (083)	357
Historie a provoz	359
Technická charakteristika.....	363
Popis tratě.....	365
<i>Děčín-Prostřední Žleb – Děčín východ</i>	<i>377</i>
Historie a provoz	378
Technická charakteristika.....	379
Popis tratě.....	380
Vysvětlivky k tabulkám	382
Rumburk – Panský – Mikulášovice (084)	387
Historie a provoz	389
Technická charakteristika.....	391
Popis tratě.....	392
<i>Krásná Lípa – Panský.....</i>	<i>396</i>
Historie a provoz	397
Technická charakteristika.....	398
Popis tratě	399
Vysvětlivky k tabulkám	401
Rybniště – Varnsdorf (085)	404
Historie a provoz	406
Technická charakteristika.....	408
Popis tratě.....	409
Vysvětlivky k tabulce	411

Prameny a literatura	415
Náčrtky stanic.....	416

Úvod

Vážení přátelé,

elektronická publikace, kterou právě sledujete na displeji svého zařízení, je jedním z dílů průvodců po České republice. Popisuje naši vlast z pozice cestovatele, který se za krásami a historií dopravuje vlakem. S podobnými příručkami se často setkáváme v zahraničí, a to nejen v zemích s rozvinutou železniční dopravou a čilým turistickým ruchem. Před lety bylo možno v našich knihkupectvích zakoupit průvodce po železnici bývalé NDR.

I u nás vycházel např. Řivnáčův průvodce po Království českém (poprvé v roce 1882), v němž jsou naše nejdůležitější železniční tratě té doby poměrně dobře popsány.

Po roce 1948 byly jakékoliv podrobnější informace týkající se provozního a technického zázemí železnice utajovány a nemohly být zveřejněny. V pozdějších letech byla upřednostňována silniční doprava a v edičních plánech našich nakladatelství se pro podobné publikace nenašlo místo.

Od roku 1999 jsme pod hlavičkou Klubu železničních cestovatelů (KŽC) vydávali v sešitové podobě průvodce po jednotlivých železničních tratích jako přílohu klubového zpravodaje Dráhař.

Nyní přecházíme k elektronickému zpracování tratí řazených do souborů podle ucelených oblastí. Čím se náš Průvodce odlišuje od obdobných publikací, které se na našem trhu v současnosti objevují? Především tím, že není zaměřený pouze na jednu trať, ale ve své finální podobě (13 dílů) by měl obsáhnout celou železniční síť v ČR, a to v současných podmínkách. Tomu také musí odpovídat i rozsah popisu, který jednotlivým tratím věnujeme.

Průvodce nejsou určeny pouze železničářům a fanouškům pohybujícím se v okolí dráhy. Vydavateli a autorům nešlo o výčet podrobných historických událostí popisovaných míst – ty budou omezeny jen na základní údaje o datech zahájení a provozu.

Cílem průvodců je poskytnout především praktické informace pro turistiku a běžné cestování. Snahou bylo popsat, pokud možno populárním a i naprostému laikovi srozumitelným způsobem některá železniční zařízení i různé zajímavosti, které jakýmkoliv způsobem ovlivňují jízdu vlaků. V některých případech jsme se záměrně odchýlili od železniční předpisové terminologie, případně jsme daný popis funkce či zařízení zjednodušili.

Přejeme vám, abyste v těchto průvodcích našli vše potřebné k toulkám po naší vlasti a ty se tak staly trvalým společníkem na vašich cestách.

Kolektiv autorů

Vysvětlení použitých značek a zkratek

Historie a provoz

Kategorizace tratí:

Hlavní tah (koridor) – nejdůležitější tratě s rozhodujícím významem pro železniční dopravu, včetně mezistátní.

Hlavní (celostátní) trať – důležité tratě, významné především pro rychlíkovou a dálkovou nákladní dopravu.

Místní (regionální) trať – tratě místního významu, které svými parametry zpravidla nedovolují širší využití.

Technická charakteristika

DZZ – dálkové zabezpečovací zařízení – stanice a ostatní dopravní určitého traťového úseku jsou ovládány centrálně z jednoho místa.

Zjednodušené řízení vlakové dopravy – jízda vlaků je řízena zvláštním předpisem, křižování a předjíždění zajišťuje vlakový personál v určených dopravních po domluvě s výpravčím určené (dirigující) stanice.

Popis trati

Údaje vpravo a vlevo jsou v zásadě posuzovány podle popisovaného směru jízdy vlaku. Na případné odchylky od tohoto pravidla (sunutí vlaku mezi různými obvody stanice apod.) je čtenář zvlášť upozorněn v textu.

Vlaky osobní dopravy – vlaky s přepravou cestujících bez ohledu na jejich druh (rychlíky, osobní vlaky, ...).

Staničení – přesné měření vzdálenosti trati od určeného výchozího bodu (zpravidla se jedná o stanici, z níž trať vychází).

Zhlaví – část dopravní s kolejovým rozvětvením, ve které se traťová kolej rozděluje výhybkami do dalších kolejí. Menší železniční stanice mají dvě zhlaví (na každém konci jedno), rozsáhlejší stanice s větším počtem obvodů pak mohou mít zhlaví víc.

Prostorový oddíl – část trati ohraničená návěstidly, v níž se může nacházet pouze jeden vlak téhož směru. Zpravidla to bývá úsek mezi dvěma železničními stanicemi, při větší hustotě provozu nebo při velké vzdálenosti mezi

stanicemi může být tento úsek rozdělen (hláskami, hradly, oddílovými návěstidly autobloku).

Samovratné výhybky – výhybky, které jsou v základní poloze nastavené na určenou kolej. Při jízdě vlaku z jiné koleje se tyto výhybky jízdou vlaku samy přestaví, ale po jeho projetí se samočinně vrátí zpět do původní polohy. Často se používají také u tramvajových tratí.

