



TECHNICKÁ UNIVERZITA V LIBERCI
Fakulta přírodovědně-humanitní
a pedagogická



Historie železniční tratě na úseku Svor - Cvikov - Jablonné v Podještědí

Bakalářská práce

Studijní program: B7106 – Historická studia
Studijní obor: 7105R062 – Kulturněhistorická a muzeologická studia
Autor práce: **Jan Rucz**
Vedoucí práce: Ing. arch. Tomáš Šenberger



ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Jan Rucz**
Osobní číslo: **P11000298**
Studijní program: **B7106 Historická studia**
Studijní obor: **Kulturněhistorická a muzeologická studia**
Název tématu: **Historie železniční tratě na úseku Svor - Cvikov - Jablonné v Podještědí**
Zadávací katedra: **Katedra historie**

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

Cílem bakalářské práce je na základě analýzy, komparace a syntézy pramenů a odborné literatury zdokumentovat historii železničních projektů na úseku Svor - Cvikov - Jablonné v Podještědí, včetně projektu realizovaného, na který bude zaměřena hlavní pozornost.

Student se pokusí zjištění skutečnosti zasadit též do dobového kontextu. Práce se mimo jiné bude zabývat provozem na realizované trati a jejími pozůstatky do dnešních dnů. Student bude vycházet primárně z pramenného výzkumu, především z fondů uložených v soukromém archivu ČD a. s. (fondy: Česká severní dráha, Severní státní dráha, Ředitelství pro tratě bývalé České severní dráhy, Ředitelství státních drah Hradec Králové), z fondů uložených ve Státním okresním archivu v České Lípě (fondy: Jednota zaměstnanců ČSD Česká Lípa, ONV Česká Lípa, OkÚ Česká Lípa, Archiv města Cvikov, AO Kunratice u Cvikova, AO Lindava, AO Heřmanice v Podještědí, Okr. zastupitelstvo Jablonné v Podještědí, MěNV Jablonné v Podještědí, AO Svor) a z fondů uložených v Národním archivu v Praze (fond: Sběrka staničních kronik), ale také z výzkumu terénního. Stranou pozornosti nezůstane ani dobový tisk a součástí heuristiky budou i výpovědi pamětníků. Práce bude vybavena rozsáhlým obrazovým doprovodem.

Rozsah grafických prací:

Rozsah pracovní zprávy:

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

Seznam odborné literatury:

1. PRAMENY

1.1. Archivy

Archiv Českých Drah a. s., Praha-Libeň

Státní okresní archiv Česká Lípa, Česká Lípa

1.2. Soudobý regionální tisk

1.3. Prameny orální povahy

1.4. Železniční expozice Jablonné v Podještědí

2. LITERATURA

BUFE, Siegfried a kol.: *Železnice v Sudetech 1938-1945*, RCH, Praha 2003

JELÉN, Miroslav: *Zrušené železniční tratě v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*, Dokořán, Praha 2009

KREJČIŘÍK, Mojmír: *Česká nádraží, III. díl, 2. část*, Praha 2009

ŠINDLAUER, Zdeněk: *Severočeská transverzálka*, Malkus, Praha 2008

ŠINDLAUER, Zdeněk: *Už dlouho nejel žádný vlak, END*, Česká Lípa 1999

ŠINDLAUER, Zdeněk: *Vlakopis lužický, K-Report*, Praha 2004

Vedoucí bakalářské práce:

Ing. arch. Tomáš Šenberger

Katedra historie

Datum zadání bakalářské práce: **13. prosince 2013**

Termín odevzdání bakalářské práce: **12. prosince 2014**



doc. RNDr. Miroslav Brzezina, CSc.
děkan

L.S.



PhDr. Jaroslav Pažout, Ph.D.
vedoucí katedry

V Liberci dne 13. prosince 2013

Prohlášení

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

Beru na vědomí, že Technická univerzita v Liberci (TUL) nezasahuje do mých autorských práv užitím mé bakalářské práce pro vnitřní potřebu TUL.

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

Bakalářskou práci jsem vypracoval samostatně s použitím uvedené literatury a na základě konzultací s vedoucím mé bakalářské práce a konzultantem.

Současně čestně prohlašuji, že tištěná verze práce se shoduje s elektronickou verzí, vloženou do IS STAG.

Datum:

Podpis:

Poděkování

Tímto bych chtěl poděkovat vedoucímu své bakalářské práce prof. Ing. arch. Tomáši Šenbergerovi za odborné vedení a náměty k práci, za pomoc v řešení mnohých otázek a za četné cenné rady. Dále bych rád poděkoval Mgr. Martinu Aschenbrennerovi za častě konzultace a jeho připomínky k tématu. Poděkování samozřejmě patří i zaměstnancům archivů, jmenovitě paní Dagmar Veselé z Archivu Českých Drah, a. s. a paním Jaroslavě Jarolímkové a Viole Bendové ze Státního okresního archivu v České Lípě za jejich ochotu, pomoc a obecně snahu mi vyjít vstříc. V neposlední řadě patří díky mým přátelům, hlavně Bc. Vojtěchu Hlouškovi, za kartografickou spolupráci, rodině a blízkým, kteří mi v mnohých ohledech byli nápomocni, byli mi velkou oporou a podporovali mě, a především všem těm, kteří mě během psaní mé práce nikterak nerozptylovali či neodváděli mé myšlenky od práce.

Anotace

Práce pojednává o historii lokální železnice mezi Svorem a Jablonným v Podještědí s užším zaměřením na její založení a stavbu. V první řadě popisuje obecné dějiny drah na území Čech, jak z hlediska stavby, tak legislativy, a na území Lužických hor. Dále se zabývá přípravami k budování, samotnou stavbou a uvedením do provozu svorsko-jablonské místní dráhy včetně veškerých okolností, překátek a jejího detailního průběhu, přičemž je toto doplněno dále obecněji popisem provozu dané železnice až po dobu jejího zániku. Nedílnou součástí celé práce je rozbor železničních staveb dle jejich typologie, a především obsáhlý přílohový materiál skládající se hlavně z geografických podkladů, stavební dokumentace, obrazové dokumentace, jak dobové, tak současné, a dalšími materiály.

Klíčová slova

železnice, dráží legislativa, regionální dějiny, dějiny architektury, Jablonné v Podještědí, Cvikov, Svor

Annotation

The bachelor thesis is about history of the local railway line in the area of Svor and Jablonne v Podjestedi. It is focused on foundation and construction of this railway. First part of thesis includes history of the railway in Luzicke hory. The main part of the thesis analyses its process of construction and commissioning. Next section describes general overview of railway's functioning. Special attention is given to the analysis of the railway buildings. Attachments contain variety of maps, pictures, building documentation and photographs.

Key words

railway, railway legislation, regional history, history of architecture, Jablonne v Podjestedi, Cvikov, Svor

Obsah

1	Úvod	10
2	Obecná historie železniční dopravy v českých zemích	12
3	Problematika existence místních drah v Čechách	18
4	Železniční společnosti	21
4.1	Soukromé společnosti	21
4.1.1	C. k. privilegovaná Česká severní dráha (BNB)	21
4.1.2	C. k. privilegovaná Ústecko-teplická dráha (ATE)	22
4.2	Státní společnosti	23
4.2.1	C. k. Státní dráhy (KkStB)	23
5	Plány na stavbu železnice v regionu	25
5.1	Spojení Čech a Saska	25
5.2	Realizované i nerealizované tratě přes Lužické hory	26
6	Stavba tratě Svoboda – Cvikov – Jablonné v Podještědí	29
6.1	Přípravy ke stavbě tratě Svoboda – Cvikov	29
6.2	Stavba tratě Svoboda – Cvikov	31
6.3	Příprava ke stavbě trati Cvikov – Jablonné v Podještědí	34
6.3.1	Projekt a získání koncese	34
6.3.2	Otázka obce Lindavý a napojení BNB na ATE	36
6.3.3	Podklady ke stavbě tratě	38
6.3.4	Spor s baronem Liebiegem	44
6.3.5	Dokončení detailů projektu	46
6.4	Stavba tratě Cvikov – Jablonné v Podještědí	49
6.4.1	Vybudování dráhových staveb	49
6.4.2	Stavba železničního svršku a příslušenství	50

6.4.3	Uvedení tratě do provozu	53
7	Snaha o stavbu návazných tratí.....	56
7.1	Cvikov – Sasko	56
7.2	Dobranov – Cvikov	56
7.3	Brniště – Kamenický Šenov	56
7.4	Ťitava – Jablonné v Podještědí	57
7.5	Rumburk – Jablonné v Podještědí	57
8	Provoz tratě Svor – Cvikov – Jablonné v Podještědí.....	59
8.1	Trat' v drţení soukromého vlastníka BNB (1886–1908).....	59
8.2	Trat' ve státním drţení KkStB (1908–1918).....	59
8.3	Trat' ve státním drţení ČSD (1918–1939).....	61
8.4	Trat' ve státním drţení DR (1939–1945)	63
8.5	Trat' ve státním drţení ČSD po roce 1945.....	63
8.6	Vlečka národního podniku Adast (1968–1986).....	65
8.7	Zánik tratě (1986–2001)	66
9	Typologie staveb na trati (dle typu, seznam, časově).....	68
9.1	Překlenovací stavby.....	68
9.1.1	Příhradové mosty	68
9.1.2	Klenuté mostky.....	69
9.1.3	Propustky	70
9.2	Přijímací budovy.....	70
9.2.1	Vývoj přijímacích budov u BNB.....	71
9.2.2	Přijímací budova Svor	73
9.2.3	Přijímací budova Cvikov	76
9.2.4	Přijímací budova Lindava.....	76

9.2.5	Přijímací budova Kunratice u Cvikova	77
9.2.6	Zastávka Heřmanice v Podještědí.....	77
9.2.7	Vývoj přijímacích budov u ATE	77
9.2.8	Přijímací budova v Jablonném v Podještědí.....	78
9.3	Sklady a kůlny	79
9.3.1	Svor.....	79
9.3.2	Cvikov	80
9.3.3	Lindava	81
9.3.4	Kunratice u Cvikova.....	81
9.3.5	Jablonné v Podještědí	82
9.4	Výtopny	82
9.4.1	Cvikov	83
9.4.2	Jablonné v Podještědí	83
9.5	Vodárny	84
9.5.1	Svor.....	84
9.5.2	Cvikov	85
9.5.3	Jablonné v Podještědí	85
10	Rozbor pramenů a literatury	86
11	Závěr	91
12	Seznam použitých zkratk	92
13	Seznam pramenů a literatury	94
14	Seznam příloh	101

1 Úvod

Železniční doprava je nedílnou součástí našich životů a vůbec celé společnosti, neboť slouží nejen k dopravě osob, ale i k přepravě zboží a nákladu obecně. Přestože v posledních desetiletích její užívání procentuálně upadá a vytlačuje ji hlavně automobilová doprava, neměli bychom na její význam zapomínat a to nejen v kontextu současné doby, ale i v historii, kdy byla často katalyzátorem průmyslového rozvoje mnohých oblastí.

Provozovaných železnic se na našem území nachází stále přehřšle, avšak ty zrušené již pomalu upadají do zapomnění. Proto by bylo vhodné vzpomínky na ně ve společnosti oživit, což si vytyčila za určitý úkol i tato práce, neboť jejím tématem je dráha mezi Svorem a Jablonným v Podještědí, která již více než čtvrt století neexistuje.

Na toto téma lze pohlížet z několika různých úhlů. Například utvořit rozbor jednotlivých staveb, jak historický, tak stavební, zaměřit se na stavbu tratě či na její fungování a provoz, popřípadě na skutečnosti ohledně jejího zániku anebo udělat komplexní soupis její historie. Původním záměrem této práce bylo vytvoření právě onoho celkového souhrnu historie od stavby po zánik, doplněného rozbořem staveb na trati a jejich historií. Však již během heuristiky pramenů došlo k zjištění, že by práce nabyla nadměrným způsobem, pročť bylo rozhodnuto o jejím užším zaměření. To znamenalo zabývat se již především pouze založením a stavbou tratě, přičemž však nebylo upuštěno od záměru vytvořit rozbor staveb na této lokální dráze.

V první řadě bychom měli přistoupit k obecnějšímu úvodu, jenž by čtenáře uvedl do celé problematiky železnic, jejich historie a stavby s přihlédnutím k lokálním drahám – nejprve obecně v kontextu českých zemí a následně se zaměřením na oblast Lužických hor. Posléze by měl následovat rozbor příprav k budování, samotné stavby a uvedení do provozu železničních úseků Svor – Cvikov a Cvikov – Jablonné v Podještědí, přičemž na tuto hlavní část by měly navazovat již opět obecnější kapitoly o provozu dané dráhy a její další historii. Na závěr bude práce opatřena rozbořem železničních staveb dle typologie a obohacena především obsáhlým přílohovým materiálem skládajícím se hlavně z geografických podkladů, stavební dokumentace, obrazové dokumentace, jak dobové, tak současné, a v neposlední řadě o další materiály, jako například účetní analýzy apod.

Asi nejzávažnější problém, který stojí před badatelem zabývajícím se našimi dějinami před rokem 1945, a tím spíše v pohraničí, kde většina obyvatelstva byla německy

hovořící, je otázka, jaký jazyk má zvolit v případě uvádění názvů institucí, společností, obcí apod. Určitě je lepší vždy setrvávat, pokud je to možné, v originálním znění, avšak vzhledem k tomu, že by v mnohých případech tato skutečnost působila až komicky, byla nakonec vybrána varianta uvádění českých ekvivalentů, přičemž německé originály budou uváděny v poznámkovém aparátu. Názvy samotných obcí v originálním znění budou uvedeny v příloze této práce.¹ Co se týče uvádění českých ekvivalentů, jedinou výjimku v této práci budou tvořit zkratky železničních společností, které jsou totiž v německém znění mezi železničními historiky i laickou veřejností, známější a také výmluvnější.

¹ Viz příloha č. 1 (Seznam místních jmen).

2 Obecná historie železniční dopravy v českých zemích

Železniční doprava na českém území má poměrně dlouho trvající tradici. Její počátky můžeme hledat již v první čtvrtině 19. století, kdy vznikl návrh Františka Josefa Gerstnera, významného českého inženýra, vytvořit koněspřežnou železnici mezi Českými Budějovicemi a Lincem. Její realizace probíhala následně v letech 1824–1832, přičemž větší část stavebních prací vedl jeho syn, profesor geodzie, inženýr František Antonín Gerstner. Tato trať dlouhá 129 km se stala ve své době opravdovým unikátem, neb se jednalo o vůbec první² veřejnou koněspřežnou železnici na evropském kontinentě.³

Jako druhá taková železnice na našem území se vybuďovala tzv. pražsko-lánská dráha realizovaná v letech 1828–1830. Původním záměrem bylo dráhu vést z Dejvic až do Plzně, ale vzhledem k nedostatku kapitálu se od tohoto plánu upustilo a železnice byla zakončena již u Lán.⁴ Ačkoliv tyto stavby znamenaly významný počín v počátcích železnice u nás, tak se jednalo stále ještě o železnice koněspřežné. Opravdovým průkopníkem klasické parostrojní dráhy na našem území se stala až společnost c. k. privilegovaná Severní dráha císaře Ferdinanda⁵ (dále jen KFNB), tedy soukromá akciová společnost vzniklá 1. března 1836, jejímž hlavním akcionářem byl slavný vídeňský bankéř Salomon Rothschild. Projekt zahrnoval trasu z Vídně přes Břeclav a Bohumín do Haliče, přičemž cestou z ní odbočovalo několik dalších tratí. Nejvýznamnější z nich se vinuly do Brna, Olomouce a Opavy. Projektantem této první parostrojní trati u nás byl profesor vídeňské polytechniky František Xaver Riepl a samotnou stavbu vedli inženýři Karel Ghek s Aloisem Negrellim, známým mostním inženýrem, mimo jiné též autorem projektu stavby Suezského průplavu. Železnice se buďovala v letech 1837–1848, kdy dosáhla Haliče a následně tak propojila Vídeň s Berlínem.⁶

Po této stavbě měl nastat rozmach železničních drah na našem území. Problém však nastal v jejich financování, na nějž kapitál akciových společností většinou nestačil. Z tohoto důvodu nakonec vstoupil do celé záležitosti stát, tedy Rakouské císařství, kdy císař Ferdinand V. v dekretu z 23. prosince 1841 ustavil, že je možné provozovat

² Konešpřežných železnic, které se dostaly na kontinent ze Spojeného království Velké Británie a Irsko, bylo mnoho (např. již roku 1788 byla vybuďována podniková trať ve zbrojních závodech v Petrozavodsku), avšak budějovicko-linecká dráha byla první sloužící veřejnosti.

³ Krejčířík, Mojmir: Po stopách našich železnic, Nakladatelství dopravy a spojů, Praha 1991, s. 13.

⁴ Kol. autorů: Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, Libri, Praha 2002, I. díl, s. 24.

⁵ V originále „k. k. privilegierte Kaiser Ferdinands-Nordbahn“.

⁶ Technické památky, 2002, s. 25.

dráhy i nadále soukromé, ale všechny nově vzniklé již budou drahami státními.⁷ Vzniklo tak dalšího roku Generální ředitelství státních drah⁸, a tedy i společnost c. k. Severní státní dráha.⁹ Záměrem této první státní železniční společnosti bylo spojit Vídeň s Prahou a následně se saským městem Drážďany, což se i realizovalo. Jako nejvýhodnější se jevila možnost spojit Prahu s již existující KFNB v Olomouci a následně vybudovat trať do Drážďan. První etapa výstavby probíhala v letech 1842–1845, kdy vznikla železnice z Olomouce přes Českou Třebovou do Prahy. V následných šesti letech pak byla realizována stavba trati z Prahy do Podmokel¹⁰ a zároveň také z Drážďan do Podmokel, přičemž tuto poslední jmenovanou část budovala Sasko-česká státní dráha¹¹. Tak byla roku 1851 dokončena první čistě státní rakouská železnice.¹² Pod státní správou zůstala však pouze necelá tři léta, neboť roku 1854 dosáhl rakouský státní deficit neúnosné výše, a proto byla c. k. Severní státní dráha prodána soukromé firmě s převážně francouzským kapitálem, c. k. privilegované Společnosti státní dráhy¹³ (dále jen StEG).¹⁴ Tímto aktem započala nová éra soukromých železničních společností v habsburské monarchii bez větší angažovanosti státu, o čemž vypovídá i vznik provozního řádu č. 1/1852 říšského zákoníku 16. listopadu 1851 a tzv. koncesního zákona, resp. nařízení č. 238 říšského zákoníku dne 27. září 1854.¹⁵

Začaly tak vznikat ve velkém množství složené hlavně ze šlechticů a podnikatelů, především majitelů těžebních společností, neboť rozvoj železniční sítě byl v polovině 19. století spojen právě zejména s přepravou hnědého uhlí a surovin obecně.¹⁶ V zájmu těchto společností bylo vytvořit transportní cestu z místa dobývání či uskladňování surovin do velkých měst, kde byla mnohem větší šance na jejich prodej. Tak bylo například zájmem podnikatelů zavést železnici do největších průmyslových center v Čechách – do Liberce, Ústí nad Labem či do Plzně. Akciové společnosti, které v této historické éře vznikly, se pak po zbytek 19. století řadily mezi ty nejvýznamnější železniční společnosti vůbec. Jednalo se například o c. k. privilegovanou Buštěhradskou

⁷ Krejčířík, 1991, s. 72.

⁸ V originále „Generaldirektion der k. k. Staatsbahnen“.

⁹ V originále „k. k. Nördliche Staatsbahn“.

¹⁰ Dnes stanice Děčín hlavní nádraží.

¹¹ V originále „Sächsisch-Böhmische Staatseisenbahn“.

¹² Krejčířík, 1991, s. 71.

¹³ V originále „k. k. privilegierte österreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft“.

¹⁴ Krejčířík, 1991, s. 108.

¹⁵ Koncese se většinou udílela na dobu 90 let zvláštním právním aktem, jehož výsledkem byla koncesní listina. Po uplynutí dané lhůty měla dráha přejít do vlastnictví státu. Technické památky, 2002, s. 28.

¹⁶ Krejčířík, 1991, s. 82.

řelezniční společnost¹⁷ (dále jen BEB) zajišťující provoz na trati Kladno – Kralupy nad Vltavou, c. k. privilegovanou Českou západní dráhu¹⁸ (dále jen BWB) spojující Prahu s Plzní a německými zeměmi, c. k. privilegovanou Jiho-severoněmeckou spojovací dráhu¹⁹ (dále jen SNDVB), jejíž trať vedla z Pardubic přes Liberec do Saska, c. k. privilegovanou Turnovsko-kralupsko-pražskou dráhu²⁰ (dále jen TKPE), vlastníka řeleznice z Prahy do Turnova či c. k. privilegovanou Ústecko-teplickou dráhu²¹ (dále jen ATE), později proslavenou především tratí Řetenice – Liberec. Tento výrazný rozvoj v oblasti řelezniční dopravy v Čechách přerušila však roku 1866 nepříznivá politická událost, tzv. prusko-rakouská válka. Během ní si totiž habsburský stát uvědomil, jak moc je nutná rychlá a přepravy schopná řeleznice pro válečnou logistiku. Patrně mimo jiné i z tohoto důvodu začalo Rakouské císařství mnohem více podporovat v 2. polovině 19. století rozvoj řelezničního podnikání.²²

Tato výpomoc ze strany rakouského státu byla jak legislativní, tak finanční. Například jednou z mnoha garancí, které stát řelezničním společnostem poskytoval, byla skutečnost, že jakmile se daná dráha stala prodělečnou, stát ze své pokladny onen schodek vyrovnával.²³ To mělo provoz na tratích podpořit, a tak zamezit jejich případnému zániku. Těmto výrazným finančním dávkám však udělal přítrž 9. května 1873 krach na vídeňské burze.²⁴ Stát tak musel podporu soukromé řelezniční dopravy výrazně omezit a důsledkem toho byl nově vydaný tzv. sekvestrační zákon č. 112/1877 říšského zákoníku. Tento zákon, jak již jeho název napovídá, dovoľoval státu u společností, které po delší dobu vykazovaly ztráty, vyvlastnění, tedy uvalení nucené státní správy. Pokud se výnosy soukromé řelezniční společnosti nacházely dlouhodobě v záporných číslech, vláda podala návrh na sekvestraci. Ten musel schválit parlament a následně stát od dané společnosti veškerý její majetek vykoupil (nikoliv zabavil, jak je často uváděno). Záměrem státu také bylo postupně vyvlastnit i ziskové řelezniční společnosti, tj. vznikla opět myšlenka zavedení jednotných státních drah.²⁵

¹⁷ V originále „k. k. privilegierte Buschtährader Eisenbahn-Gesellschaft“.

¹⁸ V originále „k. k. privilegierte Böhmisches Westbahn“.

¹⁹ V originále „k. k. privilegierte Süd-norddeutsche Verbindungsbahn“.

²⁰ V originále „k. k. privilegierte Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn“.

²¹ V originále „k. k. privilegierte Aussig-Teplitzer Eisenbahn“.

²² Šindlauer, Zdeněk: Uř dlouho nejel řá dneř vlak, END, Česká Lípa 1999, s. 25.

²³ Krejřírík, 1991, s. 81.

²⁴ Bělina, Pavel – Borovička, Michael – Kaše, Jiř – Kučera, Jan P.: Velké dějiny zemí Koruny české XII.a, Paseka, 2012, s. 142.

²⁵ Technické památky, 2002, s. 31.

Pro tyto účely byla roku 1884 založena společnost c. k. Státní dráhy²⁶ (dále jen KkStB), pod níž začaly spadat právě ony zestátněné společnosti. Vyvlastňování soukromých železnic probíhalo v rakousko-uherském mocnářství ve dvou vlnách. První mezi lety 1884–1895, kdy byly zestátněny především dráhy mimo průmyslové oblasti, tedy méně výnosné, například c. k. privilegovaná Dráha císaře Františka Josefa²⁷ (dále jen KFJB) či BWB, a druhá v letech 1906–1909, kdy došlo i k znárodnění mnohem větších železničních společností, a to jak z důvodu nižšího podílu nákladní dopavy, tj. nižších výnosů, tak snahy státu získat pod svou správu i ziskové společnosti. Mezi ně patřily například KFNB, StEG či c. k. privilegovaná Česká severní dráha²⁸ (dále jen BNB), stavebník trati z Bakova nad Jizerou přes Českou Lípu do Rumburka²⁹

Mimo toto zestátnění však začal rakousko-uherský parlament také po roce 1880 podporovat výstavbu soukromých místních neboli lokálních tratí. K subvenci jejich budování přispěly hlavně dva výnosy. První od c. k. Ministerstva obchodu a zemědělství³⁰ č. 130/1875 říšského zákoníku zajišťující technické a hospodářské úlevy pro lokální dráhy a druhý o úlevách pro místní dráhy č. 56/1880 říšského zákoníku, na jehož základě byli soukromí koncesionáři daňově zvýhodněni, získali mnohé správní i právní úlevy a opět bylo poleveno na technických parametrech při stavbě železnice.³¹ Díky těmto příznivým podmínkám začaly ve velkém stavět lokální dráhy i velké železniční společnosti, a to především jako odbočky ze svých hlavních tratí, čímž mohly zvýšit zisky za přepravu na nich. To započalo velký boom ve stavbě místních železnic ve ¾ 19. století, jehož důsledkem byla v českých zemích jedna z nejvyšších hustot železniční sítě v Evropě, což můžeme pocítovat ve velké míře ještě dodnes.³²

I přes výstavbu lokálních tratí docházelo postupně k zestátnění téměř všech železničních společností, jež se začaly sdružovat pod hlavičkou KkStB, od roku 1915 pak pod nově vzniklou společností c. k. Rakouské státní dráhy³³ (dále jen KkStB). O dva roky později však v rámci probíhající první světové války došlo k tzv. militarizaci drah,

²⁶ V originále „k. k. Staatsbahnen“.

²⁷ V originále „k. k. privilegierte Kaiser-Franz-Josephs-Bahn“.

²⁸ V originále „k. k. privilegierte Böhmische Nordbahn-Gesellschaft“.

²⁹ Šindlauer, Zdeněk: Už dlouho nejel řádový vlak, END, Česká Lípa 1999, s. 118.

³⁰ V originále „k. k. Ministerium für Handel und Volkswirtschaft“.

³¹ Technické památky, 2002, s. 32.

³² Krejčířík, 1991, s. 139.

³³ V originále „k. k. österreichische Staatsbahnen“.

kteře tak byly převedeny pod přímou vojenskou správu, což mělo přispět k lepší logistice během bojů. Očekávání v tomto směru ovšem nebyla dostatečně naplněna.³⁴

Po rozpadu Rakouska-Uherska a následném vzniku nástupnických států byly zakládány také nástupnické železniční společnosti. V rámci českých zemí již na přelomu října a listopadu 1918 vznikla společnost Československé státní dráhy (dále jen ČSD), která pokračovala v záměru rakousko-uherské vlády, tedy v zestátnování soukromých železničních společností, jichž do roku 1925 vyvlastnila 48.³⁵ Přes to však i nadále zůstalo 11 drah soukromých, které byly ovšem spíše podnikovými vlečkami. Kromě toho ČSD stavěly i několik nových tratí, a především již mnohé stávající nechávaly modernizovat či vytvářet dvoukolejné koridory. Na druhou stranu ve 30. letech 20. století přišla první velká vlna rušení nevýdělečných drah, a to mimo jiné i díky velkému rozmachu autobusové dopravy, jež byla dokonce zpočátku v režii samotných ČSD.³⁶

Zlom následně znamenal vypuknutí druhé světové války a vznik Protektorátu Čechy a Morava³⁷. Tak i 13. července 1939 vznikla nová železniční společnost Českomoravská dráha³⁸ (dále jen BMB), která spravovala železnici právě na území Protektorátu. Trati ležící v pohraničí, jež bylo na základě tzv. mnichovské dohody 29. září 1938³⁹ přičleněno k Německé říši⁴⁰, spadaly nově přímo pod správu Německé říšské dráhy⁴¹ (dále jen DR), díky čemuž byly výrazně oproti protektorátním drahám zvýhodňovány, především po stránce finanční.⁴²

Po druhé světové válce se kompletně všechny tratě na českém území sjednotily opět pod obnovenou společností ČSD, která se v 2. polovině 20. století snažila o modernizaci a opravu železnic, avšak i přesto byly v 70. letech 20. století rozsáhle rušeny nerentabilní provozy.⁴³ Ačkoliv k tomuto docházelo, lze označit tuto historickou éru pro drážní dopravu u nás jako rozvíjející se, nicméně trať svou úroveň nepřevyšovala mnoho zahraničních států. K tomu bylo nakročeno až přibližně v polovině 80. let 20. století, ale rozvoj v tomto směru velice záhy přerušila tzv. sametová revoluce ro-

³⁴ Šindlauer, Zdeněk: Už dlouho nejel tá dnež vlak, END, Česká Lípa 1999, s. 157.

³⁵ Technické památky, 2002, s. 34.

³⁶ Šindlauer, Zdeněk: Severočeská transverzálka, Malkus, Praha 2008, 217.

³⁷ V originále „Protektorat Böhmen und Mähren“.

³⁸ V originále „Böhmisch-Mährische Bahn“.

³⁹ Cuhra, Jaroslav a kol.: České země v evropských dějinách, 4. díl, Paseka, Praha 2006, s. 95.

⁴⁰ V originále „Deutsches Reich“.

⁴¹ V originále „Deutsche Reichsbahn“.

⁴² Technické památky, 2002, s. 38.

⁴³ Jelen, Miroslav: Zrušené železniční tratě v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, Dokořán, Praha 2009, s. 18.

ku 1989.⁴⁴ V rámci pozdějšího rozdělení Česka a Slovenska došlo dne 31. prosince 1992 na základě zákona č. 625/1992 Sb. k definitivnímu zániku ČSD a vzniku dvou nových společností – Českých drah, státní organizace, a Železnic Slovenskej republiky, přičemž tyto společnosti fungují v určitých obměnách dodnes.⁴⁵

⁴⁴ Jelen, Miroslav: Zrušené železniční tratě v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, Dokořán, Praha 2009, s. 20–21.

