



Charakteristika a proměny tratí Frýdlantských okresních drah

Diplomová práce

Studijní program:

N7105 Historické vědy

Studijní obor:

Historie

Autor práce:

Bc. Kateřina Janků

Thesis Supervisors:

PhDr. Markéta Lhotová, Ph.D.

Katedra historie



ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Kateřina Janků**
Osobní číslo: **P16000661**
Studijní program: **N7105 Historické vědy**
Studijní obor: **Historie**
Název tématu: **Charakteristika a proměny tratí Frýdlantských okresních drah**
Zadávací katedra: **Katedra historie**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Diplomová práce se zaměří na vznik a vývoj místních drah na Frýdlantsku, a to konkrétně tratí vybudovaných železniční společností "Frýdlantské okresní dráhy" od doby jejího vzniku, přes období zestátnění, až po současnost. Společnost Frýdlantské okresní dráhy vybudovala v regionu tři tratě, cílem práce je charakterizovat tyto tratě, přičemž stěžejní pozornost bude věnována popisu podstatných znaků a proměnám drážních staveb, zejména staničních objektů. Práce zároveň provede porovnání vývoje frýdlantských tratí s jinými místními drahami obdobného charakteru.

Téma bude zpracováno s využitím odborné literatury, pramenů písemné i obrazové povahy a poznatků z terénních průzkumů současného stavu a rozboru těchto podkladů. Odborná literatura se věnuje zejména otázce plánování výstavby tratí, zahájení provozu a proměnám vozového parku. Pozornosti uniká podrobnější popis stavebního a funkčního vývoje staničních objektů. Práce by měla zejména doplnit dostupnou literaturu o informace o způsobu dosavadního využívání drážních objektů, o jejich aktuálním stavu a výhledech zachování těchto drážních objektů jako dokladů historického vývoje železnice.

Práce má ambice poskytnout na jednom místě soubor informací popisující historii výstavby, proměny a současnou historickou hodnotu tratí Frýdlantských okresních drah jako svědka minulosti a diskutované součásti kulturního dědictví. Práce bude nahlížet na objekty Frýdlantských okresních drah jako na významný doklad vývoje a nositele historických, technických a uměleckých hodnot. Mělo by se jednat o příspěvek k mezioborovému bádání a pramen mapující současný stav pro budoucí badatele, zkoumající současnou dobu, a to i s využitím běžně nedostupných neveřejných historických materiálů. Diplomová práce naváže na práci bakalářskou, která se zabývala staničními objekty na Liberecku v obecné rovině.

Rozsah grafických prací:

Rozsah pracovní zprávy:

Forma zpracování diplomové práce: **tištěná/elektronická**

Seznam odborné literatury: **viz příloha**

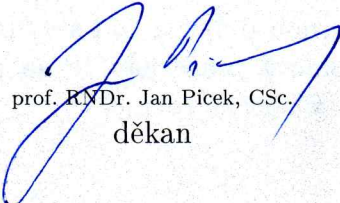
Vedoucí diplomové práce:

PhDr. Markéta Lhotová, Ph.D.

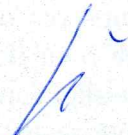
Katedra historie

Datum zadání diplomové práce: **16. prosince 2016**

Termín odevzdání diplomové práce: **16. prosince 2017**


prof. RNDr. Jan Pícek, CSc.
děkan




doc. PhDr. Jaroslav Pažout, Ph.D.
vedoucí katedry

V Liberci dne 16. prosince 2016

Příloha zadání diplomové práce

Seznam odborné literatury:

PRAMENY:

Národní archiv, fond Generální inspekce rakouských drah, Vídeň
Národní archiv, fond Ministerstvo železnice, Vídeň
Národní archiv, fond Sbírka staničních kronik
Národní archiv, fond Zemský výbor železniční oddělení
Státní oblastní archiv Praha, fond Frýdlantské okresní dráhy

LITERATURA:

BUFE, Siegfried. Eisenbahnen im Sudetenland. Wuppertal: Eisenbahn-Kurier e. V., 1975. 194 s.

CRHA, Ladislav a kol. Raspenava Bílý Potok pod Smrkem: 1900-2000. Praha: SAXI, 2000. 64 s.

ČADA, Luděk a kol. Úzkorozchodná místní dráha Frýdlant v Čechách Heřmanice. Litoměřice: Vydavatelství dopravní literatury L. Čada, 2000. 127 s.

ČECH, Richard. Počátky železniční dopravy na severu Čech. In: Ročenka Ještědskojizerského spolku. Liberec: Nakladatelství Petr Polda, 2013, dvanáctý ročník, s. 259- 270.

FOGL, Miroslav a kol. 100 let trati Frýdlant v Čechách Jindřichovice pod Smrkem. Praha: SAXI, 2002. 64 s.

FREIWILLIG, Petr. Technické stavby Frýdlantska: dopravní stavby a objekty, cihlářství a cihelny, zámecký pivovar. Liberec: Národní památkový ústav, 2011. 127 s.

JELEN, Miroslav. Zrušené železniční tratě v Čechách, na Moravě a ve Slezsku. Praha: Dokořán, 2009. 159 s.

KREJČÍŘÍK, Mojmír. Česká nádraží: Architektura a stavební vývoj. I. díl. Litoměřice: Vydavatelství dopravní literatury, 2003. 162 s.

KREJČÍŘÍK, Mojmír. Po stopách našich železnic. Praha: Nadas, 1991. 279 s.

PAVLÍČEK, Stanislav. Naše lokálky: Místní dráhy v Čechách, na Moravě a ve Slezsku. Praha: Dokořán, 2002. 156 s.

Prohlášení

Byla jsem seznámena s tím, že na mou diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, zejména § 60 – školní dílo.

Beru na vědomí, že Technická univerzita v Liberci nezasahuje do mých autorských práv užitím mé diplomové práce pro vnitřní potřebu Technické univerzity v Liberci.

Užiji-li diplomovou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědoma povinnosti informovat o této skutečnosti Technickou univerzitu v Liberci; v tomto případě má Technická univerzita v Liberci právo ode mne požadovat úhradu nákladů, které vynaložila na vytvoření díla, až do jejich skutečné výše.

Diplomovou práci jsem vypracovala samostatně jako původní dílo s použitím uvedené literatury a na základě konzultací s vedoucím mé diplomové práce a konzultantem.

Současně čestně prohlašuji, že texty tištěné verze práce a elektronické verze práce vložené do IS/STAG se shodují.

16. srpna 2019

Bc. Kateřina Janků

Poděkování

Ráda bych poděkovala vedoucí práce paní PhDr. Markétě Lhotové, Ph.D. za laskavý a milý přístup, cenné rady a připomínky.

Velké poděkování patří všem ochotným železničním nadšencům, zejména pak Spolku Frýdlantské okresní dráhy za poskytnutí materiálů a pomoci. Dále bych chtěla poděkovat zaměstnancům Národního archivu v Praze a panu magistru Rimkovi ze Státního okresního archivu v Liberci.

V neposlední řadě děkuji své rodině – především rodičům a Adamovi – a svým přátelům za trpělivost, pochopení, zázemí a lásku. =o)

Anotace

Diplomová práce se zabývá vznikem a vývojem místních drah na Frýdlantsku. Práce se pokouší charakterizovat tři železniční tratě Frýdlantských okresních drah, které byly postaveny na přelomu 19. a 20. století. Pozornost se zaměřuje především na proměny staničních objektů, které jsou významnými nositeli kulturně-historických a technických hodnot. Část práce se věnuje porovnání tratí Frýdlantských okresních drah s jinými místními drahami, současnému stavu objektů a možnostem dalšího vývoje a využití.

Klíčová slova

železnice, Frýdlantské okresní dráhy, trať, nádraží, stanice, staniční budova, zastávka, skladiště, vodárna, výtopna, čekárna

Annotation

The thesis deals with the formation and development of local railway in the region Frýdlant. The thesis attempts to characterise the three railway lines of Frýdlant's district railways, which were built at the turn of the 19th and 20th centuries. The focus is mainly on the transformation of station objects, which are important carriers of culture-historical and technical values. Part of the thesis is devoted to comparing the tracks of the Frýdlant's district railways with other local lanes, the current status of the objects and the possibilities for further development and use.

Key words

railway, Frýdlant's district railways, track, station, station building, stop, warehouse, water stop, locomotive shed, waiting room

Obsah

ÚVOD	16
Rozbor literatury	17
Rozbor pramenů	18
1 Počátky tratí na Frýdlantsku	20
1.1 Plánování	24
1.1.1 Raspenava – Bílý Potok pod Smrkem	29
1.1.2 Frýdlant v Čechách (místní dráha) – Heřmanice	32
1.1.3 Frýdlant v Čechách – Jindřichovice pod Smrkem	37
1.2 Počátky společnosti FOD	39
1.2.1 Lobby	39
1.2.2 Firma Herrmanna Bachsteina	40
1.2.3 Konsorcium a vznik FOD	41
2 Realizace a proměny tratí FOD	44
2.1 Staniční objekty a jejich funkce	47
2.2 Výstavba a proměny	51
2.2.1 Trať Raspenava – Bílý Potok pod Smrkem	55
Raspenava	56
Luh pod Smrkem	61
Lužec pod Smrkem	65
Hejnice	67
Bílý Potok pod Smrkem	71
2.2.2 Trať Frýdlant v Čechách místní dráha – Heřmanice	76
Frýdlant v Čechách	77
Frýdlant v Čechách zastávka	81
Kunratice u Frýdlantu	82
Dětřichov u Frýdlantu	85
Heřmanice zastávka	87
Heřmanice	89
2.2.3 Trať Frýdlant v Čechách – Jindřichovice pod Smrkem	93
Frýdlant v Čechách	94

Frýdlant v Čechách předměstí	100
Krásný Les bažantnice.....	102
Krásný Les.....	103
Řasnice	105
Řasnice zastávka.....	107
Hajniště.....	108
Nové Město pod Smrkem.....	109
Horní Řasnice	112
Jindřichovice pod Smrkem-Skanzen	114
Jindřichovice pod Smrkem	115
3 Porovnání s jinými místními drahami	120
ZÁVĚR	123
Seznam pramenů a literatury	125
Seznam příloh	138

Seznam obrázků a tabulek

Obrázek 1	Projekt místní dráhy z Raspenavy do Bílého Potoka (z června 1895)
Obrázek 2	Detail umístění plánované stanice Lužec (z června 1895)
Obrázek 3	Detail umístění plánované stanice Bílý Potok (z června 1895)
Obrázek 4	Projekt místní dráhy z Frýdlantu do Heřmanic (z prosince 1895)
Obrázek 5	Detail umístění plánovaného nákladního nádraží ve Frýdlantu (z prosince 1895)
Obrázek 6	Detail umístění plánované stanice v Heřmanicích (z prosince 1895)
Obrázek 7	Detail umístění plánovaného hraničního nádraží v Heřmanicích (z prosince 1895)
Obrázek 8	Projekt místní dráhy z Frýdlantu do Heřmanic s úvratí v Dětrichově (ze srpna 1898)
Obrázek 9	Detail umístění plánované stanice místní dráhy ve Frýdlantu (ze srpna 1898)
Obrázek 10	Detail umístění plánované stanice Heřmanice (ze srpna 1898)
Obrázek 11	Projekt místní dráhy z Frýdlantu do Jindřichovic (z května 1895)
Obrázek 12	Detail možné varianty tratě z Raspenavy přes Nové Město k říšské hranici zaznamenaný modrou tužkou (z května 1895)
Obrázek 13	Zakladatel firmy Herrmann Bachstein
Obrázek 14	Popis železničního svršku a železničního spodku
Obrázek 15	Druhy železničních stanic podle polohy na síti
Obrázek 16	Plán nástupištní verandy ve stanici Raspenava (z roku 1895)
Obrázek 17	Detail mníšeckého zhlaví na plánu rozšíření stanice Raspenava- Libverda (duben 1899)
Obrázek 18	Přístavba nádražní restaurace v Raspenavě (1930)
Obrázek 19	Návrh raspenavské obilné haly (z května 1939)
Obrázek 20	Stavební práce ve stanici Raspenava během modernizace trati
Obrázek 21	Detail plánované výpravní budovy pro Luh a Hejnice – pohled od kolejiště (z února 1899)
Obrázek 22	Detail nerealizované čekárny v Luhu – pohled od kolejiště (přibližně z roku 1900)

Obrázek 23	Luh pod Smrkem s dřevěnými záchody, přijímací budovou a skladištěm po snesení manipulační koleje (1981)
Obrázek 24	Zastávka Luh pod Smrkem po odstranění výpravní budovy
Obrázek 25	Detail plánované čekárny v Lužci – pohled od kolejiště (z dubna 1900)
Obrázek 26	Čekárna v Lužci pod Smrkem (přibližně z roku 1976)
Obrázek 27	Současná podoba zastávky v Lužci pod Smrkem
Obrázek 28	Hejnická výpravná před druhou světovou válkou – pohled z ulice
Obrázek 29	Hejnická výpravní budova – pohled z ulice (z roku 1981)
Obrázek 30	Současná podoba výpravní budovy v Hejnicích – pohled z ulice
Obrázek 31	Detail plánované výpravní budovy v Bílém Potoce – pohled z ulice (z února 1899)
Obrázek 32	Detail plánované kůlny na uhlí (z února 1899)
Obrázek 33	Detail lokomotivní remízy v Bílém Potoce – pohled od kolejiště (z února 1899)
Obrázek 34	Pohled na výpravní budovu, skladiště, lokomotivní remízu a vlečku v Bílém Potoce (80. léta)
Obrázek 35	Požár skladiště v Bílém Potoce
Obrázek 36	Současná podoba výpravní budovy v Bílém Potoce – pohled z ulice
Obrázek 37	Detail plánované výpravní budovy místní dráhy ve Frýdlantu – pohled z ulice (z února 1899)
Obrázek 38	Plán volně stojících záchodů pro cestující (z března 1900)
Obrázek 39	Pohled na výpravní budovu místní dráhy – pohled z ulice
Obrázek 40	Výpravní budova místní dráhy ve Frýdlantu – pohled od nástupiště
Obrázek 41	Současná podoba čekárny frýdlantské zastávky
Obrázek 42	Detail plánované výpravní budovy pro Kunratice a Dětrichov – pohled od kolejiště (z února 1899)
Obrázek 43	Výpravní budova v Kunraticích v 50. letech – pohled od kolejiště
Obrázek 44	Současný pohled na výpravní budovu v Kunraticích – pohled od kolejiště
Obrázek 45	Pohled na výpravní budovu a skladiště v Dětrichově v 70. letech
Obrázek 46	Současná podoba výpravní budovy v Dětrichově – pohled z ulice
Obrázek 47	Čekárna na zastávce v Heřmanicích (přibližně v 60. letech)
Obrázek 48	Současná podoba čekárny na zastávce v Heřmanicích

Obrázek 49	Detail plánované výpravní budovy v Heřmanicích – pohled z ulice (z dubna 1899)
Obrázek 50	Detail plánované nezrealizované remízy v Heřmanicích – pohled od kolejiště (z března 1899)
Obrázek 51	Detail zrealizované plánované remízy v Heřmanicích – pohled od kolejiště (ze září 1899)
Obrázek 52	Pohled na stanici Heřmanice (ve 30. letech 20. století)
Obrázek 53	Současná podoba výpravní budovy v Heřmanicích – pohled od kolejiště
Obrázek 54	Stanice SNDVB ve Frýdlantu během výstavby (v roce 1873)
Obrázek 55	Výpravní budova SNDVB – pohled z kolejiště FOD (70. léta 20. století)
Obrázek 56	Stanice Frýdlant v Čechách před modernizací kolejiště
Obrázek 57	Detail zrealizované lokomotivní remízy ve Frýdlantu – pohled od kolejiště
Obrázek 58	Frýdlantská výtopna s točnou pro oba rozchody (před rokem 1969)
Obrázek 59	Pohled na bývalou nocležnu, lakovnu a zadní část remízy s vodárenskou věží
Obrázek 60	Detail plánované výpravní budovy pro Frýdlant předměstí a Horní Řasnici – pohled z kolejiště
Obrázek 61	Pohled na výpravní budovu ve Frýdlantu předměstí a uhelné sklady
Obrázek 62	Pohled na čekárnu na zastávce Krásný Les bažantnice
Obrázek 63	Detail plánované čekárny v Krásném Lese
Obrázek 64	Detail plánovaných záchodů v Krásném Lese
Obrázek 65	Současná podoba čekárny v Krásném Lese – pohled od kolejiště
Obrázek 66	Detail plánované výpravní budovy v Dolní Řasnici
Obrázek 67	Pohled na výpravní budovu v Dolní Řasnici (závěrem 30. let)
Obrázek 68	Současná podoba výpravní budovy v Řasnici
Obrázek 69	Současná podoba čekárny v řasnické zastávce
Obrázek 70	Výřez z pohlednice s vyobrazením čekárny a dřevěných záchodů v Hajništi
Obrázek 71	Současná podoba čekárny v Hajništi
Obrázek 72	Pohlednice s výpravní budovou, skladištěm a vodárnou v Novém Městě (zasláno roku 1907)

Obrázek 73	Pohled na novoměstskou vodárnu směrem od kolejiště
Obrázek 74	Pohled na novoměstskou vodárnu směrem ke kolejišti
Obrázek 75	Současná podoba výpravní budovy v Novém Městě pod Smrkem
Obrázek 76	Výřez z pohlednice s vyobrazením výpravní budovy, dřevěných záchodů a skladiště v Horní Řasnici (zasláno roku 1907)
Obrázek 77	Současná podoba čekárny a výpravní budovy v Horní Řasnici
Obrázek 78	Čekárna na zastávce u obce Srbská (dnes Jindřichovice pod Smrkem-Skanzen)
Obrázek 79	Současná podoba čekárna na zastávce Jindřichovice pod Smrkem-Skanzen
Obrázek 80	Výřez z pohlednice vyobrazující výpravní budovu v Jindřichovicích (posláno roku 1904)
Obrázek 81	Pohled na přestavěnou výpravní budovu v Jindřichovicích pod Smrkem (z roku 1922)
Obrázek 82	Lokomotivní remíza v Jindřichovicích pod Smrkem (v roce 1981)
Obrázek 83	Současný stav remízy v Jindřichovicích pod Smrkem
Obrázek 84	Současný stav výpravní budovy v Jindřichovicích pod Smrkem
Obrázek 85	Současná podoba výtopny v Kořenově
Obrázek 86	Současná podoba výtopny v Osoblaze
Tabulka 1	Značkovací hřeby pro označení dřevěných železničních prachů

Seznam použitých zkratk společností

ČD	České dráhy
ČSD	Československé státní dráhy
DR	Deutsche Reichsbahn Německé říšské dráhy
FBB	Friedländer Bezirksbahnen Frýdlantské okresní dráhy
FOD	Frýdlantské okresní dráhy Friedländer Bezirksbahnen
Fr.B.B.	Friedländer Bezirksbahnen Frýdlantské okresní dráhy
K.Sächs.Sts.E.B.	Königlich Sächsische Staatseisenbahnen Královské saské státní dráhy
KFNB	Kaiser Ferdinands-Nordbahn Severní dráha císaře Ferdinanda
KkStB	Kaiserlich-königliche österreichische Staatsbahn Císařsko-královské Rakouské státní dráhy Rakouské státní dráhy
KPEV	Königlich Preußische Eisenbahn-Verwaltung Pruské královské železniční dráhy
ÖNWB	Österreichische Nordwestbahn Rakouská severozápadní dráha
PEIG	Prager Eisenindustrie-Gesellschaft Pražská železářská společnost
PŽS	Pražská železářská společnost Prager Eisenindustrie-Gesellschaft

<i>RGTE</i>	<i>Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn</i> <i>Liberecko-jablonecko-tanvaldská dráha</i>
<i>SNDVB</i>	<i>Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn</i> <i>Jihoseveroněmecká spojovací dráha</i>
<i>StEG</i>	<i>Österreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft</i> <i>Rakouská společnost státní dráhy</i>
<i>ZREG</i>	<i>Zittau-Reichenberger Eisenbahn Gesellschaft</i> <i>Žitavsko-liberecká dráha</i>

ÚVOD

Předkládaná diplomová práce se zabývá vznikem a vývojem místních drah ve Frýdlantském výběžku. Pozornost je věnována třem železničním tratím postaveným společnostmi Frýdlantské okresní dráhy na přelomu 19. a 20. století.

Časové vymezení tématu je poměrně široké – od období plánování drah (v průběhu 19. století), přes období zestátnění až po současnost. Důvodem tak širokého záběru práce je snaha vytvořit ucelený, stručný, ale výstižný přehled vývoje výše zmíněných tratí, a to zejména prostřednictvím popisu proměny stanic a staničních objektů. Současná odborná literatura se věnuje problematice převážně z pohledu technického popisu tratí a zaznamenávání proměn vozového parku. Práce se pokouší doplnit tento pohled i z úhlu kulturně-historického.

Hlavní poznatky vychází z analýzy archivních materiálů. Jádrem práce pak stavělo především na protokolech z pochůzek po tratích, ze staničních a kolejových plánů, plánů staničních objektů a projektů rekonstrukcí. Důležitou se stala komparace materiálů s literaturou a současným stavem, ať už zprostředkovaným leteckými snímky či z osobní zkušenosti. Terénní průzkumy byly uskutečněny v několika vlnách mezi lety 2016 až 2019.

Problémy činí torzovitost, která se vyskytuje u archivních materiálů, ale i v literatuře. Nejvíce poznatků máme k dispozici z období plánování tratí a výstavby. Čím blíže k současnosti, tím více se vyskytují útržkovité záznamy. Bezesporu je to způsobeno i ztrátou části spisů během druhé světové války. Domnívám se, že materiály týkající se současnější doby jsou zase naopak až příliš „živými“ a vyskytují se v kancelářích a spisovnách Českých drah či Správy železniční dopravní cesty. Cenné informace získáváme i z pohlednic a fotografií, zejména od soukromých sběratelů.

Předkládaná práce se zakládá na třech kapitolách. První se zabývá počátky tratí v obecné rovině, ale i konkrétněji Frýdlantskem. Druhá, stěžejní, pak řeší realizaci projektů a proměnu tratí. Názvy podkapitol stanic a zastávek byly zvoleny podle názvů v aktuálním jízdním řádu, u zrušené trati pak na základě jízdního řádu z roku 1975/76.¹ Třetí kapitola ve stručnosti představuje dvě místní dráhy, které vznikly ve stejné době – jednu ze severních Čech, druhou ze Slezska.

Práce si klade za cíl, charakterizovat tratě Frýdlantských okresních drah, nejen z pohledu technického, ale především kulturně-historického. Vycházíme z předpokladu,

¹ Německý název lokality (popř. polský) je uveden při prvním použití, pro lepší orientaci jsou názvy dále uvedeny ve srovnávací tabulce. (viz *Příloha I*)

že železnice má určitou historickou hodnotu – je však otázkou, zda tato hodnota přetrvává a je vnímána i v současnosti a jakým směrem se bude ubírat vývoj tratí na Frýdlantsku do budoucna.

Rozbor literatury

Literaturu, ze které diplomová práce vychází, bychom mohli rozdělit do několika kategorií. První z nich jsou knihy zabývající se železnicí a dějinami dopravy v obecné linii. Zde bychom mohli jako příklad zmínit knihu Josefa Honse *Dejiny dopravy na území ČSSR*.² Přestože se jedná o dílo staršího data (vydáno 1975) a je třeba si odmyslet tendenční linii, jedná se o dobrého prostředníka pro seznámení se se železnicí. Místními drahami se zabývá publikace Stanislava Pavlíčka *Naše lokálky*,³ zrušenými tratěmi pak titul Miroslava Jelena *Zrušené železniční tratě v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*.⁴ Do této kategorie bychom měli bezesporu zařadit i Mojžíra Krejčíříka a jeho *Po stopách našich železnic*⁵ a *Naše nádraží*.⁶ První z nich přináší základní přehled o dělení železničních období. *Naše nádraží* jsou edicí, která se v úvodní knize zabývá vývojem a funkcí staničních objektů.

Z Krejčíříkových knih vychází i monografie Aleny Borovcové z Národního památkového ústavu v Ostravě. Publikace se zabývá tratěmi z pohledu památkové péče a ochrany. Koncepce knihy *Kulturní dědictví Severní dráhy císaře Ferdinanda* se stala tak velmi inspirující.⁷

Z regionální literatury musíme vyzdvihnout *Industriál libereckého kraje*⁸ a *Technické stavby Frýdlantska*,⁹ zabývající se průmyslem a technickými stavbami v regionu.

² HONS, Josef. *Dejiny dopravy na území ČSSR*. Bratislava: Alfa, 1975. 310 s.

³ PAVLÍČEK, Stanislav. *Naše lokálky: místní dráhy v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. Praha: Dokořán, 2002. 156 s. Bod. ISBN 80-86569-13-6.

⁴ JELEN, Miroslav. *Zrušené železniční tratě v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. Praha: Dokořán, 2009. 159 s. Bod. ISBN 978-80-7363-129-1.

⁵ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Po stopách našich železnic*. Praha: Nadas, 1991. 279 s. Knižnice techniky a technologie železniční dopravy. ISBN 80-7030-061-2.

⁶ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Česká nádraží: architektura a stavební vývoj. I. díl*. Litoměřice: Vydavatelství dopravní literatury, 2003. 162 s. Architektura. ISBN 80-902706-7-0.

⁷ BOROVCOVÁ, Alena. *Kulturní dědictví Severní dráhy císaře Ferdinanda*. Ostrava: Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Ostravě, 2012. 198 s. ISBN 978-80-85034-66-0.

⁸ BERAN, Lukáš, ed. a Vladislava VALCHÁŘOVÁ, ed. *Industriál libereckého kraje: technické stavby a průmyslová architektura: průvodce*. Praha: ČVUT v Praze, Výzkumné centrum průmyslového dědictví, 2007. 281 s. ISBN 978-80-01-03798-0.

⁹ FREIWILLIG, Petr. *Technické stavby Frýdlantska: dopravní stavby a objekty, cihlářství a cihelny, zámecký pivovar*. Liberec: Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Liberci, 2011. 127 s. ISBN 978-80-904852-2-8.

Co se týče tematiky Frýdlantských okresních drah, zásadní místo zde mají tři monografie kolektivu autorů: *Úzkorozchodná místní dráha Frýdlant v Čechách – Heřmanice*;¹⁰ *Raspenava – Bílý Potok pod Smrkem: 100 let 1900 – 2000*;¹¹ *100 let trati Frýdlant v Čechách – Jindřichovice pod Smrkem*.¹² Jedná se o doposud jediné knižní zpracování o místních drahách ve Frýdlantském výběžku. Publikace nahlíží na problematiku lokálek jednotlivě – na každou trať zvlášť, chybí zde pospolitější pohled na všechny tři tratě současně. Výše zmíněné tratě vnímám jako součást celku místních drah na Frýdlantsku, jejich vznik a vývoj na sobě vzájemně závisel a toto pouto jsem chtěla v diplomové práci zachytit. Větší pozornosti uniká i architektonické ztvárnění staničních objektů.

Cennými se staly i další knihy, články, odborné práce apod. Velmi přínosnými pak byly studijní materiály určené studentům technických oborů Českého vysokého učení technického, Vysoké školy báňské a Univerzity Pardubice, které skvěle napomohly při seznamování se s technickou stránkou železnice.

Rozbor pramenů

Stěžejní část práce vychází z materiálů uložených v Národního archivu v Praze (NA v Praze), a to především z fondu Generální inspekce rakouských drah (GI-R). Inspekce vznikla v druhé polovině 19. století jako pomocný orgán Ministerstva obchodu, živností a veřejných staveb. Zprvu dohlížela na udržování, provoz, personál a plnění povinností drah. Po reorganizaci v druhé polovině 90. let 19. století se stala Generální inspekce pomocným orgánem nově zřízeného Ministerstva železnic. V téže době se mění i působnost, avšak stále převažuje dohledová činnost. Generální inspekce zanikla se vznikem Československa. V rámci československo-rakouské spisové rozluky z roku 1920 převzalo materiály týkající se naší agendy československé Ministerstvo železnic. V 60. letech přešla dokumentace do Státního ústředního archivu. Většinu fondu tvoří plány, mapy a protokoly.¹³

¹⁰ ČADA, Luděk et al. *Úzkorozchodná místní dráha Frýdlant v Čechách – Heřmanice*. Litoměřice: Vydavatelství dopravní literatury L. Čada, 2000. 127 s. Pohledy do dějin zrušených tratí, sv. 7. ISBN 80-902706-2-X.

¹¹ CRHA, Ladislav et al. *Raspenava – Bílý Potok pod Smrkem: 100 let 1900 – 2000*. Praha: SAXI, [2000]. 64 s.

¹² FOGL, Miroslav, Ladislav CRHA a Radim ŘÍHA. *100 let trati Frýdlant v Čechách – Jindřichovice pod Smrkem*. Praha: SAXI, 2002. 64 s.

¹³ CHURANĚ, M. a I. BAKOŠ. *Generální inspekce rakouských drah: 1888 – 1918*. Inventář. Praha: Národní archiv, 1962, s. 1-7.

Velmi důležitými se staly dokumenty uložené u Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) – Správy pozemních staveb v Liberci. Chaotickým se jevílo uložení archiválií, kdy SŽDC několik měsíců neměla tušení, kde přesně se jejich dokumentace nachází (v důsledku organizačních změn a stěhování). Převážnou většinu materiálů tvořily plány staničních budov a projekty týkající se rekonstrukce objektů.

V roce 2015 došlo ke zrušení Archivu Českých drah Praha-Libeň (ČD Praha-Libeň). Zde umístěné materiály pocházely ze stavebního oddělení Ředitelství státních drah v Hradci Králové z let 1919 až 1949. V 50. letech převzala dokumentaci Ústecká dráha, která materiály předala do Státního ústředního archivu. Druhá část dokumentů pocházela ze spisovny FOD z období 1897 až 1934. U „živých“ dokumentů došlo přibližně mezi lety 1938 až 1939 k předání do Německa. Po válce se již s největší pravděpodobností nevrátily zpět. Zbylé archiválie byly uloženy v Dopravním archivu při Ministerstvu dopravy v Praze. V 60. letech však došlo k likvidaci archivu, a tak část dokumentů putovala do Státního ústředního archivu. Některé z materiálů z provenienčních důvodů zamířily do podnikového archivu Severozápadní dráhy, ten je uložil v depozitáři v Krásném Březně. V říjnu 1970 došlo po neuváženém rozhodnutí k likvidaci několika pomocných (zejména účetních) knih. Zbylý materiál byl počátkem 80. let umístěn v libeňském archivu, odtud po roce 2015 přešel do Státního oblastního archivu v Praze (SOA v Praze).¹⁴

Diplomová práce vycházela i z materiálů uložených v regionálních paměťových institucích. Zmiňme např. Státní okresní archiv Liberec (SOkA Liberec) s podklady k prvním plánovaným tratím na Frýdlantsku, které se nachází ve fondu Městského úřadu Frýdlant.

Podstatnými jsou i sbírky železničních nadšenců, kteří poskytli své fotografie či pohlednice. Mezi tyto nadšence bych zařadila i Spolek Frýdlantské okresní dráhy, který provozuje Železniční muzeum FOD a má k dispozici unikátní sbírku fotografií, pohlednic a plánů.

Nejvíce materiálů máme k dispozici k trati bílopotocké a heřmanické. Bohužel nejméně informací se pojí s tratí jindřichovickou. Zde jsou poznatky opravdu torzovité.

¹⁴ RYS, Karel, JAURYS KOLMANOVÁ Ludmila a Zdeněk HRDINA. *FOD – Frýdlantské okresní dráhy: (1895) 1898 – 1934 (1948)*. Inventář. Praha: České dráhy, 2012. Číslo pomůcky: D4.

1 Počátky tratí na Frýdlantsku

První parostrojní železnice se objevila v českých zemích závěrem 30. let 19. století. V červenci roku 1839 došlo k zavedení pravidelné osobní dopravy mezi Vídní (německy *Wien*) a Brnem.¹⁵ Za vybudováním trati stála soukromá železniční společnost *Severní dráha císaře Ferdinanda* (německy *Kaiser Ferdinands-Nordbahn*, zkratka *KFNB*), jejíž cílem bylo spojit hlavní město Rakouského císařství se solnými doly v Haliči.¹⁶ Součástí dráhy Vídeň – Bochnia (německy *Wien – Salzberg*) se stalo i několik odboček včetně úseku spojujícího Břeclav (německy *Lundenburg*) s Brnem, a tak se parostrojní železnice dostala i na naše území.¹⁷

Od 40. let téhož století začal do výstavby železnice investovat své finance i stát. Železniční trať zvaná Severní státní dráha (německy *Nördliche Staatsbahn*) přivedla vlakové spojení v září roku 1845 do Prahy a počátkem 50. let do Drážďan (německy *Dresden*).¹⁸ Železniční síť se rozšiřovala – spojovala stále více významných měst monarchie a důležitých průmyslových míst. Finanční situace Rakouského císařství se však zhoršovala, stát dlužil na půjčkách miliony zlatých kvůli výstavbě, nákupu tratí a investicím zajišťujícím provoz železnice. Roku 1854 došlo k jednání o prodeji státních drah soukromé *Rakouské společnosti státní dráhy* (německy *Österreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft*, zkratka *StEG*), která disponovala francouzským kapitálem.¹⁹

V důsledku stavebního útlumu ze strany státu se při výstavbě železnic uvolnila cesta soukromým společnostem. Nařízení č. 238 říšského zákoníku z roku 1854 „o udílení koncesí ke stavbě soukromých železnic“ neboli koncesní zákon umožňoval soukromým společnostem převzít stavbu a provoz železnic za velmi výhodných podmínek.²⁰ Stát například železničním společnostem garantoval úročení kapitálu či je po určitou dobu osvobodil od placení daní, čímž zvýšil zájem o investice do výstavby tratí.²¹ Na základě zákona bylo žadatelům udělováno Ministerstvem průmyslu, obchodu a stavbami veřejnými povolení k přípravným pracím. Následné vydání koncese

¹⁵ HONS, Josef. *Dejiny dopravy na území ČSSR*. Bratislava: Alfa, 1975, s. 82.

¹⁶ PAVLÍČEK, Stanislav. *Naše lokálky: místní dráhy v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. Praha: Dokořán, 2002, s. 13.

¹⁷ HONS, Josef. *Dejiny dopravy na území ČSSR*. Bratislava: Alfa, 1975, s. 81.

¹⁸ Tamtéž, s. 89-91.

¹⁹ Tamtéž, s. 103.

²⁰ TAZBIREK, Pavel. *Vývoj železničního práva v českých zemích*. Brno, 2018. Diplomová práce. Masarykova univerzita v Brně, Právnická fakulta, Katedra dějin státu a práva, s. 26-27.

²¹ JANKŮ, Kateřina. *Železniční stanice na Liberecku*. Liberec, 2016. Bakalářská práce. Technická univerzita v Liberci, Fakulta přírodovědně-humanitní a pedagogická, Katedra historie, s. 29.

ke zřízení železnice uděloval císař. Koncese zaručovala výhradní postavení konkrétnímu subjektu, který směl jako jediný zřídit železnici mezi danými koncovými body. K povinnostem stavitele patřilo předkládání podrobných plánů železnice ke schválení a dodržování provozovacího železničního řádu.²²

Následující desetiletí se neslo ve znamení uhelných drah, které směřovaly k ložiskům uhlí. Železniční spojení od května roku 1859 získal rovněž Liberec (německy *Reichenberg*), a to díky společnosti *Jihoseveroněmecká spojovací dráha* (německy *Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn*, zkratka *SNDVB*), která vystavěla trať z Pardubic do Liberce. Pardubicko-liberecká dráha se připojovala k odbočné trati mířící do východočeského svatoňovického revíru, čímž zajišťovala přísun uhlí do severočeského průmyslového regionu.²³

Druhá polovina 60. let a léta 70. byla obdobím dobudovávání základní železniční sítě. Železniční horečku překazil roku 1873 krach na vídeňské burze a následná hospodářská krize. V dalších letech docházelo především k dokončování započatých projektů či k rozšiřování sítě již existujících železničních společností.²⁴ Rozšíření se týkalo i *SNDVB*, která se napojila v červenci roku 1875 na hustou síť pruských železnic díky trase Liberec – Závidov (polsky *Zawidów*, německy *Seidenberg*).²⁵ Tímto způsobem se dostala parostrojní železnice do (dnes již bývalého) politického okresu Frýdlant.

Přestože byla závěrem 70. let výstavba hlavních železničních tratí u konce, na mnoha místech Předlitavska stále nedošlo k uspokojení přepravní potřeby.²⁶ Stát si uvědomoval, že doplácí na železniční spekulace a špatné hospodaření soukromých společností, proto vydal roku 1877 sekvestrační zákon.²⁷ Na základě tohoto zákona mohly být státem převzaty soukromé společnosti vykazující dlouhodobě ztrátu.²⁸ Monarchie se pokoušela obnovit státní dráhy – stavět nové tratě a zestátnovat dráhy

²² TAZBIREK, Pavel. *Vývoj železničního práva v českých zemích*. Brno, 2018. Diplomová práce. Masarykova univerzita v Brně, Právnická fakulta, Katedra dějin státu a práva, s. 27-28.

²³ JANKŮ, Kateřina. *Železniční stanice na Liberecku*. Liberec, 2016. Bakalářská práce. Technická univerzita v Liberci, Fakulta přírodovědně-humanitní a pedagogická, Katedra historie, s. 29-30.

²⁴ PAVLÍČEK, Stanislav. *Naše lokálky: místní dráhy v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. Praha: Dokořán, 2002, s. 16.

²⁵ JANKŮ, Kateřina. *Železniční stanice na Liberecku*. Liberec, 2016. Bakalářská práce. Technická univerzita v Liberci, Fakulta přírodovědně-humanitní a pedagogická, Katedra historie, s. 30.

²⁶ ŠTĚPÁN, Miloslav. *Prehľadné dejiny československých železnic: 1824-1948*. Praha: Dopravní nakladatelství, 1958, s. 133.

²⁷ HONS, Josef. *Dejiny dopravy na území ČSSR*. Bratislava: Alfa, 1975, s. 142.

²⁸ GAŠPARÍK, Jozef a Jiří KOLÁŘ. *Železniční doprava: technologie, řízení, grafikony a dalších 100 zajímavostí*. Praha: Grada, 2017, s. 13.

soukromé.²⁹ Stát sám však nezvládal uspokojit potřebu rozšíření železniční sítě. Inspirací se mu tak stala Francie, Belgie a Holandsko se svými podružnými drahami, které měly charakter jak dlouhých přírodních tratí napojujících se na hlavní dráhy, tak i krátkých tratí s nepatrnou přepravou. Výše zmíněné lokální dráhy budovaly nejen staré železniční společnosti a stát, ale i velké soukromé společnosti, drobní koncesionáři či svépomocná sdružení.³⁰

Výhoda lokálních drah (zvaných též místních, sekundárních, vicinálních, podružných, vedlejších či drah nižšího řádu) tkvěla zejména v ceně – výstavba nebyla tolik nákladná jako u hlavních tratí. Tzv. lokálky využívaly úlev při stavbě, vystrojování a provozování na základě zákona č. 56 říšského zákoníku z 26. května 1880 „o poskytování výhod místním drahám“. Sekundární dráhy nemusely splňovat tak přísné technické parametry. Poloměry oblouků směly být menší, sklony větší (až 3,5% – výjimečně i více), kolejnice lehčí a pražce slabší, to však mělo za důsledek nízkou technickou rychlost (maximálně 25 km/h).³¹ Nejenže spoje nejezdily takovou rychlostí jako na tratích hlavních, ale i četnost spojů byla menší. Zpočátku zajišťovaly na tratích dopravu smíšené vlaky, skládající se z osobních i nákladních vozů. Manipulace s nákladními vozy však prodlužovala jízdní dobu.³²

Výše zmíněný zákon z roku 1880 poskytoval i další výhody – osvobodil místní dráhy od poplatků a zprošťoval je na 30 let od daní. Finanční podpora se však těchto tratí netýkala všeobecně, nýbrž každý konkrétní případ musel být zajištěn zvláštním zákonem. Svého předchůdce nahradil zákon č. 81 říšského zákoníku ze 17. června 1887 „o zakládání a provozování místních drah“ – ve své podstatě nepřinášel nic nového. Nahradil jej zákon č. 2 říšského zákoníku z 31. prosince 1894 „o drahách nižšího řádu“, avšak ani zde nebyla pro lokálky všeobecně zajištěna finanční podpora ze strany státu. Místní dráhy se dočkaly podpory na základě zákona č. 8 zemského zákoníku ze 17. prosince 1892 „o zvelebení železniectví nižšího řádu“. Na základě tohoto zákona mohl sněm volit mezi několika způsoby podpory lokálních drah, a to mezi zárukou zúročení a splacení prioritních akcií či poskytnutím zemské zápůjčky. Při provádění zemského zákona z roku 1892 se posléze přihlíželo pouze k systému

²⁹ HONS, Josef. *Dejiny dopravy na území ČSSR*. Bratislava: Alfa, 1975, s. 144-145.

³⁰ Tamtéž, s. 146.

³¹ PAVLÍČEK, Stanislav. *Naše lokálky: místní dráhy v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. Praha: Dokořán, 2002, s. 23.

³² Tamtéž, s. 9.

garantovaných čili zaručených drah, předpisy ke zřizování zemských drah nebyly použity (až na výjimku).³³

V souvislosti s úsporou nákladů na vybudování nových tratí se začalo hovořit i o tratích úzkokolejných. Již v roce 1872 vydal pražský zástupce vídeňské společnosti pro stavbu průmyslových, lesních a báňských železnic reklamní brožuru *O lacinosti a užitečnosti železnic o koleji ouzké*. Z brožury se dozvídáme, že vybudování normálněrozchodných tratí si žádalo velké náklady, proto ne všude se vyplatilo trať postavit. Spojení se tudíž vyhýbalo krajům, které nevynikaly svou úrodností či průmyslem. Pro odloučené kraje se měla stát řešením právě levnější železnice s užšími kolejemi.³⁴ Za normální rozchod považujeme vzdálenost 1435 mm (4 stopy a 8 ½ palce) mezi vnitřními hranami kolejnic. Tento rozchod zavedl George Stephenson odvozením z rozměrů anglických silničních vozidel. V souvislosti se šířením anglických lokomotiv v kontinentální Evropě se ujal i Stephensonem používaný rozchod (dnes rozšířený ve většině států). Úzký rozchod byl zaveden zejména pro důlní, průmyslové, polní a lesní dráhy. V Předlitavsku se používal nejčastěji úzký rozchod 760 mm, oproti tomu v německém prostředí převažoval úzký rozchod 750 mm.³⁵

Za snahu rozvíjet železniční síť v období druhé poloviny 19. století můžeme vděčit nejenom angažovanosti regionálních průmyslníků a politiků, ale i státu. Zákon č. 2 říšského zákoníku z roku 1895 „o drahách nižšího řádu“ sliboval z hospodářského nebo vojenského hlediska důležitým místním drahám státní záruku výtěžku či státní příspěvek na stavbu. Slíbená podpora a úlevy pro místní dráhy menší důležitosti (např. pro odbočné a úzké tratě) způsobily závěrem 90. let 19. století velký železniční stavební rozmach,³⁶ který se týkal i Frýdlantska.

Etapu místních drah bychom mohli podle Miloslava Štěpána (zaměstnance Železničního archivu ve 40. a 50. letech 20. století) rozdělit na dvě období, a to: přírodních železnic a svépomocných železnic.³⁷ Přírodní tratě se staly investičním

³³ SKÝBOVÁ, Anna, Anita KŘEPELKOVÁ a Miroslav KUNT. *Zemský výbor Praha – Železniční oddělení: (1870) 1894 – 1925 (1931)*. Dílčí inventář. Praha: Národní archiv, 2006. I. Vývoj původce. Dostupné také z: <http://badatelna.eu/fond/2208/uvod/1622>

³⁴ ŠTĚPÁN, Miloslav. *Prehľadné dejiny československých železnic: 1824-1948*.

Praha: Dopravní nakladatelství, 1958, s. 134-135.

³⁵ SVOBODA, Richard. *Úvod do železničních staveb* [online]. Ústav železničních konstrukcí a staveb [cit. 2019-05-13]. Dostupné z: <https://www.fce.vutbr.cz/zcl/svoboda.r/vyuka/komb/zeleznice.pdf>

³⁶ TAZBIREK, Pavel. *Vývoj železničního práva v českých zemích*. Brno, 2018. Diplomová práce. Masarykova univerzita v Brně, Právnická fakulta, Katedra dějin státu a práva, s. 41-42.

³⁷ ŠTĚPÁN, Miloslav. *Prehľadné dejiny československých železnic: 1824-1948*. Praha: Dopravní nakladatelství, 1958, s. 133-155.

lákadlem. Vznikaly zejména v 80. letech 19. století, navazovaly na síť hlavních tratí, doplňovaly ji a rozšiřovaly. Svépomocné tratě budované v 90. letech téhož století a počátkem 20. století cílily na výstavbu krátkých úseků. Vycházely z požadavků místních továrníků a velkostatkářů, kteří si od rozvoje železnice slibovali lepší zisky i v odlehlejších průmyslových či zemědělských oblastech.

Stanislav Pavlíček dělí období místních drah podle způsobu finančního zajištění výstavby:

- a) ze soukromých finančních zdrojů (velkých železničních společností, velkých železničních společností zaměřených na výstavbu lokálek či tratí vzniklých bez finanční podpory země a státu)
- b) s účastí státu a zemí (např. svépomocné místní dráhy) ³⁸

I Frýdlantsko využilo zákonů o místních drahách, a dočkalo se tak na přelomu 19. a 20. století jedné úzkorozchodné a dvou normálněrozchodných tratí. Pokud bychom se pokusili tamější lokální dráhy charakterizovat podle výše uvedených rysů, zařadili bychom je do svépomocných tratí vystavěných velkou železniční společností zaměřující se na výstavbu lokálek. Cesta k vybudování frýdlantských místních drah však nebyla snadná.

1.1 Plánování

S nástupem parních strojů se začal měnit ráz krajiny ve Frýdlantském výběžku. Továrny dříve využívající vodní sílu přecházely na parní pohon. Od okolních domů a zemědělských usedlostí se fabriky na první pohled odlišovaly – v krajině se začaly objevovat rozlehlé tovární objekty s vysokými komíny. Pro chod podniků bylo zapotřebí zajistit dodávky uhlí. To se před příchodem železnice dováželo koňskými potahy ze Saska a Slezska. Nákladný a zdlouhavý způsob dopravy však nebyl ideálním řešením, proto se setkáváme v první polovině 19. století se snahou nalézt nová ložiska uhlí přímo na Frýdlantsku. Pokusy byly úspěšné, a tak se mohl region těšit od roku 1851 z otevření dolu na hnědé uhlí, který se nacházel na pozemcích patřícím Clam-Gallasům u Poustky (německy *Wustung*). Poptávka po pevných palivech však stále přetrvávala. Nejen uhlí, ale i další suroviny a výrobky se měly stát dostupnějšími díky železnici, která by spojovala Frýdlantský výběžek přes Prusko se Saskem. ³⁹

³⁸ PAVLÍČEK, Stanislav. *Naše lokálky: místní dráhy v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. Praha: Dokořán, 2002, s. 10-11.

³⁹ ANDĚL, Rudolf et al. *Frýdlantsko: minulost a současnost kraje na úpatí Jizerských hor*. Liberec: Nakladatelství 555, 2002, s. 91.

Privést první parostrojní železnici na Frýdlantsko se podařilo v polovině 70. let 19. století poté, co byl zrušen smluvní závazek z 50. let, který zajišťoval *Žitavsko-liberecké dráze* (německy *Zittau-Reichenberger Eisenbahn Gesellschaft*, zkratka ZREG) výsadní postavení v severních Čechách. Trať ze Žitavy (německy *Zittau*) do Liberce směla být na několik desetiletí jedinou železnici spojující Liberec se saským či pruským územím. Smlouva mezi Rakouskem-Uherskem a Saským královstvím z roku 1870 toto výhradní právo zrušila.⁴⁰ Koncese ke stavbě železnice byla udělena rakouskou vládou závěrem března 1872.⁴¹ Na popud liberecké Obchodní a živnostenské komory prodloužila společnost SNDVB pardubicko-libereckou dráhu o úsek Liberec – Černousy (německy *Tschernhausen*) – Závidov. Trať byla vystavěna mezi lety 1873 až 1875, přičemž ke slavnostnímu otevření frýdlantské stanice došlo 1. července 1875.⁴²

Trať dnes známá pod číslem 037 však protínala pouze západní část Frýdlantského výběžku. Železničního spojení se dočkaly Mníšek (německy *Einsiedel*), Oldřichov v Hájích (německy *Buschullersdorf*), Raspenava (německy *Raspenau*), Frýdlant (německy *Friedland*) a obce směrem na sever podél řeky Smědé (německy *Wittig*): Minkovice (německy *Minkwitz*), Višňová (německy *Weigsdorf*), Filipovka (německy *Philippsthal*) a Černousy. Východní části se však železničního spojení v té době nedostává.

Podíváme-li se na geomorfologické členění Frýdlantského výběžku čili Frýdlantska, zjistíme, že oblast spadá do geomorfologického celku Frýdlantská pahorkatina a z části do celku Jizerské hory. Většinu rozlohy zaujímá pahorkatina s mírně členitým povrchem. Jižní a jihovýchodní část Frýdlantska ohraničuje masiv Jizerských hor – v oblasti Dětrichova (německy *Dittersbach*) s mírnějšími svahy, oproti tomu v oblasti Hejnic (německy *Haindorf*) a Bílého Potoka (německy *Weissbach*) se svahy strmými. Hlavní přístupové cesty do vnitrozemí směrem na Liberec vedou přes Albrechtice (německy *Olbersdorf*), anebo Oldřichovské sedlo (německy *Hemmrich*).⁴³ Cesta, která vedla přes Oldřichov v Hájích, je prvně zmiňována v pramenech z 15. století. Tehdy však vedla trasa přibližně o jeden a půl kilometru více na západ než

⁴⁰ EDERER, Antonín. *První vlak z Pardubic do Liberce: k stému výročí dráhy*. Liberec: Krajské nakladatelství, 1959, s. 81.

⁴¹ ANDĚL, Rudolf et al. *Frýdlantsko: minulost a současnost kraje na úpatí Jizerských hor*. Liberec: Nakladatelství 555, 2002, s. 93.

⁴² BERAN, Lukáš, ed. a Vladislava VALCHÁŘOVÁ, ed. *Industriál libereckého kraje: technické stavby a průmyslová architektura: průvodce*. Praha: ČVUT v Praze, Výzkumné centrum průmyslového dědictví, 2007, s. 77.

⁴³ ANDĚL, Rudolf et al. *Frýdlantsko: minulost a současnost kraje na úpatí Jizerských hor*. Liberec: Nakladatelství 555, 2002, s. 9-10.

vede dnešní silnice, a to mezi oldřichovským Špičákem (německy *Buschullersdorfer Spitzberg*) a Stržovým vrchem (německy *Grubberg*).⁴⁴ Silnice vedoucí z Liberce přes Oldřichovské sedlo byla dokončena závěrem 40. let 19. století.⁴⁵ Tamějšího sedla využila rovněž trať SNDVB z Liberce do Závidova, která v místě tohoto sedla překonala pohoří Jizerských hor tunelem a pokračovala dál na Frýdlantsko. Přestože region v druhé polovině 19. století poměrně hustě protkávaly okresní a obecní silnice, stalo se silniční spojení pro potřeby Frýdlantska v té době již nevyhovující – rozvoj průmyslu si žádal změny v dopravě.

Mezi nejvýznamnější průmyslová odvětví na Frýdlantsku patřil textilní průmysl (viz *Příloha 2*). Industrializace zasáhla Frýdlantsko ale i v jiných průmyslových odvětvích. Rozkvět zaznamenal např. sklářský, porcelánový, cihlářský, papírenský, kovovýrobní, kožedělný či potravinářský průmysl. Pouze část podniků se mohla těšit z výtěžků průmyslové revoluce v podobě parostrojní železnice. Jak majitelé továren, tak i obce samotné si přáli rozšířit železniční síť v regionu.

O návrzích možných tratí se dozvídáme například z textu pozvánky na jednání výboru *Comité des Liegnitz – Goldberg – Löwenberg – Greiffenberg – Friedeberg – Wiegandsthal – Böhm. Heinersdorf und Friedland – Sächsisch Reichenau und Zittauer Eisenbahn Projects*⁴⁶ svolaného na 28. prosince 1869 do hostince v Giebułtówě (německy *Gebhardsdorf*). Výbor měl jednat o plánované trati z Frýdlantu do saského Rychnova (polsky Bogatynia, německy *Sächsisch Reichenau*). V pozvánce jsou zmíněny i dřívější návrhy tratí vedených přes Frýdlantsko. Zmínka o jednom z návrhů je datována k podzimu roku 1864 a týkala se vybudování železničního spojení ze Žitavy přes Frýdlant v Čechách do Rębiszowa (německy *Rabishau*). Pokud by trať vznikla, měla zajišťovat napojení na cesty vedoucí k uhelným dolům a k městu Lehnici (polsky Legnica, německy *Liegnitz*). Diskuze se tehdy zabývala i dalšími variantami tratí, a to z Frýdlantu do Gryfowa Śląskiego (německy *Greiffenberg*) z důvodu spojení se slezskými uhelnými doly – jmenovitě s Valbřichem (polsky Wałbrzych, německy *Waldenburg*,) a z Frýdlantu do Lubáně (polsky Lubań, německy *Lauban*) kvůli dopravě obilí. Ještě téhož roku (1864) se setkáváme se zmínkou o vytvoření pruského komitě

⁴⁴ FREIWILLIG, Petr. *Technické stavby Frýdlantska: dopravní stavby a objekty, cihlářství a cihelny, zámecký pivovar*. Liberec: Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Liberci, 2011, s. 13.

⁴⁵ ANDĚL, Rudolf et al. *Frýdlantsko: minulost a současnost kraje na úpatí Jizerských hor*. Liberec: Nakladatelství 555, 2002, s. 90.

⁴⁶ Volně přeloženo jako Komitě železničního projektu dráhy Legnica – Złotoryja – Lwówek Śląski – Gryfów Śląski – Mirk – Pobiedna – české Jindřichovice a Frýdlant – saský Rychnov a Žitava.

dráhy Lehnice – Frýdlant – Žitava.⁴⁷ Výstavbu trati z Lehnice přes Goltperk (polsky Złotoryja, německy *Goldberg*), Lemberk (polsky Lwówek Śląski, německy *Löwenberg*), Gryfów Śląski (německy *Greiffenberg*), Mirsk (německy *Friedeberg*) a Frýdlant do Žitavy propagovaly i prospekty saského průmyslníka C. A. Preibische, který vlastnil od 60. let v Děřichově textilní továrnu.⁴⁸ Propojení Saska a Pruska přes Čechy se však nepodařilo, zdlouhavá jednání a hospodářská krize v 70. letech způsobily neúspěch projektu.⁴⁹

Další z návrhů možné trati se objevuje v 80. letech 19. století. Projekt trati dlouhé 22.015 kilometru vedoucí z Raspenavy do Jindřichovic pod Smrkem (německy *Heinersdorf an der Tafelfichte*) byl vypracován v březnu roku 1886 ve Vídni a předpokládal trasu údolím Smědé přes Luh (německy *Mildenau*) a Lužec (německy *Mildeneichen*). Odtud se trať měla stáčet na sever kolem Pekelského vrchu (německy *Hölleberg*) na Ludvíkov (německy *Lusdorf*), kde se počítalo s umístěním zastávky. Stanice v Novém Městě (německy *Neustadt an der Tafelfichte*) se měla nacházet v lokalitě dnešní čističky odpadních vod.⁵⁰

V první polovině 90. let se objevuje jiný projekt místní dráhy, a to Frýdlant – Srbská (německy *Wünschendorf*) – zemská hranice. Plán trati dlouhé 20.064 kilometru vypracoval inženýr ve výslužbě Franz Reimherr z Berlína (německy *Berlin*) v roce 1894. Navrhovaný úsek trati do Dolní Řasnice (německy *Rückersdorf*) byl v podstatě obdobou toho dnešního, poté se železnice měla stáčet na Horní Řasnici (německy *Bärnsdorf*). Jindřichovic pod Smrkem se dotýkala na západě nedaleko dnešní zastávky Jindřichovice pod Smrkem-Skanzen. Dále se plánovalo směřování dráhy do obce Srbská a do Pruska k obci Miłoszów (německy *Hartmannsdorf*) a Lešna (německy *Marklissa*).⁵¹ Avšak ani tento projekt nebyl zrealizován.