Symboły používané v textu

	půjčovna kol
ø	významná církevní stavba
	hradní zřícenina: [nepřístupná], volně přístupná, přístup s průvodcem nebo zpoplatněný
	zámek (hrad): [nepřístupný (využitý jinak)], přístupný s průvodcem
	muzeum, památník, expozice
	stavební památky ostatní (opevnění, lidová architektura): [nepřístupné], volně přístupné, přístupné s průvodcem
	městská památková zóna
	rodiště (působíště) významné osoby
	lázně, léčivý pramen
	nemocnice
	v místě provoz tramvají
	v místě provoz trolejbusů
	v dosahu stanice metra (pouze v Praze)
	říční přístav pro osobní lodě
	zoo
	botanická zahrada, arboretum
	visutá lanovka, výtah
	pozemní lanovka
	místo vhodné pro turistiku
	možnost koupání (koupaliště, bazén)
	veřejné tábořiště
	kemp
	rozhledna
	větrný mlýn
#	zrušená trať
	trať v muzejním, případně v turistickém provozu

	železniční památka, příp. kuriozita (zahradní železnice apod.)
	významná stavba technického charakteru (viadukt, most...)
	technické památky (zajímavosti) ostatní
	archeologické naleziště
	přírodní zajímavost
	přírodní rezervace, chráněná krajinná oblast
	národní park
	místo zajímavé pro fotografie

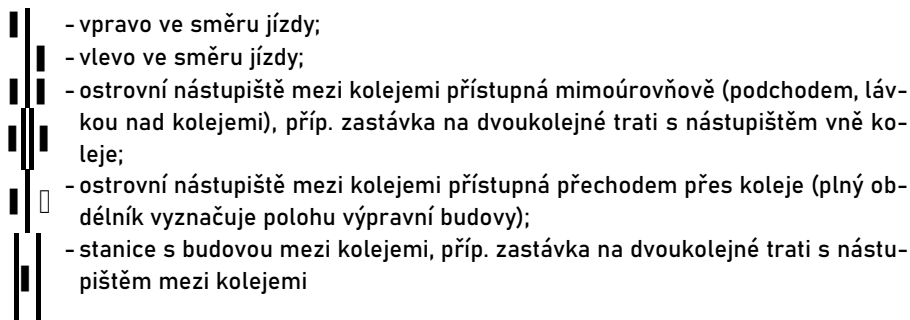
Přehledná tabulka dopraven a zastávek

Typy tratí a objekty na nich

	jednokolejná trať
	vícekolejná trať (počet svislých čar odpovídá počtu traťových kolejí)
	dopravna s kolejovým rozvětvením
	dopravna s rozsáhlejším (příp. specifickým) kolejovým rozvětvením

Náčrtky těchto dopraven naleznete v samostatné části této publikace.

Poloha staniční (výpravní) budovy vzhledem k danému směru jízdy



Nadmořská výška

Nadmořské výšky stanic jsou udávány podle baltského výškového systému a vycházejí ze současných měření s použitím GPS. Nemusí proto zcela souhlasit s hodnotami na tabulkách, které můžeme na některých stanicích také nalézt. Na nich jsou však údaje nadmořské výšky uváděny ještě dle jadranského výškového systému, který se u nás dříve používal.

Typ dopravní

ŽST	železniční stanice – doprava s kolejovým rozvětvením, sloužící ke křižování a předjíždění vlaků, odbavování cestujících a zboží, popř. i k dalším úkonům
ŽST ●	železniční stanice ovládaná dálkově
⚡ ŽST	doprava s kolejovým rozvětvením na trati se zjednodušeným řízením vlakové dopravy, sloužící ke křižování a předjíždění vlaků. Většinou slouží i k odbavování cestujících, případně zboží
Výh	výhybna – doprava s kolejovým rozvětvením, určená pouze ke křižování a předjíždění vlaků. Není určena k nástupu či výstupu cestujících a vlaky osobní dopravy zde zpravidla nezastavují
z	zastávka – slouží k nástupu a výstupu cestujících, nemá kolejové rozvětvení
nz	zastávka a nákladíště – zastávka s dalšími kolejemi, sloužícími k nakládce a vykládce vozů. Není určena ke křižování a předjíždění vlaků

n	nákladíště – místo na trati s dalšími kolejemi, sloužícími pouze k nakládce a vykládce vozů. Není určeno ke křižování a předjíždění vlaků, ani k nástupu či výstupu cestujících. Vlak osobní dopravy zde nezastavují
Odb	odbočka – místo mimo železniční stanici, kde se oddělují dvě tratě, případně spojka mezi traťovými kolejemi vícekolejné tratě, či místo na vícekolejné trati, kde dochází ke změně počtu traťových kolejí
vl	vlečka odbočující z traťové koleje mimo železniční stanici
db	dopravní body ostatní (státní hranice, odbočná výhybka, resp. staniční zhlaví ve stanicích se specifickým rozvětvením kolejiště apod.)

Staniční zabezpečovací zařízení

x	výhybky nejsou závislé na návěstidle – nejjednodušší zabezpečovací zařízení, výhybky jsou přestavovány ručně na místě, vlaku není návěstěna příkazaná rychlost jízdy přes výhybky (tu je nutno trvale snížit v celém obvodu příslušné dopravy)
m	mechanické zabezpečovací zařízení – výhybky jsou přestavovány ručně na místě, rychlost jízdy je však vlaku návěstěna
úsv	výhybky jsou přestavovány na dálku (pomocí drátovodů, příp. elektromotorem), rychlost jízdy je vlaku návěstěna
r	releové, popř. elektronické zabezpečovací zařízení – splňuje ve zvýšené míře požadavky na bezpečnost, většina úkonů je automatizována, rychlost jízdy je vlaku návěstěna, návěstidla jsou vždy světelná

Zabezpečení jízdy vlaků mezi stanicemi

	telefonicky – úsek mezi sousedními stanicemi není vybaven žádným traťovým zabezpečovacím zařízením, jízda vlaků je zabezpečena pouze na základě telefonické domluvy mezi výpravčími;
	telefonicky, popř. vysílačkou na základě domluvy mezi vlakovým personálem a výpravčím určené (dirigující) stanice na trati se zjednodušeným řízením vlakové dopravy;
P	poloautomatický blok – traťové zabezpečovací zařízení, které sousedním stanicím nedovoluje uskutečnit vzájemně se ohrožující jízdy vlaků na trati;
A	automatický blok (autoblok) – jako v předešlém případě, řada úkonů je však zajišťována automaticky bez zásahu člověka; trať je rovnoměrně rozdělena do

	několika prostorových oddílů krytých světelnými na sobě závislými návěstidly ovládanými samočinně jízdou vlaku;
AH	automatické hradlo – stejně jako autoblok, vlaky stejného směru ale jezdí v mezistaniční vzdálenosti, případně je počet prostorových oddílů proti tratím s autoblokem omezen.