⁴⁵ Historie, in: České dráhy, a. s. [online], aktualizováno 2008 [vid. 5. 2. 2015], dostupné z: <http://www.ceskedrahy.cz/skupina-cd/historie>.

3 Problematika existence místních drah v Čechách

Místní neboli lokální dráhy se začaly na našem území objevovat ve velké míře od 80. let 19. století. To bylo spojeno s již zmiňovaným tzv. sekvestračním zákonem č. 122/1877 říšského zákoníku. Navíc v poslední čtvrtině 19. století nastala agrární krize, kterou stát potřeboval řešit a k čemuž právě místní dráhy měly posloužit jako subvence rozvoje venkova.⁴⁶ Ačkoliv lokálky stavěly i velké společnosti, díky depresi ekonomiky se úpadky nevyhnuly ani jim, tudíž postupem času dělalo mnohým problém budovat nové tratě, či vůbec provozovat tratě stávající.⁴⁷ Místní dráhy ovšem povětšinou budovala nebohatá uskupení bankéřů, finančníků, drobné šlechty a podnikatelů. Ti neměli dostatečný kapitál, a tak i u nich byl nutný zásah státu, jenž se snažil vydávat zákony, které by napomohly jednodušší stavbě lokálních drah. Důsledkem mělo být například zlepšení odbytu zemědělských výrobků z venkovských oblastí, zároveň v těchto místech rozvinout průmysl, zastavit migraci obyvatelstva do měst, zlepšit mzdové poměry mimo města a v neposlední řadě zvýšit využití hlavních tratí, tedy i zvýšit výnosy z jejich provozu, a pomoci tak soukromým železničním společnostem v jejich existenci, tj. zvýšit odvod daní do státní pokladny.⁴⁸

Prvním nařízením, jež se snažilo podporovat lokální železnice, byl zákon č. 56/1880 říšského zákoníku o úlevách pro místní dráhy. Zajišťoval například zproštění železniční společnosti od daní na dobu až 30 let či osvobození všech smluv a listin pro stavbu trati od kolkovného. Zároveň s tímto nařízením byl vydán ještě zákon č. 57/1880 říšského zákoníku o místních drahách, který poskytl úlevy lokálkám v technickém ohledu. Na tyto zákony pak navázala novela zákona č. 81/1887 říšského zákoníku o zakládání a provozování místních drah a v neposlední řadě to byla v 19. století ještě novela zákona č. 2/1894 říšského zákoníku o drahách nižšího řádu.⁴⁹

S tím byla také spojena tzv. zemská železniční akce, kdy Sněm království českého výrazně podpořil výstavbu místních drah na našem území, a to zákonem č. 8/1892 zemského zákoníku o zvelebení železnic nižšího řádu.⁵⁰ Na základě těchto zákonů a jejich novel bylo možné stavět lokální tratě mnohem jednodušeji a ekonomičtěji.

⁴⁶ Technické památky, 2002, s. 31.

⁴⁷ Bělina, Pavel – Borovička, Michael – Kaše, Jiří – Kučera, Jan P.: Velké dějiny země Koruny české XII.a, Paseka, 2012, s. 174.

⁴⁸ Kunt, Miroslav: Vedlejší (regionální) dráhy – problémy vzniku, in: Železnice & Historie [online], aktualizováno 2. 12. 2010 [vid. 9. 11. 2014], dostupné z: <http://www.archiv.kvalitne.cz/studie/lokalky>.

⁴⁹ Technické památky, 2002, s. 32.

⁵⁰ Krejčířík, 1991, s. 139.

Avšak protože byl jejich vznik spojen s mimořádnými podmínkami, musela každá projekt zvlášť odsouhlasit vláda, která tak pro každou trať speciálně vydávala samostatnou vyhlášku o její stavbě a provozu, jež byla v podstatě totožná s koncesí.

Akciové společnosti místních drah se většinou skládaly z konsorcia nepřiliš bohatých podnikatelů, jejichž kapitál musela doplnit samospráva – zemská či státní. Tyto samosprávné instituce dokonce poskytovaly tzv. úročící akcie nabízející úrok až 5 % ze základního kapitálu, nebo bylo možné hypotečně spolupracovat s finančním ústavem – buď se Zemskou bankou Království českého⁵¹ či s c. k. Soukromým rakouským úvěrním ústavem pro dopravní podnikání a veřejné půjčky.⁵² Tyto ústavy vydávaly dluhopisy železničním společnostem s úrokem na 4 % a dobou umoření na 75–83 let. Často se však stávalo, že společnosti nebyly schopny věřiteli půjčku splácet, tudíž ji musel zaplatit ručitel, tj. stát či země. Pokud se k tomu navíc společnost ocitla v úpadku, následně spadla pod nucenou správu státu, přičemž akcie společnosti převzal jeden ze zmiňovaných finančních ústavů, který se též ujal i vedení finanční agendy zestátněné společnosti.⁵³

Jak již se zmiňuje výše, místní dráhy získaly výjimky nejen v oblasti finanční, ale i v technické. Například šlo budovat oblouky s mnohem menším poloměrem, než jaký byl standart, tj. povoleno bylo 180–125 metrů místo klasických 300–190 metrů, či s mnohem vyšším sklonem, tj. až 50 ‰ namísto běžných 25–40 ‰. Těm se směřovalo ke stavbě užít lehčí a kratší kolejnice, slabší pražce apod.⁵⁴ Vzhledem k těmto důvodům však lokálky, které využíly technické úlevy v plném rozsahu, měly nevýhodu v maximální povolené rychlosti 25 km/h. Typické pro tyto dráhy bylo minimálně zpočátku také provozování tzv. smíšených vlaků, kdy byly zapojeny vozy pro přepravu nákladu společně s vozy pro cestující. To mělo posloužit k lepšímu ekonomickému využití tratí, jež nebyly často tak výnosné, jak se od nich očekávalo.⁵⁵

Lokální neboli místní dráhy byly budovány velmi výrazně až do počátku 20. století, v jehož průběhu pak nastal zlom, a to jejich rušení. Oněch důvodů k likvidaci bylo hned několik – například špatný technický stav (ať už pro neúdržbu či pro nesjízdnost z důvodu dřívějšího využití technických úlev státu), nutnost ustoupení dráhy jiným stavebním projektům, politické a hospodářské změny po roce 1945,

⁵¹ V originále „Landesbank des Königreiches Böhmen“.

⁵² V originále „k. k. privilegierte Österreichische Credit-Anstalt für Handel und Gewerbe“.

⁵³ Krejčířík, 1991, s. 139.

⁵⁴ Tamtéž.

⁵⁵ Jelen, Miroslav: Zrušené železniční tratě v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, Dokořán, Praha 2009, s. 14.

kdy došlo k odsunu německého obyvatelstva a zániku mnohých podniků, a v neposlední řadě většinou tět nerentabilita tratí.⁵⁶ Tyto vlny rušení nevýnosných ťeleznic byly v průběhu 20. století tři. První po vypuknutí světové hospodářské krize ve 30. letech, kdy se stát snažil ušetřit snížením provozu a snížením stavů zaměstnanců. Důvodem tohoto počínání státu však nebyla pouze hospodářská krize, ale i skutečnost, ťe se tehdy velice výrazně rozmáhala autobusová doprava, jeť byla mnohem rychlejší a ekonomičtější.⁵⁷ Proti rušení lokálních drah se však často postavily místní úřady, které se snažily tomuto státnímu kroku zamezit, a navíc v příhraničních oblastech bylo těchto aktů často použito k německým propagandistickým účelům proti českému státu. To nakonec vedlo k faktu, ťe mnoho tratí, které bylo v plánu zrušit, fungovalo i nadále.⁵⁸ Druhá velká vlna likvidace místních drah nastala ve 2. polovině 20. století, resp. v 70. letech, opět v době světové hospodářské krize, a to na základě závěrů XIV. sjezdu KSČ, na němž bylo navrženo zrušení ať 93 tratí.⁵⁹ Tomuto kroku také přitakala skutečnost rozmachu nákladní automobilové, autobusové a privátní automobilové dopravy v 60. letech 20. století. Na základě zákona č. 37/1951 Sb. o drahách byla pro každou z 93 tratí vytvořena samostatná technickoekonomická studie, na jejímž základě došlo po usnesení vlády č. 295 z roku 1972 k likvidaci části z nich.⁶⁰ K zatím poslední rozsáhlé vlně rušení lokálních drah došlo na přelomu 20. a 21. století, avšak nevylučuje se další toto počínání do budoucna, neboť stát stále nad nerentabilitou mnohých ťeleznic spekuluje.

⁵⁶ Jelen, Miroslav: Zrušené ťelezniční tratě v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, Dokořán, Praha 2009, s. 16.

⁵⁷ Tamtéž.

⁵⁸ Šindlauer, Zdeněk: Uť dlouho nejel ťá dneš vlak, END, Česká Lípa 1999, s. 170.

⁵⁹ Cuhra, Jaroslav a kol.: České země v evropských dějinách, 4. díl, Paseka, Praha 2006, s. 239.

⁶⁰ Jelen, Miroslav: Zrušené ťelezniční tratě v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, Dokořán, Praha 2009, s. 16.

4 Železniční společnosti

Úkolem této kapitoly není rozbor všech železničních společností působících na našem území, ale pouze stručný popis těch, které se nějakým způsobem angažovaly či byly jinak spojeny se stavbou lokálky Svoboda – Cvikov – Jablonné v Podještědí. Má tak sloužit spíše pro základní informovanost o daných společnostech a pro lepší orientaci v problematice.

4.1 Soukromé společnosti

4.1.1 C. k. privilegovaná Česká severní dráha (BNB)⁶¹

BNB byla v určité formě dceřinou společností TKPE, přičemž u zrodu obou firem stál významný podnikatel a šlechtic, mimo jiného majitel dokeského panství, Arnošt z Valdštejna (1821–1904).⁶²

Na jeho popud byla právě 24. května 1865 založena společnost TKPE s kapitálem 7.000.000 zlatých z důvodu vybudování tratě z Turnova do Kralup nad Vltavou s odbočkou Neratovice – Čakovice – Praha.⁶³ Ještě než se společnost stihla řádně rozvinout, získala nabídku na stavbu odbočky ze své trati – spojnice přes Českou Lípu do Rumburka, které se neváhala ujmout. Pro tuto dráhu se však rozhodlo konsorcium TKPE založit ještě jednu společnost, čímž vznikla 31. března 1867 právě BNB. Její akcionáři byli vlastně totožnými s akcionáři TKPE, přičemž se jednalo především o její jmenovaného hraběte Arnošta z Valdštejna, dále to byli například hrabě Albert Nostic-Rieneck, hrabě Albrecht Kounic, starohrabě František Salm, rytíř Bedřich Zdekauer Treukon, Clemens Bachofen Echt, Jan Münzberg či slavný podnikatel a inženýr Vojtěch Lanna, který se svou firmou prováděl z velké části stavbu železnic u TKPE i BNB. Základní kapitál společnosti činil 14.000.000 zlatých, z čehož více jak polovinu zaujímaly akcie v nominální hodnotě od 150 zlatých.⁶⁴

BNB se stala velice brzy významnou společností, avšak nedosahovala takové úrovně jako velké průmyslnické dráhy. Když pak roku 1877 vstoupil v platnost sekvestrační zákon, začala se správní rada obávat, aby stát nepojal myšlenku o vyvlastnění společnosti, pročež byla 15. dubna 1882 podána na c. k. Ministerstvo vni-

⁶¹ V originále „k. k. privilegierte Böhmisches Nordbahn-Gesellschaft“.

⁶² Šindlauer, Zdeněk: Vlakovis Lužický, K-Report, Praha 2004, s. 146.

⁶³ Šindlauer, Zdeněk: Už dlouho neježdějí vlaky, END, Česká Lípa 1999, s. 24.

⁶⁴ Böhmisches Nordbahn, in: WIKIPEDIA – Die freie Enzyklopädie [online], aktualizováno 30. 7. 2014 [vid. 16. 1. 2015], dostupné z: http://de.wikipedia.org/wiki/Böhmisches_Nordbahn

tra⁶⁵ žádost o fúzi společností BNB a TKPE. Ta byla o dva měsíce později schválena, TKPE se nechala rozpustit a od 1. ledna 1883 existovala již jen společnost BNB s administrativním sídlem v Praze, avšak s provozní základnou v České Lípě.⁶⁶ Česká severní dráha za dobu své existence nashromáždila nemalý majetek a vybudovala přes 300 km tratí,⁶⁷ např. již zmiňovanou Bakov nad Jizerou – Česká Lípa – Rumburk, dále Podmokly – Jedlová, Rybniště – Varnsdorf, Benešov nad Ploučnicí – Česká Lípa, Rumburk – Mikulášovice, Česká Kamenice – Kamenický Šenov, Chotětov – Dolní Cetno či Svor – Jablonné v Podještědí, která byla poslední dráhou, jakou kdy tato společnost zprovoznila.

BNB se totiž stala na počátku 20. století sice ekonomicky velice silnou,⁶⁸ avšak ani to nestačilo, aby ji nepohltila KkStB. Dne 26. května 1908 byl podán návrh v Poslanecké sněmovně Říšské rady⁶⁹ o zestátnění BNB, který byl nakonec 2. srpna 1908 přijat⁷⁰ a BNB tak 15. listopadu 1908 spadla pod správu KkStB. Ta kromě rozsáhlého majetku převzala i 2.967 zaměstnanců, s nimiž musela nakládat velmi opatrně, neboť přístup BNB k personálu byl na mnohem vyšší úrovni než u státu. Například Česká severní dráha zaručovala svým zaměstnancům zdravotní pojištění, garanci pracovní doby, dovolených, deputátních výhod, zaměstnaneckých jízdenek i pro rodinu apod.⁷¹ Společnost BNB však existovala i nadále, a to z toho důvodu, aby mohla přijímat státní rentu, jako náhradu za vyvlastněný majetek. Pro tyto účely byl dojednan splátkový kalendář do roku 1968, a to proto, aby jednorázové vyrovnání nezruinovalo státní pokladnu.⁷²

4.1.2 C. k. privilegovaná Ústecko-teplická dráha (ATE)⁷³

Soukromé železniční společnosti vznikaly během celé druhé poloviny 19. století, avšak ty nejvýznamnější byly založeny již v 50. letech téhož století. Právě tehdy, přesněji roku 1856, vznikla společnost ATE, jejímž hlavním záměrem byla z počátku přeprava hnědého uhlí a jeho prodej.⁷⁴ Z toho důvodu již o dva roky později pod jejím ve-

⁶⁵ V originále „k. k. Ministerium des Innern“.

⁶⁶ Šindlauer, Zdeněk: Uť dlouho nejel ťá dnež vlak, END, Česká Lípa 1999, s. 47.

⁶⁷ Viz příloha č. 10 (Majetek společnosti BNB).

⁶⁸ Roku 1907 dokonce vyplatila nejvyšší dividendy v celé monarchii, patrně jako demonstraci své ekonomické síly, ale především z důvodu vlastního obohacení akcionářů.

⁶⁹ V originále „Abgeordnetenhaus Reichsrat“.

⁷⁰ Viz příloha č. 11 (Říšský zákoník pro rok 1908).

⁷¹ Šindlauer, Zdeněk: Uť dlouho nejel ťá dnež vlak, END, Česká Lípa 1999, s. 133.

⁷² Tamtéž.

⁷³ V originále „k. k. privilegierte Aussig-Teplitzer Eisenbahn“.

⁷⁴ Šindlauer, Zdeněk: Severočeská transverzálka, Malkus, Praha 2008, s. 31.

dením začala fungovat trať z Teplic do Ústí nad Labem s odbočkou do tamějšího přístaviště, kde se uhlí překládalo na lodě a odváželo do Německa. V dalších letech společnost expandovala v okolí severočeské hnědouhelné pánve dále do Chomutova, Duchova či Mostu. Trať ATE byly v 70. letech 19. století nejvytíženějšími železničními úseky v celé habsburské monarchii.⁷⁵ O dvacet let později pak společnost pojala za sobě vlastní myšlenku vytvořit projekt monumentálních rozměrů, tzv. severočeskou transversální dráhu, tj. téměř 150 km dlouho trať z Řetenic přes Českou Lípou do Liberce. Jedním z důvodů výstavby této nejdelší místní dráhy v Rakousku-Uhersku bylo napojení na liberecko-pardubickou dráhu a druhým snad údajně snaha snížit finanční přebytek společnosti, který by jinak musela odvést na daních. I tato skutečnost patrně přispěla k faktu, že trať, ačkoliv lokální, z hlediska architektury vyhlížela velice výstavně.⁷⁶ ATE měla nejvyšší výnosy ze všech železničních společností v monarchii, což je patrné například na tom, že přepravovala na svých drahách až 87.000 tun uhlí za rok a nikdy nebyla v rámci monarchie zestátněna. K tomuto aktu došlo až na základě zákona č. 234/1922 Sb., kdy dne 1. ledna 1923 veškerý majetek společnosti přešel pod správu Československých státních drah za náhradu akcionářům 80.000.000,- Kčs.⁷⁷

4.2 Státní společnosti

4.2.1 C. k. Státní dráhy (KkStB)⁷⁸

Když 9. května 1873 došlo ke krachu na vídeňské burze,⁷⁹ stát musel nutně řešit svou podporu soukromých železničních společností a začal opět operovat s myšlenkou zřízení jednotné státní dráhy. Jedním z hlavních kroků k tomuto aktu bylo vydání tzv. sekvestračního zákona č. 112/1877 říšského zákoníku, na jehož základě stát mohl přebírat soukromé železniční společnosti do své správy.⁸⁰ Když měla přijít v polovině 80. let 19. století první vlna zestátnování soukromých tratí, bylo nutno nejprve zřídit Generální ředitelství státních drah při c. k. Ministerstvu obchodu⁸¹ a zároveň i společnost KkStB, k čemuž došlo 1. ledna 1884.⁸² První vlna zestátnování započala již

⁷⁵ Tamtéž, s. 32.

⁷⁶ Krejčířík, Mojmír: Česká nádraží, III. díl – 1. část, Dopravní literatura, Litoměřice 2009, s. 46.

⁷⁷ Buße, Siegfried – Schröpfer, Heribert: Eisenbahnen im Sudetenland, Nakladatelství Buße, Egglham 1991, s. 17.

⁷⁸ V originále „k. k. Staatsbahnen“.

⁷⁹ Bělina, Pavel – Borovička, Michael – Kaše, Jiří – Kučera, Jan P.: Velké dějiny země Koruny české XII.a, Paseka, 2012, s. 182.

⁸⁰ Technické památky, 2002, s. 31.

⁸¹ V originále „k. k. Handelsministerium“.

⁸² Šindlauer, Zdeněk: Uť dlouho nejel tá dnež vlak, END, Česká Lípa 1999, s. 117.

v inkriminovaném roce 1884 a pokračovala až do poloviny 90. let 19. století. Během ní se pod správu KkStB dostala například c. k. privilegovaná Dráha císařovny Alžběty⁸³ (dále jen KEB), c. k. privilegovaná Dráha císaře Františka Josefa či Rakouská společnost místních drah⁸⁴ (dále jen ÖLEG). V této době vlastnila KkStB již na 7.132 km železnic, 1.378 lokomotiv, 3.195 osobních a 25.883 nákladních vagónů a začala se jako správkyně rakouských tratí výrazně rozvíjet.⁸⁵ K dalšímu růstu společnosti pak napomohl záměr c. k. Ministerstva železnic o převzetí i ziskových společností, a tak vypukla druhá vlna zestátnění na počátku 20. století, během níž se pod správu KkStB dostaly i takové silné společnosti jako byla c. k. privilegovaná Severní dráha císaře Ferdinanda, c. k. privilegovaná Česká severní dráha, c. k. privilegovaná Rakouská severozápadní dráha⁸⁶ (dále jen ÖNWB) či slavná c. k. privilegovaná Rakouská společnost státní dráhy.⁸⁷ KkStB, resp. od roku 1915 KkStB fungovala jako správkyně zestátněných drah však pouze do roku 1918, kdy se rozpadlo Rakousko-Uhersko a vznikly nástupnické státy, tedy i nové železniční společnosti, které si mezi sebe majetek KkStB rozdělily. V době rozpadu státní dráží společnost vlastnila přes 19.000 km tratí, což ovšem stále ještě nebylo 100 % všech drah v monarchii. Až v průběhu 20. století se podařilo zestátnit takové gigantické společnosti, jako byla například c. k. privilegovaná Ústecko-teplická dráha, c. k. privilegovaná Košicko-bohumínská dráha⁸⁸ (dále jen KOB) či c. k. privilegovaná Buštěhradská železniční společnost dráha.⁸⁹

⁸³ V originále „k. k. privilegierte Kaiserin Elisabeth-Bahn“.

⁸⁴ V originále „Österreichische Lokaleisenbahn-Gesellschaft“.

⁸⁵ Šindlauer, Zdeněk: Už dlouho nejel žádný vlak, END, Česká Lípa 1999, s. 117.

⁸⁶ V originále „k. k. privilegierte Österreichische Nordwestbahn“.

⁸⁷ Šindlauer, Zdeněk: Už dlouho nejel žádný vlak, END, Česká Lípa 1999, s. 117.

⁸⁸ V originále „k. k. privilegierte Kaschau-Oderberger Bahn“.

⁸⁹ Šindlauer, Zdeněk: Už dlouho nejel žádný vlak, END, Česká Lípa 1999, s. 117.

5 Plány na stavbu železnice v regionu

5.1 Spojení Čech a Saska

Snaha propojit české země a Sasko železnicí byla spojena již s dobou prvopočátků drah na našem území. Hlavní úsilí tohoto záměru probíhalo ve dvou proudech – v celostátním a v regionálním. Celostátní proud byl zastoupen samotným Rakouským císařstvím, které chtělo vytvořit spojnici Vídeň – Praha – Berlín, resp. Drážďany, neboť zároveň v té samé době se budovala lipsko-drážďanská dráha vedoucí právě přes Berlín. Část dráhy již byla vybudována díky KFNB, úsek Vídeň – Praha. Dále bylo nutné vytvořit trať mezi Prahou a Drážďany, pročeť vznikly čtyři varianty. Tzv. lipská vedoucí z Prahy do Karlových Varů a dále přes Plavno přímo do Lipska – jednalo se o jedinou variantu, která nebyla spojena s Drážďany, ale s opačným koncem lipsko-drážďanské dráhy. Dále chabařovická varianta plánovaná z Prahy do Kralup nad Vltavou, přes Ústí nad Labem-Chabařovice do Drážďan, lužická varianta trasovaná z Prahy přes Mělník, Mimoň, Jablonné v Podještědí a Žitavu do Drážďan, přičemť se uvažovalo téť o odbočce z Žitavy do Liberce, popř. o vedení dráhy rovnou přes Liberec. V neposlední řadě šlo o tzv. vltavsko-labskou variantu, jeť svou cestou z Prahy do Drážďan protínala Ústí nad Labem a Podmokly.⁹⁰ Tyto možnosti byly projednávány několik let, avšak bez výsledku.⁹¹ Mezníkem se stal ať průzkum prováděný roku 1842 mladým inženýrem železničních staveb Janem Pernere, který trasovací varianty zhodnotil následovně.

Lipská varianta se mu zdála nevhodná pro poměrně velkou vzdálenost mezi Lipskem a českými hranicemi. Chabařovickou trasu označil sice za nejkratší, avšak také za technicky nejnáročnější, tudíť velice zatěťující rozpočet, a proto bylo od ní ustoupeno. K lužické variantě se vyslovil k jako velice dlouhé⁹² vyřadující ostré oblouky a překonávající ať trojnásobný sklon oproti povolenému při přechodech Lužických hor. Z těchto důvodů byla nakonec k realizaci vybrána tzv. vltavsko-labská varianta, na níť mělo největší zájem jak Rakousko, tak Sasko.⁹³ Ta měřila 130 km a byla stavěna dvěma společnostmi – úsek z Prahy do Podmokel stavěla c. k. Severní státní dráha a část

⁹⁰ Šindlauer, Zdeněk: Severočeská transverzálka, Malkus, Praha 2008, s. 5.

⁹¹ Viz příloha č. 12 (Návrhy spojení Prahy s Drážďany).

⁹² Měřila přes 250 km.

⁹³ Šindlauer, Zdeněk: Uť dlouho nejel tá dneť vlak, END, Česká Lípa 1999, s. 7.

z Podmokel do Drážd'an pak společnost Sasko-česká státní dráha.⁹⁴ Celá byla zprovozněna roku 1851.⁹⁵

Oproti tomu regionální proud stavby tratě z Čech do Saska pak zastupovali především liberečtí podnikatelé v čele s Karlem Herzigem a baronem Janem Liebiegem, jimž šlo o zřízení obchodní spojnice z Liberce do Třitavy či Zhořelce, avšak prosazení těchto záměrů se jim mnoho let nedařilo. Až roku 1852 získali císařské rozhodnutí o dráze Liberec – Třitava, jež bylo o rok později stvrzeno rakousko-saskou smlouvou.⁹⁶ Zlomem ve vývoji železnic v Rakousku byl však rok 1854, kdy státní deficit dosáhl již neúnosné výše. To učinilo přítrž veškerým státem podporovaným projektům, tedy i tomuto.⁹⁷ V návaznosti na to Liberečané rozpoutali soudní rozepře o stavbu dráhy, ale neúspěšně. Trať nakonec postavila v letech 1857–1859 sama společnost Sasko-české státní dráhy, tudíž spojnice Liberec – Třitava po celé své délce náležela Saskému království, což bylo do budoucna velmi výrazným problémem.⁹⁸

5.2 Realizované i nerealizované tratě přes Lužické hory

Projektů pro oblast Lužických hor vzniklo několik. Jejich problémem ale bylo náročné překonávání terénu, jak již bylo nastíněno v předcházející kapitole, tudíž ekonomická zátěž a zároveň absence výdělečných vyhlídek. Z těchto důvodů ony projekty nechtěl nikdo finančně podpořit, a tak většina z nich byla odsouzena k tomu zůstat pouze v teoretické podobě „na papíře“.⁹⁹

Mezi ně se zařadily kvůli odmítnutí podpory ze strany bankovních společností například plány na výstavbu drah Podmokly – Třitava, Třitava – Rumburk – Tandava či Jiříkov – Nový Bor – Mimoň – Turnov.¹⁰⁰

Naopak se objevilo i několik málo tratí, které nakonec realizovány byly. První z nich vedla z Bakova nad Jizerou do Rumburka přes Českou Lípu. Tu budovala již zmiňovaná BNB na výzvu českolipské radnice z roku 1862.¹⁰¹ Jednalo se přesněji o dráhu z Bakova nad Jizerou do Rumburka a zároveň z Varnsdorfu přes Benešov nad Ploučnicí do Podmokel. V koncesní listině z 10. října 1865 byla této zmínka

⁹⁴ Jednalo se o saskou, tedy zahraniční společnost.

⁹⁵ Šindlauer, Zdeněk: Severočeská transverzálka, Malkus, Praha 2008, s. 7.

⁹⁶ Šindlauer, Zdeněk: Už dlouho nejel žádný vlak, END, Česká Lípa 1999, s. 7.

⁹⁷ Bělina, Pavel – Borovička, Michael – Kaše, Jiří – Kučera, Jan P.: Velké dějiny země Koruny české XII.a, Paseka, 2012, s. 164.

⁹⁸ Šindlauer, Zdeněk: Už dlouho nejel žádný vlak, END, Česká Lípa 1999, s. 7.

⁹⁹ Tamtéž, s. 15.

¹⁰⁰ Šindlauer, Zdeněk: Severočeská transverzálka, Malkus, Praha 2008, s. 11.

¹⁰¹ Smejkal, Ladislav: Historie a současnost podnikání na Českolipsku, Městské knihy, Těhušice 2009, s. 33.

o možnost vystavět do budoucna spojovací dráhu Benešov nad Ploučnicí – Česká Lípa, které se BNB později také ujala.¹⁰² Stavba postupovala poměrně rychle, ačkoliv byla velmi krátce roku 1866 přerušena prusko-rakouskou válkou.¹⁰³ Původním záměrem bylo vést dráhu z České Lípy do Rumburka přes Radvanec a Cvikov, avšak proti tomuto plánu se postavilo cvikovské městské zastupitelstvo, které se bálo o svou živnost povoznictví. Navíc by ovšem cvikovská stanice ležela poměrně nízko oproti následnému hřebenu Lužických hor, a tak by stoupání místy dosahovalo až 26 %, což se BNB nezamlouvalo. Proto se nakonec rozhodlo, že trať povede přes Nový Bor a Svor¹⁰⁴ a budou využity přirozené rampy pod horou Klíč. Avšak ani tato trasa se nevyhnula výrazným terénním stavbám, jako byl například 16,4 metrů vysoký násep ve Svoru či 650 metrů dlouhý zářez u Nové Huti. I přes mnohé těžkosti se nakonec dráhu podařilo dokončit a k jejímu oficiálnímu zprovoznění došlo 16. ledna 1869.¹⁰⁵

V historii následovaly dále ještě tři významné projekty drah na tomto území, avšak všechny byly nakonec převálcovány společností ATE. V první řadě se jednalo o lokální dráhu Česká Lípa – Zákupy – Mimoň s navrženým prodloužením do Liberce. Stavěla ji společnost ÖLEG, a to na základně koncesního zákona č. 44/1883 říšského zákoníku společně s odbočkou ze Zákup do c. k. Cukrovaru v Nových Zákupech. Stavba probíhala poměrně rychle, provoz zde byl zahájen do několika měsíců od počátku budování, tedy 1. listopadu 1883.¹⁰⁶ O záměru prodloužení se můžeme mimo jiné dozvědět díky dopisu cvikovského starosty Franze Knoblocha pro ředitelství císařských soukromých a rodinných statků v Praze z počátku roku 1883. V něm vyslovuje přání, zda by bylo možné vést v budoucnu plánované prodloužení do Liberce skrze Velenice, Lindavu, Cvikov a Kunratice u Cvikova. K prodloužení dráhy však nikdy nedošlo.¹⁰⁷ Druhou nerealizovanou tratí byla pod hlavičkou společnosti Wilhelm von Lindheim & Comp. železnice na trase Liberec – Novina – Křížany – Jablonné v Podještědí a dále buď Lindava – Sloup v Čechách – Dobranov anebo Brniště – Zákupy – Dobranov. Ačkoliv byla na tuto dráhu již roku 1886 získána koncese, tak ji nakonec vytlačila se svým

¹⁰² Smejkal, Ladislav: Historie a současnost podnikání na Českolipsku, Městské knihy, Těhušice 2009, s. 34.