Od poloviny 90. let 19. století se pokoušel frýdlantský okresní výbor v čele s Heinrichem Ehrlichem (finančníkem a regionálním politikem) prosadit rozšíření železniční sítě na Frýdlantsku. Okresní výbor se dočkal 10. ledna 1895 udělení předběžné koncese pro tři normálněrozchodné tratě:

⁴⁷ SOkA Liberec, fond MÚ Frýdlant, karton 341, *Einladung für das Comité* (prosinec 1869).

⁴⁸ Tamtéž, *Prospect für den Bau einer Eisenbahn* (září 1871).

⁴⁹ ČADA, Luděk et al. *Úzkorozchodná místní dráha Frýdlant v Čechách – Heřmanice*. Litoměřice: Vydavatelství dopravní literatury L. Čada, 2000, s. 5.

⁵⁰ FOGL, Miroslav, Ladislav CRHA a Radim ŘÍHA. *100 let trati Frýdlant v Čechách – Jindřichovice pod Smrkem*. Praha: SAXI, 2002, s. 3.

⁵¹ Tamtéž, s. 4.

- z Frýdlantu přes Krásný Les (německy *Schönwald*), Řasnici, Horní Řasnici a Hajniště (německy *Hegewald*) k zemské hranici u Jindřichovic pod Smrkem
- z Frýdlantu přes Větrov (německy *Ringenhain*) a Kunratic (německy *Kunnersdorf*) na hranici směrem k saskému Rychnovu
- z Raspenavy do Bílého Potoka, případně k tamější Clam-Gallasovské pile

Během přípravných prací došlo 28. července téhož roku ke změnám v trasování. Frýdlantská trať přes Větrov měla směřovat na Děřichov, Kristiánov (německy *Christiansau*) a Heřmanice (německy *Hermsdorf*), s možnou odbočkou do Kunratic, poté měla pokračovat na hranici směrem k Markočicím (polsky Markocice, německy *Markersdorf*), kde by se napojovala na úzkorozchodnou dráhu spojující od listopadu 1884 hornolůžickou obec Markočice se saským Rychnovem a Žitavou.⁵²

Předběžné projekty heřmanické a jindřichovické trati vypracoval inženýr Reimherr.⁵³ Generální projekt k dráze Frýdlant – Nové Město – Jindřichovice – zemská hranice pocházel z května roku 1895.⁵⁴ Na hranicích se měla trať připojit k dráze vedoucí z Mirsku do Unięcice (německy *Meffersdorf*) otevřené v roce 1897. Meffersdorfská trať navazovala na úsek Gryfów Ślaski – Mirsk (německy *Friedeberg*).⁵⁵ Od připojení k *Pruským královským železničním drahám* (německy *Königlich Preußische Eisenbahn-Verwaltung, KPEV*) si tamější průmyslníci slibovali lepší dostupnost černého uhlí, které by se dováželo ze Slezska.⁵⁶

Pro „heřmanickou“ trať vytvořil Reimherr dvě varianty. První z nich míjela Děřichov i Heřmanice. Vedla by z Frýdlantu přímo do Kunratic, před kterými se měl nacházet 175 metrů dlouhý most přes tamější údolí.⁵⁷ Z finančních a technických důvodů se pravděpodobně jednalo o těžce realizovatelný plán. Přijatelnější druhá varianta z podzimu 1895 měla vést z Frýdlantu do Kunratic, odkud trať prudce mířila jižním směrem na Děřichov. Před obcí se ostrým obloukem stočila dráha téměř opačným směrem. Za obloukem o poloměru 60 metrů se plánovalo umístění stanice

⁵² ČADA, Luděk et al. *Úzkorozchodná místní dráha Frýdlant v Čechách – Heřmanice*. Litoměřice: Vydavatelství dopravní literatury L. Čada, 2000, s. 5-7.

⁵³ FREIWILLIG, Petr. *Technické stavby Frýdlantska: dopravní stavby a objekty, cihlářství a cihelny, zámecký pivovar*. Liberec: Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Liberci, 2011, s. 39.

⁵⁴ Archiv ČD Praha-Libeň, fond FOD, i. č. 1-7, krabice 1, *Generalprojekt: Lokalbahn Friedland – Neustadt – Heinersdorf – Landesgrenze* (květen 1895).

⁵⁵ BARTNIK, Leszek. Historia linii kolejowej w Pobiednej (Meffersdorf). In: *Wes Pobiedna* [online]. 2007-2018 [cit. 2019-05-08]. Dostupné z: http://www.pobiedna.pl/index.php?id=historia_kolej

⁵⁶ ČADA, Luděk et al. *Úzkorozchodná místní dráha Frýdlant v Čechách – Heřmanice*. Litoměřice: Vydavatelství dopravní literatury L. Čada, 2000, s. 7.

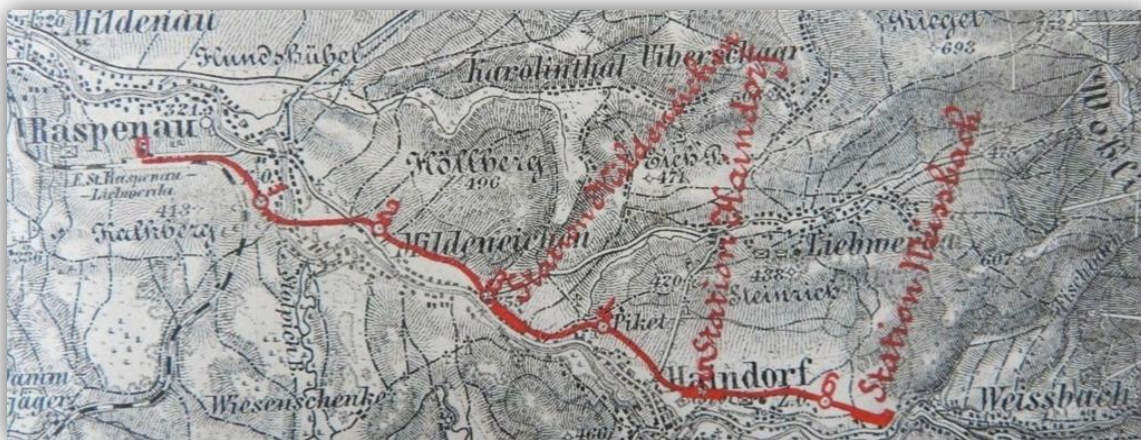
⁵⁷ Tamtéž, s. 7.

Dětřichov. Přes stoupání až 34‰ měla trať mířit západně do Heřmanic a podél potoka Oleška (německy *Erl Bach*) se měla dostat až k hranici. Zde se plánovalo napojení na dráhu Žitava – Markočice, otevřené v listopadu 1884. Jelikož se jednalo o úzkorozchodnou dráhu, zvolil Reimherr úzký rozchod, a to 750 mm.⁵⁸ Trať měla navazovat na síť saských železnic, došlo tudíž k použití rozchodu typického pro německé prostředí.

SNDVB je připisován předběžný projekt trati z června roku 1895 tzv. *Wittigtalbahn* neboli dráhy údolím řeky Smědé – vedoucí z Raspenavy do Bílého Potoka.⁵⁹ Projekt později přepracoval již výše zmíněný inženýr Reimherr.⁶⁰ Po vypracování projektů a odhadů stavebních nákladů se započalo s předběžnými pracemi.

1.1.1 Raspenava – Bílý Potok pod Smrkem

Detailní projekt z června roku 1895 představuje jednu z prvních variant místní dráhy Raspenava – Bílý Potok. Trať počítala pouze se čtyřmi stanicemi. Oproti realizované variantě zde chyběla stanice Luh.⁶¹ (viz *Obrázek 1*)



Obrázek 1: Projekt místní dráhy z Raspenavy do Bílého Potoka (z června 1895)⁶²

⁵⁸ ČADA, Luděk et al. *Úzkorozchodná místní dráha Frýdlant v Čechách – Heřmanice*. Litoměřice: Vydavatelství dopravní literatury L. Čada, 2000, s. 6-7.

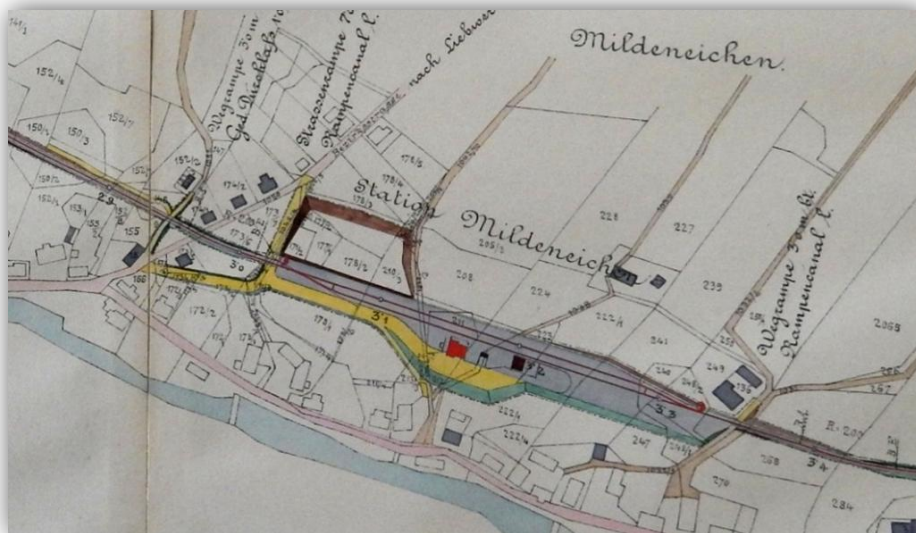
⁵⁹ CRHA, Ladislav et al. *Raspenava – Bílý Potok pod Smrkem: 100 let 1900 – 2000*. Praha: SAXI, [2000], s. 4-5.

⁶⁰ ČADA, Luděk et al. *Úzkorozchodná místní dráha Frýdlant v Čechách – Heřmanice*. Litoměřice: Vydavatelství dopravní literatury L. Čada, 2000, s. 7.

⁶¹ NA v Praze, fond GI-R, karton 1095-1096, *Lokalbahn Raspenau – Weissbach: Detailproject*. Spezialkarte (červen 1895).

⁶² Tamtéž.

Plánovaná stanice Lužec se měla nacházet přibližně 200 metrů blíže k Hejnicím (v porovnání se současným umístěním zastávky).⁶³ Ve stanici se uvažovalo o postavení výpravní budovy a skladiště s rampou. (viz Obrázek 2)



Obrázek 2: Detail umístění plánované stanice Lužec (z června 1895)⁶⁴

V Bílém Potoce byla výtopna situována na opačné straně stanice než stojí dnes a počítalo se v ní s jedním stáním pro lokomotivy.⁶⁵ (viz Obrázek 3)



Obrázek 3: Detail umístění plánované stanice Bílý Potok (z června 1895)⁶⁶

⁶³ CRHA, Ladislav et al. *Raspenava – Bílý Potok pod Smrkem: 100 let 1900 – 2000*. Praha: SAXI, [2000], s. 5.

⁶⁴ NA v Praze, fond GI-R, karton 1095-1096, *Lokalbahn Raspenau – Weissbach: Detailproject. Situationsplan* (červen 1895).

⁶⁵ Tamtéž.

16. prosince 1898 byla zahájena v raspenavské stanici, tehdy nesoucí název *Raspenau-Liebwerda* (patřící *SNDVB*) politická pochůzka.⁶⁷ Politické pochůzky si můžeme přiblížit prostřednictvím usnesení senátu. Přestože se jedná o dokument mladšího data (1937), i tak nám může ilustrovat na jaké bázi a za jakým účelem se tzv. politické pochůzky konaly. Prováděla je komise povoláná k řízení předcházejícímu vydání stavebního povolení pro příslušnou stavbu dráhy či na dráze. Pochůzku prováděla komise skládající se ze zástupce zemského úřadu, zástupce úřadu příslušného k vydání stavebního povolení a zástupce okresního úřadu. Slušelo se přizvat také železniční společnost a starosty obcí, kterých se dráha dotýkala. Před vyhlášením politické pochůzky musela železniční společnost předložit zemskému úřadu seznam jmen a bydliště vyvlastněných osob. Pozemkové výkupní plány a seznamy musely být v obci veřejně vystaveny v konkrétní lhůtě před konáním politické pochůzky. Posléze zemský úřad přezkoumal předložené spisy a určil předmět a rozsah vyvlastnění vydáním vyvlastňovacích nálezů. Ty byly dodány železniční společnosti a vyvlastněným. Vyvlastněným náleželo odškodné ve výši stanovené dohodou se železniční společností či ve výši určené soudem.⁶⁸

Prosincové politické pochůzky se účastnili: okresní komisař doktor Franz hrabě Montecuccoli jako vedoucí komise, vrchní inženýr Ladislaus Heksch jako technický rada, zástupce Ministerstva železnic stavební rada Oskar Meltzer, okresní komisař doktor Karl Stepan, inspektor *SNDVB* Karl Wohlmüt, vrchní inženýr *SNDVB* Georg Zuber, okresní předseda Heinrich Ehrlich a za berlínskou firmu *Centralverwaltung für Secundärbahnen Herrmann Bachstein* vrchní inženýr Markus Roth.⁶⁹

Nová trať se měla napojovat na existující železniční stanici v Raspenavě. Projekt již počítal s výpravní budovou ve stanici Luh umístěné mezi kilometry 1.6/7 a 1.8/9. Oproti tomu se v Lužci měla nacházet v kilometru 2.8/9 již jen zastávka a nákladíště. Stanice Hejnice byla projektována mezi kilometry 4.5 a 4.8, konečná stanice v Bílém

⁶⁶ NA v Praze, fond GI-R, karton 1095-1096, *Lokalbahn Raspenau – Weissbach: Detailproject. Situationsplan* (červen 1895).

⁶⁷ NA v Praze, fond GI-R, karton 1095-1096, *Protokoll: Lokalbahn Raspenau – Weissbach* (podzim 1898 až leden 1899).

⁶⁸ POSLANECKÁ SNĚMOVNA N. S. R. Č. Usnesení senátu Národního shromáždění republiky Československé o usnesení poslanecké sněmovny k vládnímu návrhu zákona o drahách (železniční zákon). *Společná česko-slovenská digitální parlamentní knihovna* [online]. Praha: Státní tiskárna v Praze, 1937, usnesení č. 906 [cit. 2019-05-14]. Dostupné z: http://www.psp.cz/eknih/1935ns/ps/tisky/t0906_08.htm#_d

⁶⁹ NA v Praze, fond GI-R, karton 1095-1096, *Protokoll: Lokalbahn Raspenau – Weissbach* (podzim 1898 až leden 1899).

Potoce pak mezi kilometry 5.9/6.0 až 6.340. K uzavření protokolu z pochůzky došlo 5. ledna 1899 ve Frýdlantu.⁷⁰

1.1.2 Frýdlant v Čechách (místní dráha) – Heřmanice

Předběžné práce na trati saský Rychnov – Kunratice – Frýdlant povolilo saské Ministerstvo vnitra již v březnu 1895. Rozhodnutí o vystavění úseku Markočice – Heřmanice na státní náklady Saského království padlo o rok déle. Provedením stavby byly pověřeny *Královské saské státní dráhy* (německy *Königlich Sächsische Staatseisenbahnen*, zkratka *K.Sächs.Sts.E.B.*).⁷¹

Z generálního projektu trati Frýdlant – Markočice pocházejícího z prosince 1895 vyčteme, že místní dráha měla vycházet z již stojícího frýdlantského nádraží *SNDVB*. (viz. Obrázek 4)



Obrázek 4: Projekt místní dráhy z Frýdlantu do Heřmanic (z prosince 1895)⁷²

⁷⁰ NA v Praze, fond GI-R, karton 1095-1096, *Protokoll: Lokalbahn Raspenau – Weissbach* (podzim 1898 až leden 1899), s. 3-18.

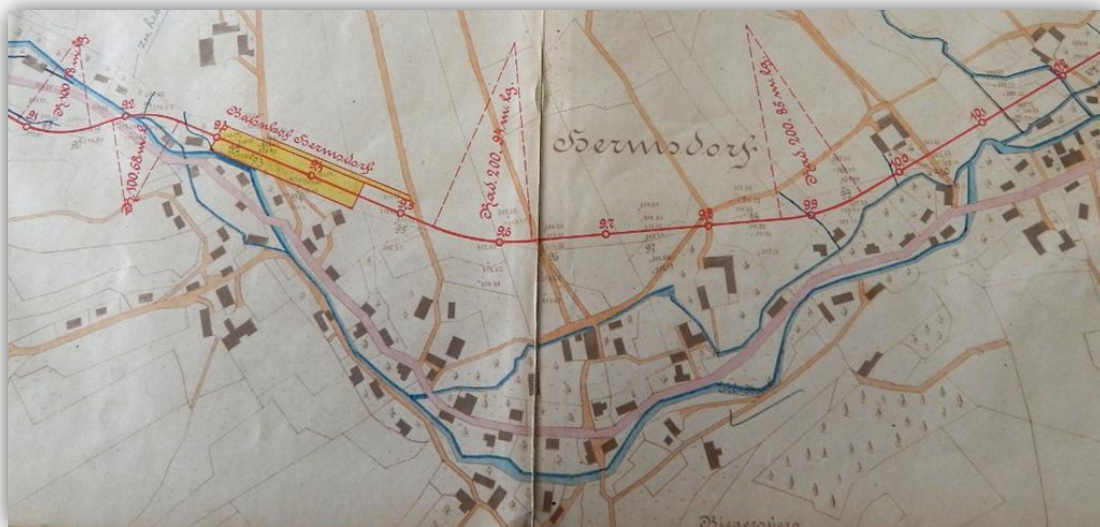
⁷¹ ČADA, Luděk et al. *Úzkorozchodná místní dráha Frýdlant v Čechách – Heřmanice*. Litoměřice: Vydavatelství dopravní literatury L. Čada, 2000, s. 7-9.

⁷² NA v Praze, fond GI-R, karton 1368-1369, *Lokalbahn Friedland – Markersdorf: Generalprojekt. No. 2. Topographische-Detail-Karte* (prosinec 1895).

Mezi kilometrem 0.6 a 0.7 se mělo nacházet nákladní nádraží Frýdlant (německy *Frachten-Bahnhof Friedland*), (viz *Obrázek 5*) mezi kilometrem 3.7 a 3.8 nádraží Kunratice, mezi kilometrem 7.0 a 7.1 nádraží Dětrichov, mezi kilometrem 9.3 a 9.4 nádraží Heřmanice (viz *Obrázek 6*) a mezi kilometrem 10.5 až 10.7 hraniční nádraží (německy *Grenz-Bahnhof*).⁷³ (viz *Obrázek 7*)



*Obrázek 5: Detail umístění plánovaného nákladního nádraží ve Frýdlantu (z prosince 1895)*⁷⁴



*Obrázek 6: Detail umístění plánované stanice v Heřmanicích (z prosince 1895)*⁷⁵

⁷³ NA v Praze, fond GI-R, karton 1368-1369, *Lokalbahn Friedland – Markersdorf: Generalprojekt. No. 4. Situations-Plan* (prosinec 1895).

⁷⁴ Tamtéž.

⁷⁵ Tamtéž.



Obrázek 7: Detail umístění plánovaného hraničního nádraží v Heřmanicích (z prosince 1895)⁷⁶

Na české straně se konala revize trasy 22. a 23. července 1896. Návrh, vystavět ve Frýdlantu osobní zastávku a zvlášť nákladní nádraží, které se mělo nacházet poměrně daleko od centra města, nebyl přijat. Frýdlantský starosta navrhl stavbu pouze jedné stanice, a to v blízkosti stávající frýdlantské výpravní budovy. Problematickým úsekem byla i oblast Dětrichova. Obec společně s továrníkem Preibischem usilovala o umístění stanice co nejblíže k obci. Problémy však činil směr a sklon trasy, i proto se setkáváme později, a to v detailním projektu z roku 1898, s úvratí, která umožnila stanici přiblížit k Dětrichovu. (viz Obrázek 8) K otázce úzkého rozchodu se vyjádřil zástupce zemského výboru. Považoval za komplikované překládání nákladu z úzkokolejky až ve Frýdlantu. Lepším řešením se mu jevilo umístění překladiště v Heřmanicích, díky čemuž by mohla vést normálněrozchodná trať téměř až k říšským hranicím.⁷⁷

Situační plán ze srpna roku 1898 vyobrazuje stanice Frýdlant, Kunratice, Dětrichov, zastávku Heřmanice a stanici Heřmanice. Frýdlantská stanice místní dráhy se měla nacházet nedaleko výpravní budovy SNDVB. Ve stanici se původně počítalo s umístěním výtopny se dvěma kolejemi. (viz Obrázek 9) V dětrichovské stanici si povšimneme umístění úvratě, od které musely vlaky měnit směr jízdy. Na heřmanickém nádraží se počítalo s výtopnou se dvěma kolejemi. (viz Obrázek 10) Trať měla dále pokračovat směrem k říšské hranici.⁷⁸

⁷⁶ NA v Praze, fond GI-R, karton 1368-1369, *Lokalbahn Friedland – Markersdorf: Generalprojekt. No. 4. Situations-Plan* (prosinec 1895).

⁷⁷ ČADA, Luděk et al. *Úzkorozchodná místní dráha Frýdlant v Čechách – Heřmanice*. Litoměřice: Vydavatelství dopravní literatury L. Čada, 2000, s. 9.

⁷⁸ NA v Praze, fond GI-R, karton 1368-1369, *Lokalbahn Friedland – Hermsdorf: Situation* (srpen 1898).



Obrázek 8: Projekt místní dráhy z Frýdlantu do Heřmanic s úvratí v Dětrichově (ze srpna 1898)⁷⁹



Obrázek 9: Detail umístění plánované stanice místní dráhy ve Frýdlantu (ze srpna 1898)⁸⁰

⁷⁹ NA v Praze, fond GI-R, karton 1368-1369, Lokalbahn Friedland – Hermsdorf: Topographische Detailkarte (srpen 1898).

⁸⁰ Tamtéž, Lokalbahn Friedland – Hermsdorf: Situation (srpen 1898).



Obrázek 10: Detail umístění plánované stanice Heřmanice (ze srpna 1898)⁸¹

12. prosince 1898 byla zahájena ve frýdlantské stanici SNDVB politická pochůzka s téměř stejným složením, které je zmíněno u pochůzky bílopotocké trati z téhož měsíce. Při této politické pochůzce byl navíc přítomen podle zápisu frýdlantský starosta J. Kraus. Z dokumentace se dozvídáme o konkrétnějších záměrech stavby. Poblíž stanice SNDVB měla být nově postavena v kilometru 0.0 až 0.3/4 stanice nesoucí jméno Frýdlant místní dráha (německy *Friedland Localbahn*). Kromě přijímací budovy, několika skladišť, záchodů a dalšího zázemí se ve stanici opět počítalo s umístěním lokomotivní remízy se třemi stáními, s vodárnou a opravářenskou dílnou. Přibližně mezi kilometrem 3.8 a 3.9 se měla nacházet stanice Kunratice, mezi kilometrem 6.770 až 6.920 hlavová stanice Dětrichov, mezi kilometrem 8.9 až 9.1 zastávka a nákladiště Heřmanice (německy *Halte- und Verladestelle Hermsdorf*) a mezi kilometrem 10.2/3 až 10.5/6 hraniční stanice Heřmanice (německy *Grenz-Station Hermsdorf*). K uzavření protokolu z pochůzky došlo 5. ledna 1899 ve Frýdlantu.⁸²

⁸¹ NA v Praze, fond GI-R, karton 1368-1369, *Lokalbahn Friedland – Hermsdorf: Situation* (srpen 1898).

⁸² Tamtéž, *Protokoll: Lokalbahn Friedland – Hermsdorf* (prosinec 1898 až leden 1899).

1.1.3 Frýdlant v Čechách – Jindřichovice pod Smrkem

Udělení předběžné koncese pro stavbu trati z Frýdlantu údolím potoka Řasnice (německy *Rassnitz*) směrem ke státní hranici se dočkal frýdlantský okresní výbor 10. ledna 1895.⁸³

Reimherrův generální projekt z května téhož roku počítal na trase s vybudováním stanice Krásný Les, Dolní Řasnice, Nové Město, Horní Řasnice a Jindřichovice. Výchozím bodem tratě dlouhé 23.033 kilometru se měla stát frýdlantská stanice SNDVB. (viz *Obrázek 11*)



*Obrázek 11: Projekt místní dráhy z Frýdlantu do Jindřichovic (z května 1895)*⁸⁴

V Novém Městě se předpokládalo umístění úvrat'ové stanice severozápadně od města. Na základě geomorfologie terénu se domnívám, že volba umístit úvrať právě zde byla z toho důvodu, aby se nemusel přemost'ovat pravý přítok říčky Lomnice (německy *Lomnitz*). Trať poté směřovala na Jindřichovice a dále k zemské hranici. V projektu se pravděpodobně nachází i vyobrazení jiné plánované tratě (viz záznam modrou tužkou), a to z Raspenavy severním směrem podél říčky Lomnice a kolem vrchu Chlum (německy *Glitzbusch*). U Dubového vrchu (německy *Eichberg*) poblíž vrchu Písečníku (německy *Sand Berg*) se měla železnice napojovat na novoměstskou trať. Z Nového Města pak směřovala k zemské hranici, zřejmě směrem k Pobiedné

⁸³ FOGL, Miroslav, Ladislav CRHA a Radim ŘÍHA. *100 let trati Frýdlant v Čechách – Jindřichovice pod Smrkem*. Praha: SAXI, 2002, s. 4.

⁸⁴ NA v Praze, fond GI-R, karton 1368-1369, *Lokalbahn Friedland – Neustadt – Heinersdorf – Landesgrenze: Generalprojekt*. No. 1. Generalstabs-Karte (květen 1895).

zastávky a nákladiště Frýdlant předměstí (německy *Friedland Vorstadt*), v kilometru 6.0/1 se zastávkou a nákladištěm Krásný Les, v kilometru 7.5/10 se stanicí Dolní Řasnice, v kilometru 11.3/6 s osobní zastávkou a nákladištěm Hajniště, v kilometru 13.9 až 14.4 se stanicí Nové Město. Ta se měla stát zároveň vodní stanicí a křižovací stanicí pro armádní vlaky. Poslední na českém území pak byla hraniční stanice Jindřichovice (německy *Heinersdorf Grenzstation*) mezi kilometrem 22.7 až 23.2. Trať pokračovala k hranici směrem k obci Dětřichovec (německy *Dittersbächel*) ke kilometru 24.2/3.⁸⁸

1.2 Počátky společnosti FOD

Počátkem druhé poloviny 90. let 19. století již bylo na Frýdlantsku zřejmé, jakým směrem by se mohlo ubírat rozšiřování železniční sítě. Projekty pro své uskutečnění však potřebovaly finanční zajištění.

1.2.1 Lobby

Továrník Simon, zainteresovaný do výstavby místních drah v regionu, navštívil počátkem května 1897 Zdenko von Forstera – sekčního šéfa Ministerstva železnic, se kterým jednal o podpoře projektů. A nebyl jediným, kdo se ve věci u sekčního šéfa angažoval – přibližně v polovině téhož měsíce zaslal okresní předseda Ehrlich osobní dopis. Nevíme o čí se jednalo návrh (zda továrníka Simona, inženýra Reimherra či samotného předsedy Ehrliche), avšak představil jej předseda okresu. Aby shánění potřebných financí nebylo toliko zdoluhavé, rozhodl se okres (jako zájemce o koncesi) opatřit si peněžní prostředky sám. Získat zemskou či státní záruku zabezpečující bankovní úvěr v krátké době se tehdy jevilo jako nereálné. Přibližně polovinu nákladů z rozpočtu měli být okres, obce a podnikatelé schopni pravidelnými ročními úhradami zaplatit. Provedení a případně i provoz plánovaných drah měl zajistit další zájemce. Vídeňská firma *Horschitz* projevila zájem u trati z Raspenavy do Bílého Potoka. Firma by provedla stavbu, převzala provoz a kmenové akcie ve výši dvou třetin základního kapitálu v případě záruky jejich úročení. Zbylé akcie by připadly zájemcům. Pro heřmanickou trať se uvažovalo o půjčce u *Zemské banky Království českého* v Praze či u vídeňského *Rakouského úvěrního ústavu pro dopravní podnikání a veřejné půjčky*. Půjčka se státní garancí kombinovaná s převzetím části akcií zemí a s úpisem akcií zájemci o stavbu byla navrhována v případě bílopotocké trati. Půjčka pro

⁸⁸ Archiv ČD Praha-Libeň, fond FOD, i. č. 1-7, krabice 1, *Protokoll: Lokalbahn Friedland in Böhmen nach Heinersdorf* (červen 1900).

jindřichovickou trať se zatím neřešila, jelikož do té doby ani neproběhla (z nařízení ministerstva) revize trasy.⁸⁹

1.2.2 Firma Herrmanna Bachsteina

Na obzoru se však objevil další zájemce – berlínská firma *Centralverwaltung für Secundärbahnen Herrmann Bachstein*. Majitel firmy, Herrmann Bachstein, (viz *Obrázek 13*) se narodil 15. dubna 1834 v durynské Apoldě. Absolvent výmarské stavební školy a berlínské stavební akademie založil firmu v roce 1879. V podniku působil též jeho bratr Bernhard. Herrmann získal zkušenosti se stavbou a provozem drah v Uhrách v oblasti Gemeru (na území dnešního Slovenska a Maďarska). Posléze nabyté poznatky využil v Německu, kde působil jako stavebník a provozovatel. Na sklonku života se zabýval výstavbou železnice v Jižní Americe a afrických koloniích.⁹⁰ Společnost existuje dodnes, avšak pod jiným názvem – *Verkehrsbetriebe Bachstein GmbH*. Zabývá se zejména poskytováním linkové autobusové dopravy.⁹¹



*Obrázek 13: Zakladatel firmy Herrmann Bachstein*⁹²

⁸⁹ ČADA, Luděk et al. *Úzkorozchodná místní dráha Frýdlant v Čechách – Heřmanice*. Litoměřice: Vydavatelství dopravní literatury L. Čada, 2000, s. 10.

⁹⁰ Tamtéž, s. 10-11.

⁹¹ VERKEHRSBETRIEBE BACHSTEIN. Unternehmens-Portrait. *Verkehrsbetriebe Bachstein* [online]. 2009 [cit. 2019-05-17]. Dostupné z: <https://www.vb-bachstein.de/unternehmen/portrait.html>

⁹² Tamtéž.

Původně se firma zabývala výstavbou a provozováním sekundárních drah zejména v oblasti Duryňka, Meklenburska a Hesenska. Frýdlantský okresní výbor pravděpodobně oslovil Bachsteinovu společnost na základě doporučení berlínského inženýra Reimherra, který vypracovával projekty frýdlantských tratí. Bachsteina nabídka zaujala, dokonce i navrhl název podniku – *Frýdlantské místní dráhy* (německy *Friedländer Lokalbahnen*). Potřebný akciový kapitál na výstavbu odhadl ve výši milionu zlatých. Na takovou částku byla zapotřebí alespoň patnáctiletá záruka při zúročení 4,5%, tudíž 45 tisíc zlatých ročně. Herrmann Bachstein nabídl garantování poloviny výše psané částky. Na oplátku požadoval, aby měl přednostní právo na výstavbu jindřichovické trati. Majitel firmy taktéž požadoval spolupráci s vrchním inženýrem Markem Rothem. Okresní výbor nakonec upřednostnil před firmou *Horschitz* firmu *Centralverwaltung für Secundärbahnen Herrmann Bachstein* a „zabil tak dvě, dokonce tři mouchy jednou ranou“. Bachsteinova firma měla totiž zájem o výstavbu všech tří plánovaných frýdlantských tratí. Závěrem roku 1897 jednal Bachstein o financích s darmstadtskou *Bank für Handel und Industrie*.⁹³

1.2.3 Konsorcium a vznik FOD

V dubnu roku 1898 došlo k ustanovení stavebního konsorcia tedy dočasného sdružení, jehož nástupcem měla být později vzniklá akciová společnost. Bachsteinova firma, darmstadtská banka a frýdlantský okresní výbor měli jako zakládající členové konsorcia stejné pravomoci a povinnosti. Po vydání koncese směla na základě předběžné smlouvy započít firma *Centralverwaltung für Secundärbahnen Herrmann Bachstein* stavební práce.⁹⁴

Zákonem č. 37 a 38 říšského zákoníku ze dne 15. února 1899 byla udělena Friedlandskému okresnímu výboru koncese ke stavbě a provozování lokomotivní železnice. Koncese se vztahovala k vybudování místní dráhy pravidelného rozchodu z Raspenavy do Bílého Potoka a místní dráhy úzkého rozchodu z Frýdlantu k říšským hranicím u Heřmanic. Listina udělovala koncesionáři povinnost ihned po obdržení písemnosti započít stavební práce a nejdéle do dvou let dráhu dostavět a začít provozovat. Pro jistotu měla být složena kauce 20 tisíc zlatých v cenných papírech (za každou z tratí), kauce by v případě nedodržení závazků propadla. Koncese zároveň slibovala ochranu před konkurencí – po dobu 90 let nesměla být v oblasti vystavěna jiná

⁹³ ČADA, Luděk et al. *Úzkorozchodná místní dráha Frýdlant v Čechách – Heřmanice*. Litoměřice: Vydavatelství dopravní literatury L. Čada, 2000, s. 10-11.

⁹⁴ Tamtéž, s. 11.

nová železnice. Koncese pro místní dráhu pravidelného rozchodu z Frýdlantu k říšským hranicím u Jindřichovic byla udělena poněkud později, a to 8. září 1900 zákonem č. 152 říšského zákoníku.⁹⁵

Jak si můžeme povšimnout, koncese byly uděleny okresnímu výboru nikoliv železniční společnosti – ta v době vydání listin ještě neexistovala. Kdy přesně vzniká akciová společnost *Frýdlantské okresní dráhy* (německy *Friedländer Bezirksbahnen*, známá též pod zkratkami *FBB*, *Fr.B.B.* či *FOD*) není z dostupných zdrojů zcela jasné. Podle publikace *Raspenava – Bílý Potok pod Smrkem: 100 let 1900 – 2000* vznikla společnost 4. března 1903.⁹⁶ Inventář Frýdlantských okresních drah uvádí, že akciová společnost byla povolena výnosem Ministerstva vnitra z 10. června 1903.⁹⁷ Monografie *Úzkorozchodná místní dráha Frýdlant v Čechách – Heřmanice* zmiňuje, že se konsorcium mění na akciovou společnost dokonce až roku 1904.⁹⁸

Akciové společnosti vznikaly na základě získání zvláštního správního povolení udělovaného Ministerstvem vnitra. Vedení akciové společnosti se nacházelo v rukou představenstva známého také pod označením správní rada.⁹⁹ V počátcích společnosti stáli v čele správní rady prezident Heinrich Ehrlich (okresní předseda), viceprezidenti Markus Roth (vrchní inženýr), Bernhard Bachstein (železniční ředitel), Carl Fr. Hedderich (darmstadtský komerční rada), Oskar Freiherr von Klinger (novoměstský velkopřemyslník), Moritz Pflaum (vídeňský bankéř) a provozní ředitel Carl Utschik z Frýdlantu.¹⁰⁰

Ve Frýdlantu posléze vzniklo provozní ředitelství drah v čele s provozním ředitelem, který zodpovídal za provoz a měl na starosti jeho bezpečnost. Pozici mohl vykonávat inženýr schválený státem. Ředitelství sídlilo ve frýdlantské stanici místní dráhy a byli mu podřízeni všichni zaměstnanci FOD, např. úředníci, účetní, dělmistři, přednostové stanic atd. Jednotlivé tratě měly odděleně vedené účetnictví a konkrétně

⁹⁵ PRÁVNICKÁ FAKULTA MASARYKOVY UNIVERZITY. *Virtuální knihovna právních předpisů* [online]. SALÁK, Pavel a Jaromír TAUCHEN. Masarykova univerzita, [cit. 2019-03-05].

Říšská sbírka zákonů. Dostupné z:

<https://is.muni.cz/do/1499/el/estud/praf/ps09/dlibrary/web/rs.html>

⁹⁶ CRHA, Ladislav et al. *Raspenava – Bílý Potok pod Smrkem: 100 let 1900 – 2000*. Praha: SAXI, [2000], s. 8.

⁹⁷ RYS, Karel, JAURYS KOLMANOVÁ Ludmila a Zdeněk HRDINA. *FOD – Frýdlantské okresní dráhy: (1895) 1898 – 1934 (1948)*. Inventář. Praha: České dráhy, 2012. Číslo pomůcky: D4.

⁹⁸ ČADA, Luděk et al. *Úzkorozchodná místní dráha Frýdlant v Čechách – Heřmanice*. Litoměřice: Vydavatelství dopravní literatury L. Čada, 2000, s. 14.

⁹⁹ JINDRA, Zdeněk. *Hospodářský vzestup českých zemí od poloviny 18. století do konce monarchie*. Praha: Karolinum, 2015, s. 66-67.

¹⁰⁰ CRHA, Ladislav et al. *Raspenava – Bílý Potok pod Smrkem: 100 let 1900 – 2000*. Praha: SAXI, [2000], s. 8.

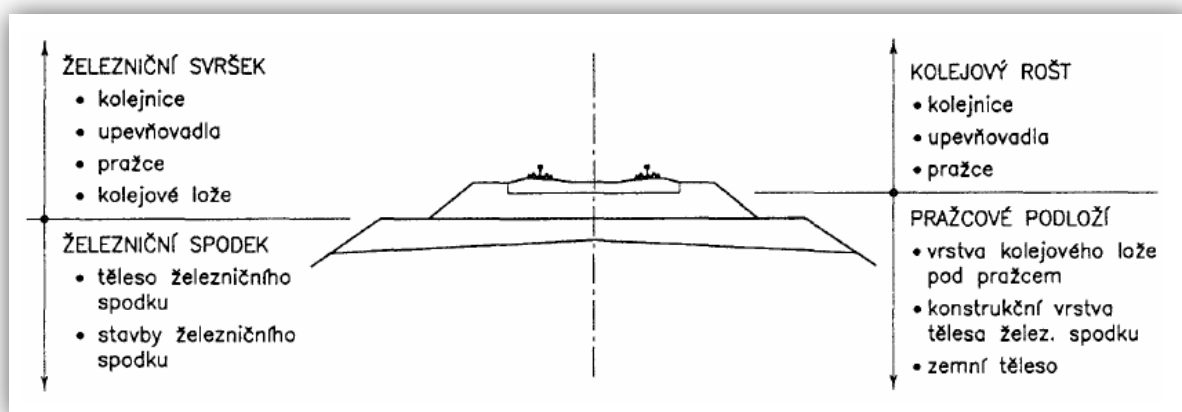
přidělené zaměstnance. Kupříkladu heřmanická trať zvaná Heřmanička čítala ve 20. letech kolem patnácti zaměstnanců na pozicích: staniční mistr, staniční pomocník, výhybkář, komerční agentka, přednosta, staniční dozorce, strojvedoucí, strojní topič, topič, vlakvedoucí, průvodčí a pochůzkář.¹⁰¹

¹⁰¹ ČADA, Luděk et al. *Úzkorozchodná místní dráha Frýdlant v Čechách – Heřmanice*. Litoměřice: Vydavatelství dopravní literatury L. Čada, 2000, s. 25.

2 Realizace a proměny tratí FOD

V únoru 1899 se dočkaly dvě ze tří plánovaných tratí na Frýdlantsku udělení koncese. (viz *Příloha 3*) Na trati z Raspenavy do Bílého Potoka a z Frýdlantu do Heřmanic se mohlo začít se stavbou. Po navrhnutí konkrétních tras, uskutečnění politických pochůzek a udělení koncese se přistoupilo k tvorbě detailnějších projektů, ke stavbě dráhy (tedy cest určených k pohybu drážních vozidel) a stavbě na dráze (všech staveb a zařízení v obvodu dráhy). Bylo zapotřebí zřídit železniční svršek a spodek; přejezdy; sdělovací zařízení; budovy a zařízení určené k organizování, zabezpečení a řízení drážní dopravy aj.

Pro lepší ilustraci toho, co bylo zapotřebí při stavbě železnice zřídit a vybudovat, si ve stručnosti představme důležité části železnice. Základní součástí trati byly a dodnes jsou železniční svršek a železniční spodek. (viz *Obrázek 14*)



Obrázek 14: Popis železničního svršku a železničního spodku¹⁰²

Část trati plnící nosnou a vodící funkci pro jízdu drážního vozidla označujeme za železniční svršek.¹⁰³ Jeho součástí jsou kolejnice,¹⁰⁴ kolejnicové podpory (např. pražce), drobné kolejivo (např. podkladnice – umístěvané mezi kolejnicí a pražec, svěrky, spojky), upevňovací (např. hřeby, vrtule, šrouby) a kolejové lože.¹⁰⁵

¹⁰² KRAJČOVIČ, Marián. *Železniční stavitelství: příprava přednášek* [online]. Ostrava: Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava, Fakulta stavební [cit. 2019-07-07]. Dostupné z: http://fast10.vsb.cz/krajcovic/!prezencni/!dopravni_a_hyrotechnicke_stavby/pomucky_k_reseni/pdf/ZELEZNICNI_DOPRAVA_DaHS.pdf

¹⁰³ ŠMERDA, Viktor. *Hydraulický pohon nástavby kolejového pluhu*. Ostrava, 2009. Diplomová práce. Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava, Fakulta strojní, Konstrukční a procesní inženýrství, s. 4-6.

¹⁰⁴ Existují různé tvary kolejnic, pro železniční koleje se však nejčastěji používají kolejnice širokopatní.

¹⁰⁵ PLÁŠEK, Otto. *Úvod do železničních staveb* [online]. Ústav železničních konstrukcí a staveb [cit. 2019-05-31]. Dostupné z: https://www.fce.vutbr.cz/zl/plasek.o/studium/5_zeleznice_uvod.pdf

To slouží pro směrovou a výškovou úpravu koleje, klade odpor proti příčnému a podélnému posunutí koleje, roznáší zatížení na plášť tělesa (čili zemní těleso), vytváří pružné uložení pro kolejový rošt (tedy pro kolejnice, pražce, podkladnice a upevňovadla)¹⁰⁶ a odvádí srážkovou vodu. Zpravidla je lože tvořeno šterkem.¹⁰⁷

V druhé polovině 19. století se hojně setkáváme s impregnovanými dřevěnými pražci, které lépe odolávaly hnilobě a dřevokaznému hmyzu. Díky tomu se prodloužila životnost pražců přibližně na dvacet až čtyřicet let. Pražce se vyráběly z různých druhů dřeva – jak z měkkých (např. borovice), tak i z tvrdých (např. buku či dubu). Druh dřeva, ze kterého byl pražec vyrobený lze poznat podle tvaru hlavy značkovacího hřebu.¹⁰⁸ Dodnes se s touto rozlišovací pomůckou můžeme setkat. (viz *Tabulka 1*)

*Tabulka 1: Značkovací hřeby pro označení dřevěných železničních pražců*¹⁰⁹

tvar hlavy hřebu	druh dřeva
	buk
	borovice
	dub
	modřín

¹⁰⁶ PLÁŠEK, Otto. *Konstrukce železničního svršku: kolejové lože* [online]. Ústav železničních konstrukcí a staveb [cit. 2019-05-31]. Dostupné z: http://lences.cz/domains/lences.cz/skola/subory/-%20-%20P%C5%99edm%C4%9Bty%20dle%20semestru%20-%20-/7-semester/-%20BN02%20-%20Zeleznicni%20stavby%20II/prednasky/prednasky%20plasek%201-7/6_Kolejove_loze.pdf

¹⁰⁷ NOVOTNÝ, Vojtěch. *Projektování kolejové dopravy: cvičení z předmětu 12PKD*. Úloha 1: Návrh jednokolejné železniční tratě [online]. Praha: ČVUT v Praze, Fakulta dopravní [cit. 2019-05-31]. Dostupné z: <https://www.fd.cvut.cz/personal/novotvo4/wp-content/uploads/2014/02/PKD-cvi%C4%8Den%C3%AD-5-download.pdf>

¹⁰⁸ ŠMERDA, Viktor. *Hydraulický pohon návěstby kolejového pluhu*. Ostrava, 2009. Diplomová práce. Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava, Fakulta strojní, Konstrukční a procesní inženýrství, s. 7-8.

¹⁰⁹ KRÁL, Martin. Katalog produktů: značkovací hřeby. BOVA [online]. 2015 [cit. 2019-07-07]. Dostupné z: <http://bova-nail.cz/kategorie-produktu/spony/znackovaci-hreby/>

Železniční svršek je nesen železničním spodkem. Ten se skládá z tělesa železničního spodku (tvořeného zářezy, náspy, odřezy či kombinací zářezu a náspu), staveb železničního spodku (zejména propustků, mostů, tunelů, opěrných zdí), (viz *Příloha 4 a 5*) dopravních ploch a komunikací (určených např. k nástupu a výstupu cestujících, k manipulaci a skladování zboží), drobných staveb a zařízení železničního spodku (např. prohlídkových a čistících jam, zarážedel, oplocení).¹¹⁰

Nezbytným se stalo také zabezpečení železničních přejezdů. V počátcích železniční dopravy byly přejezdy nechráněné, avšak s nárůstem nehod se postupem času ukázalo, že je potřeba myslet i na značení a zabezpečení přejezdů. Zprvu se cesta přehrazovala dvoukřídlými vraty, dřevěným břevnem nebo řetězem. Závory byly zprvu otočné, později je nahradily posuvné, nejnovějším typem se pak staly závory sklopné. Ne všechny přejezdy však byly chráněné, proto se na dráze využívaly různé dopravní značky a výstražné tabulky, aby si lidé všimli toho, že se blíží k trati a hrozí jim nebezpečí.¹¹¹ (viz *Příloha 6*)

Se železnici je spjata i specifická drážní architektura. Železniční síť a stavby na ní umístěné se řídí určitými zvyklostmi a pravidly. Oblast od oblasti můžeme pozorovat odlišný architektonický výraz staveb, avšak funkce budov je pro konkrétní skupinu objektů shodná. Železniční síť je tvořena menšími úseky označovanými jako železniční tratě, které jsou dále děleny na traťové úseky mezi dopravami. Dopravnou rozumíme místo na dráze, které je určeno pro řízení dopravy, zejména pro udržování potřebných rozestupů mezi vlaky jedoucími tímž směrem, pro křižování a předjíždění vlaků. Mezi dopravny řadíme železniční stanice. Podle povahy přepravního provozu rozlišujeme stanice osobní (sloužící k přepravě osob a zavazadel), nákladní (sloužící k přepravě zásilek) a smíšené (sloužící k přepravě osob, zavazadel a zásilek). Osobní stanice musí být především uzpůsobeny pro potřeby cestujících, proto se v nich setkáváme s čekárnami a úschovny zavazadel. Nákladní stanice jsou uzpůsobeny pro manipulaci a přepravu zboží. Našli bychom v nich hlavně nakládací, vykládací a překládací rampy; sklady a skladovací plochy. Smíšené stanice jsou určeny jak pro osobní, tak i nákladní provoz a nesou charakteristické znaky obou výše zmíněných skupin.

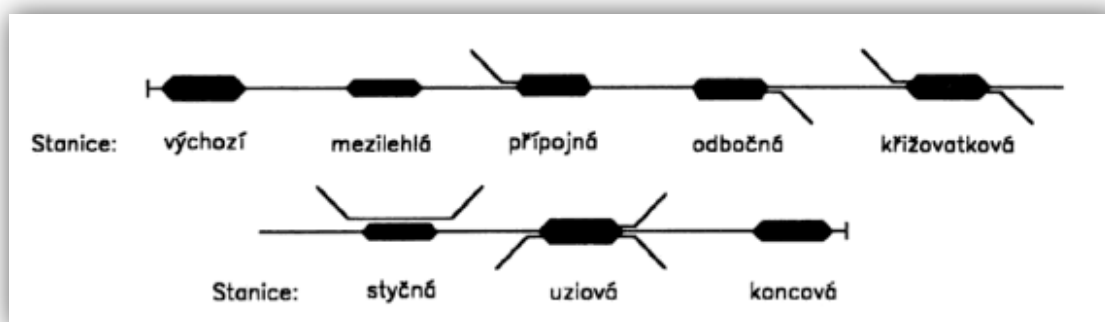
¹¹⁰ MERCL, Jan. *Železniční spodek* [online]. Havlíčkův Brod: Střední průmyslová škola stavební [cit. 2019-05-31]. Dostupné z:

<https://www.stavskola.cz/component/sharepoint/?view=sharepoint&cid=2>

¹¹¹ SCHRÖTTER, Josef a Jiří BOUDA. *Pozor, přijíždí vlak: zabezpečení a řízení dopravy na železnici*. Brno: CPress, 2015, s. 84.

Z hlediska začlenění do železniční sítě rozlišujeme stanice: (viz *Obrázek 15*)

- výchozí/koncové (označované též jako konečné) – v nich začíná či končí trať
- mezilehlé – které leží na traťovém úseku
- přípojná – ve kterých se připojuje vedlejší trať na trať hlavní
- odbočná – do kterých ústí jedna či více dalších tratí
- křižovatkové – ve kterých se křižují dvě tratě
- styčné – ve kterých se stýkají tratě, avšak neexistuje mezi nimi přechod z jedné na druhou
- úvrat'ové – ve kterých se průjezd vlaku uskuteční pouze po změně směru jízdy
- uzlové – ve kterých se připojují či odbočují více než dvě tratě ¹¹²



Obrázek 15: Druhy železničních stanic podle polohy na síti ¹¹³

2.1 Staniční objekty a jejich funkce

Důležitou součástí stanic jsou provozní objekty. Mezi nejvýznamnější z nich patří **výpravní budovy** (označované též jako výpravny, provozní budovy či přijímací budovy). Pro příjíždějící byla výpravní budova vstupní branou do města či obce. Z urbanistického hlediska měla budova významné postavení, proto byl kladen důraz na architektonické ztvárnění objektu a vhodné umístění.¹¹⁴ Umístění se odvíjelo od velikosti a dispozice kolejíště a od dispozičního řešení přednádraží. Nejčastěji byly výpravní budovy stavěny směrem k městu či obci, tedy k oblasti s hustším osídlením. Funkce výpravních budov a budov železničních zastávek tkvěla a tkví především

¹¹² GAŠPARÍK, Jozef a Jiří KOLÁŘ. *Železniční doprava: technologie, řízení, grafikony a dalších 100 zajímavostí*. Praha: Grada, 2017, s. 29-39.

¹¹³ Tamtéž, s. 39.

¹¹⁴ JACURA, Martin et al. *Dispozice a vybavení výpravní budovy na základě výstupu z Kategorizačního nástroje železničních tarifních bodů*. Praha: ČVUT v Praze, Fakulta dopravní, 2014, s. 1. Dostupné také z: http://vlaky-sgs.fd.cvut.cz/data/vystupy-mj/dispozice_vybaveni_vb.pdf

v poskytování zázemí pro cestující.¹¹⁵ Ve výpravních budovách se setkáme s veřejnými a neveřejnými (služebními) prostory. Veřejné prostory slouží cestujícím a pro poskytování služeb – řadíme sem průchozí, manipulační a čekací plochy. Neveřejné prostory jsou určeny zaměstnancům a slouží k provozování dráhy a drážní dopravy, jako zázemí pro odbavení cestujících a pro služby související s přepravou.¹¹⁶

Vestibul (dvorana či vstupní hala) je ústředním prostorem, na který navazují veřejné části výpravny (např. pokladny, úschovny zavazadel, čekárny, někdy též restaurace, bufety, obchody aj.).¹¹⁷ Závěrem druhé poloviny 19. století se setkáváme na našem území s čekárnami určenými třem vozovým třídám.¹¹⁸ Na místních drahách se zpravidla vyskytovaly čekárny pouze pro II. a III. třídu.

Ve služební části výpravny se nacházela dopravní kancelář vybavená zabezpečovacím a sdělovacím zařízením. Z pracoviště byl řízen provoz výpravčím. Ve větších stanicích se nacházely kancelář přednosta stanice, pošta či dokonce celní služba (ta měla častokrát k dispozici vlastní budovu).¹¹⁹ Menší výpravní budovy používaly dopravní kancelář k prodeji jízdenek. Většina stanic však disponovala samostatnou pokladnou – osobní či nákladní.¹²⁰

Někteří zaměstnanci měli ve výpravně k dispozici služební byt, ve kterém žili společně se svou rodinou. Pokud však zaměstnanci pendlovali mezi stanicemi (např. vlakové čety) a potřebovali příležitostné ubytování, mohli využít nocležen.¹²¹

Hovoříme-li o zázemí pro zaměstnance a cestující, jistě bychom neměli opomenout téma sociálního zařízení. V druhé polovině 19. století bylo zvykem budovat **toalety** formou suchého záchodu – pro cestující dřevěné, hrázdené či zděné latríny poblíž výpravní budovy, pro zaměstnance suchý záchod přímo v objektu.¹²²

Kromě cestujících bylo zapotřebí se postarat i o přepravované zboží a suroviny. Za tímto účelem vznikala poblíž výpravních budov **skladiště** orientovaná podélně

¹¹⁵ GAŠPARÍK, Jozef a Jiří KOLÁŘ. *Železniční doprava: technologie, řízení, grafikony a dalších 100 zajímavostí*. Praha: Grada, 2017, s. 345.

¹¹⁶ JACURA, Martin a Lukáš TÝFA. *Infrastruktura kolejové dopravy: Téma č. 12 - Železniční dopravní, přepravní stanoviště a uzly* [online]. Praha: ČVUT v Praze, Fakulta dopravní [cit. 2019-06-20]. Dostupné z: <https://www.fd.cvut.cz/personal/tyfal/str/predmety/ikod-pr/ikod12.pdf>

¹¹⁷ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Česká nádraží: architektura a stavební vývoj. I. díl*. Litoměřice: Vydavatelství dopravní literatury, 2003, s. 7.

¹¹⁸ Tamtéž, s. 7-8.

¹¹⁹ BOROVCOVÁ, Alena. *Kulturní dědictví Severní dráhy císaře Ferdinanda*. Ostrava: Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Ostravě, 2012, s. 27.

¹²⁰ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Po stopách našich železnic*. Praha: Nadas, 1991, s. 130.

¹²¹ JANKŮ, Kateřina. *Železniční stanice na Liberecku*. Liberec, 2016. Bakalářská práce. Technická univerzita v Liberci, Fakulta přírodovědně-humanitní a pedagogická, Katedra historie, s. 23-25.