Poznámka

[2]	vzdálenost stanice od stejnojmenné obce v km
	pracoviště zajišťující provoz a údržbu lokomotiv, dříve lokomotivní depo (výtopna
↓	vlaky s přepravou cestujících tímto místem pouze projíždějí
⊘	výhybky se samovratnými přestavníky
	mechanická návěstidla

Náčrtky železničních stanic

	kolej normálního rozchodu (1435 mm)
	kolej úzkého rozchodu
.....	zrušená (nepoužívaná) kolej
- - -	vlečka
	nadjezd
	tunel
	nádražní (výpravní) budova
	stavědlo
	lokomotivní depo (pracoviště zajišťující provoz a údržbu lokomotiv, případně motorových vozů)
	ostatní budovy v obvodu stanice

	ostrovní nástupiště, přechod přes koleje
	točna, rotunda
	návěstidlo světelné stožárové
	návěstidlo světelné trpasličí
	návěstidlo mechanické – jednoramenné, dvouramenné
	lichoběžníková tabulka – nahrazuje vjezdové návěstidlo do dopravy na trati se zjednodušeným řízením vlakové dopravy
	předvěst před stanicí (odbočkou) – mechanická, světelná
 4 x	upozorňovadla před předvěstí do stanice (odbočky), číslice udává jejich počet
	předvěst před návěstidlem na širé trati – mechanická, světelná
 3 x	upozorňovadla před předvěstí na širé trati, číslice udává jejich počet
	tabulka s křížem (nahrazuje předvěst před návěstidlem na některých vedlejších tratích)
	seřaďovací návěstidlo mechanické
	přejezdník (návěstidlo, informující strojvedoucí o stavu přejezdového zabezpečovacího zařízení)
	přejezd s výstražníky
	přejezd se závorami

Náčrtky mají pouze informativní charakter. Jejich cílem je vytvořit předběžnou představu o uspořádání a technických možnostech příslušné stanice,

případně jiného dopravního bodu. S ohledem na rozsáhlé přestavby, které na našich tratích probíhají, není často dost dobře možné, podchytit všechny změny, k nimž v poslední době došlo, zvláště když o některých stavebních akcích bývá často rozhodováno téměř ze dne na den. Ale i tak se domníváme, že tyto náčrtky nejen obohatí vaši představu o dané trati, ale mohou posloužit i jako inspirace pro železniční modeláře, případně pak i pro ty, kteří se zaměřují na tvorbu a editaci počítačových železničních simulátorů.

Vysvětlivky k přehledné mapě

	jednokolejná trať
	vícekolejná trať (počet čar odpovídá počtu traťových kolejí)
	zrušená trať
	vlečka
	železniční stanice, sloužící i pro nástup a výstup cestujících
	železniční stanice, která není určena pro nástup a výstup cestujících, nákladní nádraží, výhybna
	zastávka
	zastávka a nákladíště
	nákladíště (není určeno pro nástup a výstup cestujících)
	odbočka

Uspořádání jednotlivých dílů

Název	Obsahuje tratě č.	Poznámka
Z Prahy na východ	010–012, 014–018, 021, 023–027, 031 ¹ –I	
Český ráj a Podkrkonoší	020, 030 ² –I, 031 ³ –II, 032, 040–047, 060–064, 074, 231–233	připravujeme
Severní Čechy I	030 ⁴ –II, 034, 035, 036, 037, 038, 070–073, (073A) ⁵ , 076, 080–087, 089, 114 ⁶	právě vychází
Severní Čechy II	090–097, 110, 111, 113, 114 ⁷ , 120–126, 130–132, 134, 135, 137	připravujeme
Západní Čechy I	140–142, 144–149, 160–162, 164, 174	připravujeme
Západní Čechy II	170 ⁸ –II, 177–179, 180–186, 191, 192, 194, 197, 198	
Z Prahy na jihozápad	170 ⁹ –I, 171–173, 175, 176, 190, 193, 195, 196, 200, 203, 204	připravujeme
Z Prahy na jih	199, 201, 202, 210, 212, 220–229, 230, 235–238	
Jižní Morava	240, 241, 243, 244, 246, 250–253, 255–257, 260–262	
Haná	270, 300, 301, 304–309	
Severozápadní Morava	290, 291, 292, 294, 295, 297, 298, 310, 312, 313	
Severovýchodní Morava	271, 276–279, 280–282, 313, 314–317, 320–323, 325	
Jihovýchodní Morava	303, 330, 331, 340–343	

¹ Pardubice – Hradec Králové.

² Jaroměř – Stará Paka.

³ Hradec Králové – Jaroměř.

⁴ Stará Paka – Liberec.

⁵ Velké Březno – Zubrnice-Týniště.

⁶ Lovosice – Litoměřice horní nádr.

⁷ Lovosice – Postoloprty.

⁸ Plzeň – Klatovy.

⁹ Beroun – Plzeň.

Seznam tratí podle čísel v jízdním řádu

(v závorce je uvedeno číslo trati dle JŘ v době vydání této publikace)

Číslo trati	Strana	Poznámka
010–028, 030–I	-	jiné díly
030–II	126	úsek Stará Paka – Liberec
031, 032	-	jiné díly
034	171	
035	180	
036	149	
037	189	
038	215	
040–064	-	jiné díly
070, 071	25	
071	-	jiné díly
072	56	
073	83	
(073A)	97	Velké Březno – Zubrnice-Týniště
074	-	jiné díly
076	109	
080	273	
081	318	
082	345	
083	357	
084	387	
085	404	
086	241	
087	295	
089	224	
090–113	-	jiné díly
114–I	295	úsek Lovosice – Litoměřice horní nádr.

Popis tratí obsažených v této publikaci vychází ze stavu v létě 2022.

Praha – Turnov



Na předchozí straně:

Osobní vlak z Mladé Boleslavi čeká v lednu 2020 na odjezd ze stanice Praha-Satalice. (Foto: Michal Roh)

Historie a provoz

Hlavní trať byla vybudována v letech 1864–65. Koncesi ke stavbě obdrželo družstvo na stavbu dráhy, jehož členy byli mimo jiné i Hugo Thurn-Taxis, průmyslníci Leitenberger, Liebig, Lanna a další, v srpnu 1863. Dne 24. května 1864 pak byla ustavena společnost Turnovsko-kralupsko-pražské dráhy (TKPE). Stavbu úseku Neratovice – Turnov prováděli stavitelé Vojtěch Lanna a Jan Schebek. Úsek z Neratovic do Prahy stavělo podnikatelství G. Sölch a A. Tichý a část z Libně na dnešní hlavní nádraží TKPE ve vlastní režii, kromě žižkovského tunelu, který stavěla firma Františka Rzihy. Stavba tratě v některých úsecích byla velmi obtížná – jmenujme např. viadukt u Krnska, most přes Labe u Neratovic, žižkovský tunel nebo viadukt přes Rokytku a na něj navazující 15 m vysoký násep překonávající libeňské údolí. V roce 1882 byla TKPE sloučena se společností České severní dráhy (BNB), se kterou měla shodný lokomotivní i vozový park, společné ředitelství apod. K zestátnění BNB došlo v roce 1908. Trať, spojující průmyslový sever Čech s vltavsko-labskou vodní cestou, umožnila také levnější dopravu kladenského uhlí do Liberce a okolí. Velký význam měla pro cukrovarnický průmysl. Odbočovalo z ní celkem 12 cukrovarnických vleček o souhrnné délce přes 35 km.