¹⁰³ Bělina, Pavel – Borovička, Michael – Kaše, Jiří – Kučera, Jan P.: Velké dějiny zemí Koruny české XII.a, Paseka, 2012, s. 154.

¹⁰⁴ Stanice se oficiálně jmenovala Röhrsdorf-Zwickau (Svor-Cvikov).

¹⁰⁵ Šindlauer, Zdeněk: Už dlouho nejel žádný vlak, END, Česká Lípa 1999, s. 24.

¹⁰⁶ Tamtéž.

¹⁰⁷ Národní archiv Praha-Chodovec, fond Ředitelství císařských soukromých a rodinných statků v Praze, in. č. 646, k. 1563, stavba vleček, 1848–1914.

záměrem ATE.¹⁰⁸ Poslední z trojice zmiňovaných tratí byl projekt BNB Cvikov – Liberec z roku 1895, jenž se měl napojit na tehdy již existující a fungující trať Svor – Cvikov a dále pokračovat přes Chrastavu do Liberce. Navíc na této trase měla být zbudována odbočka Jablonné v Podještědí – Mimoň, kde se měla spojit s výše popisovanou lokálkou do České Lípy. Ale i tuto dráhu nakonec smetla roku 1896 ATE.¹⁰⁹

Právě projekt ATE byl asi tím nejvýznamnějším, jaký se kdy území Lužických hor dotkl, ba dokonce jedním z nejokázalejších svého druhu v celé monarchii. Jednalo se o lokální dráhu z Řetenic, resp. z Teplic do Liberce skrze Lovosice, Litoměřice, Českou Lípu a Jablonné v Podještědí. Tato 145 km dlouhá, tzv. severočeská transverzální železnice byla nejdelší a také nejlépe vybavenou místní drahou v Rakousku-Uhersku, což je patrné i z monumentálnosti nádraží v menších městech, jakým bylo například Jablonné v Podještědí. Ke stavbě této dráhy získala ATE koncesi zákonem č. 115/1896 říšského zákoníku a zprovozněna byla po celé své délce již o pět let později. Právě tato trať se stala ve své době velice obdivovanou a je jí částečně dodnes. Však tehdejší majitel ATE nebyl dvakrát vstřícný k ostatním dráţným společnostem, s nimiž měl často různé spory ohledně spojování železnic, pročeť si v mnoha městech ATE vybudovala svá nádraží soukromá.¹¹⁰ Právě z tohoto důvodu se nám dnes můţe jevit jako určitá záhada, jak je možné, ťe tato významná společnost nechala ke své trati národního významu připojit v Jablonném v Podještědí lokální dráhu BNB ze Cvikova, o čemţ více v následných kapitolách.¹¹¹

¹⁰⁸ Archiv Českých drah a. s., Praha-Libeň, fond Česká severní dráha, in. č. 24, s. 8424, k. 43, Projekt trati Česká Lípa – Liberec, 1887.

¹⁰⁹ Šindlauer, Zdeněk: Severočeská transverzálka, Malkus, Praha 2008, s. 47.

¹¹⁰ Například stanice Česká Lípa-město, Liberec-Horní Růţo dol apod.

¹¹¹ Šindlauer, Zdeněk: Uţ dlouho nejel ťá dneţ vlak, END, Česká Lípa 1999, s. 24.

6 Stavba tratě Svor – Cvikov – Jablonné v Podještědí

6.1 Přípravy ke stavbě tratě Svor – Cvikov

Myšlenka na trať do Cvikova se objevovala v historii několikrát, o čemž bylo psáno částečně i v předcházejících kapitolách. Třádná však nebyla realizována, a tak především cvikovští podnikatelé začali ve ¾ 19. století usilovat alespoň o napojení Cvikova ke Svoru, aby mohli k přepravě svého zboží využívat železnici a dosáhnout mnohem vyšších zisků ze svých firem. Stavba dráhy vřdy počínala minimálně nastíněním projektu, tedy i průzkumem ohledně pozemků, jejichž získání ulehčovaly především dva zákony. Prvním bylo koncesní nařizení č. 238/1854 říšského zákoníku, které mimo jiné ukládalo za povinnost staviteli trati se řádně finančně vypořádat s majiteli pozemků, včetně vyplacení závazků a věcných břemen, a druhým pak zákon č. 30/1878 říšského zákoníku o vyvlastňování k účelu stavění železnic a provozování jízdy na nich.¹¹² Ten udával velice přesné podmínky, za kterých vyvlastňování probíhalo. Jako nejdůležitější v tomto ohledu vystupovaly § 11, § 13 a § 14 určující jako podklad pro vyvlastnění politickou pochůzku, kterou je nutno vykonat a její výsledky předložit příslušnému politickému zemskému úřadu. Dále byl podstatný § 42 poskytující právo vstupu na cizí pozemky pro konání technických prací a v neposlední řadě pro majitele nemovitostí nejpodstatnější část, § 4, § 5 a § 8 o náhradách, které musí odpovídat hodnotě pozemků a nahrazovat jim další újmy. Tyto musely být vyplaceny v hotových penězích, a to v případě vyvlastnění trvalého – kapitálem, a v případě vyvlastnění pomíjejícího – důchodem.¹¹³ Na základě těchto zákonů cvikovští podnikatelé ve spolupráci s BNB vypracovali roku 1878 první jmenný seznam osob, jimž by měly být vyvlastněny majetky pro účely zamýšlené stavby tratě.¹¹⁴ S tímto záměrem se však nehodlali smířit tři občané obce Svoru, Franz Wünsche společně s Josefem a Antonem Göttlichovými, avšak politický okresní úřad Jablonné v Podještědí¹¹⁵ jejich námítky zamítl.¹¹⁶

¹¹² Archiv Českých drah a. s. Praha-Libeň (dále jen AČD), fond Česká severní dráha (dále jen BNB), in. č. 29, s. 10926, k. 55, Vyvlastnění pozemků ve Svoru a okolí, 1892.

¹¹³ Viz příloha č. 13 (Zákon č. 30/1878 ř. z.).

¹¹⁴ V městě Cvikově: Josef Franz Knobloch, Johann Grohmann, Franz Bradler, Johann Rieger, Johann Schindler a Ludwig Wünsche; v městě Svor: Heinrich Ducke, Josef a Anton Göttlich, Josef Jarisch; a v městě Jablonné v Podještědí: Anton Lehmann, Klaban, Franz Hansel, Josef Wagatsch, Franz Sprenger a Anton Fritsche. Státní okresní archiv Česká Lípa (dále jen SOKA Česká Lípa), fond Okresní úřad Jablonné v Podještědí (dále jen OÚ JvP), in. č. 113, s. 11^{53/81}, k. 50, Seznam znalců pro stavbu železnice na okrese, 1878–(1889).

¹¹⁵ V originále „politische Bezirksamt Deutsch Gabel“.

¹¹⁶ SOKA Česká Lípa, fond OÚ JvP, in. č. 113, s. 11^{53/48}, k. 50, Stavba železnice ve Svoru, majetkoprávní řízení, 1875–1878.

Mezitím bylo uspořádáno několik schůzek, na nichž docházelo k projednávání budoucí podoby tratě prodloužené až do Jablonného v Podještědí, přičemž dvě významná setkání se konala 7. a 10. dubna 1884.¹¹⁷ Na těchto jednáních asi nejhorlivěji vystupoval zástupce firmy *Carl Grohmann & Söhne* z Lindavy, Johann Grohmann, jenž žádal, aby trať vedla právě přes Lindavu. V tomto ohledu se však účastníci schůzek zatím neshodli a preferovali spíše přímější cestu rovnou do Jablonného v Podještědí.¹¹⁸

V té samé době (4. dubna 1884) se cvikovským podnikatelům podařilo získat prozatímní koncesi na spojnici mezi Svorem a Cvikovem, přičemž stavbou pověřili společnost BNB, majitelku a provozovatelku bakovsko-rumburské trati vedoucí právě přes Svor.¹¹⁹ Ta však žádala po podnikatelích, aby se podíleli na financování stavby a zajistili následně dostatečné využití dráhy. Těm se tento záměr moc nelíbil, a proto přenechali veškerá práva na dráhu BNB, přičemž sami ustoupili do pozadí a již se účastnili různých jednání jen jako zástupci veřejnosti. Na podzim roku 1884 proběhly dvě významné schůzky BNB se zástupci obcí a veřejnosti (25. září a 22. října 1884) ve Cvikově, na nichž se projednávala přibližná podoba samotné tratě a další vyhlídky do budoucna. Bylo dohodnuto, že trať ve Cvikově bude ukončena tak, aby bylo možné v budoucnu na ni navázat a pokračovat směrem přes Drnovec, Kunratice u Cvikova až na tzv. Prokopskou louku u Jablonného v Podještědí či do Markvartic, odkud by trať dále pokračovala přes Rynoltice do Liberce.¹²⁰ Tento výhled zůstal i po oněch jednání otevřen, ale bylo jasně dohodnuto to nejpodstatnější, tedy podoba dráhy ze Svoru do Cvikova. Ta měla klesat jižně od svorského nádraží přes tzv. Údolí samoty a následně se vrátit severovýchodním směrem k městu, přičemž místní nádraží mělo stát poblíž kostela sv. Alžběty Durynské.¹²¹

Po uzavření těchto jednání žádala BNB o definitivní koncesi k trati Svor – Cvikov, která jí byla 26. listopadu 1884 udělena a mimo jiné obsahovala velmi důležitá i-

¹¹⁷ Schůzek byli účastni: Franz Knobloch, Ignaz Stelzig, Max Kleinert, Josef Riegert, Josef Pilz, Anton Niedermayer, Robert Riegert, Carl Ducke, August Hogel, Franz Helse, Josef Wenzel, Carl Paul, Josef Niessner, Johann Grohmann, Anton Vogel, Heinrich Stolle, Gustav Niessner, Wenzel Ginzel, Heinrich Liebisch, Josef Kiesslich, August Vogt.

¹¹⁸ SOKA Česká Lípa, fond OÚ JvP, in. č. 113, s. 11^{53/180}, k. 50, Přípravné jednání ke stavbě železnice Svor – Cvikov, 1884–1885.

¹¹⁹ SOKA Česká Lípa, fond OÚ JvP, in. č. 113, s. 11^{53/48}, k. 50, Stavba železnice ve Svoru, majetkoprávní řízení, 1875–1878.

¹²⁰ Je nutné si uvědomit, že tehdy ještě nebyl ani zveřejněn projekt společnosti ATE na tzv. severočeskou transverzální dráhu. SOKA Česká Lípa, fond Archiv města Jablonné v Podještědí (dále jen AM JvP), in. č. 198, ev. č. 6, k. 13, Spisy kolem zamýšlené stavby lokálky Mnichovo Hradiště – Český Dub, Jablonné v Podještědí – Cvikov a Liberec – Ústí nad Labem – Teplice, 1870–1908.

¹²¹ SOKA Česká Lípa, fond AM JvP, in. č. 198, ev. č. 6, k. 13, Spisy kolem zamýšlené stavby lokálky Mnichovo Hradiště – Český Dub, Jablonné v Podještědí – Cvikov a Liberec – Ústí nad Labem – Teplice, 1870–1908.

tou informací, že do budoucna je možné dráhu prodloužit dále směrem k Jablonnému v Podještědí. Součástí koncese bylo také na základě nařízení č. 238/1854 říšského zákoníku ustanovení, že vzhledem k císařsko-královské garanci trať Svor – Cvikov přejde roku 1944 do majetku státu.¹²²

BNB se podařilo vyjednat zisk všech potřebných pozemků pro stavbu trati, o čemž se zmiňuje státní zastupitelství v dopisu okresnímu hejtmanství v Jablonném v Podještědí, kde souhrn udává, že ve Svoru bylo vyvlastněno 389 arů a 18 m² a na katastru Cvikov 509 arů a 25 m² ploch.¹²³ Ke stavbě také bylo zapotřebí odborníků. Ti byli k dispozici v každém regionu a jejich soupisy se zveřejňovaly pravidelně v Úředním listě Pražských novin¹²⁴ a jak právnické, tak fyzické osoby se na ně mohly v daných problematikách obracet. Avšak informace o tom, kterého oslovila BNB v případě stavby trati ze Svoru do Cvikova, nám není bohužel známa.¹²⁵

6.2 Stavba trati Svor – Cvikov

Ke stavbě trati byla vybrána stavební firma Carl Mayer & Carl Speidel, která započala na jaře 1885 především stavbou budov na cvikovském nádraží.¹²⁶ Mezitím se dokončovala jednání s majiteli pozemků, kudy měla trať železnice vést. Dle § 11 zákona č. 30/1878 říšského zákoníku o vyvlastňování k účelu stavění železnic a provozování jízdy po nich se musela před každou stavbou železnice uskutečnit tzv. politická pochůzka, během níž se jasně dohodla podoba trati včetně veškerého zabezpečení i v ohledu majetkoprávním. Politickou pochůzku prováděla komise, jež se dle § 13 téhož zákona musela skládat minimálně ze zástupce c. k. Státního zastupitelství¹²⁷, jakožto předsedy komise, zástupce Generálního ředitelství státních drah, politického okresního úřadu a zúčastněných železničních společností. Dobrovolná, avšak doporučovaná byla účast v komisi také pro zástupce Zemského výboru Království českého¹²⁸, c. k. Ministerstva obchodu a zemědělství, podniků z okolí železnice a dotčených obecních samospráv. Politických pochůzek zde bylo vykonáno několik, přičemž definitivní se konaly

¹²² SOkA Česká Lípa, fond OÚ JvP, in. č. 113, s. 11^{53/180}, k. 50, Přípravné jednání ke stavbě železnice Svor – Cvikov, 1884–1885.

¹²³ Viz příloha č. 14 (Soupis vyvlastněných pozemků na katastrálních územích Svor a Cvikov pro účel stavby trati Svor – Cvikov ze dne 14. června 1887). SOkA Česká Lípa, fond OÚ JvP, in. č. 113, s. 11^{53/180}, k. 50, Přípravné jednání ke stavbě železnice Svor – Cvikov, 1884–1885.

¹²⁴ V originále „Amstblatt zur Prager Zeitung“.

¹²⁵ SOkA Česká Lípa, fond OÚ JvP, in. č. 113, s. 11^{53/81}, k. 50, Seznam znalců pro stavbu železnic na okrese, 1878–(1889).

¹²⁶ SOkA Česká Lípa, fond OÚ JvP, in. č. 113, s. 11^{53/232}, k. 51, Stavba železnice Svor – Cvikov, 1886.

¹²⁷ V originále „k. k. Statthaltereie“.

¹²⁸ V originále „Landesausschuss des Königreiches Böhmen“.

ve dnech 23. a 29. srpna 1885, z nichž se nám zachoval protokol, ve kterém se zaznamenaly všechny stavby plánované na trati a úpravy terénu, které bylo nutno vykonat.¹²⁹

Trat' měřící 4,8 km nebyla sice moc dlouhá, zato však musela překonat poměrně výrazné převýšení, a to necelých 100 m, tudíž musela být opatřena několika oblouky s poměrně malým poloměrem, mezi nimiž sklony dosahovaly místy hodnot až 29 %. Dráha vedla v délce 2,2 km na katastrálním území obce Svor a následně 2,6 km ve městě Cvikově, přičemž v první části bylo nutno vybudovat dva klenuté mostky o rozměrech 3 x 3,2 metrů, pět propustků o velikosti 0,6 x 0,8 metrů a jeden o šířce jednoho metru. Kromě toho se musel přeložit jeden vodní kanál a šest cest, které překáží v dráží linii, a zajistit nájezdny rampy o šířce tří metrů pro křížení železnice s cestami. V neposlední řadě bylo rozhodnuto o nutnosti zpevnění parcely číslo 1870 na tzv. Cvikovské louce, jejíž stav neprojevoval schopnost udržení drážího tělesa. Cvikovská část byla mnohem náročnější ohledně stavby, neboť si vyžadovala vybudování jednoho propustku o rozměrech 0,3 x 0,6 metrů, jednoho o šířce jednoho metru a sedmi o velikosti 0,6 x 0,8 metrů. Mimo to se opět musely přeložit cesty ležící nevhodně v trase železnice, k čemuž došlo dvanáctkrát, a jedna musela být z tohoto důvodu dokonce zrušena. Křížení s cestami si též vyžádalo zřízení dvou tří metry širokých nájezdů pro polní cesty a dvou čtyři metry širokých pro silnice. V neposlední řadě se musela zbudovat již zmiňovaná stanice Cvikov, a to na délce 500 metrů. Trat' byla zakončena hned za cvikovským nádražím u bývalé okresní silnice na Lindavu, která však dnes končí právě na tomto místě a dále pokračuje jen cesta polní.¹³⁰

Před dokončením stavebních prací bylo nutné také zajistit příslušenství k trati od návěstidel, o nichž se nám bohužel do dnešních dnů v archivech nic nedochovalo, přes vybavení cvikovského nádraží až po vytvoření jízdních řádů, a to jak kapesních, tak vývěsních, což bylo vše dokončeno dne 30. srpna 1886, kdy tuto informaci sdělila společnost BNB c. k. okresnímu hejmanství Jablonné v Podještědí.¹³¹

K oficiálnímu otevření tratě Svor – Cvikov došlo 1. září 1886, přičemž právě ve Cvikově se u této příležitosti konala velká slavnost. Ta začínala v jednu hodinu odpoledne na hlavním cvikovském náměstí před místní radnicí, kde si shromáždění hosté

¹²⁹ Viz příloha č. 15 (Protokol pochůzky Svor – Cvikov ze dnů 23. a 29. srpna 1885). SOKA Česká Lípa, fond OÚ JvP, in. č. 113, s. 11^{53/218}, k. 50, Přípravné jednání ke stavbě železnice Svor – Cvikov, 1885–1891.

¹³⁰ Tamtéž.

¹³¹ V originále „k. k. Bezirkshauptmannschaft in Deutsch Gabel“. SOKA Česká Lípa, fond OÚ JvP, in. č. 113, s. 11^{53/218}, k. 50, Přípravné jednání ke stavbě železnice Svor – Cvikov, 1885–1891.

vyslechli krátký úvodní projev starosty, a poté se společně všichni vypravili na nové nádraží, odkud za výstřelů z hmoždírů vyjel slavnostní vlak do Svoru a zpět. Následně od půl čtvrté začalo setkání u sváteční tabule v hotelu U Zlatého lva,¹³² jež pokračovalo až do večera. V osm hodin pak byla připravena večerní zábava pro zvané účastníky a jejich rodinné příslušníky.¹³³

Dalšího dne, tj. 2. září 1886 započal již pravidelný provoz na této trati. Dopravu zde zajišťovala jedna tendrová lokomotiva řady VI vyrobená firmou Krauss v Mnichově, která vozila především smíšené vlaky.¹³⁴ Ty byly využívány často u místních drah, kde podíl osobní dopavy nebyl natolik vysoký, aby se vyplatilo vypravovat samostatný osobní vlak. Přibližně polovina vlaku byla tak tvořena nákladními vagóny a druhá polovina se skládala z osobních, služebních a poštovních vozů. Vlak jezdil v obou směrech čtyřikrát denně jako smíšený a dvakrát denně jako čistě nákladní, přičemž ve Svoru vždy osobní vlak navazoval na další spoj, většinou jak ve směru Bakov nad Jizerou, tak ve směru Rumburk. První ranní vlak vyjel ze stanice Cvikov v 7.48 hodin a poslední končil v této stanici v 19.54 hodin, tudíž lokomotiva, jež stála v čele těchto vlaků, byla primárně deponována ve cvikovské výtopně.¹³⁵ Nákladní vlaky absolvovaly tuto cestu v obou směrech za 27 minut a smíšeným vlakům trvala jízda v obou směrech 17 minut – minimálně dle jízdního řádu.¹³⁶ Skutečnost však mohla být odlišná, což je patrné na příkladu stížeností staničního představenstva Svor-Cvikov¹³⁷ z let 1875–1876 na zpoždění vlaků, uvádějící nejčastěji prodlevu příjezdu v rozmezí 9 až 14 minut, ale několikrát i přes 2 hodiny.¹³⁸

Ačkoliv byla trať zprovozněna již 2. září 1886, výstavba cvikovského nádraží se všemi detaily trvala ještě několik let poté. Mnoho informací však o průběhu stavby nemáme, ba dokonce se nám dochovaly pouze útržkové informace o podobě celého nádražního areálu. Tu je možné částečně rekonstruovat dle jeho nákresu z 5. ledna

¹³² V originále „Zum goldene Löwe“.

¹³³ SOKA Česká Lípa, fond OÚ JvP, in. č. 113, s. 11^{53/218}, k. 50, Přípravné jednání ke stavbě železnice Svor – Cvikov, 1885–1891.

¹³⁴ Šindlauer, Zdeněk: Uť dlouho nejel tá dnež vlak, END, Česká Lípa 1999, s. 56.

¹³⁵ Viz příloha č. 16 (Jízdní řád pro trať Svor – Cvikov z roku 1886).

¹³⁶ SOKA Česká Lípa, fond OÚ JvP, in. č. 113, s. 11^{53/218}, k. 50, Přípravné jednání ke stavbě železnice Svor – Cvikov, 1885–1891.

¹³⁷ Stanice Röhrsdorf-Zwickau ležící na trati Bakov nad Jizerou – Rumburk v době, kdy ještě nebyla opatřena odbočkou do Cvikova.

¹³⁸ SOKA Česká Lípa, fond AM JvP, in. č. 198, ev. č. 6, k. 13, Spisy kolem zamýšlené stavby lokálky Mnichovo Hradiště – Český Dub, Jablonné v Podještědí – Cvikov a kolem stavby tratě Liberec – Ústí nad Labem – Teplice, 1870–1908.

1944.¹³⁹ Bohužel ovšem z důvodu absence stavební dokumentace, není možné určit, ze které doby která stavba na nákresu pochází a můžeme tak jen odhadovat, jak areál vypadal na konci 19. století. Na nákresu z poloviny 20. století lze spatřit, že nádraží bylo čtyřkolejné, s přijímací budovou, sýpkou, kůlnou, skladištěm s rampou a jeřábem, u nějž jako u jediného víme, že byl stavěn právě onoho roku 1944.¹⁴⁰ Kromě tohoto se však dovídáme ještě z dalších dokumentů z roku 1899, že na nádraží ve Cvikově stála již tehdy vodní stanice, zauhlovací výtah, odpopelovací kanál, nocletna pro čtyři¹⁴¹ a především výtopna s jedním stáním.¹⁴² Oproti těmto kusým informacím se nám však zachovala poměrně podrobná dokumentace z roku 1898 o připojení této stanice na obecní vodovod,¹⁴³ kterou prováděl instalatér J. Ulbrich za cenu 151,9 zlatých.¹⁴⁴ Během dokončování těchto úprav BNB zároveň jednala o stavbě trati ze Cvikova do Jablonného v Podještědí, o níž více v následující kapitole.

6.3 Příprava ke stavbě trati Cvikov – Jablonné v Podještědí

6.3.1 Projekt a zisk koncese

Jak bylo zmíněno výše, s myšlenkou pokračovat v trati ze Svoru přes Cvikov do Jablonného v Podještědí byla budována už první část tohoto úseku, tj. dráha Svor – Cvikov, což ve výsledku navrhovala i koncesní listina této tratě z 26. listopadu 1884. Již o deset let později se do terénu vydala první trasovací komise ve složení vrchní inženýr Alois Hofmann a c. k. stavební rada Josef Nedvěd, jakožto pověřenci c. k. státního zastupitelství, c. a k. major Josef Koller jako pověřenec c. a k. Říšského válečného ministerstva,¹⁴⁵ úředník místních drah na c. k. Ministerstvu obchodu Rudolf Phabert, Robert Srbený jako zástupce c. k. Revírního horního úřadu v Kutné Hoře,¹⁴⁶ Karel Blach, c. k. okresní hejtmán politického okresu Jablonné v Podještědí, za Obchodní

¹³⁹ SOKA Česká Lípa, fond Archiv města Cvikova (dále jen AM Cv), in. č. 91, s. 614/1, k. 23, Stavba jeřábu na nádraží, 1944.

¹⁴⁰ Viz příloha č. 17 (Plán cvikovského nádraží z roku 1944).

¹⁴¹ AČD, fond BNB, in. č. 42, s. 31884, k. 110, Protokol technicko-policejní zkoušky MD Cvikov – Jablonné v Podještědí, 1905.

¹⁴² SOKA Česká Lípa, fond OÚ JvP, in. č. 113, s. 11^{53/2...758}, k. 48, Železniční neštěstí a přestupky, 1871–1913.

¹⁴³ Viz příloha č. 18 (Plán zavedení vodovodu do cvikovské přijímací budovy roku 1898).

¹⁴⁴ AČD, fond BNB, in. č. 36, s. 4460, k. 75, Připojení stanice Cvikov na vodovod, 1899. Viz příloha č. 19 (Paušály za využití vodních zdrojů z 3. března 1898 ve Cvikově).

¹⁴⁵ V originále „k. u. k. Reichs-Kriegs-Ministerium“.

¹⁴⁶ V originále „k. k. Revier-Bergamt in Kuttendorf“.

a ťivnostenskou komoru v Liberci Dr. Hugo Bach a okresní pŕedseda Heinrich Stolle.¹⁴⁷ Během setkání byla projednána myšlenka vybudovat dráhu do Jablonného v Podještědí, kde by se spojila s plánovanou tratí z Nových Zákup pŕes Českou Ves a Jablonné v Podještědí do Liberce,¹⁴⁸ pŕičemŕ by byla také vybudována odbočka z Jablonného v Podještědí do Ťitavy.¹⁴⁹ Tato myšlenka vřak byla zmařena o dva roky dēle vzniknutím slavného projektu ATE na severočeskou transversální dráhu, a tak výsledkem pochůzky z roku 1894 byl jen schválený projekt na trať Cvikov – Jablonné v Podještědí a BNB začala jiŕ jen vyjednávat o spojení své dráhy s řetenicko-libereckou na jablonském nádraŕí.

Mimo to se ve stejné době začala BNB také snaŕit o moŕnost vybudovat odbočku ze Cvikova pŕes Pihel do České Lípy, avřak i z tohoto záměru velice záhy seřlo, patrně z finančních důvodů.¹⁵⁰

O zisk koncese na trať Cvikov – Jablonné v Podještědí usilovala BNB od roku 1889, o čemŕ se zmiňuje ve svém dopise ťelezničnímu komitē v Jablonném v Podještědí dne 21. června téhoŕ roku.¹⁵¹ První návrh koncese pro trať Cvikov – Jablonné v Podještědí vznikl roku 1902 a byl definitivně potvrzen 19. února následujícího roku zákonem č. 32/1903 říšského zákoníku. Dle ní měla být draŕní linie Svor – Cvikov prodlouŕena pŕes Kunratice do Jablonného v Podještědí, kde se měla napojit na tamější nádraŕí ATE. Pŕedběŕný odhad nákladů činil 1.025.000,- K¹⁵² a dráha měla pŕejít na základě koncesního nařizení č. 238/1854 říšského zákoníku dne 7. ledna 1963 do vlastnictví státu.¹⁵³ Koncese tēŕ nařizovala minimální technické poŕadavky stavu plánované tratě. Minimální poloměr oblouků byl stanoven na 200 metrů, maximální hodnota stoupání na 25 ‰ a na dané trati, jakoŕto na lokální dráze, byla povolena maximální rychlost 25 km/h. Co se týče kolejnic, měl se pouŕít druh o váze 26 kg/m délky a měly být podloŕeny dřevěnými praŕci v pravidelném rozloŕení 13 kusů na 9 metrů

¹⁴⁷ AČD, fond BNB, in. č. 36, s. 15598, k. 75, Trať Cvikov – Jablonné v Podještědí, trasovací komise, 1899.

¹⁴⁸ Plánované prodlouŕení lokální dráhy Česká Lípa – Zákupy – Mimoň s odbočkou Zákupy – Nové Zákupy, budované společností ŐLEG roku 1883.

¹⁴⁹ AČD, fond BNB, in. č. 36, s. 15598, k. 75, Trať Cvikov – Jablonné v Podještědí, trasovací komise, 1899.

¹⁵⁰ AČD, fond BNB, in. č. 40, s. 23542, k. 96, Jednání o MD Cvikov – Jablonné v Podještědí, 1903.

¹⁵¹ SOkA Česká Lípa, fond AM JvP, in. č. 198, ev. č. 6, k. 13, Spisy kolem zamýřlené stavby lokálky Mnichovo Hradiřtē – Český Dub, Jablonné v Podještědí – Cvikov a tratě Liberec – Ústí nad Labem – Teplice, 1870–1908.

¹⁵² Dne 2. srpna roku 1892 proběhla v Rakousku-Uhersku měnová reforma, jeŕ nahrazovala dosavadní měnu uŕí vající 1 zlatý, skládající se ze 100 krejcarů, 1 korunou skládající se ze 100 halēřů. Reforma proběhla v poměru 1 zlatý za 2 koruny. Zlaté vřak zůstaly v oběhu vedle korun jeřtē několik let.