¹²² KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Česká nádraží: architektura a stavební vývoj. I. díl*. Litoměřice: Vydavatelství dopravní literatury, 2003, s. 10.

ke kolejišti. Mezi sklady řadíme i kůlny a sklady uhlí, které v době parostrojní železnice tvořily nedílnou součást stanic. Skladiště se nacházela nejčastěji na kamenné podezdívce a byla dřevěná. Objevovaly se však i sklady dřevěné se zděnou kancelářskou částí, popřípadě celozděné.¹²³ U skladišť se nacházely nakládkové rampy – jedna přístupná z kolejiště, druhá ze silnice.¹²⁴ Manipulaci se zbožím skrz objekt usnadňovala vrata umístěná z obou stran skladiště.¹²⁵

Parostrojní provoz závisel na pravidelných dodávkách vody pro lokomotivy, proto se nedílnou součástí některých stanic staly **vodárny** – v podobě samostatných staveb, věží s nižšími křídly či jako součást jiných budov. Rozmístění drážních vodojemů na trati se odvíjelo od členitosti terénu a typu lokomotiv. Vodárny bychom našli především u koncových stanic a výtopen. Poznali bychom je podle věžovitého charakteru stavby. Zděný, dřevěný či železobetonový plášť obklopoval v horní části umístěný kvádrový či válcový rezervoár (nádrž) na vodu. Stavoznak umístěný na vnější fasádě vodárny sloužil pro vizuální kontrolu výšky hladiny vody nacházející se v nádrži. Ta byla nejčastěji kovová. Voda se dostávala do nádrže ze studny či z vodního toku pomocí čerpadla. Zpočátku se používala čerpadla na ruční pohon. Pokud se používalo čerpadlo parní, doplňoval vodárnu komín. Později se setkáváme i s čerpadly motorovými. Samospádem se voda z rezervoáru dostávala potrubím k vodním jeřábům. Z těch byl plněn lokomotivní tendr. Některé vodní jeřáby získávaly vodu přímo ze studny.¹²⁶ Stavební inženýr a železniční historik Mojmír Krejčířík zmiňuje, že se v dolní části vodárny vyskytoval i ohřívací trubkový kotel. Ten měl pravdě sloužit k předehřátí vody určené pro lokomotivy.¹²⁷ Krejčíříkova domněnka však není detailněji vysvětlena a podložena konkrétními příklady. Domnívám se, že parní kotel sloužil jako pohon pro čerpadlo, nikoliv primárně pro ohřev vody. Představa, že by parní lokomotivy potřebovaly výhradně předehřátou vodu, se jeví jako mylná. Než by ohřátá voda doputovala do vodního jeřábu, vychladla by. Také víme, že lokomotivy mohly využívat pulzometrů, kterými čerpaly studenou vodu přímo z řeky či studny. Předpokládám tedy, že došlo u autora k chybné interpretaci.

¹²³ BOROVCOVÁ, Alena. *Kulturní dědictví Severní dráhy císaře Ferdinanda*. Ostrava: Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Ostravě, 2012, s. 88.

¹²⁴ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Po stopách našich železnic*. Praha: Nadas, 1991, s. 136.

¹²⁵ BOROVCOVÁ, Alena. *Kulturní dědictví Severní dráhy císaře Ferdinanda*. Ostrava: Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Ostravě, 2012, s. 88.

¹²⁶ BOROVCOVÁ, Alena. *Kulturní dědictví Severní dráhy císaře Ferdinanda*. Ostrava: Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Ostravě, 2012, s. 42-43.

¹²⁷ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Po stopách našich železnic*. Praha: Nadas, 1991, s. 136-137.

Ve stanicích se taktéž setkáváme s **výtopnami** (topírnami), ve kterých se roztápěly parní lokomotivy. Roztápění trvalo i několik hodin, bylo proto důležité udržovat u lokomotiv potřebný tlak páry tak, aby mohly stroje vyrazit dle potřeby na trať. Součástí výtopny byly tzv. dýmníky, které sloužily k odvádění kouře. Zaměstnanci výtopny kromě jiného zajišťovali technické prohlídky lokomotiv, opravy, zbrojení, deponování vozidel aj. V současné době se můžeme setkat taktéž s označením **depo**, které značí areál pro odstavení, opravu a přípravu hnacích vozidel. V souvislosti s výtopnami se vyskytuje ještě pojem **remíza**, někdy vnímaná jako synonymum výtopny, jindy jako objekt sloužící výhradně k odstavení vozidel a jejich revizi.¹²⁸

V období, kdy byl provoz na železnici závislý na optickém předávání návěstí, se nacházely po celé délce trati přibližně s kilometrovými rozestupy **strážní domky** (vechtrovny). Nalezli bychom je i v nepřehledných místech – poblíž tunelů, přejezdů apod. Strážník žijící společně se svou rodinou ve vechtrovně dohlížel na vymezený úsek trati. Na starosti měl kupříkladu obsluhování mechanických závor na přejezdech, rozsvěcení a zhasínání osvětlovacích a signalizačních lamp, vykonávání pravidelných pochůzek po trati, odstraňování překážek z kolejí atd.¹²⁹ Od 80. let 19. století začínají strážní domky pozvolna ztrácet svůj smysl. Dochází k postupnému zavádění mechanických návěstidel ovládaných pomocí drátovodů, elektromechanického zabezpečovacího zařízení a telefonu. Na místních drahách budovaných závěrem 19. století se tak s vechtrovnami setkáváme vzácně. Začala je nahrazovat závorářská a hradlařská stanoviště.¹³⁰

Se zaváděním mechanického a elektromechanického zabezpečovacího zařízení se začaly objevovat **stavědlové domky** a **stavědlové věže**. Zmíněné objekty se nejčastěji nacházely při zhlavích stanic. Stavědla obsluhoval signalista, který ovládal výhybky a návěstidla na základě povelů od výpravčího. Pro zpočátku dřevěné, později zděné objekty byla charakteristická velká okna směrem ke kolejišti. Zaměstnanec měl díky tomu dobrý přehled o tom, co se děje na trati.¹³¹ Ruční ovládání výhybek obstarával dozorce výhybek, který sídlil na **výhybkářském stanovišti**.¹³² Mimo staniční obvod se

¹²⁸ BOROVCOVÁ, Alena. *Kulturní dědictví Severní dráhy císaře Ferdinanda*. Ostrava: Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Ostravě, 2012, s. 78-79.

¹²⁹ Tamtéž, s. 63.

¹³⁰ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Po stopách našich železnic*. Praha: Nadas, 1991, s. 137.

¹³¹ BOROVCOVÁ, Alena. *Kulturní dědictví Severní dráhy císaře Ferdinanda*. Ostrava: Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Ostravě, 2012, s. 73.

¹³² HÁNĚL, Petr. *Řešení problematiky vzdělávání výpravčích*. Brno, 2015. Bakalářská práce. Masarykova univerzita v Brně, Pedagogická fakulta, Katedra fyziky, chemie a odborného vzdělávání, s. 13.

vyskytovala **hradla**, která obsluhoval hradlař. Ten měl na starosti ovládání návěstidel na základě povelů z dopravní.¹³³

2.2 Výstavba a proměny

V dubnu 1899 se začalo se stavebními pracemi na trati z Raspenavy do Bílého Potoka a z Frýdlantu do Heřmanic. Na stavbě se podílely jak firmy a pracovníci z okolí, tak i nemístní podniky.¹³⁴ Za regionální zmiňme např. *Appelta a Hampela* z Frýdlantu v Čechách mající na starosti pozemní stavby bílopotocké dráhy a *Neumanna* z Raspenavy, který se zabýval výstavbou studní u obou tratí. Za přespolní uveďme např. vídeňský *Ostersetzer* mající na starosti zemní a náspové práce na heřmanické trati či *Josefa Bazzanellu* z Třebívlice (německy *Triblitz*) obstarávajícího zemní a náspové práce na bílopotocké trati.¹³⁵

Společnost *FOD* provozovala tratě na Frýdlantsku na základě smlouvy z roku 1899 (a dodatku z roku 1902) po dobu patnácti let ode dne zahájení provozu. Poté bylo možné smlouvu vždy o rok prodloužit. Společnost měla pod svou režii tratě do konce roku 1924, kdy došlo k nucenému předání provozu státu.¹³⁶ Po postátnění – od ledna 1925 začaly zajišťovat (na účet vlastníka) tratě na Frýdlantsku *Československé státní dráhy* (zkratka *ČSD*).¹³⁷ Tehdy se však nejednalo ještě o zestátnění, při kterém dochází k odnětí vlastnického práva – vlastníkem tratí byly stále *FOD*, avšak provoz na tratích zajišťovaly státní dráhy. Při převzetí správy a provozu tratí vznikl podrobný soupis stanic a zastávek, skladišť, železničního spodku i svršku, dopravní služby atd. Ke schválení přípojových a provozních smluv došlo po vleklých tahanicích až o deset let později.¹³⁸

Již během prvních patnácti let provozu pod *FOD* vykazovala heřmanická trať provozní schodek. V roce 1908 se dostala společnost do vážných finančních potíží. Ministerstvo železnic se k celé situaci postavilo poněkud liknavě, v létě 1910 oznámilo, že nemá zájem společnost *FOD* odkoupit ani převzít. Další rok povolilo ministerstvo

¹³³ BOROVCOVÁ, Alena. *Kulturní dědictví Severní dráhy císaře Ferdinanda*. Ostrava: Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Ostravě, 2012, s. 73.

¹³⁴ ČADA, Luděk et al. *Úzkorozchodná místní dráha Frýdlant v Čechách – Heřmanice*. Litoměřice: Vydavatelství dopravní literatury L. Čada, 2000, s. 12.

¹³⁵ SOA v Praze, fond ČD – FOD, Acta 129-144 (přelom 19. a 20. století).

¹³⁶ ČADA, Luděk et al. *Úzkorozchodná místní dráha Frýdlant v Čechách – Heřmanice*. Litoměřice: Vydavatelství dopravní literatury L. Čada, 2000, s. 14.

¹³⁷ CRHA, Ladislav et al. *Raspenava – Bílý Potok pod Smrkem: 100 let 1900 – 2000*. Praha: SAXI, [2000], s. 9.

¹³⁸ ČADA, Luděk et al. *Úzkorozchodná místní dráha Frýdlant v Čechách – Heřmanice*. Litoměřice: Vydavatelství dopravní literatury L. Čada, 2000, s. 25.

alespoň investiční půjčku. Po první světové válce došlo k tvrdé krizi, kterou způsobila i sama firma Bachstein, která stahovala finance do Berlína. 3. dubna 1920 dokonce vypukla stávka, během níž zaměstnanci požadovali vyšší služné a drahotní příspěvek. Stávka skončila 9. dubna poté, co byly stávkujícím přislíbeny změny. Počátkem roku 1921 hrozilo zastavení provozu. V té době se zdražuje jízdné a nekupují se provozní hmoty, aby bylo na platy zaměstnanců. Ministerstvo železnic nechce ani v této době převzít provoz či dráhy zestátnit. Společnost upadala do stále větších dluhů, zatímco se vedoucí pracovníci z frýdlantského ředitelství těšili z velkých odměn. Jak neuspokojivě připomíná minulost současnou dobu. Pochvalu by si jistě zasloužili zaměstnanci *FOD* na nižších pozicích. Správcové stanic sami manuálně pracovali, k ruce neměli dělníka. Zároveň obstarávali nákup uhlí a placení elektřiny.¹³⁹

Výnos státních drah z roku 1923 ustanovoval používání československého jazyka jako jazyka služebního.¹⁴⁰ Od ledna 1925 měla němčinu vystřídat i u *FOD* čeština.¹⁴¹ Lze předpokládat, že většinovým německy mluvícím personálem nebyl výnos přijat s radostí, ale spíše se jevil jako značně obtěžující a dokonce až diskriminační. Nicméně, společnost si z nařízení zřejmě mnoho nedělala.¹⁴² Svědčí o tom i povzdechnutí zaměstnance jindřichovické stanice z roku 1926. Zaměstnanci listopadu téhož roku skládali jazykové zkoušky, avšak dopadly velice špatně – zaměstnanci totiž vůbec nejevili zájem naučit se (českou) služební řeč.¹⁴³ V roce 1924 bylo u *FOD* zaměstnáno 82 osob, přičemž jen devět z nich byli Češi. Česky uměla přibližně třetina zaměstnanců.¹⁴⁴

30. léta 20. století se nesla v duchu motorizace osobní dopravy. Již závěrem 20. let proběhly na tratích s normálním rozchodem zkušební jízdy s kolejovým autobusem. V srpnu 1931 byl zahájen na frýdlantských tratích motorový provoz, avšak ne příliš úspěšně. Z důvodu přetížení svršku došlo po necelém měsíci provozu ke stažení vozů (M 244.001 a M 244.002) a návratu parních lokomotiv. O pár let

¹³⁹ ČADA, Luděk et al. *Úzkorozchodná místní dráha Frýdlant v Čechách – Heřmanice*. Litoměřice: Vydavatelství dopravní literatury L. Čada, 2000, s. 16-21.

¹⁴⁰ TAUCHEN, Jaromír. K některým ukázkám právní úpravy jazykového práva v první ČSR z německého pohledu. In: *Dny práva – 2008 – Days of Law*. Brno: Masarykova univerzita, 2008, s. 529.

¹⁴¹ FOGL, Miroslav, Ladislav CRHA a Radim ŘÍHA. *100 let trati Frýdlant v Čechách – Jindřichovice pod Smrkem*. Praha: SAXI, 2002, s. 17.

¹⁴² ČADA, Luděk et al. *Úzkorozchodná místní dráha Frýdlant v Čechách – Heřmanice*. Litoměřice: Vydavatelství dopravní literatury L. Čada, 2000, s. 26.

¹⁴³ FOGL, Miroslav, Ladislav CRHA a Radim ŘÍHA. *100 let trati Frýdlant v Čechách – Jindřichovice pod Smrkem*. Praha: SAXI, 2002, s. 17.

¹⁴⁴ ČADA, Luděk et al. *Úzkorozchodná místní dráha Frýdlant v Čechách – Heřmanice*. Litoměřice: Vydavatelství dopravní literatury L. Čada, 2000, s. 26.

později, roku 1934, se *FOD* dočkaly nových strojů (M 120.501 a M 120.502), které na trať již mohly. Motorové vozy sídlily zpočátku v Jindřichovicích pod Smrkem.¹⁴⁵ Motorizace předznamenávala úpadek parních lokomotiv a s nimi spojených budov – lokomotivních remíz, vodáren, kůlen na uhlí atd.

Těžkou ránu železnici na Frýdlantsku zasadila velká hospodářská krize. Německé území bylo od roku 1931 přístupné pouze po zaplacení vysokého poplatku za překročení hranice. Postupem času došlo ke zmírnění opatření, avšak i tak zaznamenala osobní doprava v regionu úpadek. Ještě horší situaci zažívala doprava nákladní – heřmanický *Schupichův* lom přestal v roce 1932 zcela těžít, na jaře 1934 přestala vyrábět dětřichovská textilní továrna *C. A. Preibische. Neumannova* textilka přestala pracovat ještě dříve, a to již v druhé polovině 20. let.¹⁴⁶

Po odtržení československého pohraničí na podzim roku 1938 se stalo Frýdlantsko součástí Třetí říše. Železniční síť přešla pod ředitelství *Německých říšských drah* (německy *Deutsche Reichsbahn*, zkratka *DR*) v Drážďanech.¹⁴⁷ Čeští železničáři museli z oblasti odejít – tehdy od *FOD* odešli pouze tři zaměstnanci.¹⁴⁸ Za druhé světové války zaznamenáváme (bohužel jen útržkovitě) aktivitu německých drah na Frýdlantsku. Přibližně mezi lety 1939 až 1940 byly v rámci zesilování železničních svršků vyměňovány na tratích *FOD* kolejnice. Údajně se na jejich výměně měli v roce 1940 podílet francouzští váleční zajatci.¹⁴⁹ V témže roce dochází ke zestátnění *FOD*, které přechází pod *DR*. Platnost zestátnění však byla po válce zrušena, neboť se vycházelo z předválečného stavu.¹⁵⁰

S koncem války přišlo i ukončení příhraničního provozu na jindřichovické a heřmanické trati. Polská strana nejevila zájem o obnovení provozu, a tak došlo v roce 1945 k ukončení přeshraniční dopravy jak v Jindřichovicích, tak v Heřmanicích.¹⁵¹

¹⁴⁵ CRHA, Ladislav et al. *Raspenava – Bílý Potok pod Smrkem: 100 let 1900 – 2000*. Praha: SAXI, [2000], s. 14-15.

¹⁴⁶ ČADA, Luděk et al. *Úzkorozchodná místní dráha Frýdlant v Čechách – Heřmanice*. Litoměřice: Vydavatelství dopravní literatury L. Čada, 2000, s. 23.

¹⁴⁷ CRHA, Ladislav et al. *Raspenava – Bílý Potok pod Smrkem: 100 let 1900 – 2000*. Praha: SAXI, [2000], s. 23.

¹⁴⁸ ČADA, Luděk et al. *Úzkorozchodná místní dráha Frýdlant v Čechách – Heřmanice*. Litoměřice: Vydavatelství dopravní literatury L. Čada, 2000, s. 26.

¹⁴⁹ Informace poskytl Adam NOVÁK, člen Spolku Frýdlantské okresní dráhy. Telefonický rozhovor mezi Libercem a Hejnicemi 13. 7. 2019.

¹⁵⁰ ČADA, Luděk et al. *Úzkorozchodná místní dráha Frýdlant v Čechách – Heřmanice*. Litoměřice: Vydavatelství dopravní literatury L. Čada, 2000, s. 26.

¹⁵¹ JELEN, Miroslav. *Zrušené železniční tratě v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. Praha: Dokořán, 2009, s. 128-129.

Po skončení války ožila na Frýdlantsku opět průmyslová výroba, přesto se začalo kolem roku 1947 hovořit o ukončení provozu heřmanické trati, která se jevila jako prodělečná. V následujících deseti letech byl provoz na trati průběžně rušen a obnovován – nejprve došlo k obnovení nákladní dopravy, poté i osobní.¹⁵² Druhá polovina 40. let 20. století přinesla řadu změn, zejména rok 1948. V květnu téhož roku ukončily provoz smíšené vlaky, doprava se začala oddělovat na osobní a nákladní. Ještě jedna velká změna přišla s osmičkovým rokem – ke dni 30. prosince 1948 byla znárodněna soukromá společnost FOD.¹⁵³ Neblahý vliv na vývoj železniční dopravy v regionu měla i národní správa, která zastavila provoz ve zbývajících fungujících továrnách v okolí jindřichovické trati.¹⁵⁴

Před znovuzahájením provozu na Heřmaničce v druhé polovině 50. let bylo zapotřebí opravit a uvést trať do pořádku. I přesto se v dalších letech stav opravené trati neustále zhoršoval. Ze zprávy frýdlantského traťmistra se dozvídáme, že v polovině 70. let byly zcela shnilé pražce, nedržela upevňovací – došlo k porušení rozchodu a nebylo již možné odpovídat za bezpečnost provozu. A tak se dne 13. ledna 1976 po průjezdu posledního vlaku (20705) zastavil na Heřmaničce provoz.¹⁵⁵

V 80. letech byl ukončen provoz parních lokomotiv. Lokomotivní remízy, kůlny na uhlí, vodárny, vodní jeřáby apod. začaly dosluhovat a pozvolna chátrat i na zbylých dvou fungujících tratích.

V polovině 90. let se objevil návrh na obnovu heřmanické trati s tím, že by Frýdlant a saský Rychnov (popřípadě i Žitavu) spojila tramvajová linka. Projekt nakonec nedopadl, a místo toho začaly kolem roku 1997 *Sběrné suroviny Liberec* snášet kolejnice, které končily ve šrotu.¹⁵⁶

Mezi lety 2016 až 2017 byla na Frýdlantsku zahájena rozsáhlá modernizace tratí z důvodu vyčerpání životnosti některých částí trati a řady technologických zařízení. Rekonstrukcí měl být zajištěn vyhovující technický stav železničního svršku a spodku především ve stanici Raspenava a Frýdlant v Čechách. Došlo k odstranění vyžilých konstrukcí, zajištění sanace pražcového podloží a odvodnění. Přestavba se týkala

¹⁵² ČADA, Luděk et al. *Úzkorozchodná místní dráha Frýdlant v Čechách – Heřmanice*. Litoměřice: Vydavatelství dopravní literatury L. Čada, 2000, s. 32-36.

¹⁵³ CRHA, Ladislav et al. *Raspenava – Bílý Potok pod Smrkem: 100 let 1900 – 2000*. Praha: SAXI, [2000], s. 9.

¹⁵⁴ FOGL, Miroslav, Ladislav CRHA a Radim ŘÍHA. *100 let trati Frýdlant v Čechách – Jindřichovice pod Smrkem*. Praha: SAXI, 2002, s. 22.

¹⁵⁵ ČADA, Luděk et al. *Úzkorozchodná místní dráha Frýdlant v Čechách – Heřmanice*. Litoměřice: Vydavatelství dopravní literatury L. Čada, 2000, s. 36-45.

¹⁵⁶ Tamtéž, s. 46.

i dalších stanic a traťových úseků. Nově měl být zajištěn v několika stanicích bezbariérový přístup k vlakům. Obnova se vztahovala i na zastaralá zabezpečovací zařízení. Projektantem stavby bylo sdružení *METROPROJEKT+SignalProjekt – Raspenava*. Cena za modernizaci tratí v regionu byla odhadnuta na více jak 417 milionů korun.¹⁵⁷

2.2.1 Trať Raspenava – Bílý Potok pod Smrkem

Koncesní listina pro místní dráhu z Raspenavy do Bílého Potoka byla udělena zákonem č. 37 říšského zákoníku ze dne 15. února 1899.¹⁵⁸ Z téhož měsíce pocházejí plány přijímacích budov, nákladových skladišť, ramp, skladu pro udržování dráhy (sloužícího k uskladnění náčiní, dílů apod.), kůlny na uhlí, lokomotivní remízy, záchodů pro cestující a čekárny. Plány vypracované stavebním oddělením Hermanna Bachsteina vznikly pod vedením Marka Rotha. Na stavbu dohlížel inženýr Sikita.¹⁵⁹

S vlastní stavbou se začalo v dubnu téhož roku.¹⁶⁰ Závěrem června 1899 se přikročilo k výstavbě staničních budov, které měly být do října zastřešené. V průběhu léta a podzimu se plánovala stavba mostů a propustků, u viaduktu přes řeku Smědou se předpokládalo dokončení do sklonku března následujícího roku.¹⁶¹

30. dubna 1900 proběhla technicko-policejní zkouška. Ještě téhož dne se trať údolím řeky Smědé dočkala udělení provozní koncese. Podle publikace Ladislava Crhy a kolektivu byla zahájena doprava 3. května 1900.¹⁶² Bílopotocká staniční kronika hovoří o datu 16. května. Zúčastnění tehdy slavnostně uvítali příjezd prvního vlaku do stanice – nástupiště u koleje číslo I bylo slavnostně vyzdobeno slavobránami. Ve vlaku jela celou dobu kapela, která v každé stanici vystoupila a zahrála lidem k tanci. Ten den mohli všichni jezdit zadarmo.¹⁶³

¹⁵⁷ SŽDC. *Smlouva o dílo na zhotovení stavby: rekonstrukce SZZ žst. Raspenava*. In: Registr smluv [online]. 2016-05-30, 2017-08-14 [2019-07-09]. Dostupné z: <https://smlouvy.gov.cz/smlouva/2862782>

¹⁵⁸ PRÁVNICKÁ FAKULTA MASARYKOVY UNIVERZITY. *Virtuální knihovna právních předpisů* [online]. SALÁK, Pavel a Jaromír TAUCHEN. Masarykova univerzita, [cit. 2019-03-05]. Říšská sbírka zákonů. Dostupné z: <https://is.muni.cz/do/1499/el/estud/praf/ps09/dlibrary/web/rs.html>

¹⁵⁹ NA v Praze, fond Sběrka staničních kronik, i. č. 978, *Pamětní knihy železničních stanic ČSD: Bílý Potok pod Smrkem* (1918-1945).

¹⁶⁰ CRHA, Ladislav et al. *Raspenava – Bílý Potok pod Smrkem: 100 let 1900 – 2000*. Praha: SAXI, [2000], s.7 a 35.

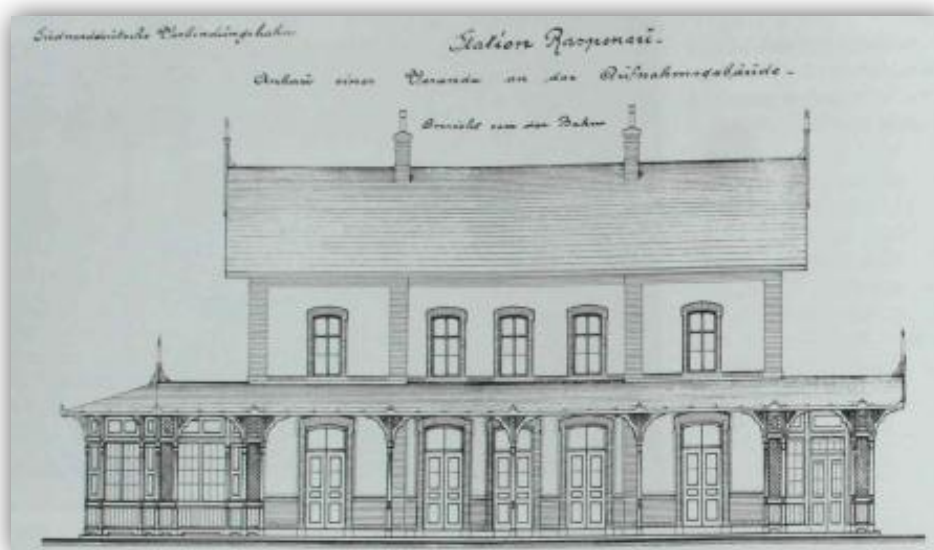
¹⁶¹ SOA v Praze, fond ČD – FOD, Acta 188, *Fortschritts-Längenprofil: Localbahn Raspenau – Weissbach* (červenec 1899).

¹⁶² CRHA, Ladislav et al. *Raspenava – Bílý Potok pod Smrkem: 100 let 1900 – 2000*. Praha: SAXI, [2000], s.7.

¹⁶³ NA v Praze, fond Sběrka staničních kronik, i. č. 978, *Pamětní knihy železničních stanic ČSD: Bílý Potok pod Smrkem* (1918-1945).

Raspenava

Raspenavskou přijímací budovu nechala vystavět SNDVB v první polovině 70. let 19. století při budování trati z Liberce do Závídova.¹⁶⁴ Výpravní budova vznikla podle normálíí dceřiné společnosti zvané *Rakouská severozápadní dráha* (německy *Österreichische Nordwestbahn*, zkratka *ÖNWB*). Raspenavská výpravní budova typu III.B (stanice III. třídy) vznikla jako patrový pětiosý objekt.¹⁶⁵ Ten měl hladce omítnuté zdivo, segmentové oblouky nad dveřními a okenními otvory, nároží zvýrazněné mírně vystupujícími cihlovými lizénami. Fasáda byla členěna lizénovými rámy.¹⁶⁶ Výpravní budovu rozšířila roku 1895 nástupištní veranda zakončená prosklenou polygonální přístavbou.¹⁶⁷ (viz Obrázek 16)



Obrázek 16: Plán nástupištní verandy ve stanici Raspenava (z roku 1895)¹⁶⁸

Původně mezilehlá stanice Raspenava-Libverda (německy *Raspenau-Liebwerda*) se na sklonku 19. století přeměnila ve stanici přípojnou – známou již jen jako Raspenava (německy *Raspenau*). Situační plán z dubna roku 1899 vyobrazuje rozšíření stanice. Původní kolejiště o čtyřech staničních kolejích bylo rozšířeno o kolej číslo V.

¹⁶⁴ KREJČIŘÍK, Mojmir. *Česká nádraží: architektura a stavební vývoj*. III. díl, první část. Litoměřice: Vydavatelství dopravní literatury, 2009, s. 76.

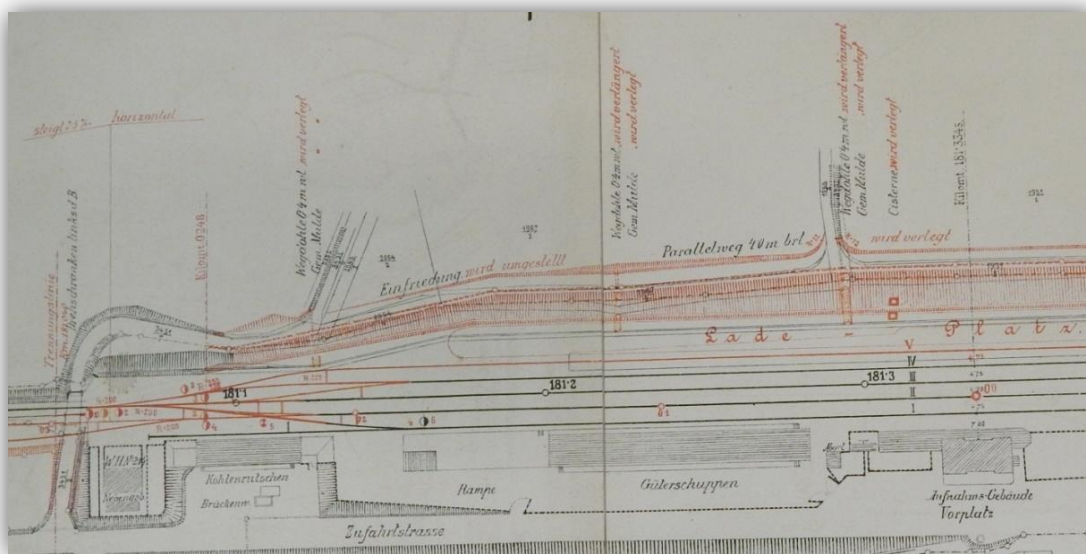
¹⁶⁵ Tamtéž, s. 145-147.

¹⁶⁶ FREIWILLIG, Petr. *Technické stavby Frýdlantska: dopravní stavby a objekty, cihlářství a cihelny, zámecký pivovar*. Liberec: Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Liberci, 2011, s. 31.

¹⁶⁷ KREJČIŘÍK, Mojmir. *Česká nádraží: architektura a stavební vývoj*. III. díl, první část. Litoměřice: Vydavatelství dopravní literatury, 2009, s. 145-147.

¹⁶⁸ KREJČIŘÍK, Mojmir. *Česká nádraží: architektura a stavební vývoj*. III. díl, první část. Litoměřice: Vydavatelství dopravní literatury, 2009, s. 146.

V rámci velké přestavby se dočkalo mníšecké zhlaví vložení poloviční křižovatkové (anglické) výhybky, která nahrazovala několik jednoduchých výhybek a umožnila tak zkrátit délku nádraží. FOD se mohly díky přestavbám ve stanici připojit k trati SNDVB a dočkaly se i zřízení manipulačního kolejiště. Z plánu vyčteme, že se v oplocené stanici nacházela na jaře 1899 výpravní budova s verandou, toalety, skladiště zboží, rampa, sesýpka na uhlí, mostní váha a dva strážní domky s vedlejšími budovami.¹⁶⁹ (viz Obrázek 17)



Obrázek 17: Detail mníšeckého zhlaví na plánu rozšíření stanice Raspenava-Libverda (duben 1899)¹⁷⁰

V raspenavské staniční kronice nalezneme pár fotografií (datovaných k roku 1930), na kterých je zachycena přístavba nádražní restaurace.¹⁷¹ O povolení patrové přístavby žádal bufetiér Alfred Křeček, kterému v březnu 1930 udělilo Ministerstvo železnic povolení. V přízemí objektu se měla nacházet nádražní restaurace, v patře pak dva hostinské pokoje.¹⁷² Budově restaurace se podařilo zachovat architektonický styl výpravní budovy, ale zároveň přinést prvky moderní architektury (např. plochou střechu spjatou s nástupem funkcionalismu). (viz Obrázek 18)

¹⁶⁹ Archiv ČD Praha-Libeň, fond FOD, signatura 168-174, krabice 27, *Project für die Erweiterung der Anschlussstation Raspenau-Liebwerda der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn* (duben 1899).

¹⁷⁰ Tamtéž.

¹⁷¹ NA v Praze, fond Sbírká staničních kronik, i. č. 978, Pamětní knihy železničních stanic ČSD: Raspenava. *Fotografie* (1930).

¹⁷² CRHA, Ladislav et al. *Raspenava – Bílý Potok pod Smrkem: 100 let 1900 – 2000*. Praha: SAXI, [2000], s. 16.



Obrázek 18: Přístavba nádražní restaurace v Raspenavě (1930) ¹⁷³

Z první poloviny 30. let 20. století se dochoval barevný plán raspenavského nádraží vyobrazující sféry vlivu železničních společností ve stanici po převzetí provozu ČSD. Některé z částí stanice sloužily oběma společnostem, jiné výlučně ČSD či FOD. Na kolejovém plánu si můžeme povšimnout dnes neexistující vlečky *Dělnického konzumního spolku* (německy *Arbeiter Konsum Verein*) směřující ke skladišti zbudovanému vedle strážního domku číslo 215 u frýdlantského zhlaví. Skladiště konzumního spolku stojí v neúplné podobě dodnes. Nově, oproti porovnání s plánem ze závěru 19. století, se ve stanici objevuje již zmiňovaná přístavba výpravní budovy a objekt prádelny a kůlny. Ty se nacházely naproti skladišti vedle výpravní budovy.¹⁷⁴ (viz Příloha 29)

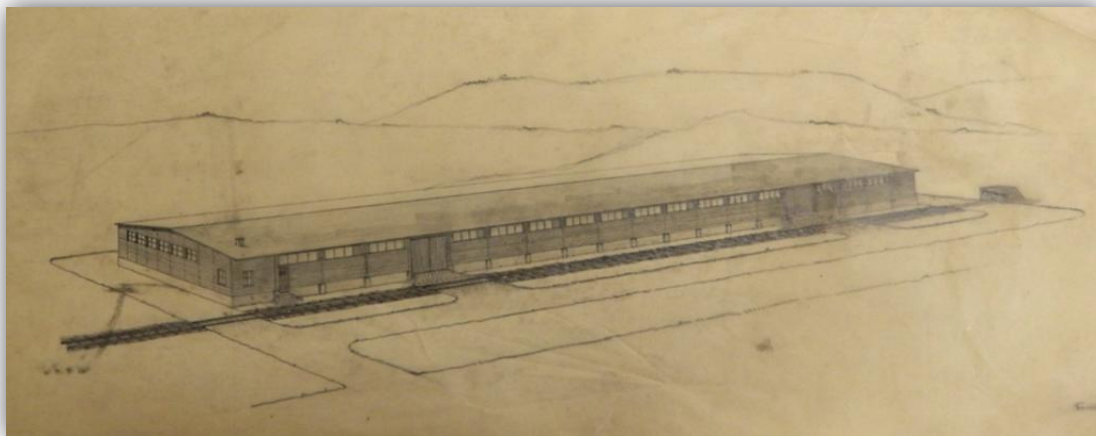
Po připojení českého pohraničí k nacistickému Německu se octlo Frýdlantsko ve sféře vlivu Třetí říše. Z března roku 1939 pochází polohopisný plán v němčině, který vyobrazuje rozměrnou obilnou halu. (viz Obrázek 19) Ta měla být umístěna vedle raspenavské stanice – nedaleko frýdlantského zhlaví.¹⁷⁵ Pozůstatky pozměněné haly nalezneme dodnes naproti požární stanici Raspenava v Nádražní ulici.

¹⁷³ NA v Praze, fond Sběrka staničních kronik, inventární číslo 978, Pamětní knihy železničních stanic ČSD: Raspenava. *Fotografie* (1930).

¹⁷⁴ FOGL, Miroslav, soukromá sbírka, *Plán stanice Raspenava* [cca 1935].

¹⁷⁵ SOKA Liberec, fond AO Raspenava, *Lageplan 1 = 1000* (květen 1939).

V průběhu druhé světové války došlo pod vedením *Německých říšských drah* k přestavbě mníšeckého zhlaví. Nádraží kapacitně nedostačovalo, proto se roku 1943 dočkala stanice přestavby, při které byly sneseny původní koleje *FOD*.¹⁷⁶



Obrázek 19: Návrh raspenavské obilné haly (z května 1939)¹⁷⁷

V odpoledních hodinách 23. května 1945 přijel do Raspenavy první „osvobozující“ vlak. Němečtí železničáři byli ihned propuštěni a na jejich místo byli dosazeni čeští. Poválečným přednostou stanice se stal vrchní oficiál IIIa (úředník pomocných technických a administrativních služeb v šesté platové stupnici s nižším vzděláním) Karel Bruk, původem ze stanice Luštěnice u Mladé Boleslavi. V druhé polovině téhož roku se ze zápisů přednosty stanice ve staniční kronice dozvídáme o odsunu Němců a přílivu nových osídlenců z různých krajů. Pozornost upoutá i povzdechnutí ze špatného cestovního ruchu, neboť kraji nepřálo počasí a do konce roku nenapadl sníh.¹⁷⁸

Podzim roku 1947 byl spjat se stavebními změnami ve stanici – začalo se se stavbou zděných záchodů, staničního skladiště uhlí, prádelny a koupelny. Velké sucho pravděpodobně přispělo ke zřízení nové studny nacházející se na louce přibližně 200 metrů pod stanicí.¹⁷⁹

Z leteckých měřických snímků pořízených pro vojenské účely v 60. letech, je patrné, že se v té době u frýdlantského zhlaví nacházel objekt obilné haly, budova

¹⁷⁶ CRHA, Ladislav et al. *Raspenava – Bílý Potok pod Smrkem: 100 let 1900 – 2000*. Praha: SAXI, [2000], s. 20-21.

¹⁷⁷ Tamtéž.

¹⁷⁸ NA v Praze, fond Sběrka staničních kronik, i. č. 978, *Pamětní knihy železničních stanic ČSD: Raspenava (1918-1950)*.

¹⁷⁹ Tamtéž.

patřící původně konzumního spolku, avšak již bez vlečky a podélného skladu, strážní domek s vedlejší budovou a naproti němu pak stavědlový domek. Ve stanici se nalézaly uhelné sklady, výpravní budova s viditelnými přístavbami, rozlehlé skladiště s rampou, objekt uhelné sýpky a další alespoň dvě menší stavby (jedna se nacházela u skladiště s rampou, druhá pak u sýpky). U mníšeckého zhlaví stanici zakončoval strážní domek s vedlejší budovou a stavědlový domek.¹⁸⁰

V rámci modernizace trati na Frýdlantsku započaté v roce 2016 došlo k rekonstrukci železniční stanice Raspenava. (viz *Obrázek 20*)



*Obrázek 20: Stavební práce ve stanici Raspenava během modernizace trati*¹⁸¹

Nově v ní bylo vybudováno staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie (dle TNŽ 34 2620), typu elektronické stavědlo pro malé a střední stanice. Raspenavské nádraží mělo být nově ovládáno z jednotného obslužného pracoviště umístěného v dopravní kanceláři železniční stanice Frýdlant. V praxi to pak znamenalo, že

¹⁸⁰ ČESKÝ ÚŘAD ZEMĚMĚŘICKÝ A KATASTRÁLNÍ. Letecký měřický snímek 1961. *Národní archiv leteckých měřických snímků* [online]. Praha: Zeměměřický úřad [cit. 2019-07-11]. Dostupné z: https://lms.cuzk.cz/lms/lms_prehl_body_05.html?lastextent=-700601.21765601,-971324.20091324,-659018.26484019,-951324.20091324&rokod=1938&rokdo=1938#

¹⁸¹ Foto autor. Datum pořízení snímku: 10. 9. 2016

ve stanici již nebylo třeba výpravčího.¹⁸² Poslední služba raspenavských výpravčích proběhla v noci z 30. června na 1. července 2017. Službu konala Gabriela Svatá, která poté přešla do stanice Mníšek u Liberce.¹⁸³ Vedle raspenavské výpravní budovy byla umístěna nová technologická budova pro staniční zabezpečovací zařízení. Přízemní objekt se sedlovou střechou, hladkou omítkou a nárožním cihlovým obkladem napodobuje vzhled nedaleké staré výpravny. Ve stanici vznikla nově osvětlená bezbariérová nástupiště (jedno vnější a dvě jednostranná poloostrovní).¹⁸⁴ V červnu 2017 došlo ke zbourání výhybkářských stanovišť a do Vánoc téhož roku byl zlikvidován strážní domek u mníšeckého zhlaví.¹⁸⁵

Luh pod Smrkem

Ve stanici Luh měla být postavena podsklepená výpravní budova, skladiště a toalety pro cestující.¹⁸⁶ Přízemní šestiosou výpravnu s krajním (dvouosým) rizalitem doplňoval přístavek, ve kterém se nacházel vchod do obytné části budovy. Hladce omítnuté zdivo zdobila nárožní bosáž, pásová římsa, průběžná podokenní římsa a štukové šambrány kolem oken a dveří. Na nadokenní a nadedvevní římsy pak navazovala suprafenestra a supraporta se středovým klenákem. Výpravní budovu zastřešovala sedlová střecha (v polokřížové variantě), která měla být opatřena ozdobně vyřezávanými věšadly.¹⁸⁷ (viz *Obrázek 21*) Ve výpravně se plánovalo umístění čekárny II. a III. třídy, kanceláře a bytu s kuchyní, dvěma pokoji, suchým záchodem, sklepem a půdou.¹⁸⁸ Oproti plánům byla výpravna postavena zrcadlově obráceně.

Za pozornost určitě stojí nerealizovaný plán (přibližně z roku 1900) hrázdné čekárny pro stanici Luh. Je na něm vyobrazena podélná stavba s halou pro cestující a malou výpravnou pro personál stanice.¹⁸⁹ (viz *Obrázek 22*) Podobně uzpůsobenou

¹⁸² SŽDC. *Smlouva o dílo na zhotovení stavby: rekonstrukce SZZ žst. Raspenava*. In: Registr smluv [online]. 2016-05-30, 2017-08-14 [2019-07-09]. Dostupné z: <https://smlouvy.gov.cz/smlouva/2862782>

¹⁸³ Informace poskytl Adam NOVÁK, člen Spolku Frýdlantské okresní dráhy. Telefonický rozhovor mezi Libercem a Hejnicemi 9. 7. 2019.

¹⁸⁴ SŽDC. *Smlouva o dílo na zhotovení stavby: rekonstrukce SZZ žst. Raspenava*. In: Registr smluv [online]. 2016-05-30, 2017-08-14 [2019-07-09]. Dostupné z: <https://smlouvy.gov.cz/smlouva/2862782>

¹⁸⁵ NOVÁK, Adam, soukromá sbírka, *Tratě Frýdlantska a okolí*. Zápisky (2012-2019).

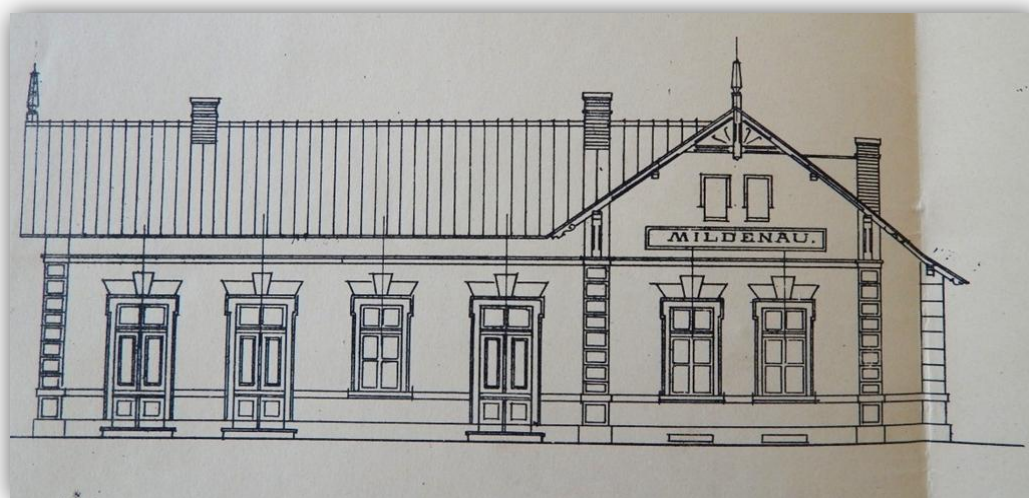
¹⁸⁶ Státní oblastní archiv v Praze, fond ČD – FOD, Acta 188, *Fortschritts-Längenprofil: Localbahn Raspenau – Weissbach* (červenec 1899).

¹⁸⁷ Architektonický popis objektů byl učiněn na základě rozboru stavebních plánů, odborné názvosloví vychází z knih Jaroslava Herouta.

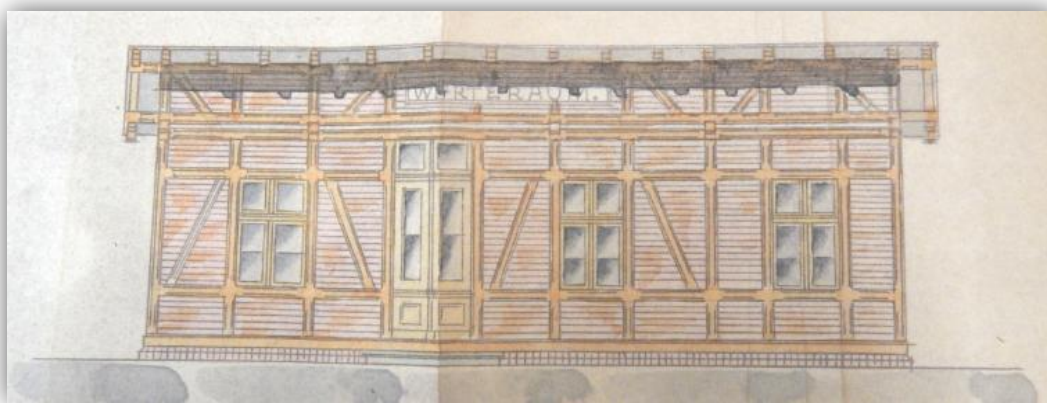
¹⁸⁸ NA v Praze, fond GI-R, karton 1095-1096, *Aufnahmsgebäude Mildenau und Haindorf* (únor 1899).

¹⁸⁹ SOA v Praze, fond ČD – FOD, Acta 129, *Wartehalle der Station Mildenau* [1900].

čekárnu, avšak částečně dřevěnou a částečně hrázděnou bychom našli i na dalších místech (např. v Luhu, Krásném Lese a Hajništi).



Obrázek 21: Detail plánované výpravní budovy pro Luh a Hejnice – pohled od kolejiště (z února 1899)¹⁹⁰



Obrázek 22: Detail nerealizované čekárny v Luhu – pohled od kolejiště (přibližně z roku 1900)¹⁹¹

Ve stanici se dvěma staničními kolejemi mělo být dále vybudováno poměrně malé dřevěné nákladové skladiště s rampou, studna, toalety pro cestující, jáma na smetí a zahrada.¹⁹² Sledujeme-li vývoj kolejových plánů stanice povšimneme si, že u hejnického zhlaví se předpokládalo v červnu roku 1899 umístění výhybky, na kterou by se mohla napojit vlečka pro textilní firmu *Richter*. U raspenavského zhlaví se zvažovalo prodloužení koleje číslo I kvůli vykládce uhlí sloužící opět téže firmě.¹⁹³

¹⁹⁰ NA v Praze, fond GI-R, karton 1095-1096, *Aufnahmegebäude Mildenau und Haindorf* (únor 1899).

¹⁹¹ SOA v Praze, fond ČD – FOD, Acta 129, *Wartehalle der Station Mildenau* [1900].

¹⁹² NA v Praze, fond GI-R, karton 1095-1096, *Station Mildenau* (duben 1900).

¹⁹³ Tamtéž, *Station Mildenau* (červen 1899).

V kolejovém plánu z dubna příštího roku však napojení pro vlečku ani prodloužení koleje není zaznamenáno. Naproti staniční zahrádce se objevuje nově skladiště firmy *Richter*.¹⁹⁴ Přichází červen 1900 a situace je opět jinak – v kolejovém plánu se objevuje první varianta kolejiště. Firma *Richter* tak získala jednu vlečku k novému skladišti a druhou k vykládce uhlí.¹⁹⁵

Z května roku 1906 se dochoval plán přístavby dřevěného skladiště. K původnímu objektu přibyla ještě jednou tak velká přístavba, která zasahovala do části rampy.¹⁹⁶

V průběhu následujících let k větším změnám ve stanici nedošlo, pouze se zmenšila staniční zahrádka. Na jaře 1911 požádaly *FOD* o elektrické osvětlení výpravní budovy.¹⁹⁷

V zápise o převzetí správy a provozu *FOD* do správy *ČSD* v roce 1925 je hovořeno o stanici Mildenava (počeštěné označení vycházející z německého *Mildenau*). Ve stanici se i nadále nacházela přízemní přijímací budova, dřevěné skladiště a dřevěný záchod pro cestující. Službu obstarával jeden staniční mistr na pozici správce stanice a jeden dělník.¹⁹⁸

Krátce po válce si stanice „pohoršila“ – v srpnu roku 1946 se přeměnila na zastávku a nákladiště. Dosavadní vedoucí přešel do stavu raspenavské stanice, zatímco v Luhu zůstal jeden staniční pomocník. Roku 1950 došlo k přejmenování zastávky na Luh pod Smrkem.¹⁹⁹ Na leteckých měřičských snímcích z roku 1961 jsou ještě v Luhu patrné obě vlečky, sklad, výpravní budova a toalety.²⁰⁰ Přibližně na jaře 1976 byla snesena manipulační kolej.²⁰¹ (viz *Obrázek 23*) S příchodem třetího tisíciletí svitla naděje na revitalizaci chátrající výpravní budovy. Skladiště a výpravní počátkem 21. století již *České dráhy* (*ČD*) nevyužívaly. Část přijímací budovy sloužila jako byt.²⁰² Z roku 2009 pocházela průvodní a souhrnná technická zpráva, ve které se hovořilo

¹⁹⁴ NA v Praze, fond GI-R, karton 1095-1096, *Station Mildenau* (duben 1900).

¹⁹⁵ Tamtéž, *Schleppgeleise zum Kohlenplatz der Firma Anton Richter Söhne in Mildenau* (červen 1900).

¹⁹⁶ Tamtéž, *Plan zu eine Anbau an den Guterschuppen der Station Mildenau* (květen 1906).

¹⁹⁷ Tamtéž, *Plan für eine elektrische Lichtenanlage in der Station Mildenau* (březen-duben 1911).

¹⁹⁸ Archiv ČD Praha-Libeň, fond FOD, i. č. 1-7, krabice 1, *Zápis o převzetí správy a provozu frýdlantských okresních drah do správy čs. drah ředitelstvím státních drah v Hradci Králové* (leden 1925).

¹⁹⁹ NA v Praze, fond Sbírk staničních kronik, i. č. 978, *Pamětní knihy železničních stanic ČSD: Raspenava* (1918-1950).

²⁰⁰ ČESKÝ ÚŘAD ZEMĚMĚŘICKÝ A KATASTRÁLNÍ. Letecký měřičský snímek 1961. *Národní archiv leteckých měřičských snímků* [online]. Praha: Zeměměřičský úřad [cit. 2019-07-11]. Dostupné z: https://lms.cuzk.cz/lms/lms_prehl_body_05.html?lastextent=-700601.21765601,-971324.20091324,-659018.26484019,-951324.20091324&rokod=1938&rokdo=1938#

²⁰¹ CRHA, Ladislav et al. *Raspenava – Bílý Potok pod Smrkem: 100 let 1900 – 2000*. Praha: SAXI, [2000], s. 6.

²⁰² Tamtéž, s. 12.

o čištění a nátěru střešní krytiny, omítnutí komínových těles, montáži podokapních žlabů, výměně oken, opravě či výměně dveří, obnově venkovních omítek apod.²⁰³

Namísto toho však byla výpravná (zachovalá v téměř původním stavu) zbourána a nahrazena betonovou čekárnou. (viz *Obrázek 24*) Demolice výpravní budovy v Luhu proběhla v dubnu 2016. Nákladové skladiště potkal podobně neveselý osud, před rokem 2009 shořelo.²⁰⁴



*Obrázek 23: Luh pod Smrkem s dřevěnými záchody, přijímací budovou a skladištěm po snesení manipulační koleje (1981)*²⁰⁵



*Obrázek 24: Zastávka Luh pod Smrkem po odstranění výpravní budovy*²⁰⁶

²⁰³ SŽDC Liberec, Správa pozemních staveb, *Revitalizace objektu výpravní budovy Luh pod Smrkem* (2009).

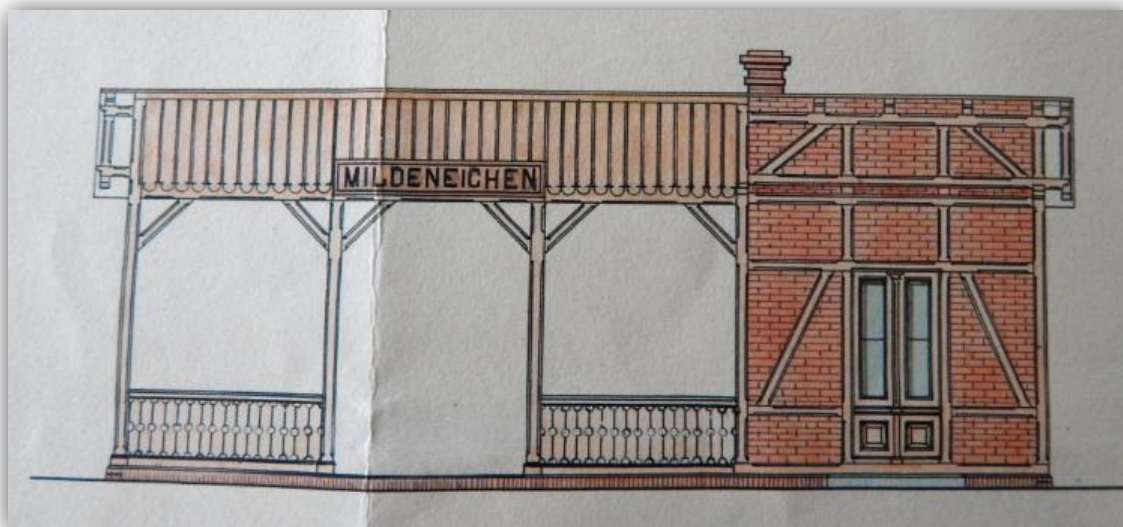
²⁰⁴ Informace poskytl Adam NOVÁK, člen Spolku Frýdlantské okresní dráhy. Telefonický rozhovor mezi Libercem a Hejnicemi 13. 7. 2019.

²⁰⁵ OVSENÁK, Petr, soukromá sbírka, *Luh pod Smrkem*. Fotografie (15. 7. 1981).

²⁰⁶ Foto autor. Datum pořízení snímku: 6. 5. 2018

Lužec pod Smrkem

Oproti plánované variantě z poloviny 90. let 19. století, kdy měla v Lužci stát staniční výpravní budova s verandou, skladiště, vedlejší budova, studna a jáma na smetí, se Lužec dočkal jen zastávky a nákladíště.²⁰⁷ V zastávce s jednou staniční kolejí a jednou kusou kolejí (určenou k manipulaci) byla vybudována pouze čekárna.²⁰⁸ Jednalo se o stavbu podélného půdorysu s kancelářskou částí z cihlového hrázděného zdiva a čekárenskou částí tvořenou dřevěnou verandou s pultovou střechou.²⁰⁹ (viz *Obrázek 25*) Až později bylo postaveno nákladové skladiště – plán na jeho vybudování pochází z března roku 1901. Jednalo se o menší dřevěnou stavbu bez nákladové rampy. Sklad se nacházel u kusé koleje.²¹⁰ Toalety vznikly ještě později, až kolem roku 1912. Dřevěný záchod s pisoárem byl umístěn nedaleko čekárny.²¹¹



*Obrázek 25: Detail plánované čekárny v Lužci –
pohled od kolejiště (z dubna 1900)*²¹²

Zápis o převzetí správy a provozu *FOD* do správy *ČSD* z roku 1925 zmiňuje, že se na zastávce v té době nacházela otevřená dřevěná čekárna, dřevěné skladiště

²⁰⁷ Archiv ČD Praha-Libeň, fond FOD, inventární číslo 62, krabice 47, *Detailproject: Stationsplan Mildeneichen* (červen 1895).

