

Freiberg

Chemnitz

Dresden

Berthelsdorf (Gemeinde Weißenborn)

Berthelsdorf Ort

Lichtenberg (Erzgebirge)

Mulda (Sachs.)

Nassau (Stadt Frauenstein)

Clausnitz

Bienenmühle

Rechenberg – Schule

Rechenberg

Holzhau Skilift

Holzhau

Hermsdorf-Rehefeld

Moldava v Krušných horách

Mikulov – Nové Město

Mikulov v Krušných horách

Dubí

Střelná v Krušných horách (Košťany)

Hrob

Horní Háj (Háj u Duchcova)

Osek město

Lom u Mostu zast.

Litvínov

Louka u Litvínova

Teplice

Litvínov město

Most – Minerva

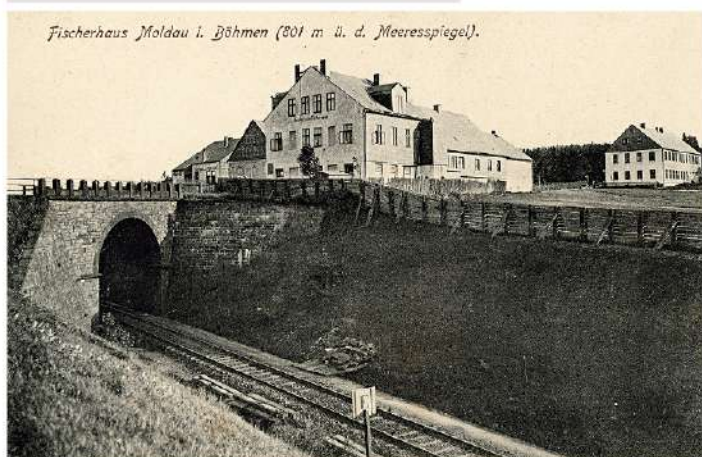
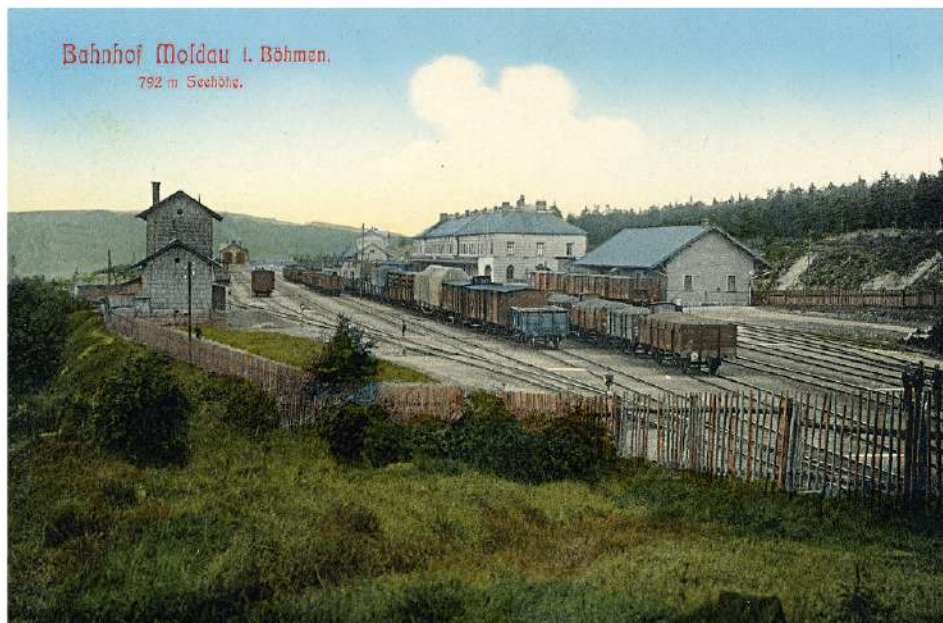
Most – Kopisty

Most

Stručná historie česko-německých snah o znovupropojení Freiberské dráhy a Moldavské dráhy (Teplického Semmeringu)

1885

Přeshraniční trať byla oficiálně uvedena do provozu 18. května 1885. Hlavním důvodem pro její výstavbu byla především doprava hnědého uhlí ze severočeské hnědouhelné pánve do Saska, ale i např. doprava zboží z hamburského přístavu do Čech. Od počátku však sloužila také k osobní přepravě a podporovala tak rozvíjející se turistický ruch na obou stranách hranice.



1945

Osudným dnem pro Moldavsko-Freiberskou dráhu se stal 7. květen 1945, kdy byly vyhozeny do povětří viadukty v Mikulově (na české straně) a Lichtenbergu (na saské straně). Ačkoli oba viadukty byly později obnoveny, přeshraniční provoz dosud znovuzahájen nebyl.





50. léta

V první polovině 50. let byla vybudována podél hranice mezi Československem a NDR železná opona. V souvislosti s tím byly vytrhány i koleje přes státní hranici. Ve druhé polovině 50. let se objevují první snahy o obnovení přeshraničního provozu jako alternativního spojení, pro odlehčení provozu páteřní trati Děčín – Drážďany.



70. léta

Dopravní strategie NDR v 60. letech 20. století kladla důraz na rozvoj silniční dopravy. Německé říšské dráhy (Deutschen Reichsbahn) rozhodly, že železniční trať mezi Holzhau a Hermsdorf-Rehefeldem bude zrušena. V neděli 6. února 1972 v 15:14 byl vypraven poslední vlak. Následně byly koleje v tomto úseku sneseny.