¹⁵³ AČD, fond BNB, in. č. 41, s. 35715, k. 105, Koncese MD Cvikov – Jablonné, 1899–1904.

kolejnic. Praťce byly pŕedepsány 2,4 metrů dlouhé, 15 cm vysoké a 15–20 cm široké. Koleje se dle nařizení měly ve stanicích od sebe rozložit ve vzdálenosti 4,5 metrů a v remíze 4,7 metrů. Na úseku trati samotné pak měly být poloeny v takové výšce, aby jejich koruna ležela minimálně jeden metr nad místním zvýšeným vodním stavem, a kolem dráhy se měl vykopat minimálně 0,5 metru hluboký příkop. Pokud by během stavby došlo k nálezu archeologického či uměleckohistorického artefaktu, měla se tato skutečnost okamžitě nahlásit c. k. Centrální komisi pro výzkum a zachování uměleckých a historických památek.¹⁵⁴ Koncese taktět nařizovala, jakým způsobem má být veden provoz na budoucí dráze, a to trojspěřnou tendrovou lokomotivou se čtyřmi osobními vozy, jedním služebním a devíti nákladními, ovšem s maximálním zatížením 12 tun na nápravu.¹⁵⁵

6.3.2 Otázka obce Lindavy a napojení BNB na ATE

Další postup ve věci stavby se však zastavil na připomínkách podnikatelů z Lindavy, pŕedevším Johanna Grohmana. Ten inicioval v únoru 1903 podání oficiální ŕádsti ke společnosti BNB o vedení dráhy ze Cvikova do Jablonného v Podještědí pŕes Lindavu, pŕičemť argumentoval svou barvírnou – firma Carl Grohmann & Sohn – a s ní spojenými výnosy dráhy ohledně vývozu látek a dovozu uhlí. K této ŕádsti se dále pŕipojil ještě starosta Lindavy Wilhelm Niesig, obecní radové Heinrich Runge s Josefem Hornem a mnoho dalších.¹⁵⁶ Jako podklad pro argumentaci výhodnosti vedení trati pŕes Lindavu vypracovali jmenný seznam podnikatelů v obci se soupisem objemu jejich vývozu, z čehoť by společnost BNB mohla v dopravě profitovat.¹⁵⁷

Ještě pŕed trasováním samotné ŕeleznice se musela vyřešit zásadní otázka celého dráťního úseku, a to způsob vyústění do ŕelezniční stanice v Jablonném v Podještědí. Ta byla majetkem společnosti ATE, a tak s ní BNB tuto skutečnost musela projednat a vypracovat řádnou dohodu, což byl ovšem úkol na tři léta. BNB navrhovala, ŕe by pŕipojila svou trať k úseku Řetenice – Liberec pŕibližně 20 metrů pŕed začátkem jablonského nádraťí, jeť by zůstalo bez úprav.¹⁵⁸ Tato varianta se však nezamlouvala vedení společnosti ATE, které argumentovalo skutečností, ŕe nádraťí v Jablonném v Podještědí jejich vlastní potřebě již nyní vyhovuje jen stěťí. Proto s budoucím nárůstem dopravy

¹⁵⁴ V originále „k. k. Centralcommission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Wien“.

¹⁵⁵ AČD, fond BNB, in. č. 41, s. 35715, k. 105, Koncese MD Cvikov – Jablonné, 1899–1904.

¹⁵⁶ AČD, fond BNB, in. č. 40, s. 23542, k. 96, Jednání o MD Cvikov – Jablonné v Podještědí, 1903.

¹⁵⁷ Viz příloha č. 20 (Seznam podnikatelů v Lindavě a soupis jejich exportu pro rok 1903).

¹⁵⁸ AČD, fond BNB, in. č. 41, s. 38038, k. 105, Stanice Jablonné v Podještědí, 1904.

počítá s rozšířením nádraží, přičemž návrh tohoto společnost ATE podkládala nákresem budoucí podoby tohoto areálu¹⁵⁹ a zároveň přílohou současného plánu nádraží¹⁶⁰ a návrh napojení železnice BNB.¹⁶¹ Jednání mezi těmito dvěma společnostmi probíhala velice intenzivně, přičemž vyhláškou č. 5.523 z 28. března 1904 se společnost BNB shodla s ATE o nutné úpravě jablonského nádraží a vybudování nových částí areálu sloužících pro potřeby především BNB.¹⁶² Společnost c. k. privilegovaná Ústecko-teplická dráha dne 23. července 1904 vyčlenila levou zadní část nádraží v Jablonném v Podještědí pro účely BNB,¹⁶³ s čímž druhá strana souhlasila, a tak byla tato varianta schválena. Bylo však nutné ještě upravit polohu kolejí před jablonským nádražím, aby se na ně mohla napojit trať ze Cvikova, jak zmiňuje ATE ve svém dopise pro BNB ze dne 19. prosince 1904.¹⁶⁴ Tuto variantu pak schválilo c. k. státní zastupitelství 23. března 1905¹⁶⁵ a byla vypracována definitivní smlouva mezi BNB a ATE o podobě jablonského nádraží a jeho využití.¹⁶⁶

V ní bylo zaneseno, že obě strany souhlasí se stavbou všech nových budov v Jablonném v Podještědí a stavbou nových kolejnic. První, druhá a třetí kolej měla zůstat i nadále v majetku ATE, přičemž k těmto si tato společnost vybuďovala pro své účely ještě nultou kusou kolej a pátou kolej. Dále byly nově položeny koleje čtvrtá, šestá a sedmá, které měly sloužit jako společné pro užití obou železničních společností, a v majetku BNB se měla nacházet pouze kusá kolej do podnikové výtopny a k budovám k ní náležícím. Ke stavbám, jež chtěla BNB na místním nádraží vztyčit, bylo nutné zajistit pozemky, které odkoupila od ATE za paušální cenu 10,- K za jeden metr čtvereční. Další finanční vyrovnání mezi společnostmi vyplývalo ze samotného užití společných kolejí na nádraží, přičemž se BNB zavázala platit roční nájem ve výši 2.260,- korun a to formou splátek ve dnech 1. ledna, 1. dubna, 1. července a 1. září. Pro osobní vlaky c. k. privilegované České severní dráhy byla vyhrazena čtvrtá kolej, u níž vznikl nový perón, a pro nákladní dopravu BNB byla určena

¹⁵⁹ Viz příloha č. 21 (Návrh podoby jablonského nádraží z roku 1904 od ATE).

¹⁶⁰ Viz příloha č. 22 (Plán jablonského nádraží z roku 1904).

¹⁶¹ Viz příloha č. 23 (Návrh napojení trati BNB k jablonskému nádraží z roku 1904 od ATE). AČD, fond BNB, in. č. 41, s. 38038, k. 105, Stanice Jablonné v Podještědí, 1904.

¹⁶² SOKA Česká Lípa, fond AM JvP, in. č. 198, ev. č. 6, k. 13, Spisy kolem zamýšlené stavby lokálky Mnichovo Hradiště – Český Dub, Jablonné v Podještědí – Cvikov a Liberec – Ústí nad Labem – Teplice, 1870–1908.

¹⁶³ AČD, fond BNB, in. č. 41, s. 38038, k. 105, Stanice Jablonné v Podještědí, 1904.

¹⁶⁴ Tamtéž.

¹⁶⁵ SOKA Česká Lípa, fond OÚ JvP, in. č. 113, s. 11 ⁵³/₆₁₂, k. 52, Stavba železnice Cvikov – Jablonné v Podještědí, 1903–1928.

¹⁶⁶ AČD, fond BNB, in. č. 43, s. 33664, k. 114, Smlouva s ATE ve stanici Jablonné, 1906.

především kolej šestá.¹⁶⁷ Mimo to si tato společnost vyžádala povolení od ATE pro vozbu uhlí přes Jablonné v Podještědí do Saska ve spolupráci s Královskými saskými státními drahami¹⁶⁸ (dále jen SāStB), což jí bylo umožněno. Dohoda se potvrdila podpisy pánů Vojtěcha Lanny a Franze Bayera, jakožto zástupců BNB, a Hermana Roscheho a Dr. Franze Stradala, jako představitelů ATE. Tento dokument také přijal dne 30. srpna 1906 pod číslem jednacím 46.836 na c. k. Ministerstvo železnic šéf generální inspekce předlitavských drah ing. Karel Pascher von Osserburg. Tímto dnem také smlouva vstoupila v konečnou platnost.¹⁶⁹

6.3.3 Podklady ke stavbě tratě¹⁷⁰

Během těchto úvodních jednání probíhala však samozřejmě i příprava na stavbu samotné dráhy, a tak bylo prvotně nutné oslovit odborníky v daných oblastech. Seznam osob byl opět publikován v Úředním listě Pražských novin¹⁷¹ a to dne 24. ledna 1889,¹⁷² avšak stejně jako u úseku Svor – Cvikov, tak ani zde nám není známo, kdo z nich byl nakonec osloven.

Dále bylo nutno zajistit pozemky pro stavbu tratě. Nejprve byl vypracován jmenný seznam osob, jimž budou parcely vyvlastněny,¹⁷³ avšak v této podobě se vykoupení pozemků nerealizovalo, neboť se nakonec změnila trasa železnice, a to na neustálé naléhání lindavských zastupitelů a podnikatele Johanna Grohmana. Tak bylo nutné upravit seznam pozemků pro vyvlastnění, začalo se o tom vyjednávat s jejich majiteli, a následně se začalo s realizací. Veškeré vyvlastňovací záměry nakonec měla potvrdit ještě politická pochůzka konající se 12. a 15. dubna 1904, během níž bylo vše navržené ohledně trati projednáno a popř. odsouhlaseno.¹⁷⁴

Členy pochůzkové komise byly tyto osoby: c. k. okresní komisař a pověřenec c. k. státního zastupitelství v Praze JUDr. Franz hrabě Montecuccoli jako předseda komise, c. k. stavební rada a pověřenec c. k. Ministerstva železnic Georg Ortman, c. k. stavební rada Josef Nedvěď jako technický poradce, c. a k. hejtman generálního

¹⁶⁷ Viz příloha č. 24 (Návrh podoby jablonského nádraží při společném uťívání BNB a ATE z roku 1905).

¹⁶⁸ V originále „Königlich Sächsische Staatseisenbahnen“.

¹⁶⁹ AČD, fond BNB, in. č. 43, s. 33664, k. 114, Smlouva s ATE ve stanici Jablonné, 1906.

¹⁷⁰ Viz příloha č. 25 (Protokol pochůzky Cvikov – Jablonné v Podještědí ze dnů 12. a 15. dubna 1904).

¹⁷¹ V originále „Amstblatt zur Prager Zeitung“.

¹⁷² Viz příloha č. 26 (Seznam znalců pro stavbu železnic v okresech Liberec a Česká Lípa uveřejněný v Amstblatt zur Prager Zeitung č. 20 ze dne 24. 1. 1889).

¹⁷³ Viz příloha č. 27 (Seznam vlastníků, jimž měly být vyvlastněny pozemky pro účely stavby tratě Cvikov – Jablonné v Podještědí).

¹⁷⁴ SOKA Česká Lípa, fond OÚ JvP, in. č. 113, s. 11^{53/612}, k. 52, Stavba železnice Cvikov – Jablonné v Podještědí, 1903–1928.

důstojnického štábu a pověřenec c. a k. Říšského ministerstva války Viktor Stusche, c. k. rada státního místodržitelství pro politický okres Jablonné v Podještědí Karl Stadlbauer, c. k. okresní hejtman pro politický okres Česká Lípa Franz Josef Schmidt, komorní koncipient Obchodní a živnostenské komory v Liberci JUDr. Viktor Ondraczek, zástupci ATE inspektor Franz Fliegauf a sekretář JUDr. Karl Wisgrill, zástupci společnosti BNB vrchní inspektor Rudolf Ritter a inspektor Rudolf Rosenkranz, starosta Lindavy Wilhelm Niesig, zástupce firmy Carl Grohmann & Sohn Johann Grohmann a další.¹⁷⁵

V první řadě bylo nutné, aby se všichni zúčastnění vyjádřili k záměru vést trať do Kunratic u Cvikova přes Lindavu, namísto rovnou před Drnovec. Tímto záměrem byl více jak potěšen právě lindavský starosta Wilhelm Niesig a především továrník Johann Grohmann, jehož barvírna stála téměř vedle plánovaného nádraží. S tímto návrhem souhlasili i ostatní členové komise, přičemž c. k. okresní hejtman Franz Josef Schmidt doporučil pro rozvoj Lindavy a jejího nejbližšího okolí realizovat tento projekt co nejdříve. Tímto byla tedy varianta přes Lindavu přijata. Následně se komise vypravila na pochůzku začínající ve stanici Cvikov, kde bylo dohodnuto, že je nutné prodloužit hlavní kolej ve stanici směrem k Jablonnému v Podještědí z důvodu lepší obsluhy stanice.¹⁷⁶

Dráha procházela katastrálním územím šesti obcí. V městě Cvikově činila její délka 1,7 km, v Lindavě 1,2 km, v Kunraticích u Cvikova se nacházel nejdelší úsek trati, tj. 5,5 km, v Heřmanicích v Podještědí 1,2 km, ve Velkém Valtinově 1,5 km a v neposlední řadě v Jablonném v Podještědí 0,8 km k místu spojení s dráhou ATE před jablonským nádražím.

Na každém z území bylo nutné vybudovat několik staveb, provést různé úpravy či vyvlastnit další pozemky, které ještě nebyly zaneseny do přebíracích seznamů. V první části tratě, tj. na katastrálním území města Cvikova, se stavělo především mnoho překlenovacích staveb, hlavně na polích. Vybuďovalo se zde šest potrubních a osm klasických propustků, a jeden klenutý mostek.¹⁷⁷ Kromě toho se na tomto úseku objevilo i několik přejezdů, a to deset polních a tři pro okresní silnici Cvikov – Lindava. Všechny nájezdy na trať pro okresní silnice byly vždy 6 metrů široké. První na tomto úseku tratě se nacházel hned za místním nádražím, kde tehdy vedla hlavní silnice

¹⁷⁵ Tamtéž.

¹⁷⁶ Tamtéž.

¹⁷⁷ Nachází se na souřadnicích N 50°46'14.0" E 14°38'08.6".

do Lindavy,¹⁷⁸ další se nacházel na úseku tratě 1,1 – 1,2 km,¹⁷⁹ kde se s dráhou křížila novější z okresních silnic Cvikov – Lindava. Ta však musela být v tomto bodě mírně upravena, aby přejezd splňoval veškeré bezpečnostní parametry. Vzhledem k následnému vysokému svahu, kudy se železnice měla vinout, a pod ní tekla Boberský potok,¹⁸⁰ bylo ještě nutné právě v tomto místě terén zpevnit a to v šířce 3,5 metru. Posledním přejezdem na území Cvikova bylo křížení s touto silnicí na úseku dráhy 1,5 – 1,6 km,¹⁸¹ téměř před lindavským nádražím. Kromě propustků a přejezdů však mimo jiné došlo ještě k dvěma významnějším zásahům na tomto úseku, přičemž všechny byly prováděny u domu číslo popisné 182 na pozemku číslo 2612 patřícím Antonu Würfelovi.¹⁸² Z bezpečnostních a hygienických důvodů zde BNB nechala zakrýt studnu dřevěným poklopem a opatřit cementovou skruť, a také na tomto pozemku nechala zrušit a odstranit zahradu se zeleninou, která stála přímo v cestě dráze. Tuto škodu však samozřejmě společnost Antonu Würfelovi proplatila.¹⁸³

Druhý úsek trati se nacházel na katastrálním území obce Lindava, čímž železnice ve své dráze překročila hranice politického okresu Jablonné v Podještědí do politického okresu Česká Lípa. Na této části trati byly vybudovány čtyři přejezdy pro polní cesty, dva metrové propustky a dále soustava tří mostů. První, ocelový o rozměrech 8 x 3,2 metrů překlenoval v úseku 2,6 – 2,7 km¹⁸⁴ okresní silnici parcelní číslo 2075, druhý, na něj navazující byl klenutý kamenný o šířce 5 metrů a poslední, opět ocelový, překlenoval Boberský potok a polní cestu zároveň ve výšce 3,2 metrů o délce 20 metrů. Jednalo se o druhý nejdelší most na trati a o vůbec největší mostní soustavu na dráze Svor – Jablonné v Podještědí. Kromě tohoto však bylo zapotřebí v Lindavě vybudovat železniční stanici, a to v úseku 1,9 – 2,3 km¹⁸⁵ na pozemku číslo 711, přičemž se musela navíc zřídit veřejná cesta k této stavbě, neb kolem ní vedla pouze cesta soukromá, již nebylo možné vykoupit. Navrhlo se, že financování stavby i údržby cesty bude rozděleno na třetiny, tj. jednu část bude financovat společnost BNB, druhou část okresní úřad Nový Bor a třetí část bude hradit obec Lindava společně

¹⁷⁸ Dnes na tomto místě silnice končí a dále pokračuje jen soukromá polní cesta, kterou je však možné se do Lindavy dostat dodnes.

¹⁷⁹ Nachází se na souřadnicích N 50°45'58.6" E 14°38'47.7".

¹⁸⁰ V 90. letech 20. století došlo v tomto úseku k úpravě Boberského potoka a byla zde vybudována usazovací nádrž čistírny odpadních vod, jež se zde nachází dodnes.

¹⁸¹ Nachází se na souřadnicích N 50°45'51.6" E 14°39'08.4".

¹⁸² Nachází se na souřadnicích N 50°45'56.4" E 14°38'59.3".

¹⁸³ SOKA, fond OÚ JvP, in. č. 113, s. 11^{53/612}, k. 52, Stavba železnice Cvikov – Jablonné v Podještědí, 1903–1928.

¹⁸⁴ Nachází se na souřadnicích N 50°45'25.3" E 14°39'34.9".

¹⁸⁵ Nachází se na souřadnicích N 50°45'36.9" E 14°39'23.3".

s průmyslníkem Johannem Grohmannem. Ten však se proti tomuto návrhu vzepřel, a ačkoliv byl ochoten se spolupodílet na financování stavby cesty, odmítal přispívat na její údržbu. Tento zdánlivý spor však nakonec vyřešil starosta Lindavy Wilhelm Niesig, který se vyjádřil k tomuto návrhu slovy, že obec se bude spolupodílet na stavbě příjezdové cesty k nádraží, avšak údržbu po celé její délce 100 metrů bude financovat zcela sama.¹⁸⁶

Kromě tohoto však ke stavbě dráhy v Lindavě bylo vzneseno ještě několik málo připomínek. První od Josefa Dohnta, majitele parcely číslo 686, na níž žádal zbudovat polní mostek, čemuž bylo vyhověno, a druhá od průmyslníka Johanna Grohmana. Ten si stěžoval, že mu BNB vyvlastnila pozemky pro stavbu dráhy a nádraží, které ovšem dostatečně neproplatila, a navíc mu měla být upravena i soukromá polní cesta parcelní číslo 2169, pročež žádá o vybudování nové cesty 3 metry široké pro své pozemky východně od nádraží. Na tyto jeho požadavky však bylo pouze odpovězeno, že pozemky mu BNB vyvlastnila a proplatila na základě běžné taxy, a že požadavek zbudování nové cesty ke zmíněným pozemkům je neopodstatněný, neboť se jich stavba železnice nikterak výrazněji nedotkla a navíc v těchto místech nikdy předtím žádná další cesta kromě polní cesty parcelní číslo 2169 nebyla. Je sice pravdou, že tuto cestu hodlá společnost BNB nechat upravit, avšak v části severně od lindavského nádraží, nikoliv v tomto úseku. Poslední, kdo se vyjadřoval ke stavbě dráhy v Lindavě, byl předseda okresního výboru Nový Bor Franz Schiffner, jenž vyjádřil souhlas s podílem financování na zřízení příjezdové cesty k lindavskému nádraží, avšak také vydal upozornění týkající se překlenutí okresní silnice parcelní číslo 2075 ocelovým mostem. Tuto stavbu povolil, ale jen pod podmínkou, že vše bude projednáno a zabezpečeno silniční policií, aby se neudálo ani to nejmenší neštěstí, a případné narušení dopravy aby nastalo pouze na krátký čas. Také upozornil na vyvarování se jakémukoliv poškození silnice během stavby či následných oprav. V případě, že by k tomuto došlo, by se případné škody napravovaly na útraty společnosti BNB.¹⁸⁷

Třetí úsek tratě měl procházet katastrálním územím obce Kunratice u Cvikova, a to v kilometrů 2,9 – 8,4 km, tudíž se jednalo o nejdelší úsek tratě v jedné obci. Kromě toho překročením katastrální hranice mezi Lindavou a Kunraticemi u Cvikova se železnice opět navrátila z politického okresu Česká Lípa zpět k Jablonnému

¹⁸⁶ SOkA Česká Lípa, fond OÚ JvP, in. č. 113, s. 11 ⁵³/₆₁₂, k. 52, Stavba železnice Cvikov – Jablonné v Podještědí, 1903–1928.

¹⁸⁷ Tamtéž.

v Podještědí. Mimochodem právě v obci Kunratice u Cvikova, přesněji v úseku dráhy 5,7 – 5,8 km, byla politická pochůzka v podvečerních hodinách dne 12. dubna 1904 přerušena a pokračovala až o dva dny déle, tj. 15. dne téhož měsíce. Vzhledem k délce trati na katastrálním území této obce zde bylo také vybudováno nejvíce pozemních staveb a došlo k nejvíce úpravám v terénu. Například se tu mělo vybudovat dvacet tři přejezdů pro polní cesty, jeden pro obecní cestu, tři pro pěší a tři pro říšskou silnici. Z posledních jmenovaných se konkrétně jednalo o následující. První se nacházel v úseku tratě 4,7 – 4,8 km křížící silnici Cvikov – Kunratice u Cvikova parcelní číslo 3174¹⁸⁸ široký deset metrů s nutnou regulací kvůli splnění drážních norem, druhý se nacházel až za obcí na úseku tratě 6,2 – 6,3 km setkávající se v tomto bodě s říšskou silnicí Kunratice u Cvikova – Jablonné v Podještědí parcelní číslo 3045¹⁸⁹ o téže šířce, a o 1,1 km dále směrem k Jablonnému v Podještědí docházelo k poslednímu křížení s touto silnicí ve stejné šíři.¹⁹⁰ Kromě přejezdů zde byly budovány i propustky, přesněji dva potrubní a dvacet čtyři klasických, a k nim ještě jeden klenutý mostek o rozměrech 5 x 3,2 metrů. Mimo to na úseku 4,9 – 5,0 km byl úmysl vybudovat příhradový železniční most, jenž se měl stát největší stavbou na celé trati. Překlenoval nejen Svitavku o šířce 4,85 metrů, ale také polní cestu širokou 3 a okresní silnici širokou 6 metrů. Most měl být 3,2 metrů široký a 35 metrů dlouhý, přičemž pro jeho stavbu bylo nutné vyvlastnit ještě nově parcely číslo 157 a 239.¹⁹¹ Dále se měly upravit čtyři polní cesty, muselo se zřídit šest nových cest vedlejších, bylo nutné udělat drenáže v lese před vjezdem na kunratické nádraží,¹⁹² zpevnit svahy kolem kopce Strátný,¹⁹³ vykoupit sklepy, jež padaly do dráhy na úseku 7,8 – 7,9 km,¹⁹⁴ a dodatečně vyvlastnit ještě dalších sedmáct pozemků. Kromě toho se musela zbourat část hospodářské usedlosti Augusta Kindermanna parcelní číslo 851/2, resp. se jednalo o záchod, prasečí chlév, popř. pec. Navíc areál měla začít nově podporovat kamenná zeď s bezpečnostním zábradlím.¹⁹⁵

V neposlední řadě bylo nutné vybudovat nádražní areál, a to na železničním úseku 4,3 – 4,8 km,¹⁹⁶ přičemž se k jeho stavbě vyjadřoval především c. a k. hejtman gene-

¹⁸⁸ Nachází se na souřadnicích N 50°46'17.9" E 14°40'13.2".

¹⁸⁹ Nachází se na souřadnicích N 50°46'20.0" E 14°41'14.1".

¹⁹⁰ Nachází se na souřadnicích N 50°46'22.1" E 14°41'47.3".

¹⁹¹ Nachází se na souřadnicích N 50°46'21.7" E 14°40'23.9".

¹⁹² Nachází se na souřadnicích N 50°45'56.6" E 14°39'40.4".

¹⁹³ V originále „Hutberg“. Od 20. let 20. století často mylně překládáno jako „Klobouk“.

¹⁹⁴ Nachází se na souřadnicích N 50°46'26.4" E 14°42'07.0".

¹⁹⁵ Nachází se na souřadnicích N 50°46'30.6" E 14°40'31.5". SOKA Česká Lípa, fond OÚ JvP, in. č. 113, s. 11 ⁵³/₆₁₂, k. 52, Stavba železnice Cvikov – Jablonné v Podještědí, 1903–1928.

¹⁹⁶ Nachází se na souřadnicích N 50°46'15.8" E 14°40'10.0".

rálního důstojnického štábu Viktor Stusche, pověřenec c. a k. Říšského ministerstva války, který připomněl vyhlášku ministerstva č. 42.996 z roku 1903. Ta nařizovala zřídit dvě hlavní koleje s využitelnou délkou minimálně 245 metrů a jednu podpůrnou kolej s využitelnou délkou minimálně 26 metrů, a to z důvodu, aby se do stanice vešly alespoň dva vlaky o padesáti nápravách, a aby tak stanice fungovala jako střešní železniční místo pro případ války. Kromě toho se musela stanice připojit na komunikaci, tj. měla se vybudovat přístupová cesta o šířce 6 metrů a délce 60 metrů od říšské silnice k samotnému nádražnímu areálu. Mimo tuto stanici ovšem žádali ještě kunratictí obyvatelé vytvoření osobní zastávky severně od kopce Strážný nazvanou „Horní Kunratice“,¹⁹⁷ avšak pro zřízení této zastávky neměla BNB možnost zajistit pozemky, cestu a v neposlední řadě tento požadavek považovala za irelevantní.¹⁹⁸

Franz Friedrich, starosta obce Kunratice u Cvikova, s těmito všemi návrhy souhlasil a okresní předseda Heinrich Stolle jen upozornil, stejně jako dříve Franz Schiffner v Lindavě, že v případě úprav okresních silnic pro účely přejezdů je nutné zabezpečení silniční policie, aby doprava byla případně narušena jen na velmi krátkou dobu, a že pokud při stavbě či případných opravách bude silnice jakkoliv poškozena, dané škody musí uhradit společnost BNB.¹⁹⁹

Čtvrtý úsek trati vedl přes obec Heřmanice v Podještědí, a to v kilometráži 8,4 – 9,6. Na tomto krátkém území vznikly tři propustky široké 0,6 metru, dva dvoumetrové a čtyři potrubní. Mimo to zde byly zřízeny dvě vedlejší nové cesty, osm přejezdů pro polní cesty a jeden přejezd pro říšskou silnici Kunratice u Cvikova – Jablonné v Podještědí na úseku 8,8 – 9,0 km²⁰⁰ na parcele číslo 3066. Nakonec bylo rozhodnuto ještě o vyvlastnění dvou nových pozemků v této obci.²⁰¹

Připomínky k těmto návrhům ovšem zvedli dva občané Heřmanic v Podještědí. Nejprve Josef Wagner, obyvatel domu čp. 241, jemuž bylo nakázáno z bezpečnostního hlediska odklidit dřevo z prostranství u domu, hájící se argumenty, že se jedná o dřevo pro jeho domovní použití do kamen, pročež jej nechce přemísťovat, neb si myslí, že dřevo železnici nikterak nepřekáží. Po přezkoumání této skutečnosti se rozhodlo o možnosti ponechání dřeva na současném místě, neb se nachází mimo nebezpečí

¹⁹⁷ V originále „Ober-Kunnersdorf“.

¹⁹⁸ SOkA Česká Lípa, fond OÚ JvP, in. č. 113, s. 11^{53/612}, k. 52, Stavba železnice Cvikov – Jablonné v Podještědí, 1903–1928.

¹⁹⁹ Tamtéž.

²⁰⁰ Nachází se na souřadnicích N 50°46'27.6" E 14°43'02.9".

²⁰¹ SOkA Česká Lípa, fond OÚ JvP, in. č. 113, s. 11^{53/612}, k. 52, Stavba železnice Cvikov – Jablonné v Podještědí, 1903–1928.

vzplanutí od kolemjedoucí lokomotivy (mimo tzv. ohnivý kužel²⁰²). Druhou připomínku vnesl samotný starosta obce, Anton Hermann. Třádal, zda by bylo možné zřídit v úseku 9,1 – 9,4 km²⁰³ zastávku pro osobní dopravu s tím, že se na dopravě na této trase mohou podílet i obyvatelé obcí Heřmanice v Podještědí a Petrovice, proti čemuž společnost BNB neměla námitek a tuto připomínku přijala.²⁰⁴

Předposlední částí tratě bylo území obce Velký Valtinov na úseku 9,6 – 11,1 km. Zde se měly zřídit tři přejezdy pro polní cesty, jeden potrubní propustek a tři metrové propustky. V úseku 10,3 – 10,4 km byl dále navržen most s propustkem, přičemž však komise upozornila, že je možné tyto dvě stavby sloučit v jednu, což se nakonec i stalo, a tak zde vznikl čtyřmetrový příhradový most. K tomuto úseku se vyjádřil krátce jen starosta obce, H. Kößler, s tím, že k projektu nemá žádných námitek, avšak upozorňuje, že proti projektu je silně zaměřen majitel velkostatku Nový Falkenburk, baron Johann Moritz Liebieg.²⁰⁵

6.3.4 Spor s baronem Liebiegem

Co se týče zmiňovaného upozornění, to bylo pravdou, neb právě díky sporům s baronem Liebiegem se musela politická pochůzka ukončit na hranicích jeho pozemků, s tím, že bude pokračovat, až se s ním celá věc vyřeší, což se dělo v následujících měsících. Za Johanna Moritze Liebiega jednal jeho advokát, JUDr. Anton Müller z Liberce, který měl jako technického poradce Karla Wohlmutha, vrchního inspektora SNDVB. Doktor Müller jménem barona Liebiega podal námitku dle zákona č. 20.987 z roku 1903 k okresnímu hejtmanství Jablonné v Podještědí proti vyvlastnění jeho pozemků v takové formě, jak bylo předloženo, a proti vedení samotné trasy. V místech, kde měla dráha vzniknout, chtěl provést drenáž k odvodnění svých pozemků v okolí hospodářského dvora patřícího k Novému Falkenburku, přičemž na její provedení již získal 11. září 1902 rozhodnutí c. k. okresního hejtmanství Jablonného v Podještědí č. 16.252. Mimo to chtěl v těchto místech zřídit studny, které by byly zdrojem vody pro poplužní dvůr i samotný zámek, a v místech, kde má železnice vést, chtěl vybudovat vodovodní potrubí. K jeho stavbě získal také povolení již dříve, přesněji v roce 1901, a proto třádal c. k. okresní hejtmanství Jablonné v Podještědí, aby stavbu železnice

²⁰² V originále „*Feuerkegels*“.