Uvedení do provozu	16. 10. 1865 Turnov – Neratovice (a dále do Kralup nad Vltavou) 23. 10. 1871 Neratovice – Praha Čakovice (pro nákladní vlaky) 23. 10. 1871 Neratovice – Praha Čakovice (pro osobní vlaky) 28. 10. 1872 Praha Čakovice – Praha hlavní nádraží 1. 9. 2008 Praha Čakovice – Praha hlavní nádraží
Zastavení provozu	1. 9. 2008 Odb. Balabenka – Praha hl. n.
Původní vlastník	TKPE, resp. BNB
Zestátnění	1. 1. 1908
Elektrifikace	27. 4. 1928 ¹⁰ Praha hl. n. – Praha-Vysočany 28. 5. 1976 Praha-Vysočany – Odb. Skály (– Lysá n. Lab.)

V současné době jezdí po trati ve dvouhodinovém taktu rychlíky z Prahy do Turnova (resp. Tanvaldu) dopravce ARRIVA Vlaky a celá řada osobních vlaků Českých drah. Část jich pokračuje ze Všetat do Mělníka. Kromě toho jezdí

¹⁰ Stejnoseměrným systémem 1,5 kV. V roce 1962 (15. května) bylo napětí v troleji změněno na 3 kV. Zároveň se zprovozněním přeložky (nové spojení) v roce 2008 na ní byl zahájen i elektrický provoz.

v pracovní dny po trati Praha (Masarykovo nádraží) – Praha-Čakovice v hodinovém taktu osobní vlaky v rámci Pražské integrované dopravy, jejichž provoz zajišťuje společnost KŽC Doprava. O letních víkendech je nabídka rychlíků navýšena o další spoje do oblasti Kokořínska a Lužických hor, které zajišťuje rovněž KŽC Doprava. Z pohledu nákladní dopravy projede v úseku Všetaty, resp. Mladá Boleslav – Turnov několik nákladních vlaků denně. Úsek Praha-Vysočany – Neratovice – Všetaty je obsluhován pouze manipulačními vlaky. Nejvýznamnějšími přepravci v okolí tratě jsou Linde Gas, Gorenje, Spolana Neratovice a Škoda Auto. Na trati operují i soukromí dopravci odvázející například obilniny nebo kalamitní dřevo. Přestože tato trať byla vždy poměrně důležitou spojnici, nebyla jí v minulosti věnována taková pozornost, jakou by si zasloužila. I výhledové plány na její elektrizaci z počátku šedesátých let byly za normalizace smeteny ze stolu, protože ti, kteří o koncepci dopravy rozhodovali, preferovali především dopravu silniční. Proto byla také z Prahy ve směru na Turnov vybudována „rychlostní silnice“ dálničního typu (dnes dálnice D10), zatímco železniční trať se kromě nejn nutnějších oprav žádné výrazné modernizace nedočkala. Tím pádem je bohužel železniční spojení Prahy s Mělníkem či Mladou Boleslaví proti silničnímu příliš zdoluhavé. V současné době se připravuje komplexní přestavba mladoboleslavského uzlu, jehož součástí by nejprve měla být rekonstrukce stávajícího hlavního nádraží včetně záústěných tratí a později výstavba nového nádraží v centru města spolu s bezděčínskou a ptáckou spojkou. Zároveň by měla být zprovozněna tzv. všejanská spojka, nová trať z Lysé nad Labem přes Milovice do Čachovic. Po jejím uvedení do provozu by měla sloužit především pro dálkovou dopravu; zároveň by mělo dojít ke zkrácení cestovních časů. Dokončení těchto akcí je naplánováno na rok 2030.

Provoz rychlíků zajišťují motorové jednotky řady 845 dopravce ARRIVA Vlaky a motorové lokomotivy řady 749 společnosti KŽC Doprava. V osobní dopravě jsou nasazovány především motorové lokomotivy řady 750.7 s vratnými soupravami a motorové vozy řady 853 a 843. Kyvadlová doprava do Prahy-Čakovic je vedena motorovými jednotkami řady 813.2 dopravce KŽC Doprava. Dopravce ČD Cargo nasazuje na průběžné nákladní vlaky

především stroje řad 750, 753.6 a 753.7. Manipulační vlaky jsou nejčastěji v režii „Kocourů“ řady 742 nebo jejich mladších kolegů řady 742.71.



Na dobové pohlednici je zachycena i část původního nádraží společnosti TKPE na dnešním pražském hlavním nádraží. V pozadí je dobře viditelná i Fantova budova a budova Národního muzea.
(Foto: sbírka Michala Roha)

Technická charakteristika

Počet traťových kolejí	1 (jedna), v úseku Praha hl. n. – Odb. Skály 2 (dvě) ¹¹
Délka	103,8 km
Nejvyšší rychlost	100 km/h
Napájecí soustava	3 kV DC (Praha hl. n. – Odb. Skály)
Největší sklon	12 ‰ Praha-Vysočany – Praha-Satalice (stoupá) 10 ‰ km 62,9 – Ml. Boleslav hl. n. (klesá)
Nejnižše položená stanice	Neratovice (166 m n. m.)
Nejvýše položená stanice	Praha-Satalice (285 m n. m.)
Nejnižše položené místo na trati	km 35,350 – 162 m n. m. ¹²
Nejvýše položené místo na trati	ŽST Praha-Satalice – 285 m n. m.
Převýšení trati	123 m

Na trati je jeden tunel mezi stanicemi (dopravními body) Praha hl. n. – Praha-Vysočany (Odbočka Balabenka) o délce 1 316 m. Další tunel o délce 303 m se nacházel na zrušeném úseku Praha hl. n. – Výhybna Vítkov.

V úseku Praha hl. n. – Praha-Vysočany je trať vybavena DZZ, doprava je řízena z centrálního dispečerského pracoviště (CDP). Stanice Byšice a Chotětov jsou dálkově řízeny z Kropáčovy Vrutice.