²⁰⁸ NA v Praze, fond GI-R, karton 1095-1096, *Halte-u. Verladestelle Mildeneichen* (červen 1899).

²⁰⁹ Tamtéž, *Wartehalle: Halte und Verladestelle Mildeneichen* (duben 1900).

²¹⁰ Tamtéž, *Güterschuppen für die Haltestelle Mildeneichen* (březen 1901).

²¹¹ Tamtéž, *Passagierabort in der Haltestelle Mildeneichen* (duben 1912).

²¹² Tamtéž, *Wartehalle: Halte und Verladestelle Mildeneichen* (duben 1900).

a záchod. Zastávka byla toho času neobsazena a lístky se vydávaly ve vlaku.²¹³ Na dochované fotografii si můžeme povšimnout, že obvodové stěny dřevěné části čekárny byly později zakryty bedněním.²¹⁴ (viz *Obrázek 26*)



*Obrázek 26: Čekárna v Lužci pod Smrkem (přibližně z roku 1976)*²¹⁵

Na leteckých měřických snímcích z roku 1961 je patrné, že se ve stanici nacházely tytéž objekty – čekárna, toalety a sklad.²¹⁶ Ke snesení manipulační koleje došlo údajně v průběhu 60. či 70. let. Kdy došlo ke stržení původní čekárny, záchodu a nákladového skladiště nevíme, avšak na fotografiích z října 1997 se nenachází. Místo toho je na zastávce zachycen plechový přístřešek pro cestující.²¹⁷ Ten zde vydržel do přelomu března a února letošního roku, kdy byl nahrazen novým přístřeškem z lomeného plechu.²¹⁸ Vedle nové čekárny se nachází reléový domek k přejezdovému zabezpečovacímu zařízení zbudovaný během modernizace tratí na Frýdlantsku. (viz *Obrázek 27*)

²¹³ Archiv ČD Praha-Libeň, fond FOD, i. č. 1-7, krabice 1, *Zápis o převzetí správy a provozu frýdlantských okresních drah do správy čs. drah ředitelstvím státních drah v Hradci Králové* (leden 1925).

²¹⁴ Železniční muzeum FOD, sbírka fotografií, *Lužec pod Smrkem – čekárna* [cca 1976].

²¹⁵ Tamtéž.

²¹⁶ ČESKÝ ÚŘAD ZEMĚMĚŘICKÝ A KATASTRÁLNÍ. Letecký měřický snímek 1961. *Národní archiv leteckých měřických snímků* [online]. Praha: Zeměměřický úřad [cit. 2019-07-11]. Dostupné z: https://lms.cuzk.cz/lms/lms_prehl_body_05.html?lastextent=-700601.21765601,-971324.20091324,-659018.26484019,-951324.20091324&rokod=1938&rokdo=1938#

²¹⁷ CRHA, Ladislav et al. *Raspenava – Bílý Potok pod Smrkem: 100 let 1900 – 2000*. Praha: SAXI, [2000], s. 8 a 38.

²¹⁸ NOVÁK, Adam, soukromá sbírka, *Tratě Frýdlantska a okolí*. Zápisky (2012-2019).



Obrázek 27: Současná podoba zastávky v Lužci pod Smrkem²¹⁹

Hejnice

Kolejový plán z roku 1895 vyobrazuje zvažovanou budoucí podobu stanice Hejnice. Tehdy se uvažovalo o vybudování zahrady se studnou, přijímací budovy s verandou, vedlejší budovy s toaletami, skladu s rampou a nákladiště.²²⁰ V červenci 1899 bylo téměř jisté, že ve stanici vznikne podsklepená přízemní výpravní budova, skladiště a toalety.²²¹ Na jednom z dalších kolejových plánů jsou patrné detaily – ve stanici měl vzniknout samostatně stojící sklep, zahrada, záchody, výpravní budova, studna a nákladové skladiště s rampou.²²² Hejnická přijímací budova vycházela z téhož plánu jako ta ve stanici Luh.²²³ (viz Obrázek 21)

²¹⁹ Foto autor. Datum pořízení snímku: 1. 5. 2019

²²⁰ Archiv ČD Praha-Libeň, fond FOD, inventární číslo 62, krab. 47, *Detailproject: Stationsplan Haindorf* (červen 1895).

²²¹ SOA v Praze, fond ČD – FOD, Acta 188, *Fortschritts-Längenprofil: Localbahn Raspenau – Weissbach* (červenec 1899).

²²² NA v Praze, fond GI-R, karton 1368-1369, *Station Haindorf* [b.r.].

²²³ NA v Praze, fond GI-R, karton 1095-1096, *Aufnahmegebäude Mildenau und Haindorf* (únor 1899).

Z roku 1910 pochází plán přibližně 30 metrového nákladového skladiště s rampou, které vyrostlo vedle přístavby výpravní budovy a studny. Skladiště mělo být z větší části dřevěné, na kraji blíže k výpravně pak hrázdné, doplněné komínem.²²⁴

Z dokumentace z druhé poloviny 20. let 20. století jsou patrné za bílopotockým zhlavím dvě vlečky. Jedna z nich sloužila *Podniku pro zužitkování dřeva*, ve 30. letech však již byla snesena. Druhá z nich směřovala k firmě *Fritsch*. K odstranění výhybky došlo v srpnu 1975. Vlečka samotná byla v terénu patrná do poloviny 90. let 20. století, kdy došlo k její likvidaci.²²⁵

Ze zápisu o převzetí správy a provozu ČSD z roku 1925 víme, že se tehdy ve stanici Hejnice-Lázně Libverda nacházela přízemní přijímací budova s přístavěnou dřevěnou verandou a s přístavkem z hrázdného zdiva, přízemní dřevěné skladiště, dřevěný záchod pro cestující, můstková váha a volně stojící zděná sklepní budova. Ve stanici vykonávali službu: jeden staniční mistr jako správce stanice, staniční mistr, staniční dozorce a výhybkář. Stanice v té době disponovala dvěma vedlejšími kolejemi (číslo II a III).²²⁶ V polovině 30. let se dočkaly staniční koleje přečíslování.²²⁷



Obrázek 28: Hejnická výpravná před druhou světovou válkou – pohled z ulice²²⁸

²²⁴ SŽDC Liberec, Správa pozemních staveb, *Güterschuppen und Verladerampe in der Station Haindorf* (1910).

²²⁵ CRHA, Ladislav et al. *Raspenava – Bílý Potok pod Smrkem: 100 let 1900 – 2000*. Praha: SAXI, [2000], s. 19.

²²⁶ Archiv ČD Praha-Libeň, fond FOD, i. č. 1-7, krabice 1, *Zápis o převzetí správy a provozu frýdlantských okresních drah do správy čs. drah ředitelstvím státních drah v Hradci Králové* (leden 1925).

²²⁷ Archiv ČD Praha-Libeň, fond FOD, inventární číslo 62, krabice 47, *Stanice Hejnice-Lázně Libverda* (1935).

²²⁸ Železniční muzeum FOD, sbírka fotografií, *Hejnice – výpravná* [před rokem 1945].

Na pozdějším nedatovaném německy popsaném plánu výpravny si můžeme povšimnout, že se v přístavěné části staniční budovy nacházela čekárna vybavená malým bufetem. Původní výpravna již prostorově nedostačovala – kancelář se proměnila na obytnou místnost, kuchyň v síň a z jedné z obytných místností se stala kuchyně. Čekárna III. třídy byla přepažena tak, že prostor bývalých čekáren poskytoval místo pro přednostenskou úřadovnu, zavazadla a jízdní službu. Zároveň se uvažovalo o zřízení přístavku pro zavazadla ve výklenku směrem ke kolejím.²²⁹ Za zmínku stojí další nedatovaný (a pravděpodobně nerealizovaný) plán ze stejného období. Na něm je vyobrazena budova s umývárnou s skladem pro uhlí a dříví. Objekt měl doplňovat služební byt. Situován byl nedaleko dřevěných toalet u samostatně stojícího sklepa.²³⁰

Kapacita kolejiště se stala v 50. letech nedostačující, z toho důvodu se dočkalo kolejiště přestavby, při které bylo prodlouženo o 60 metrů. V průběhu 80. let však přeprava poklesla, a tak v roce 1989 při celkové rekonstrukci kolejiště došlo ke snesení koleje číslo III.²³¹

Ministerstvo železnic povolilo v květnu 1953 přestavbu hejnické (nejmladší) čekárny na čekárnu menší a na nádražní restauraci s jídelnou a výčepem.²³² Snaha zlepšit cestujícím pohodlí a dostupnost služeb ve výpravních budovách byla aktuální i v polovině 20. století.

Podíváme-li se na letecké snímky z roku 1961 povšimneme si ve stanici zahrádky, přijímací budovy s přístavbou, velkého skladiště a nákladiště.²³³ Druhá polovina 60. let se nesla v duchu úprav a předělávek ve výpravně. Z roku 1966 pochází dokumentace k výstavbě hygienického zařízení pro cestující. V nové přístavbě se nacházelo WC pro cestující, kuchyň a obývací pokoj. Zbourány byly staré toalety. Ve výpravně vznikla zavazadlovna spojená s úschovnou, sklady paliva a materiálu. K realizaci stavby samotné mělo dojít další rok.²³⁴

²²⁹ SŽDC Liberec, Správa pozemních staveb, *Bf. Haindorf-Bad Liebverda: Empfangsgebäude – Erdgeschoss* [b.r.].

²³⁰ Tamtéž, *Planzeichnung zur Erbauung einer Waschküche mit Schuppen-Anlage für die Dienstwohnung Auf Bf Haindorf* [b.r.].

²³¹ CRHA, Ladislav et al. *Raspenava – Bílý Potok pod Smrkem: 100 let 1900 – 2000*. Praha: SAXI, [2000], s. 9.

²³² SŽDC Liberec, Správa pozemních staveb, *Zřízení nádražní restaurace z čekárny ve stanici Hejnice-Lázň Libverda pro nár. podnik Liberecké nádražní restaurace v Liberci* (1953).

²³³ ČESKÝ ÚŘAD ZEMĚMĚŘICKÝ A KATASTRÁLNÍ. Letecký měřický snímek 1961. *Národní archiv leteckých měřických snímků* [online]. Praha: Zeměměřický úřad [cit. 2019-07-11]. Dostupné z: https://lms.cuzk.cz/lms/lms_prehl_body_05.html?lastextent=-700601.21765601,-971324.20091324,-659018.26484019,-951324.20091324&rokod=1938&rokdo=1938#

²³⁴ SŽDC Liberec, Správa pozemních staveb, *Hejnice – výstavba hygienického zařízení pro cestující: B. Souhrnné řešení stavby* (říjen 1966).



Obrázek 29: Hejnická výpravní budova – pohled z ulice (z roku 1981) ²³⁵

V roce 2009 se dočkala výpravní budova revitalizace při níž byla opravena nosná konstrukce restaurace, vyčištěna střešní krytina, namontováno nové oplechování komínů a střešních výlezů, vyměněna okna a dveře, opraveny omítky. Staniční budova se dočkala nového nátěru; obkladů, dlaždic a předělání WC pro cestující apod.²³⁶ Hejnické nákladové skladiště bylo zbouráno mezi lety 2000 až 2015.²³⁷



Obrázek 30: Současná podoba výpravní budovy v Hejnicích – pohled z ulice ²³⁸

²³⁵ OVSENÁK, Petr, soukromá sbírka, *Hejnice*. Fotografie (25. 7. 1981).

²³⁶ SŽDC Liberec, Správa pozemních staveb, *Revitalizace objektu výpravní budovy žel. stanice Hejnice* (2009).

²³⁷ Informace poskytl Adam NOVÁK, člen Spolku Frýdlantské okresní dráhy. Telefonický rozhovor mezi Libercem a Hejnicemi 13. 7. 2019.

²³⁸ Foto autor. Datum pořízení snímku: 6. 5. 2018

Bílý Potok pod Smrkem

V koncové stanici Bílý Potok se počítalo s vybudování podsklepené patrové výpravní budovy, dvou skladišť, toalet a lokomotivní remízy se třemi stáními.²³⁹ Nerealizovaný staniční plán z roku 1895 vyobrazuje bílopotocké nádraží jinak než jej známe dnes. Tehdy se uvažovalo o umístění výtopny směrem blíže k Bílému Potoku a nikoliv k Hejnicím. Remíza měla disponovat pouze jedním stáním pro lokomotivy. Nedaleko od ní se nacházely záchody a kůlna na uhlí. Příjímací budova s verandou sousedila s podružnou budovou propojenou s toaletami pro cestující, z druhé strany pak se studnou a se skladištěm s rampou. Ve stanici se uvažovalo i o umístění nákladiště.²⁴⁰

Odlišně vypadá i plán z června 1899. Zde už je výtopna situována blíže k Hejnicím tak, jak známe dnes, avšak před výtopnou se předpokládalo umístění točny. Vedle remízy se nacházela kůlna na uhlí a studna, ze které získávala vodu vodárna umístěná ve výtopně. Součástí nádraží se mělo stát opět skladiště s rampou, studna, příjímací budova, zahrádka, záchody pro cestující a sklad pro udržování dráhy.²⁴¹ Nakonec zvítězila tato varianta, ale bez točny.²⁴²

Co se týče podoby výpravní budovy jednalo se o patrový šestiosý objekt se středním (dvouosým) rizalitem. Přízemní část zdobila pásová bosáž, průběžná podokenní římsa a štukové šambrány kolem oken a dveří. Na nadokenní a nadedvevní římsy pak navazovala suprafenestra a supraporta se středovým klenákem, tak jako v Luhu a Hejnicích. Patro z hladce omítnutého zdiva zdobila průběžná podokenní římsa a jednoduchá okna se šambránami. Jak přízemí, tak patro zkrášlovala nárožní bosáž a pásová římsa. (viz *Obrázek 31*) Cestující vcházející střední části do příjímací budovy stanuli ve vestibulu. Na ten navazovala pokladna a předsínka do čekáren II. a III. třídy. Zaměstnanci využívali v přízemí dvou kanceláří, místnosti na zavazadla, předsíň se suchým záchodem a schodiště. V patře se opět nacházela předsíň se suchým záchodem, další dvě předsínky, spíž, kuchyně, čtyři pokoje a komora. K dispozici byla obyvatelům stanice půda a sklep.²⁴³ Nejpozději do začátku druhé světové války byl zaveden

²³⁹ SOA v Praze, fond ČD – FOD, Acta 188, *Fortschritts-Längenprofil: Localbahn Raspenau – Weissbach* (červenec 1899).

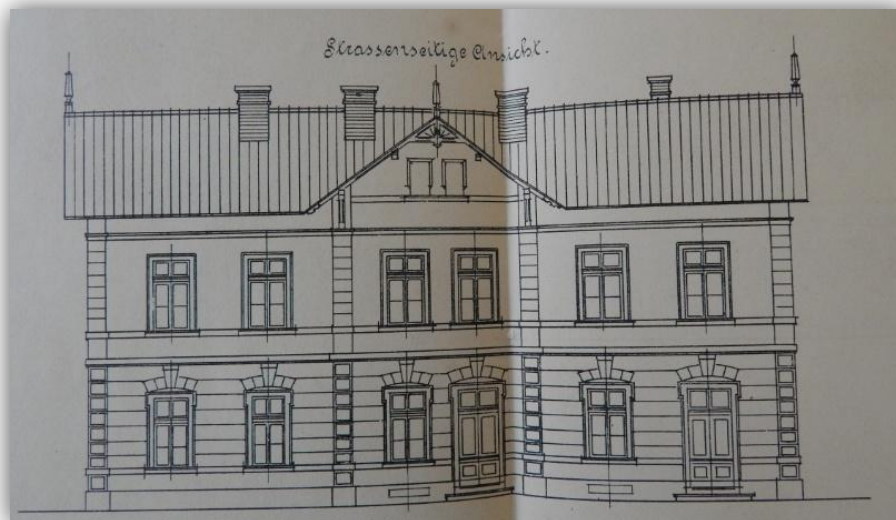
²⁴⁰ NA v Praze, fond GI-R, karton 1095-1096, *Lokalbahn Raspenau – Weissbach: Detailproject. Stationsplan Weissbach* (červen 1895).

²⁴¹ Tamtéž, *Station Weissbach* (červen 1899).

²⁴² Archiv ČD Praha-Libeň, fond FOD, i. č. 62, krabice 47, *Stanice Bílý Potok pod Smr.* (1927-1936).

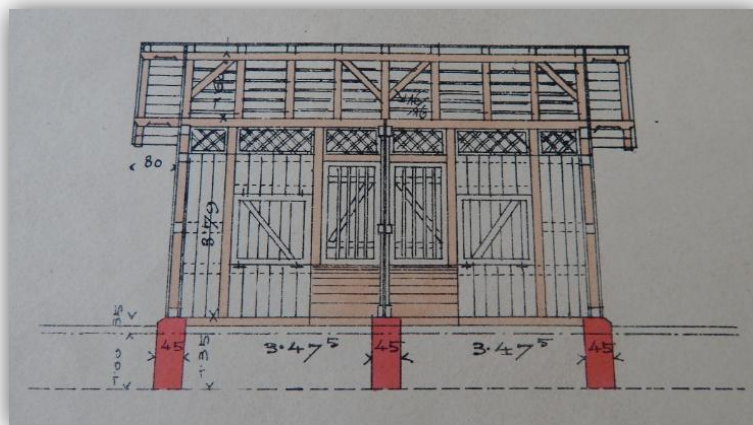
²⁴³ NA v Praze, fond GI-R, karton 1095-1096, *Aufnahmsgebäude Weissbach* (únor 1899).

ve výpravní budově vodovod. Díky tomu se obyvatelé domu dočkali dokonce i prádelny, která se nacházela ve sklepě.²⁴⁴



Obrázek 31: Detail plánované výpravní budovy v Bílém Potoce – pohled z ulice (z února 1899)²⁴⁵

Pro stanici se dochovaly i plány skladišť – plán dřevěného nákladového skladiště (dlouhého přibližně 15 metrů) s rampou,²⁴⁶ plán dřevěného skladu pro udržování dráhy (dlouhého 7 a půl metru)²⁴⁷ a plán dřevěné kůlny na uhlí (dlouhé přibližně 7 a půl metru).²⁴⁸ (viz Obrázek 32) V roce 1908 se dočkalo nákladové skladiště rozšíření.²⁴⁹



Obrázek 32: Detail plánované kůlny na uhlí (z února 1899)²⁵⁰

²⁴⁴ SŽDC Liberec, Správa pozemních staveb, *Návrh pro zavedení vodovodu v přijímací budově stanice Weißbach* [b.r.].

²⁴⁵ NA v Praze, fond GI-R, karton 1095-1096, *Aufnahmegebäude Weissbach* (únor 1899).

²⁴⁶ Tamtéž, *Güterschuppen und Verladerrampe: Station Weissbach* (únor 1899).

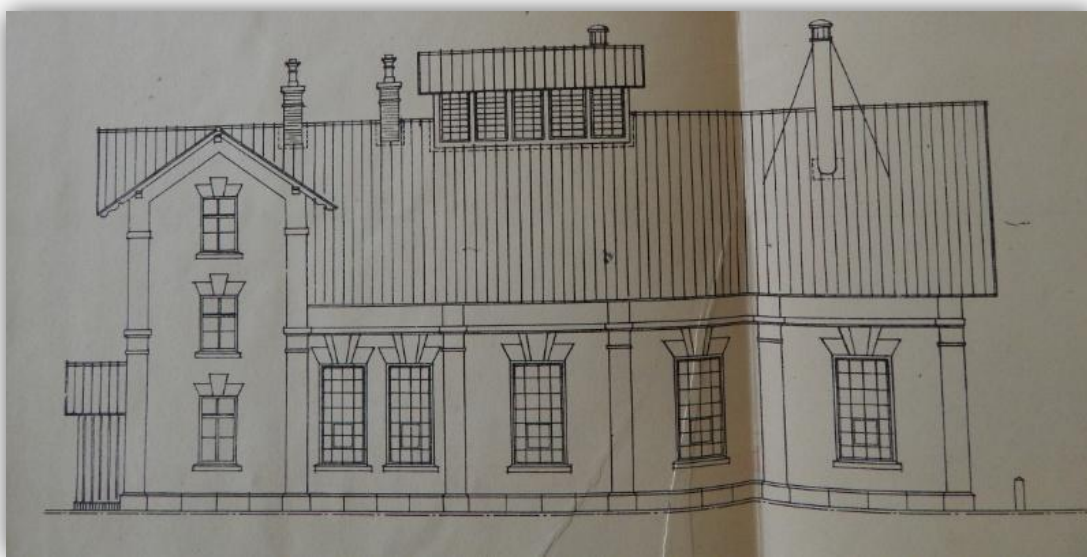
²⁴⁷ Tamtéž, *Bahnerhaltungs-Magazin: Station Weissbach* (únor 1899).

²⁴⁸ Tamtéž, *Kohlenschuppen: Weissbach* (únor 1899).

²⁴⁹ Tamtéž, *Erweiterung des Güterschuppens in der Station Weissbach* (únor 1908).

²⁵⁰ Tamtéž, *Kohlenschuppen: Weissbach* (únor 1899).

Lokomotivní remíza se inspirovala architektonickým stylem u ostatních staničních budov na trati. Okna orámovaly štukové šambrány s nadokenními a nadedvěrními římsami. Na ty navazovala opět suprafenestra a supraporta se středovým klenákem. Hladkou omítku zdobily pilastry. (viz *Obrázek 33*) Uvnitř remízy se nacházela tři stání pro lokomotivy s prohlídkovými jámami, dílna a stanoviště strojmáče. O úroveň výš se nacházel sklad, pod střechou rezervoár na vodu. Na úrovni základů byl umístěn sklad olejů.²⁵¹



*Obrázek 33: Detail lokomotivní remízy v Bílém Potoce – pohled od kolejiště (z února 1899)*²⁵²

Při převzetí stanice v roce 1925 ČSD se v Bílém Potoce nacházela jednopatrová zděná přijímací budova, dřevěné skladiště, dřevěný záchod pro cestující, remíza pro tři stroje, vodní stanice se železnou nádrží, studna s pulzometrem, potrubím a vodním jeřábem, dvě dřevěné kůlny na uhlí, skladiště hmot z hrázděného zdiva a dřevěný záchod pro dělníky. Služby vykonávaly ve stanici tři osoby: staniční mistr jako správce, staniční dozorce a dělník. Bílopotocká stanice byla kromě toho i domovskou stanicí jízdního a strojního personálu: vrchního průvodčího, dvou průvodčích vlaků, dvou strojvedoucích a dvou topičů.²⁵³

²⁵¹ NA v Praze, fond GI-R, karton 1095-1096, *Locomotiv-Remise in der Station Weissbach* (únor 1899).

²⁵² Tamtéž.

²⁵³ Archiv ČD Praha-Libeň, fond FOD, i. č. 1-7, krabice 1, *Zápis o převzetí správy a provozu frýdlantských okresních drah do správy čs. drah ředitelstvím státních drah v Hradci Králové* (leden 1925).

V polovině 30. let byly i zde, tak jako v ostatních stanicích, přečíslovány koleje.²⁵⁴ V říjnu 1948 došlo ke zrušení stanice Bílý Potok pod Smrkem – jako zastávka a nákladíště spadající pod hejnickou stanici.²⁵⁵

Na leteckých snímcích z počátku 60. let vidíme v Bílém Potoce lokomotivní remízu (ze skladu uhlí zbyly již jen základy), nákladové skladiště s rampou, výpravní budovu se zahrádkou, toalety, sklad pro udržování dráhy s další malou stavbou a vlečku vedoucí k továrně na generátorové dřevo.²⁵⁶ Vlečka vznikla nejspíše za druhé světové války, jelikož se na leteckých snímcích z roku 1938 nenachází. Patrná je až na poválečných fotografiích.



Obrázek 34: Pohled na výpravní budovu, skladiště, lokomotivní remízu a vlečku v Bílém Potoce (80. léta)²⁵⁷

²⁵⁴ Archiv ČD Praha-Libeň, fond FOD, i. č. 62, krab. 47, *Stanice Bílý Potok pod Smrkem* (1926-1935).

²⁵⁵ NA v Praze, fond Sběrka staničních kronik, i. č. 978, *Pamětní knihy železničních stanic ČSD: Raspenava* (1918-1950).

²⁵⁶ ČESKÝ ÚŘAD ZEMĚMĚŘICKÝ A KATASTRÁLNÍ. Letecký měřický snímek 1961. *Národní archiv leteckých měřických snímků* [online]. Praha: Zeměměřický úřad [cit. 2019-07-11]. Dostupné z: https://lms.cuzk.cz/lms/lms_prehl_body_05.html?lastextent=-700601.21765601,-971324.20091324,-659018.26484019,-951324.20091324&rokod=1938&rokdo=1938#

²⁵⁷ OVSENÁK, Petr, soukromá sbírka, *Bílý Potok*. Fotografie (13. 7. 1981).

V 80. letech přestaly motorové vozy využívat na noc remízu a zůstávaly na staniční koleji. V květnu roku 1992 zmizely motory z Bílého Potoka zcela – oběh začínaly a končily ve frýdlantské stanici.²⁵⁸ Kolem roku 2000 byla částečně opravená výtopna pronajata soukromníkovi.²⁵⁹ V roce 2006 byla oficiálně zrušena vlečka k bývalé továrně na generátorové dřevo.²⁶⁰

V září 2009 vznikla dokumentace k revitalizaci výpravní budovy a skladové haly. Dřevěné skladiště se však úprav nedočkal. Večer ve čtvrtek 22. října 2009 vypukl požár. Na místě zasahovala profesionální jednotka raspenavských hasičů spolu s několika dobrovolnými jednotkami, i přesto sklad plný sena shořel. (viz *Obrázek 35*) Jeho ohořelá konstrukce byla stržena, z nákladového skladiště zůstala jen kamenná podezdívka.²⁶¹



*Obrázek 35: Požár skladiště v Bílém Potoce*²⁶²

²⁵⁸ CRHA, Ladislav et al. *Raspenava – Bílý Potok pod Smrkem: 100 let 1900 – 2000*. Praha: SAXI, [2000], s. 34.

²⁵⁹ Tamtéž, s. Příloha 4.

²⁶⁰ DRÁŽNÍ ÚŘAD. *Aktuality. Seznam zrušených vleček k 5.2.2019* [online]. 2019-02-08 [cit. 2019-07-13]. Dostupné z: https://www.ducr.cz/images/drurad/dokumenty/technici/2019_02_05_Seznam_zrusenych_vlecek.pdf

²⁶¹ OBECNÍ ÚŘAD LÁZNĚ LIBVERDA. *Lázně Libverda. 22.10.2009 – Požár u železniční stanice v Bílém Potoce pod Smrkem* [online]. 2009-10-25 [cit. 2019-07-13]. Dostupné z: <http://www.laznelibverda.cz/cs/sbor-dobrovolnych-hasicu/zasahy/22-10-2009-pozar-u-zeleznicni-stanice-v-bilem-potoce-pod-smrkem.html>

²⁶² Tamtéž.

Rekonstrukce se týkala už jen výpravní budovy. Během opravných prací byla nahrazena střešní krytina a poškozené části krovu, vyměněna okna a dveře, opraveny a natřeny omítky apod.²⁶³



Obrázek 36: Současná podoba výpravní budovy v Bílém Potoce – pohled z ulice²⁶⁴

2.2.2 Trať Frýdlant v Čechách místní dráha – Heřmanice

Koncesní listina pro místní dráhu z Frýdlantu k říšským hranicím u Heřmanic byla udělena zákonem č. 38 říšského zákoníku ze dne 15. února 1899.²⁶⁵

V dubnu se tak jako u bílopotocké trati započalo se stavebními pracemi. Zprvu se pozornost zaměřila na velké terénní nerovnosti v oblasti Kunratic. Budovaly se zde zářezy a násypy, zdily drobné mostní objekty – ty byly vyžděné do konce června 1899. Ještě téhož léta se dočkaly dokončení výpravní budovy v Kunraticích a Dětřichově. Dostavěn byl i úsek z Heřmanic směrem k říšské hranici, po němž v polovině srpna téhož roku přijel na pomoc první stavební vlak od Žitavy. Mezi říjnem a prosincem se většina budov dočkala zastřešení. Před koncem roku byla většina spodních staveb heřmanické trati dokončena (až na výjimku v kilometru 0 až 0,8, kde se čekalo na vyvlastnění). Mohlo se tak započít s pokládáním kolejí. V první polovině roku 1900

²⁶³ SŽDC Liberec, Správa pozemních staveb, *Revitalizace objektu žel. Bílý Potok: Bílý Potok – výpravní budova, skladová hala – zajišťovací stavební úpravy* (2009).

²⁶⁴ Foto autor. Datum pořízení snímku: 6. 5. 2018

²⁶⁵ PRÁVNICKÁ FAKULTA MASARYKOVY UNIVERZITY. *Virtuální knihovna právních předpisů* [online]. SALÁK, Pavel a Jaromír TAUCHEN. Masarykova univerzita, [cit. 2019-03-05]. Říšská sbírka zákonů. Dostupné z: <https://is.muni.cz/do/1499/el/estud/praf/ps09/dlibrary/web/rs.html>

dodal pražský strojírenský podnik *Ruston a spol.* pět kovových konstrukcí mostů, hutě *Pražské železářské společnosti* (německy *Prager Eisenindustrie-Gesellschaft*, zkratka *PEIG* či *PŽS*) pak kolejnice soustavy XXX pro úzkorozchodné dráhy.²⁶⁶

Technicko-policejní zkouška proběhla 24. srpna 1900, do veřejného provozu došlo k odevzdání trati den nato. Stanice byly slavnostně ozdobeny květinami a girlandami, představitelé obcí vystoupili se svými projevy a lidé zvědavě vyhlíželi parní lokomotivu.²⁶⁷

Frýdlant v Čechách

Ve stanici Frýdlant v Čechách místní dráha se plánovalo umístění patrové výpravní budovy, dvou skladišť a toalet.²⁶⁸ Naproti frýdlantské výpravní budově *SNDVB* vznikla výchozí stanice místní dráhy *FOD*. Podle plánu z července 1899 se měla nacházet ve stanici výpravní budova umístěná kolmo ke kolejišti, vedle ní studna. Naproti nástupišti stála vodárenská studna, záchody pro cestující a nákladní skladiště s rampou. Kousek před přejezdem je na plánu vyobrazena kůlna na uhlí, jedno lokomotivní stání a jáma na smetí. Naproti přes koleje se plánovalo umístění předávacího skladu s překladní plošinou neboli překládací rampou.²⁶⁹ Podle knihy *Úzkorozchodná místní dráha Frýdlant v Čechách – Heřmanice* byla rampa a skladiště sloužící k překládce zboží zrušena ve 30. letech. U čtvrté kusé koleje se nacházela do roku 1904 rampa sloužící k nakládání úzkorozchodných vozidel na vozy s rozchodem normálním. Poté na jejím místě vznikla podvalníková jáma a rampa se dočkala přemístění. Počátkem 50. let se začalo se stavbou rampy pro nakládání šterku – nikdy však nebyla dokončena. V téže době došlo k odstranění rampy pro nakládání úzkorozchodných vozidel a ve stanici pak již zůstala jen rampa vybudovaná za druhé světové války sloužící k nakládání normálněrozchodných vozidel na podvalové vozy.²⁷⁰ Z plánu z léta 1899 vycházel pozdější realizovaný projekt stanice, ve kterém chybělo lokomotivní stání a byla přemístěna vodárenská studna.²⁷¹

Z února roku 1899 se dochovaly plány výpravní budovy a nákladového skladiště s rampou. Frýdlantská patrová výpravna vycházela při pohledu z kolejiště z obdobné

²⁶⁶ ČADA, Luděk et al. *Úzkorozchodná místní dráha Frýdlant v Čechách – Heřmanice*. Litoměřice: Vydavatelství dopravní literatury L. Čada, 2000, s. 12-13.

²⁶⁷ Tamtéž, s. 13.

²⁶⁸ Archiv ČD Praha-Libeň, fond FOD, i. č. 1-7, krabice 1, *Fortschritts-Längenprofil: Localbahn Friedland – Hermsdorf* (červenec 1899).

²⁶⁹ NA v Praze, fond GI-R, karta 1368-1369, *Station Friedland-Localbahn* (červenec 1899).

²⁷⁰ ČADA, Luděk et al. *Úzkorozchodná místní dráha Frýdlant v Čechách – Heřmanice*. Litoměřice: Vydavatelství dopravní literatury L. Čada, 2000, s. 88-89.

²⁷¹ NA v Praze, fond GI-R, karta 1368-1369, *Station Friedland Localbahn* (červen 1901).

koncepce jako bílopotocká – jednalo se o šestiosý objekt se středním (dvouosým) rizalitem. (Při pohledu z ulice bychom však viděli osmiosý objekt se středním dvouosým rizalitem.) Přízemní část zdobenou širší pásovou bosáží doplňovala průběžná podokenní římsa a štukové šambrány kolem oken a dveří. Nad nadokenními a nadedvěrními římsami se nacházela suprafenesta a supraporta se středovým klenákem. V patře se měla objevit užší pásová bosáž s podokenní římsou. Okna zdobily šambrány. Obě podlaží dekorovala nárožní bosáž a pásová římsa. Střechu měla zdobit vyřezávaná věšadla. Přízemní část byla uzpůsobena stejně jako u bílopotocké přijímací budovy s tím rozdílem, že se zde nacházely dva suché záchody. V patře, které disponovalo opět dvěma toaletami, se rozprostírala předsíň. Z té se vstupovalo do služební části (do kanceláře, na kterou navazovala správa provozu) a do obytné části (spíže, kuchyně a pokoje, na který navazovaly další dvě obytné místnosti). V budově se nacházel sklep i půda.²⁷²



Obrázek 37: Detail plánované výpravní budovy místní dráhy ve Frýdlantu – pohled z ulice (z února 1899)²⁷³

Kromě plánů dřevěného nákladového skladiště (přibližně 17 metrů dlouhého)²⁷⁴ se dochovaly i o něco mladší plány malé dřevěné kůlny na uhlí²⁷⁵ a dřevěných volně stojících toalet. Zvláštností toalet navrhovaných pro stanici byla funkce „4 v 1“. Toaleta

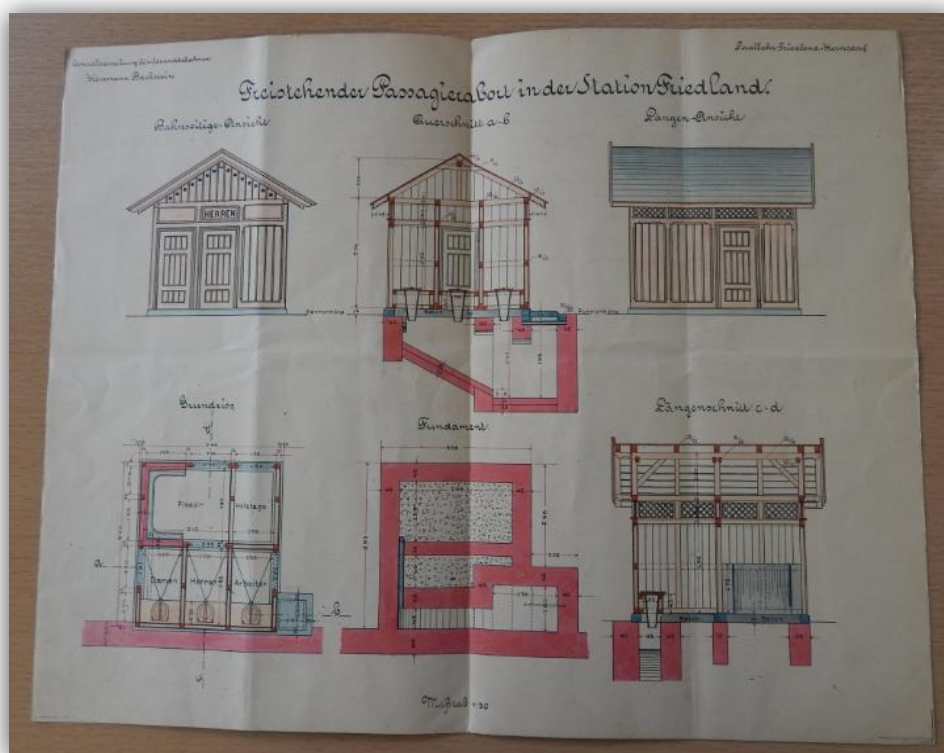
²⁷² NA v Praze, fond GI-R, karton 1368-1369, *Aufnahmsgebäude Friedland* (únor 1899).

²⁷³ Tamtéž, *Aufnahmsgebäude Friedland* (únor 1899).

²⁷⁴ Tamtéž, *Güterschuppen und Verladerampe Friedland* (únor 1899).

²⁷⁵ Tamtéž, *Kohlenschuppen Station Friedland* (březen 1900).

měla být útočištěm dam, pánů i zaměstnanců a zároveň plnila funkci dřevníku.²⁷⁶
(viz Obrázek 38)



Obrázek 38: Plán volně stojích záchodů pro cestující (z března 1900)²⁷⁷

Kromě výše zmíněných skladišť byly postaveny ve stanici další dva sklady, a to ve 20. letech. Skladiště *Rolnického družstva* se nacházelo na konci nástupiště. Naproti přes koleje pak leželo skladiště uhlí firmy *A. John*. V první polovině 30. let byla vedle kůlny na uhlí postavena dřevěná útulna sloužící dělníkům překládající šterk z úzkorozchodných vozů.²⁷⁸

Ze zápisu o převzetí stanice ČSD v roce 1925 víme, že se ve stanici nacházela zděná jednopatrová přijímací budova se správou provozu, přízemní dřevěné skladiště, dřevěný záchod pro cestující, dřevěná kůlna na uhlí pro stroje, překládkové skladiště a zděná strážní budka. Službu ve stanici obstarávali: staniční mistr jako správce stanice, staniční pomocník a výhybkář.²⁷⁹

²⁷⁶ NA v Praze, fond GI-R, karton 1368-1369, *Freistehender Passagierabort Station Friedland* (březen 1900).

²⁷⁷ Tamtéž.

²⁷⁸ ČADA, Luděk et al. *Úzkorozchodná místní dráha Frýdlant v Čechách – Heřmanice*. Litoměřice: Vydavatelství dopravní literatury L. Čada, 2000, s. 88-89.

²⁷⁹ Archiv ČD Praha-Libeň, fond FOD, i. č. 1-7, krabice 1, *Zápis o převzetí správy a provozu frýdlantských okresních drah do správy čs. drah ředitelstvím státních drah v Hradci Králové* (leden 1925).



Obrázek 39: Pohled na výpravní budovu místní dráhy – pohled z ulice²⁸⁰

Na leteckých měřických snímcích z počátku 60. let je patrné, že se ve stanici místní dráhy nacházela výpravní budova, toalety, nákladové skladiště, sklad *Rolnického družstva* s dalším malým objektem a rampa na nakládání normálněrozchodných vozidel na podvalové vozy. Útulna ani kůlna na uhlí v té době již nestály.²⁸¹

Ještě na jaře 2000 se ve frýdlantské stanici nacházelo dřevěné nákladové skladiště, záchody, přestavěná výpravní budova a speciální rampa.²⁸² Na leteckých snímcích z roku 2007 je zachycena pouze výpravní budova, ostatní stavby byly již zbourány.²⁸³

V současné době je vlastníkem bývalé výpravní budovy jeden ze členů Spolku Frýdlantské okresní dráhy – pan Ondřej Šimůnek. Ten již několik let průběžně pracuje na rekonstrukci budovy. Aktuálně se věnuje pokládce kolejí u místní dráhy a opravám v interiéru. Sympatické je pojetí rekonstrukce, kdy se pan Šimůnek navrácí k tradičním

²⁸⁰ Železniční muzeum FOD, sbírka fotografií, *Frýdlant v Čechách místní dráha* [b.r.].

²⁸¹ ČESKÝ ÚŘAD ZEMĚMĚŘICKÝ A KATASTRÁLNÍ. Letecký měřický snímek 1961. *Národní archiv leteckých měřických snímků* [online]. Praha: Zeměměřický úřad [cit. 2019-07-11]. Dostupné z: https://lms.cuzk.cz/lms/lms_prehl_body_05.html?lasttextent=-700601.21765601,-971324.20091324,-659018.26484019,-951324.20091324&rokod=1938&rokdo=1938#

²⁸² ČADA, Luděk et al. *Úzkorozchodná místní dráha Frýdlant v Čechách – Heřmanice*. Litoměřice: Vydavatelství dopravní literatury L. Čada, 2000, s. 97.

²⁸³ ČESKÝ ÚŘAD ZEMĚMĚŘICKÝ A KATASTRÁLNÍ. Letecký měřický snímek 1961. *Národní archiv leteckých měřických snímků* [online]. Praha: Zeměměřický úřad [cit. 2019-07-11]. Dostupné z: https://lms.cuzk.cz/lms/lms_prehl_body_05.html?lasttextent=-700601.21765601,-971324.20091324,-659018.26484019,-951324.20091324&rokod=1938&rokdo=1938#

špaletovým oknům a dřevěným dveřím. Doufejme, že jeho bohubilé počínání bude nadále zdárně pokračovat a že se snad v budoucnu setkáme s krásně zrekonstruovanými prostory, které najdou své využití např. pro turisty. Ti by se ve výhledu několika let mohli svézt úzkokolejkou na malém úseku kolejiště. Zvažuje se (a už se i pozvolna začalo) se stavbou krátkého úseku trati z Frýdlantu místní dráhy směrem k depu.



Obrázek 40: Výpravní budova místní dráhy ve Frýdlantu – pohled od nástupiště²⁸⁴

Frýdlant v Čechách zastávka

Osobní zastávku Frýdlant v Čechách bychom v původních plánech z konce 19. století hledali jen marně. Zastávka vznikla až v 50. letech u příležitosti znovuoobnovení osobní dopravy na úzkorozchodné trati. Frýdlantský závod *TOTEX* (*Továrna na výrobu textilních strojů*) ji nechal vybudovat na své vlastní náklady. Na zastávce se nacházelo 40 metrů dlouhé nástupiště a čtvercový přístřešek.²⁸⁵

Na leteckých snímcích z roku 2017 vidíme, že se zastávka nachází na místě dodnes, avšak značně zarostlá zelení.²⁸⁶ (viz *Obrázek 41*)

²⁸⁴ Foto autor. Datum pořízení snímku: 25. 3. 2017

²⁸⁵ ČADA, Luděk et al. *Úzkorozchodná místní dráha Frýdlant v Čechách – Heřmanice*. Litoměřice: Vydavatelství dopravní literatury L. Čada, 2000, s. 36 a 91.

²⁸⁶ ČESKÝ ÚŘAD ZEMĚMĚŘICKÝ A KATASTRÁLNÍ. Letecký měřický snímek 1961. *Národní archiv leteckých měřických snímků* [online]. Praha: Zeměměřický úřad [cit. 2019-07-11]. Dostupné z: https://lms.cuzk.cz/lms/lms_prehl_body_05.html?lastextent=-700601.21765601,-971324.20091324,-659018.26484019,-951324.20091324&rokod=1938&rokdo=1938#



Obrázek 41: Současná podoba čekárny frýdlantské zastávky²⁸⁷

Kunratice u Frýdlantu

Ve stanici Kunratice měla být podle plánu z července 1899 vybudována podsklepená přijímací budova, skladiště a záchody pro cestující.²⁸⁸ Na kolejovém plánu z února téhož roku jsou všechny tyto objekty již patné – v mezilehlé stanici se měla nacházet zahrádka, volně stojící záchody, výpravní budova a nákladové skladiště s rampou.²⁸⁹

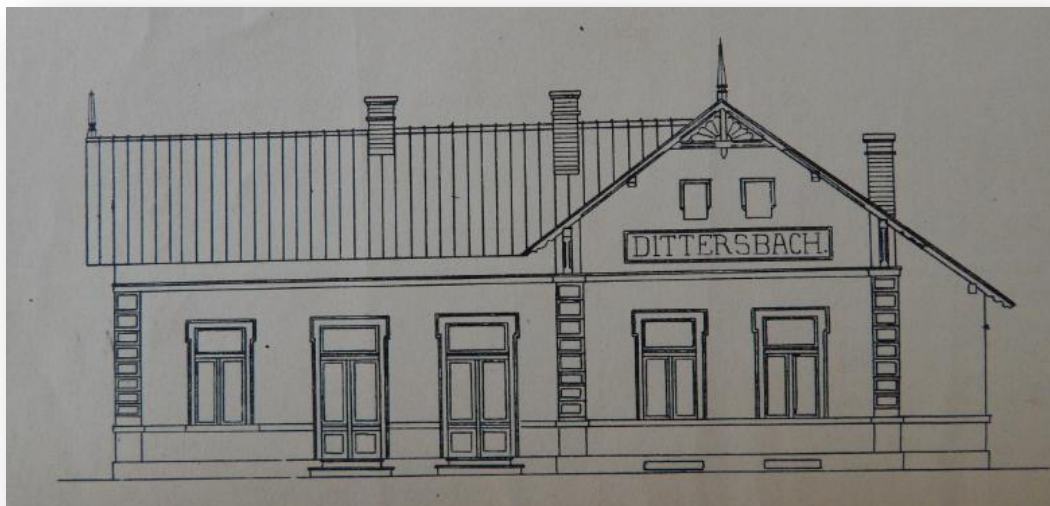
Přízemní pětiosou výpravnu s krajním dvouosým rizalitem doplňoval přístavek, ve kterém se nacházel vchod do obytné části budovy. Hladce omítnuté zdivo zdobila nárožní bosáž, pásová římsa, průběžná podokenní římsa a jednodušší štukové šambrány kolem oken a dveří. Výpravní budovu zastřešovala sedlová střecha, která měla být opatřena ozdobně vyřezávanými věšadly. Ve staniční budově se nacházela čekárna, kancelář, dvě obytné místnosti, kuchyň, předsíňka se suchým záchodem, sklep a půda.²⁹⁰ (viz Obrázek 42)

²⁸⁷ Foto autor: Datum pořízení snímku: 25. 3. 2017

²⁸⁸ Archiv ČD Praha-Libeň, fond FOD, i. č. 1-7, krabice 1, *Fortschritts-Längenprofil: Localbahn Friedland - Hermsdorf* (červenec 1899).

²⁸⁹ NA v Praze, fond GI-R, karton 1368-1369, *Station Kunnersdorf* (únor 1899).

²⁹⁰ Tamtéž, *Aufnahmsgebäude in Kunnerdorf u. Dittersbach* (únor 1899).



Obrázek 42: Detail plánované výpravní budovy pro Kunratice a Dětrichov – pohled od kolejiště (z února 1899) ²⁹¹

V Kunraticích se uvažovalo o zřízení vlečky do Simonovy cihelny a keramičky. Projekt však zůstal nerealizovaný.²⁹² Ze zápisu týkajícího se převzetí stanice ČSD v roce 1925 se dozvídáme, že se v té době nacházela ve stanici přijímací budova, dřevěné skladiště (cca 60 m²) a dřevěný záchod pro cestující. Ve výpravně žila dcera traťmistra, která působila ve stanici jako agentka a obstarávala komerční službu.²⁹³

Letecké snímky stanice z roku 1961 ukazují, že se v té době nacházely na nádraží toalety a výpravná – skladiště již nestálo.²⁹⁴ Mezi lety 1968 až 1969 došlo ke sнесení výhybek a manipulační koleje.²⁹⁵

Kolem roku 2000 byla ve stanici patrná rozvalená rampa, výpravní budova se dočkala rekonstrukce a slouží k rekreaci.²⁹⁶ (viz Obrázek 44) Záchody byly předělány na malý zahradní domek.

²⁹¹ NA v Praze, fond GI-R, karton 1368-1369, *Aufnahmsgebäude in Kunnerdorf u. Dittersbach* (únor 1899).

²⁹² ČADA, Luděk et al. *Úzkorozchodná místní dráha Frýdlant v Čechách – Heřmanice*. Litoměřice: Vydavatelství dopravní literatury L. Čada, 2000, s. 17.

²⁹³ Archiv ČD Praha-Libeň, fond FOD, inventární číslo 1-7, krabice 1, *Zápis o převzetí správy a provozu frýdlantských okresních drah do správy čs. drah ředitelstvím státních drah v Hradci Králové* (leden 1925).

²⁹⁴ ČESKÝ ÚŘAD ZEMĚMĚŘICKÝ A KATASTRÁLNÍ. Letecký měřický snímek 1961. *Národní archiv leteckých měřických snímků* [online]. Praha: Zeměměřický úřad [cit. 2019-07-11]. Dostupné z: https://lms.cuzk.cz/lms/lms_prehl_body_05.html?lastextent=-700601.21765601,-971324.20091324,-659018.26484019,-951324.20091324&rokod=1938&rokdo=1938#

²⁹⁵ ČADA, Luděk et al. *Úzkorozchodná místní dráha Frýdlant v Čechách – Heřmanice*. Litoměřice: Vydavatelství dopravní literatury L. Čada, 2000, s. 91.

²⁹⁶ Tamtéž, s. 97.



Obrázek 43: Výpravní budova v Kunraticích v 50. letech – pohled od kolejiště ²⁹⁷



Obrázek 44: Současný pohled na výpravní budovu v Kunraticích – pohled od kolejiště ²⁹⁸

²⁹⁷ LEŠTINSKÝ, Mojmír, soukromá sbírka, *Kunratice*. Fotografie (50. léta 20. století).

²⁹⁸ Foto autor. Datum pořízení snímku: 25. 3. 2017

Dětrichov u Frýdlantu

V úvrat'ové stanici Dětrichov se předpokládalo umístění přijímací budovy, skladiště a toalet pro cestující.²⁹⁹ Na kolejovém plánu z února 1899 si můžeme povšimnout plánovaných volně stojících toalet, jámy na smetí, výpravní budovy, studny a nákladového skladiště s rampou. Na druhé straně kolejiště se měl nacházet sklad pro udržování dráhy.³⁰⁰ V červnu 1901 se objevila jiná varianta – vycházela z původního plánu, avšak sklad pro udržování dráhy situovala na druhou stranu kolejiště (k výpravní budově).³⁰¹

Dětrichovská výpravná vycházela ze stejných plánů jako kunratická staniční budova.³⁰² (viz *Obrázek 42*) Sklad pro udržování dráhy (dlouhý 7 a půl metru) měl být ze dřeva.³⁰³ Zřejmě však byl postaven jako hrázdná stavba.

Zápis o převzetí správy a provozu FOD do správy ČSD popisuje, že se ve stanici v polovině 20. let nacházela vlečka ke skladišti firmy C. A. Preibisch, přízemní zděná přijímací budova, dřevěné skladiště, dřevěný záchod pro cestující a skladiště traťmistra z hrázdného zdiva. Službu vykonával staniční mistr jako správce stanice.³⁰⁴ Ve 20. letech přibyla ve stanici kůlna firmy Stärz. Nacházela se u kusé koleje za rampou.³⁰⁵

V roce 1942 přestaly dostačovat obytné prostory přijímací budovy. Přistoupilo se proto k přístavbě tří os tak, že se původně krajní rizalit přeměnil na střední a stavba se stala symetrickou.³⁰⁶

Na leteckých snímcích z počátku 60. let lze rozeznat Preibischovo skladiště s vlečkou, sklad pro udržování dráhy, výpravní budovu, nákladové skladiště s vlečkou a silniční váhu.³⁰⁷ Na sklonku 80. let sloužilo nákladové skladiště jako výkupna sběrných surovin.³⁰⁸

²⁹⁹ Archiv ČD Praha-Libeň, fond FOD, i. č. 1-7, krabice 1, *Fortschritts-Längenprofil: Localbahn Friedland – Hermsdorf* (červenec 1899).

³⁰⁰ NA v Praze, fond GI-R, karton 1368-1369, *Station Dittersbach* (únor 1899).

³⁰¹ Tamtéž, *Station Dittersbach* (červen 1901).

³⁰² NA v Praze, fond GI-R, karton 1368-1369, *Aufnahmsgebäude in Kunerdorf u. Dittersbach* (únor 1899).

³⁰³ Tamtéž, *Bahnerhaltungs-Magazin in der Sation Dittersbach* (únor 1899).

³⁰⁴ Archiv ČD Praha-Libeň, fond FOD, i. č. 1-7, krabice 1, *Zápis o převzetí správy a provozu frýdlantských okresních drah do správy čs. drah ředitelstvím státních drah v Hradci Králové* (leden 1925).

³⁰⁵ ČADA, Luděk et al. *Úzkorozchodná místní dráha Frýdlant v Čechách – Heřmanice*. Litoměřice: Vydavatelství dopravní literatury L. Čada, 2000, s. 92.

³⁰⁶ Tamtéž.

³⁰⁷ ČESKÝ ÚŘAD ZEMĚMĚŘICKÝ A KATASTRÁLNÍ. Letecký měřický snímek 1961. *Národní archiv leteckých měřických snímků* [online]. Praha: Zeměměřický úřad [cit. 2019-07-11].



Obrázek 45: Pohled na výpravní budovu a skladiště v Dětřichově v 70. letech ³⁰⁹



Obrázek 46: Současná podoba výpravní budovy v Dětřichově – pohled z ulice ³¹⁰

Dostupné z: https://lms.cuzk.cz/lms/lms_prehl_body_05.html?lastextent=-700601.21765601,-971324.20091324,-659018.26484019,-951324.20091324&rokod=1938&rokdo=1938#

³⁰⁸ ČADA, Luděk et al. *Úzkorozchodná místní dráha Frýdlant v Čechách – Heřmanice*. Litoměřice: Vydavatelství dopravní literatury L. Čada, 2000, s. 97.

³⁰⁹ JUST, Karel, soukromá sbírka, Dětřichov. Fotografie (70. léta).

³¹⁰ Foto autor. Datum pořízení snímku: 25. 3. 2017

V roce 2000 se nacházela výpravní budova v dezolátním stavu (s vytlučenými okny a dveřmi).³¹¹ Bývalá výpravná se dočkala rekonstrukce, avšak dnes bychom ji poznali stěží. Na leteckých snímcích z roku 2017 vidíme, že se ve stanici nachází již jen předělaná přijímací budova (viz *Obrázek 46*) a hrázdné skladiště.³¹²

Heřmanice zastávka

Na kolejovém plánu z února 1899 si můžeme povšimnout, že se na zastávce a nákladišti měla nacházet pouze rampa a zábrana, žádná čekárna pro cestující.³¹³ Stejně tak je tomu i na plánu z června 1901.³¹⁴

Kolem roku 1901 se objevuje důležitý přepravce, který ve velkém využíval heřmanickou trať, a to Johann Menzel. Vlastník kamenolomu, nacházejícího se kousek od heřmanické zastávky, přepravoval po železnici čedičový štěrk. Později byl lom známý jako majetek firmy *Šupich* (či *Schupich*).³¹⁵

Z dokumentace týkající se převzetí zastávky do rukou ČSD v polovině 20. let se dozvídáme o tom, že sloužila pro celovozové zásilky firmy *Šupich*. Jiná zařízení se ve stanici nenacházela. Zastávka byla neobsazena, lístky se daly zakoupit ve vlaku.³¹⁶

Na plánu datovaném mezi léta 1927 až 1936 vidíme, že k volnému prostranství u rampy vedla polní drážka z nedaleké *Šupichovy* štěrkárny. Mezi štěrkárnou a rampou se pak nacházela kancelář a útulna patřící kamenolomu.³¹⁷

Během druhé světové války došlo k úpravě kolejiště. Na místě původní rampy vyrostla kolem roku 1942 zděná čekárna. Před útulnou byla postavena dřevěná rampa.³¹⁸

Po válce – podle údajů k roku 1947 činila přeprava čedičového štěrku z kamenolomu *Šupich*, který po znárodnění často měnil své jméno, 78% z celkového

³¹¹ ČADA, Luděk et al. *Úzkorozchodná místní dráha Frýdlant v Čechách – Heřmanice*. Litoměřice: Vydavatelství dopravní literatury L. Čada, 2000, s. 97.