²⁰³ Nachází se na souřadnicích N 50°46'23.4" E 14°43'18.1".

²⁰⁴ SOkA Česká Lípa, fond OÚ JvP, in. č. 113, s. 11 ⁵³/₆₁₂, k. 52, Stavba železnice Cvikov – Jablonné v Podještědí, 1903–1928.

²⁰⁵ Tamtéž.

přes jeho pozemky zamítlo, neboť ta na rozdíl od něj stále ještě stavební povolení nemá. Zastával ten názor, že veřejný zájem o vedení dráhy nemůže být na úkor soukromých záměrů, a proto by železnice měla vést jinudy. Na základě těchto připomínek navíc nechal vypracovat odborný znalecký posudek na dvě nové varianty dráhy lišící se od současného návrhu od místa v 8. km²⁰⁶ plánované tratě. První varianta navrhovala více se vzdálit od říšské silnice a s použitím daného terénu se dostat až do obce Heřmanice v Podještědí a odtud odbočit vpravo na stanici do Jablonného v Podještědí. Tato trasa měla být sice o něco delší, a tím pádem bezpochyby dražší, avšak dle barona Liebiega měla nepopíratelnou výhodu, že zahrne do drážní dopravy právě obec Heřmanice v Podještědí, což dle něj nebyla bezvýznamná obec. Také zastával názor, že plánovaná zastávka ležela příliš daleko od obce, a beztak, že téměř každá obec, kde kdy byla nějaká zastávka pro osobní dopravu zřízena, byla vždy v kratším či delším čase rozšířena minimálně na stanici pro nákladní dopravu, k čemuž by tak zde bylo možné přistoupit rovnou.²⁰⁷

Druhá varianta nabízela možnost vést trať podél říšské silnice až k oblouku naplánovanému dle původního projektu na 11,3. km téměř před jablonským nádražím. Obě varianty měly dle Liebiega výhodu především v tom, že by se dráha úplně vyhnula říšské silnici a tak se muselo zřizovat o dva přejezdy méně,²⁰⁸ přičemž navíc by se zde nestavělo tolik oblouků a nebylo zde tak výrazné stoupání. Osobně Johann Moritz Liebieg podporoval spíše první zmiňovanou variantu, a to z důvodu pozdvižení dopravy v Heřmanicích v Podještědí, neboť se domníval, že by lokální dráhy měly pečovat o rozvoj místní dopravy i v těch nejmenších obcích. Podle něj také nebylo vhodné postupovat dle původního projektu BNB z konce 19. století, neb od té doby se změnilo mnoho skutečností, tudíž byl zastaralým.²⁰⁹ Navrhoval tedy vytvořit úplně jiný návrh, a to nejlépe dle jeho nástinu, přičemž hodlal na vyhotovení tohoto nového projektu přispět částkou až 500,- korun.²¹⁰

Na tyto připomínky barona Johanna Moritze Liebiega odpovědělo BNB v tom smyslu, že jím první navrhovaná varianta, je o více jak půl kilometru delší a sklonově nevýhodná, neboť místy stoupání dosahuje až 20 %, aby bylo možné dosáhnout nej-

²⁰⁶ Nachází se na souřadnicích N 50°46'26.2" E 14°42'08.9".

²⁰⁷ SOKA, OÚ JvP, in. č. 113, s. 11^{53/612}, k. 52, Stavba železnice Cvikov – Jablonné v Podještědí, 1903–1928.

²⁰⁸ Nebylo by nutné stavět přejezdy v úsecích 8,8 – 8,9 a 11,1 km.

²⁰⁹ Hlavní změna nastala roku 1901, kdy zámečnický podnik Nový Falkenburk se všemi polnostmi zakoupil právě baron Johann Moritz von Liebieg.

²¹⁰ SOKA Česká Lípa, fond OÚ JvP, in. č. 113, s. 11^{53/612}, k. 52, Stavba železnice Cvikov – Jablonné v Podještědí, 1903–1928.

vyššího bodu trasy, kvóty 333 metrů nad mořem. Tato varianta by tak byla velice nákladná na vybudování, a navíc Heřmanice v Podještědí dle názoru BNB dráhu jako takovou nepotřebovali, neboť se tam nenacházel žádný průmysl. Druhá navrhovaná trasa měla odbočit z původního návrhu v 8,8. km,²¹¹ přičemž zde byla nevýhodná terénní konfigurace, nutnost provést nepoměrně velké zemní práce²¹² a navíc místní prostranství neumožňovalo rozvoje tratě. Proto společnost BNB navrhla zamítnutí námitek barona Liebiega.²¹³

K tomuto problému se následně vyjádřil i samotný starosta města Jablonné v Podještědí Vinzenz Kraus se slovy, že stejné podmínky jako baron Liebieg museli podstoupit i ostatní, jichž se stavba železnice týkala, a že jím navrhovaná trasa přes Heřmanice v Podještědí byla nesmyslná, neboť této obci bohatě stačí okresní silnice vedoucí přímo k jablonskému nádraží, a tak Liebiegovy námítky zamítl, k čemuž se ve stejném smyslu nakonec vyjádřilo i samotné místní okresní hejtmánství.²¹⁴

Dodatečně k této problematice vydalo dne 5. ledna 1905 c. k. Ministerstvo železnic vyjádření č. 55.787 s tím, že soukromé zájmy barona Johanna Moritze von Liebiega musí ustoupit veřejnému zájmu pro stavbu dráhy, neboť ten je obecně přednější.²¹⁵

6.3.5 Dokončení detailů projektu²¹⁶

Tím byl vyřešen jasně spor s tímto podnikatelem a velkostatkářem, pročež mohla pokračovat přerušovaná politická pochůzka. K tomu došlo 6. dubna 1905. Účastníci byli téměř totožní s pochůzkou předchozí, ovšem nyní již nebyli účastni ti, v jejichž zájmu nebylo právě katastrální území města Jablonné v Podještědí, tj. pověřenec c. a k. Říšského ministerstva války Viktor Stusche, c. k. okresní hejtmán pro politický okres Česká Lípa Franz Josef Schmidt, komorní koncipient Obchodní a živnostenské komory v Liberci JUDr. Viktor Ondraczek, starosta Lindavy Wilhelm Niesig a podnikatelé v čele s Johannem Grohmannem. Namísto toho byl však nově přizván c. k. vrchní inženýr Michael²¹⁷ Scheure, jako pověřenec Správy říšských silnic²¹⁸ a jako

²¹¹ Nachází se na souřadnicích N 50°46'30.3" E 14°42'55.2".

²¹² Místy by bylo nutné vyhloubit zářezy či vztyčit násypy o velikosti až 20 metrů.

²¹³ SOkA Česká Lípa, fond OÚ JvP, in. č. 113, s. 11^{53/612}, k. 52, Stavba železnice Cvikov – Jablonné v Podještědí, 1903–1928.

²¹⁴ Tamtéž.

²¹⁵ Tamtéž.

²¹⁶ Viz příloha č. 28 (Protokol z pochůzky Jablonné v Podještědí ze dne 6. dubna 1905).

²¹⁷ Někde uváděn jako Emanuel.

²¹⁸ V originále „Reichsstrassenverwaltung“.

zástupce společnosti BNB byl účasten místo inspektora Rudolfa Rosenkranze nově inženýr Gustav Groy.²¹⁹

Pochůzka začala na místě minulého ukončení, tedy na drátním úseku 11,1 km a zároveň na hranicích obce Velký Valtinov a Jablonné v Podještědí. Tuto hranici v podstatě tvořila říšská silnice Cvikov – Jablonné v Podještědí pč. 1335,²²⁰ kterou tak bylo nutné překonat, a to zřízením železničního přejezdu o šířce 10 metrů včetně dvou potrubních propustků přes silniční příkopy. Dále se musely vybudovat ještě dva přejezdy – jeden pro polní cestu o šířce 3 metry a druhý pro okresní silnici Heřmanice v Podještědí – Jablonné v Podještědí pč. 1312/1²²¹ široký 7 metrů. Kromě vybudování přejezdů však muselo též dojít k přeložení dvou polních a jedné pěší cesty, a především k zřízení několika překlenovacích staveb. Těch bylo deset – devět běžných propustků a jeden šestimetrový klenutý mostek přes Heřmanický potok²²² pč. 1371, přeloženou pěší cestu pč. 5402 a polní cestu pč. 1310 dohromady. V neposlední řadě se musel upravit areál jablonského nádraží dle výše zmíněných dohod, kde také byla pochůzka ukončena.²²³

Posledním, kdo se k tomuto projektu nějak významněji vyjádřil, byl vrchní okresní stavební inženýr Michael Scheure z Liberce, jako zástupce správy říšských silnic. Ten ihned podal první výtku, a to že když se 25. září 1894 schvaloval projekt této dráhy, nepřizvala BNB nikoho ze správy říšských silnic, přičemž té se linie dráhy moc nezamlouvá, už z toho důvodu, že trať mezi Cvikovem a Jablonným v Podještědí pětkrát křížuje říšskou silnici, a to na úseku dlouhém pouhých šest kilometrů, tj. od 30,8 km do 36,5 km. Problémem v tomto směru se jevil především rozvoj železniční i silniční dopravy, s nímž se do budoucna počítalo. Z toho vyplývalo, že se zvýšeným počtem provozovaných vlaků na trati se bude také zvyšovat doba, kterou řidiči automobilů stráví čekáním u železničních přejezdů, a proto by bylo vhodné je upravit tak, aby byly co nejpřehlednější, tudíž doprava na nich byla co nejbezpečnější. U každého křížení říšské silnice a železnice se měla odkopat zemina natolik, aby na každou stranu od přejezdu byl minimálně do dálky 10 metrů viditelný horizont dráhy. Silnice se pak měla upravit na délce 15–20 metrů, a to například opatřením du-

²¹⁹ SOKA Česká Lípa, fond OÚ JvP, in. č. 113, s. 11 ⁵³/₆₁₂, k. 52, Stavba železnice Cvikov – Jablonné v Podještědí, 1903–1928.

²²⁰ Nachází se na souřadnicích N 50°46'04.5" E 14°44'32.8".

²²¹ Nachází se na souřadnicích N 50°46'06.3" E 14°44'58.0".

²²² V originále „Sandbach“.

²²³ SOKA Česká Lípa, fond OÚ JvP, in. č. 113, s. 11 ⁵³/₆₁₂, k. 52, Stavba železnice Cvikov – Jablonné v Podještědí, 1903–1928.

bových náběhů na kolejnice, 7 m širokou a 32 cm vysokou štětovanou dlažbou, následným 15centimetrovým ošterkováním a třicentimetrovým popískováním. Na každý jeden přejezd si správa říšských silnic vyžádala od BNB do budoucna pro údržbu 10 m³ šterku a 10 m³ písku na rok. Železniční společnost této dostala za povinnost upravit okolí přejezdu v případě jejího zásahu do něj, tj. upravené svahy obložit drny, vysadit znovu poškozené aleje či v případě uvolnění prostranství vybudovat sněhové zábrany. Kromě přejezdů však správa říšských silnic požadovala po BNB ještě úpravu vyústění příjezdové silnice u jablonského nádraží na říšskou silnici Jablonné v Podještědí – Liberec, jíž mělo za povinnost ošterkovat a založit zde krajnici, popř. vydlážděný příkop. Ohledně příkopů ještě nakonec zmínil jen krátkou poznámku c. k. stavební rada Georg Ortmann o jejich nutnosti budování včetně kanálů pro odvod dešťové vody a mimo to, že veškeré srázy vyšší než 1,5 metru by se měly zabezpečit zábradlím proti pádu.²²⁴

Po ukončení všech výše uvedených pochůzek tak bylo rozhodnuto o mnohých skutečnostech, které do té doby nebyly vyjasněny. Došlo k vytvoření podkladů pro nutné úpravy terénu a další postup společnosti BNB ve stavbě dané železnice, včetně odsouhlasení a částečného doplnění seznamu o vyvlastnění pozemků pro účely dráhy, avšak v archivech se nám do dnešních dnů dochovaly pouze seznamy parcel z katastrálního území Jablonného v Podještědí²²⁵ a Velkého Valtinova.²²⁶ Na druhou stranu ovšem původní majitelé pozemků často žádali, aby jim byly části zpět pronajaty, především co se týče cest či přejezdů sloužících k přístupu na jejich pozemky apod. Tomuto samozřejmě BNB okamžitě vyhověla a pozemky původním majitelům pronajala, avšak pod podmínkou, že je musí udržovat. Bohužel, stejně jako v předcházejícím případě, i zde se nám v archivech dochovaly tyto seznamy v torzální podobě, přesněji pouze seznam pro obce Cvikov a Kunratice u Cvikova.²²⁷

²²⁴ SOkA Česká Lípa, fond OÚ JvP, in. č. 113, s. 11^{53/612}, k. 52, Stavba železnice Cvikov – Jablonné v Podještědí, 1903–1928.

²²⁵ Viz příloha č. 29 (Seznam vyvlastněných pozemků v katastru Jablonné v Podještědí z 6. 4. 1905).

²²⁶ Viz příloha č. 30 (Seznam vyvlastněných pozemků v katastru obce Velký Valtinov z 16. 4. 1905).

²²⁷ Viz přílohy č. 31 a 32 (Seznam nájemníků u předaných cest v katastru obce Kunratice u Cvikova z roku 1904; Seznam nájemníků u předaných cest v katastru města Cvikov z roku 1904). SOkA Česká Lípa, fond AM JvP, in. č. 198, ev. č. 6, k. 13, Spisy kolem zamýšlené stavby lokálky Mnichovo Hradiště – Český Dub, Jablonné v Podještědí – Cvikov a Liberec – Ústí nad Labem – Teplice, 1870–1908.

6.4 Stavba tratě Cvikov – Jablonné v Podještědí

6.4.1 Vybudování drátních staveb

Tímto se dokončily přípravy pro samotnou stavbu, která tak mohla započít, a to ve druhé polovině roku 1904,²²⁸ přičemž většinu stavebních prací společnost BNB zadala pražské firmě *Franz Schön & Söhne*.²²⁹

V první řadě šlo opět o zbudování nádražních areálů. Cvikovské nádraží nebylo třeba nikterak upravovat, tudíž prvním z budovaných na této trase byla stanice Lindava. Stavební plány se nám bohužel do dnešních dnů dochovaly jen v torzální podobě, a tak o podobách areálů nás často mohou informovat pouze účty od stavebních firem a terénní průzkum. Nejinak je tomu i u lindavského nádraží, kde se z účtů můžeme dozvědět, že zde byla prvotně vztyčena přijímací budova za 25.277,5 korun, opodál pak nákladní sklad s rampou za 8.564,49 korun a další stavby jako silniční mostní váha, venkovní toaleta pro cestující, staniční studna či odpadní jáma v celkové sumě 2.328,85 korun.²³⁰ Uhelné skladiště, jež zde bylo vybudováno, projektoval pravděpodobně Ignaz Hülle, který je podepsán u architektonického výkresu zachovaného z listopadu roku 1905,²³¹ přičemž tato budova měla sloužit částečně pro účely Josefa Dohnta. K realizaci této stavby došlo však až na jaře 1906.²³²

Druhou stanicí na trati bylo nádraží v Kunraticích u Cvikova, k jehož stavbě byl pozemek vyvlastněn již roku 1894, a na němž se vybudovaly na počátku 20. století obdobné stavby jako v Lindavě, a to i totožné architektury a velice podobných cen. Stavba celého areálu byla o pouhých 797,13 korun dražší než nádraží lindavské, tj. kunratické

²²⁸ Literatura obecně uvádí datum 22. května 1905, avšak dle účtů i zpráv je prokazatelné, že stavba začala nejspíše v září 1904.

²²⁹ Firma „Franz Schön & Söhne“ byla založena roku 1890 s podílem Franze Schöna (†1901) a jeho dvou synů, Franze Josefa (1856–1925) a Huberta (1864–1935). Tento podnik vlastnil primárně koněpruské vápencové lomy, jejichž kámen, pak často užíval ve své stavební činnosti. V prvním desetiletí se její existence zaměřovala především na stavbu železnic, hlavně úzkorozchodných. Firma se podílela například na stavbě drah České Budějovice – Telnava, Rudná u Prahy – Beroun či Řetenice – Křižany. Po smrti zakladatele firmy roku 1901 ji převzali so své správy pouze jeho synové, kteří se začali orientovat spíše na vodní stavitelství, přičemž se mohli chlubit svými díly jako například mšenskou přehradou v Jablonci nad Nisou, přehradou v Desné, prohloubením přístavu v Praze–Holešovicích či soustavou jezů a komor mezi Karlovým a Jiráskovým mostem v Praze. Po smrti jednoho ze dvou bratrů, Franze Josefa, se mladší Hubert Schön dostal do finančních potíží a firma zkrachovala. Bauer, Zdeněk: Stavební podnikatelé minulosti, 3. část seriálu, Stavební ruch se stěhuje k vodě, in: Zakládání, časopis Zakládání staveb, a.s., ročník XXIII, číslo 3/2011, vyšlo 4. 11. 2011, str. 4–5.

²³⁰ Viz příloha č. 33 (Výkaz stavebních prací firmy Franz Schön & Söhne na lindavském nádraží ze dne 9. srpna 1905).

²³¹ Viz příloha č. 62 (Nákres uhelného skladiště v Lindavě z roku 1905).

²³² AČD, fond BNB, in. č. 43, s. 14952, k. 113, Uhelná skladiště ve stanicích Lindava a Kunraticé u Cvikova, 1906.

stálo 36.967,72 korun.²³³ Stejně jako v Lindavě i zde bylo dodatečně vystavěno uhelné skladiště od Ignaze Hülleho v listopadu 1905,²³⁴ přičemž tohoto měl užívat především Karl Bundesmann.²³⁵

Další stavbou podobného typu byla osobní zastávka v Heřmanicích v Podještědí, k níž se nám však bohužel do dnešních dnů neještě nedochovaly žádné stavební plány, ale ani účty a vzhledem k tomu, že dnes již tato stavba více jak půl století neexistuje, o její podobě se můžeme jen dohadovat.

Posledním souborem budov na trati pak bylo samotné nádraží v Jablonném v Podještědí, kde už stál areál společnosti ATE, ale na základě výše zmíněných smluv si měla v severozápadní části areálu společnost BNB vystavět své budovy společně s jednou soukromou kusou kolejí.

Měla se zde zbudovat jedna kolej, napravo od ní sklad břemen s přístavbou, čímž bylo myšleno překladiště dřeva s rampou, dále na konci koleje remíza s přístavbou a studnou, vodním jeřábem, čisticí jámou, uhelnou kůlnou a uhelnou plošinou a samozřejmě k tomuto souboru staveb se měla zřídit příjezdová cesta. Navíc BNB musela proplatit společnosti ATE přesun její kolejní kůlny a skladu pro údržbu tratě nalevo od nově budované koleje.²³⁶

Původní odhad ceny z roku 1904 pro všechny úpravy na jablonském nádraží pro BNB činil 90.000,- korun,²³⁷ avšak ačkoliv víme, že ve výsledku byla cena o něco nižší, bohužel neznáme přesnou tuto sumu jen některé její dílčí částky.²³⁸ Avšak velkým štěstím na druhou stranu jest v této stanici skutečnost, že se nám do dnešních dnů dochovaly stavební plány remízy a kůlny společnosti BNB.²³⁹

6.4.2 Stavba železničního svršku a příslušenství

Vedle toho se začalo již se stavbou samotné železniční trati ze Cvikova, na níž se nacházelo několik velice stavebně náročných míst. V Lindavě i v Kunraticích se jed-

²³³ Viz příloha č. 34 (Výkaz stavebních prací firmy Franz Schön & Söhne na kunratické nádraží ze dne 9. srpna 1905).

²³⁴ Viz přílohy č. 63 a 64 (Nákres nerealizovaného uhelného skladiště v Kunraticích u Cvikova z roku 1905; Nákres uhelného skladiště v Kunraticích u Cvikova z roku 1905)

²³⁵ AČD, fond BNB, in. č. 43, s. 14952, k. 113, Uhlenná skladiště ve stanicích Lindava a Kunraticce u Cvikova, 1906.

²³⁶ SOKA Česká Lípa, fond OÚ JvP, in. č. 113, s. 11^{53/612}, k. 52, Stavba železnice Cvikov – Jablonné v Podještědí, 1903–1928.

²³⁷ Viz příloha č. 35 (Odhad ceny úprav na jablonském nádraží hrazených společností BNB z roku 1904).

²³⁸ Viz příloha č. 36 (Výkaz stavebních prací provedených na nádraží v Jablonném v Podještědí firmou Franz Schön & Söhne pro společnost BNB z roku 1905).

²³⁹ Viz přílohy č. 68 a 66 (Stavební plány remízy BNB v Jablonném v Podještědí z roku 1905; Stavební plány uhelného skladu BNB v Jablonném v Podještědí z roku 1905).

nalo o výše zmiňované ocelové příhradové mosty,²⁴⁰ přičemž bylo nově rozhodnuto u kunratického mostu zregulovat tok Svitavky, vybudovat nový silniční příkop, a především opatřit opěrnou zeď mostu zábradlím z důvodu bezpečnosti, k čemuž se do dnešních dnů dochoval i nákres.²⁴¹ Dále bylo nutno vytvořit několik vyšších náspů a vypořádat se se stoupáním, které i přesto například u tzv. Kunratických domků dosahovalo až 24,84 %. Kromě vyvýšení, tj. náspů, se však na druhou stranu musely na některých místech provést prohloubení, tj. zářezy v terénu, přičemž asi největší byl veden v Kunraticích u Cvikova za železničním mostem směrem na Jablonné v Podještědí. Ten zde vedl čedičovým blokem dlouhým přibližně 150 metrů a místy dosahujícím hloubky až 11 metrů. Nad strání, v níž se tento zářez prokopával, se nacházelo hospodářské stavení čp. 851/2²⁴² Augusta Kindermnanna, v jehož areálu bylo již během politické pochůzky roku 1904, jak je zmíněno výše, rozhodnuto z bezpečnostních důvodů o zbourání záchodu, prasečího chléva a pece a navíc se zde měla vybudovat podpůrná kamenná zeď s bezpečnostním zábradlím. Toto vše proběhlo bez komplikací, avšak brzy po pokládce kolejí dne 23. března 1905 se část svahu zřítily do prostoru dráhy, z čehož byl pořízen protokol s nákresem i fotografiemi²⁴³ a následně rozhodnuto o zbourání další části stavení a zpevnění podpůrné zdi.²⁴⁴ Hlavní obytná budova hospodářské usedlosti se na svém místě nacházela až do 2. poloviny 20. století, avšak dnes na jejím místě můžeme spatřit pouze zbytky zdiva a v katastru nemovitostí místo označené jako zbořeniště.

Kromě zemních prací se v blízkosti tratě musely na několika místech provést významnější drenáže, a to především v Kunraticích u Cvikova na parcele číslo 1340²⁴⁵ patřící Adolfu Neumannovi a o necelý kilometr dále na parcelách číslo 1217/1 a 1218,²⁴⁶ jež náležely Josefu Heinovi.²⁴⁷ Jako podklad k tomuto zásahu byl vytvořen v červnu 1905 situační plán, na jehož základě pak drenáž probíhala během celého měsíce a již 30. června proběhla úspěšná technická kontrola.²⁴⁸ Dalších bylo zapotřebí na katastrálním území obce Velký Valtinov v blízkosti vodní plochy „Valcha“, hlavně na pč. 1034/4. Právě z tohoto místa máme dochovanou asi nejpodrobnější stavební do-

²⁴⁰ Viz příloha č. 54 (Základní typy příhradových mostů).

²⁴¹ Viz příloha č. 37 (Úprava Svitavky pod příhradovým mostem v Kunraticích u Cvikova z roku 1905).

²⁴² Nachází se na souřadnicích N 50°46'30.6" E 14°40'31.5".

²⁴³ Viz příloha č. 38 (Protokol o sesunutí svahu u domu čp. 851/2 v Kunraticích u Cvikova roku 1905).

²⁴⁴ AČD, fond BNB, in. č. 44, s. 10398, k. 117, Ujetí svahu v Kunraticích u Cvikova, 1907.

²⁴⁵ Nachází se na souřadnicích N 50°46'13.2" E 14°41'25.4".

²⁴⁶ Nachází se na souřadnicích N 50°46'20.4" E 14°41'43.4".

²⁴⁷ AČD, fond BNB, in. č. 42, s. 28146, k. 109, Drenáž v Kunraticích, 1905.

²⁴⁸ Viz příloha č. 39 (Mapa prováděných drenáží v polích za Kunraticemi u Cvikova roku 1905).

kumentaci k drenáží na celé trati, neboť nejenže existuje několik mapových skic a nákresů míst, kde byla meliorace nutná, ale především se nám zde zachovaly nákresy samotných drenáží u náspů železnice, jejich profily apod.²⁴⁹ Tyto práce stály 2.591,1 korun a byly prováděny v létě 1905.²⁵⁰ Posledními melioračními pracemi na této trati, pak byly pozemky náležející dříve baronu Johannu Moritzovi Liebiegovi z Nového Falkenburka, který sám uváděl již dříve, že tyto zásahy zde chtěl provést. Jednalo se o drátní úsek 9,6 – 11,2 km, jehož meliorace stála ve výsledku 2.619,5 korun a k němuž se též dochovalo několik plánů, které jsou vloženy v příloze této práce.²⁵¹

Poslední nutnou úpravou na budované trati bylo řádné upravení železničních přejezdů, především přes říšské a okresní silnice. Technický dozor nad nimi vykonával sekční šéf inženýr Richard Holländer, pod jehož dohledem byly v průběhu jara a léta 1905 postupně upravovány.²⁵² Celkem dráha protínala silnici devětkrát, čtyřikrát okresní a pětkrát říšskou, a mnohonásobně vícekrát soukromé a polní cesty, přičemž však ne všechny z nich byly zabezpečovány, a především řádně upravovány jako zbylé přejezdy. Všechny se musely opatřit čedičovými obrubníky, následně ošterkovat, popískovat a označit předepsanou výstražnou tabulkou. Obrubníků bylo užito pro jedenáct přejezdů – na všechny říšské a okresní silnice, na soukromou cestu Johanna Grohmana v Lindavě u nádraží a následně ještě na polní cestu mezi Lindavou a Kunraticemi u Cvikova. Celkem se na ně mělo spotřebovat 297 kusů čedičových obrubníků, avšak z dopisu inženýra Richarda Holländera z 31. července 1905 se můžeme dozvědět, že ačkoliv jich žádal přivést 300 kusů, bylo mu jich dodáno pouze 96, na což podal stížnost. Musel tedy doobjednat zbylé obrubníky, přičemž jich nakonec pro jistotu objednal o 20 kusů více, neboť se počítalo s větším obroubením u kunratického nádraží.²⁵³ V neposlední řadě se k otázce přejezdů na cvikovsko-jablonské trati vyjádřilo samo c. k. Ministerstvo železnic dne 17. května 1905 s nezbytností opatřit přejezd za nádražím v Kunraticích u Cvikova závorami, neboť byl tento úsek špatně přehledný a nebezpečný, zvláště při špatném počasí, a proto se mu měla věnovat zvýšená pozornost.²⁵⁴

²⁴⁹ Viz příloha č. 40 (Mapa prováděných drenáží v okolí rybníku Valcha roku 1905).

²⁵⁰ AČD, fond BNB, in. č. 43, s. 23509, k. 114, Meliorační zásahy v obvodu MD Cvikov – Jablonné, 1906; AČD, fond BNB, in. č. 43, s. 14953, k. 113, Drenáže v Heřmanicích v Podještědí, 1906.

²⁵¹ Viz příloha č. 40 (Mapa prováděných drenáží v okolí rybníku Valcha roku 1905). AČD, fond BNB, in. č. 43, s. , k. 113, Projekt drenáže u Nového Falkenburka, 1904.

²⁵² AČD, fond BNB, in. č. 42, s. 17217, k. 109, Úprava přejezdu na km 5,2–3, 1905.

²⁵³ AČD, fond BNB, in. č. 42, s. 17217, k. 109, Úprava přejezdu na km 5,2–3, 1905.

²⁵⁴ SOkA Česká Lípa, fond OÚ JvP, in. č. 113, s. 11^{53/612}, k. 52, Stavba železnice Cvikov – Jablonné v Podještědí, 1903–1928.

Zde se jednalo o poslední oficiální zásah do stavby tratě, přičemž celkové náklady na ni dosáhly výše 235.996,78 korun²⁵⁵ a dráha byla následně zkolaudována.

