

{phocagallery view=category|categoryid=8|imageid=67|float=left} Na přelomu 19. a 20. století pendlovalo mezi Svobodou a Trutnovem na 12-16 vlaků denně a roční počet cestujících činil 180 tisíc osob. V době první republiky stoupl počet vlaků na 24 včetně přímých vlaků z Prahy do Berlína. Odborářské heslo "hory patří pracujícím" zaplnilo svobodské nádraží po únoru 1948 zvláštními rekreačními vlaky: dvěma z Prahy a po jednom z Brna a Bohumína. Ne náhodou si tedy svobodské nádraží "zahrálo" v dobové komedii "Anděl na horách".

S výstavbou nových silnic vznikaly postupně dálkové autobusové linky, které v posledních desetiletích spolu s automobilovou dopravou téměř vytláčily železniční konkurenci. Za zmínku však stojí, jak často se uvažovalo o prodloužení trati dál směrem k Maršovu, Velké Úpě a Peci pod Sněžkou. Plány však ztroskotaly buď na finanční náročnosti stavby, na obtížných zeměpisných podmínkách, anebo do jejich realizace zasáhly společenské události. Roku 1885 se objevil plán na normálně rozchodnou dráhu spojující Svobodu s Peci s případným prodloužením na Sněžku. Další plán předpokládal úzkokolejnou dráhu z údolí Úpy na Pomezní boudy s eventuálním napojením na železniční síť ve Slezsku.

V letech 1899-1905 byl neustále přepracováván odvážný plán, který usiloval o místní dráhu ze Žacléře přes Albeřice, Maršov a Svobodu do Vrchlabí, se třemi elektrickými odbočkami na sever do hor. U zrodu nejpropracovanějšího projektu místní dráhy Svoboda-Maršov stál známý svobodský papírník a propagátor Krkonoš Prosper Piette-Rivage. Rozsáhlá jednání o výkupu pozemků a započaté stavební práce však přerušila první světová válka.

Plány na prodloužení trati se objevily ještě ve dvacátých a čtyřicátých letech. V roce 1949 vyhlásilo ředitelství státních drah v Hradci Králové bombastickou akci "Dráha mládeže". Plánovaná trať měla opisovat tok řeky Úpy a v maximální míře využít stávající silnici, po jejíž trase měla být vedena. Zastávky byly plánovány v Maršově I., Temném Dole a Velké Úpě, stanice v Maršově IV. a konečná v Peci pod Sněžkou. Z Pece je již jen několik minut k lanovce na Sněžku a při zavedení přímých vlaků by to z Prahy na Sněžku trvalo 4 hodiny. 1 km tratě měl stát celý milion Kčs. Ani tento projekt se však nedočkal realizace. Územní plány z let šedesátých ještě zaznamenaly trolejová řešení, avšak konečná stanice přece jen zůstala v nádraží ve Svobodě nad Úpou.

*z článku A. Tichého - Tam, kde končí koleje, začíná Svoboda (Krkonoše 3/96)
foto poskytl Oldřich Krám*

Současná železniční doprava ve Svobodě nad Úpou

{phocagallery view=category|categoryid=8|imageid=66|float=right}

V září 1997 byl provoz na trati Trutnov - Svoboda nad Úpou Českými drahami ukončen. Údajně pro značnou prodělečnost provozu. Toto opatření se však setkalo se značným odporem veřejnosti - protestovali místní obyvatelé, kteří jezdili vlakem do práce, starostové obcí, ekologické iniciativy...

V prosinci téhož roku byl provoz na trati obnoven soukromou společností Viamont, která získala trať do pronájmu. Ročně se tu přepraví 280 tisíc osob, což znamená přece jen určité odlehčení silniční dopravě (a exhalacemi sužovaným Krkonoším). Ve všední den jezdí mezi Svobodou a Trutnovem sedmnáct vlaků, v sobotu a v neděli šestnáct.

Na jedné straně je dobře, že nedošlo k poněkud megalomanskému plánu být z Prahy hromadnou dopravou za 4 hodiny na Sněžce, na druhé straně však víme, kolik problémů způsobuje automobilová doprava, která se valí do hor. Kdo ví, zda by pro přírodu nebylo příjemnější nechat auta někde za Trutnovem a pokračovat do Maršova či Pece už jen vlakem...