

## Železnice v okolí Leštinky

Do Českých zemí železnice vstoupila dne 1 května 1841, kdy byla uvedena do provozu Severní dráha císaře Ferdinanda, směřující z Vídně přes Břeclav, Přerov, Ostravu a Bohumín do Haliče. Do Východních Čech železniční doprava vstoupila 20. srpna 1845, kdy byla uvedena do provozu železnice vedoucí z Přerova do Pardubic a dále do Prahy.

Období let 1869 až 1871 se neslo ve znamení budování železnice, která měla Vrchovinu protnout od severu na jih. Jako výchozí stanice byly určeny Rosice nad Labem a Německý Brod (Havlíčkův Brod). Představitelé soudních okresů Nasavrky a Hlinsko požadovali, aby trať ze Slatiňan směřovala do Nasavrky, Hlinska a Brodu. Projektanti došli k závěru, že trať by byla velmi nákladná. Varianta, kdy by trať vedla přímo do Chrasti, by nutně znamenala její další pokračování údolím říčky Žejbro přes Vrbatův Kostelec, v němž by jí musela ustoupit řada domů a trať by musela následně překonávat převýšení mezi obcí Leštinka a městem Skuteč. Po vzájemné dohodě všech zúčastněných stran byla nakonec zvolena kompromisní varianta, jež předpokládala pokračování z nádraží v Chrudimi do Slatiňan, k Chrasti a strání nad údolím říčky Žejbro do Vrbatova Kostelce, Cejřova a stanice Skuteč (Žďárec u Skutče). Odtud trať pokračuje přes Pokřikov a Holetín do Hlinska, které je se svými 585 metry nad mořem, nejvýše položenou stanicí. Délka tratě činí přibližně 91 km.

1. června 1871 se na trať poprvé vydaly vlaky z Havlíčkova Brodu a Rosic nad Labem, aby se ve stanici Žďárec u Skutče poprvé setkaly. Trať se do konce roku 1907 nacházela v majetku Rakouské severozápadní dráhy. 1. ledna 1908 byla trať zestátněna a jejími provozovateli se staly Rakouské státní dráhy. Koncem října 1918 se přešla do rukou Československých státních drah.

V 80. letech 19. století se začaly projevovat snahy vytvořit lokální dráhu směřující ze stanice Skuteč a Skuteč - město do Poličky. Po dlouhých jednáních byl dohodnut kompromis, kdy trať prochází mezi Předhradím a Daleticemi. Z Krouny trať musí z výšky 530 metrů nad mořem vystoupat do nádraží v Čachnově v nadmořské výšce 600 metrů.. Vybudování Čachnovského nádraží

bylo velkým úspěchem ředitelství Velkostatku Rychmburk, protože jeho jediným úkolem bylo zajistit odvoz dřeva z plesí Čachnov, Svratouch a Svratka do stanic Skuteč, Polička a Svitavy. Odkud pak dřevo směřovalo většinou do Vídně nebo na Ostravsko. Trať se od svého uvedení do provozu 6. října 1897 nacházela ve vlastnictví Rakouských státních drah. V říjnu 1918 trať převzaly do svého vlastnictví Československé státní dráhy. Železniční stanice Skuteč se po zprovoznění trati do Poličky a Svitav stala místem, odkud začala proudit žula vytěžená na Skutečsku a dřevo z Krounska k zákazníkům, nacházejícím se ve vzdálenějších částech mocnářství.

V 90. letech začaly jednotlivé společnosti zabývající se těžbou žuly budovat úzkorozchodné polní dráhy umožňující přepravu žuly z lomů do stanic Cejřov, Cejřov-Zárubka a Skuteč, které sloužily pro nakládku žuly do vlaků. Nej hustší síť polních drah v okolí Leštinky na jejímž katastru se nacházeli nejvýznamnější producenti žuly vhodní pro stavby silnic a železnic. Z Leštinky pak vedla trať o normálním rozchodu do Žďárce kde byly vagony připraveny na odeslání k zákazníkům.

Železniční trati fungují dodnes a to i přes snahy o ukončení provozu na trati ze Žďárce do Poličky. Bohužel v případě polních drah toto říci nelze, protože ty musely v mnoha případech ustoupit těžbě žuly. Existují však i úseky které se bohužel staly obětmi vandalismu a mnohdy posloužily jako zdroj železa. Jakoby jejich osud vypovídal o osudu kamenictví na Skutečsku o kterém mnoho historiků mluví v minulém čase.



Železniční trať ze Žďárce do Leštinky  
Mgr. M. Štorek