6.4.3 Uvedení tratě do provozu

Stavba tak byla ukončena a společnost BNB požádala c. k. Generální inspekci rakouských drah o vydání provizorního povolení lokomotivního provozu, které vešlo v platnost dne 19. září 1905.²⁵⁶

C. k. generální inspekce rakouských drah však upozornila, že veškerou zodpovědnost za provizorní lokomotivní provoz přebere staniční komise ve Cvikově v čele s Johannem Stejskalem, a že se musí splnit veškeré podmínky. V žádném případě se nesmělo na dráze měnit nic, co by bylo v rozporu s kolaudačním řízením, a pokud by taková situace nastala, jako například statická porucha stavby apod., musela se okamžitě nahlásit a provizorní lokomotivní provoz ukončit. Stroje užívané k provizornímu provozu musely mít dle 1. odstavce § 4 zákona č. 130/1875 říšského zákoníku kotelní zkoušky a jejich nápravové zatížení nesmělo přesáhnout hodnotu uvedenou ve 12. bodě koncesní listiny, tj. 12 tun na jednu nápravu vlaku. Všechny vagony připojené k lokomotivě musely mít plně funkční brzdové systémy a jako poslední vůz na soupravě musel být vždy umístěn brzdový vůz s vyškoleným brzdíčem. Pokud se vlak uvedl do provozu, bylo toto možné pouze za denního světla a jeho rychlost nesměla přesáhnout 10 km/h, především pak na přejezdech, kde se muselo dbát zvýšené pozornosti a vyřadila-li to bezpečnost, pak před nimi i zastavit. Strojvůdce lokomotivy musel být rakouský státní občan s úspěšně absolvovanými zkouškami, stejně jako vlakvedoucí a další dráží personál až po brzdíče či obsluhu výhybek. Pracovníci doprovázející vlak nesměli jezdit na vozech pro odkládání materiálu, nýbrž ke každému vlaku pro tyto účely se připojoval služební vůz či otevřený vůz opatřený bezpečnostním zábradlím. Jakákoliv zranění, k nimž by došlo na dráze, staniční komise byla povinna okamžitě nahlásit na místní policejní a soudní úřady a navíc telegraficky oznámit na c. k. generální inspekci rakouských drah. Zkušební vlak, jenž byl ustanoven na dráze Cvikov – Jablonné v Podještědí pro provizorní provoz, měl číslo 1153 a přijížděl ze Svoru v 8.07 ráno, pročež jako první den jeho jízdy bylo vybráno 21. září 1905.

²⁵⁵ Viz přílohy č. 41–43 (Výkaz prací provedených na MD Cvikov – Jablonné v Podještědí firmou *Franz Schön & Söhne* pro společnost BNB z 9. 8. 1905; Výkaz prací provedených na MD Cvikov – Jablonné v Podještědí firmou *Franz Schön & Söhne* pro společnost BNB z 16. 8. 1905; Výkaz prací provedených na MD Cvikov – Jablonné v Podještědí firmou *Franz Schön & Söhne* pro společnost BNB z 19. 9. 1905)

²⁵⁶ AČD, fond BNB, in. č. 42, s. 28157, k. 109, Vydání provizorního povolení lokomotivního provozu na MD Jablonné – Cvikov, 1905.

C. k. Generální inspekce rakouských drah také nařizovala dle 1. odstavce § 21 provozního železničního řádu č. 1/1852 říšského zákoníku z 16. listopadu 1851 vykonat v nejbližší době tzv. technicko-policejní zkoušku.²⁵⁷

Jednalo se o zjištění technické a bezpečnostní způsobilosti trati, což se provádělo již přímo s lokomotivou. Technicko-policejní zkouška na lokální dráze Cvikov – Jablonné v Podještědí proběhla dne 5. října 1905 za účasti desíti členů. Hlavními byli zástupci c. k. generální inspekce rakouských drah Adolf Lobmeyr s Aloisem Michnou, zástupce c. k. státního zastupitelství Eduard Fuxa, zástupci společnosti ATE, vrchní inspektor pro dopravní službu Friedrich Rosmany s vrchním inspektorem, představeným pro drátní službu Carlem Fliegaufem a zástupci společnosti BNB, jimiž byli vrchní inspektor a představený stavební a drátní služby Rudolf Ritter, vrchní inspektor a představený pro dopravní službu Rudolf Karasek, vrchní inženýr a představený dílen Anton Příhoda, vrchní inženýr a představený trasování Hans Kliebert, inženýr Richard Holländer a inženýr Anton Strobl. Zkouška začala ve stanici Cvikov ve tři čtvrtě na devět ráno a byla prováděna na trase do Jablonného v Podještědí a zpět.²⁵⁸

Během zkoušky nebyly shledány žádné závady, pouze se zasekla závora na přejezdu ve Cvikově ze směru od stanice Svor, která však náležela úseku, jenž nebyl vůbec předmětem dané kontroly. I přesto se k tomuto komise vyjádřila slovy, že je nutné závoru vyměnit, což se posléze také i stalo.²⁵⁹

K otevření železničního úseku Cvikov – Jablonné v Podještědí došlo bez jakýchkoliv větších slavností v sobotu 7. října 1905, kdy vyjel vlak číslo 304 ze Cvikova do Jablonného v Podještědí, přičemž bylo oznámeno, že od následného dne, tj. 8. října 1905, se budou měnit jízdní řády společnosti BNB ze Svoru do Jablonného v Podještědí přes Cvikov, kudy budou jezdit přímé vlaky.²⁶⁰

Již o tři měsíce dříve (8. 7. 1905) byl vydán návrh provozu na svorsko-jablonské dráze, který nyní vstoupil v platnost.²⁶¹ Trať obsluhovaly dvě lokomotivy, přičemž jedna měla trvalé stání v remíze ve Cvikově a druhá v Jablonném v Podještědí. Do Svoru jezdilo pět vlaků, avšak jeden byl vypravován pouze ze Cvikova. Opačným směrem,

²⁵⁷ AČD, fond BNB, in. č. 42, s. 28157, k. 109, Vydání provizorního povolení lokomotivního provozu na MD Jablonné – Cvikov, 1905.

²⁵⁸ AČD, fond BNB, in. č. 42, s. 31884, k. 110, Protokol technicko-policejní zkoušky MD Cvikov – Jablonné v Podještědí, 1905.

²⁵⁹ Tamtéž.

²⁶⁰ AČD, fond BNB, in. č. 42, s. 30124, k. 110, Oznámení o zahájení provozu MD Cvikov – Jablonné v Podještědí, 1905.

²⁶¹ Viz příloha č. 44 (Jízdní řád pro trať Svor – Jablonné v Podještědí z roku 1905).

tj. ze Svoru do Jablonného v Podještědí jezdily vlaky jen tři denně, dva absolvovaly cestu pouze ze Svoru do Cvikova a jeden ze Cvikova do Jablonného v Podještědí.²⁶²

Tímto zahájením se tedy definitivně rozeběhl železniční provoz na trati Svor – Jablonné v Podještědí, který pak v pozmeněných formách fungoval i do budoucna, ovšem jen několik málo desetiletí.

²⁶² SOkA Česká Lípa, fond AM JvP, in. č. 198, ev. č. 6, k. 13, Spisy kolem zamýšlené stavby lokálky Mnichovo Hradiště – Český Dub, Jablonné v Podještědí – Cvikov a Liberec – Ústí nad Labem – Teplice, 1870–1908.

7 Snaha o stavbu návazných tratí

7.1 Cvikov – Sasko

Vybudování tří tratí přes Lužické hory, tj. drah Bakov nad Jizerou – Rumburk, Svor – Jablonné v Podještědí a Řetenice – Liberec, však nepohřbilo další myšlenky na budování nových železnic v okolí. Například již od 90. let 19. století česko-saským pohraničím hýbala myšlenka propojení těchto dvou územních celků, přesněji zřízení dráhy ze Cvikova do Johnsdorfu, buď přes Mařenice a Dolní Světlou, či přes Mařenice, Krompach a Oybin. První projekt byl zveřejněn již 19. března 1890, a postupně byly představovány jeho další varianty, avšak nikdy se nepodařilo získat dostatečnou sumu financí na jeho realizaci a obecně podporu veřejnosti. Definitivní přítrž mu nakonec učinila roku 1914 vypuknuvší první světová válka.²⁶³

7.2 Dobranov – Cvikov

Druhým významným projektem, který chtěl navázat na již zprovozněnou trať Svor – Jablonné v Podještědí, se stala roku 1910 obnovená myšlenka na zbudování dráhy ze Cvikova přes Sloup v Čechách do Dobranova, kde by bylo možné se napojit na tzv. severočeskou transversální železnici. Celá trať měla vést v úzkém rozchodu 1.000 mm a měla obsahovat oblouky o poloměru až 75 metrů, a navíc v elektrické trakci, což mělo snížit provozní náklady.²⁶⁴ Ty pořizovací byly předběžně propočítány na 5.800.000,- korun. Podle následných propočtů se však ukázalo, že by trať byla velmi nerentabilní a ve výsledku ne o moc kratší oproti železnici přes Svor a Nový Bor. Proto i od její realizace bylo ustoupeno.²⁶⁵

7.3 Brniště – Kamenický Šenov

Velice významným a podporovaným projektem, jenž spatřil světlo světa roku 1911, byl návrh železnice z Kamenického Šenova přes Prácheň, Polevsko, Nový Bor, Chotovice, Janov, Sloup v Čechách, Svojkov, Šidlov, Nové Zákupy, Velenice, Velký Grunov, Hlemýčdí, Brniště, Lindavu, Svitavu, Radvanec a zpět do Sloupu v Čechách, čímž by tak vznikl industriálně-rekreační železniční okruh. V Kamenickém

²⁶³ SOkA Česká Lípa, fond OÚ JvP, in. č. 113, s. 11^{53/408}, k. 51, Jednání o stavbě trati Cvikov – Sasko, 1890–1892.

²⁶⁴ Einige Worte über die Nothwendigkeit schmalspuriger Straßenbahnen, Carl Bauer, Wien 1899, Druck von C. Bergmann & Comp. in Wien.

²⁶⁵ Šindlauer, Zdeněk: Uť dlouho nejel tá dneš vlak, END, Česká Lípa 1999, s. 113.

Šenově dráha měla navázat na lokálku z České Lípy a propojit zde všechna místní významná sklářská industriální centra včetně Nového Boru, odkud by se trať vinula dále do rekreačních oblastí, tj. přes místní lázně, letoviska a obce s památkami. To by ve výsledku mohlo rozvinout cestovní ruch v tomto kraji, a zároveň být přímou cestou pro kratší ozdravné pobyty místních sklářských dělníků. Trať se nechala vyprojektovat nejdříve v klasickém rozchodu 1.435 mm, ale vzhledem k náročnému terénu se muselo přestoupit na úzkorozchodný typ 1.000 mm, navíc v elektrické trakci, jeť byla vybrána kvůli jednoduššímu překonávání převýšení, která mezi Práchní a Novým Borem dosahovalo až 47 %. Dle návrhu by ťeleznice stála přibližně 5.000.000,- korun. To však byla částka poměrně závratná, pročť se nedařilo tuto dráhu zbudovat. Její myšlenku částečně potlačila první světová válka, ale ze světa úplně odstranilo až ve 20. letech 20. století položení nové silnice z Nového Boru přes Kamenický Šenov do Děčína.²⁶⁶

7.4 Ťitava – Jablonné v Podještědí

Zbylé dva projekty vznikaly ve stejné době, tj. v říjnu 1912, a o jejich existenci se často mluvilo souhrnně. První z těchto záměrů hovořil o dráze ze Ťitavy přes Hartu, Lückendorf, Petrovice a Kněťice do Jablonného v Podještědí, přičemť se mělo opět jednat o elektrickou trakci, která, jak je vidět, byla na počátku 20. století mezi projektanty velice oblíbenou, o čemť svědčí jejich snaha ji uplatnit téměř všude. Projekt této dráhy ovšem neměl moc dlouhé trvání, neboť po několika krátkých jednáních byla její myšlenka definitivně ukončena, a to na jaře roku 1913. Právě tehdy se konala v Lückendorfu schůzka ohledně rentability tratě, na níž byli přítomni zástupci firmy Lloyd-Werke propagující elektrickou ťeleznici a na druhé straně zástupci firmy Daimler-Werke snažící se doporučit pro místní dopravu raději omnibusy. K nim se nakonec všichni účastníci schůzky přiklonili, a to díky nulovým prvotním nákladům a možnosti měnit trasy, což by u ťeleznice nebylo možné.²⁶⁷

7.5 Rumburk – Jablonné v Podještědí

Posledním z navrhovaných projektů pro Luřické hory byla trasa Jablonné v Podještědí – Heřmanice v Podještědí – Mařenice u Cvikova – Valy – Varnsdorf – Horní Jindřichov – Rumburk. O ní se můžeme dovídat téměř vťdy současně

²⁶⁶ SOkA Česká Lípa, fond Okresní zastupitelstvo (dále jen OZ Cvikov), in. č. 116, k. 27, Veřejné stavby, komunikace – dráhy, 1886–1900.

²⁶⁷ SOkA Česká Lípa, fond OZ Cvikov, in. č. 116, k. 27, Veřejné stavby, komunikace – dráhy, 1886–1900.

s předcházející tratí jablonsko-řitavskou. Její návrh vznikl patrně také v říjnu 1912 a následně probíhala různá jednání, kterých ovšem nebylo mnoho a poslední zprávou o trati nám je článek ve varnsdorfských novinách *Abwehr* z 23. února 1913 o možnostech trasování této železnice a dále nám informace o ní mizí, stejně jako projekt sám.²⁶⁸

Tyto návrhy na další protnutí Lužických hor byly zajisté mnohdy zajímavé, avšak většinou dosti nerentabilní a investice z nich nenávratné, pročež nakonec ze stavby všech zmíněných sešlo a místní horská oblast tak zůstala „pouze“ se svými již zmiňovanými třemi drahami.

²⁶⁸ Tamtéž.

8 Provoz tratě Svor – Cvikov – Jablonné v Podještědí

8.1 Trať v držení soukromého vlastníka BNB (1886–1908)

V předcházejících kapitolách o dvou etapách stavby této trati byla zmíněna i data jejího uvedení do provozu, tj. 1. září 1886 úsek ze Svoru do Cvikova a 7. října 1905 dráha Cvikov – Jablonné v Podještědí, resp. Svor – Jablonné v Podještědí.

Tuto železnici, stejně jako mnohé jiné, vlastnila společnost c. k. privilegovaná Česká severní dráha, jež zároveň na ní obstarávala i provoz. Avšak na počátku 20. století rakousko-uherský stát moc vlídně nepřihlížel existenci soukromých železničních společností, neboť je chtěl postupně všechny zestátnit, což se mu až na výjimky, jako například u velice silné ATE, povedlo. Z tohoto důvodu věděli akcionáři BNB, že se pomalu, ale jistě blíží konec jejich společnosti, a proto ji nikterak neinvestovali do úpravy či modernizace tratí, a naopak se spíše snažili z kapitálu společnosti co nejvíce vytěžit. O tom vypovídá i rok 1907, kdy společnost BNB svým akcionářům vyplatila nejvyšší dividendy ze všech společností v celé monarchii.²⁶⁹

8.2 Trať ve státním držení KkStB (1908–1918)

Již následného roku, 2. srpna 1908, poslanecká sněmovna Říšské rady přijala zákon o zestátnění BNB, na jehož základě její majetek dne 15. listopadu 1908 převzala do své správy společnost KkStB. Stejněho dne také vznikl při c. k. Ministerstvu železnic odbor c. k. ředitelství pro Českou severní dráhu,²⁷⁰ pod nějž spadaly tratě s příslušenstvím v majetku KkStB dříve patřící právě společnosti BNB. Toto rozdělení mělo napomoci k lepší organizaci fungování drah v Rakousku-Uhersku, resp. decentralizovat správní systém společnosti KkStB.²⁷¹

Doba státní správy znamenala výrazný rozvoj železnice v Lužických horách, především co se týče její určité modernizace. Mezi první kroky patřila výměna závor na přejezdu přes říšskou silnici u nádraží v Kunraticích u Cvikova na podzim 1913. Dne 8. srpna podalo c. k. ředitelství pro Českou severní dráhu žádost o povolení k této

²⁶⁹ Hodnota dividend dosahující abnormálně vysokých hodnot proběhla patrně jako demonstrace ekonomické síly společnosti, ale především z důvodu vlastního obohacení akcionářů.

²⁷⁰ V originále „k. k. Direktion für die Böhmische Nordbahn“.

²⁷¹ Šindlauer, Zdeněk: Uť dlouho nejel tá dnež vlak, END, Česká Lípa 1999, s. 117.

rekonstrukci, které nařízením číslo 23.207 schválilo c. k. okresní hejtmanství Jablonné v Podještědí 3. října téhož roku.²⁷²

Ve stejnou dobu již stát také připravoval přestavbu svorského nádraží, protože jeho podoba z druhé poloviny 19. století již nevyhovovala současné vytíženosti významného dopravního uzlu. Již 12. února 1914 podnikla komise politickou pochůzku po svorském nádraží, na jejímž základě si vzalo ředitelství půjčku na 191.000,- korun. Po zbytek roku probíhala jednání ohledně pozemků vrcholící na počátku roku 1915, kdy dráhy vyvlastnily parcely pánům Pechovi, Ulbrichovi, Müllerovi, Hauptmannovi, Schneiderovi a Grohovi za 17.421,93,- korun. Následně c. k. ředitelství pro Českou severní dráhu nechalo vypracovat projekt a zároveň zveřejnit v denním tisku informaci, že je vyhlášeno výběrové řízení na tuto stavbu. V plánu bylo prodloužit klenutý most za nádražím směrem na Rumburk, zřídit silniční most s krytem z železobetonových desek a proti nádražní budově zřídit podpěrnou zeď ve svahu. Kromě toho práce zahrnovaly stržení stávající budovy o výměře přibližně 1.000 m³, vykopání nových základů o rozloze přibližně 1.600 m³ a samozřejmě stavbu samotné přijímací nádražní budovy z lomeného kamene a betonu (cca 3.500 m³) včetně veškerých vedlejších prací.²⁷³ Později se ještě rozhodlo o vybudování nového skladu s překladní rampou.²⁷⁴ Přestavba začala úpravou kolejiště a nového překladniště, avšak k vybudování samotné nádražní přijímací budovy nedošlo. Patrnou příčinou mohla být první světová válka probíhající tehdy již ve své plné síle a s ní spojené ekonomické náklady státu, na jejichž základě byl tak náročný projekt jako výstavba nového nádraží zrušen. Písemné podklady k tomuto nemáme, avšak ke správnosti této domněnky nás mohou vést dvě skutečnosti. Zaprvé ta, že místní staniční budova byla přestavována v roce 1923, tedy nedlouho od tohoto projektu, a zadruhé pohlednice z počátku 20. let 20. století nám ukazují stále podobu svorského nádraží z druhé poloviny 19. století.²⁷⁵

Poslední větší rekonstrukce pod správou c. k. ředitelství pro Českou severní dráhu na této trati se týkala výměny dvou nosných konstrukcí u propustků ihned za Svorem směrem na Cvikov. Vyhláška o této úpravě byla vydána 26. listopadu 1916 a provedena

²⁷² SOKA Česká Lípa, fond OÚ JvP, in. č. 113, s. 11 ⁵³/₆₁₂, k. 52, Stavba železnice Cvikov – Jablonné v Podještědí, 1903–1928.

²⁷³ Viz příloha č. 58 (Proměny přijímací budovy ve Svoru).

²⁷⁴ Viz příloha č. 65 (Plány svorského překladniště z roku 1923).

²⁷⁵ AČD, fond BNB, in. č. 52, s. 7 - odd. III, k. 161, Stavba nové staniční budovy ve Svoru, 1915.

na přelomu ledna a února následujícího roku, přičemž ke kolaudaci této rekonstrukce došlo 1. dubna 1917.²⁷⁶

8.3 Trať ve státním držení ČSD (1918–1939)

Období rozkvětu v druhém desetiletí 20. století však učinil přítrž konec první světové války, resp. rozpad Rakouska-Uherska. S jeho zánikem je spojen zrod nových nástupnických států, mezi něž patřila například i Československá republika. Společně s ní vznikly i nové úřady a správní systém, sloužící k organizaci chodu nového státu. S tím byl spojen vznik i tzv. nástupnických železničních společností, pročež na území právě naší republiky se jednalo o Československé státní dráhy.²⁷⁷

Tuto státní společnost mělo na starost nově vzniklé Ministerstvo železnic Československé republiky, které se svým rozdělením částečně inspirovalo rakousko-uherským systémem organizace. Z důvodu decentralizace v habsburské monarchii pod ministerstvem železnic působila jednotlivá ředitelství. Ta měla mezi sebe rozdělené spravované dráhy podle původních majitelů. K tomuto opatření se mimo jiné přistoupilo i z důvodu jednodušší finanční a majetkové evidence, neboť veškeré dokumenty původní železniční společnosti přešly zkompletované na nové úřady. Toto však již nebylo v nově vzniklé republice z mnohých důvodů možné,²⁷⁸ a proto se dráhy spravovaly územně dle regionů. Tak oblast dnešního Českolipska a Liberecka, tj. území, kde se nacházela svorsko-jablonská dráha, spadalo nově pod Ředitelství státních drah v Hradci Králové.²⁷⁹

Toto ředitelství se snažilo, stejně jako jeho předchůdce, o rozvoj místních drah. Docházelo nejen k modernizaci, ale dokonce i ke zvyšování kvality dopravy a zřizování nových spojů. K tomu došlo i na svorsko-jablonské dráze, a to 25. června 1920, kdy byly zavedeny přímé vlaky mezi Cvikovem a Prahou či mezi Cvikovem a Třívavou.²⁸⁰

Následně ve 20. letech 20. století proběhla již zmiňovaná přestavba nádraží ní přijímací budovy ve Svoru, přesněji v letech 1923–1924, kdy během dubna probíhala jednání o realizaci projektu a již 11. května 1923 bylo k tomuto účelu vydáno stavební po-

²⁷⁶ SOKA Česká Lípa, fond OÚ JvP, in. č. 113, s. 11 ⁵³/₆₁₂, k. 52, Stavba železnice Cvikov – Jablonné v Podještědí, 1903–1928.

²⁷⁷ Cuhra, Jaroslav a kol.: České země v evropských dějinách, 4. díl, Paseka, Praha 2006, s. 31.

²⁷⁸ Velká část původní agendy zůstala v držením Rakouska, a především mnoho bývalých železničních společností přesahovalo svým působením hranice nově vzniklých států, a tak by správa dle nich byla neúplná a často až chaotická.

²⁷⁹ Šindlauer, Zdeněk: Severočeská transverzálka, Malkus, Praha 2008, s. 199.

²⁸⁰ SOKA Česká Lípa, fond AM JvP, in. č. 198, ev. č. 6, k. 13, Spisy kolem zamýšlené stavby lokálky Mnichovo Hradiště – Český Dub, Jablonné v Podještědí – Cvikov a kolem stavby tratě Liberec – Ústí nad Labem – Teplice, 1870–1908.

volení.²⁸¹ Projekt zde tehdy realizovaný se s drobnými úpravami dochoval do dnešních dnů. K další úpravě v tomto směru došlo na přelomu 20. a 30. let 20. století, kdy probíhaly obecně úpravy nádraží v ČSR. Jejich příčinu můžeme vidět ve vyšších výkonech lokomotiv, které byly schopny uvést mnohem větší zátěž. Díky tomu se tak prodloužily nákladní vlaky až na 550 metrů, ale oproti tomu mnoho nádraží na území Československa dosahovalo maximálně délky 250–400 metrů, a proto se musely nechat tyto areály zvětšit, což se nevyhnulo ani svorské stanici.²⁸² Poslední větší úpravou v meziválečném období na svorsko-jablonské trati byla výměna vodovodu ve cvikovské a svorské stanici proběhnuvší v létě 1930.²⁸³

Následující 30. léta se pak místní trať ocitla spíše v úpadku způsobeném nepříznivou ekonomickou situací státu. Když 25. října 1929 došlo ke krachu na newyorské burze, odstartovalo to celosvětovou hospodářskou krizi, jejíž důsledky bylo možné pocítovat právě především v 1. polovině 30. let 20. století.²⁸⁴ Vzhledem k této nastalé situaci se nejen stát snažil šetřit ve všech možných oblastech, tudíž ekonomická opatření dolehla i na svět drah. Ministerstvo železnic chtělo vyselektovat tratě s mizivým provozem a následně navrhovalo jejich zrušení, k němuž v mnohých případech i došlo. Tento osud měl postihnout i místní lokální dráhu, avšak pouze na úseku Cvikov – Jablonné v Podještědí, kde měla být nahrazena dopravou autobusovou. Proti tomuto rozhodnutí se však zvedla výrazná nevole ze strany jak obcí, tak jejich obyvatel, především místních podnikatelů. Z důvodu, že se jednalo o území s převážně německým obyvatelstvem, se stát bál, aby tato skutečnost nebyla propagandisticky použita českými Němci jako názorný příklad českého útlaku. To si nemohla československá vláda dovolit, neboť formující se Sudetoněmecká strana²⁸⁵ (dále jen SdP) hledala právě takovéto případy, jimiž by mohl Konrad Henlein argumentovat proti československé vládě.²⁸⁶ Patrně z tohoto důvodu tedy nakonec ke zrušení dráhy nedošlo, avšak i přesto začala přes Cvikov po roce 1935 výrazně fungovat soukromá autobusová doprava. V důsledku toho klesly společnosti ČSD výnosy a tyto ztracené finance se snažila získat celostátně zavedenou autobusovou dopravou. Ta fungovala právě pod její hlavičkou, přičemž zde začaly existovat státní autobusové linky Cvikov – Varnsdorf – Rumburk a Jablonné

²⁸¹ SOKA Česká Lípa, fond OÚ JvP, in. č. 113, s. 11^{53/612}, k. 52, Stavba železnice Cvikov – Jablonné v Podještědí, 1903–1928.

²⁸² Šindlauer, Zdeněk: Uť dlouho nejel tá dneš vlak, END, Česká Lípa 1999, s. 161.

²⁸³ SOKA Česká Lípa, fond AM Cv, in. č. 72, k. 13, Stavba železnice přes Cvikov, 1867–1936.

²⁸⁴ Cuhra, Jaroslav a kol.: České země v evropských dějinách, 4. díl, Paseka, Praha 2006, s. 62.

²⁸⁵ V originále „Sudetendeutsche Partei“.

²⁸⁶ Cuhra, Jaroslav a kol.: České země v evropských dějinách, 4. díl, Paseka, Praha 2006, s. 81.

v Podještědí – Hrádek nad Nisou. Navíc se na nádražích ČSD dokonce nově zřizovaly i garáže pro autobusy, což se stalo například i ve Cvikově.²⁸⁷

8.4 Trať ve státním držení DR (1939–1945)

Doba 30. let 20. století ovšem není spojována jen se světovou hospodářskou krizí, ale mnohem více s vypuknutím druhé světové války. Již předcházel jí 30. září 1938 podpis tzv. mnichovské dohody,²⁸⁸ na jejímž základě bylo české pohraničí přičleněno k Německé říši, a tak dráhy zde ležící, mimo jiné i trať Svor – Jablonné v Podještědí, spadly pod správu společnosti Německých říšských drah.²⁸⁹ Tato správní odlišnost od protektorátních drah vedla především k tomu, že železnice v pohraničí nezačaly v tomto období žádnou výraznější stagnaci, jako tomu bylo v některých ohledech ve vnitrozemí, tedy na tratích ve správě Českomoravské dráhy.²⁹⁰

Na druhou stranu vzhledem k probíhající válce zde nebyl zaznamenán ani žádný výraznější rozvoj. Jedinou větší změnu na trati začal areál cvikovského nádraží, kde společnost Německých říšských drah v lednu 1944 vztyčila pět a půl metru vysoký jeřáb s nosností dvou tun. Jeho výstavba byla patrně spojena s válečnou výrobou leteckých komponentů²⁹¹ a padáků v místních továrnách a tento technický prvek mohl sloužit právě k jednodušší manipulaci s tímto místním artiklem.²⁹²

Dráhu tak využívala hlavně nákladní doprava a osobní dopravu převzaly ve velkém autobusy. Tehdy v 1. polovině 40. let 20. století došlo k zavedení denních autobusových linek přes Cvikov ve čtyřech směrech, a to z České Lípy do Liberce, z Liberce přes Rumburk do Drážd'an, z Liberce přes Děčín do Ústí nad Labem a ze Cvikova přímo do Varnsdorfu. Mnoho těchto linek zavedených pod správou Německé říše existovalo ještě mnoho let po ukončení světové války a některé jezdí dokonce do dnešních dnů.²⁹³

8.5 Trať ve státním držení ČSD po roce 1945

Po skončení druhé světové války se opět spojilo s českým vnitrozemím i pohraničí a Slovensko, čímž byla v mírně upravených hranicích obnovena Českoslo-

²⁸⁷ AČD, fond Sběrka stavebních dokumentů Ředitelství státních drah Hradec Králové (dále jen SbSDHK), in. č. 1745, zn. D/P, k. 500, Zřízení garáže autobusů ve stanici Cvikov, 1936.

²⁸⁸ Cuhra, Jaroslav a kol.: České země v evropských dějinách, 4. díl, Paseka, Praha 2006, s. 95.

²⁸⁹ V originále „Deutsche Reichsbahn“.

²⁹⁰ Technické památky, 2002, s. 38.

²⁹¹ Pravděpodobně výroba pohonných částí protitankových raketových střel.

²⁹² SOKA Česká Lípa, fond AM Cv, in. č. 91, s. 614/1, k. 23, Stavba jeřábu na nádraží, 1944.