¹¹ Původně se jednalo o prostý souběh dvou tratí, tratě TPKE z Prahy hl. n. do Turnova a tratě ŌNWB z Prahy-Těšnova do Lysé nad Labem. V době parního provozu byly s ohledem na velké stoupání vlaky jedoucí z Prahy značně pomalejší než vlaky v opačném směru. Proto byla po zdvoukolejnění lysecké trati vybudována na konci souběhu mezi všetatskou tratí a druhou kolejí lysecké trati jednoduchá spojka. Pravá kolej (posuzováno ve směru od Prahy) byla ponechána pro vlaky jedoucí z Vysočan do Lysé nad Labem, levá pak začala sloužit jen pro vlaky z Vysočan do Všetat. Prostřední kolej, po níž jezdily vlaky po spádu z Lysé do Vysočan a která tím pádem byla rychleji uvolňovaná, začaly využívat i vlaky ze Všetat. Uvedeným zásahem se propustnost tratě na úseku do Satalic částečně zvýšila. V současné době probíhá rozsáhlá rekonstrukce trati z Prahy-Vysočan do Lysé nad Labem, při níž by měly být všechny tři koleje na Odbočce Skály (která se změní na výhybnu) propojeny a elektrifikovány. Dokončení této rekonstrukce je plánováno na rok 2024.

¹² Neratovice – Tišice.

Popis tratě

Praha hlavní nádraží (dříve Praha nádraží Fr. Josefa, Praha Wilsonovo nádraží)  

Dnes nejvýznamnější pražské nádraží, původně sloužící pro směr od Vídně a Tábora (KFJE), od roku 1872 spojené přes Vyšehrad s tratí do Plzně a přes Hrabovku s tratí směr Olomouc. V roce 1872 byla otevřena Turnovsko-kralupsko-pražská dráha přes Vítkov, která měla původně své vlastní nádraží. To se nacházelo na ploše mezi nádražím KFJE a úpatím Vinohrad. Staniční budova byla jednopatrová, dále zde byla výtopna s točnou a vodárna. Výtopna se v pozmeněné podobě dochovala do dnešních dnů, ostatní budovy byly při rozšiřování hlavního nádraží zbourány. Původní staniční budova KFJE byla zbořena v letech 1904–5. V roce 1909 byla nahrazena novou Fantovou budovou. V roce 1974, v souvislosti s otevřením prvního úseku pražského metra, byla předána do užívání nová odbavovací hala, přičemž Fantova budova od té doby slouží především pro zaměstnance. V roce 1994 byl rozšířen počet ostrovních nástupišť z dřívějších pěti na sedm.

*Stanici opouštíte tzv. Novým spojením, tvořeným soustavou tratí napojujících pražské hlavní nádraží na tratě vedoucí východním a severním směrem. Budováno bylo v letech 2004–8 s cílem nahradit původní málo výkonnou jednokolejnou trať a tím i zvýšit propustnost a kapacitu pražského uzlu. Po výjezdu ze stanice můžeme po pravé ruce ještě zahlédnout zbytek tělesa po původní trati směřující na dnes již zrušenou **Výhybnu Vítkov**, upraveného na cyklostezku. Nalevo od nás vede nová dvoukolejná trať směr Praha-Libeň – Kolín. Vjíždíme do tunelu, po jeho projetí se nám po levé ruce dole otevře výhled na pražskou čtvrť Karlín, za ním na kopci pak můžeme spatřit sídliště v severních částech našeho hlavního města. Nadjedeme jednu z traťových kolejí (kol. č. 401) vedoucích z Masarykova nádraží, která nás nyní bude po pravé straně doprovázet. Zleva se k nám připojí druhá kolej (402) z Masarykova nádraží. Nadjedeme trať z Prahy do Kolína, napravo mineme novou budovu centrálního dispečerského pracoviště (CDP), odkud jsou po provozní stránce dnes řízeny všechny tratě v západní části České republiky a dále jsou odtud dálkově ovládány stanice na některých tratích (Praha – Česká Třebová, Praha – Kralupy nad Vltavou, Praha – Plzeň – Cheb, Praha – Tábor, ...), jejichž počet by měl být v budoucnu postupně rozšiřován.*

Vzápětí následuje dálkově ovládaná

Odbočka Balabenka,

kde se od nás oddělí spojka k holešovické přeložce (Praha-Libeň – Praha-Holešovice – Praha-Bubeneč), kterou spolu se Sokolovskou ulicí překročíme po jednom z několika mostů. Zprava na naši úroveň vystoupá spojka ze stanice Praha-Libeň do Vysočan (vybudovaná v roce 1979), která nás bude chvíli doprovázet. Na pravé straně nyní zahlédneme pozůstatky (část náspu a zbytek koleji) trati z Prahy-Těšnova, zrušené v roce 1984, a náš vlak dojede do stanice

Praha Vysočany (dříve Vysočany). 🏠 🚶

Původní staniční budova byla položena uprostřed kolejíště. Stanice v této podobě byla v provozu od roku 1873, kdy byla zprovozněna trať Rakouské severozápadní dráhy z Těšnova do Nymburka. Dříve odtud odbočovala jedna z větví vlečky do průmyslového komplexu ČKD. V této stanici dnes probíhá rozsáhlá přestavba. Zprovozněna je nová odbavovací budova se vstupem z Paříkovy ulice, zatím jen s omezeným rozsahem služeb, které by měly být ovšem postupně rozšiřovány. Zároveň dochází k určitým změnám v konfiguraci kolejíště a jsou zde zřízena ostrovní nástupiště přístupná podchody. Dokončení stavby je naplánováno na rok 2024.

*Po mostě přetneme Vysočanskou ulici, vpravo mineme pozůstatky bývalého areálu ČKD, měnící se na moderní čtvrť obytných a kancelářských budov. Po levé straně máme zahrádkářskou kolonii, vpravo se vystřídají sídliště Hloubětín, Lehovec a nakonec Černý Most s řadou obchodů. Zajímavý je původ názvu této čtvrtě, který byl vytvořen na základě místního pojmenování podle starého kamenného mostu přes železniční trať. Naši pozornosti jistě neunikne stanice metra Rajská zahrada v nevelké vzdálenosti od tratě. Jako součást rekonstrukce této tratě by měla v těchto místech vzniknout i nová zastávka **Praha-Rajská zahrada**. Její otevření je plánováno do konce roku 2022.*

Následuje

Odbočka Skály,

kde se odpojíme od dvoukolejné tratě do Lysé nad Labem. Na několik okamžiků se vlak ponoří do skalnatého zářezu, trať stále stoupá a dosahuje rozvodí Labe a Vltavy. Obloukem dojedeme do stanice

Praha-Satalice (dříve Satalice). ▲

Název obce byl původně nadávkou. Je odvozen od staročeského „sátat“ – strčit do někohu, udeřit někým o zem. Obec je od roku 1976 součástí Prahy. Na konci Satalic se nachází přírodní památka Satalická bažantnice

o rozloze 15 ha s výskytem vzácných druhů hmyzu vázaných na staré stromy. Nedaleká Vínův je východiskem turistů na zbytky hradu Jenštejn (věž).