80. léta

Okresní národní výbor Teplice uvažoval ve 2. polovině 80. let. ve svých rozvojových plánech o obnovení přeshraničního železničního provozu jako o alternativě pro přetížený silniční přechod Cínovec/Zinnwald.

90. léta

Začátkem 90. let přineslo nadšení z politických změn další návrhy na obnovení provozu. Na pořad dne se však dostávalo spíše téma samotného zachování provozu na obou samostatných tratích.

Ve 2. polovině 90. let se na české straně podařilo odvrátit zastavení provozu. Proběhly rekonstrukce úseků s nejhorším stavem a v roce 1998 byla trať z Louky u Litvínova na Moldavu prohlášena kulturní památkou České republiky.

2000

V roce 2000 hrozilo kvůli špatnému stavu trati také uzavření úseku Freiberg – Holzgau. Po převzetí trati společností Freiburger Eisenbahngesellschaft mbH byla trať zachráněna.

2002

I. studie proveditelnosti obnovy železniční trati Holzgau – Moldava byla vyhotovena spolu s podmínkou jejího dopracování do roku 2009.

2008

Bylo připraveno společné prohlášení ministerstev dopravy České republiky a Svobodného státu Sasko k dalšímu rozvoji přeshraničních dopravních spojení.

2009

II. studie proveditelnosti – revize studie z roku 2002. S rozpadem české vlády a kumulací ekonomických problémů v důsledku celosvětové finanční krize byla iniciativa za znovupropojení tratí na úrovni ministerstev v roce 2009 zcela zastavena.

2009

V únoru 2009 se na podporu znovupropojení tratí setkali Češi a Němci na bývalém pohraničním nádraží Moldava v rámci projektu s podtitulem „Pro Bahn – Pro Europa“.



2010

Zemský rada okresu Střední Sasko (Mittelsachsen) sděluje, že projekt znovupropojení tratí nelze realizovat z důvodu nedostatku finančních prostředků.



2015

S oslavami 130. výročí od uvedení železniční trati do přeshraničního provozu, které se konaly v roce 2015, získala myšlenka na reálné znovupropojení nový impuls a rostoucí počet příznivců.



2017

Zastaven provoz na Moldavské dráze pro pokles náspu u Mikulova (14. března 2017).

Krušnohorské noviny (Českojiřetínský spolek) iniciovaly vznik neformální české zájmové skupiny „Moldavská dráha“ s cílem obnovy provozu na trati Most – Moldava.

Na saské straně zformována zájmová skupina „IG Muldentalbahn“ pod vedením poslance zemského sněmu Steva Johanna Ittershagena s cílem zamezit ukončení provozu na trati Freiberg – Holzgau po vypršení smlouvy s dopravcem v roce 2019.



2018

I. česko-německá konference
k zachování Moldavské a Freiberské
dráhy a dostavbě úseku Holzgau –
Moldava (15. 3. 2018, Dubí).

I. oficiální symbolické znovupropojení
trati u příležitosti obnovy provozu na
úseku Dubí – Moldava po sanaci náspu
(18. 11. 2018, Moldava)



2019

Začátek spolupráce české zájmové
skupiny „Moldavská dráha“
a saské zájmové skupiny „Freiberská
dráha“ (21. 1. 2019, Rechenberg-
Bienenmühle).

II. česko-německá konference
k zachování Moldavské a Freiberské
dráhy a dostavbě úseku Holzgau –
Moldava (28. 3. 2019, Holzgau).

Výzva účastníků konference k oživení
deklarace z roku 2008.

Saský ministr dopravy Martin
Dulig oznámil zadání nové studie
proveditelnosti k obnově trati Holzgau
– Moldava (14. 6. 2019, Praha).

II. oficiální symbolické znovupropojení
trati (7. a 15. 9. 2019, Rechenberg-
Bienenmühle)





Pracovní setkání české a saské zájmové skupiny s europoslanci (3. 7. 2020, Holzgau)

Dr. Peter Jahr (poslanec Evropského parlamentu): „Nechceme stavět žádnou atomovou elektrárnu, ale pouze dostavět 8,3 km trati.“



III. oficiální symbolické znovupropojení tratí (25. – 27. 6. 2021, Moldava)

Tomáš Zdechovský (poslanec Evropského parlamentu): „Hraniční most, na kterém stojíme, je pro tento projekt symbolický. A i kdybychom zde měli stát ještě čtyřicetkrát nebo padesátkrát, tento projekt na znovupropojení se nakonec nepochybně podaří.“



2020

2021

2022

IV. oficiální symbolické znovupropojení tratí (25. 6. 2022, Freiberg, Altzella; 20. 8. 2022, Osek)

III. česko-německá konference k zachování a Moldavské a Freiberské dráhy a dostavbě úseku Holzgau – Moldava (29. 11. 2022, Teplice).

Saské ministerstvo dopravy představilo studii proveditelnosti s těmito závěry: „dostavba je možná, problémy jsou řešitelné“.



2024

1. ledna 2024 byl za podpory Ústeckého kraje spuštěn česko-německý projekt „Železnice spojuje! / Die Eisenbahn verbindet!“.

Partnery projektu jsou Oblastní muzeum a galerie v Mostě, p. o., Welterbe Montanregion Erzgebirge e. V. a Montanregion Krušné hory – Erzgebirge, o.p.s.

Projekt v rámci programu Interreg Sachsen – Tschechien 2021–2027 zajišťuje pokračování spolupráce českých a saských obcí, Ústeckého kraje, saských zemských okresů a dalších institucí, která už od roku 2018 jednotně směřuje ke znovupropojení obou tratí.