²⁹³ Šindlauer, Zdeněk: Uť dlouho nejel tá dneš vlak, END, Česká Lípa 1999, s. 161.

venská republika.²⁹⁴ Tímto aktem byly obnoveny i mnohé úřady a ministerstva, avšak ministerstvo železnic se tohoto stavu ihned roku 1945 nedočkalo. Zato však již od května 1945 opět začala existovat společnost Československých státních drah, která nově spadala pod ministerstvo dopravy.²⁹⁵

Jedna z prvních věcí, kterou na místní dráze ČSD řešily, byla osobní zastávka v Heřmanicích v Podještědí, kterou nechaly zrušit. Otázkou dodnes zůstává, proč k tomuto aktu došlo, přičemž asi nejpravděpodobnějším výkladem bude spojitost s odsunem německého obyvatelstva z místních osad. Když se zadíváme na mapu této oblasti před rokem 1945, je možné zde spatřit několik desítek domů. Naopak v mapách po polovině 40. let 20. století, kdy právě došlo k vyhnání většiny Němců, zde můžeme spatřit domů maximálně do dvaceti a dnes jich zde stojí jen velmi poskrovnu. Dle svědectví dvou pamětníků byla většina domů po roce 1945 v této osadě pobořena a do stojících se násilně vystěhovali neodsunutí Němci, především německé vdovy z okolí, které se sem umísťovaly na dočítání. Tak se z této oblasti stala krajina neúrodných a i z tohoto důvodu je možné, že zde ČSD nechaly onu zastávku zrušit.²⁹⁶

Kromě tohoto začala místní dráha ve 40. letech 20. století ještě dvě větší události. První se týkala samotné dopravy na ní, a to v druhé půli roku 1946. Tehdy ČSD získala mnohem větší přiděly, díky nimž bylo možné započít řádnou motorizaci tratí v Československu. A právě již na konci onoho roku 1946 došlo k plné motorizaci osobní dopravy na trati Svoboda – Jablonná v Podještědí, tedy tato lokálka patřila mezi vůbec první plně motorizované tratě po roce 1945 v ČSR. Druhá zajímavost zde zmíněná se nikterak dopravy samotné netýkala, ale skutečnosti, že roku 1949 byl na kunratickém nádraží natočen režisérem Josefem Machem film *Rodinné trampoty oficiála Tříšky*, díky čemuž se nám zachoval cenný obrazový doklad této stanice.²⁹⁷

Další léta znamenala na této lokálce spíše období klidu, kdy se zde nic významného neudálo. Trať byla používána, avšak nikterak upravována. Ke změně ale došlo v celostátní správě drah. Společnost ČSD se totiž na nějaký čas vrátila pod ministerstvo železnic, které vláda znovu zřídila na základě předpisu č. 33/1952 Sb., ovšem již o jeden a půl roku déle § 6 nařízení č. 77/1953 Sb. slučoval ministerstvo železnic opět s ministerstvem dopravy, což zůstalo v platnosti do dnes.

²⁹⁴ Cuhra, Jaroslav a kol.: *České země v evropských dějinách*, 4. díl, Paseka, Praha 2006, s. 159.

²⁹⁵ Historie, in: *České dráhy*, a. s. [online], aktualizováno 2008 [vid. 5. 2. 2015], dostupné z: <http://www.ceskedrahy.cz/skupina-cd/historie>.

²⁹⁶ Rozhovor s Voršilou Černou roz. Gráfovou dne 12. března 2015 (nar. 27. 1. 1946). Rozhovor s Markétou Formanovou roz. Kellerovou (nar. 18. 5. 1936).

²⁹⁷ Viz příloha č. 45 (Snímky z filmu *Rodinné trampoty oficiála Tříšky*).

8.6 Vlečka národního podniku Adast (1968–1986)

Léta na svorsko-jablonské dráze plynula v poklidu beze změn až do roku 1968. Tehdy ministerstvo dopravy odsouhlasilo projekt vybudování přeložky silnice č. 13 z Děčína do Liberce, avšak té v cestě na šesti místech stála právě tato místní dráha.²⁹⁸

V úmyslu bylo trať nechat definitivně zrušit a demontovat. O tom, že ji nechtěli zachovat, svědčí i skutečnost, že přes hluboký zářez vytvořený před Svorem pro účely nové silnice, nebylo navrženo žádné železniční překlenutí. Když pak roku 1971 na řádném XIV. sjezdu KSČ bylo rozhodnuto na základě vypuknuvší hospodářské krize o nutných ekonomických úsporách,²⁹⁹ opět se v tomto směru nezapomnělo na nerentabilní železnice. Tak ministerstvo dopravy mimo jiné obrátilo svou pozornost na trať Svor – Jablonné v Podještědí, přičemž jej k tomuto kroku vedlo několik faktů. Místní dráha díky husté autobusové dopravě opravdu nebyla moc rentabilní, sklonová náročnost zde dosahovala místy až 25 %, na velkých ocelových mostech byla vzhledem k jejich konstrukcím povolena maximální rychlost 10 km/h a v neposlední řadě zde byla ona zmiňovaná silniční přeložka.³⁰⁰

Ministerstvo dopravy si tak nechalo vypracovat studii na efektivnost železničního provozu mezi Jablonným v Podještědí a Svorem, přičemž výsledek uváděl osobní dopravu jako nahraditelnou autobusy a nákladní automobily. Proti tomuto rozhodnutí se ovšem postavil Městský národní výbor ve Cvikově, který argumentoval tím, že zdejší firma Adast, n. p.³⁰¹ potřebuje přístup k železnici z hlediska dopravy, a stejně tak to bude výhodné pro místní závody Severka, n. p.³⁰² Tento fakt nakonec ministerstvo dopravy vzalo v potaz, a dráhu nechalo zrušit jen částečně. Dne 27. května 1973 zde ukončilo osobní dopravu a také veškerou dopravu na úseku mezi Cvikovem

²⁹⁸ Šindlauer, Zdeněk: *Už dlouho nejel táhne vlak*, END, Česká Lípa 1999, s. 187.

²⁹⁹ Jelen, Miroslav: *Zrušené železniční tratě v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*, Dokořán, Praha 2009, s. 65.

³⁰⁰ Tamtéž.

³⁰¹ Adamovské strojírny, národní podnik, Adamov se řadil mezi největší podniky svého druhu na území tehdejší ČSSR existující od roku 1947. Strojírenská výroba v něm byla zaměřena především na měřicí a čerpací techniku společně s polygrafickými a kopírovacími stroji, k jejichž výrobě sloužila především právě cvikovská pobočka, jež se řadila mezi nejvýznamnější producenty tiskařských strojů ve střední Evropě. Po privatizaci v 90. letech 20. století byla ve Cvikově znovuoobnovena firma Grafostroj a v současnosti funguje pod hlavičkou společnosti Morton Trade, a.s.

³⁰² Severka, národní podnik, Cvikov existující od roku 1949 patřil v 2. polovině 20. století k jedněm z největších výrobců dětských oděvů ve východní Evropě vyvážející své zboží do všech socialistických zemí, ale například i do západní Evropy či Libye. Po roce 1989 se začal státní podnik orientovat na rodinné konfekce, výrobu uniforem (například německých námořníků a hasičů, Policie ČR či Armády ČR) a šití pro značky jako Pietro Filipi, Horse Feathers apod. I přes tyto významné zakázky se stal podnik nakonec obětí privatizace v průběhu 90. let 20. století, díky níž definitivně zanikl.

a Svorem, neboť díky zmiňovanému průkopu přeložky silnice č. 13 by bylo nutné vyprojektovat a zbudovat železniční most, což by však bylo velice nákladné.³⁰³

Drátní svršek této starší části tratě se odvezl převážně na přelomu 70. a 80. let 20. století, přičemž mladší úsek Cvikov – Jablonné v Podještědí fungoval i nadále, ale již jen jako vlečka národního podniku Adast. O tom, že tento úsek bude v provozu i do budoucna se rozhodlo patrně již o několik let dříve, neboť zde v roce 1970 byla povolena rekonstrukce pro účely těžší nákladní dopravy, během níž došlo k pokládce nového svršku s betonovými pražci a navíc ke zrušení manipulačních kolejí ve stanicích Lindava a Kunratice u Cvikova, neboť se již nepoužívaly.³⁰⁴

K další, významnější změně na této vlečce došlo v letech 1977–1978, kdy se z důvodu nepotřebnosti ve Cvikově zrušila funkce výpravčího a stanice se přeměnila na pouhé nákladíště. Mimoto se zredukoval počet návštěv na trati, odstranily se závory na přejezdu u kunratického nádraží a byl zde definitivně ukončen provoz v parní trakci. Ačkoliv k tomuto kroku došlo, vrátila se na tuto železnici parní lokomotiva ještě jednou, a to stroj číslo 434.2327 dne 2. září 1980, kdy zde společně s ním natáčela Československá televize hudební pořad *Plavci v pohádce*.³⁰⁵

8.7 Zánik tratě (1986–2001)

Vlečka od poloviny 80. let 20. století už spíše jen přežívala a od května roku 1986 už dokonce českolipské depo, pod nějž tato dráha spadala, nemělo adekvátní lokomotivy pro její obsluhu. Vzhledem k technickému stavu železnice po ní totiž mohly jezdit jen lehčí stroje, přičemž v případě českolipského vozového parku se jednalo o řadu T 444.0.³⁰⁶ Tyto lokomotivy ovšem již nebyly provozuschopné, a tak doprava na cvikovské vlečce stagnovala. Jelikož zde nejezdily žádné vlaky, bylo rozhodnuto o zrušení této trati dne 31. května 1986 a o demontáži svršku, neboť mezi Cvikovem a Jablonným v Podještědí tato dráha čtyřikrát křížovala hlavní a dvakrát vedlejší silnici.³⁰⁷

K snesení kolejnic a mostů došlo v letech 1989–1992, avšak aby byly rychle odstraněny přejezdy, byly tyto ihned v letech 1986–1987 pouze zaasfaltovány, díky čemuž jsou dodnes tato úrovněová křížení pod silničním povrchem zachována a jsou patrná

³⁰³ Šindlauer, Zdeněk: *Už dlouho nejel žádný vlak*, END, Česká Lípa 1999, s. 187.

³⁰⁴ Jelen, Miroslav: *Zrušené železniční tratě v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*, Dokořán, Praha 2009, s. 65.

³⁰⁵ *Plavci v pohádce* (rež. Pavel Vantuch, 1980).

³⁰⁶ Šindlauer, Zdeněk: *Už dlouho nejel žádný vlak*, END, Česká Lípa 1999, s. 187.

³⁰⁷ Tamtéž.

i pouhým okem. Zachován zůstal úsek kolejí dlouhý přibližně 400 metrů od jablonského nádraží, neboť zde byla do budoucna plánována průmyslová čtvrť města, k čemuž ovšem nikdy nedošlo, a tak kusá kolej sloužila až do roku 1995 k odstavování vyřazených vozů. Posledními snesenými kolejnicemi byl přibližně dvousetmetrový úsek ve Cvikově, a to roku 2001.³⁰⁸

Dnes již zaniklá trať mezi Svorem a Jablonným v Podještědí se pomalu, ale jistě vytrácí z povědomí nejen místních obyvatel. Kolejnice samotné mimo přejezdy již dnes nejsou nikde zachované, na druhou stranu se až na několik málo výjimek stále v terénu nacházejí násypy, zářezy, některé budovy, či dokonce velice často i kilometrovníky apod. Z budov dodnes dva areály slouží svému původnímu účelu – jedná se o železniční stanici Svor, kudy prochází stará trať Bakov nad Jizerou – Rumburk, a nádraží Jablonné v Podještědí, jež je součástí bývalé tzv. severočeské transverzální dráhy. U zbylých čtyř stanic a zastávek tomu však dnes již takto není. Cvikovské nádraží se změnilo po rekonstrukci v areál sloužící k soukromé podnikatelské činnosti a místní přijímací budova na bytový dům, lindavské nádraží je v současné době v rekonstrukci s podobným záměrem jako ve Cvikově, areál v Kunraticích u Cvikova bohužel nenávratně chátrá a hrozí mu zřícení a v neposlední řadě, jak již bylo zmíněno výše, zastávka Heřmanice neexistuje již přes půl století a připomínají nám ji dnes již jen vzrostlé stromy, které se kolem ní dříve tyčily.

³⁰⁸ Jelen, Miroslav: Zrušené železniční tratě v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, Dokořán, Praha 2009, s. 65.

9 Typologie staveb na trati³⁰⁹

Na trati se nacházelo mnoho různých staveb, o nichž se postupně tato práce zmínila. Ze stavebního hlediska by stály určitě všechny za rozbor, avšak díky materiálu jak dobovému, tak soudobému můžeme popsat pouze překlenovací stavby v dráť ním tělese a nádražní areály, tj. přijímací budovy, výtopny, skladiště apod. V rámci nádraží se tět nacházely například sýpky, zauhlovací věže, odpopelovací kanály atp. avšak z důvodu absence jejich dokumentace i existence tyto stavby vynecháme.

9.1 Překlenovací stavby

Tento typ staveb byl nedílnou součástí tratí, neboť napomáhal v překonávání nepříznivého terénu či zaručoval funkčnost okolí železnice, jako možnost užití polních cest nebo odtok vody. Na samotné svorsko-jablonské dráze BNB zbudovala tři základní druhy těchto staveb – příhradové mosty, klenuté mostky a propustky – ty přesněji klenuté, deskové a potrubní.

9.1.1 Příhradové mosty

Největšími překlenovacími stavbami se staly samozřejmě mosty, které na svorsko-jablonské dráze BNB zřídila čtyři, přičemž se patrně vždy jednalo o příhradové schiffkornovy konstrukce.³¹⁰ Ty se vyznačovaly dvěma příhradovými profilovými nosníky z oceli opatřenými horními a spodními litinovými pásy se středovou mostovkou. Příhradovina se používala tzv. diagonálně-svislicová, tj. tvořena kromě zmiňovaných pásů ještě diagonálami a svislými příhradami mezi nimi. Užití tohoto typu konstrukcí ovšem již na konci 19. století začalo upadat. Kombinace dvou různých materiálů měla za následek rozdílnou roztažnost a pružnost obou částí konstrukce, na základě čehož se tak celý most stával nestabilním. I přes tyto problémy se však příhradové mosty schiffkornovy konstrukce používaly i ve 20. století, a například na svorsko-jablonské dráze setrvaly až do konce 80. let 20. století. Na této trati byla právě jejich nestálá konstrukce příčinou maximální povolené rychlosti na nich, a to 10 km/h, což sloužilo mimo jiné jako argument pro její zrušení ve ¾ 20. století. Vystává zde tedy otázka, proč se vůbec tyto konstrukce užívaly? Odpověď je však velmi jednoduchá. Byly levné, lehce sestavitelné, a tudíž i jednoduše přepravitelné. Navíc díky jejich prefabrikovanému sys-

³⁰⁹ Obrazový doprovod k celé kapitole viz přílohy.

³¹⁰ Nemáme k tomuto písemné doklady, avšak je možné se toho domnívat dle komparace dobových obrazových materiálů.

tému se mohla samotná příhradová pole skládat do větších celků, ať do délky 57 metrů. Tato přednost však na svorsko-jablonské dráze nebyla užita, neboť mosty zde byly pouze v jednoduché variantě. Právě pro toto množství výhod si mosty se schiffkornovou příhradovou konstrukcí společnost BNB poměrně dost oblíbila, a tak bychom se s ním v historii mohli setkat například na železniční trati mezi Podmokly a Rumburkem, přesněji v Děčíně přes řeku Labe.³¹¹

Téměř všechny mosty na této svorsko-jablonské trati byly široké 3,2 metrů, s výjimkou nejmenšího z nich – 5 metrů dlouhého a 3,5 metrů širokého nacházejícího se v katastrálním území obce Velký Valtinov nad cestou u rybníka Velká Valcha³¹² v trase železnice ze Svoru 15,1 – 15,2 km.³¹³ Další dvě tyto stavby tvořily součást celé mostní soustavy na katastrálních hranicích obcí Lindava a Kunratice u Cvikova – kratší z nich³¹⁴ měřící 8 metrů překlenoval okresní silnici a delší³¹⁵ dosahující 20 metrů se tyčil nad polní cestou a Boberským potokem. Největších rozměrů³¹⁶ ze čtyř zmíněných mostů si dopřával ten v Kunraticích u Cvikova vedoucí přes údolí, říčku Svitavku, polní cestu a okresní silnici, a to 35 metrů.³¹⁷

9.1.2 Klenuté mostky

Další ze zmiňovaných skupin byly klenuté mostky. Na této lokální trati se jich nacházelo sedm. Dva šestimetrové, dva pětimetrové a ostatní byly třímetrové, přičemž všechny dosahovaly šířky 3,2 metrů. Ty největší se nacházely přímo před nádražím v Jablonném v Podještědí přes cesty.³¹⁸ Střední pak stály poblíž příhradových mostů – jeden tvořil součást lindavské mostní soustavy³¹⁹ a druhý ležel před kunratickým mostem.³²⁰ Ze tří nejmenších se dva nacházely v obloucích mezi Svorem a Cvikovem³²¹ a jeden za cvikovským nádražím v následném náspu.³²² Všechny tyto zmíněné objekty

³¹¹ Zahradník, Jiří: Jeť kův kolos je díl nejstaršího českého mostu, in: Kolejová, [vid. 26. 3. 2015], dostupné z: <http://www.kolejova.cz/archiv/historie2>.

³¹² V originále „Walketeich“.

³¹³ Nachází se na souřadnicích N 50°46'02.9" E 14°44'06.7".

³¹⁴ Nachází se na souřadnicích N 50°45'25.0" E 14°39'35.1".

³¹⁵ Nachází se na souřadnicích N 50°45'26.6" E 14°39'41.1".

³¹⁶ Nachází se na souřadnicích N 50°46'21.9" E 14°40'23.0".

³¹⁷ Státní okresní archiv Česká Lípa, fond Okresní úřad Jablonné v Podještědí, in. č. 113, s. 11 53/612, k. 52, Stavba železnice Cvikov – Jablonné v Podještědí, 1903–1928.

³¹⁸ Nachází se na souřadnicích N 50°46'06.3" E 14°45'08.1" a na souřadnicích N 50°46'06.4" E 14°45'10.1".

³¹⁹ Nachází se na souřadnicích N 50°45'26.6" E 14°39'41.1".

³²⁰ Nachází se na souřadnicích N 50°46'19.8" E 14°40'18.4".

³²¹ Nachází se na souřadnicích N 50°47'09.0" E 14°35'56.7" a na souřadnicích N 50°47'18.5" E 14°35'53.1".

³²² Nachází se na souřadnicích N 50°46'06.5" E 14°38'13.1".

byly kamenné. Jejich hlavní klenutou část tvořily ať dvě řady kamenů nad sebou, a do prostoru od mostku po jeho stranách vybíhaly vzpěry následně zakryté náspem. Mostovka na nich ležící byla opatřena postranními bezpečnostními zídками, jeť byly omítnuté, a následně zakryta opět svrchní částí náspu. Podobných mostků můžeme najít téměř na každé dráze několik, neboť se jednalo o velice častý stavební prvek. V případě BNB jsou asi nejvíce známé mostky v náspech za svorským nádražím směrem na Rumburk, za českolipským nádražím směrem na Rumburk i na Benešov nad Ploučnicí atp.

9.1.3 Propustky

Poslední ze zmíněných skupin přemostění zastupovaly tzv. propustky, což jsou stavby dosahující délky maximálně 2 metrů a klenoucí se většinou přes menší vodní toky, pěší cesty, příkopy apod. Těchto bylo vybudováno na svorsko-jablonské dráze 72, přičemž se jednalo o 2 klenuté, 56 deskových a 14 potrubních.

První jmenované propustky sloužící k přemostění polních cest dosahovaly rozměrů 1,5 x 1,9 metrů a sestávaly z totožné konstrukce jako malé mostky vyjma rozměrů. Deskové byly široké 1,9 metrů a délky dosahovaly v rozpětí 0,5 – 2 metry. Jednalo se o dvě podpůrné zdi, přes něž se umístila kamenná deska jako překlada a na ni mostovka, která se opět ve většině případů skryla pod náspem. Jednalo se patrně o nejužší typ propustků a je jím ve velké míře dodnes, díky čemuž se tak s nimi můžeme setkat téměř na každém kroku. Stejně je to i u poslední kategorie, tedy u propustků potrubních, jejichž trubky na této trati měly průměr 0,3 – 0,5 m. Tvořila je kamenná masa s propouštěcí trubkou, jejíž kryl přímo násep, neboť vzhledem k malým rozměrům stavby, nebylo zapotřebí užívat mostovou konstrukci. Na každou z výše zmíněných staveb bylo také možné upevnit železné bezpečnostní zábradlí, což bylo na některých stavbách svorsko-jablonské dráhy i realizováno – dle nalezených reliktních průzkumu v terénu.

9.2 Přijímací budovy

Ve zbylé části tohoto rozboru se budeme zabývat nádražními areály a budovami v nich, resp. přijímacími budovami, výtopy, sklady apod.

9.2.1 Vývoj přijímacích budov u BNB³²³

Začněme od toho nejpodstatnějšího, tedy od přijímacích budov. Ty byly určitými reprezentativními paláci železničních společností, a to jak ve velkých městech, tak na vsích. Téměř každá dopravní společnost měla svou vlastní stavebně-technickou konstrukční kancelář, která vytvářela projekty na stavbu tratí, ale i veškerých budov, jež byly typizované, díky čemuž je na mnohých nádražích dodnes patrné, jaká společnost je budovala.

V případě České severní dráhy se jednalo o určitou návaznost na budovy TKPE mezi Kralupy nad Vltavou a Turnovem, jejichž architekty byli inženýři František Lát, František Hampl a Heřman Příborský. Ti vyprojektovali dva typy přijímacích budov – přízemní a patrové. BNB pak tyto druhy dále rozvinula, jak v jejich architektonické podobě, tak pestrosti.

Společnost c. k. privilegované České severní dráhy byla založena roku 1867 jakožto sesterská pro TKPE, a tak vznikla i stavebně technická konstrukční kancelář této společnosti, jejímž vedoucím se stal inženýr Josef Pavlovský. Právě ten byl nejvýznamnějším projektantem v historii obou výše jmenovaných společností. Jeho stavby se vyznačovaly jednoduchostí, střídmostí členění fasád či pseudorománskými prvky, přičemž v rámci typizovaných přijímacích budov vznikly jejich čtyři velikostní druhy.

Prvním a největším byl tzv. typ „Bakov nad Jizerou“. Jednalo se o patrovou budovu se sedlovou střechou, po jejích stranách se nacházely rizality a v jednom z nich byla umístěna vodárna se železnou nádrží jako zásobárna vody pro lokomotivy. Před středovou částí směrem ke kolejišti vystupovala otevřená veranda a ke straně budovy přiléhala přízemní restaurace. S takovouto budovou se bylo možné setkat na tratích BNB kromě samotného Bakova nad Jizerou například v České Lípě či v mírně upravené podobě v Krásné Lípě.

Druhou typizovanou budovou byl tzv. typ „Bělá pod Bezdězem“. Ten se velice podobal „Bakovu nad Jizerou“, ovšem v mnohem menším měřítku a s tím rozdílem, že se veranda nenacházela pouze před středovou částí, ale před celou stavbou včetně rizalitů. Tuto bylo možné spatřit mimo Bělou pod Bezdězem také v Horní Polici, České Kamenici, Jedlové a v Novém Boru.

Třetí, tzv. typ „Srní u České Lípy“ byl v mnohem jednodušším provedení. Jednalo se o jednoduchou patrovou budovu obdélníkového půdorysu se sedlovou střechou,

³²³ Krejčířík, Mojmir: Česká nádraží, III. díl – 2. část, Dopravní literatura, Litoměřice 2009.

v jehož průčelí stála po stranách vyzdřená veranda. Tento typ nechala BNB postavit právě v Srní u České Lípy či ve vedlejším Jestřebí.

Poslední a patrně nejčastější přijímací budovou BNB od inženýra Josefa Pavlovského byl tzv. typ „Okna“. Skládal se z velice prosté přízemní budovy se sedlovou střechou, z jejíhož středu vystupoval výrazný oboustranný rizalit. Jelikož se však do těchto budov vešla pouze čekárna, dopravní kancelář a jednopokojový byt staničního úředníka, tak se z kapacitních důvodů později zvyšovaly o jedno patro, popř. k nim byly připojeny přístavby. S tímto typem stavby se můžeme setkat například v Markvarticích u Děčína a v mírně pozměněné podobě dále ve Skalici u České Lípy, Chřibské, Veselé pod Rabštejnem, Mlýnech a v minulosti také ve Svoru.

Tato éra projektování u BNB ovšem skončila velice záhy, a to roku 1870, kdy inženýr Josef Pavlovský zemřel ve svých 48 letech na mozkovou obrnu. Proto jej nahradil na jeho místě Ing. František Hüttl, který však jen mírně upravil Pavlovského plány. Tak například z typu „Okna“ vznikl zvýšením o jedno patro typ „Jiřetín pod Jedlovou“, typ „Srní u České Lípy“ byl ochuzen o verandu, ale na druhou stranu zase obohacen o několik pseudorománských prvků, jako byla nadokenní archivolta. Tím vznikl typ „Stružnice“ a v neposlední řadě typ „Bakov nad Jizerou“ Hüttl zbavil postranních rizalitů, mírně stavbu rozšířil a přidal iluzivní středový rizalit, čímž vytvořil nový typ přijímací budovy, „Šluknov“.

Na přelomu 19. a 20. století se stal novým vedoucím stavebně technické konstrukční kanceláře inženýr Karel Kirschner, který prosazoval mnohem výraznější užití pseudorománských a pseudorenesančních prvků, avšak zároveň zachování určitého puristického přístupu, jenž byl pro BNB typický. Pod jeho rukou vznikly především dva nové druhy nádražních přijímacích budov, a to typ „Mikulášovice“ a „Lindava“. Tyto budovy působily sice i nadále celkem jednoduše a prostě, avšak oproti dřívějším stavbám BNB zde byl patrný určitý posun ke zdobnosti, a proto tato nádraží v kontextu železnic c. k. privilegované České severní dráhy často vynikají.

První jmenovaný vycházel částečně z typu „Jiřetín pod Jedlovou“. Jednalo se o obdélníkový patrový dům, z jehož středu vystupoval oboustranný rizalit a při jedné straně budovy stál přízemní přístavek, před kterým, stejně jako před větší částí stavby se nacházela veranda s vyzdřenými kraji. Budova byla horizontálně členěna profilovanou římsou a vertikálně lizénami z režných cihel. Vynikala na ní velká dvoukřídlá okna opatřena archivoltou taktéž z režného zdiva a jedno okno sdužené ve štítu rizalitu. Stavba byla zakryta již tradičně sedlovou střechou. Mimo Mikulášovic je možné

se s tímto typem budovy setkat patrně v nejlepším možném stavu v Kamenickém Šenově. Druhý typ bude popsán dále v textu, v kapitole o lindavském nádraží.

Další typologie nádražních přijímacích budov společnosti c. k. privilegované České severní dráhy neexistuje, neboť ještě za působení Ing. Karla Kirschnera došlo k zestátnění této společnosti, a tudíž pod její hlavičkou již žádné stavby nevznikly.

9.2.2 Přijímací budova Svor³²⁴

Co se týče samotné svorsko-jablonské železnice, tak zde pod správou BNB vznikly čtyři nádražní přijímací budovy ve třech vlnách – nejprve Svor, později Cvikov, a na počátku 20. století Lindava a Kunratice u Cvikova. Svorské nádraží se nám jako jediné ovšem nedochovalo v původní podobě, neboť ve své historii prodělalo několik přestaveb, a dokonce jednu výstavbu zcela novou.

První svorská přijímací budova byla postavena roku 1868. Jednalo se o tzv. typ „Okna“, tj. o přízemní dům se středovým oboustranným rizalitem, jehož dělení v průčelí na tři pole zvýrazňovaly pseudorománské lizény navazující na široké ploché římsy, na něž dosedala sedlová střecha. V každém z fasádních polí byla vsazena pravoúhlá okna se sedlovou nadokenní římsou a ve štítech okna kruhová. Ze strany od kolejiště byla budova opatřena ve středovém poli dvěma dveřmi s tímto římsovým jako pravoúhlá okna. Další dveře se pak nacházely z levého boku budovy. Přijímací nádražní budova však byla již roku 1875 zvýšena o jedno patro, roku 1894 opatřena přístavbou přízemní čekárny a o čtyři roky déle dokonce prodlouženo o jedno pole severní křídlo budovy.

Tak zde stála stavba, jejíž přízemní část se vzhledově shodovala z velké části s tou původní. Nově zde však v levém poli byly probourány vedle okna dveře se sedlovou římsou, a hned vedle vzniklo ještě jedno pole díky přístavbě, taktéž s jedním pravoúhlým oknem. Nad přízemím na fasádě vznikla plochá úzká římsa a nad ní opět pravoúhlá okna se sedlovými římsami. V každém poli se i v tomto podlaží nacházelo jen jedno okno, kromě středového rizalitu, kde byla tři vedle sebe, a nad prostředním čnělo okno kruhové. Jednotlivá pole byla rozdělena i nadále pseudorománskými lizénami vybíhajícími do ploché římsy, na níž navazovala sedlová střecha. Po stranách budovy stály ještě dva dřevěné přístavky. Levý, navazující na prodloužené křídlo, vystavěný ze dřeva a stojící na podezdívce byl z čelní strany rozčleněn na tři pole, přičemž každé tvořila dřevěná obrubeň, v jejichž vrchních dvou třetinách se

³²⁴ Krejčířík, Mojmír: Česká nádraží, III. díl – 2. část, Dopravní literatura, Litoměřice 2009, s. 128.

nacházelo čtvercové okno rozdělené na devět menších polí. Tento přístavek fungující jako stavědlo přikrývala sedlová střecha a měl svůj vlastní vchod na severní stranu opatřený malým schodištěm. Pravý přístavek byl mnohem rozměrnější a mezi ním a přijímací budovou se nacházel průchod pro cestující ke kolejišti. Ten byl však zakryt sedlovou střechou, kterou sdílel právě s tímto přístavkem, jenž byl zděný, ale ze strany ke kolejišti měla jeho stěna slabou dřevěnou výplň podobného vzhledu stavědla. Jelikož tato přízemní část ovšem nebyla vystavěna na podezdívce, tak i stěny dosahovaly o něco vyšších rozměrů, pročež okenní výplně nenabývaly tvarů čtverce, ale obdélníku, ale jejich počet stále setrval na devíti. Takovýchto polí zde bylo umístěno pět, přičemž v prostředním byl prolomen dveřní otvor, nad nímž se nacházel světlík ze tří okenních polí obdélníkového tvaru. Uvnitř byl umístěn bufet s čekárnou pro třetí třídu. Pro tu bylo dále vyhrazeno přízemí jižního křídla přijímací budovy, kde pro cestující byla zřízena restaurace, na níž navazoval v rizalitu vestibul a restaurace pro první a druhou třídu, odkud vedl právě jeden východ přímo na perón. Druhý sloužil pro přednostu stanice a pokladnu a v severním křídle se nacházela kancelář a schodiště vedoucí do prvního patra, tj. do služebního bytu.