³¹² ČESKÝ ÚŘAD ZEMĚMĚŘICKÝ A KATASTRÁLNÍ. Letecký měřický snímek 1961. *Národní archiv leteckých měřických snímků* [online]. Praha: Zeměměřický úřad [cit. 2019-07-11]. Dostupné z: https://lms.cuzk.cz/lms/lms_prehl_body_05.html?lasttextent=-700601.21765601,-971324.20091324,-659018.26484019,-951324.20091324&rokod=1938&rokdo=1938#

³¹³ NA v Praze, fonf GI-R, karton 1368-1369, *Halte- u. Verladestelle Hermsdorf* (únor 1899).

³¹⁴ Tamtéž, *Halte- u. Verladestelle Hermsdorf* (červen 1901).

³¹⁵ ČADA, Luděk et al. *Úzkorozchodná místní dráha Frýdlant v Čechách – Heřmanice*. Litoměřice: Vydavatelství dopravní literatury L. Čada, 2000, s. 17.

³¹⁶ Archiv ČD Praha-Libeň, fond FOD, i. č. 1-7, krabice 1, *Zápis o převzetí správy a provozu frýdlantských okresních drah do správy čs. drah ředitelstvím státních drah v Hradci Králové* (leden 1925).

³¹⁷ Tamtéž, *Zastávka a nákl. Heřmanice u Fr. (1927-1936)*.

³¹⁸ ČADA, Luděk et al. *Úzkorozchodná místní dráha Frýdlant v Čechách – Heřmanice*. Litoměřice: Vydavatelství dopravní literatury L. Čada, 2000, s. 92.

počtu přepravovaného zboží po Heřmaničce. Je tedy logické, že když v září 1947 došlo na heřmanické trati k zastavení dopravy, týkalo se toto omezení jen dopravy osobní, nikoliv nákladní. K závěru května 1951 byla trať označena jako neveřejná – mělo se jednat o vlečku v nájmu heřmanického kamenolomu. V červenci 1957 došlo k obnovení osobní dopravy, dráha tak přišla o označení „neveřejná“.³¹⁹



Obrázek 47: Čekárna na zastávce v Heřmanicích (přibližně v 60. letech)³²⁰

Na leteckých snímcích z počátku 60. let si můžeme povšimnout již stojící čekárny a velkého kamenolomu. Na záběrech z roku 2004 vidíme již jen zarostlý bývalý lom.³²¹ Opravená čekárenská budova stojí dodnes. (viz Obrázek 48)

³¹⁹ ČADA, Luděk et al. *Úzkorozchodná místní dráha Frýdlant v Čechách – Heřmanice*. Litoměřice: Vydavatelství dopravní literatury L. Čada, 2000, s. 32-36.

³²⁰ Železniční muzeum FOD, sbírka fotografií, *Heřmanice zastávka – čekárna* [cca 60. léta 20. století].

³²¹ ČESKÝ ÚŘAD ZEMĚMĚŘICKÝ A KATASTRÁLNÍ. Letecký měřický snímek 1961. *Národní archiv leteckých měřických snímků* [online]. Praha: Zeměměřický úřad [cit. 2019-07-11]. Dostupné z: https://lms.cuzk.cz/lms/lms_prehl_body_05.html?lastextent=-700601.21765601,-971324.20091324,-659018.26484019,-951324.20091324&rokod=1938&rokdo=1938#



Obrázek 48: Současná podoba čekárny na zastávce v Heřmanicích ³²²

Heřmanice

Staniční plán ze září 1899 představuje jednu z nerealizovaných variant podoby Heřmanic – koncové stanice pro trať Frýdlant místní dráha – Heřmanice, a zároveň přípojně stanice k saské dráze. U dětřichovského zhlaví je vyobrazena rampa, na kterou navazovalo nákladové skladiště, celní kůlna a rakouská celní expedice. Kousek od ní ležela mostní váha a obrysnice. Vedle rozlehlé přijímací budovy se předpokládalo z jedné strany umístění záchodů pro cestující, z druhé pak studny. Vedle se měla nacházet saská celní expedice a výpravná zboží, celní kůlna a nakládací rampa pro dobytek. Naproti přijímací budově na druhé straně kolejiště byla zakreslena vedlejší budova a volně stojící záchody. Před lokomotivní remízou se čtyřmi stáními (třemi rakouskými a jedním pro saský stroj) se měla nacházet točna. Ve výtopně se tradičně počítalo s umístěním vodárny, která by získávala vodu z nedaleké studny. Před výtopnou se plánovalo umístění kůlny na uhlí sloužící *FOD*.³²³

Projekt z června 1901 se nechal výše popsáním plánem inspirovat a vycházel z něj. V novější variantě podoby stanice Heřmanice však točnu nahradily výhybky.³²⁴

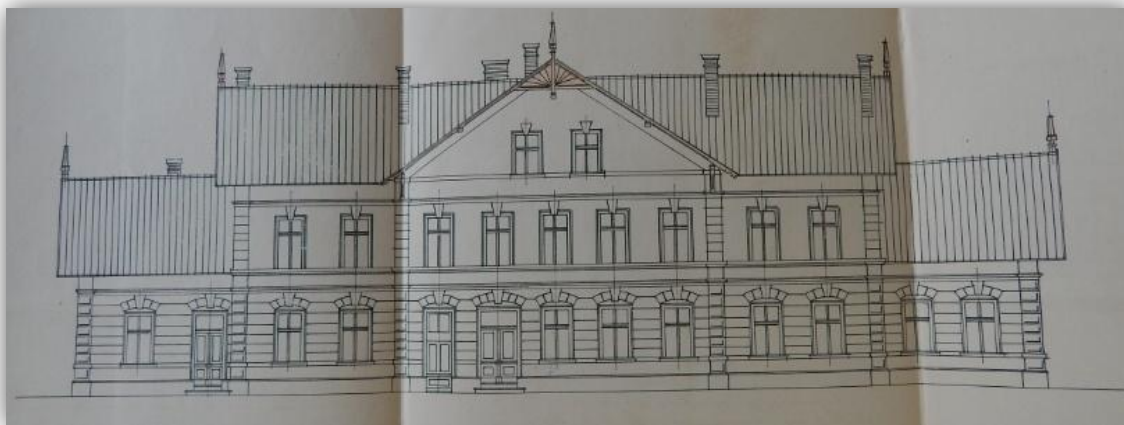
Na jaře 1899 byla vypracována většina plánů realizovaných staničních budov. Největší staniční stavbou zbudovanou *FOD* se stala dvanáctiosá výpravní budova se

³²² Foto autor. Datum pořízení snímku: 25. 3. 2017

³²³ NA v Praze, fond GI-R, karton 1368-1369, *Situation der Grenzstation Hermsdorf* (září 1899).

³²⁴ Tamtéž, *Grenzstation Hermsdorf* (červen 1901).

čtyřosým středovým rizalitem – krajní obě dvě osy byly přízemní, zbytek patrový. (Při pohledu z ulice bychom však viděli třináctiosý objekt se středním pětiosým rizalitem.) Přízemní část zdobila pásová bosáž, průběžná podokenní římsa, pásová římsa a štukové šambrány kolem oken a dveří. Na nadokenní a nadedvěrní římsy navazovala suprafenesta a supraporta se středovým klenákem. Hladce omítnuté patro dekorovala průběžná podokenní římsa, pásová římsa a okna se šambránami s klenákem ve vrcholu. Nároží domu zdůrazňovala v přízemí i v patře bosáž. Střechu měla zdobit vyřezávaná věšadla.³²⁵ (viz *Obrázek 49*) V přízemní části se nacházely služební prostory jak rakouské dopravní kanceláře, tak i saské. Dále prostory využívala pošta, celnice, policejní místnost i vězení. Cestujícím sloužila čekárna II. a III. třídy. V patře se nacházely tři byty pro rodiny rakouských drážníků a celních úředníků.³²⁶



*Obrázek 49: Detail plánované výpravní budovy v Heřmanicích – pohled z ulice (z dubna 1899)*³²⁷

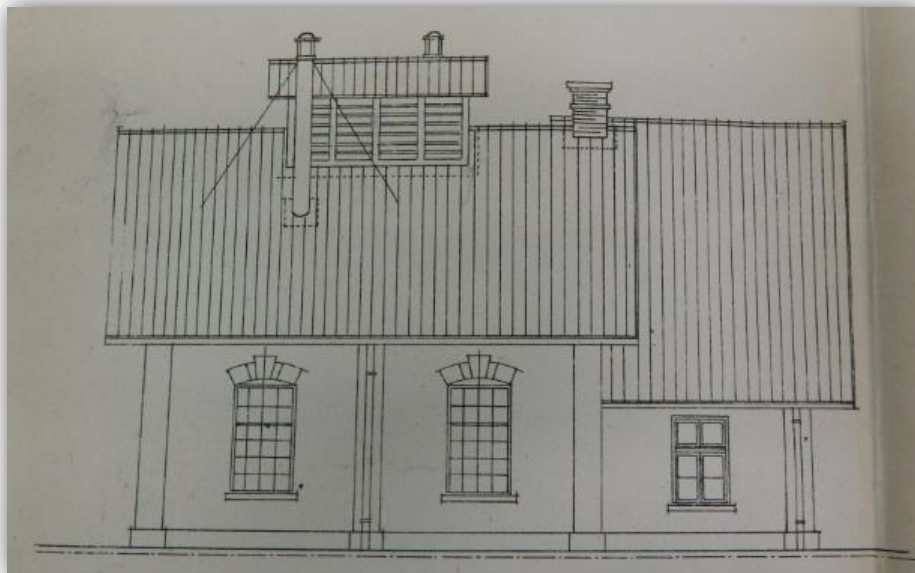
Zprvu se ve stanici uvažovalo nad výstavbou lokomotivní remízy jen se dvěma stánkami. Remíza měla být rozdělena na část rakouskou a saskou. Zázemí ve výtopně našel rakouský i saský strojvedoucí. Počítalo se s tím, že součástí objektu bude vodárna umístěná v poschod'ové nástavbě.³²⁸ (viz *Obrázek 50*)

³²⁵ NA v Praze, fond GI-R, katon 1368-1369, *Aufnahmsgebäude der Grenzstation Hermsdorf* (duben 1899).

³²⁶ ČADA, Luděk et al. *Úzkorozchodná místní dráha Frýdlant v Čechách – Heřmanice*. Litoměřice: Vydavatelství dopravní literatury L. Čada, 2000, s. 93.

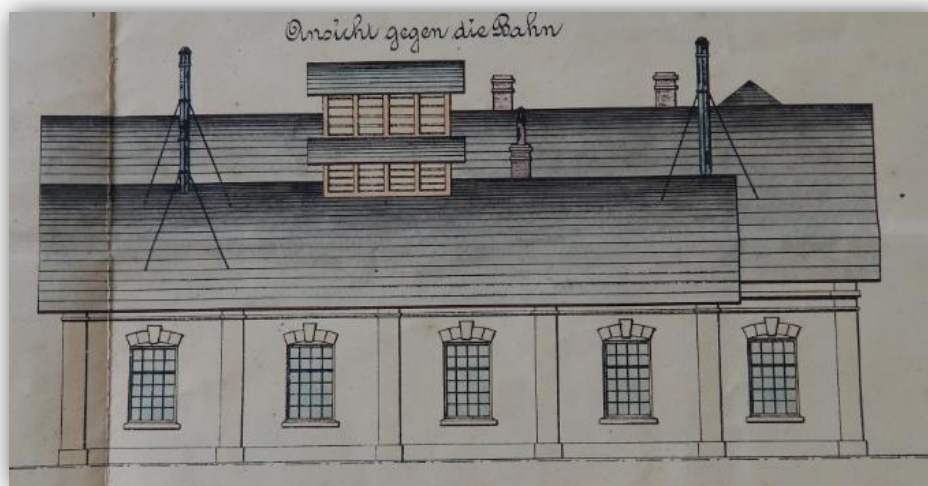
³²⁷ NA v Praze, fond GI-R, katon 1368-1369, *Aufnahmsgebäude der Grenzstation Hermsdorf* (duben 1899).

³²⁸ Archiv ČD Praha-Libeň, fond FOD, krabice 27, signatura 168-174, *Locomotiv-Remise Station Hermsdorf* (březen 1899).



Obrázek 50: Detail plánované nezrealizované remízy v Heřmanicích – pohled od kolejiště (z března 1899)³²⁹

Přibližně o půl roku později – v září 1899 se objevil plán lokomotivní remízy se třemi stáními pro rakouské stroje a jedním lokomotivním stáním pro stroj saský. V rakouské části výtopny se kromě třech stání nacházela dílna, sklad oleje a místnost pro strojvedoucího. V saské části pak kromě jednoho stání místnost pro strojvedoucího. Vodní rezervoár se nalézal v nástavbě.³³⁰ Tento projekt se realizace dočkal.



Obrázek 51: Detail zrealizované plánované remízy v Heřmanicích – pohled od kolejiště (ze září 1899)³³¹

³²⁹ Archiv ČD Praha-Libeň, fond FOD, krabice 27, signatura 168-174, *Locomotiv-Remise Station Hermsdorf* (březen 1899).

³³⁰ NA v Praze, fond GI-R, karton 1368-1369, *Locomotiv-Remise Station Hemrsdorf: 3 Stände für Österreichischen-, 1 Stand für Säch[s]ischen Betrieb* (září 1899).

³³¹ Archiv ČD Praha-Libeň, fond FOD, krabice 27, signatura 168-174, *Locomotiv-Remise Station Hermsdorf* (březen 1899).

V zápise o převzetí správy a provozu tratí *FOD* do správy *ČSD* se dočteme, že se v pohraniční a zároveň přípojně stanici (na úzkokolejnou saskou dráhu) nacházela jednopatrová zděná přijímací budova, československé celní skladiště z hrázděného zdiva, saské celní skladiště z hrázděného zdiva, zděná remíza pro stroje s poschod'ovou nástavbou pro železnou vodní nádrž, studna s pulzometrem a potrubím ke dvěma vodním jeřábům, dřevěná kůlna na uhlí pro výzbroj strojů, zděný přízemní strážní domek s přistavěnou kůlnou pro palivo a záchodem, dřevěný záchod pro cestující, můstková kolejová váha s nosností 25 tun a profil pro náklady neboli obrysnice, která sloužila ke kontrole otevřených vozů – zda jsou správně naložené. Službu v té době vykonával: úředník (inspektor) jako přednosta, staniční dozorce a výhybkář. Heřmanice byly domovskou stanicí pro vlakový personál čítající: dva vlakvedoucí, jednoho strojvedoucího, strojního topiče a topiče.³³²



Obrázek 52: Pohled na stanici Heřmanice (ve 30. letech 20. století)³³³

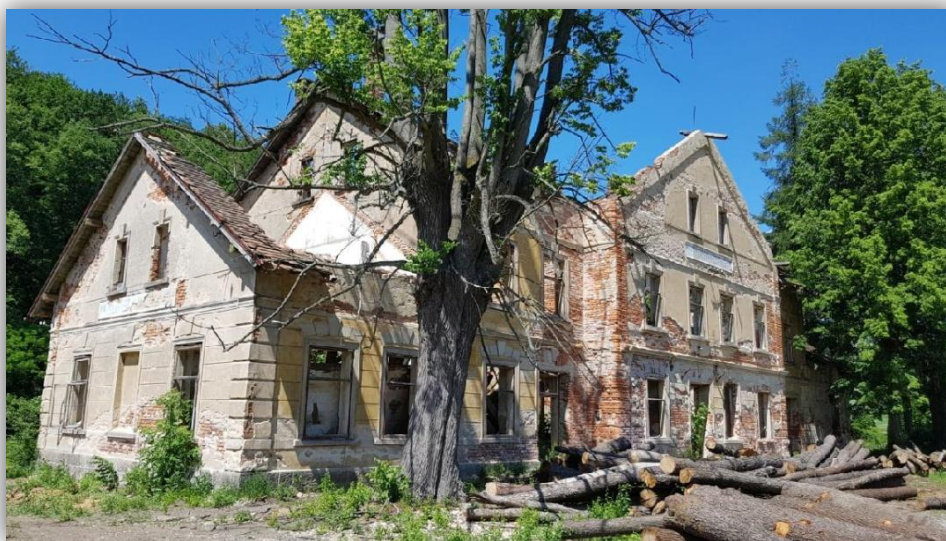
Na sklonku září 1938 přepadli heřmanickou výpravní budovu ordneři, kteří ničili zařízení stanice a byty.³³⁴ Za druhé světové války – v roce 1940 došlo ve stanici k výměně železničního svršku.³³⁵

³³² Archiv ČD Praha-Libeň, fond FOD, i. č. 1-7, krabice 1, *Zápis o převzetí správy a provozu frýdlantských okresních drah do správy čs. drah ředitelstvím státních drah v Hradci Králové* (leden 1925).

³³³ LEŠTINSKÝ, Mojmír, soukromá sbírka, *Heřmanice*. Reprodukce fotografie (30. léta 20. století).

³³⁴ NA v Praze, fond Sběrka staničních kronik, inventární číslo 978, *Pamětní knihy železničních stanic ČSD: Heřmanice u Frýdlantu v Čechách* (1918-1948).

Po znovuzahájení provozu v létě 1957 čekala zchátralou výtopnu oprava shnilých krovů.³³⁶ V 60. letech došlo k ukončení nákladní dopravy a v lednu 1976 ji následovalo i zrušení dopravy osobní.³³⁷ Stanice od té doby nezadržitelně chátrá. Příroda pohlcuje rozpadající se staniční budovy, které brzy zmizí úplně. (viz *Obrázek 53*) Na místě bývalé výpravní zvažuje obec vybudovat čističku odpadních vod. Po bývalé železniční trati chtějí okolní obce vést cyklostezku spojující Kunratice s Heřmanicemi. Cyklotrasa by měla pak vést dál do Polska.



Obrázek 53: Současná podoba výpravní budovy v Heřmanicích – pohled od kolejiště³³⁸

2.2.3 Trať Frýdlant v Čechách – Jindřichovice pod Smrkem

Koncesní listina pro místní dráhu z Frýdlantu k říšským hranicím u Jindřichovic pod Smrkem byla udělena zákonem č. 152 říšského zákoníku ze dne 8. září 1900.³³⁹ K zahájení provozu na trati došlo 2. srpna 1902. Ještě o něco déle byla zahájena příhraniční doprava. Začátkem listopadu 1904 bylo možné pokračovat z Jindřichovic s pruskými státními drahami na Mirsk a Gryfów Śląski.³⁴⁰

³³⁵ ČADA, Luděk et al. *Úzkorozchodná místní dráha Frýdlant v Čechách – Heřmanice*. Litoměřice: Vydavatelství dopravní literatury L. Čada, 2000, s. 93.

³³⁶ Tamtéž, s. 36.

³³⁷ JELEN, Miroslav. *Zrušené železniční tratě v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. Praha: Dokořán, 2009, s. 69.

³³⁸ JAROŠ, Miroslav, soukromá sbírka, *Heřmanice*. Fotografie (17. 6. 2019).

³³⁹ PRÁVNICKÁ FAKULTA MASARYKOVY UNIVERZITY. *Virtuální knihovna právních předpisů* [online]. SALÁK, Pavel a Jaromír TAUCHEN. Masarykova univerzita, [cit. 2019-03-05]. Říšská sbírka zákonů. Dostupné z: <https://is.muni.cz/do/1499/el/estud/praf/ps09/dlibrary/web/rs.html>

³⁴⁰ FOGL, Miroslav, Ladislav CRHA a Radim ŘÍHA. *100 let trati Frýdlant v Čechách – Jindřichovice pod Smrkem*. Praha: SAXI, 2002, s. 6-7.

Frýdlant v Čechách

Frýdlantská přijímací budova vznikla v první polovině 70. let 19. století během výstavby tratě SNDVB směrem na Závíčov. Tak jako u raspenavské výpravní vznikla i tato podle normálí dceřiné společnosti *Rakouské severozápadní dráhy*. Stanice II.C (II. třídy) se od ostatních objektů v regionu odlišovala pojetím fasády.³⁴¹ Zatímco v jiných stanicích vznikaly staniční objekty s fasádou z hladkého zdiva, ve Frýdlantu bychom spatřili výpravní budovu z režného cihlového zdiva s nárožími zvýrazněnými bosáží.³⁴² Podíváme-li se na některé staré pohlednice vyobrazující nádraží, můžeme si povšimnout, že přízemní část byla zřejmě omítnutá, patro nikoliv. Čtrnáctiosou přijímací budovu se středovým dvouosým rizalitem a přízemními krajními částmi zdobila okna se šambránami, římsy, nárožní bosáž a sokl z pískovcového kamene. Po rekonstrukci a zateplení fasády (před rokem 2011) ztratila výpravní budova svůj charakteristický ráz a původní ozdobné architektonické prvky.

Spolu s přijímací budovou SNDVB vznikla při stavbě stanice malá přízemní budova vedle výpravní, skladiště a vodárna.³⁴³ (viz *Obrázek 54*)



*Obrázek 54: Stanice SNDVB ve Frýdlantu během výstavby (v roce 1873)*³⁴⁴

³⁴¹ KREJČÍŘÍK, Mojmir. *Česká nádraží: architektura a stavební vývoj*. III. díl, první část. Litoměřice: Vydavatelství dopravní literatury, 2009, s. 148.

³⁴² FREIWILLIG, Petr. *Technické stavby Frýdlantska: dopravní stavby a objekty, cihlářství a cihelny, zámecký pivovar*. Liberec: Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Liberci, 2011, s. 31-32.

³⁴³ Městské muzeum Frýdlant, sbírka fotografií, inventární číslo 679, *Bahnhof der S.N.D.V.B. Station Friedland, Lienie Seidenberg - Reichenberg* (1873).

³⁴⁴ Tamtéž.

Frýdlantská stanice SNDVB se závěrem 19. století přeměnila na stanici přípojnou. Po připojení místní dráhy FOD se dočkala výpravní budova mezi lety 1903 až 1904 rozšíření. Z jedné stany výpravny byl přistavěn přízemní trakt restaurace, ze strany druhé hrázdný objekt pošty.³⁴⁵ Roku 1909 došlo ke zestátnění stanice *Rakouskými státními drahami* (též *Císařsko-královské Rakouské státní dráhy*, německy *Kaiserlich-königliche österreichische Staatsbahn*, zkratka *KkStB*). Po vzniku ČSR pak převzaly stanici ČSD.³⁴⁶

Z plánu přiloženého k přípojové smlouvě z roku 1935 se dozvídáme, že se ve stanici nacházelo u raspenavského zhlaví skladiště uhlí firmy *Grö[t]schel*, návěsní budka, strážní domek číslo 219 spolu s vedlejšími budovami, vedlejší sklad firmy *Grötschel* a skladiště petroleje. Vedle kamenné rampy s nákladovým skladištěm byla umístěna přijímací budova s krytým nástupištěm a toaletami. Vodárna ležela přes ulici – směrem k městu. Na výpravní budovu navazovala zahrada, dvě žumpy, vedlejší budova a vojenská rampa. Za vojenskou rampou se pak jednalo o „území“ FOD, které zde měly své skladiště, podvalníkovou jámu apod. U druhého (višňovského) zhlaví se nacházelo skladiště a kancelář traťmistra, strážní domek číslo 220 s vedlejšími budovami, studna a návěsní budka.³⁴⁷



Obrázek 55: Výpravní budova SNDVB – pohled z kolejiště FOD (70. léta 20. století)³⁴⁸

³⁴⁵ KREJČÍŘÍK, Mojmir. *Česká nádraží: architektura a stavební vývoj*. III. díl, první část. Litoměřice: Vydavatelství dopravní literatury, 2009, s. 148.

³⁴⁶ FOGL, Miroslav, Ladislav CRHA a Radim ŘÍHA. *100 let trati Frýdlant v Čechách – Jindřichovice pod Smrkem*. Praha: SAXI, 2002, s. 12.

³⁴⁷ Železniční muzeum FOD, sbírka smluv a plánů, *Frýdlant v Čechách*. Příloha přípojové smlouvy (1935).

³⁴⁸ ŘEPKA, Ondřej, soukromá sbírka, *Frýdlant v Čechách*. Fotografie (12. 2. 1972).

V červnu 2003 vznikl posudek na jakostní stav dřevěné konstrukce frýdlantské výpravní budovy. Během průzkumu se zjistilo, že jsou krovy napadeny dřevokaznými houbami. Dřevěné prvky taktéž poškodilo zatékání do střechy a chemická koroze způsobená protipožárními nátěry. Na závěr bylo doporučeno opravit konstrukci krovu.³⁴⁹ Další rok došlo k uskutečnění rekonstrukce střechy.³⁵⁰

Při modernizaci tratí na Frýdlantsku započaté v roce 2016 se frýdlantská stanice dočkala, tak jako raspenavská, vybudování staničního zabezpečovacího zařízení 3. kategorie, typu elektronické stavědlo pro malé a střední stanice. Zabezpečovací zařízení začalo ovládat zároveň i stanici Raspenavu a Bílý Potok pod Smrkem. Ve stanici Frýdlant vznikla nová technologická budova, ve které je umístěno zařízení trafostanice a další technologická zařízení. Velké změny zaznamenalo nástupiště – vznikla tři nová bezbariérová (dvě poloostrovní a jedno vnější). Raspenavské zhlaví zůstalo částečně zachováno, zatímco višňovské bylo rekonstruováno v plném rozsahu. Ve stanici se nově nacházelo jen pět dopravních kolejí. Úpravy se týkaly i železničního svršku a spodku – staré pražce nahradily nové betonové, vyměněny byly i výhybky. Z důvodu ztráty vojenské rampy v důsledku rozšíření kolejiště musela ve stanici vzniknout nová boční rampa pro potřeby Armády ČR.³⁵¹



Obrázek 56: Stanice Frýdlant v Čechách před modernizací kolejiště³⁵²

³⁴⁹ SŽDC Liberec, Správa pozemních staveb, *Expertní posudek na jakostní stav dřevěné konstrukce krovu výpravní budovy ČD Frýdlant v Čechách* (červen 2003).

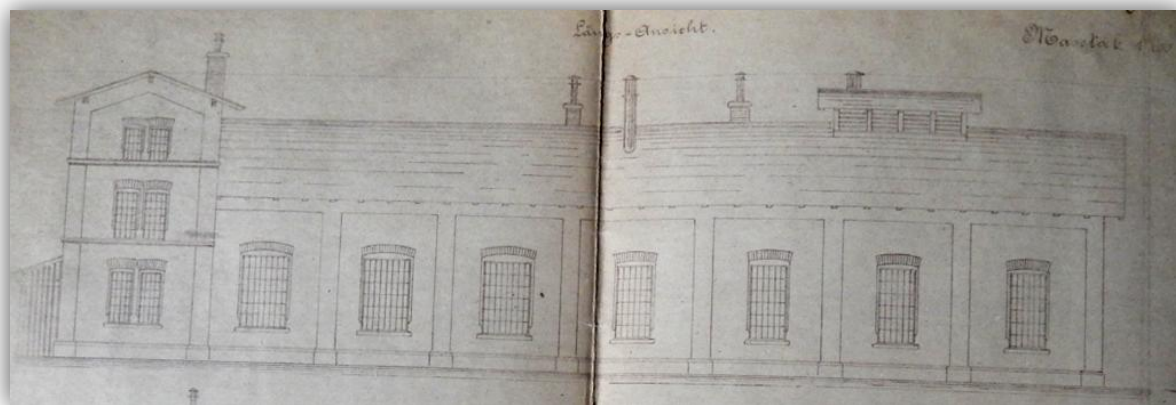
³⁵⁰ Tamtéž, *Rekonstrukce výpravní budovy ŽST Frýdlant v Čechách* (2004).

³⁵¹ SŽDC, *Smlouva o dílo na zhotovení stavby: rekonstrukce SZZ žst. Raspenava*. In: Registr smluv [online]. 2016-05-30, 2017-08-14 [2019-07-09]. Dostupné z: <https://smlouvy.gov.cz/smlouva/2862782>

³⁵² Foto autor. Datum pořízení snímku: 10. 9. 2016

Depo

Hovoříme-li o budování jindřichovické trati, měli bychom bezesporu zmínit důležitý staniční objekt, který se zas tak přímo na nádraží ve Frýdlantu v Čechách nenachází. Lokomotivní remíza *FOD* se třemi stáními vznikla přibližně 500 metrů od výpravní budovy *SNDVB* směrem na Závidov, Heřmanice a Jindřichovice. Při pohledu zvenčí na vrata výtopny se v levé části nacházela kolejová splítka pro normální a úzký rozchod, napravo pak koleje pro normální rozchod. Kolejová splítka pokračovala do zadní části výtopny, kde se nacházela dílna s jedním stáním. Ve vodárenské věži byla umístěna kovárna, nad ní pravděpodobně sklad a nejvýše pak rezervoár na vodu. K zadní zděné části budovy přiléhal dřevěný přístavek, kterým se vcházelo do sklepa.³⁵³



Obrázek 57: Detail zrealizované lokomotivní remízy ve Frýdlantu –
pohled od kolejíště³⁵⁴

(Zároveň se dochoval nezrealizovaný návrh lokomotivní remízy s nižší vodárenskou věží a se zděným přístavkem v zadní části.)³⁵⁵ Dílnu později přepažila příčka, která rozdělila prostor na dílnu, nástrojárnu a olejnu. Nalevo od výtopny (při pohledu na vrata zvenčí) se nacházela normálněrozchodná kolej vedoucí do lakovny v jejímž sklepe byla studna. Z té putovala voda pomocí pulzometru do vodojemu.³⁵⁶ Před výtopnou se nacházela točna pro oba rozchody. (viz *Obrázek 58*) V provozu byla do roku 1969, poté došlo k jejímu odstranění.³⁵⁷

³⁵³ Železniční muzeum FOD, sbírka smluv a plánů, *Locomotiv Remise für die Station Friedland* [b.r.].

³⁵⁴ Tamtéž.

³⁵⁵ FOGL, Miroslav, Ladislav CRHA a Radim ŘÍHA. *100 let trati Frýdlant v Čechách – Jindřichovice pod Smrkem*. Praha: SAXI, 2002, s. Příloha 4.

³⁵⁶ ČADA, Luděk et al. *Úzkorozchodná místní dráha Frýdlant v Čechách – Heřmanice*. Litoměřice: Vydavatelství dopravní literatury L. Čada, 2000, s. 89.

³⁵⁷ Tamtéž, s. 91.



Obrázek 58: Frýdlantská výtopna s točnou pro oba rozchody (před rokem 1969) ³⁵⁸

V druhé polovině 10. let 20. století se uvažovalo nad krytým dřevěným stáním pro úzkorozchodné i normálněrozchodné lokomotivy. Stání mělo vzniknout zastřešením části kolejí vedoucích do lakovny. Návrh se realizace nedočkal, přesto se podařilo alespoň zaústit úzký rozchod do kolejí k lakovně.

Ze zápisu o převzetí správy a provozu *FOD* do správy ČSD se dozvídáme, že se v roce 1925 nacházela mezi kilometrem 0.4 až 0.6 dílna s výtopnou ve zděné budově s příslušnými budovami. Z důvodu primitivního zařízení dílny se nedoporučovalo nadále provádění velkých oprav u lokomotiv. ³⁵⁹

S příchodem motorových vozů ve 30. letech došlo k rozšíření výtopny o zděné kryté stání v podobě přístavby ležící na kolejích do lakovny. Ve 30. letech se nacházela kousek od lakovny dřevěná kůlna a nově postavená nocležna pro řidiče motorových vozů. Za války – v roce 1940 došlo k přestavbě lakovny na kancelář, umývárny, nocležny a šatny. Už nebylo zapotřebí vést do objektu koleje, proto byly ukončeny v přístavbě pro motorové vozy z 30. let. Původní nocležna pro řidiče se přeměnila na záchody. ³⁶⁰

³⁵⁸ LEŠTINSKÝ, Mojmír, soukromá sbírka, Frýdlant - výtopna. Fotografie [před rokem 1969].

³⁵⁹ Archiv ČD Praha-Libeň, fond FOD, i. č. 1-7, krabice 1, *Zápis o převzetí správy a provozu frýdlantských okresních drah do správy čs. drah ředitelstvím státních drah v Hradci Králové* (leden 1925).

³⁶⁰ ČADA, Luděk et al. *Úzkorozchodná místní dráha Frýdlant v Čechách – Heřmanice*. Litoměřice: Vydavatelství dopravní literatury L. Čada, 2000, s. 89-91.

Po druhé světové válce byla zrušena i velká kůlna na uhlí, místo ní se nacházela otevřená skládka, která sloužila pro zbrojení úzkorozchodných lokomotiv.³⁶¹ Na leteckých měřických snímcích ze 60. let si můžeme povšimnout výtopny s přístavbou, bývalé lakovny a nocležny pro řidiče motorových vozů, točny, otevřené skládky a základů již nestojícího objektu.³⁶²

Od roku 2008 sídlí ve výtopně Železniční muzeum Frýdlantské okresní dráhy.³⁶³ Muzeum je otevřeno každou sobotu od června do srpna. Frýdlantská výtopna však nežije jen v letních měsících. Členové spolku se pokouší průběžně rekonstruovat lokomotivní remízu, opravovat staré vozy a pořádat archiv. Rádi by též znovupostavili alespoň část úzkokolejky směřující od výpravní budovy místní dráhy k depu, popřípadě až k frýdlantské zastávce.



Obrázek 59: Pohled na bývalou nocležnu, lakovnu a zadní část remízy s vodárenskou věží³⁶⁴

³⁶¹ SPOLEK OKRESNÍ FRÝDLANTSKÉ DRÁHY. Heřmanická. *Železniční muzeum FOD* [online]. 2011 [cit. 2019-07-16]. Dostupné z: <http://www.hermanicka.wz.cz/html/muzeum/historie.html>

³⁶² ČESKÝ ÚŘAD ZEMĚMĚŘICKÝ A KATASTRÁLNÍ. Letecký měřický snímek 1961. *Národní archiv leteckých měřických snímků* [online]. Praha: Zeměměřický úřad [cit. 2019-07-11]. Dostupné z: https://lms.cuzk.cz/lms/lms_prehl_body_05.html?lastextent=-700601.21765601,-971324.20091324,-659018.26484019,-951324.20091324&rokod=1938&rokdo=1938#

³⁶³ FREIWILLIG, Petr. *Technické stavby Frýdlantska: dopravní stavby a objekty, cihlářství a cihelny, zámecký pivovar*. Liberec: Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Liberci, 2011, s. 43.

³⁶⁴ Foto autor. Datum pořízení snímku: 25. 3. 2017

Frýdlant v Čechách předměstí

Přijímací budova na předměstí vycházela ze stejného plánu jako výpravná v Horní Řasnici, nakonec však byla frýdlantská budova postavena zrcadlově obráceně. Přízemní šestiosý objekt s dvouosým rizalitem zdobila nárožní bosáž, pásová a průběžná podokenní římsa a štukové šambrány kolem oken a dveří. Zajímavostí je, že ve skutečnosti zdobil šambrány oken a dveří navíc klenák ve vrcholu, ten v plánu nenajdeme vyobrazený. Ve štítech se měla nacházet vyřezávaná věšadla. V přízemní části se rozprostírala čekárna, kancelář, kabinet, obytná místnost, kuchyně a suchý záchod. Dům disponoval i půdou a sklepem.³⁶⁵ (viz *Obrázek 60*)



Obrázek 60: Detail plánované výpravní budovy pro Frýdlant předměstí a Horní Řasnici – pohled z kolejiště³⁶⁶

Ve stanici se v minulosti nacházel i hrázdný sklad pro udržování dráhy, dnes však již nestojí.³⁶⁷ Na předměstí později vznikl útulek pro traťmistra – malá zděná stavba s dřevěným přístavkem.³⁶⁸

Ze zápisu o převzetí správy a provozu ČSD v polovině 20. let je patrné, že se ve stanici nacházela přízemní přijímací zděná budova, dřevěný záchod pro cestující a skladiště z hrázdného zdiva pro materiál vrchní stavby. Službu tehdy vykonával ve stanici pochůzkář pověřený výdejem jízdních lístků a komerční agendou.³⁶⁹

³⁶⁵ SŽDC Liberec, Správa pozemních staveb, *Aufnahmsgebäude Bärnsdorf u. Friedland-Vorstadt* [b.r.]. Tamtéž.

³⁶⁷ FOGL, Miroslav, Ladislav CRHA a Radim ŘÍHA. *100 let trati Frýdlant v Čechách – Jindřichovice pod Smrkem*. Praha: SAXI, 2002, s. 40.

³⁶⁸ SŽDC Liberec, Správa pozemních staveb, *Útulek traťmistra ve Frýdlantě v Č. předměstí* [b.r.].

³⁶⁹ Archiv ČD Praha-Libeň, fond FOD, i. č. 1-7, krabice 1, *Zápis o převzetí správy a provozu frýdlantských okresních drah do správy čs. drah ředitelstvím státních drah v Hradci Králové* (leden 1925).

Na kolejovém plánu z roku 1934 vidíme, že se ve stanici nacházela zahrádka, studna, výpravní budova, záchod, kůlna na uhlí a u přejezdu útulna s přístavbou.³⁷⁰

Na leteckých měřických snímcích z roku 1961 si můžeme povšimnout výpravní budovy, toalet, rozsáhlého areálu u skladiště uhlí a útulny.³⁷¹ Dnes bychom našli ve stanici přestavěnou přijímací budovu, po záchodech není již ani památka. Původní skladiště uhlí již také nestojí, nahradily je nové budovy v areálu skladu uhlí, který zde dodnes funguje. U přejezdu se dochovala útulna.



Obrázek 61: Pohled na výpravní budovu ve Frýdlantu předměstí a uhelné sklady³⁷²

Nedaleko stanice se v kilometru 2.5 až 2.9 nacházela vlečka do šterkovny.³⁷³ Vlečka zde byla od 20. let a směřovala do čedičové šterkárny. Krátce po druhé světové válce došlo k jejímu sнесení. Dodnes se zachovala alespoň boční rampa.³⁷⁴

³⁷⁰ Archiv ČD Praha-Libeň, fond FOD, i. č. 62, krabice 47, *Zast. a nákl. Frýdlant předměstí* (1934).

³⁷¹ ČESKÝ ÚŘAD ZEMĚMĚŘICKÝ A KATASTRÁLNÍ. Letecký měřický snímek 1961. *Národní archiv leteckých měřických snímků* [online]. Praha: Zeměměřický úřad [cit. 2019-07-11]. Dostupné z: https://lms.cuzk.cz/lms/lms_prehl_body_05.html?lasttextent=-700601.21765601,-971324.20091324,-659018.26484019,-951324.20091324&rokod=1938&rokdo=1938#

³⁷² Foto autor. Datum pořízení snímku: 21. 4. 2018

³⁷³ Archiv ČD Praha-Libeň, fond FOD, i. č. 1-7, krabice 1, *Zápis o převzetí správy a provozu frýdlantských okresních drah do správy čs. drah ředitelstvím státních drah v Hradci Králové* (leden 1925).

³⁷⁴ FOGL, Miroslav, Ladislav CRHA a Radim ŘÍHA. *100 let trati Frýdlant v Čechách – Jindřichovice pod Smrkem*. Praha: SAXI, 2002, s. 37.

Krásný Les bažantnice

Z plánu trati z března roku 1899 je patrné, že se o výstavbě zastávky v Krásném Lese bažantnici zprvu neuvažovalo.³⁷⁵ Z grafikonu vlakové dopravy (nákresného jízdního řádu) lze vyčíst, že roku 1912 se na místě nacházela zastávka pojmenovaná *Schönwald Fasangarten*.³⁷⁶ Zápis o převzetí správy a provozu FOD do správy ČSD představuje podobu zastávky v polovině 20. let. Tehdy se v osobní zastávce s názvem *Schönwald bažantnice* nacházelo přibližně 40 metrů dlouhé nástupiště, jiného zařízení v Krásném Lese bažantnici nebylo, lístky se proto vydávaly ve vlaku.³⁷⁷

Jiné to nebylo ani koncem roku 1945. Na kolejovém plánu si můžeme povšimnout, že kromě nástupiště se zastávce nenacházel žádný objekt.³⁷⁸

Na leteckých měřických snímcích z počátku 60. let již vidíme na zastávce stát čekárnu.³⁷⁹ Čekárenskou budovu bychom zde našli i dnes. (viz *Obrázek 62*)



Obrázek 62: Pohled na čekárnu na zastávce Krásný Les bažantnice³⁸⁰

³⁷⁵ NA v Praze, fond GI-R, karton 1368-1369, *Topografischekarte* (březen 1899).

³⁷⁶ FOGL, Miroslav, Ladislav CRHA a Radim ŘÍHA. *100 let trati Frýdlant v Čechách – Jindřichovice pod Smrkem*. Praha: SAXI, 2002, s. 8.

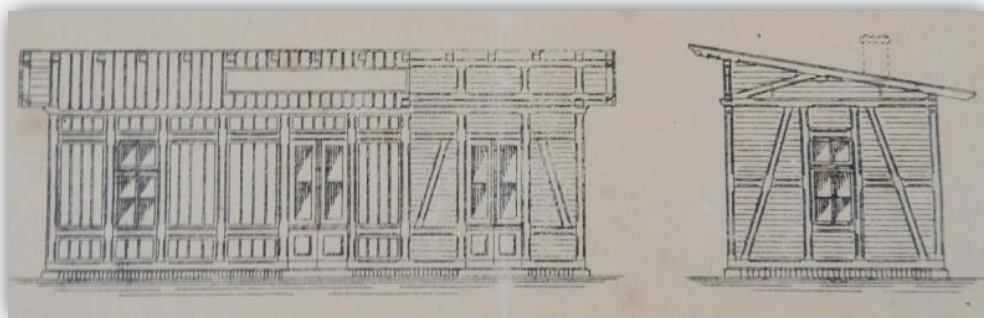
³⁷⁷ Archiv ČD Praha-Libeň, fond FOD, i. č. 1-7, krabice 1, *Zápis o převzetí správy a provozu frýdlantských okresních drah do správy čs. drah ředitelstvím státních drah v Hradci Králové* (leden 1925).

³⁷⁸ Tamtéž, inventární číslo 62, krabice 47, *Zastávka Schönwald-bažant*. (1945).

³⁷⁹ ČESKÝ ÚŘAD ZEMĚMĚŘICKÝ A KATASTRÁLNÍ. Letecký měřický snímek 1961. *Národní archiv leteckých měřických snímků* [online]. Praha: Zeměměřický úřad [cit. 2019-07-11]. Dostupné z: https://lms.cuzk.cz/lms/lms_prehl_body_05.html?lastextent=-700601.21765601,-971324.20091324,-659018.26484019,-951324.20091324&rokod=1938&rokdo=1938#

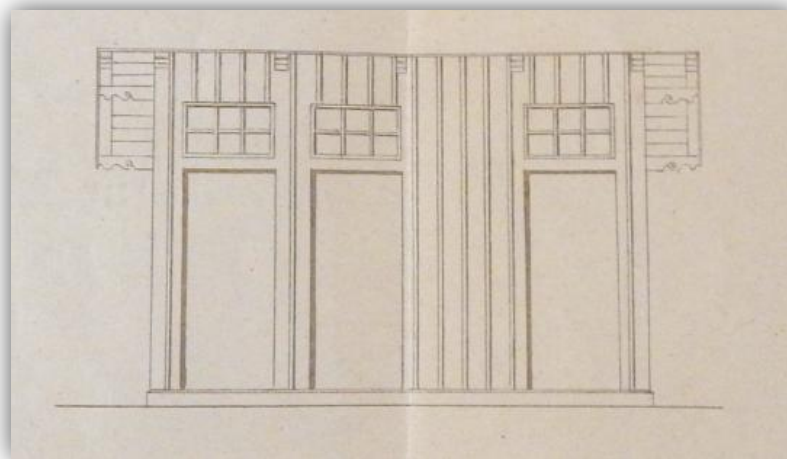
Krásný Les

Z dochovaného plánu vyčteme, že se měla na zastávce v Krásném Lese nacházet čekárna – přibližně 10 metrů dlouhá, s pultovou střechou, rozdělená na dvě části. Jednu část tvořila hrázďená konstrukce vyplněná cihlami, druhou bednění. Větší část byla pobita zvenčí svislými dřevěnými prkny a sloužila cestujícím, menší jako služební místnost.³⁸¹ (viz *Obrázek 63*)



*Obrázek 63: Detail plánované čekárny v Krásném Lese*³⁸²

Na zastávce se nacházela od počátku nakládací rampa, avšak bez skladiště.³⁸³ Pro Krásný Les byly navrženy volně stojící dřevěné záchody, na plánu vyobrazeny bez zástěny.³⁸⁴ (viz *Obrázek 64*)



*Obrázek 64: Detail plánovaných záchodů v Krásném Lese*³⁸⁵

³⁸⁰ Foto autor. Datum pořízení snímku: 21. 4. 2018

³⁸¹ SŽDC Liberec, Správa pozemních staveb, *Wartehalle für die Haltestellen Schönwald und Hegewald* [b.r.].

³⁸² Tamtéž.

³⁸³ Tamtéž, *Verladerampe für die Haltestellen Schönwald und Hegewald* [b.r.].

³⁸⁴ Tamtéž, *Freistehender Passagierabort für Schönwald und Hegewald* [b.r.].

³⁸⁵ Tamtéž.

Z dokumentace o převzetí správy a provozu ČSD z roku 1925 se dozvídáme, že se v tehdejší zastávce a nákladišti nacházela zděná čekárna se služební místností, zděná nákladní rampa a dřevěný záchod pro cestující. Službu v zastávce vykonávala agentka.³⁸⁶ Na kolejovém plánu z roku 1934 vidíme, že se na zastávce stále nalézala čekárenská budova, záchody a rampa.³⁸⁷

Totéž bychom spatřili i na leteckých záběrech z počátku 60. let.³⁸⁸ Do roku 1984 dokonce vedla ke kamenné rampě kusá kolej.³⁸⁹

V Krásném Lese bychom našli ojedinělou dochovanou čekárnu ještě dnes. Bohužel se však na ní stále více podepisuje zub času a vandalové. (viz *Obrázek 65*)



*Obrázek 65: Současná podoba čekárny v Krásném Lese – pohled od kolejiště*³⁹⁰

³⁸⁶ Archiv ČD Praha-Libeň, fond FOD, i. č. 1-7, krabice 1, *Zápis o převzetí správy a provozu frýdlantských okresních drah do správy čs. drah ředitelstvím státních drah v Hradci Králové* (leden 1925).

³⁸⁷ Tamtéž, inventární číslo 62, krabice 47, *Zast. a nákl. Schönwald* (1934).

³⁸⁸ ČESKÝ ÚŘAD ZEMĚMĚŘICKÝ A KATASTRÁLNÍ. Letecký měřický snímek 1961. *Národní archiv leteckých měřických snímků* [online]. Praha: Zeměměřický úřad [cit. 2019-07-11]. Dostupné z: https://lms.cuzk.cz/lms/lms_prehl_body_05.html?lastextent=-700601.21765601,-971324.20091324,-659018.26484019,-951324.20091324&rokod=1938&rokdo=1938#

³⁸⁹ FOGL, Miroslav, Ladislav CRHA a Radim ŘÍHA. *100 let trati Frýdlant v Čechách – Jindřichovice pod Smrkem*. Praha: SAXI, 2002, s. 42.

³⁹⁰ Foto autor. Datum pořízení snímku: 21. 4. 2018

Řasnice

Ve stanici Řasnice se plánovalo umístění přízemní sedmiosé výpravní budovy s (dvouosým) rizalitem. Hladce omítnuté zdivo zdobila okna a dveře s jednoduchými šambránami, nárožní bosáž, průběžná podokenní a pásová římsa. Kromě bytu (o dvou místnostech, kuchyni, suchého záchodu, půdy a sklepa) disponovala výpravní kancelář a čekárnou II. a III. třídy.³⁹¹ (viz *Obrázek 66*) Dále se ve stanici nacházely dřevěné osvětlené záchody a dřevěný nákladový sklad s rampou.³⁹² Roku 1902 měla být ve stanici přistavěna dřevěná kůlna na uhlí.³⁹³



*Obrázek 66: Detail plánované výpravní budovy v Dolní Řasnici*³⁹⁴

Zápis o převzetí správy a provozu *FOD* do správy ČSD z poloviny 20. let zmiňuje, že se v tehdejší stanici nacházela vlečka firmy *Rössel*, přízemní zděná přijímací budova, dřevěné skladiště se zděnou rampou a dřevěný záchod pro cestující. Ve stanici sloužil službu pouze jeden staniční mistr jako správce.³⁹⁵

Podíváme-li se na snímky z vojenského mapování z roku 1961 uvidíme, že se v Řasnici nacházely výše zmíněné objekty, až na výjimku. Tou byla kůlna uhlí, po které zbyly jen základy.³⁹⁶

³⁹¹ SŽDC Liberec, Správa pozemních staveb, *Aufnahmsgebäude Rückersdorf* [b.r.].

³⁹² Tamtéž, *Güterschupfen u. Verladerampe für die Station Rückersdorf* [b.r.].

³⁹³ Tamtéž, *Kohlenschupfen für den Vorstand der Station Rückersdorf* (1902).

³⁹⁴ Tamtéž, *Güterschupfen u. Verladerampe für die Station Rückersdorf* [b.r.].

³⁹⁵ Archiv ČD Praha-Libeň, fond FOD, i. č. 1-7, krabice 1, *Zápis o převzetí správy a provozu frýdlantských okresních drah do správy čs. drah ředitelstvím státních drah v Hradci Králové* (leden 1925).

³⁹⁶ ČESKÝ ÚŘAD ZEMĚMĚŘICKÝ A KATASTRÁLNÍ. Letecký měřický snímek 1961. *Národní archiv leteckých měřických snímků* [online]. Praha: Zeměměřický úřad [cit. 2019-07-11]. Dostupné z: https://lms.cuzk.cz/lms/lms_prehl_body_05.html?lastextent=-700601.21765601,-971324.20091324,-659018.26484019,-951324.20091324&rokod=1938&rokdo=1938#



*Obrázek 67: Pohled na výpravní budovu v Dolní Řasnici (závěrem 30. let)*³⁹⁷

Řasnická výpravní budova stojí dodnes. Jedná se o poměrně krásně zachovalý objekt, avšak chátrající. (viz *Obrázek 68*) Původní byt drážního zaměstnance je i dnes osídlený – žije v něm nájemník, který se pokouší objekt v rámci možností udržovat. Dochovalo se i dřevěné nákladové skladiště. Co se týče jeho stavu, ten není příliš dobrý.



*Obrázek 68: Současná podoba výpravní budovy v Řasnici*³⁹⁸

³⁹⁷ LEŠTINSKÝ, Mojmír, soukromá sbírka, *Řasnice*. Reprodukce fotografie (1938).

Řasnice zastávka

V březnu 1899 se s řasnickou zastávkou v plánovací dokumentaci nepočítalo.³⁹⁹ V grafikonu vlakové dopravy z roku 1912 se však již zpráva o zastávce *Rückersdorf* objevuje.⁴⁰⁰ V zápise o převzetí správy a provozu *FOD* do rukou ČSD z roku 1925 se dochoval popis osobní zastávky. Cestujícím byla k dispozici personálně neobsazená dřevěná čekárna krytá lepenkou.⁴⁰¹

Z leteckých snímků z let 1938 a 1961 není kvůli stromům dost dobře znatelné, zda se na zastávce čekárna nacházela.⁴⁰² Dnes bychom na zastávce pod stromy našli nevzhledný plechový přístřešek. (viz *Obrázek 69*)



Obrázek 69: Současná podoba čekárny v řasnické zastávce⁴⁰³

³⁹⁸ Foto autor. Datum pořízení snímku: 29. 4. 2018

³⁹⁹ NA v Praze, fond GI-R, karton 1368-1369, *Topografische Karte* (březen 1899).

⁴⁰⁰ FOGL, Miroslav, Ladislav CRHA a Radim ŘÍHA. *100 let trati Frýdlant v Čechách – Jindřichovice pod Smrkem*. Praha: SAXI, 2002, s. 8.

⁴⁰¹ Archiv ČD Praha-Libeň, fond FOD, i. č. 1-7, krabice 1, *Zápis o převzetí správy a provozu frýdlantských okresních drah do správy čs. drah ředitelstvím státních drah v Hradci Králové* (leden 1925).

⁴⁰² ČESKÝ ÚŘAD ZEMĚMĚŘICKÝ A KATASTRÁLNÍ. Letecký měřický snímek 1961. *Národní archiv leteckých měřických snímků* [online]. Praha: Zeměměřický úřad [cit. 2019-07-11]. Dostupné z: https://lms.cuzk.cz/lms/lms_prehl_body_05.html?lastextent=-700601.21765601,-971324.20091324,-659018.26484019,-951324.20091324&rokod=1938&rokdo=1938#

⁴⁰³ Foto autor. Datum pořízení snímku: 29. 4. 2018

Hajniště

Čekárenská budova v Hajništi vycházela ze stejného plánu jako budova v Krásném Lese. (viz *Obrázek 63*) Na zastávce se měla nacházet z části hrázdná a z části bedněním pobitá čekárna. Dále se v Hajništi vyskytovaly dřevěné toalety pro cestující a rampa.



*Obrázek 70: Výřez z pohlednice s vyobrazením čekárny a dřevěných záchodů v Hajništi*⁴⁰⁴

Zápis o převzetí správy a provozu FOD do správy ČSD představuje podobu zastávky a nákladiště *Hegewald* v polovině 20. let. Tehdy se na zastávce nacházela dřevěná čekárna s přístavkem kanceláře z hrázdného zdiva, zděná nakládací rampa a dřevěný záchod pro cestující. Stanici obsluhoval agent, lístky se však vydávaly ve vlaku.⁴⁰⁵

Začátkem roku 1956 získal vojenský útvar povolení ke stavbě dlouhé vlečky. Ta odbočovala ze zastávky a nákladiště Hajniště. Mířila do vojenského prostoru, kam byl od ledna 1961 zahájen pravidelný provoz. Vojenský prostor disponoval svým vlastním nádražím. Počátkem 90. let bylo obnoveno kolejiště, avšak nedlouho nato – po odchodu armády, začalo chátrat. V roce 2000 získal objekt nového majitele a do bývalého vojenského prostoru opět zamířila železniční doprava.⁴⁰⁶

⁴⁰⁴ Železniční muzeum FOD, sbírka fotografií, *Hajniště – zastávka* [b.r.].

⁴⁰⁵ Archiv ČD Praha-Libeň, fond FOD, i. č. 1-7, krabice 1, *Zápis o převzetí správy a provozu frýdlantských okresních drah do správy čs. drah ředitelstvím státních drah v Hradci Králové* (leden 1925).

⁴⁰⁶ FOGL, Miroslav, Ladislav CRHA a Radim ŘÍHA. *100 let trati Frýdlant v Čechách – Jindřichovice pod Smrkem*. Praha: SAXI, 2002, s. 37-38.