Projíždíme zástavbou a také křížíme přibližovací prostor letiště ve Kbélích, které slouží k odletům charterových letů politiků, sportovců a dalších speciálních letů a také jako vojenské letiště. Je to také první pražské dopravní letiště (první let Praha-Bratislava se uskutečnil 28. 10. 1923), do roku 1937 v Praze jediné.

Odtud vede podél trati pěkná pěší cesta, kterou můžeme dojít do několika kbelských parků, vhodných k procházkám nebo městskému sportování. Následuje zastávka

Praha-Kbely (dříve Kbely u Prahy). 🏠

V roce 1932 byla otevřena jako výhybna, která sloužila až do roku 1967. Ve Kbélích se nachází expozice letectví a kosmonautiky vojenského muzea.



Křížování motorových jednotek řady 813.2 dopravce KŽC Doprava ve stanici Praha-Satalice – leden 2020. (Foto: Michal Roh ml.)

Projíždíme mezi poli a jen sídliště po levé straně dál od tratě připomínají, že jsme ještě v Praze. Vlevo od přejezdu vede silnice k zámku Ctěnice, vzdáleného odtud asi 2 kilometry. Zámek patří Muzeu hlavního města Prahy.

Praha-Čakovice (dříve Čakovice). 🚉

Stanice měla v minulosti značný význam pro nákladní dopravu. V Čakovicích byl od roku 1851 v provozu cukrovar a rozvíjel se průmysl i v blízkých Letňanech. Odbočují zde rozsáhlé vlečky AVIA a Letov. Na místě zrušeného cukrovaru (1991) je dnes závod na výrobu maltových směsí Calofrig. Tato



Ve Kbelích protíná trať okrajovou část místního letiště. 15. ledna 2011 tudy projížděla „Bardotka“ dopravce ČD s rychlíkem z Tanvaldu do Prahy. (Foto: Michal Roh ml.)

stanice, poslední na území Prahy, je zároveň konečnou, resp. výchozí pro vlaky společnosti KŽC Doprava, zajišťující městskou dopravu do těchto částí hlavního města. Do budoucna je plánováno využití bývalé cukrovarské vlečky pro osobní dopravu, včetně vybudování nové železniční stanice na jejím konci, aby mohly vlaky, které zde končí, zajiždět blíže k obytnému centru.

Toto místo dávných osídlení patřilo většinou církevním řádům. Jeho rozvoj nastal po roce 1850, kdy panství zakoupil průmyslník Schöeller. Zámek vznikl ve 2. polovině 19. století

přestavbou tvrze pocházející z konce 18. století. Dnes je v něm umístěna základní umělecká škola a není přístupný veřejnosti.

U zámku se rozkládá volně přístupný rozsáhlý park. Původní románský kostelík sv. Remigia byl roku 1753 zbořen, barokní na jeho místě také zbořen a v letech 1878–81 postavena novorománská stavba na půdorysu kříže. Roku 1905 byla přistavěna křestní kaple, která má uvnitř hodnotné malby na skle. Vlevo mineme teplárnu v Třeboradicích a mezi poli dojedeme do zastávky

Hovorčovice, ♂

u které jsou oddílová návštěvidla automatického hradla.

V obci, která má 2 500 obyv., stojí dochovaný raně gotický kostel Narození sv. Jana Křtitele z konce 13. století.

Nejprve mezi poli a poté po okraji zámecké obory míříme do stanice

Měšice u Prahy. [🏰] ☆

Z Měšic si hrabě Nostic postavil dvě vlečky – 2,2 km dlouhou do hospodářského dvora v Líbeznicích a téměř 4 km dlouhou do cukrovaru v Mratíně. Mratínský cukrovar byl zrušen v roce 1932 a vlečka poté sloužila rašelinovým závodům a v roce 1967 byla snesena. Část původní líbeznické vlečky byla využita při výstavbě vlečky Plastimatu. Dnes je v provozu i vlečka k velkému silu.

Obec (dnes 1 960 obyv.) je poprvé připomínána roku 1294. Rokokový zámek byl postaven v letech 1767–75 na místě bývalé tvrze. Zámek patřil rodu Nosticů a v letech 1776–87 zde jako vychovatel často pobýval Josef Dobrovský. Roku 1775 byl na zámku vztyčen první

hromosvod v Čechách – Franklinův uzemněný tyčový bleskosvod. V zámku je dnes zdravotnické zařízení. Okolo něj je francouzská zahrada, přecházející v anglický park.

Vlak jede rovinatou krajinou s poli, loukami a remízky, vpravo v dálce zahlédneme budovy zrušeného cukrovaru v Kostelci nad Labem. Zastávka

Zlonín

byla otevřena až v 90. letech 20. století. Stejnojmenná obec má dnes 850 obyvatel.

Na několik okamžiků se přiblížíme ke státní silnici z Prahy do Mělníka a to již následuje zastávka

Kojetice u Prahy (dříve Kojetice-Velká Ves). 🚶

Do roku 1914 zde byla jen zastávka-nákladiště, později stanice s možností křižování. Dnes Kojetice slouží již jen jako zastávka a další koleje včetně výhybek jsou sneseny.

Připomínány byly poprvé v polovině 13. století. Ve stejnojmenné obci dnes žije 810 obyvatel. Napravo se objeví dominantní vo-

dárenská věž a ukáže se první sídliště a rodné domky.

Následuje zastávka

Neratovice sídliště,

otevřená v roce 2020.

Pokračujeme dál intravilánem města. Zleva se k nám připojí trať od Kralup nad Vltavou a náš vlak zastaví ve stanici

Neratovice.   

Původní stanice ležela od roku 1865 do roku 1872 v místech, kde se dnes říká Na Staré štaci (u přejezdu silnice z Prahy do Mělníka), a nazývala se Obříství-Chlumín. Nové nádraží bylo vybudováno současně s tratí do Prahy. Z kralupského zhlaví odbočuje rozsáhlá vlečka Spolany, zajímavý je i odjezd vlaků úvratí směrem na Čelákovice.

Město má 16 200 obyvatel. První zmínka o Neratovicích je z roku 1227, ale břehy Labe byly osídleny již v osmém tisíciletí před naším letopočtem. Z malé vsi se po postavení chemické továrny v roce 1898 stává průmyslové město. Pro rozvoj průmyslu byla důležitá i blízkost labské vodní cesty.