Na leteckých měřických snímcích z roku 1960 je již vlečka patrná. V Hajništi se tehdy nacházela čekárna a záchod.⁴⁰⁷ Dodnes se nejspíše dochovala původní roubená část čekárny, dnes omítnutá. (viz *Obrázek 71*)



*Obrázek 71: Současná podoba čekárny v Hajništi*⁴⁰⁸

Nové Město pod Smrkem

V současné době nemáme bohužel k dispozici stavební plány, které by nám vyobrazovaly výpravní budovu v počátcích fungování trati. Staniční plán z roku 1934 představuje podobu tehdejší novoměstské stanice. Směrem k frýdlantskému zhlaví se nacházelo skladiště firmy *Preissler*, záchody pro cestující, přijímací budova s verandou, studna, nákladové skladiště s rampou. Naproti přes koleje byla umístěna vodárna a sklad traťmistra. V kolejišti byly zakresleny dvě popelové jámy a jeden vodní jeřáb. U jindřichovického zhlaví odbočovala vlečka, která se rozpojovala. Jedna z jejích větví směřovala ke skladišti firmy *Klinger*.⁴⁰⁹

⁴⁰⁷ ČESKÝ ÚŘAD ZEMĚMĚŘICKÝ A KATASTRÁLNÍ. Letecký měřický snímek 1961. *Národní archiv leteckých měřických snímků* [online]. Praha: Zeměměřický úřad [cit. 2019-07-11]. Dostupné z: https://lms.cuzk.cz/lms/lms_prehl_body_05.html?lastextent=-700601.21765601,-971324.20091324,-659018.26484019,-951324.20091324&rokod=1938&rokdo=1938#

⁴⁰⁸ Foto autor. Datum pořízení snímku: 15. 4. 2018

⁴⁰⁹ Archiv ČD Praha-Libeň, fond FOD, i. č. 62, krabice 47, *Nové Město pod Smrkem* (1934).



Obrázek 72: Pohlednice s výpravní budovou, skladištěm a vodárnou v Novém Městě (zasláno roku 1907)⁴¹⁰

Novoměstská stanice disponovala patrovou samostatnou stavbou vodárny. Přízemní zděnou část zdobila podokenní římsa, pásová a nárožní bosáž. Na šambrány kolem oken a dveří navazovala suprafenestra a supraporta se středovým klenákem. Kvádrový rezervoár na vodu obklopoval dřevěný plášť.⁴¹¹ Dodnes nalezneme v Novém Městě pozůstatky této zchátralé a vandaly poničené vodárny. (viz Obrázek 73 a 74)

Ze zápisu o převzetí stanice ČSD v polovině 20. let víme, že se ve stanici Nové Město pod Smrkem vyskytuje vlečka o dvou větvích – jedna směřovala k firmě *Klinger*, druhá k firmě *Preissler*. Ve stanici bychom našli umístěnou z části jednopatrovou přijímací budovu s krytým nástupištěm a s přízemní přístavbou čekárny a restaurace. Ve stanici bylo situováno dřevěné skladiště s nakládací rampou, dřevěný záchod pro cestující, zděná budova pro železnou vodní nádrž, studna s pulzometrem a potrubím ke dvěma vodním jeřábům na obou koncích stanice a skladiště traťmistra z hrázdného zdiva. Službu ve stanici vykonával úředník jako přednosta, skladištní mistr, staniční dozorce, výhybkář a brzdař.⁴¹²

⁴¹⁰ JELÍNEK, Rostislav. Nové Město pod Smrkem: nádraží. In: *Frýdlantsko – Jizerské hory* [online]. 2002-2016 [cit. 2019-07-15]. Dostupné z: https://www.frydlantsko.com/data_Frydlantsko/Nove%20Mesto%20pod%20Smrkem/Nadrazi/Nadrazi.html

⁴¹¹ FOGL, Miroslav, Ladislav CRHA a Radim ŘÍHA. *100 let trati Frýdlant v Čechách – Jindřichovice pod Smrkem*. Praha: SAXI, 2002, s. 33.

⁴¹² Archiv ČD Praha-Libeň, fond FOD, i. č. 1-7, krabice 1, *Zápis o převzetí správy a provozu frýdlantských okresních drah do správy čs. drah ředitelstvím státních drah v Hradci Králové* (leden 1925).



*Obrázek 73 a 74: Pohled na novoměstskou vodárnu směrem od kolejiště
a ke kolejišti⁴¹³*

Po válce byly z novoměstského nádraží vypravovány odsunové vlaky s německým obyvatelstvem. Přibližně z dvou tisíc původních obyvatel německé národnosti mohlo zůstat 120 lidí. Jednalo se především o textilní specialisty.⁴¹⁴

Na leteckých měřických snímcích z roku 1961 vidíme stát toalety, výpravnu a skladiště s rampou. K vodárně a skladu traťmistra přibyla podélná stavba (neznámého účelu). U jindřichovického zhlaví se pak nacházelo bývalé skladiště firmy *Klinger*.⁴¹⁵

Kromě vodárny najdeme dnes v Novém Městě obvodové zdi bývalého skladiště firmy *Klinger*, značně předělanou výpravnu, vedle níž se nachází poměrně nová technologická budova. (viz *Obrázek 75*) U frýdlantského zhlaví se pak rozprostírají současné uhelné sklady.

⁴¹³ Foto autor. Datum pořízení snímků: 15. 4. 2018

⁴¹⁴ FOGL, Miroslav, Ladislav CRHA a Radim ŘÍHA. *100 let trati Frýdlant v Čechách – Jindřichovice pod Smrkem*. Praha: SAXI, 2002, s. 22.

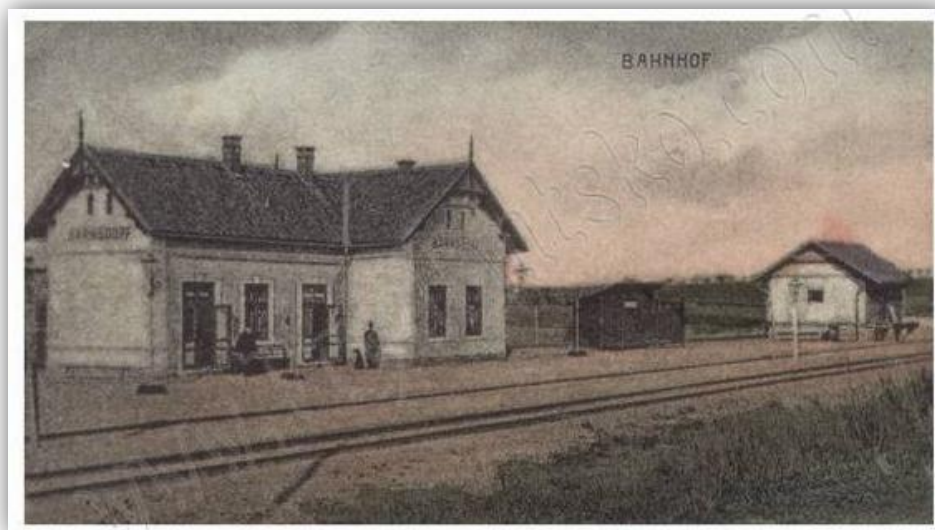
⁴¹⁵ ČESKÝ ÚŘAD ZEMĚMĚŘICKÝ A KATASTRÁLNÍ. Letecký měřický snímek 1961. *Národní archiv leteckých měřických snímků* [online]. Praha: Zeměměřický úřad [cit. 2019-07-11]. Dostupné z: https://lms.cuzk.cz/lms/lms_prehl_body_05.html?lastextent=-700601.21765601,-971324.20091324,-659018.26484019,-951324.20091324&rokod=1938&rokdo=1938#



Obrázek 75: Současná podoba výpravní budovy v Novém Městě pod Smrkem ⁴¹⁶

Horní Řasnice

V Horní Řasnici se měla nacházet obdobná stanice jako ve Frýdlantu předměstí, proto se při jejím budování vycházelo ze stejných plánů. (viz *Obrázek 60*) Přízemní šestiosou výpravnu s (dvouosým) rizalitem zdobila nárožní bosáž, pásová a průběžná podokenní římsa, štukové šambrány kolem oken a dveří (na které ve skutečnosti navazovaly středové klenáky). Střechu pak zdobila vyřezávaná věšadla. Dispoziční uspořádání vycházelo z téhož plánu. ⁴¹⁷



Obrázek 76: Výřez z pohlednice s vyobrazením výpravní budovy, dřevěných záchodů a skladiště v Horní Řasnici (zasláno roku 1907) ⁴¹⁸

⁴¹⁶ Foto autor. Datum pořízení snímku: 15. 4. 2018

⁴¹⁷ SŽDC Liberec, Správa pozemních staveb, *Aufnahmsgebäude Bärnsdorf u. Friedland-Vorstadt* [b.r.].
⁴¹⁸ JELÍNEK, Rostislav. Horní Řasnice. In: *Frýdlantsko – Jizerské hory* [online]. 2002-2016 [cit. 2019-07-15]. Dostupné z:

https://www.frydlantsko.com/data_Frydlantsko/Nove%20Mesto%20pod%20Smrkem/Nadrazi/Nadrazi.html

V zápise o převzetí správy a provozu *FOD* do správy ČSD v roce 1925 se uvádí, že se zde nacházela zděná přijímací budova, dřevěné skladiště se zděnou rampou a dřevěný záchod pro cestující. Na zastávce sídlil agent, který vykonával komerční službu za ubytování, 4 Kč denního platu a poplatku za doručování návštěví.⁴¹⁹

Na zastávce a nákladišti, kterým v roce 1934 Horní Řasnice byla, se nacházela studna, výpravna, záchody pro cestující, nákladové skladiště s rampou a sklad firmy *Förstner*.⁴²⁰

Letecké snímky z první poloviny 60. let přináší pohled na tehdejší stanici. Nově se objevuje vedle přijímací budovy (směrem k Novému Městu) drobná stavba.⁴²¹ Na fotografii z roku 1973 vidíme, že se tehdy ještě ve stanici nalézaly dřevěné toalety.⁴²² Dřevěné skladiště s rampou vydrželo v Horní Řasnici do 80. let, kdy bylo strženo.⁴²³

Dnes bychom v Horní Řasnici spatřili poměrně dobře zachovalou přijímací budovu, která slouží k rekreaci. Cestující najdou zázemí v plechovém přístřešku o kousek dál.



Obrázek 77: Současná podoba čekárny a výpravní budovy v Horní Řasnici⁴²⁴

⁴¹⁹ Archiv ČD Praha-Libeň, fond FOD, i. č. 1-7, krabice 1, *Zápis o převzetí správy a provozu frýdlantských okresních drah do správy čs. drah ředitelstvím státních drah v Hradci Králové* (leden 1925).

⁴²⁰ Archiv ČD Praha-Libeň, fond FOD, i. č. 62, krabice 47, *Zast. a nákl. Bernsdorf* (1934).

⁴²¹ ČESKÝ ÚŘAD ZEMĚMĚŘICKÝ A KATASTRÁLNÍ. Letecký měřický snímek 1961. *Národní archiv leteckých měřických snímků* [online]. Praha: Zeměměřický úřad [cit. 2019-07-11]. Dostupné z: https://lms.cuzk.cz/lms/lms_prehl_body_05.html?lastextent=-700601.21765601,-971324.20091324,-659018.26484019,-951324.20091324&rokod=1938&rokdo=1938#

⁴²² FOGL, Miroslav, Ladislav CRHA a Radim ŘÍHA. *100 let trati Frýdlant v Čechách – Jindřichovice pod Smrkem*. Praha: SAXI, 2002, s. 25.

⁴²³ Tamtéž, s. 47.

⁴²⁴ Foto autor. Datum pořízení snímku: 15. 4. 2018

Jindřichovice pod Smrkem-Skanzen

Ze zápisu týkajícího se převzetí stanice ČSD v roce 1925 se dozvídáme, že v osobní zastávce *Wünschendorf* nacházela dřevěná čekárna krytá lepenkou. Nechala jí vybudovat obec, která pečovala o její údržbu. Zastávka nebyla obsazena, lístky se prodávaly ve vlaku.⁴²⁵ Na kolejovém plánu z 30. let je patrné, že se na konci nástupiště nacházela podélná čekárna.⁴²⁶

Za druhé světové války – v roce 1943 původní čekárnu nahradila nová zděná budova.⁴²⁷ Skutečná podoba se od plánu vypracovaného *Německými říšskými drahami* lišila.⁴²⁸ Zrealizována byla mohutnější stavba s krytým přístřeškem. V roce 1947 se dočkala zastávka počeštěného názvu, a to Srbská.

Na leteckých měřických snímcích z počátku 60. let vidíme, že se zastávka nezměnila, stále se v ní nacházela pouze čekárenská budova.⁴²⁹ A stejné je to i dnes. Liší se jen jméno zastávky, které se přeměnilo na Jindřichovice pod Smrkem-Skanzen. (viz Obrázek 79)



Obrázek 78: Čekárna na zastávce u obce Srbská
(dnes Jindřichovice pod Smrkem-Skanzen)⁴³⁰

⁴²⁵ Archiv ČD Praha-Libeň, fond FOD, i. č. 1-7, krabice 1, *Zápis o převzetí správy a provozu frýdlantských okresních drah do správy čs. drah ředitelstvím státních drah v Hradci Králové* (leden 1925).

⁴²⁶ Tamtéž, i. č. 62, krabice 47, *Zastávka Wünschendorf* (1930-1936).

⁴²⁷ FOGL, Miroslav, Ladislav CRHA a Radim ŘÍHA. *100 let trati Frýdlant v Čechách – Jindřichovice pod Smrkem*. Praha: SAXI, 2002, s. 21.

⁴²⁸ Tamtéž, s. 48.

⁴²⁹ ČESKÝ ÚŘAD ZEMĚMĚŘICKÝ A KATASTRÁLNÍ. Letecký měřický snímek 1961. *Národní archiv leteckých měřických snímků* [online]. Praha: Zeměměřický úřad [cit. 2019-07-11]. Dostupné z: https://lms.cuzk.cz/lms/lms_prehl_body_05.html?lastextent=-700601.21765601,-971324.20091324,-659018.26484019,-951324.20091324&rokod=1938&rokdo=1938#

⁴³⁰ Železniční muzeum FOD, sbírka fotografií, Srbská zastávka – čekárna [b.r.].



Obrázek 79: Současná podoba čekárna na zastávce Jindřichovice pod Smrkem-Skanzen⁴³¹

Jindřichovice pod Smrkem

Stejně jako u přijímací budovy v Novém Městě, ani u té jindřichovické nemáme bohužel v současné době k dispozici stavební plány, které by nám vyobrazovaly prapůvodní podobu a uspořádání objektu. Na základě výřezu z pohlednice se můžeme domnívat, že se jindřichovická stanice mohla v počátcích svého fungování chlubit patrovou výpravnou s rizalitem, která vycházela nejspíše ze stejných plánů jako výpravní budova v Novém Městě.⁴³²



Obrázek 80: Výřez z pohlednice vyobrazující výpravní budovu v Jindřichovicích (posláno roku 1904)⁴³³

⁴³¹ Foto autor. Datum pořízení snímku: 15. 4. 2018

⁴³² FOGL, Miroslav, Ladislav CRHA a Radim ŘÍHA. 100 let trati Frýdlant v Čechách – Jindřichovice pod Smrkem. Praha: SAXI, 2002, s. 7.

⁴³³ JELÍNEK, Rostislav. Jindřichovice pod Smrkem. In: Frýdlantsko – Jizerské hory [online]. 2002-2016 [cit. 2019-07-15]. Dostupné z: http://www.frydlantsko.com/data_Frydlantsko/hlavni.html

V roce 1904 proběhla přestavba při níž se jindřichovická výpravní budova dočkala velkého rozšíření.⁴³⁴ To bylo bezesporu spjaté s počátkem příhraniční dopravy na podzim roku 1904.⁴³⁵

Zápis o převzetí správy a provozu FOD do rukou ČSD popisuje, že se v přípojně stanici Jindřichovice pod Smrkem v polovině 20. let nacházela jednopatrová přijímací budova s přízemním přístavkem pro vyclívání, nákladní a celní skladiště z hrázdného zdiva se zděnou rampou, zděná budova pro železnou vodní nádrž, studna s pulzometrem a potrubím k vodním jeřábům, zděná přízemní kůlna pro vlastní stroje, dvě dřevěné kůlny na uhlí, můstková váha pro 25 tun, volně stojící dřevěný záchod pro cestující a záchod pro dělníky. V tupé koleji číslo V se pak nacházela točna o průměru 8 metrů. Službu ve stanici obstarával: úředník jako přednosta, dva staniční dozorcí, jedna výpomocná kancelářská síla, dva výhybkáři a staniční dělník. Jindřichovická domovská stanice jízdního personálu čítala vrchního průvodčího, dva vlastní průvodčí (vesměs pro službu vlakvedoucích), strojvedoucího, strojního topiče, dva topiče a výpomocného topiče.⁴³⁶



Obrázek 81: Pohled na přestavěnou výpravní budovu v Jindřichovicích pod Smrkem (z roku 1922)⁴³⁷

⁴³⁴ FOGL, Miroslav, Ladislav CRHA a Radim ŘÍHA. *100 let trati Frýdlant v Čechách – Jindřichovice pod Smrkem*. Praha: SAXI, 2002, s. Příloha 3.

⁴³⁵ JELEN, Miroslav. *Zrušené železniční tratě v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. Praha: Dokořán, 2009, s. 128.

⁴³⁶ Archiv ČD Praha-Libeň, fond FOD, i. č. 1-7, krabice 1, *Zápis o převzetí správy a provozu frýdlantských okresních drah do správy čs. drah ředitelstvím státních drah v Hradci Králové* (leden 1925).

⁴³⁷ LEŠTINSKÝ, Mojmír, soukromá sbírka, Jindřichovice. Reprodukce fotografie (1922).

Začátkem června 1931 došlo v jindřichovické staniční budově ke zranění tří zaměstnanců. Do budovy uhořel blesk, který zničil dopravní kancelář.⁴³⁸

Z kolejového plánu z roku 1934 je patrné, že se u libereckého zhlaví nacházela výtopna se dvěma stáními, studna, vodní jeřáb a skladiště uhlí. Naproti přes kolejiště se rozprostíraly velké sklady uhlí. Vedle nich ležela rampa, komplex skladišť skládající se ze: skladu ČSD, celního skladu ČSD, celní výpravny a říšskoněmeckého celního skladiště. U skladů stále vozová váha. Dále bychom ve stanici našli skladiště uhlí, volně stojící záchody, přijímací budovu a směrem k říšské hranici celní úřední obytnou budovu. Naproti obytné budově směrem přes kolejiště měla své místo točna.⁴³⁹

Jindřichovická remíza se od ostatních výtopen FOD lišila. Přestože se v plánech nachází vyobrazena s omítnutým zdívem, lizénovými rámy a zvýrazňujícími římsami,⁴⁴⁰ její realizace dopadla jinak. Stavba z režného cihlového zdiva vznikla na základě norem pruských železnic.⁴⁴¹



Obrázek 82: Lokomotivní remíza v Jindřichovicích pod Smrkem (v roce 1981)⁴⁴²

⁴³⁸ FOGL, Miroslav, Ladislav CRHA a Radim ŘÍHA. *100 let trati Frýdlant v Čechách – Jindřichovice pod Smrkem*. Praha: SAXI, 2002, s. 18.

⁴³⁹ Archiv ČD Praha-Libeň, fond FOD, i. č. 62, krabice 47, *Stanice Jindřichovice pod Smrkem* (1934).

⁴⁴⁰ FOGL, Miroslav, Ladislav CRHA a Radim ŘÍHA. *100 let trati Frýdlant v Čechách – Jindřichovice pod Smrkem*. Praha: SAXI, 2002, s. Příloha 2.

⁴⁴¹ FREIWILLIG, Petr. *Technické stavby Frýdlantska: dopravní stavby a objekty, cihlářství a cihelny, zámecký pivovar*. Liberec: Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Liberci, 2011, s. 43.

⁴⁴² OVSENÁK, Petr, soukromá sbírka, Jindřichovice pod Smrkem – výtopna. Fotografie (17. 7. 1981).

Po Mnichovské dohodě a odevzdání pohraničí nebylo v Jindřichovicích zapotřebí provozovat celní úřady. Prostory se tak dočkaly předělání na služební byty.⁴⁴³ Po válce se již neobnovil přeshraniční provoz a objekty začaly chátrat.

Na leteckých snímcích z roku 1961 vidíme poměrně dobře zachovalou stanici. Chybí zde však točna a pravděpodobně i studna s vodním jeřábem.⁴⁴⁴ V 70. letech snesly ČSD poslední zbylé nepoužívané koleje směrem ke státní hranici s Polskem.⁴⁴⁵

Po roce 1988 přestaly zajíždět motorové vozy k remíze, což předznamenalo její konec. V polovině 90. let byla snesena velká část kolejiště.⁴⁴⁶



Obrázek 83: Současný stav remízy v Jindřichovicích pod Smrkem⁴⁴⁷

Dnes bychom v Jindřichovicích našli zpustlou výpravnu, rozpadlou výtopnu a chátrající obytnou budovu.

⁴⁴³ FOGL, Miroslav, Ladislav CRHA a Radim ŘÍHA. *100 let trati Frýdlant v Čechách – Jindřichovice pod Smrkem*. Praha: SAXI, 2002, s. 20.

⁴⁴⁴ ČESKÝ ÚŘAD ZEMĚMĚŘICKÝ A KATASTRÁLNÍ. Letecký měřický snímek 1961. *Národní archiv leteckých měřických snímků* [online]. Praha: Zeměměřický úřad [cit. 2019-07-11]. Dostupné z: https://lms.cuzk.cz/lms/lms_prehl_body_05.html?lastextent=-700601.21765601,-971324.20091324,-659018.26484019,-951324.20091324&rokod=1938&rokdo=1938#

⁴⁴⁵ FOGL, Miroslav, Ladislav CRHA a Radim ŘÍHA. *100 let trati Frýdlant v Čechách – Jindřichovice pod Smrkem*. Praha: SAXI, 2002, s. 50-51.

⁴⁴⁶ Tamtéž, s. 33.

⁴⁴⁷ Foto autor. Datum pořízení snímku: 15. 4. 2018



*Obrázek 84: Současný stav výpravní budovy v Jindřichovicích pod Smrkem*⁴⁴⁸

⁴⁴⁸ Foto autor. Datum pořízení snímku: 15. 4. 2018

3 Porovnání s jinými místními drahami

Na přelomu 19. a 20. století vznikají na území Českého království v hojném počtu i jiné místní dráhy. Od roku 1893 bylo během následujících třinácti let postaveno na 2 315 kilometrů nových tratí. Řada lokálek vyrostla tam, kde nebyly tak náročné technické podmínky pro stavbu železnice. Přesto se objevilo nemálo tratí, které vznikaly v těžce přístupném terénu a čelily mnoha terénním nerovnostem.⁴⁴⁹ Zmiňme pro porovnání alespoň některé z místních drah vzniklých v (přibližně) stejném období jako tratě *FOD*.

Jednou z takových byla trať z Liberce do Jablonce nad Nisou (německy *Gablonz*), respektive do Tanvaldu (německy *Tannwald*). Průmyslové podniky podél Lužické Nisy (německy *Lausitzer Neiße*, polsky Nysa Łużycka) a dalších jizerskohorských vodních toků neměly k dispozici železniční spojení, které by nutně potřebovaly zejména kvůli dodávce uhlí do sklářských a slévačských hutí. V říjnu 1882 vznikl v Jablonci z důvodu prosazení stavby dráhy spolek. Do něho vstoupila v průběhu roku 1884 vídeňská firma *Lindhein a comp.*⁴⁵⁰ Firma požádala Ministerstvo pro obchod a národní hospodářství o udělení koncese. Ministerstvo souhlasilo s provedením přípravných prací a po revizi trasy udělilo předběžné povolení ke stavbě. K udělení samotné koncese pro výstavbu tratě z Liberce do Jablonce došlo v červenci 1886. Za rok na podzim se ujala výstavby u této příležitosti vzniklá železniční společnost *Liberecko-jablonecko-tanvaldská dráha* (německy *Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn*, zkratka *RGTE*). Od roku 1888 byl na trati Liberec – Jablonec nad Nisou zahájen pravidelný provoz. V první polovině 90. let 19. století dosáhla trať až k Tanvaldu.⁴⁵¹ V roce 1902 se dočkala prodloužení do Kořenova (dříve Polubný, německy *Grünthal*), kde navazovala na síť pruských železnic. Jelikož se jednalo o úsek trati v prudkém horském terénu, byla použita Abtova ozubnice dvouhřebenového systému, která pomohla popasovat se s velkým výškovým rozdílem. Po druhé světové válce měla trať na mále. V listopadu 1945 došlo k uzavření železničního přechodu s Polskem.⁴⁵² Závěrem srpna 2010 se dočkala obnovení

⁴⁴⁹ KREJČÍŘÍK, Mojmir. *Po stopách našich železnic*. Praha: Nadas, 1991, s. 139.

⁴⁵⁰ BLATNÍK, Pavel. *Počátky lokální železniční dopravy v severovýchodních Čechách*. Praha: Klika, 2017, s. 45- 48.

⁴⁵¹ ČECH, Richard. Počátky železniční dopravy na severu Čech. In: *Ročenka Ještědsko-jizerského spolku*. Liberec: Nakladatelství Petr Polda, 2013. Dvanáctý ročník, s. 259-270.

⁴⁵² PROKEŠ, Petr. Historie tratí. In: *Zubačka* [online]. 2005-03-15 [cit 2019-07-16]. Dostupné z: <http://www.zubacka.cz/index.php/zubacka/o-trati/63-historie-trati>

pravidelná přeshraniční doprava.⁴⁵³ Trať využívají ve všední dny zejména studenti a pracující, o víkendech pak turisté mířící do Jizerských hor a do Krkonoš směrem na Harrachov (německy *Harrachsdorf*). Některé z vlaků dokonce pokračují do polské Sklářské Poruby (polsky Szklarska Poręba, německy *Schreiberhau*), která se díky znovuoobnovení železničního hraničního přechodu mezi zeměmi stala dostupnější.

Hovoříme-li o této železniční trati, jistě bychom neměli opomenout zmínit projekt obnovy kořenovské lokomotivní remízy. Výtopna chátrala do roku 2015, tehdy z ní zbyly už jen obvodové zdi. Spolek místních nadšenců se však pustil do záchrany objektu – sehnal finanční prostředky a dosáhl na grant. Při opravě se vycházelo z původních plánů remízy. Ustoupit se muselo z realizace ocelové střechy, kterou dnešní stavební normy nepovolily. Od roku 2016 zrekonstruovaná remíza stále plní funkci stání pro (dnes již historické) vozy. Nově slouží i jako příležitostní výstavní prostor a prostor pro pořádání kulturních akcí.⁴⁵⁴



Obrázek 85: Současná podoba výtopny v Kořenově ⁴⁵⁵

⁴⁵³ Obnovená trať již slouží cestujícím. In: *Harrachov* [online]. 2010-08-28 [cit 2019-07-16]. Dostupné z: <http://www.harrachov.cz/clanky-detail.asp?NewsID=804>

⁴⁵⁴ ČESKÁ KOMORA ARCHITEKTŮ. ALEJ – architektonický ateliér: rekonstrukce výtopny Kořenov. In: *Česká cena za architekturu* [online]. 2016 [cit 2019-07-16]. Dostupné z: <https://ceskacenaazaarchitekturu.cz/projekty/2018/rekonstrukce-vytopny-korenov/>

⁴⁵⁵ Tamtéž.

Nyní se přesuňme do moravské enklávy ve Slezsku – do Osoblažského výběžku. I zde vyvstala v druhé polovině 19. století potřeba železničního spojení, které by usnadňovalo provoz osoblažskému cukrovaru. Cukrovar v Osoblaze (německy *Hotzenplotz*) zprvu usiloval o výstavbu trati směrem na severozápad, kde by se mohl napojit na již stávající slezskou železniční síť ve městě Prudník (polsky Prudnik, německy *Neustadt*).

Nápad se však nesetkal s přijetím ze strany rakouských úřadů, kterým vadilo napojení na cizí trať. Po deseti letech peripetií a dohadů nakonec svítla naděje. Z Osoblahy mohla být vybudována úzkorozchodná trať směrem na jih k Albrechticím (německy *Olbersdorf*). Po revizi trasy v roce 1897 však bylo rozhodnuto, že osoblažská trať zamíří na východ k Třemešné (německy *Röwersdorf*), která už železničním spojením disponovala. V říjnu 1897 proběhla politická pochůzka, v lednu dalšího roku došlo ke schválení stavby a na jaře k započetí stavebních prací.⁴⁵⁶

Po druhé světové válce se několikrát jednalo o zrušení provozu – poprvé v 50. letech z důvodu nevyhovujícího vozového parku. Podruhé v 70. letech, když zavládla vlna rušení úzkokolejek v Československu. Kromě heřmanické byla zrušena např. slovenská trať Ružomberok – Korytnica kúpele. Naposledy pak hrozilo ukončení provozu z důvodu špatného stavu železničního svršku v polovině 80. let. V druhé polovině 80. let však došlo ke generální opravě, a tak se mohla Osoblažka zachovat až do dnešních dnů, kdy láká turisty ke svezení.⁴⁵⁷



Obrázek 86: Současná podoba výtopny v Osoblaze ⁴⁵⁸

⁴⁵⁶ SLEZSKÉ ZEMSKÉ DRÁHY. Historie trati Třemešná ve Slezsku – Osoblaha. In: *Osoblažská úzkokolejka* [online]. 2008-2018 [cit 2019-07-16]. Dostupné z: <http://www.osoblazsko.com/historie>
⁴⁵⁷ Tamtéž.

⁴⁵⁸ Foto autor. Datum pořízení snímku: 3. 8. 2017

ZÁVĚR

Společnost Frýdlantské okresní dráhy stála u zrodu tří železničních tratí – dvou normálněrozchodných a jedné úzkorozchodné. Tyto tratě budované na přelomu 19. a 20. století napomohly rozvoji průmyslu na Frýdlantsku. Bílopotocká a heřmanická trať se dočkaly zahájení pravidelného provozu v roce 1900, jindřichovická o dva roky později.

Podíváme-li se na původní podobu výpravních budov, zastávek, skladišť, lokomotivních remíz apod. všimneme si u našich předků smyslu pro praktičnost, ale i jednoduchost, střízlivost, která se snoubí s líbivostí. Vrchní inženýr Markus Roth stál u zrození těchto staničních objektů, které mají podobný charakter, jen se občas liší v architektonických detailech.

S rostoucí potřebou přepravy zboží a osob se zjistilo, že mnoho budov (zejména skladovacích prostor) bylo poddimenzováno, proto dochází v některých stanicích již záhy k přístavbám či přestavbám. Zpočátku vidíme snahu dodržovat stejný architektonický styl, později se od této zvyklosti upouští.

Velkou ránu zasadila železnici na Frýdlantsku hospodářská krize ve 30. letech, kdy s poklesem průmyslové výroby šel ruku v ruce pokles železniční přepravy. Za druhé světové války se velká část železničního svršku dočkala oprav, někde bohužel zbytečně. Po konci války nebyly obnoveny železniční hraniční přechody v Heřmanicích a Jindřichovicích. Domnívám se, že právě tato událost měla zásadní dopad na další vývoj tratí na Frýdlantsku. Nejlépe na tom byla trať bílopotocká, která stále lákala turisty – do hor, do lázní a na Hejnickou pouť.

V lednu 1976 byl definitivně ukončen provoz na Heřmaničce z důvodu velmi špatného technického stavu. Konec parních lokomotiv (v 80. letech 20. století) předznamenal úpadek staničních objektů s nimi spojenými – postupně začaly chátrat výtopny, vodárny, kůlny na uhlí apod. S nástupem nových zabezpečovacích zařízení, systémů a centralizace dispečerských stanovišť postupně mizí různorodá povolání spjatá se železnici (výhybkáři, hradlaři, výpravčí atd.). Staniční objekty budované zejména pro ně, ať už k výkonu služby či k bydlení, přestaly plnit svou původní funkci. Nová jim byla dána málokde.

Zub času si vybral svoji daň. Spousta staničních objektů FOD je na pokraji své životnosti, někdy už dávno za. Turisticky rušné stanice se v posledních letech dočkaly modernizace. Z pohledu kulturně-historického ne vždy proběhly rekonstrukce zdárně,

neboť budovy přišly např. během zateplení o charakteristické architektonické prvky. V rámci modernizace byly některé staniční objekty dokonce srovnány se zemí (např. výpravní budova v Luhu pod Smrkem či strážní domek v Raspenavě).

U kořenovské a osoblažské trati můžeme nalézt inspiraci ke zlepšení stavu některých objektů místních drah, či dokonce k jejich záchraně. Důležitou roli hraje turistický ruch, lákadla na návštěvníky – těmi můžou být železniční muzea, jízdy historickými vláčky. Cestu k záchraně zbylých staničních objektů spatřuji v konverzi – zachování podstaty původního objektu, avšak ve vložení nové funkce (např. zřízení obytných prostor, obchodních či administrativních).

Snahy o konverzi jsou patrné u některých objektů FOD již nyní. U železničního přejezdu v Dětrichově nalezneme v jedné zahrádce u rodinného domku zachovalý a opečovávaný kousek úzkorozchodné úvratě, ve frýdlantském depu sídlí železniční muzeum a frýdlantské výpravní budově místní dráhy se rýsuje také slibná budoucnost.

Domnívám se, že i dnes má stále smysl a cenu pokoušet se zachovat regionálně významné technické památky, které nám přinášejí svědectví o železniční dopravě, technické vyspělosti, architektonickém cítění, kultuře bydlení atd. I staré nádraží může být cenným historickým pramenem, svědkem každodennosti a minulosti pro budoucí generace.

Seznam pramenů a literatury

Archivní dokumenty

- Archiv Českých drah Praha-Libeň,
 - fond FOD, inventární číslo 1-7, krabice 1,
Fortschritts-Längenprofil: Localbahn Friedland – Hermsdorf (červenec 1899).
Generalprojekt: Lokalbahn Friedland – Neustadt – Heinersdorf – Landesgrenze (květen 1895).
Protokoll: Lokalbahn Friedland in Böhmen nach Heinersdorf (červen 1900).
Zápis o převzetí správy a provozu frýdlantských okresních drah do správy čs. drah ředitelstvím státních drah v Hradci Králové (leden 1925).
Zastávka a nákl. Heřmanice u Fr. (1927-1936).
 - fond FOD, signatura 168-174, krabice 27,
Locomotiv-Remise Station Hermsdorf (březen 1899).
Project für die Erweiterung der Anschlussstation Raspenau-Liebwerda der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn (duben 1899).
 - fond FOD, inventární číslo 62, krabice 47,
Detailproject: Stationsplan Haindorf (červen 1895).
Detailproject: Stationsplan Mildeneichen (červen 1895).
Nové Město pod Smrkem (1934).
Stanice Bílý Potok pod Smr. (1927-1936).
Stanice Bílý Potok pod Smrkem (1926-1935).
Stanice Hejnice-Lázně Libverda (1935).
Stanice Jindřichovice pod Smrkem (1934).
Stanice Rückersdorf (1934).
Zast. a nákl. Bernsdorf (1934).
Zast. a nákl. Frýdlant předměstí (1934).
Zast. a nákl. Schönwald (1934).
Zastávka Mildeneichen (1935).
Zastávka Schönwald-bažant. (1945).
Zastávka Wünschendorf (1930-1936).
- Městské muzeum Frýdlant
 - sbírka fotografií, inventární číslo 679,
Bahnhof der S.N.D.V.B. Station Friedland, Lienie Seidenberg - Reichenberg (1873).

■ Národní archiv v Praze,

– fond Generální inspekce rakouských drah, karton 1095-1096,

Aufnahmsgebäude Mildenau und Haindorf (únor 1899).

Aufnahmsgebäude Weissbach (únor 1899).

Bahnerhaltungs-Magazin: Station Weissbach (únor 1899).

Erweiterung des Güterschuppens in der Station Weissbach (únor 1908).

Güterschuppen und Verladerampe: Station Weissbach (únor 1899).

Halte-u. Verladestelle Mildeneichen (červen 1899).

Kohlenschuppen: Weissbach (únor 1899).

Locomotiv-Remise in der Station Weissbach (únor 1899).

Lokalbahn Raspenau – Weissbach: Detailproject. Situationsplan (červen 1895).

Lokalbahn Raspenau – Weissbach: Detailproject. Specialkarte (červen 1895).

Lokalbahn Raspenau – Weissbach: Detailproject. Stationsplan Weissbach (červen 1895).

Passagierabort in der Haltestelle Mildeneichen (duben 1912).

Plan für eine elektrische Lichtanlage in der Station Mildenau (březen-duben 1911).

Plan zu eine Anbau an den Guterschuppen der Station Mildenau (květen 1906).

Protokoll: Lokalbahn Raspenau – Weissbach (podzim 1898 až leden 1899).

Schleppgeleise zum Kohlenplatz der Firma Anton Richter Söhne in Mildenau (červen 1900).

Station Mildenau (červen 1899).

Station Mildenau (duben 1900).

Station Weissbach (červen 1899).

Wartehalle: Halte und Verladestelle Mildeneichen (duben 1900).

– fond Generální inspekce rakouských drah, karton 1368-1369,

Aufnahmsgebäude der Grenzstation Hermsdorf (duben 1899).

Aufnahmsgebäude Friedland (únor 1899).

Aufnahmsgebäude in Kunnerdorf u. Dittersbach (únor 1899).

Bahnerhaltungs-Magazin in der Sation Dittersbach (únor 1899).

Bahnzeichen (srpen 1900).

Freistehender Passagagierabort Grenzstation Hermsdorf (červen 1901).

Güterschuppen und Verladerampe Friedland (únor 1899).

Güterschupfen für die Haltestelle Mildeneichen (březen 1901).

Halte- u. Verladestelle Hermsdorf (červen 1901).

Halte- u. Verladestelle Hermsdorf (únor 1899).

Kohlenschuppen Station Friedland (březen 1900).

Locomotiv-Remise Station Hemrsdorf: 3 Stände für Österreichischen-, 1 Stand für Säch[s]ischen Betrieb (září 1899).

Lokalbahn Friedland – Hermsdorf: Situation (srpen 1898).

Lokalbahn Friedland – Markersdorf: Generalprojekt. No. 4. Situations-Plan (prosinec 1895).

Lokalbahn Friedland – Neustadt – Heinersdorf – Landesgrenze: Generalprojekt. No. 1.
Generalstabs-Karte (květen 1895).

Protokoll: Lokalbahn Friedland – Hermsdorf (prosinec 1898 až leden 1899).

Situation der Grenzstation Hermsdorf (září 1899).

Station Dittersbach (červen 1901).

Station Dittersbach (únor 1899).

Station Friedland (březen 1900).

Station Friedland Localbahn (červen 1901).

Station Friedland-Localbahn (červenec 1899).

Station Haindorf [b.r.].

Station Kunnersdorf (únor 1899).

Topografische Karte (březen 1899).

– fond Sběrka staničních kronik, inventární číslo 978,

Pamětní knihy železničních stanic ČSD: Bílý Potok pod Smrkem (1918-1945).

Pamětní knihy železničních stanic ČSD: Heřmanice u Frýdlantu v Čechách (1918-1948).

Pamětní knihy železničních stanic ČSD: Raspenava (1918-1950).

Pamětní knihy železničních stanic ČSD: Raspenava. Fotografie (1930).

▪ Správa železniční dopravní cesty Liberec,

– Správa pozemních staveb,

Aufnahmegebäude Bärnsdorf u. Friedland-Vorstadt [b.r.].

Aufnahmegebäude Rückersdorf [b.r.].

Bf. Haindorf-Bad Lieberda: Empfangsgebäude – Erdgeschoss [b.r.].

Expertní posudek na jakostní stav dřevěné konstrukce krovu výpravní budovy ČD Frýdlant v Čechách (červen 2003).

Freistehender Passagierabort für Schönwald und Hegewald [b.r.].

Güterschuppen u. Verladerrampe für die Station Rückersdorf [b.r.].

Güterschuppen und Verladerrampe in der Station Haindorf (1910).

Hejnice – výstavba hygienického zařízení pro cestující: B. Souhrnné řešení stavby (říjen 1966).

Kohlenschuppen für den Vorstand der Station Rückersdorf (1902).

Návrh pro zavedení vodovodu v přijímací budově stanice Weißbach [b.r.].

Planzeichnung zur Erbauung einer Waschküche mit Schuppen-Anlage für die Dienstwohnung Auf Bf Haindorf [b.r.].

Rekonstrukce výpravní budovy ŽST Frýdlant v Čechách (2004).

Revitalizace objektu výpravní budovy Luh pod Smrkem (2009).

Revitalizace objektu výpravní budovy žel. stanice Hejnice (2009).

Revitalizace objektu žel. Bílý Potok: Bílý Potok – výpravní budova, skladová hala – zajišťovací stavební úpravy (2009).

Útulek traťmistra ve Frýdlantě v Č. předměstí [b.r.].

Verladerampe für die Haltestellen Schönwald und Hegewald [b.r.].

Wartehalle für die Haltestellen Schönwald und Hegewald [b.r.].

Zřízení nádražní restaurace z čekárny ve stanici Hejnice-Lázně Libverda pro nár. podnik

Liberecké nádražní restaurace v Liberci (1953).

▪ Státní oblastní archiv v Praze,

– fond ČD – FOD, Acta 129,

Wartehalle der Station Mildenau [1900].

– fond ČD – FOD, Acta 188,

Fortschritts-Längenprofil: Localbahn Raspenau – Weissbach (červenec 1899).

▪ Státní okresní archiv Liberec,

– fond AO Raspenava,

Lageplan 1 = 1000 (květen 1939).

– fond MÚ Frýdlant, karton 341,

Einladung für das Comité (prosinec 1869).

Prospect für den Bau einer Eisenbahn (září 1871).

▪ soukromé sbírky

– FOGL, Miroslav.

– JAROŠ, Miroslav.

– JUST, Karel.

– LEŠTINSKÝ, Mojmír.

– NOVÁK, Adam.

– OVSENÁK, Petr.

– ŘEPKA, Ondřej.

▪ Železniční muzeum FOD,

– sbírka fotografií,

Frýdlant v Čechách místní dráha [b.r.].

Hajniště – zastávka [b.r.].

Hejnice – výpravna [před rokem 1945].

Hěřmanice zastávka – čekárna [cca 60. léta 20. století].

Lužec pod Smrkem – čekárna [cca 1976].

Srbská zastávka – čekárna [b.r.].

– sbírka smluv a plánů,

Frýdlant v Čechách. Příloha přípojové smlouvy (1935).

Locomotiv Remise für die Station Friedland [b.r.].

Tištěné dokumenty

autocitace:

- JANKŮ, Kateřina. *Železniční stanice na Liberecku*. Liberec, 2016. Bakalářská práce. Technická univerzita v Liberci, Fakulta přírodovědně-humanitní a pedagogická, Katedra historie. 73 s.

monografie, vícesvazková díla, odborné práce, příspěvky ve sborníku, periodika, články apod.:

- ANDĚL, Rudolf et al. *Frýdlantsko: minulost a současnost kraje na úpatí Jizerských hor*. Liberec: Nakladatelství 555, 2002. 240 s. ISBN 80-86424-18-9.
- BERAN, Lukáš, ed. a Vladislava VALCHÁŘOVÁ, ed. *Industriál libereckého kraje: technické stavby a průmyslová architektura: průvodce*. Praha: ČVUT v Praze, Výzkumné centrum průmyslového dědictví, 2007. 281 s. ISBN 978-80-01-03798-0.
- BLATNÍK, Pavel. *Počátky lokální železniční dopravy v severovýchodních Čechách*. Praha: Klika, 2017. 171 s. ISBN 978-80-87373-74-3.
- BOROVCOVÁ, Alena. *Kulturní dědictví Severní dráhy císaře Ferdinanda*. Ostrava: Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Ostravě, 2012. 198 s. ISBN 978-80-85034-66-0.
- BOROVCOVÁ, Alena. *Kulturní dědictví Severní státní dráhy*. Ostrava: Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Ostravě, 2016. 272 s.
- BUFE, Siegfried a Heribert SCHRÖPFER. *Eisenbahnen im Sudetenland*. Wuppertal: Eisenbahn-Kurier e. V., 1975. 194 s.
- CRHA, Ladislav et al. *Raspenava – Bílý Potok pod Smrkem: 100 let 1900 – 2000*. Praha: SAXI, [2000]. 64 s.
- ČADA, Luděk et al. *Úzkorozchodná místní dráha Frýdlant v Čechách – Heřmanice*. Litoměřice: Vydavatelství dopravní literatury L. Čada, 2000. 127 s. Pohledy do dějin zrušených tratí, sv. 7. ISBN 80-902706-2-X.
- ČECH, Richard. Počátky železniční dopravy na severu Čech. In: *Ročenka Ještědsko-jizerského spolku*. Liberec: Nakladatelství Petr Polda, 2013. Dvanáctý ročník, s. 259-270. ISBN 978-80-87095-11-9.

- ČESKÉ DRÁHY. *Regionální jízdní řád ČD 2019*. 2018. 70 s.
- EDERER, Antonín. *První vlak z Pardubic do Liberce: k stému výročí dráhy*. Liberec: Krajské nakladatelství, 1959. 115 s.
- FOGL, Miroslav, Ladislav CRHA a Radim ŘÍHA. *100 let trati Frýdlant v Čechách – Jindřichovice pod Smrkem*. Praha: SAXI, 2002. 64 s.
- FREIWILLIG, Petr. Odpadní přádelna Karl Bienert junior v Bílém Potoce, The Karl Bienert Jr. Spinning Mill in Bílý Potok (Weissbach). In: BOROVCOVÁ, Alena et al. *Technické památky v Norsku a České republice, Technical Monuments in Norway and Czech Republic*. Ostrava: Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Ostravě, 2016, s. 165-171. ISBN 978-80-85034-89-9.
- FREIWILLIG, Petr. *Technické stavby Frýdlantska: dopravní stavby a objekty, cihlářství a cihelny, zámecký pivovar*. Liberec: Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Liberci, 2011. 127 s. ISBN 978-80-904852-2-8.
- FREIWILLIG, Petr a KOLKA, Miroslav. Výběr z nechtěného: příklady industriálních staveb v Libereckém kraji, zdemolovaných mezi lety 2010 a 2015. *Fontes Nissae, Prameny Nisy: historie, památky, umění*. Liberec: Technická univerzita v Liberci, 2015, roč. 16, č. 2, s. 79-93. ISSN 1213-5097.
- GAŠPARÍK, Jozef a Jiří KOLÁŘ. *Železniční doprava: technologie, řízení, grafikony a dalších 100 zajímavostí*. Praha: Grada, 2017. 432 s. ISBN 978-80-271-0058-3.
Dostupné také z:
https://books.google.cz/books?id=ZJE4DwAAQBAJ&pg=PA13&lpg=PA13&dq=sekvestra%C4%8Dn%C3%AD+z%C3%A1kon&source=bl&ots=mxO9N4Is-__&sig=ACfU3U0IjTrg8M8ViYUfnFjvk_SRCW5N3Q&hl=cs&sa=X&ved=2ahUKEwii2ZjUq5PgAhUMYVAKHRNZB5wQ6AEwA3oECAyQAQ#v=onepage&q&f=false
- HÁNĚL, Petr. *Řešení problematiky vzdělávání výpravčích*. Brno, 2015. Bakalářská práce. Masarykova univerzita v Brně, Pedagogická fakulta, Katedra fyziky, chemie a odborného vzdělávání. 50 s.
- HEROUT, Jaroslav. *Slabikář návštěvníků památek*. 2. doplněné vydání. Praha: Středisko státní památkové péče a ochrany přírody Středočeského kraje ve spolupráci s Propagační tvorbou, 1980. 317 s.
- HEROUT, Jaroslav. *Staletí kolem nás: přehled stavebních slohů*. 4. doplněné vydání. Praha: Panorama, 1981. 393 s.
- HLAVAČKA, Milan. *Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce*. Praha: Academia, 1990. 179 s. ISBN 80-200-0221-9.

- HLEDÍKOVÁ, Zdeňka, Jan JANÁK a Jan DOBEŠ. *Dějiny správy v českých zemích od počátků státu po současnost*. [2. vyd.]. Praha: Nakladatelství Lidové noviny, 2007. 570 s. ISBN 978-80-7106-906-5.
- HONS, Josef. *Dejiny dopravy na území ČSSR*. Bratislava: Alfa, 1975. 310 s.
- CHURANĚ, M. a I. BAKOŠ. *Generální inspekce rakouských drah: 1888 – 1918*. Inventář. Praha: Národní archiv, 1962. 108 s. Číslo pomůcky: 422.
Dostupné z: <http://www.badatelna.eu/fond/456/reprodukce/?zaznamId=386661&reproId=487868>
- JECH, Miroslav. Staré hlavičkové formuláře hejnických továren. *Hejnický zpravodaj*. [Hejnice]: Městský úřad Hejnice, 2014, č. 2, s. 18-19.
- JELEN, Miroslav. *Zrušené železniční tratě v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. Praha: Dokořán, 2009. 159 s. Bod. ISBN 978-80-7363-129-1.
- JINDRA, Zdeněk. *Hospodářský vzestup českých zemí od poloviny 18. století do konce monarchie*. Praha: Karolinum, 2015. 524 s. ISBN 978-80-246-2945-2.
Dostupné také z:
<https://books.google.cz/books?id=S7zbCwAAQBAJ&pg=PA66&lpg=PA66&dq=ministersk%C3%A9+na%C5%99%C3%ADzen%C3%AD+%C5%BEelezni%C4%8Dn%C3%AD+akci%C3%A9&source=bl&ots=6SCGIqX1Y7&sig=ACfU3U2HMK6u13MImeWp8V6OVbiDrlOoog&hl=cs&sa=X&ved=2ahUKEwiCv7Od-b3iAhWRKFAKHxEwC0cQ6AEwBHoECAkQAQ#v=onepage&q=ministersk%C3%A9+na%C5%99%C3%ADzen%C3%AD%20%C5%BEelezni%C4%8Dn%C3%AD%20akci%C3%A9&f=false>
- KARMAZÍNOVÁ, Marcela, Karel SÝKORA a Milan ŠMAK. *Konstrukce a dopravní stavby*. Brno: Vysoké učení technické v Brně, Fakulta stavební. 42 s.
Dostupné také z: <https://docplayer.cz/8672084-Konstrukce-a-dopravni-stavby.html>
- KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Česká nádraží: architektura a stavební vývoj. I. díl*. Litoměřice: Vydavatelství dopravní literatury, 2003. 162 s. Architektura. ISBN 80-902706-7-0.
- KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Česká nádraží: architektura a stavební vývoj. III. díl, první část*. Litoměřice: Vydavatelství dopravní literatury, 2009. 169 s. Architektura. ISBN 978-80-86765-09-9.
- KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Po stopách našich železnic*. Praha: Nadas, 1991. 279 s. Knihnice techniky a technologie železniční dopravy. ISBN 80-7030-061-2.
- KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Železniční móda: dějiny železničního stejnokroje v Českých zemích a na Slovensku*. Praha: Dokořán, 2003. 143 s. Bod. ISBN 80-86569-39-X.
- KROUPA, Marcel. *Přeshraniční železniční doprava na bývalé československo-německé, po roce 1945 československo-polské státní*

hranici v úseku Hrádek nad Nisou – Bohumín. Brno, 2012. Bakalářská práce. Masarykova univerzita v Brně, Filozofická fakulta, Ústav historie. 72 s.

- KUNT, Miroslav. Vývoj dopravního archivnictví v Československu se zvláštním zřetelem k archivům železničním. In: *Paginae historiae: sborník Státního ústředního archivu v Praze*. Praha: Státní ústřední archiv v Praze 4, 1996, s. 227-269.
Dostupné také z: <https://biblio.hiu.cas.cz/media-viewer?rootDirectory=1021>
- LINHART, Jiří et al. *Slovník cizích slov pro nové století*. Litvínov: Dialog, 2010. 412 s. ISBN 80-7382-006-4.
- MAS Frýdlantsko, z.s. [Místní akční skupina Frýdlant, zapsaný spolek]. *Program rozvoje obce 2015-2020: obec Habartice*.
Dostupné také z: <http://www.e-deska.cz/habartice/big/88493.pdf>
- MINISTERSTVO DOPRAVY. Odbor pozemních komunikací. *Propustky a mosty malých rozpětí: technické podmínky*. Brno: DIVYP, 2012. 85 s.
- PAVLÍČEK, Stanislav. *Naše lokálky: místní dráhy v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. Praha: Dokořán, 2002. 156 s. Bod. ISBN 80-86569-13-6.
- POKORNÝ, Jiří a Hynek ŠERTLER. *Mosty: část první*. Pardubice: Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera. 127 s.
Dostupné také z: http://vladimirsuchanek.upce.cz/files/Mosty_-_cast_1.pdf
- PROCHÁZKA, Jaromír. *Sylabus přednášky č. 9 z ING3: aplikace IG v mostním stavitelství*. Praha: České vysoké učení technické v Praze, 2014. 23 s.
Dostupné také z: http://k154.fsv.cvut.cz/vyuka/geodezie/ing3/Sylabus_ING3_09.pdf
- RYS, Karel, JAURYS KOLMANOVÁ Ludmila a Zdeněk HRDINA. *FOD – Frýdlantské okresní dráhy: (1895) 1898 – 1934 (1948)*. Inventář. Praha: České dráhy, 2012. Číslo pomůcky: D4.
- SCHRÖTTER, Josef a Jiří BOUDA. *Pozor, přijíždí vlak: zabezpečení a řízení dopravy na železnici*. Brno: CPress, 2015. 140 s. ISBN 978-80-264-0726-3.
- SKÝBOVÁ, Anna, Anita KŘEPELKOVÁ a Miroslav KUNT. *Zemský výbor Praha – Železniční oddělení: (1870) 1894 – 1925 (1931)*. Dílčí inventář. Praha: Národní archiv, 2006. 87 s. Číslo pomůcky: 1656.
Dostupné také z: <http://badatelna.eu/fond/2208/uvod/1621>

- SPOLEK ČESKÝCH ÚŘEDNÍKŮ ŽELEZNIČNÍCH. Názvoslovný odbor. *Německo-český železniční slovník*. Praha: Spolek českých úředníků železničních, 1911. xxvii, 620 s.
- SUCHÁ, Lucie. *Tradiční řemesla na Frýdlantsku a jejich vliv na cestovní ruch*. Liberec, 2008. Diplomová práce. Technická univerzita v Liberci, Fakulta přírodovědně-humanitní a pedagogická, Katedra geografie. 76 s.
- ŠMERDA, Viktor. *Hydraulický pohon nástavby kolejového pluhu*. Ostrava, 2009. Diplomová práce. Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava, Fakulta strojní, Konstrukční a procesní inženýrství. 59 s.
- ŠTĚPÁN, Miloslav. *Prehľadné dejiny československých železníc: 1824-1948*. Praha: Dopravní nakladatelství, 1958. 274 s.
- TAUCHEN, Jaromír. K některým ukázkám právní úpravy jazykového práva v první ČSR z německého pohledu. In: *Dny práva – 2008 – Days of Law*. Brno: Masarykova univerzita, 2008, s. 521-532. ISBN 978-80-210-4733-4.
Dostupné také z: <https://www.law.muni.cz/sborniky/dp08/files/pdf/SBORNIK.pdf>
- TAZBIREK, Pavel. *Vývoj železničního práva v českých zemích*. Brno, 2018. Diplomová práce. Masarykova univerzita v Brně, Právnická fakulta, Katedra dějin státu a práva. 99 s.
- VOKURKOVÁ, Tereza. Hranice velkopřemyslových podniků Frýdlantska. In: HOLUBEC, Pavel, ed. *Perspektivy území II: hranice a rozhraní*. Praha: ČVUT v Praze, Fakulta stavební, 2013, s. 58-67. ISBN 978-80-01-05339-3.
- VOKURKOVÁ, Tereza. Industriál na Frýdlantsku. In: HOLUBEC, Pavel, ed. *Člověk, stavba a územní plánování VII*. Praha: ČVUT v Praze, Fakulta stavební, 2013, s. 295-303. ISBN: 978-80-01-05225-9.
- WEBBER, Edward. *Technical Dictionary in Four Languages*. Berlin Heidelberg: Springer-Verlag, 1899, [reprint 2013]. 659 s. ISBN 978-3-662-23010-7.
Dostupné také z:
https://books.google.cz/books?id=c6r9CAAAQBAJ&pg=PA121&lpg=PA121&dq=cementrohre+slovn%C3%ADk&source=bl&ots=s25-5c7tEO&sig=dnkqjsgcg8PqMIsGNfTl_kA3dx8&hl=cs&sa=X&ved=2ahUKEwjy-_Or5fHfAhUSblAKHRe7Bc8Q6AEwCChOEAUQAQ#v=onepage&q=cementrohre%20slovn%C3%ADk&f=false

- ZBÍRAL, Robert. *Příručka psaní seminárních a jiných vysokoškolských odborných prací*. Praha: Linde, 2009. 159 s. ISBN 978-80-7201-779-9.

Elektronické dokumenty

- BARTNIK, Leszek. Historia linii kolejowej w Pobiednej (Meffersdorf). In: Wes Pobiedna. *Pobiedna* [online]. 2007-2018 [cit. 2019-05-08].
Dostupné z: http://www.pobiedna.pl/index.php?id=historia_kolej
- BIERNÁTOVÁ, Olga a Jan SKŮPA. Bibliografické odkazy a citace dokumentů dle ČSN ISO 690 (01 0197) platné od 1. dubna 2011. In: *Citace.com* [online]. Brno: Citace.com, 2011-09-02 [cit. 2019].
Dostupné z: <https://www.citace.com/CSN-ISO-690.pdf>
- BÍMA, Petr a ŠEBELKA, Jan. Děřichov. *Freedlantsko.eu* [online]. [cit. 2019-04-26]. Dostupné z: <https://www.frydlantsko.eu/mesta-a-obce-frydlantska/detrichov/>
- ČESKÁ KOMORA ARCHITEKTŮ. ALEJ – architektonický ateliér: rekonstrukce vytopny Kořenov. In: Česká cena za architekturu [online]. 2016 [cit 2019-07-16].
Dostupné z: <https://ceskacenaazaarchitekturu.cz/projekty/2018/rekonstrukce-vytopny-korenov/>
- DANĚK, Jan. *Mezilehlé stanice* [online]. Ostrava: Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava, Fakulta strojní [cit. 2019-06-19].
Dostupné z: <http://www.342.vsb.cz/dan10/podpory.htm>
- DRÁŽNÍ ÚŘAD. Aktuality. *Seznam zrušených vleček k 5.2.2019* [online]. 2019-02-08 [cit. 2019-07-13].
Dostupné z: https://www.ducr.cz/images/drurad/dokumenty/technici/2019_02_05_Seznam_zrusenych_vlecek.pdf
- JACURA, Martin a Lukáš TÝFA. *Infrastruktura kolejové dopravy: Téma č. 12 - Železniční dopravy, přepravní stanoviště a uzly* [online]. Praha: ČVUT v Praze, Fakulta dopravní [cit. 2019-06-17].
Dostupné z: <https://www.fd.cvut.cz/personal/tyfal/str/predmety/ikod-pr/ikod12.pdf>
- JACURA, Martin et al. *Dispozice a vybavení výpravní budovy na základě výstupu z Kategorizačního nástroje železničních tarifních bodů*. Praha: ČVUT v Praze, Fakulta dopravní, 2014. 40 s.
Dostupné také z: http://vlaky-sgs.fd.cvut.cz/data/vystupy-mj/dispozice_vybaveni_vb.pdf
- JELÍNEK, Rostislav. Nové Město pod Smrkem: nádraží. In: *Frydlantsko – Jizerské hory* [online]. 2002-2016 [cit. 2019-07-15].

Dostupné z:

https://www.frydlantsko.com/data_Frydlantsko/Nove%20Mesto%20pod%20Smrkem/Nadrazi/Nadrazi.html

- FREIWILLIG, Petr. Rolffs, Tiba, Slezan... Rekviem za frýdlantskou tiskárnu textilu. In: FOJTOVÁ, Romana et al. *LIBEREC-REICHENBERG: architektura na severu Čech* [online]. 2014-10-10 [cit. 2019-04-28].

Dostupné z: <http://liberec-reichenberg.net/clanky/cist/nazev/85-rolffs-tiba-slezan%E2%80%A6rekviem-za-frydlantskou-tiskarnu-textilu>

- JELÍNEK, Rostislav. Horní Řasnice. In: Frýdlantsko – Jizerské hory [online]. 2002-2016 [cit. 2019-07-15].

Dostupné z:

https://www.frydlantsko.com/data_Frydlantsko/Nove%20Mesto%20pod%20Smrkem/Nadrazi/Nadrazi.html

- JIZERSKOHORSKÉ TECHNICKÉ MUZEUM. Historie továrny a obce. *Jizerskohorské technické muzeum* [online]. Design Point. 2019 [cit. 2019-04-26].

Dostupné z: <https://www.muzeumjizerky.cz/historie-tovarny-a-obce>

- KRAJČOVIČ, Marián. *Železniční stavitelství: příprava přednášek* [online]. Ostrava: Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava, Fakulta stavební [cit. 2019-07-07]. 56 s.

Dostupné z:

http://fast10.vsb.cz/krajcovic/!prezencni/!dopravni_a_hydrotechnicke_stavby/pomucky_k_reseni/pdf/ZELEZNICNI_DOPRAVA_DaHS.pdf

- LIBERECKÝ KRAJ. Geomorfologie. *Geoportál Libereckého kraje: mapový portál nejen o životním prostředí* [online]. Odbor životního prostředí a zemědělství Libereckého kraje. [cit. 2019-04-26].

Dostupné z: <https://geoportal.kraj-lbc.cz/geomorfologie>

- NOVOTNÝ, Vojtěch. *Projektování kolejové dopravy: cvičení z předmětu I2PKD*. Úloha 1: Návrh jednokolejné železniční tratě [online]. Praha: ČVUT v Praze, Fakulta dopravní [cit. 2019-05-31].

Dostupné z: <https://www.fd.cvut.cz/personal/novotvo4/wp-content/uploads/2014/02/PKD-cvi%C4%8Den%C3%AD-5-download.pdf>

- NOVOTNÝ, Vojtěch. *Projektování kolejové dopravy: cvičení z předmětu I2PKD*. Úloha 2: Železniční stanice dopravní schéma stanice [online]. Praha: ČVUT v Praze, Fakulta dopravní [cit. 2019-06-17].

Dostupné z: <https://www.fd.cvut.cz/personal/novotvo4/wp-content/uploads/2014/02/PKD-cvi%C4%8Den%C3%AD-7-download.pdf>

- OBECNÍ ÚŘAD LÁZNĚ LIBVERDA. Lázně Libverda. 22.10.2009 – *Požár u železniční stanice v Bílém Potoce pod Smrkem* [online]. 2009-10-25 [cit. 2019-07-13].
Dostupné z: <http://www.laznelibverda.cz/cs/sbor-dobrovolnych-hasicu/zasahy/22-10-2009-pozar-u-zeleznicni-stanice-v-bilem-potoce-pod-smrkem.html>
- Obnovená trať již slouží cestujícím. In: Harrachov [online]. 2010-08-28 [cit 2019-07-16]. Dostupné z: <http://www.harrachov.cz/clanky-detail.asp?NewsID=804>
- ÖSTERREICHISCHE NATIONALBIBLIOTHEK. *ALEX: Historische Rechts- und Gesetzestexte Online* [online]. Österreichische Nationalbibliothek, 2011 [cit. 2019-01-03, 2019-01-04]. Reichsgesetzblatt 1849-1918.
Dostupné z: http://alex.onb.ac.at/alex_suche.htm
- PLÁŠEK, Otto. *Konstrukce železničního svršku: kolejové lože* [online]. Ústav železničních konstrukcí a staveb [cit. 2019-05-31].
Dostupné z: http://lences.cz/domains/lences.cz/skola/subory/-%20-%20P%C5%99edm%C4%9Bty%20dle%20semestru%20-%20-/7-semester/-%20BN02%20-%20Zeleznicni%20stavby%20II/prednasky/prednasky%20plasek%201-7/6_Kolejove_loze.pdf
- PLÁŠEK, Otto. *Konstrukční uspořádání koleje: rozchod a rozšíření rozchodu koleje* [online]. Brno: Fakulta stavební VUT v Brně [cit. 2019-05-13].
Dostupné z: https://www.fce.vutbr.cz/zet/plasek.o/studium/1_Rozchod_a_rozsireni_rozchodu.pdf
- PLÁŠEK, Otto. *Úvod do železničních staveb* [online]. Ústav železničních konstrukcí a staveb [cit. 2019-05-31].
Dostupné z: https://www.fce.vutbr.cz/zet/plasek.o/studium/5_zeleznice_uvod.pdf
- POSLANECKÁ SNĚMOVNA N. S. R. Č. Usnesení senátu Národního shromáždění republiky Československé o usnesení poslanecké sněmovny k vládnímu návrhu zákona o drahách (železniční zákon). *Společná česko-slovenská digitální parlamentní knihovna* [online]. Praha: Státní tiskárna v Praze, 1937, usnesení č. 906 [cit. 2019-05-14]. Dostupné z: http://www.psp.cz/eknih/1935ns/ps/tisky/t0906_08.htm#_d
- PRÁVNICKÁ FAKULTA MASARYKOVY UNIVERZITY. *Virtuální knihovna právních předpisů* [online]. SALÁK, Pavel a Jaromír TAUCHEN. Masarykova univerzita, [cit. 2019-03-05]. Říšská sbírka zákonů.
Dostupné z: <https://is.muni.cz/do/1499/el/estud/praf/ps09/dlibrary/web/rs.html>
- PROKEŠ, Petr. Historie trati. In: Zubačka [online]. 2005-03-15 [cit 2019-07-16].
Dostupné z: <http://www.zubacka.cz/index.php/zubacka/o-trati/63-historie-trati>
- SLEZSKÉ ZEMSKÉ DRÁHY. Historie trati Třemešná ve Slezsku – Osoblaha. In: Osoblážská úzkokolejka [online]. 2008-2018 [cit 2019-07-16].

Dostupné z: <http://www.osoblazsko.com/historie>

- SPOLEK OKRESNÍ FRÝDLANTSKÉ DRÁHY. Heřmanička. *Železniční muzeum FOD* [online]. 2011 [cit. 2019-07-16].
Dostupné z: <http://www.hermanicka.wz.cz/html/muzeum/historie.html>
- STŘELCOVÁ, Iveta a Eva PAZDERKOVÁ. Obecný postup při tvorbě rozpočtu železničních staveb. *Journal Business & IT* [online]. Praha: CTU, 2016, roč. VI, č. 1, s. 23-34 [cit. 2019-05-29]. ISSN 2570-7434.
Dostupné z: http://bit.fsv.cvut.cz/issues/01-16/full_01-16_04.pdf
- SVOBODA, Richard. *Úvod do železničních staveb* [online]. Ústav železničních konstrukcí a staveb [cit. 2019-05-13].
Dostupné z: <https://www.fce.vutbr.cz/zel/svoboda.r/vyuka/komb/zeleznice.pdf>
- SŽDC. *Smlouva o dílo na zhotovení stavby: rekonstrukce SZZ žst. Raspenava*. In: Registr smluv [online]. 2016-05-30, 2017-08-14 [2019-07-09].
Dostupné z: <https://smlouvy.gov.cz/smlouva/2862782>
- TENET. Pobiedna – Wigandstahl. *Polen – Polnisches Riesengebirge* [online]. 2004-2005 [cit. 2019-05-08].
Dostupné z: <http://www.e-riesengebirge.de/?dzial=pobiedna>
- TUHÝ, František. Víska. In: Občanské sdružení Víska. *Víska: historie od roku 1396* [online]. 8. dubna 2013 18:51, 8. dubna 2013 18:59 [cit. 2019-04-26].
Dostupné z: <http://www.viska-os.eu/index.php/historie-obce/223-viska.html>
- VERKEHRSBETRIEBE BACHSTEIN. Unternehmens-Portrait. *Verkehrsbetriebe Bachstein* [online]. 2009 [cit. 2019-05-17].
Dostupné z: <https://www.vb-bachstein.de/unternehmen/portrait.html>

Kartografické dokumenty

- *Bezirk Friedland* [digitalizovaná mapa]. 1:100 000. Warnsdorf und Haida: Ed. Strache, [cca 1910]. At: Národní technické muzeum.
Dostupné z: <http://chartae-antiquae.cz/cs/maps/32771>
- ČESKÝ ÚŘAD ZEMĚMĚŘICKÝ A KATASTRÁLNÍ. Letecké měřické snímky. *Národní archiv leteckých měřických snímků* [online]. Praha: Zeměměřický úřad.
Dostupné z: https://lms.cuzk.cz/lms/lms_prehl_body_05.html?lastextent=-700601.21765601,-971324.20091324,-659018.26484019,-951324.20091324&rokod=1938&rokdo=1938#
- SEZNAM.cz. *Mapy.cz* [online].
Dostupné z: <https://mapy.cz/zakladni?x=15.1366111&y=50.8557680&z=10>

Seznam příloh

Příloha 1	Převodník názvů míst a vodních toků
Příloha 2	Významné textilní továrny bývalého okresu Frýdlant v 19. století
Příloha 3	Koncesní listina pro místní dráhu z Raspenavy do Bílého Potoka a z Frýdlantu k říšským hranicím u Heřmanic
Příloha 4	Příklady staveb železničního spodku – propustky
Příloha 5	Příklady staveb železničního spodku – mosty
Příloha 6	Drážní znamení pro trať Raspenava – Bílý Potok a Frýdlant místní dráha – Heřmanice
Příloha 7	Raspenava – současný stav
Příloha 8	Luh pod Smrkem – současný stav
Příloha 9	Lužec pod Smrkem – současný stav
Příloha 10	Hejnice – současný stav
Příloha 11	Bílý Potok pod Smrkem – současný stav
Příloha 12	Frýdlant v Čechách (místní dráha) – současný stav
Příloha 13	Frýdlant v Čechách zastávka – současný stav
Příloha 14	Kunratice u Frýdlantu – současný stav
Příloha 15	Dětřichov u Frýdlantu – současný stav
Příloha 16	Heřmanice zastávka – současný stav
Příloha 17	Heřmanice – současný stav
Příloha 18	Frýdlant v Čechách – současný stav
Příloha 19	Frýdlant v Čechách předměstí – současný stav
Příloha 20	Krásný Les bažantnice – současný stav
Příloha 21	Krásný Les – současný stav
Příloha 22	Řasnice – současný stav
Příloha 23	Řasnice zastávka – současný stav
Příloha 24	Hajniště – současný stav
Příloha 25	Nové Město pod Smrkem – současný stav
Příloha 26	Horní Řasnice – současný stav
Příloha 27	Jindřichovice pod Smrkem-Skanzen – současný stav
Příloha 28	Jindřichovice pod Smrkem – současný stav
Příloha 29	Smlouva o připojení místní dráhy Raspenava – Bílý Potok ve stanici Raspenavě (1935)

Příloha 1

Převodník názvů míst a vodních toků

německý název	český název	polský název	GPS souřadnice	popis
<i>Bärnsdorf</i>	Horní Řasnice		50.9654625N, 15.2014883E	město, obec či osada
<i>Berlin</i>	Berlín		52.5170364N, 13.3888600E	město, obec či osada
<i>Brünn</i>	Brno		49.2002211N, 16.6078411E	město, obec či osada
<i>Buschullersdorf</i>	Oldřichov v Hájích		50.8496317N, 15.0836664E	město, obec či osada
<i>Buschullersdorfer Spitzberg</i>	oldřichovský Špičák		50.8646711N, 15.0739653E	vrchol
<i>Dittersbach</i>	Dětřichov		50.8926458N, 15.0365656E	město, obec či osada
<i>Dittersbächel</i>	Dětřichovec		50.9513689N, 15.2763036E	město, obec či osada
<i>Dresden</i>	Drážďany		51.0764194N, 13.7383917E	město, obec či osada
<i>Eichberg</i>	Dubový vrch		[50.9296325N, 15.1471150E]	vrchol
<i>Einsiedel</i>	Mníšek		50.8316317N, 15.0562950E	město, obec či osada
<i>Erl Bach</i>	Oleška		-	vodní tok
<i>Friedeberg</i>		Mirsk	50.9191808N, 15.4284628E	město, obec či osada
<i>Friedland</i>	Frýdlant		50.9213944N, 15.0797406E	město, obec či osada
<i>Gablonz</i>	Jablonec nad Nisou		50.7243075N, 15.1710772E	město, obec či osada

německý název	český název	polský název	GPS souřadnice	popis
<i>Gebhardsdorf</i>		Giebułtów	50.9787800N, 15.3487183E	město, obec či osada
<i>Glitzbusch</i>	Chlum		50.9136044N, 15.1570217E	vrchol
<i>Goldberg</i>	Goltperk	Złotoryja	51.1234908N, 15.9165144E	město, obec či osada
<i>Greiffenberg</i>		Gryfów Śląski	51.0281456N, 15.4145050E	město, obec či osada
<i>Grubberg</i>	Stržový vrch		50.8681072N, 15.0907369E	vrchol
<i>Grünthal</i>	Polubný		50.7592589N, 15.3653150E	město, obec či osada
<i>Haindorf</i>	Hejnice		50.8771997N, 15.1816753E	město, obec či osada
<i>Harrachsdorf</i>	Harrachov		50.7720864N, 15.4314131E	město, obec či osada
<i>Hartmannsdorf</i>		Miłoszów	51.0088547N, 15.2510025E	město, obec či osada
<i>Hegewald</i>	Hajniště		50.9307528N, 15.1973056E	město, obec či osada
<i>Heinersdorf an der Tafelfichte</i>	Jindřichovice pod Smrkem		50.9608144N, 15.2495328E	město, obec či osada
<i>Hemmrich</i>	Oldřichovské sedlo		50.8636369N, 15.1043897E	sedlo
<i>Hermsdorf</i>	Heřmanice		50.8968983N, 15.0063464E	město, obec či osada
<i>Hölleberg</i>	Pekelský vrch		50.8942669N, 15.1672853E	vrchol
<i>Hotzenplotz</i>	Osoblaha		50.2751714N, 17.7152325E	město, obec či osada

německý název	český název	polský název	GPS souřadnice	popis
<i>Christiansau</i>	Kristiánov		50.8872644N, 15.0216606E	město, obec či osada
<i>Kunnersdorf</i>	Kunratice		50.9214131N, 15.0260411E	město, obec či osada
<i>Lauban</i>	Lubán	Lubań	51.1180897N, 15.2892650E	město, obec či osada
<i>Lausitzer Neiße</i>	Lužická Nisa	Nysa Łużycka	-	vodní tok
<i>Liegnitz</i>	Lehnice	Legnica	51.2047461N, 16.1746744E	město, obec či osada
<i>Lomnitz</i>	Lomnice		-	vodní tok
<i>Löwenberg</i>	Lemberk	Lwówek Śląski	51.1108892N, 15.5850017E	město, obec či osada
<i>Lundenburg</i>	Břeclav		48.7589686N, 16.8820300E	město, obec či osada
<i>Lusdorf</i>	Ludvíkov		50.9155394N, 15.2062092E	město, obec či osada
<i>Markersdorf</i>	Markočice	Markocice	50.8955847N, 14.9817053E	město, obec či osada
<i>Marklissa</i>		Leśna	51.0241667N, 15.2636111E	město, obec či osada
<i>Meffersdorf</i>		Unięcice	50.9528056N, 15.3074722E	město, obec či osada
<i>Mildenau</i>	Luh		50.8938847N, 15.1479208E	město, obec či osada
<i>Mildeneichen</i>	Lužec		50.8855936N, 15.1665719E	město, obec či osada
<i>Minkwitz</i>	Minkovice		50.9523197N, 15.0287247E	město, obec či osada

německý název	český název	polský název	GPS souřadnice	popis
<i>Neustadt</i>	Prudník	Prudnik	50.3217211N, 17.5801042E	město, obec či osada
<i>Neustadt an der Tafelfichte</i>	Nové Město pod Smrkem		50.9249097N, 15.2294283E	město, obec či osada
<i>Olbersdorf</i>	Albrechtice		50.8599556N, 15.0333569E	město, obec či osada
<i>Olbersdorf</i>	Albrechtice		50.1629394N, 17.5748075E	město, obec či osada
<i>Pardubitz</i>	Pardubice		50.0385383N, 15.7802056E	město, obec či osada
<i>Philippsthal</i>	Filipovka		50.9880531N, 15.0201572E	město, obec či osada
<i>Prag</i>	Praha		50.0835494N, 14.4341414E	město, obec či osada
<i>Rabishau</i>		Rębiszów	50.9484025N, 15.4521619E	město, obec či osada
<i>Rasnitz</i>	Řasnice		-	vodní tok
<i>Raspenau</i>	Raspenava		50.9041544N, 15.1146467E	město, obec či osada
<i>Reichenberg</i>	Liberec		50.7699972N, 15.0584492E	město, obec či osada
<i>Ringenhain</i>	Větrov		50.9057186N, 15.0705164E	město, obec či osada
<i>Röwersdorf</i>	Třemešná		50.2052342N, 17.5749244E	město, obec či osada
<i>Rückersdorf</i>	Dolní Řasnice		50.9456853N, 15.1686750E	město, obec či osada
<i>Sächsisch Reichenau</i>	saský Rychnov	Bogatynia	50.9077147N, 14.9539183E	město, obec či osada

německý název	český název	polský název	GPS souřadnice	popis
<i>Salzberg</i>		Bochnia	49.9693564N, 20.4305408E	město, obec či osada
<i>Sandberg</i>	Písečník		50.9341256N, 15.1649464E	vrchol
<i>Seidenberg</i>	Závidov	Zawidów	51.0257492N, 15.0610053E	město, obec či osada
<i>Schönwald</i>	Krásný Les		50.9402217N, 15.1275561E	město, obec či osada
<i>Schreiberhau</i>	Sklářská Poruba	Szklarska Poręba	50.8275856N, 15.5211658E	město, obec či osada
<i>Tannwald</i>	Tanvald		50.7373536N, 15.3058536E	město, obec či osada
<i>Triblitz</i>	Třebívlice		50.4580647N, 13.8992606E	město, obec či osada
<i>Tschernhausen</i>	Černousy		51.0044614N, 15.0504611E	město, obec či osada
<i>Waldenburg</i>	Valbřich	Wałbrzych	50.7659053N, 16.2825422E	město, obec či osada
<i>Weigsdorf</i>	Višňová		50.9666297N, 15.0249486E	město, obec či osada
<i>Weissbach</i>	Bílý Potok		50.8737408N, 15.2220936E	město, obec či osada
<i>Wiegandsthal</i>		Pobiedna	50.9388908N, 15.2969478E	město, obec či osada
<i>Wien</i>	Vídeň		48.2083536N, 16.3725042E	město, obec či osada
<i>Wittig</i>	Smědá		-	vodní tok
<i>Wünschendorf</i>	Srbská		50.9895658N, 15.2307619E	město, obec či osada

německý název	český název	polský název	GPS souřadnice	popis
<i>Wustung</i>	Poustka		50.9603350N, 15.0332117E	město, obec či osada
<i>Zittau</i>	Žitava		50.8959142N, 14.8064417E	město, obec či osada

Příloha 2

Významné textilní továrny bývalého okresu Frýdlant v 19. století

současný název obce či části obce	německý místní název	číslo popisné (ulice)	druh výroby	poznámky
Bílý Potok	<i>Weissbach</i>	295	přádelna vigoňové příze	založeno Ignatzem Langem (v 50. letech 19. st.)
Bulovka	<i>Bullendorf</i>	–	továrna na vlněné zboží	založeno Franzem Blumrichem (v 50. letech 19. st.) dalším významným vlastníkem firma Redlhammer (v 60. letech 19. st. konec výroby)
Černousy-Boleslav	<i>Bunzendorf</i>	16, 17	přádelna mykané a česané příze	nechal vybudovat Franz Liebieg (v polovině 19. st.)
Dětřichov	<i>Dittersbach</i>	58	mechanická tkalcovna a úpravna	převzato C. A. Preibischem (v 60. letech 19. st.)

současný název obce či části obce	německý místní název	číslo popisné (ulice)	druh výroby	poznámky
Dětřichov	<i>Dittersbach</i>	93	tkalcovna, tiskárna, barvírna a apretura	založeno Bernardem Hannigem (v 50. letech 19. st.) dalším významným vlastníkem firma M. B. Neumann strženo v 50. letech 20. st.
Dolní Řasnice	<i>Rückersdorf</i>	222, 294, 334	tkalcovna bavlny	založeno Josefem Resselem (v 60. letech 19. st.) zbořeno v červnu 2007
Frýdlant	<i>Friedland</i>	4048 (Jizerská)	továrna na sukno	založeno W. Siegmundem (ve 30. letech 19. st.)
Frýdlant	<i>Friedland</i>	669 (Tovární)	kartounka, barvírna a apretura	založeno Ch. G. Rolffsem (v 80. letech 19. st.)

současný název obce či části obce	německý místní název	číslo popisné (ulice)	druh výroby	poznámky
Frýdlant	<i>Friedland</i>	35, 522 (Úzká)	vigoňová přádelna	založeno společností C. B. Göldner (v 90. letech 19. st.)
Frýdlant	<i>Friedland</i>	1136 (Hejnická)	barvení a apretura	založeno firmou Ignatz Eisenschimmel [v polovině 19. st.]
Habartice	<i>Ebersdorf</i>	<i>stavební parcela číslo 111/3</i>	tkalcovna bavlny a hedvábí	továrna firmy Otto Müller a spol. (založena na přelomu 70. a 80. let 19. st.)
Hejnice	<i>Haindorf</i>	385 (Petra Bezruče)	mechanická tkalcovna	továrna firmy Fritsch a spol. (založena do r. 1898)
Hejnice	<i>Haindorf</i>	5 (Jizerská)	mechanická tkalcovna	továrna firmy Fritsch a spol. (v držení firmy nejdéle od r. 1881)

současný název obce či části obce	německý místní název	číslo popisné (ulice)	druh výroby	poznámky
Hejnice	<i>Haindorf</i>	22 [Petra Bezruče]	přádelna bavlny	založeno bratry Hermanovými (v 50. letech 19. století) dalšími významnými vlastníky Leitebergerové a Simonové
Horní Řasnice	<i>Bärnsdorf</i>	1	továrna vlněného zboží	pobočka firmy E. Heintschel (v provozu od 80. let 19. st.)
Jindřichovice pod Smrkem	<i>Heinersdorf an der Tafelfichte</i>	76	továrna vlněného zboží	založeno bratry Heintschelovými (v 50. letech 19. st.)
Nové Město pod Smrkem	<i>Neustadt an der Tafelfichte</i>	422 (Frýdlantská)	továrna vlněného zboží	založeno Ignatzem Klingerem (v 60. letech 19. st.)
Nové Město pod Smrkem	<i>Neustadt an der Tafelfichte</i>	[roh Frýdlantské a Zámecké ulice]	přádelna, továrna vlněného zboží	postaveno Josefem Knöbelem (v 60. letech 19. st.) dalším významným vlastníkem firma Raaz a synové (od poloviny 70. let 19. st.)
Oldřichov v Hájích	<i>Buschullersdorf</i>	230, 239	přádelna vigoňové příze	továrna Antona Horna
Raspenava	<i>Raspenau</i>	541 Frýdlantská	mechanická tkalcovna	založeno Josefem Jäckelem (v 50. letech 19. st.)

současný název obce či části obce	německý místní název	číslo popisné (ulice)	druh výroby	poznámky
Raspenava-Luh	<i>Mildenau</i>	706	přádelna česané příze	založeno bratry Josefem A. a Gustavem Richterovými (v 80. letech 19. st.)
Raspenava-Luh	<i>Mildenau</i>	167, 296	přádelna česané příze	založil Anton Richter a synové
Srbská	<i>Wünschendorf</i>	–	továrna na výrobu příze a nití	továrna H. Müllera (založeno v 80. letech 19. st.)
Višňová-Poustka	<i>Wustung</i>	78	přádelna	filiálka přádelny Heinricha C. Müllera (v provozu od 80. let 19. st.)
Višňová-Víska	<i>Dörfel</i>	<i>stavební parcela číslo 10</i>	barvírna a mechanická tkalcovna lnu	založeno Hermannem Polla(c)kem (v 80. letech 19. st.) dnes již zbořeno

- ANĐEL, Rudolf et al. *Frýdlantsko: minulost a současnost kraje na úpatí Jizerských hor*. Liberec: Nakladatelství 555, 2002. 240 s. ISBN 80-86424-18-9.
- BERAN, Lukáš, ed. a Vladislava VALCHÁŘOVÁ, ed. *Industriál libereckého kraje: technické stavby a průmyslová architektura: průvodce*. Praha: ČVUT v Praze, Výzkumné centrum průmyslového dědictví, 2007. 281 s. ISBN 978-80-01-03798-0.
- VOKURKOVÁ, Tereza. Hranice velkopřůmyslových podniků Frýdlantska. In: HOLUBEC, Pavel, ed. *Perspektivy území II: hranice a rozhraní*. Praha: ČVUT v Praze, Fakulta stavební, 2013, s. 58-67. ISBN 978-80-01-05339-3.
- VOKURKOVÁ, Tereza. Industriál na Frýdlantsku. In: HOLUBEC, Pavel, ed. *Člověk, stavba a územní plánování VII*. Praha: ČVUT v Praze, Fakulta stavební, 2013, s. 295-303. ISBN: 978-80-01-05225-9.

Koncesní listina pro místní dráhu z Raspenavy do Bílého Potoka
a z Frýdlantu k říšským hranicím u Heřmanic

Rok 1899.

59

Zákonník říšský

pro

království a země v radě říšské zastoupené.

Částka XV. — Vydána a rozeslána dne 28. února 1899.

Obsah: (Čís. 37—38.) 37. Listina o koncesi pro místní dráhu z Raspenavy do Weissbacha. — 38. Listina o koncesi pro místní dráhu z Friedlanda k říšským hranicím u Hermsdorfa.

37.

Listina o koncesi ze dne 15. února 1899

pro místní dráhu z Raspenavy do Weissbacha.

Na základě Nejvyššího zmocnění uděluji ve shodě s účastnými ministerii okresnímu výboru Friedlandskému v Čechách žádanou koncesi ke stavbě a ku provozování lokomotivní železnice, která budiž zřízena jako místní dráha o rozchodu pravidelném, ze stanice Raspenavsko-liebwerdské, ležící na Jihoseveroněmecké dráze spojovací, do Weissbacha podle ustanovení zákona o povolování železnic ze dne 14. září 1854, Z. Ř. č. 238, jakož i podle zákona ze dne 31. prosince 1894, Z. Ř. č. 2 z r. 1895, pod podmínkami tuto určenými:

§ 1.

Železnici, o níž jedná tato koncesní listina, povolují se výhody v článku V zákona ze dne 31. prosince 1894, Z. Ř. č. 2 z r. 1895, vytčené.

§ 2.

Koncessionář jest povinen stavbu povolené železnice ihned po obdržení povolení stavebním započítati, ji nejdéle do dvou let počítaje ode dneška

(Böhmisch.)

dokonati, vystavěnou dráhu pak veřejné vozbě odezdati a po celou dobu koncesse pravidelnou vozbu po ní provozovati.

Za dodržení stavební lhůty tuto dotčené, jakož i za vystavění a vystrojení dráhy podle koncesse koncessionář jest povinen dáti jistotu, slože kauci 20.000 zlatých v papírech cenných k ukládání sirotčích peněz způsobilých.

Kauce tato může prohlášena býti za propadlou, nedostojí-li se uvedenému závazku.

§ 3.

K vystavění této povolené železnice propůjčuje se koncessionáři právo expropriační podle ustanovení příslušných předpisů zákonných.

Totéž právo bude koncessionáři propůjčeno také při vlečných dráhách, od něhož snad vystavěných, když státní správa uzná, že zřízení jich jest veřejnosti prospěšné.

§ 4.

Koncessionář chovati se má při stavbě povolené dráhy a při vozbě po ní podle obsahu této koncesse a podle podmínek koncesních, které určí ministerium železničné, jakož i podle příslušných zákonův a nařízení, zejména podle zákona o povolování železnic, daného dne 14. září 1854, Z. Ř.

č. 238, a vozebního řádu železničního, daného dne 16. listopadu 1851, Z. Ř. č. 1 z roku 1852, pak podle zákonů a nařízení, jež přístě snad budou vydány. Co se týče provozování vozby, bude se moci od opatření bezpečnostních, předepsaných ve vozebním řádě železničním a v příslušných dodatečných nařízeních, upustiti dotud, pokud ministerium železniční shledá, že se to může, hledíc ke zvláštním dopravním a vozbním poměrům, zejména ke zmírněné rychlosti největší povolití, a budou pak platnost míti zvláštní předpisy o provozování vozby, které vydá ministerium železniční.

§ 5.

Koncessionář jest povinen, postarati se o invaliditní a starobní zaopatření svých vlastních zřizenců a k tomu konci přistoupiti ku pensijní pokladně svazu rakouských drah místních, leč by pro povolený podnik železniční byla zřízena zvláštní pensijní pokladna alespoň se stejnými výhodami jako u svazu řečeného.

§ 6.

Koncessionářovi propůjčuje se právo, že může se zvláštním povolením státní správy a za podmínek od ní ustanovených zříditi akciovou společnost, která vejde ve veškerá práva a závazky koncessionářovy.

Prioritní obligace, které smějí svědčiti toliko na zákonnou měnu zemskou, nesmějí potud býti vydány, pokud železniční ministerium podle prozkoumaných od něho výkazů neshledá, že jejich zúrokování a umoření jest trvale zabezpečeno.

Naproti tomu koncessionářovi propůjčuje se právo, až do sumy správou státní ustanovené vydati akcie prioritní, kteréžto akcie svým zúrokováním a splácením budou míti přednost před akciemi kmenovými.

Dividenda, která přísluší bude akciím prioritním, nežli akcie kmenové nabudou nároku na dividendu, nesmí vyměřena býti výše nežli čtyřmi procenty, při čemž nebudiž dopláceno z výtěžků let pozdějších.

Číslice skutečného i nominálního kapitálu základního buď schválena správou státní.

Při tom šetřeno buď zásady, že kromě skutečně učiněných a řádně prokázaných nákladů na vypracování návrhu, na stavbu a zařízení dráhy,

jakož i na opatření dopravního obozu, jakož i na nadání rezervního fondu, státní správou ustanoveného, včetně interkalarních úroků, za stavební doby vskutku zaplacených, počítajíc k nim i ztrátu na kursu při opatření kapitálu skutečně vzniklou, nesmějí započteny býti žádné jiné jakékoli výdaje.

Jestliže by po dokonání dráhy ještě další nové stavby provedeny aneb vozební zařízení rozmnoženy byly, příslušné náklady mohou býti připočteny ku kapitálu základnímu, když správa státní svolí k obmyšleným stavbám novým nebo k rozmnožení vozebních zařízení a když náklady řádně budou prokázány.

Veškerý kapitál základní v době, co koncesse bude míti platnost, buď splacen podle umořovacího plánu správou státní schváleného.

Stanovy společnosti a formuláře prioritních obligací, které snad budou vydány, pak akcií kmenových a prioritních jsou podrobeny schválení správy státní.

§ 7.

Vojsko budiž dopravováno za levnější ceny. O platnosti vojenského tarifu pro dopravu osob a věcí, jakož i ve příčině výhod vojáků cestujících platí to, co o tom na Jihoseveroněmecké dráze spojovací bude toho kterého času ustanoveno.

Tato ustanovení vztahují se také k zeměbraně a domobraně obojí polovice říše, k zemským střelcům Tyrolským a k četnictvu, a to nejen když konají cesty na účet eráru, ale i ve službě na svůj účet ke cvičením ve zbrani a ke shromážděním kontrolním.

Koncessionář zavazuje se, že přistoupí k úmluvě, učiněné od společností rakouských železnic o zjednání a pohotově chování věcí výpravných k transportům vojenským a o pomoc vespolečnou zapůjčováním personálu a vozidel při větších dopravách vojenských, též ku předpisům pro železnice za války svou dobou platným, jakož i k dodatečné úmluvě o dopravě nemocných a raněných, k dopravě ležmo dodaných na účet eráru vojenského, kteráž úmluva vešla ve skutek dne 1. června 1871.

Předpis svou dobou platný pro vojenské dopravy po železnicích, pak předpisy svou dobou platné pro železnice za války nabudou závaznosti pro koncessionáře dnem zahájení vozby po povolené dráze. Předpisy vytčeného druhu, které teprve po tomto čase budou vydány a Zákonníkem říšským nebudou vyhlášeny, nabudou moci pro koncessionáře, jakmile by jemu úředně byly oznámeny.

Těmito závazky jest koncessionář vázán jen potud, pokud mohou se vyplnit podle podružné povahy této trati a podle polehčení povoleného v příčině založení, vystrojení a zařízení vozebního.

Koncessionář zavazuje se, že zřízení bude míti k vysloužilým poddůstojníkům vojska, válečného loďstva námořského i obrany zemské při obsazování míst služebních podle zákona, daného dne 19. dubna 1872, Z. Ř. č. 60.

§ 8.

Koncesse a ochrana proti stavbě nových železnic, v § 9, lit. b) zákona o povolování železnic vyřčená, bude platnost míti po devadesátě (90) let, počítajíc ode dneška, a pomine, když tato lhůta dojde.

Správa státní může koncesi tuto prohlásiti za uhaslou i dříve, než tato lhůta dojde, když by se závazkům v § 2 ustanoveným, co se týče počtů i dokonání stavby, pak počtů vozby, dosti neučinilo, a vykročení ze lhůty vyměřené nemohlo by se omluviti podle § 11, lit. b) zákona o povolování železnic.

§ 9.

Koncessionář není oprávněn vozbu po tuto povolené dráze jiným osobám přenechat, lež by státní správa k tomu výslovně svolila.

Státní správa má právo, vozbu po povolené dráze převzít zejména tenkrát, když by nabyla přímého spojení s některou drahou státem provozovanou, a ji potom po zbývající ještě dobu koncesní na účet koncessionářův provozovati.

V této případnosti buďte státní správě od koncessionáře nahrazeny náklady touto vozbou skutečně vzniklé, po případě úhrnem ustanovené.

Ostatně podmínky této vozby budou upraveny vozební smlouvou, kterou státní správa s koncessionářem učiní.

§ 10.

Pod podmínkami a výhradami v článku XII zákona ze dne 31. prosince 1894, Z. Ř. č. 2 z r.

1895, uvedenými koncessionář jest zavázán, státní správě k její žádosti kdykoli dovoliti, aby povolené zde dráhy spolužívala pro dopravu mezi drahami již nebo budoucně zřízenými, ve státní správě jsoucími, a to tím způsobem, že státní správa jest oprávněna, volně ustanoviti tarify, za přiměřenou náhradu dopravovati nebo dopravovati dáti celé vlaky nebo jednotlivé vozy po spolužívané dráze nebo jednotlivých tratech jejích.

§ 11.

Správa státní zůstává sobě právo, dráhu tuto povolenou po jejím dostavění a po zavedení dopravy na ní v kterékoli době zakoupiti za těchto podmínek:

1. Pro ustanovení ceny nákupní výpočtou se roční ryzí výnosy podniku za posledních sedm let účtetně uzavřených, která nákup předcházejí, od toho odečtou se ryzí výnosy nejnepríznivějších dvou let a potom výpočte se průměrný výnos ryzí ostatních pěti let.

2. Jestliže by dráha byla zakoupena teprve tehdá, když dočasné berní osvobození v § 1 stanovené již minulo, tedy daně, přírážky a jinaké veřejné dávky na zakoupený železniční podnik připadající buďte při výpočtu ryzích ročních výnosů pokládány za výdaje vozební.

Jestliže by berní povinnost netrvala po všechna léta do průměrného výpočtu čítaná, tedy také pro léta daně prostá budiž daň i s přírážkami podle procenta prvního roku dani podrobeného čítána a od výtěžku odečtena.

K ryzímu výtěžku takto vyhledanému však vzhledem k desítiprocentní dani, kterou podle § 131, lit. a) zákona ze dne 25. října 1896, Z. Ř. č. 220, jest platiti, budiž připočtena přírážka rovnající se devítině těchto ryzích výnosů.

3. Kupní cena, podle předcházejícího ustanovení vyhledaná, budiž placena koncessionářovi jakožto náhrada za nákup dráhy po zbývající ještě dobu koncesní v pololetních proších lhůtách, dne 30. června a 31. prosince každého roku.

4. Pakli by dráha před uplynutím sedmého roku vozebního byla zakoupena, nebo když by průměrný ryzí výnos, podle 1. a 2. odstavce vyhledaný, nehledíc ku přírážce v závěrečné větě odstavce 2. dotčené, nedosahoval alespoň té roční částky, která rovná se annuitě, které je třeba k rozvrženém záro-

kování a splácení prioritních obligací se schválením státní správy snad vydaných, čítajíc k tomu annuitu, které je třeba ku čtyřprocentnímu zúrokování akciového kapitálu státní správou schváleného a ke splacení jeho v úhrnné době koncessní: tedy náhrada, kterou stát za nákup dráhy dá, bude záležeti v tom, že stát bude platiti koncessionáři po zbývajší dobu koncesse částky, kterých je třeba k rozvrženému zúrokování a splacení vydaných snad obligací prioritních až do úplného jich splacení, a že bude vyplácti svrchu vyčtenou annuitu z akciového kapitálu v pololetních proších lhůtách dne 30. června a 31. prosince každého roku dospělých.

5. Státu vyhrazuje se právo, že může kdykoli místo ještě nedospělých ročních platů, ve smyslu odstavce 3, vztažno místo annuity podle odstavce 4 za akciový kapitál placené zaplatiti jistinu, která by rovnala se hodnotě dotčených platů, čtyřmi ze sta ročně diskontované, úroky k úrokům počítajíc, jak se samo sebou rozumí bez započtení přirážky v závěrečné větě odstavce 2 dotčené.

Jestliže stát odhodlá se zaplatiti tuto jistinu, má toho vůli, zaplatiti ji buď v hotovosti nebo v dlužních úpisech státních jakéhokoli druhu. Dlužní úpisy státní počítány buďte při tom podle průměrného, úředně zaznamenaného kursu peněžního na burse vídeňské, jaký dlužní úpisy státní stejného druhu měly v pololetí právě předcházejícím.

6. Záкупem dráhy a ode dne tohoto zákupe nabude stát za náhradu v č. 1 až 5 předepsanou, a jsa prost vši další náhrady, nezávadného vlastnictví a požitků tuto povolené dráhy se všemi k ní příslušnými věcmi movitými i nemovitými, pojímajíc v to oboz dopravní, zásoby materialní a hotovosti pokladničné, vlečné dráhy a společností obchody vedlejší, které by byly vlastnictvím koncessionáře, též i fondy vozební a rezervní ze základního kapitálu zřízené, až pokud by fondy tyto nebyly již zpotřebovány podle svého určení se schválením správy státní.

7. Státní správa má své rozhodnutí, že chce vykonati právo zákupní státu příslušející, což po každé státi se má počátkem roku kalendářního, oznámiti podniku železničnímu nejpozději až do 31. října roku bezprostředně předcházejícího způsobem prohlášení.

V tomto prohlášení bude ustanoveno:

- a) čas, kterým zákup se stane;
- b) železniční podnik, jehož zákup se týče, a jiné majetkové předměty, které jakožto příslušen-

stvo podniku železničního, nebo z jiných právních titulů mají spolu připadnouti státu;

- c) zákupné, které stát zapraví železničnímu podniku a které eventuálně s výhradou dodatečného upravení bude prozatímně ustanoveno (č. 1 až 5), s uvedením platební lhůty a místa platebního.

8. Státní správa má právo, zároveň s doručením zákupného prohlášení zříditi zvláštního komisaře, který by nad tím bděl, aby stav majetkový od tohoto času počínajíc nebyl změněn v neprospěch státu.

Ku každému zcizení nebo zavazení nemovitostí v zákupném prohlášení uvedených jest od času prohlášení zákupného třeba, aby bylo schváleno tímto komisařem zvláštním.

Totéž platí o každémkoli převzetí nových závazků, které přesahují obyčejné provozování obchodu nebo které zakládají břímně trvalé.

9. Koncessionář jest povinen o to se postarati, aby fysická držba veškerých majetkových předmětů v zákupném prohlášení uvedených mohla převzata býti státní správou v den k zákupu ustanovený.

Jestliže by koncessionář tomuto závazku nedostál, státní správa má právo, také bez svolení koncessionářova a bez zakročení soudního uchopiti se fysické držby dotčených předmětů majetkových.

Ode dne zákupe bude zakoupená dráha provozována na účet státní a proto od tohoto dne připadnou státu všechny vozební příjmy i vozební výdaje.

Ryzí výtěžky, které zúčtováním až do dne zákupe na jevo vyjdou, zůstanou železničnímu podniku, který naproti tomu jest povinen sám zapraviti všechny zúčtované dluhy vzniklé až do tohoto času stavbou a provozováním dráhy a passiva jinaká.

10. Vláda má právo na základě zákupného prohlášení (č. 7) provésti vklad státního vlastnictví ke všem nemovitostem, které zákupem na stát přejdou.

Koncessionář jest povinen, právní listiny, kterých k tomuto konci s jejich strany bude třeba, státní správě k její žádosti vydati.

§ 12.

Jakž pomine koncesse a tím dnem nabude stát bezplatně nezávadného vlastnictví i požívání železnice povolené a veškerého movitého i nemovitého příslušenství, pojímajíc v to i oboz dopravní, zásoby materialní jakož i vozební a rezervní fondy, ze zakládacího kapitálu snad zřízené, v rozsahu v § 11, č. 6, naznačeném.

Jakž koncesse tato pomine, též i když železnice se zakoupí (§ 11), podrží koncessionář vlastnictví fondu rezervního zřízeného z vlastního výnosu podniku i pohledávek saldovních, též zvláštních závodův a budov, z vlastního jmění zřízených nebo nabytých, k jichž vystavění nebo nabytí jej správa státní byla zmocnila, doložíc výslovně, že nejsou příslušenstvím železnice.

§ 13.

Správa státní má právo zjednat si jistotu, aby stavba železnice jakož i zařízení vozby ve všech částech náležitě a důkladně vykonány byly, i může naříditi, aby vady v této příčině se odpravily a odstranily.

Správa státní má též právo, aby svým vyslaným zřízcem nahlédala v hospodaření, a zvláště aby dohlédala každým způsobem jí vhodným dozorcími orgány na náklad koncessionářův vyslanými, zda stavba podle návrhův a smluv se děje.

Zřídí-li se akciová společnost, zeměpanský komisař, státní správou ustanovený, má též právo, kdykoliv uzná za přiměřené, přítomen býti v zasedáních správní rady nebo jiného zastupitelstva, které bude představenstvem společnosti, jakož i valným hromadám, a zastaviti všecka usnesení a opatření, která by přičila se zákonům, koncesi nebo stanovám společnostním, vztážmo která by na újmu byla prospěchu veřejnému; komisař v takové případnosti vyžádati si má ihned rozhodnutí ministeria železničního, kteréžto bez průtahů se státi a pro společnost závazným býti má.

§ 14.

Správě státní zůstává se kromě toho právo, jestliže by přes to, že byla výstraha dána, porušily se opět aneb nesplnily závazky v listině koncessní neb v podmínkách koncessních nebo v zákonech

uložené, aby učinila v příčině toho opatření podle zákona a prohlásila podle okolností ještě dříve, než koncesse dojde, koncesi za uhaslou.

Wittek m. p.

33.

Listina o koncesi ze dne 15. února 1899

pro místní dráhu z Friedlanda k říšským hranicím
u Hermsdorfa.

Na základě Nejvyššího zmocnění uděluji ve shodě s účastnými ministerii okresnímu výboru Friedlandskému v Čechách žádanou koncesi ke stavbě a ku provozování lokomotivní železnice, která budiž zřízena jako místní dráha o rozchodu úzkém, ze stanice Friedlandské, ležící na Jiho-severoněmecké dráze spojovací, k říšským hranicím u Hermsdorfa podle ustanovení zákona o povolení železnic ze dne 14. září 1854, Z. Ř. č. 238, jakož i podle zákona ze dne 31. prosince 1894, Z. Ř. č. 2 z r. 1895, pod podmínkami tuto určenými:

§ 1.

Ustanovení o případném připojení povolené dráhy k saské síti železniční u Hermsdorfa, jakož i o dopravní službě na připojovací stanici budou určena státní smlouvou, která s královskou saskou vládou bude učiněna, a koncessionář jest povinen podrobiti se těmto ustanovením a závazkům z toho vznikajícím.

§ 2.

Železnici, o níž jedná tato koncessní listina, povolují se výhody v článku V zákona ze dne 31. prosince 1894, Z. Ř. č. 2 z r. 1895, vytčené.

§ 3.

Koncessionář jest povinen stavbu povolené železnice ihned po obdržení povolení stavebním započítati, ji nejdéle do dvou let počítajíc ode dneška dokonati, vystavěnou dráhu pak veřejné vozbě oddělati a po celou dobu koncesse pravidelnou vozbu po ní provozovati.

Za dodržení stavební lhůty tuto dotčené, jakož i za vystavění a vystrojení dráhy podle koncesse koncessionář jest povinen dáti jistotu, slože kauci 20.000 zlatých v papírech cenných k ukládání sirotčích peněz způsobilých.

Kauce tato může prohlášena býti za propadlou, nedostojí-li se uvedenému závazku

§ 4.

K vystavění této povolené železnice propůjčuje se koncessionářovi právo expropriační podle ustanovení příslušných předpisů zákonných.

Totéž právo bude koncessionářovi propůjčeno také při vlečných drahách, od něho snad vystavěných, když státní správa uzná, že zřízení jich jest veřejnosti prospěšné.

§ 5.

Koncessionář chovati se má při stavbě povolené dráhy a při vozbě po ní podle obsahu této

koncesse a podle podmínek koncessních, které určí ministerium železničné, jakož i podle příslušných zákonův a nařízení, zejména podle zákona o povolování železnic, daného dne 14. září 1854, Z. Ř. č. 238, a vozebního řádu železničného, daného dne 16. listopadu 1851, Z. Ř. č. 1 z roku 1852, pak podle zákonův a nařízení, jež příště snad budou vydány. Co se týče provozování vozby, bude se moci od opatření bezpečnostních, předepsaných ve vozebním řádě železničném a v příslušných dodatečných nařízeních, upustiti dotud, pokud ministerium železničné shledá, že se to může, hledíc ke zvláštním dopravním a vozebním poměrům, zejména ke zmírněné rychlosti největší povolit, a budou pak platnost míti zvláštní předpisy o provozování vozby, které vydá ministerium železničné.

§ 6.

Ostatně železničná trať svrchu naznačená budiž pokládána za doplňující část železničného podniku, o němž jedná koncessní listina ze dne 15. února 1899, Z. Ř. č. 37, a mají proto k ní vztahovati se ustanovení §§ 5—14 dotčené listiny koncessní.

Wittek m. p.

- PRÁVNICKÁ FAKULTA MASARYKOVY UNIVERZITY. *Virtuální knihovna právních předpisů* [online]. SALÁK, Pavel a Jaromír TAUCHEN. Masarykova univerzita, [cit. 2019-03-05]. Říšská sbírka zákonů. Dostupné z: <https://is.muni.cz/do/1499/el/estud/praf/ps09/dlibrary/web/rs.html>

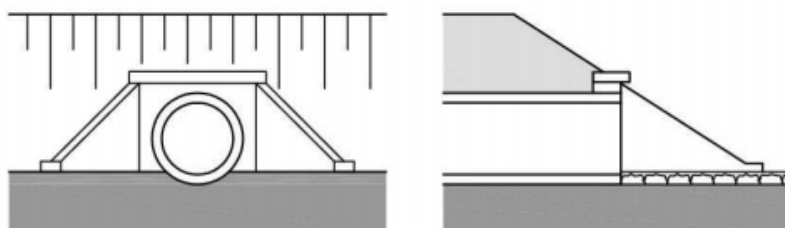
Příloha 4

Příklady staveb železničního spodku – propustky

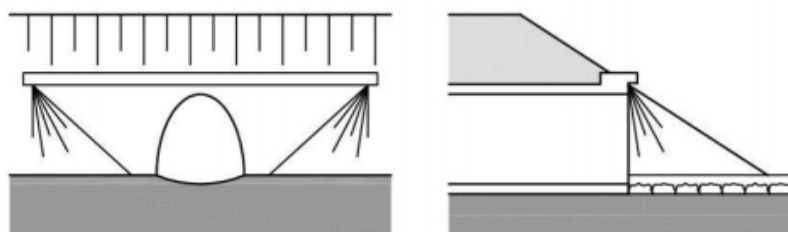
Propustek je mostní objekt, popř. jeho část s kolmou světlostí mostního otvoru do 2,00 m včetně, sloužící zpravidla k příčnému provedení stálých nebo občasných vod, trubních a jiných vedení tělesem komunikace (ČSN 73 6200).

Propustky se rozdělují podle různých hledisek:

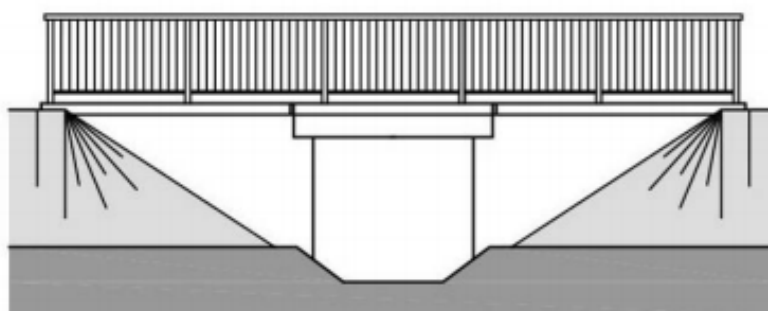
- A) Podle konstrukčního uspořádání se dělí propustky na trubní, deskové, rámové, klenbové a ostatní.



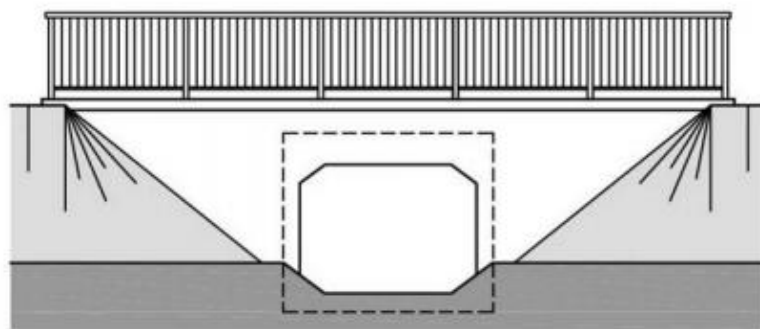
Trubní propustek s přesypávkou a šikmými svahovými křídly



Klenbový propustek s přesypávkou a rovnoběžnými křídly



Deskový propustek bez přesypávky s rovnoběžnými křídly



Rámový propustek bez přesypávky s rovnoběžnými křídly

- B) Podle materiálu použitého na nosnou konstrukci se dělí propustky na kamenné, betonové, cihelné, ocelové, plastové a sklolaminátové.
- C) Podle provedení nosné konstrukce se rozeznávají betonové propustky monolitické a prefabrikované.
- D) Podle tvaru příčného řezu se propustky dělí na kruhové, čtyřúhelníkové, tlamové, vejčité a jiné.
- E) Vzhledem k poloze vůči ose komunikace rozeznáváme propustky kolmé (osa propustku svírá s osou komunikace pravý úhel), šikmé (osa propustku svírá s osou komunikace ostrý úhel v rozmezí 90° až 45° ; větší šikmost je nevhodná) a rovnoběžné (osa propustku je rovnoběžná s osou komunikace - sjezdy).
- F) Vzhledem k poloze propustku v tělese komunikace rozeznáváme propustky s přesypávkou a bez přesypávky.