Po 2. světové válce se spolu s rozvojem chemického průmyslu začala budovat i nová sídliště.

Jedinou významnější historickou památkou je raně barokní kostelík sv. Vojtěcha ze 2. poloviny 17. století, stojící na západním okraji

městské zástavby. V blízkých Lobkovicích stávala tvrz, kterou počátkem 15. století koupil Mikuláš Chudý z Újezda, později psaný jako Hasištejnský z Lobkovic – zakladatel jednoho z nejvýznamnějších feudálních rodů. Vlevo spatříme rozlehlý komplex firmy Spolana, do něhož vede z nádraží vlečka. Následuje železný most přes Labe. Tento most byl 28. července 1866, po uzavření příměří, zničen rakouskými vojáky. Dnešní most byl dokončen v roce 1991 za současného zrušení provizorního vojenského z roku 1983.

Mineme obec Mlékojedy a nalevo zanecháváme komíny Spolany. V blízkosti tratě je bývalá pískovna. Násep železniční tratě s pískomilnými společenstvy rostlin a hmyzu je přírodní památkou.

Projíždíme borovým lesíkem a ocitáme se v zastávce

Tišice, ▲

otevřené pro veřejnost v roce 1921.

V místě dnes žije 2 400 obyv.

Stále jedeme mezi poli, podjedeme elektrifikovanou trať z Lysé nad Labem, vlevo mineme pozůstatky osiřelého depa a vpravo svážný pahrbek – součásti stanice

Všetaty (dříve Všetaty-Přívory).  

Původně se trať Praha – Turnov a Polabská dráha z Lysé nad Labem do Děčína měly mimoúrovňově křížovat u nedaleké obce Čechelice a spojeny měly být krátkou tratí Mělník (ÖNWB) – Neratovice (TKPE). Z její stavby nakonec sešlo, stejně jako ze stavby společného nádraží u Tišic. Nakonec byla

vystavěna ostrovní stanice, jejíž poloha se zachovala dodnes. Dnes je to významná přestupní stanice mezi všemi směry, výchozí pro průběžné nákladní vlaky směrem do Mladé Boleslavi a do Kralup nad Vltavou. Vedle stanice se nalézá nový podnik obalové techniky.

Městys s 2 300 obyvateli je prvně připomínán roku 1255. V obci je kostel sv. Petra a Pavla z roku 1780, rozšířený roku 1885. V navazující obci Přívory se nachází minizoo.

Severozápadně od Všetat jsou stopy slovenského hradiště Přívory, snad již ze 7.–8. století. Okolí obce je významnou oblastí pěstování zeleniny.

Rovina se mění v mírně zvlněnou krajinu, stále však v okolí převládají pole a křoviny. Po průjezdu mělkým zářezem a za obloukem doprava vjedeme do dálkově ovládané stanice

Byšice (dříve Liblice-Byšice). [🏠] [🏠] [R]

Ze stanice odbočovala vlečka do cukrovaru (zrušený 1924), dnes jednoho ze závodů firmy Vitana.

Byšice (1 400 obyv.) jsou součástí spojené obce Byšice-Liblice. Připomínají se prvně počátkem 14. století. Městečkem jsou od roku 1481.

Obec podél cesty je rozšířena v náměstí, jehož jižní stranu tvoří zámek z roku 1790. Kostel sv. Jana Křtitele pochází z let 1690–1693.

Židovská synagoga je z roku 1609. V liblickém zámku, postaveném v letech 1699–1706, je dnes konferenční centrum a hotel Akademie věd ČR.

U zámku se rozkládá zámecký park, jehož součástí je přírodní rezervace Slatinná louka u Liblic s řadou vzácných rostlinných druhů



Od prosince 2019 provozuje rychlíky na lince R21 z Prahy do Tanvaldu dopravce ARRIVA Vlaky. Byšice, říjen 2020.
(Foto: Michal Roh)

(fialově kvetoucí vstavač bahenní, prstnatec pleťový, kosatec žlutý, vstavač vojenský, krušík bahenní, pětiprstka žežulník aj.).

Po chvíli jízdy zastaví vlak na zastávce

Kojovice,

uvezené do provozu v roce 2001.

Osada (70 obyv.) je administrativně přiřčena ke Kropáčově Vrutici.

V blízkosti tratě se objevuje močálovitý porost, po levé straně máme Košátecký potok, po pravé nás doprovází silnice. Zhlédneme první lesíky a vlak zastavuje na zastávce

Košátky, [🇨🇪]

otevřené ve 30. letech minulého století.



„Maxima“ 783.001 dopravce IDS CARGO se v čele uceleného vlaku s obilím ze sila v Kněžmostu blíží k zastávce Kojovice – leden 2019.
(Foto: Michal Roh ml.)

Ves (230 obyv.) tohoto jména se prvně připomíná roku 1419; tvrz byla počátkem 15. století majetkem pánů z Weitmile a později Kollowratů. Koncem 16. století byla renesančně

přestavěna a ještě v 18. i 19. století upravena. Dnes má charakter zámku a slouží jako domov pro seniory. V místě je též Muzeum alchymie a perníku.

Krajina je stále zvlněná, vpravo sledujeme březový háj.

Kropáčova Vrutice (dříve Vrutice).

Odbočovala zde vlečka do cukrovaru (v provozu 1865–1967), v jehož areálu jsou dnes sklady. Výpravčí této stanice obsluhuje dálkově sousední stanice Byšice a Chotětov.

Obec leží na druhém břehu Košáteckého potoka a má 930 obyvatel. Poprvé je připomínána roku 1392. Na ostrohu nad obcí stávala od

14. století tvrz; zbořena byla koncem 19. století.

Pokračujeme zvlněnou krajinou, okolo tratě přibývá remízků a křovin, vlevo si můžeme všimnout komínů zminěného zrušeného cukrovaru. Vpravo na vyvýšenině Vinice (285 m n. m.) je radarové zařízení. To se již blížíme do zastávky

Zdětín u Chotětova (dřívější názvy Chrástecký Dvůr, Benátky nad Jizerou).

Bývalá stanice, ležící mezi poli u přejezdu přes silnici Zdětín – Hřivno, byla otevřena nedlouho po zahájení provozu. Dnes slouží jen jako zastávka, další koleje a výhybky jsou sneseny. Před vjezdem se po pravé straně nacházela výtažná kolej předávacího kolejiště na vlečku Carborundum Electrite Benátky nad Jizerou. Ta byla otevřena v roce 1869 jako vlečka do cukrovaru v Benátkách. Po otevření továrny Carborundum v roce 1891 byla prodloužena a její délka dosahovala 6 km (mimo kolejiště v závodech).