Další dělení je možné podle účelu jejich použití, podle úpravy vtokové části propustků, podle úpravy výtokové části propustků, podle délky a podélného sklonu propustků, podle hydraulického režimu a parametrů atd.

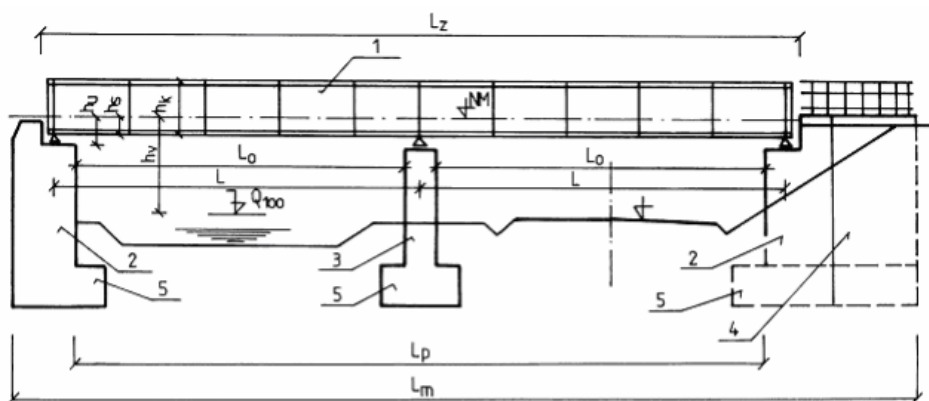
- MINISTERSTVO DOPRAVY. Odbor pozemních komunikací.
Propustky a mosty malých rozpětí: technické podmínky. Brno: DIVYP, 2012, s. 6-9.

Příloha 5

Příklady staveb železničního podku – mosty

Mostní objekt je nedílnou součástí dopravní cesty nahrazující zemní těleso v místech přírodních nebo umělých překážek o světlé šířce větší než 2 m. Sestává se ze spodní stavby, nosné konstrukce, mostního svršku a mostního příslušenství.

Hlavní součásti mostu:



Legenda:

- 1 - nosná konstrukce
- 2 - krajní podpěra-opěra
- 3 - mezilehlá podpěra-pilíř
- 4 - křídlo
- 5 - základy
- NM - niveleta mostu
- Q_{100} - hladina stoletého průtoku

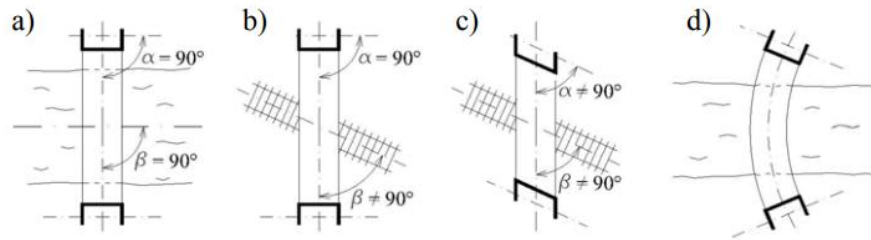
- L_0 - světlost mostního otvoru
- L - rozpětí mostního pole
- L_p - délka přemostění
- L_z - vzdálenost závěrných zdí
- L_m - délka mostu
- h_v - volná výška
- h_s - stavební výška
- h_u - úložná výška
- h_k - konstrukční výška

Druhy mostů rozdělujeme zejména podle následujících kritérií:

- a) podle druhu převáděné komunikace
 - mosty drážních komunikací, tj. mosty železniční, tramvajové, rychlodrážní a mosty lesní, polní nebo důlní drážky
 - mosty pozemních komunikací, tj. mosty dálniční, silniční a mosty místních a účelových komunikací
 - mosty ostatní, tj. mosty průplavní, vodovodní, potrubní, průmyslové dopravníky, akvadukty apod.
- b) podle přemostované překážky
 - nadjezdy, tj. mosty přes dopravní komunikace
 - mosty říční, tj. mosty přes vodní toky
 - viadukty, tj. mosty přes velká údolí
 - estakády, tj. mosty přes zastavěná území
- c) podle materiálu nosné konstrukce
 - mosty kovové
 - mosty masivní, tj. mosty betonové, železobetonové, kamenné, cihelné
 - mosty dřevěné
- d) podle doby trvání
 - mosty trvalé
 - mosty zatímní
 - mosty rozebíratelné, např. vojenské mosty
- e) podle druhu přemostění
 - mosty
 - propustky
 - lávky pro pěší
- f) podle možnosti přemístování nosné konstrukce
 - mosty pevné
 - mosty pohyblivé, např. otočné, sklopné, zdvižné
 - mosty plovoucí, např. loďové, pontonové

g) podle geometrie v půdorysu

- mosty kolmé (a-b)
- mosty šikmé (c-d)



Typy mostů dělíme:

a) podle počtu polí

- mosty o jednom poli
- mosty o více polích

b) podle statického působení nosné konstrukce

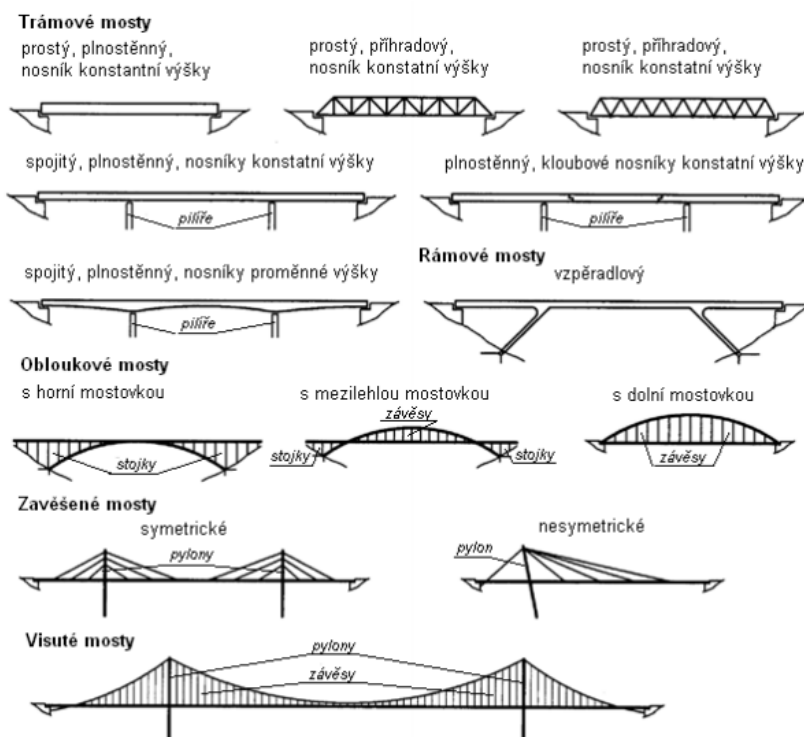
- mosty deskové
- mosty trémové
- mosty obloukové
- mosty rámové
- mosty visuté
- mosty závěsné

c) podle působení na podpěry

- mosty se svislými podporovými tlaky, např. mosty trémové apod.
- mosty s obecně šikmými podporovými tlaky, např. mosty obloukové, rámové, visuté, závěsné apod.

d) podle polohy mostovky

- mosty s horní mostovkou
- mosty se zapuštěnou mostovkou
- mosty s mezilehlou mostovkou
- mosty s dolní mostovkou

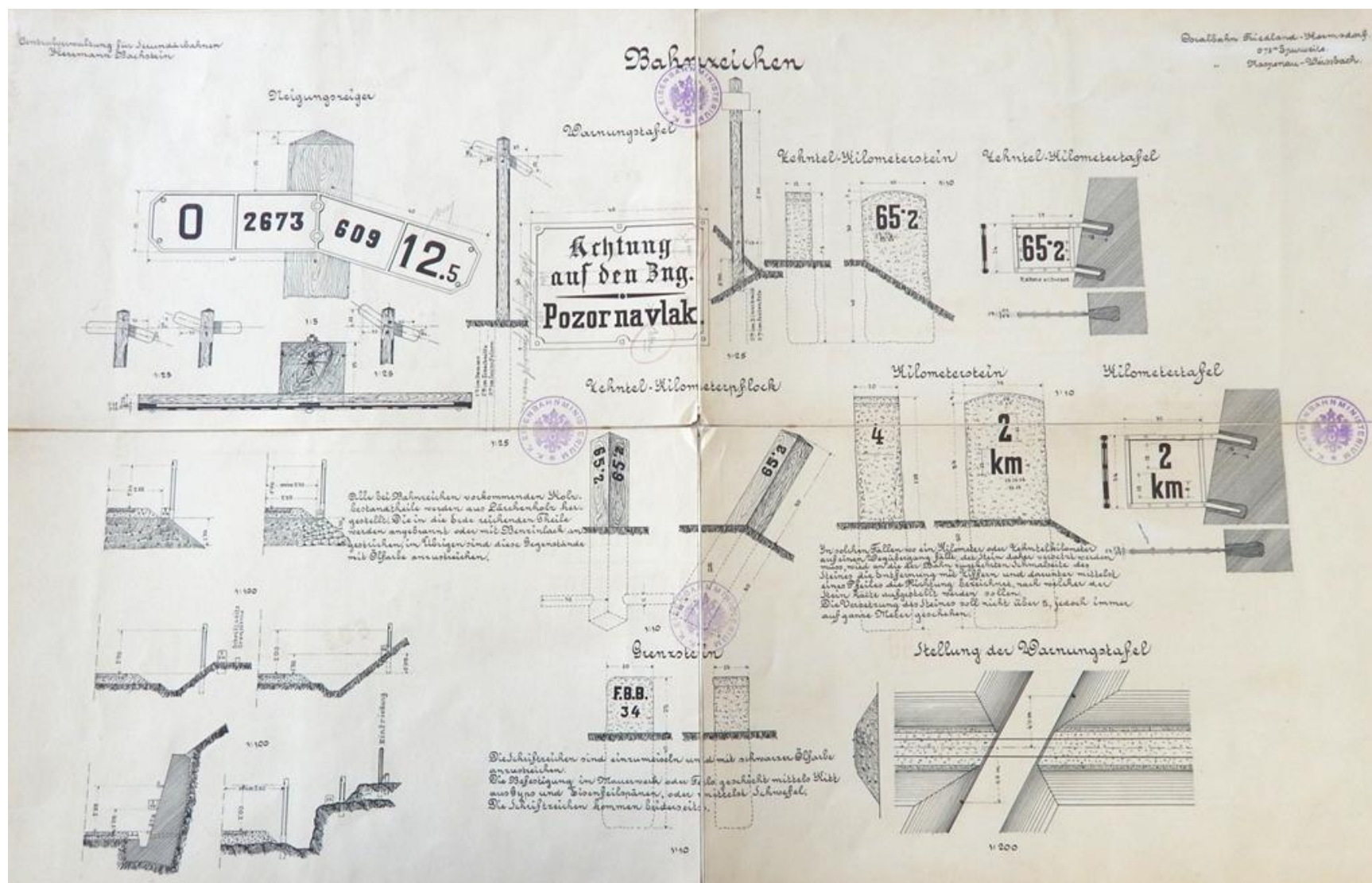


Ukázka typů mostů podle hlavní nosné konstrukce

- KARMAZÍNOVÁ, Marcela, Karel SÝKORA a Milan ŠMAK. *Konstrukce a dopravní stavby*. Brno: Vysoké učení technické v Brně, Fakulta stavební, s. 26-30.
Dostupné také z: <https://docplayer.cz/8672084-Konstrukce-a-dopravni-stavby.html>
- POKORNÝ, Jiří a Hynek ŠERTLER. *Mosty: část první*. Pardubice: Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera, s. 19-28.
Dostupné také z: http://vladimirsuchanek.upce.cz/files/Mosty_-_cast_1.pdf
- PROCHÁZKA, Jaromír. *Sylabus přednášky č. 9 z ING3: aplikace IG v mostním stavitelství*. Praha: České vysoké učení technické v Praze, 2014, s. 3.
Dostupné také z: http://k154.fsv.cvut.cz/vyuka/geodezie/ing3/Sylabus_ING3_09.pdf

Příloha 6

Drážní znamení pro trať Raspenava – Bílý Potok a Frýdlant místní dráha – Heřmanice



- Národní archiv v Praze, fond GI-R, karton 1368-1369, *Bahnzeichen* (srpen 1900).

Příloha 7

Raspenava – současný stav



Pohled z ulice na přístavbu bývalé restaurace a výpravní budovu



Pohled od kolejiště na výpravní budovu a přístavbu bývalé restaurace



Pohled od kolejiště na novou technologickou budovu, výpravnu a skladiště, u kterého se nachází bezbariérové nástupiště



Pohled na nákladové skladiště



Nástupištní veranda

- Foto autor. Datum pořízení snímků: 6. 5. 2018

Příloha 8

Luh pod Smrkem – současný stav



Pohled na čekárnu, v pozadí bývalé skladiště firmy Richter



Pohled na nástupiště a čekárnu směrem k Raspenavě

- Foto autor. Datum pořízení snímku: 6. 5. 2018

Příloha 9

Lužec pod Smrkem – současný stav



Pohled na čekárnu od kolejiště



Pohled na čekárnu a reléový domek

- Foto autor. Datum pořízení snímků: 1. 5. 2019

Příloha 10

Hejnice – současný stav



Pohled na výpravní budovu směrem k Bílému Potoku



Pohled na výpravní budovu z ulice



Pohled na výpravní budovu od kolejiště

- Foto autor. Datum pořízení snímků: 6. 5. 2018

Příloha 11

Bílý Potok pod Smrkem – současný stav



Pohled na výpravní budovu z ulice



Pohled na výpravní budovu od kolejiště



Pohled na výtopnu s vodárenskou věží od kolejiště



Pohled na vjezd do výtopny



Pohled od kolejiště na výpravní a technickou budovu směrem k Hejnicím

- Foto autor. Datum pořízení snímků: 6.5.2018

Příloha 12

Frýdlant v Čechách (místní dráha) – současný stav



Pohled na výpravní budovu z ulice



Pohled ke kolejišti



Pohled na výpravní budovu od kolejiště

- Foto autor. Datum pořízení snímku: 25.3.2017

Příloha 13

Frýdlant v Čechách zastávka – současný stav



Pohled na čekárnu směrem k Frýdlantu



Pohled na čekárnu od kolejiště

- Foto autor. Datum pořízení snímků: 25.3.2017

Příloha 14

Kunratice u Frýdlantu – současný stav



Pohled na výpravní budovu směrem k Frýdlantu



Pohled na výpravní budovu od kolejiště

- Foto autor. Datum pořízení snímku: 25.3.2017

Příloha 15

Dětřichov u Frýdlantu – současný stav



Pohled na výpravní budovu z ulice



Čelní pohled na výpravní budovu z ulice



Pohled od kolejiště na výpravní budovu a pozůstatky rampy

- Foto autor. Datum pořízení snímků: 25.3.2017

Příloha 16

Heřmanice zastávka – současný stav



Pohled na čekárnu směrem k bývalému Šupichovu kamenolomu



Pohled na čekárnu od kolejiště



Pohled na čekárnu směrem k Heřmanicím

- Foto autor. Datum pořízení snímků: 25.3.2017

Příloha 17

Heřmanice – současný stav



Pohled na výpravní budovu z příjezdové cesty k nádraží



Pohled na výpravní budovu od kolejiště



Pohled na rakouské skladiště z ulice



Pohled na výtopnu s vodárenskou věží



Pohled na zadní část výtopny



Pohled na výtopnu s vodárenskou věží, hrázdné skladiště a výpravní budovu

- Foto autor. Datum pořízení snímků: 25.3.2017

Příloha 18

Frýdlant v Čechách – současný stav



Pohled na výpravní budovu od kolejiště



Pohled z ulice na vodárnu společnosti SNDVB



Pohled z kolejiště úzkorozchodné dráhy na výtopnu společnosti FOD



*Pohled z kolejiště úzkorozchodné dráhy na nocležnu, výtopnu
s vodárenskou věží a lakovnu*



Pohled na výtopnu a čerpací stanici

- Foto autor. Datum pořízení snímků: 10.9.2016

Příloha 19

Frýdlant v Čechách předměstí – současný stav



Pohled na výpravní budovu z ulice



Pohled na výpravní budovu od kolejiště



Pohled na výpravní budovu a uhelné sklady



Pohled na útulnu

- Foto autor. Datum pořízení snímků: 21.4.2018

Příloha 20

Krásný Les bažantnice – současný stav



Pohled na čekárnu a nástupiště od kolejiště



Pohled na čekárnu a nástupiště směrem ke Krásnému Lesu

- Foto autor. Datum pořízení snímků: 21.4.2018

Příloha 21

Krásný Les – současný stav



Pohled na čekárnu od kolejiště



Pohled na boční a zadní část čekárny



Pohled na čekárnu směrem ke Krásnému Lesu bažantnici



Vnitřek čekárny

- Foto autor. Datum pořízení snímků: 21.4.2018

Příloha 22

Řasnice – současný stav



Pohled na výpravní budovu od kolejiště



Pohled na výpravní budovu z ulice



Čekárna



Nákladové skladiště



Pohled na výpravní budovu a skladiště směrem k Řasnici zastávce

- Foto autor. Datum pořízení snímků: 29.4.2018

Příloha 23

Řasnice zastávka – současný stav



Pohled na čekárnu směrem k Řasnici



Vnitřek čekárny



Pohled na čekárnu směrem k Hajništi

- Foto autor. Datum pořízení snímků: 29.4.2018

Příloha 24

Hajniště – současný stav



Pohled na čekárnu a nástupiště směrem k Řasnici zastávce – kolej vlevo míří do bývalého vojenského prostoru



Pohled na boční a zadní část čekárny



Pohled na čekárnu od kolejiště

- Foto autor. Datum pořízení snímků: 15.4.2018

Příloha 25

Nové Město pod Smrkem – současný stav



Pohled na výpravní budovu z ulice



Pohled na výpravní budovu a uhlé sklady směrem k Hajništi



Pohled na výpravní a technologickou budovu



Pohled na vodárnu směrem k Hajništi, v pozadí patrná výpravní budova



Pohled na vodárnu od kolejiště



Pohled na zadní část vodárny



Pohled od kolejiště na výpravnu, technologickou budovu a uhelné sklady

- Foto autor. Datum pořízení snímků: 15. 4. 2018

Příloha 26

Horní Řasnice – současný stav



Pohled na výpravní budovu od kolejiště



Pohled na výpravní budovu z ulice



Pohled na čekárnu a výpravní budovu směrem k Jindřichovicím pod Smrkem

- Foto autor. Datum pořízení snímků: 15.4.2018

Příloha 27

Jindřichovice pod Smrkem-Skanzen – současný stav



Pohled na čekárnu od kolejiště



Pohled na čekárnu směrem k Jindřichovicím pod Smrkem



Pohled na čekárnu z boku



Vnitřek čekárny

- Foto autor. Datum pořízení snímků: 15.4.2018

Příloha 28

Jindřichovice pod Smrkem – současný stav



Pohled na výpravní budovu od kolejiště



Pohled na výpravní budovu z ulice



Pohled na výpravní budovu včetně přístavby



Pohled na obytnou a celní budovu



Pohled na výtopnu s vodárenskou věží



Pohled na vjezd do výtopny

- Foto autor. Datum pořízení snímků: 15.4.2018

Příloha 29

Smlouva o připojení místní dráhy Raspenava – Bílý Potok
ve stanici Raspenavě (1935)

- *Reprodukce ze sbírky Miroslava Fogla.*

Odbor pro udržování dráhy
V LIBERCI

S M L O U V A.

o přípoji místní dráhy Raspenava -
Bílý Potok ve stanici Raspenavě.

Za oprávnění vypočetováno

Ředitelství státních drah v Hradci Králové.

K vyměření poplatků ohlášeno u položky popl.

Čís. 234-II-1934.

rejstříku 2593. Berní úřad v Hradci Králové.

L.S. ze dne 26.VI.35. 2 podpisy v.r.

S m l o u v a .

.....

S výhradou schválení ministerstva železnic republiky československé byla / podle zákona ze dne 22. prosince 1920 čís. 690 sb. z. a n. / mezi ředitelstvím státních drah v Hradci Králové jménem československých státních drah a mezi „ Aktiovou společností frýdlantských okresních drah, sjednána tato smlouva o připoji normálně rozhodné místní dráhy Raspenava-Bílý Potok pod Smrkem ve stanici Raspenavě.

V dalším znění této smlouvy budou zkráceně ~~v~~yazývány: Československá státní správa železniční- „ Československé státní dráhy, „ Ředitelství „ „ Aktiová společnost frýdlantských okresních drah „ „ společnost, „ a trať Frýdlantských okresních drah Raspenava- Bílý Potok pod Smrkem- místní dráha, „ „

Článek I.

Všeobecná ustanovení.

1/ Místní dráha připojuje se k tratím československých státních drah ve stanici Raspenavě.

2./ Situace v připojové stanici je znázorněna v přiloženém plánu, který je postatnou částí této smlouvy a v němž jsou též označeny poměry vlastnické a rozsah pospolitosti.

3./ Veškerou společnou službu, pokud výslovně není stanoveno jinak, vykonávají v připojové stanici československé státní dráhy.

Článek II..

Spolupoužívání železničního spodku a železničního svršku, pozemních a umělých staveb společností.

1./ Československé státní dráhy povolují společnosti, aby bezplatně spolupoužívala železničního spodku a železničního svršku v obvodě přípojové stanice, jelikož společnost odevzdala bezplatně a bez jakýchkoli závazků do neobmezeného vlastnictví československých státn. drah veškeré stavby s příslušným pozemkem, vyzbrojením a zařízením, které jsou v plánu červeně označeny a které byly pro připojení místní dráhy ve stanici Raspenavě provedeny nákladem nebo za přispění společnosti, aby tato stanice svou úpravou a výstavbou vyhovovala výkonu společné dráhy služby.

2./ Československé státní dráhy povolují dále, aby společnost spolupoužívala pozemních a umělých staveb ve staničním obvodě za paušální roční náhradu Kč. 4.000.- slovy čtyřitisíce korun čsl. . Společnost na vybudování těchto zařízení ničím nepřízvěla. Paušál tento bude vyúčtován ve společném účtu/viz čl. XI/.

Článek III.

Používání pozemku československých státních drah společností a disposice tímto pozemkem.

1./ Československé státní dráhy dovolují společnosti, aby v souběhu své trati s hlavní tratí Pardubice - Závadov užívala železničního pozemku a tělesa československých státních drah od km 180.950 až do km 181.040 uvedené trati.

Společnost bude za to platiti ročně uznávací poplatek Kč. 35.- slovy třicetpět korun čsl. Poplatek tento bude vyúčtován ve společném účtu/ viz čl. XI/.

2./ Československé státní dráhy povolují společnosti, aby užívala uvedeného železničního pozemku jen do té doby, pokud to nebude odporovati zájmům československých státních drah.

3./ Kdyby československé státní dráhy potřebovaly tohoto pozemku z jakéhokoli důvodu pro sebe, jest společnost povinna na požádání kdykoli vykliditi svým nákladem pozemek, aniž jí z toho důvodu vznikne nárok na náhradu škody a na vrácení jistiny investované do tohoto tělesa. Budouli při tom československé státní dráhy pro své účely potřebovati zařízení vybudovaných na tomto pozemku, jest společnost povinna na požádání tato zařízení ponechat na pozemku za náhradu jistiny prokazatelně do zařízení původně investované.

4/ Uhne-li místní dráha částečně neb úplně s pozemku československých státních drah nebo bude-li úplně zrušena, jest společnost povinna odevzdati používaný pozemek v původním stavu aneb na žádost československých státních drah i se železničním spodkem, aniž bude míti nárok na jakoukoli náhradu. Budou-li československé státní dráhy žádati železniční svršek nebo i pozemní stavby místní dráhy na tomto pozemku vystavěné, v čemž je zahrnut i prodloužený otevřený propustek v km 180.982 trati Pardubice - Závidov na pozemku společnosti, je místní dráha povinna přenechat tyto objekty československým státním dráhám za náhradu v hodnotě kterou tyto objekty mají v době odevzdání.

5./ Návrh na přeložení trati místní dráhy a přípoje ve stanici Raspenavě, které se z té příčiny stane nutným, bude vyhotoven v dohodě ředitelství se společností a předložen ministerstvu železnic ke schválení.

6./ Přeložením tělesa místní dráhy nesmějí československým státním dráhám vzniknouti žádné výdaje.

7./ Veškeren železniční svršek anebo případné pozemní stavby na používaném železničním pozemku jsou výhradním vlastnictvím společnosti nebo jejího právního nástupce.

8./ Vzniknou-li v předchozích případech, zejména pak v případě uvedeném v odstavci 5. tohoto článku, rozpory mezi ředitelstvím a společností, podrobí se společnost rozhodnutí ministerstva železnic.

Článek IV.

Přenechání pozemku místní dráhy československým státním drahám.

Kdyby československé státní dráhy v případě stavby druhé hlavní koleje směrem k Liberci potřebovaly pozemku, který jest ^{ve}vlastní místní dráhy- v kterémžto případě nesmí společnost československých státních drahám klásti překážky- jest společnost povinna na požádání kdykoli nejen svůj pozemek svým nákladem podle ustanovení čl.III. té smlouvy vykliditi, aniž jí z tohoto důvodu vznikne nárok na náhradu škody, ale i potřebný pozemek za náhradu jistiny, za kterou přezemek svého času získala, odevzdati závadprostě do výhradního a neobmezeného vlastnictví československých státních drah. Kdyby čsl. státní dráhy požádaly o přenechání železničního spodkuu na tomto pozemku, jest společnost povinna přenechatí jej za náhradu výdajů, které svého času za jeho výstavbu vydala.

Vzniknou-li v tomto případě rozpory mezi ředitelstvím a společností podrobí se společnost rozhodnutí ministerstva železnic.

Článek V.

Rozsah pospolitosti.

A/ Objekty a zařízení.

Všechn železniční spodek / i s příjezdní silnicí s předdvořím i jezdy v km 181.046 a 181.563 trati Pardubice - Závidov/ a železniční svršek, vybudovaný oběma drahami, jakož i pozemní a umělé stavby jsou společné s výzbrojí a inventářem v plném rozsahu.

Vyjímku činí :

1./ Vnější udržování přijímací budovy v km ^{181.334}181.310 uvedené trati, které je společné jen 45%; v témž poměru jsou společné jáma na smet. záchodová žumpa u této budovy a nádrž na pitnou vodu v km 181.310 na náspu proti přijímací budově.

Kryté nástupiště i se záchody pro cestující patří plně do po-

Z pospolitosti jsou však vyňaty naturální byty, restaurace a prádelna u skladiště v km 181.269.

2/ Skladiště prozboží v km 181.242, které je společné podle poměru nepronajatých místností k pronajatým; podíl tento se od případu k případu určí.

3/ Strážní domky č. 214 v km 181.061 a 215 v km 181.548 s vedlejšími stavbami a skladiště tratmistra v km 181.523.

4/ Silniční váha v km 181.110 poblíž strážního domku č. 214 a uhelné skladiště v km 181.104, patřící cizí straně.

5/ Tupá kolej vybíhající z koleje č. 4 směrem k Liberci, i s odbočnou výměnou č. 8 a vlečka družstva dělnického konsumu s příslušnou výměnou č. 14 a jejím zabezpečením.

6/ Kolejová váha v km 181.398 v tupé koleji č. 6.

7/ Telegrafní a telefonní přístroje s příslušnými vedeními; společným je toliko telefon s vedením a příslušnými přístroji mezi dopravní kanceláří a stanovišti výhybkářů.

8/ Elektrická vzdalenostní návěstidla; jejich udržování, čištění a osvětlování hradí každá dráha plně sama.

Společné objekty a zařízení udržují se na účet pospolitý; jsou-li však určeny pro výlučnou službu, udržují se na náklad příslušné dráhy. Udržování provádějí československé státní dráhy podle směrnice a zásad, platných pro československé státní dráhy.

B/ SPOLEČNÝ PERSONAL.

1.

Dozor na dráhu a její udržování.

Výdaje za zaměstnance, konající dozor na dráhu a její udržování, účtují se podle ustanovení čl. X. této smlouvy.

2/

Staniční personál.

Veškeren staniční personál patří plně do pospolitosti a zatě proto jeho požitky pospolitost celou částkou.

3/.

Ostatní personál.

Personál služby jízdní a vozební není zájdně pspolity. Srovnej však ustanovení odstavce C tohoto článku o posunu.

C/. Posun.

Pravidelně každá dráha obstarává si potřebný posun svými stroji a svým personálem za dozoru zvláštního k tomu ustanoveného dce ze společného personálu stanice.

Pro rozlišování posunu podle jeho účelu platí tyto zásady:

Odstavovati transitující vozy od vlaku na kolej odevzdávkovo je věcí dráhy, která je přivezlarovněž tak jest tomu i při odstavov místních vozů k nákladnímu skladišti neb nákladištím.

Odvéztí k vlaku přechodové vozy s odevzdávkové koleje nebo m ní vozy s příslušných kolejií skladištních a nákladištních, jakož i řaditi vlak přísluší one dráze, o jejíž vlak jde. Obsluha vleček a pronajatých složišť jest posunem proučely one dráhy, které náleží vlečné či přestavné.

Nelze-li spolehlivě, rozlišovati, pro účel které dráhy se po nuje, pokládá se výkon za společný. / Na příklad: Posun u skladiště zboží, mající za účel jen přesunutí vozy, jimiž se tam manipuluje, aniž jde zároveň o přestavení nových vozů od vlaku aneb o odtažení již hotových vozů od skladiště ke vlaku/.

Posunuje-li jedna dráha pro společné účely nebo pro výhradn účely dráhy druhé, má nárok na ^{úhradu} svých nákladů podle směrnic pro to platných. Výkony vzajemně obstarávané pokládají se za rovnocenné a

možno je navzájem kompenzovati, kdežto posuny, vykonávané pro společné účely zúčastněných drah nejsou rovnocennými a nelze je pro jejich neúměrnost v účasti jejich výdajů kompenzovati.

O posunech společných i výhradních pro účely jedné neb druhé dráhy dlužno vésti příslušné záznamy.

Č l á n e k VI.

Dodatečné stavby a rozmnožení inventáře.

1/ Dodatečné stavby, přestavby a přístavby, jakož i rozmnožení inventáře atd. v přípojové stanici, jsou-li určeny pro společné účely československých státních drah i společností, neb pro výhradní účely společnosti, provedou se po předchozí dohodě se společností.

2/ Výdaje za takové stavby a zařízení, jež jsou určena pro společné účely, rozdělí se mezi obě dráhy podle vzájemné dohody,

3/ Výdaje za dodatečné stavby, rozmnožení inventáře a pod. pro výlučné účely jedné dráhy uhradí ta která dráha sama.

4/ dojde-li k neshodám o nutnosti a rozsahu projektovaných staveb atd., neb o rozdělení příslušného nákladu, rozhodne s konečnou platností ministerstvo železnic a společnost se podrobí tomuto rozhodnutí.

Č l á n e k VII

Pronájem a propachtování objektů a pozemků.

Pozemky a objekty v přípojové stanici pronajímají československé státní dráhy bez předchozího souhlasu společnosti.

Nájemné resp. pachtovné případné u společných ploch a místností k dobru pospolitosti, jinak výhradně k dobru vlastníka pronajátého objektu /viz čl. IX/.

Č l á n e k VIII.

Ručení.

1/ Kromě případů, ve kterých ručí společnost již podle ustanovení čl. XIV. provozní smlouvy, ručí společnost a jest tudíž českoslo-

venským státním drahám zavázána postihem za veškere škody / věcné úr atd./ které vzniknou při výkonu prováděném ve stanici Raspenavě výhr pro místní dráhu, nebo jež takovým výkonem budou přivoděny. Otázka v na události škodu přivodivší jest při tom lhostejnou.

2/ Za veškeré škody /úrazy a škody věcné s výjimkou škod p právních/, které vzniknou výkony anebo přivoděny budou výkony obstar nými ve stanici Raspenavě čsl. státními drahami pro účely společné a výkony, o nichž nelze bezpečně zjititi, pro kterou dráhu byly proved ručírovněž bez ohledu na otázku viny obě strany a to v tomtéž poměru podle něhož se dělí výdaje společné služby ve jmenované stanici.

Škoda vzniklá v případech adl/ a 2/ při poranění neb us cení železničního zaměstnance zahrnuje nejen veškeré dávky úrazo zaopatření, nýbrž i veškeré příslušné výdaje nemocenské pokladny ČSL jakož i veškeré požitky zaměstnancu po dobu jeho pracovní neschopnos přivoděnéúrazům.

3/ Výjimkou od záad vytčených ad 1/ a 2/ jdou však veške dávky úrazového zaopatření a veškeré příslušné výdaje nemocenské pok československých státních drah na vrub čsl. státních drah, je-li výko sub 1/ anebo 2/ uvedenými poraněn neb usmrcen některý ze zaměstnanců státních drah nebo okresních frýdlantských drah, přidělený buď ke spo službě ve stanici Raspenavě nebo k službě na tratích frýdlantských o ních drah. Totéž platí stran zaměstnanců frýdlantských okresních dra přidělených buď ke společné službě ve stanici Raspenavě nebo k službě tratích frýdlantských okresních drah, pokud podléhají úrazovému zaopa patření a nemocenskému pojištění čsl. státních drah.

4/ Umístních zásilek, podaných v přípojové stanici na místn dráhy, nebo došlých s místní dráhy, dlužno pokládati přípojovou stan za stanici místní dráhy a společnost ručítedy plně sama za veškeré šl přihodivší se v přípojové stanici.

5/ Dojde-li v souběžném úseku tratovám místní dráhy s hlavní dráhou / srovnej čl. III/ na železničním pozemku státních drah k

věcné škodě anebo byly-li tam usmrceny neb poraněny osoby, ručí za takovou škodu plně ta dráha, v jejímž provozu vznikla událost škodu přivodivší, ať již škoda sama nastala v provozu kterékoliv dráhy.

Č l á n e k IX.

Příjmy pospolitosti.

1/ Příjmy z nájmů v přípojové stanici, pokud jde o objekty, místnosti a plochy společně používané a na společný náklad udržované / na př. automaty, složiště a pod./, jakož i výtěžek z prodaných vstupenek na nástupiště a výtěžek z šatny rozdělí se mezi československé státní dráhy a společnost podle klíče, určeného pro dělení společných výdajů v přípojové stanici.

Jde-li o stavby, místnosti a plochy používané a udržované výhradně jen českosl. státními drahami/ na př. naturální byty neb pronajaté jiné místnosti a plochy, obytné budovy a pod./ případnou tyto příjmy zcela československým státním drahám.

2/ Příjmy vyplývající v přípojové stanici u přepravy zboží z vedlejších tarifních poplatků, rozdělí se mezi československé státní dráhy a společnost způsobem jako sub 1/.

3/ Výjimka ze zázady v odst. 2. činí kolkovné, vážné z celovozových zásilek a vedlejší poplatky tarifní za nákladní vozy a nákladní pomůcky /na př. zdržné, poplatky za propůjčení neb předržení plachet, za dodání upevňovadel a ložidel, za desinfekci vozů atd./ které se účtují v přípojové stanici výhradně k dobru českosl. státních drah. /srovnej článek XLX. provozní smlouvy/.

Č l á n e k .X.

Výdaje pospolitosti.

1/ O úhradě výdajů za přípojovou službu platí zázada, že společnost uhradí československým státním drahám jejich vlastní výdaje za výkony provedené v této stanici.

2/ Pro sestavování těchto výdajů platí tyto zázady:

a/ V e službě stavební a udržovací:

aa/ podíl na osobních a věcných výdajích příslušného odboru pro udržování dráhy, traťmistra, úpravčího trati a pochůzkaře zjistí se podle poměru redukovanych kilometrických délek společných kolejí ve stanici Raspenavě k celkové redukované délce kolejiwa jim přiděleného obvodu,

bb/ podíl na osobních a věcných výdajích příslušného návěstního mistra a návěstního zámečníka příp. mostmistra vypočítá se podle poměru počtu jednotek připadajících na společná zařízení k celkovému jemu přidělenému počtu jednotek,

cc/ výdaje za výkony služby stavební a udržovací účtují se podle příslušných dokladů, a to osobní výdaje průměrnou mzdou, materiálcena stanovenými pro vyúčtování materiálu zvláštními předpisy,

dd/ k osobním výdajům připočítává materiál se toho času platná přírážka na humanitní zařízení; k cenám materiálu t.č. platná přírážka materiální ^{a event. dovozní} podle čl. XII. provozní smlouvy.

Pokud není v článku V. jinak stanoveno, patří uvedené výdaje do pospolitosti v celém rozsahu.

B/ Ve službě staniční:

aa/ osobní výdaje všech zaměstnanců v přípojové stanicích kteří jsou zaměstnanci ve společné službě /čl.V. odd.B/, účtuje se podle výplatních listin ^{listin} paušálů, mzdových listin a pod. plně na pospolitost. Za dobu substituce společných zaměstnanců v jiných stanicích odešete se příslušný podíl požitků exponovaných zaměstnanců. Naopak zaúčtují se do pospolitosti příslušné podíly požitků cizích substitutů i jejich diety,

bb/ věcné výdaje hradí pospolitost plně za ten materiál, který byl spotřebován ve společné službě a to podle cen, stanovených pro vyúčtování materiálu zvláštními předpisy,

cc/ k osobním výdajům připočítává se toho času platná přírážka na humanitní zařízení; k cenám materiálu t.č. platná přírážka materiální a event. dovozní podle čl. XII. provozní smlouvy

c/ Výdaje za společný posun vyúčtují se podle sazeb platných toho času pro výdaje vozební za hodinu posunu.

d/ Výdaje s provozem přímo nesouvisející:

aa/ paušály podle čl. II. odst. 2 a čl. III. odst. 1 uhradí spol. plně,

bb/ daně a přírážky, jakož i ostatní státní a autonomní dávky a poplatky ze společně používaných budov, ploch a td., pokud budou předepsány a pokud nejsou třetí osoby povinny je platiti, hradí pospolitost plně,

cc/ výdaje za škody věcné, způsobené provozem dráhy, požárem a pod., dále výdaje škod vzniklých vyšší moci / válkou, mobilisací, živelnými pohromami a td. /, pokud se tyto škody a výdaje vztahují na společně neb výlučně používané budovy a zařízení, hradí společnost v témže poměru jako výdaje za udržování toho kterého objektu / viz čl. VII

dd/ náhrady z ručení za nehody na osobách vzniklé při výkonu společné služby hradí společnost podle čl. VIII.

e/ Výdaje za dozor na provoz a odúčtování:

Z výdajů na přípojovou službu, vykonávanou čsl. státními dráhami ve stanici Raspenavě platní společnost správní přírážku ve výši 10% po případě 5% podle ustanovení čl. ~~XX~~ odd. V. provozní smlouvy.

3./ Místní dráha přispívá na výdaje společné služby v přípojové stanici Raspenavě podílem ve výši 13.69% .

Tato sazba platí od 1. ledna 1925 do 31. prosince 1929 a dále od 1. ledna 1930 do 31. prosince 1934.

Po této době bude sazba čsl. státními dráhami znovu stanovena za použití týchž zásad, podle nichž shora uvedený klíč byl stanoven.

Článek XI.

Odúčtování.

1./ Výdaje a přímy za společnou službu ve stanici Raspenavě sestaví ředitelství za každý účetní rok ve zvláštních účtech / společný účet/.

2./ V běžném účetním roce zaúčtuje ředitelství pololetně v pro

ozním účtě místní dráhy zálohy ve výši poloviny posledního společného účtu.

3./ Společný účet za každý rok sestaví ředitelství nejpozději konce nejbližšího účetního roku a po odečtení záloh vyúčtuje saldo v povozním účtě místní dráhy za běžný rok.

Článek XII.

Spory.

Všechny spory, které v budoucnosti snad vzniknou z právního poměru, založeného touto smlouvou, náležejí v první instanci, pokud nepřísluší před zvláštní výhradní soud, před věcné příslušné soudy sídla české finanční prokuratury v Praze.

Článek XIII.

Změna smluvní strany.

Společnost jest povinna zavázati svého právního nástupce, že převzme veškeré závazky uložené touto smlouvou, nesjedná-li s československými státními dráhami jejich změnu.

Článek XIV.

Trvání smlouvy.

1./ Smlouva tato byla sjednána se zpětnou platností od 1. ledna 1925 na dobu neurčitou.

2./ Tuto smlouvu, jakož i jen její jednotlivá ustanovení mají obě strany právo vypovědět pololetně předem a to vždy s platností k konci jednotlivého účetního roku.

3./ Pokud nedojde po výpovědi k nové úpravě smlouvy nebo těch ustanovení, která výpovědí pozbyla platnosti, budou příslušné platy prováděny podle zrušených ustanovení jako zálohy na dodatečné vyúčtování.

Článek XV.

Sepsání smlouvy, kolky a poplatky.

1./ Tato smlouva byla sepsána v jednom prvopise, který bude uložen u ředitelství. Společnost dostane jednoduché její

o to, obdrží opis na své útraty ověřený.

2./ Poplatky nebo kolky, budou-li jaké z této smlouvy anebo jejích dodatků vyměřeny, jakož i útraty za sepsání a rozmnožení této smlouvy a jejích dodatků hradí společnost.

Na důkaz souhlasu se všemi ustanoveními této smlouvy připojeny právoplatné podpisy obou smluvních stran.

Ve Frýdlantu v Č. dne 30. dubna 1935.

V Hradci Králové dne 24. června 1935.

Aktien- Gesellschaft der
Friedländer Bezirksbahnen.

J. Hondl v.r. Dig. Erben v.r.

L.S.

President ředit. st. dr.:

Dr. Nevole v.r.

Ministerstvo železnic republiky Československé.

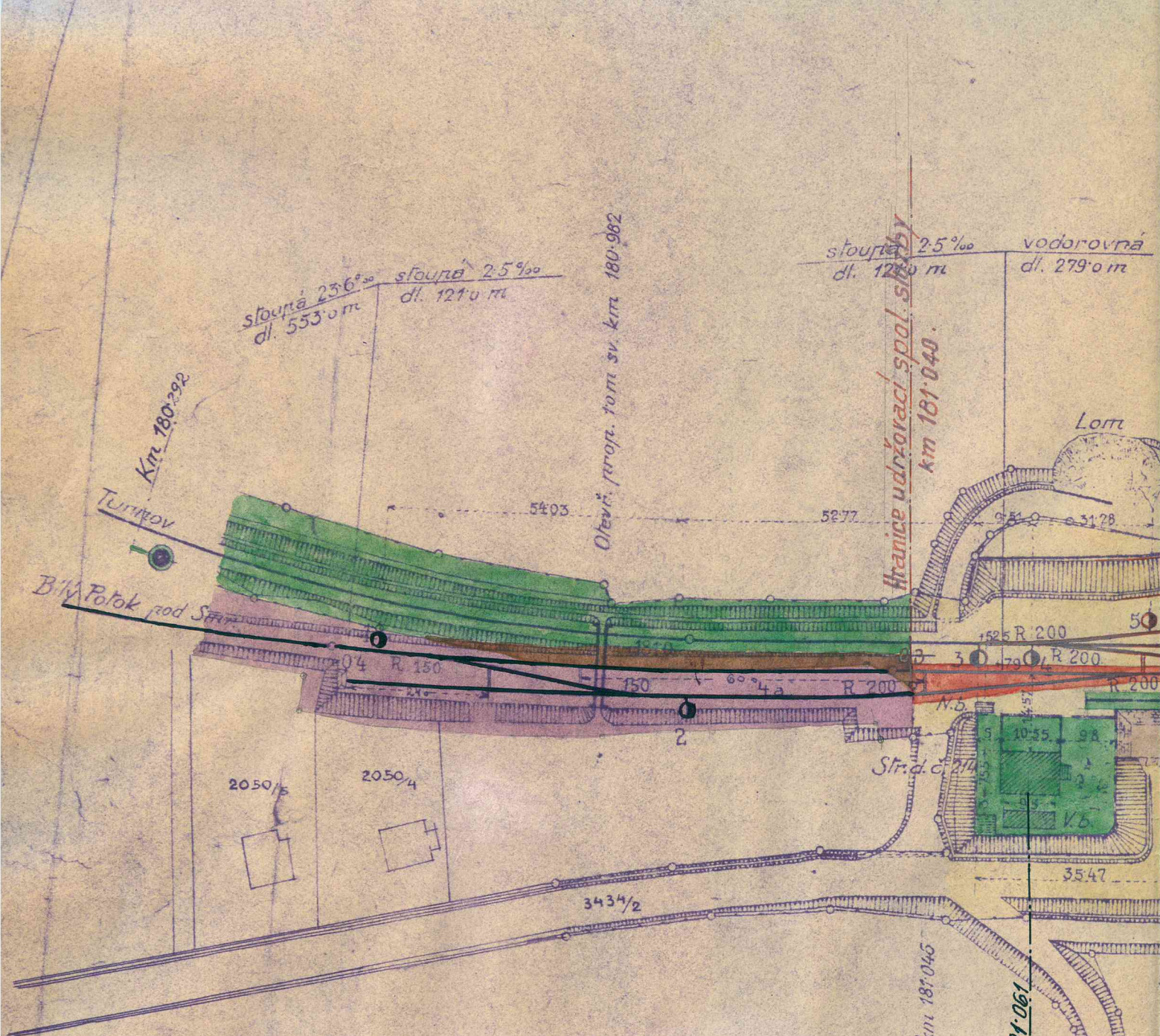
Čís. j. 35396-VI/2-1935

Schvalujeme

L.S. V Praze dne 27. srpna 1933.

Z ministerstva železnic:

Jng. Křížek v.r.

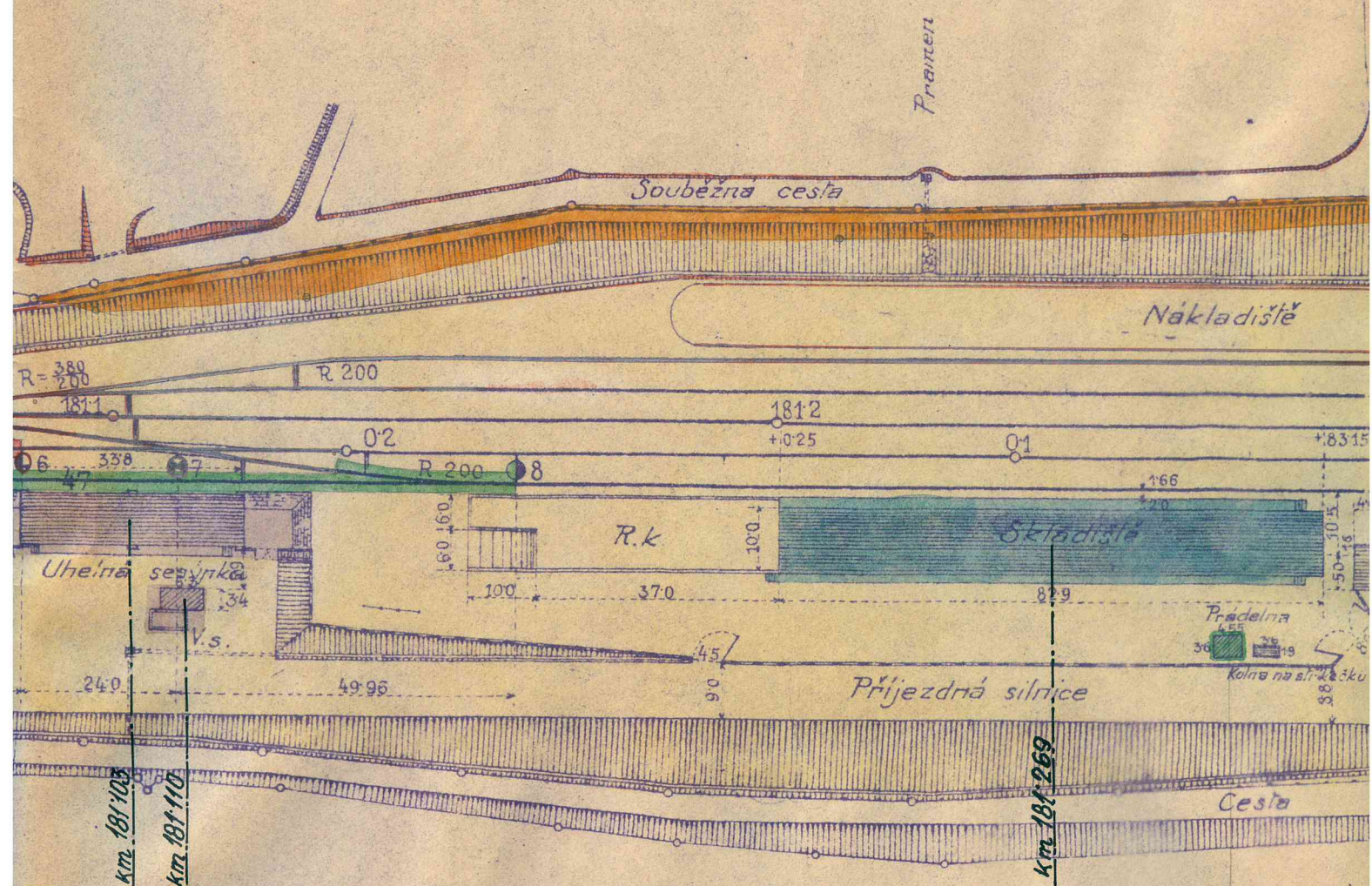


Legenda :

- | | | |
|--------------------|---|---|
| vlastnictví Č.S.D. |  | společné. |
| |  | částečně společné. |
| |  | používá výlučně Č.S.D. |
| |  | používá výlučně společnost |
| vlastnictví Č.S.D. |  | provedeno nákladem společnosti - odevzdáno Č.S.D. |
| |  | používá výlučně cizí strana |
| |  | pozemek vykoupený společností a odevzdáný do vlastnictví Č.S.D. |
| |  | pozemek používán společností za nájem. |
| |  | pozemek a zařízení ve vlastnictví společnosti. |

STANICE

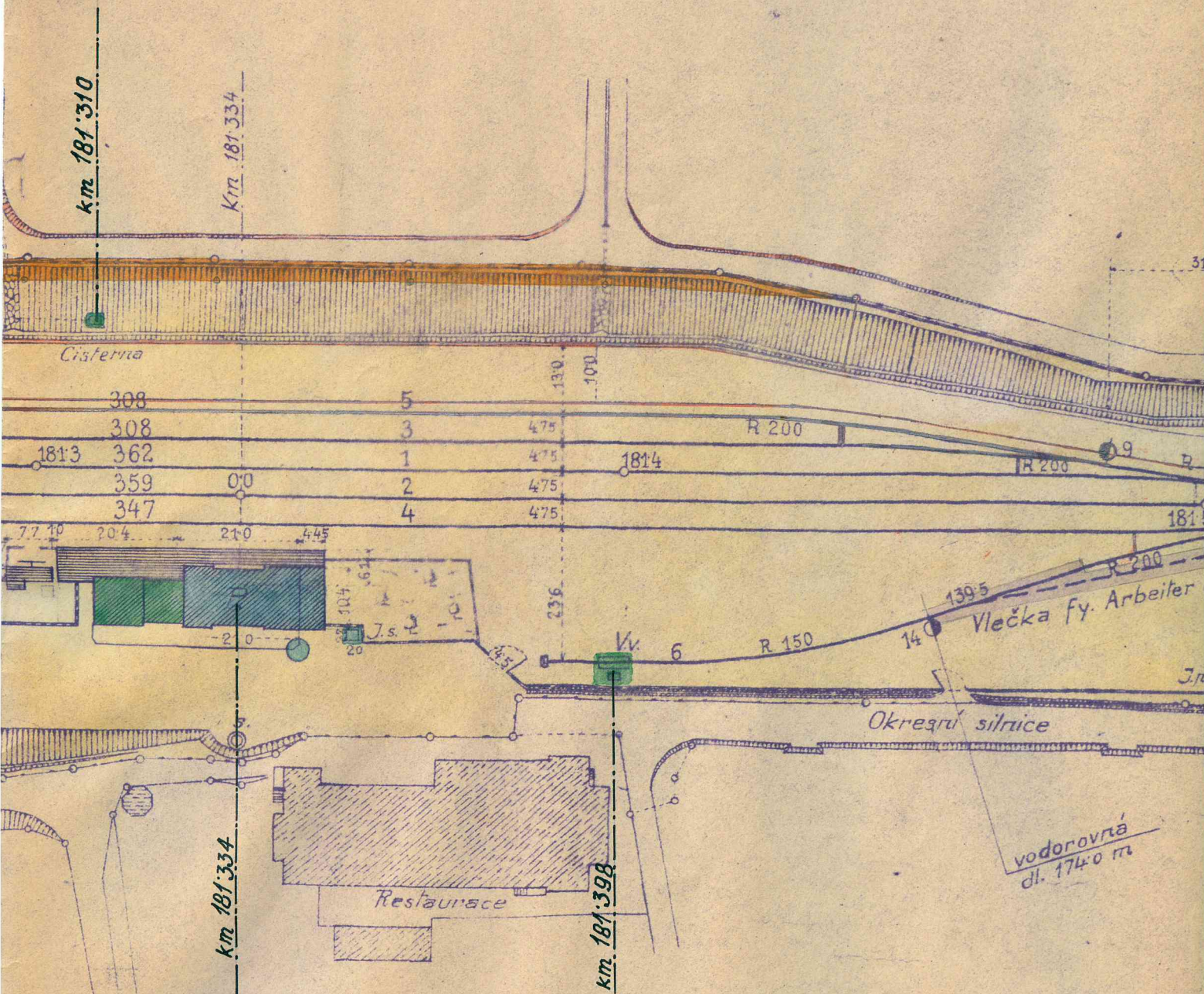
1:1



Čís.	Km	Soustava	Směr	Úhel, křižení	Vzdálenost námeztníků	Pražce	Obsluha	Poznámka
1	0.3898	V.s.z.	P.l.		43.1	dřevěné	místní	F.O.D.
2	0.3174	V.s.z.	P.l.		42.5	"	"	F.O.D.
3	181.051	V.s.z.	L.p. } D	5°25'	52.5	"	"	
4	" 0608	V.s.z.	P.p. } D	5°25'	42.4	"	"	
5	" 0824	V.s.z.	P.l.	5°25'	45.8	"	"	
6	" 0863	V.s.z.	L.l.	5°25'	45.2	"	"	
7	" 1108	V.s.z.	2x P.p. } A 2x L.p. }	4x 7°46'	29.3	"	"	
8	" 1612	V.s.z.	P.p.	5°25'	41.0	"	"	
9	" 4830	V.s.z.	L.p.	5°25'	46.2	"	"	
10	" 5140	V.s.z.	L.p.	5°25'	47.9	"	"	
11	" 5240	V.s.z.	P.l.	5°25'	36.4	"	"	
12	" 5460	V.s.z.	P.p. } D	5°25'	46.5	"	"	
13	" 5550	V.s.z.	L.p. } D	5°25'	47.0	"	"	
14	" 4510	V.s.z.	P.p.	5°25'	63.35	"	"	

RASPENAVA.

100.



Stav koncem roku :

Trat': Praha - Všetaty - Turnov - Seidenberg,
" " Raspenava - Bílý Potok pod Smrkem.