Prostor obce byl osídlen již v neolitu. V jednolodním, původně gotickém kostele Všech svatých se zachovaly zbytky gotických nástěnných maleb z konce 14. stol. Dnes je Zdětín osadou administrativně spadající pod Benátky nad Jizerou. Žije zde cca 600 obyvatel.

V blízkých Benátkách nad Jizerou (7 500 obyv.) je zámek vybudovaný v letech 1526–27 na místě bývalého kláštera (dnes městské muzeum).

Vpravo se vzdalují věže benátského zámku, po levé straně se objeví větší zemědělský podnik a věž kostela. Náš vlak vyjíždí do stanice

Chotětov. #

Stanice z roku 1865 byla rozšířena v roce 1881 po dobudování vleček do cukrovarů v Dolním Cetně a v Brodčích. První z nich byla v roce 1897 přestavěna na veřejnou trať do Skalska. Na ní byl pro nerentabilitu zastaven provoz v roce 1970. Ani druhá vlečka není po zastavení výroby v cukrovaru provozována. Ve stanici dále odbočuje vlečka zemědělského podniku a firmy SA-PIS (uhlí, šrot apod.). Na manipulační koleji se vykládají a nakládají

kontejnery pro automobilku v Mladé Boleslavi. Stanice je dnes dálkově řízena z Kropáčovy Vrutice.

Městys Chotětov má charakter spíš zemědělské obce. Prvně je připomínán roku 1057, od roku 2007 je městysem. V současnosti zde žije cca 1 280 obyvatel. V místě stojí pozdně gotický kostel sv. Prokopa z roku 1546

s extrémně strmou střechou. V kostele se nachází cenný rokokový skříňový zasklený oltářník s gotickým krucifixem. Poblíž čp. 18 je kaplička se studánkou Prokopkou z roku 1819.

Po levé straně zarůstá kolej tratě do Skalska. Na stejné straně je obec Bezno. Projíždíme mezi poli a trať začíná klesat do jizerského údolí. Je obklopena lesíky, napravo v údolí probleskuje tok řeky Jizery.

V těchto místech (ve stavebním kilometru 66,2) stávala Výhybna Stránov, vybudovaná v 50. letech minulého století pro zvýšení propustnosti tratě. Deaktivována byla po poklesu přeprav v 90. letech a v roce 2000 zcela snesena.

Stále klesáme a vlak vjíždí na známý viadukt u Krnska. Jeho tři pole tvořily od roku 1865 Schiffkornovy nosníky. Ty byly při rekonstrukci v roce 1884 nahrazeny příhradovými nosníky. Konstrukce mostu bohužel chátrala, a proto musel být postaven nový, železobetonový viadukt (dle návrhu Ing. Bechyně). Stavba tohoto 152 m dlouhého a 27 m vysokého viaduktu byla dokončena v roce 1924.

Vlevo v údolí vidíme věže zámku ve Stránově a obec Krnsko a po pravé straně obce Písková Lhota a Zámostí.

To se již blíží zastávka

Krnsko (dříve Stránov-Krnsko).     

Původně šlo o stanici s možnostmi křižování.

Obec Krnsko (580 obyv.) má dvě části – Horní (připomínána 1354) a Dolní (1361). Na pohřebišťích únětické kultury nálezy keramiky a bronzových břitev z doby lužické kultury. Zámek v Horním Krnsku byl původně gotickou tvrzí z 13. století. Ta byla v průběhu 16. století přebudována na zámek, který byl do dnešní podoby upraven roku 1727 a 1798. Před zámkem je několik barokních soch

svatých z doby okolo roku 1700. Kostel sv. Jiří v Dolním Krnsku je pozdně barokní a dokončen byl roku 1787. Uvnitř se nachází kamenná renesanční křtitelnice z roku 1570. Zámek Stránov vidíme z vlaku po levé straně. Původní hrad byl vystaven v letech 1463–68 Jarošem ze Sojovic na místě tvrze z počátku 15. století. Kolem roku 1600 byl přestavěn na renesanční zámek (přístupný veřejnosti).

Stále klesáme a přibližujeme se k Jizeři, po vysokých náspech křižujeme několik bočních údolí. Vpravo je čistička odpadních vod, k Jizeři se přiblíží trať z Nymburka. Náš vlak projíždí obcí Vinec s kostelem sv. Mikuláše . Kostel pochází z doby okolo r. 1200, kdy byl



Pohled na viadukt u Krnska, v pozadí zámek Stránov.
(Foto: archiv KŽČ)

vybudován na místě staršího, doloženého již v r. 1110, a náleží k nejvýznamnějším zachovalým románským stavbám u nás.

Za chvíli se k nám připojí výše zmíněná nymburská trať (vpravo most). Po levé straně klesá trať lokálky ze Mšena a my vzápětí vjedeme do stanice

Mladá Boleslav – hlavní nádraží (dříve Mladá Boleslav). ⚙️ 🏠 ☆ 🇪🇺 ⚙️

Hlavní nádraží se nachází na katastrálním území obce Čejetický. Spolu s výtopnou vzniklo v letech 1863–65 při výstavbě Turnovsko-kralupsko-pražské



Lužickohorský rychlík na svém příjezdu do Mladé Boleslavi – 5. 6. 2021. (Foto: Instagram @vlackovani)

dráhy a v roce 1870 bylo při zprovoznění dráhy z Nymburka rozšířeno. Odbočuje zde několik vleček, z nichž nejzajímavější je vlečka lihovaru vedoucí po mostě přes Jizeru. Cukrovarská vlečka již byla zrušena. Vlaky ze Mšena původně do hlavního nádraží nezajížděly a pokračovaly přes zrušenou stanici Mladá Boleslav-Čejetice (km 14,5) na městské nádraží. Ve stanici Čejetice byl umožněn přestup cestujících a překládalo se zde zboží. Budova původní stanice je dnes účelově využita. I v současnosti jezdí některé vlaky ve směru od Mšena přímo do stanice Mladá Boleslav město, a hlavnímu nádraží se tak fakticky vyhnou.

Statutární město Mladá Boleslav (45 000 obyv.), ležící na rozhraní Středojizerské tabule a Turnovské pahorkatiny je centrem dolního Pojizeří. Na vyvýšenině nad Klenicí a Jizerou existovalo pravěké hradiště a asi po

polovině 10. století zde vzniklo přemyslovské hradiště Nový Boleslav. To bylo založeno pravděpodobně Boleslavem II. Pod hradem na břehu Klenice se rozvíjelo podhradí a trhově ves Podolec. Podhradí se před rokem