Roku 1914 se pak začal připravovat projekt na postavení zcela nové přijímací budovy, neboť Svor se stal nejen významným dopravním uzlem, ale především důležitým civilizačním bodem pro lužickohorské turisty. Stavba měla být provedena v honosném stylu pseudobaroka, tj. velice objemná kvádrová budova se středovým rizalitem, mírně vystupujícím směrem do ulice v mase celé budovy a též vystupujícím směrem k nástupišti, avšak zde jen v oblasti střechy, vytvářející tak rizalitový vikýř. Na této druhé zmiňované straně stěnu budovy opticky dělil právě vikýř společně se všemi okny na tři pole, neboť všech devět pravoúhlých oken v prvním patře bylo umístěno vedle sebe ve skupinách po třech, avšak po stranách se jednalo o okna jednoduchá a ve středové části o okna sdrůžená. V samotném vikýři se nacházela tři okna – po stranách jednoduchá a uprostřed opět sdrůžená. Všechna nakonec v prvním patře i ve vikýři doplňovaly ještě dřevěné okenice. Pod úrovní prvního patra vystupovala do popředí otevřená zděná veranda podepřena sedmi litinovými sloupy a zakončena po stranách zděnými toaletami. Fasáda do silnice byla kromě přízemí s druhou stranou totožná, mimo vystupujícího rizalitu. Přízemí zde tvořila velká pravoúhlá okna, členěna dvakrát na čtyři pole a ve světlíku dvakrát na dvě pole. Na jižním křídle byla umístěna okna tři, avšak na severním pouze dvě, neboť jedno nahrazovaly dveře. Ve středovém rizalitu se nacházela dvě segmentová okna rozdělená rámem do tří obdélných a jedné

segmentové části. Postranní obdélné obsahovaly 2 x 2 a středové obdélné 2 x 3 okenní pole. Ve středu rizalitu se nacházel hlavní vchod do budovy navazující svou podobou na přiléhající segmentová okna, avšak před samotnou stěnou stála ještě vystupující dřevěná veranda. Celá stavba přijímací nádražní budovy byla zakryta mansardovou střechou. Uvnitř stavby se nacházely mimo kanceláři a pokladny také restaurace, čekárny pro první a třetí třídu a v patře dokonce pět služebních bytů. Patrně však z finančních důvodů a právě probíhající první světové války k realizaci této stavby nikdy nedošlo, a její myšlenka byla obnovena až ve 20. letech 20. století.

Nejprve roku 1920 předložil ministerstvu železnic návrh inženýr architekt Jaroslav Starý z Ředitelství státních drah v Hradci Králové, který ve velké míře kopíroval projekt původní z dob Rakouska-Uherska. Budova měla být ovšem mírně eklektičtější, na straně ke kolejišti ochuzena o rizalit a v neposlední řadě směrem na sever obohacena o přízemní přístavbu. Tento návrh však ministerstvo zamítlo a přijalo až roku 1922 návrh inženýra Dr. Adolfa Liebschera na dvoupatrovou přijímací budovu ve stylu geometrické moderny.

Jednalo se o mohutnou patrovou stavbu obdélníkového půdorysu s mírným dvoupatrovým středovým rizalitem. Na něj dosedala stanová střecha a na zbytek budovy valbová. Opticky její fasáda vytvářela několik výrazných horizontálních pásů tvořených puristicky čistou fasádou a dveřními a okenními výplněmi. Na straně ke kolejišti byla opatřena fasáda bosovanou podezdívkou, na níž navazovala ihned okna a byla prolamována dveřními portály. Na bočních křídlech se nacházela vředy dvě dvoukřídlá pravoúhlá okna se světlíkem o dvou polích a mezi nimi vsazené dveře. Na středovém rizalitu byl troje dveře, dvoje uprostřed a jedny zcela vlevo, a tři okna, dvě vpravo a jedno vedle levých krajních dveří, přičemž každý z těchto prvků byl ohraničen po stranách plochou vertikální římsou. V prvním patře byla umístěna na křídlech vředy dvě pravoúhlá okna a na středovém rizalitu čtyři okna totožná. Pás oken doplňovala barevnost fasády v těchto místech, tj. užití bílé a tmavší barvy v kontrastu, jenž svým usazením do výplní mezi ně vytvářel následně iluzivní zvýraznění oken. Nad prvním patrem byl puristický pás doplněn nápisem „Röhrsdorf“, na nějž usedala korunní římsa budovy zvýrazněná opět bílou a tmavší barvou. Rizalitová střešní část pak kopírovala středovou část prvního patra. Ze strany od silnice byla stavba v mnohých ohledech velice podobná své čelní straně, avšak s tím rozdílem, že uprostřed středového rizalitu z něj vystupoval ještě jeden menší, v jeho patře se nacházel hlavní vchod do přijímací nádražní budovy a napravo od něj malý vchod služební. Uvnitř bylo možné kromě čekárny a kanceláře

nalézt také restauraci a několik bytů pro zaměstnance. Tato stavba na rozdíl od předěšlých však byla realizována a to v letech 1923–1924 a stojí na svém místě dodnes, kde z velké části slouží svému původnímu účelu. Po jejím dokončení ještě chvíli stály vedle sebe nová i stará přijímací budova, ovšem o několik málo měsíců později byla ta starší stržena.

9.2.3 Přijímací budova Cvikov³²⁵

Další z těchto budov na svorsko-jablonské trati se nacházela ve Cvikově. Ta byla vztyčena roku 1886 dle návrhu architekta Ing. Františka Hüttla jako kombinace typů „Stružnice“ a „Šluknov“. Jednalo se tedy o jednopatrovou budovu obdélníkového půdorysu se sedlovou střechou. Vertikálně nebyla budova nijak jít členěna, pouze opatřena armaturou z reťného zdiva, avšak přízemí a první patro od sebe oddělovala horizontálně plochá na okrajích profilovaná římsa. Korunní římsa budovy byla také z reťného zdiva, ale plochá bez jakékoliv profilace. Bok stavby prolamovala v každém patře tři okna, pravoúhlá dvoukřídlá o šesti polích, opatřená navíc archivoltou z reťného zdiva. Další okna se nacházela ve štítu, a to sružená s dvojitou archivoltou. Na fasádě směrem ke kolejišti se nacházelo sedm takovýchto pravoúhlých oken, avšak v přízemí některá nahrazovaly dveře, a to druhé zprava a druhé a třetí zleva. Navíc před celou budovu v tomto směru na úrovni přízemí vystupovala otevřená veranda po stranách opatřena dřevěným ostěním s okny a podporována pěti litinovými sloupy. V průběhu 20. století pak byla mnohá okna v budově zazděna, a celá veranda v popředí zasklena. Budova se jako přijímací používala jen do roku 1977, kdy byl celému areálu odebrán statut stanice a přeměněn na nákladiště. Poté sloužila částečně jako administrativní sídlo, ale především jako bytový dům, k jehož potřebám byla celá budova v nedávné době přestavěna.

9.2.4 Přijímací budova Lindava³²⁶

Směrem na Jablonné v Podještědí se další stanice nachází v Lindavě. Právě na tomto úseku bylo užití nových typů budov od Ing. Karla Kirschnera, které se tak výrazně odlišují od ostatních staveb v reťii BNB. Zde roku 1904 vznikla budova, jeť byla první stavbou svého druhu, tj. se jednalo o typ „Lindava“. Ten byl jednopatrový obdélníkového půdorysu s valbovou střechou a středovým oboustranným rizalitem. Přízemí stavby bylo pokryto bosátí, kterou ukončovala ať středová římsa, a celou budovu

³²⁵ Krejčířík, Mojmir: Česká nádraží, III. díl – 2. část, Dopravní literatura, Litoměřice 2009, s. 167.

³²⁶ Krejčířík, Mojmir: Česká nádraží, III. díl – 2. část, Dopravní literatura, Litoměřice 2009, s. 168.

včetně rizalitu rámovala armatura. Plocha prvního patra tak byla čistá. V přízemí směrem ke kolejišti se nacházela tři okna, dvě na postranních křídlech stavby blíž k rizalitu a jedno na jeho levé části. Vedle nich pak byly umístěny troje dveře – levé do čekárny, středové do kanceláře a pravé do úschovny. Dveře stejně jako okna byly segmentové se šambránou, opatřené profilovanými hlavními klenáky, jež přecházely volně v bosát fasády. V prvním patře se však nacházelo šest pravoúhlých jednoduchých oken ohraničených šambránami s ušima završenými opět profilovaným hlavním klenákem. Štít rizalitu pak zdobil název stanice „Lindenau“. V budově se kromě zmiňované kanceláře, čekárny a úschovny nacházely také restaurace a v patře služební byt. Stavba nebyla od roku 1973 již využívána pro své původní účely a stala se pouhým bytovým domem. Ten byl ovšem po roce 1989 nájemníky silně zdevastován a začal velice výrazně chátrat. Jeho definitivní degradaci však zabránil soukromý majitel, díky němuž stavba v posledních letech prochází rekonstrukcí. Během tohoto procesu ovšem došlo i k určitým úpravám na stavbě, například k výstavbě dvou postranních vikýřů či zvýšení rizalitu, čímž tak byl změněn i typ střechy na polovalbovou.

9.2.5 Přijímací budova Kunratice u Cvikova³²⁷

S úplně stejnou budovou, tj. s typem „Lindava“ se můžeme setkat také na nádraží v Kunraticích u Cvikova, kde vznikla naprosto totožná stavba v téže roce, avšak jediné, co rozděluje tyto dvě budovy, je jejich osud na konci 20. století. Stejně jako lindavská stanice i kunratická po roce 1973 začala fungovat jako obytný dům, během čehož došlo hlavně na přelomu 80. a 90. let 20. století k totální devastaci budovy, avšak z důvodu neprovedení jakéhokoliv zásahu vlastníka proběhla i následná degradace stavby, jež se nachází nyní již v neopravitelném stavu.

9.2.6 Zastávka Heřmanice v Podještědí³²⁸

Ačkoliv se nejedná o nádražní přijímací budovu, tak by bylo vhodné v této skupině heřmanickou zastávku zmínit, neboť zastávala částečně stejnou funkci jako právě přijímací budovy. O její podobě ovšem nemáme žádné doklady. Víme jen, že byla postavena roku 1905 a již ve 40. let 20. století byla zrušena a následně stržena. Dle svědectví z dob jejího zrušení a především dle terénního průzkumu lze soudit, že se jednalo o velice jednoduchou přízemní otevřenou dřevěnou stavbu. Taková stála dříve také

³²⁷ Krejčířík, Mojmir: Česká nádraží, III. díl – 2. část, Dopravní literatura, Litoměřice 2009, s. 168.

³²⁸ Šindlauer, Zdeněk: Vlakovisť, K-Report, Praha 2004, s. 154.

na trati BNB ve Starých Splavech, jejíž podoba nám však dodnes také není zachována, neboť roku 1928 byla nahrazena budovou zděnou.

9.2.7 Vývoj přijímacích budov u ATE³²⁹

Ačkoliv svorsko-jablonskou trať budovala společnost c. k. privilegované České severní dráhy, tak je záhodno částečně zmínit i architekturu společnosti c. k. privilegované Ústecko-teplické dráhy, jež vystavěla železnici mezi Řetenicemi a Libercem právě přes Jablonné v Podještědí, kam svorsko-jablonská dráha ústila.

ATE měla stejně jako jiné společnosti svou vlastní stavebně technickou konstrukční kancelář, která vyprojektovala své nejvýznamnější budovy pro stavbu tzv. severočeské transversální dráhy. Návrhy tvořil vrchní inspektor Ing. Johann Kircheisl a projektantem byl Ing. arch. Ludwig von Reinöhl. Pod jejich rukama vzniklo několik typů budov, které byly opatřeny především mnohými pseudorománskými a pseudorenesančními prvky, jako například rizality, pásovými bosáťemi, segmentovými okny s cihelnou archivoltou, sdrůženými okny ve štítech rizalitů a verandových pavilonů, armaturou, typickými sedlovými střechami s pálenými falcovanými taškami či pískově omítnutou fasádou. Kromě toho navíc nechali tito architekti do budov umístit splachovací záchody, olejové pisoáry či ventilaci vedenou ve zdích, což vše byly tehdy novinky, které se teprve objevovaly na trhu.

V takovéto podobě byly vztyčeny přijímací budovy na severočeské transversálce od Řetenic do České Lípy. Z Boťíkova až do Liberce, resp. Horního Růžodolu se však bylo možné setkat s naprosto odlišnou architekturou. Ta byla spojena s nástupem nového generálního ředitele c. k. privilegované Ústecko-teplické dráhy roku 1897 Dr. Hermanna Roscheho, který do této společnosti přešel ze Severní dráhy císaře Ferdinanda. Tamější nádražní budovy se řadily mezi nejhonosnější na území celé monarchie, a proto, patrně z důvodu sebeprezentace, nechal vytvořit projekty na přijímací budovy pro poslední úsek řetenicko-liberecké tratě právě podle vzoru KFNB. Tak vznikly monumentální stavby z reťného zdiva, s nimiž se lze v našem kraji setkat právě jen na boťíkovo-hornorůžodolském železničním úseku.

³²⁹ Krejčířík, Mojmir: Česká nádraží, III. díl – 1. část, Dopravní literatura, Litoměřice 2009.

9.2.8 Přijímací budova v Jablonném v Podještědí³³⁰

V rámci této stavební etapy byla také vybudována nádražní přijímací budova v Jablonném v Podještědí, jež byla vůbec největší typizovanou stavbou na celé trati, a to z důvodu místního sídla údrťbové čety a tedy i pobočky ředitelství. Budova vznikla v letech 1899–1900 a jednalo se o patrovou stavbu obdélníkového půdorysu se dvěma krajními oboustrannými rizality a jedním středovým vystupujícím směrem do silnice. Navíc směrem ke kolejišti byla před budovou umístěna přízemní otevřená veranda přesahující svými rozměry výrazně šířku samotné budovy a zakončená po stranách vřdy přízemními verandovými pavilony. V přízemí se nacházela segmentová okna s archivoltou a hlavním klenákem, zato však v patře se jednalo o okna pravoúhlá se šambránami s ušima a bosovanými archivoltami se zvýrazněným klenákem. Přízemí a první patro od sebe dělila plastická římsa a horizontální členění kromě samotných rizalitů podtrhovaly ještě postranní lizény. Stavba tak byla v průčelí členěna do pěti polí. V každém z nich se v prvním patře nacházela tři okna, tj. celkem patnáct, a v přízemí většinou taktět, avšak na některých místech byla okna nahrazena dveřmi, přičemž na straně směrem ke kolejišti se jednalo vřdy o prostřední okno každého pole. Štít budovy směrem k silnici byl opatřen vyřezávaným bedněním a celá stavba byla pokryta valbovou střechou s břidlicovou šablonou, kromě verandových pavilonů a rizalitů, které zakrývala střecha sedlová. V těchto pavilonech byly umístěny toalety, kancelář trařmistra a sklady, v hlavní budově se jednalo o čekárny, kanceláře, velmi rozsáhlou restauraci a v neposlední řadě v patře o služební byty. S podobnými stavbami jako v Jablonném v Podještědí bylo možné se setkat například v Mimoni či Horním Ruřodole, ovšem to byly menší varianty typizovaných staveb ATE. Jelikož v Jablonném v Podještědí stále funguje řelezniční doprava, tak stejně jako ve Svoru i zde přijímací budova z velké části plní svůj původní účel.

9.3 Sklady a kůlny

Nedílnou součástí nádražních areálů byly kromě přijímacích budov také stavby pro nákladní dopravu, tedy různé sklady, kůlny apod. K nim se nám ovšem nedochovalo mnoho pramenů, a to nejen stavebních projektů, ale dokumentů obecně. Průzkum těchto staveb bylo možné také provést přímo v terénu, avšak mnoho jich prošlo pozdějšími přestavbami, některé jsou částečně zřícené, ba dokonce již neexistují. Tyto budovy tvo-

³³⁰ Krejčířík, Mojřmír: Česká nádraží, III. díl – 2. část, Dopravní literatura, Litoměřice 2009, s. 72.

řily velmi důležitou část všech nádražních areálů, neboť byly spojeny s exportem a importem průmyslových artiklů, tedy s jedním ze základních důvodů existence samotných tratí.

Budovy tohoto typu se tak kvůli své důležitosti nacházely v každé stanici na svorsko-jablonské trati, tedy ve Svoru, Cvikově, Lindavě, Kunraticích u Cvikova i v Jablonném v Podještědí.

9.3.1 Svor

Za nejstarší areál lze jednoznačně označit Svor. Plány ke stavbě místního skladu byly nalezeny však pouze z roku 1915, tudíž o starší podobě lze jen diskutovat na základě dobových pohlednic. Z nich můžeme zjistit, že sklad z 19. století stál jižně od současné přijímací budovy přímo u první koleje. Tato stavba se zde nacházela přibližně do léta 2014, kdy došlo k její demolici, a po stavbě v terénu nezůstaly žádné výraznější stopy. Jednalo se o přízemní budovu obdélníkového půdorysu, její velikost nabývala pouze menších rozměrů. Sklad měl ze strany od kolejiště pouze jedno okno a jeden vchod, přičemž spodní jedna třetina budovy byla tvořena tmavým cihelným zdivem a zbytek byl omítnut typickou barvou pro BNB, tedy pískově žlutou. V rozích sklad lemovaly pseudorománské lizény, okolo vchodů dřevěné hrázdění a stavbu kryla sedlová střecha. Kromě toho budova stála na rampě, která se svažovala směrem k přijímací budově. Avšak jelikož nová přijímací budova roku 1923 vznikla jižně od původní, tak se ocitla těsně v blízkosti právě tohoto skladu, jehož rampa tak musela být částečně zbourána.

V dobách, kdy k tomuto aktu došlo, však stál již nový sklad, a to přímo proti přijímací budově na opačné straně nádraží, kde byl vybudován menší areál pro nákladní dopravu. V rámci něj vznikla nová zpevněná silnice se svahem opatřeným podpůrnou zdí, dále bylo založeno prostranství pro překládku, a v neposlední řadě tehdejší společnost KkStB nechala zřídit nový, mnohem větší sklad s rampou. K této stavbě se nám dochovaly plány pro vytvoření jejích základů. Jednalo se o půdorys tří na sebe navazujících obdélníků se základovými arkádami, přičemž nad terén vystupovaly pouze jejich oblouky. Na jednom ze tří polí stála budova skladu, druhé bylo rampou a třetí nájezdem na ní. Samotný sklad byl pravděpodobně hrázděný a dělený ve svém boku na tři pole dvěma vertikálními trámy. Celá stavba byla nakonec zakryta sedlovou střechou. Bližší popis k ní však nemáme, a to z důvodu chybějící detailnější dokumentace.

9.3.2 Cvikov

Další sklad BNB vybuřovala na cvikovském nádraží. Ten, jenž je zde dodnes dořován, vřak dle typu architektury vznikl patrně až na přelomu 19. a 20. století z pera Ing. Karla Kirschnera, čemuž napovídá podobnost se skladem ve Skalici u České Lípy v užití sřružených pseudorománských oken rozdílných velikostí. Jednalo se o rozsáhlou budovu obdélňového půdorysu stojící na rampě, přičemž ze strany od kolejiště se nacházely čtyři dveře střídavě s pěti sřruženými pravouhlymi okny a v čele stavby byla prolomena pouze tři sřružená okna, avřak postranní dvě nedosahovala takové výřky, jako prostřední. Celou stavbu jeřtě v rozích lemovaly pseudorománské lizény a zakonřovala ji sedlová střecha. Rampa, na níž budova stála, se svařovala směrem k přijímací budově, resp. k příjezdové cestě na nádraží. Místní sklad je dodnes vyuříván, a to jako místo podnikatelských zájmů a v jeho okolí s touto aktivitou vyrostlo také mnoho dalších budov, dokonce i v místě dřívějšiho kolejiště.

9.3.3 Lindava

V rámci lindavského nádražního areálu stál jeden sklad a jedna kůlna, avřak plánová dokumentace se nám zachovala pouze k oné kůlně. Ta je jediným dokladem její existence, neboť v terénu po ní nezůstaly řádné výraznějši stopy, ovřem na druhou stranu na svém místě dodnes stojí nádražní sklad.

Při severním zhlaví lindavského nádraží byla roku 1905 postavena kůlna na uhlí, tj. přízemní jednoprostorová budova podle projektu Ignaze Hülleho. Ta byla hrážděná a její vnitřní prostor vyplněn pálenými cihlami. Stála na mírné podezdívce a z jedné strany její stěnu prolamovaly dvoukřídle dveře se světlíkem o osmi skleněných polích. Celou stavbu opět zavrřovala sedlová střecha.

Druhous budovou pro nákladní dopravu na lindavském nádraží byl sklad propojený s kůlnou skrze prostranství pro manipulaci a uložení uhlí. Stál na rampě svařující se směrem k přijímací budově kolem studny a váhy. Stavba vycházela patrně také z projektu Ing. Karla Kirschnera, čemuž napovídá její vzhled s výraznými pseudorománskými a pseudorenesančními prvky. Na každě stěně se nacházela dvě segmentová okna připomínající svou šířkou až okna termální, avřak s výplní typicky průmyslovou, tj. síťovaný vzor vyplněný několika desítkami skleněných polí. Ve straně ke kolejišti a k cestě byly umístěny vřdy jedny dvoukřídle dveře. Ty, stejně jako okna, byly opatřeny nevýraznou archivoltou, a především profilovanou šambránou. Fasádu stavby přibližně do její poloviny tvořilo reťné zdivo, pak následovala dělicí římsa, a zbytek budo-

vy byl pokryt pro BNB typickou, pískovou fasádou. Sklad byl též opatřen tradičně pseudorománskými lizénami na okrajích přecházejících plynule v plochou římsu, na níž dosedala sedlová střecha. Patrně po roce 1973, kdy přestala být stanice využívána, byla zazděna téměř všechna okna skladu a postupně začal chátrat. V posledních letech se na něm provedly některé záchranné práce a je zde naděje, že bude do budoucna kompletně rekonstruován.

9.3.4 Kunratice u Cvikova

Areál kunratického nádraží, jak již bylo několikrát zmíněno, se výrazně podobal areálu lindavskému, avšak v určitých ohledech nabíral mnohem větších rozměrů.

Kůlna na uhlí zde zřízena roku 1905 se nacházela na západním zhlaví nádraží, přičemž dosahovala větších rozměrů jak lindavská, jinak byla totožnou včetně autora. Jediným větším rozdílem bylo přepažení interiéru skladu, čímž tak vznikly dvě prostory, každá se svým samostatným vchodem. Ten nebyl řešen klasickými pantovými dveřmi, ale dvěma velkými vraty na kolejnicích.

Kůlna stála stejně jako na lindavském nádraží u prostoru pro uskladnění uhlí, na nějž navazovala rampa s budovou skladu při studni a váze, přičemž kunratická budova skladu byla totožná právě s tou lindavskou.

Kůlna se v Kunraticích u Cvikova dodnes také nedochovala, avšak skladištní budovu postihl nevíce šťastný osud, neboť z důvodu neúdržby došlo k jejímu částečnému zřícení a v jejím okolí vznikla skládka.

9.3.5 Jablonné v Podještědí

Posledním nádražím, kde se na této místní dráze nacházely budovy pro nákladní dopravu, bylo právě Jablonné v Podještědí. Zde však vznikly sklady a kůlny jak společnosti BNB, tak samozřejmě i ATE.

Společnost c. k. privilegované České severní dráhy na tomto nádraží překvapivě nevybudovala žádný sklad, pouze kůlnu na uhlí. Jednalo se o celodřevěnou hrázděnou konstrukci obdélníkového půdorysu stojící na pilířích s přiléhající úzkou rampou z boku sloužící k manipulaci mezi kůlnou a nákladními vagóny. Stavba byla jednoprostorová, opatřena jedinými jednoduchými dvoukřídlými dveřmi a završena pultovou střechou. Stávala při kusé koleji u lokomotivní výtopny BNB, avšak do dnešních dnů se nedochovala.

Domovská společnost této stanice, tj. ATE, zde vybuvovala rozměrný sklad při kusé koleji západně od své přijímací budovy, kde se nachází dodnes. Byla postavena přímo na rampě svaťující se východním směrem. Jednalo se o celodřevěnou stavbu obdélného půdorysu se sedlovou střechou, přičemť na severní i jižní straně byly prolomeny otvory pro troje jednoduché dveře a tři malá pravoúhlá čtvercová okna. V pozdějších letech byl vytvořen ještě jeden vchod s dvoukřídlymi vraty, a to směrem k přijímací budově. Stavba byla pouťívána dlouhá léta, avšak v současnosti je zajišťena a chátrá.

9.4 Výtopny

Výtopna je budova slouťící pro deponování lokomotivy, její běžné údrťbě a především, jak název napovídá, k jejímu roztopení, tedy k přípravě na provoz. Pokud výtopna měla pouze jedno či dvě stání, tj. byla menších rozměrů, nazývala se často remízou. Takovéto výtopny či remízy se zřizovaly nejčastěji na místech, kde bylo nutné přes noc deponovat lokomotivy.

Na svorsko-jablonské trati vznikly právě z tohoto důvodu výtopny dvě, přičemť obě poskytovaly jen jedno stání, tudíť je lépe je nazývat remízami.

9.4.1 Cvikov

Starší byla vybudována roku 1886 ve Cvikově pro účely svorsko-cvikovské dráhy, avšak její podobu neznáme, a to nejen z plánové dokumentace, ale ani z řádného dobového vyobrazení. O její existenci se dovídáme pouze z návrhu jízdního řádu pro tuto trať právě z roku 1886, a dále v protokolu z října 1889, kdy od Svoru přijel vlak, který strojvedoucí neubrzdil a do remízy narazil. Stavba se nám ani do dnešních dnů nedochovala, a tak se o jejím vzhledu můťeme jen domnívat, jaký skutečně byl.

9.4.2 Jablonné v Podješťdí

Ačkoliv se v tomto městě nacházela největší budova společnosti ATE v okolí, neměla zde vybudovanou řádnou výtopnu, a to z prostého důvodu, ře se nejednalo o koncovou stanici. Tento účel však nádraťí plnilo pro společnost BNB, která zde od roku 1905 jednu výtopnu, resp. remízu vlastnila.

Jednalo se o přízemní stavbu obdélníkového půdorysu se třemi přístavbami – ubytovnou, vodárnou a studnou. V hlavní budově se nacházelo jedno stání, pod nímť byl vyzděn servisní kanál. Ze západní strany stěnu remízy prolamovala dvoukřídla dřevěná vrata, na opačné straně pak dvě segmentová okna rozdělena do dvaceti polí

a opatřena sedlovou římsou. Šest stejných oken bylo umístěno ještě na jižní fasádě stavby a dvě po stranách severní stěny. Na okrajích zdí vystupovaly pseudorománské lizény plynule přecházející v plochou korunní římsu, na níž dosedala sedlová střecha se dvěma tyčícími se vývody dymníků, které sloužily k odvodu zplodin z komína lokomotivy.

K severní stěně remízy přiléhala přístavba ubytovny, do níž se vcházelo buď vnitřkem či dveřmi ve východní stěně, které byly jednoduché pravoúhlé se světlíkem opatřeným sedlovou římsou. Napravo od nich interiér toalety osvětlovalo pravoúhlé jednoduché okno o šesti skleněných polích taktět se sedlovou římsou, a stejné tři se nacházely na severní stěně, kde osvětlovaly kancelář a ubytovnu zaměstnanců. Přístavbu opět zdobily lizény a plochá římsa, avšak střecha na ni přisedající měla tvar pultový.

Na tuto ubytovnu západním směrem navazovala vodárna se studnou. Ta byla na celé stavbě nejvýraznější, neboť byla patrová. Přízemní sklad severní a západní stěnou osvětlovala dvě segmentová členěná okna opatřena sedlovou římsou a první patro bylo v západní, severní a východní stěně opatřeno celkem třemi jednoduchými pravoúhlými okny se stejnou výzdobou. Právě v této části budovy byla umístěna vodní nádrž. Vodárnu lemovaly pseudorománské lizény volně přecházející v plochou korunní římsu, avšak přerušené úzkou profilovanou římsou mezi přízemím a prvním patrem. Celou věž zakončovala sedlová střecha. Pro zdroj vody byla u věže zřízena osm metrů hluboká studna s kanálem vedoucím do remízy a zakryta dřevěným hexagonálním poklopem.

K západní stěně vodárenské věže patrně v 70. letech 20. století začala nově přiléhat patrová přístavba pro administrativní účely Československých státních drah. V současné době je celý areál výtopyny použitíván jako ateliér uměleckého kovářství.

Podobný typ budovy výtopyny bylo možno nalézt mimo jiné v Rumburku, Mikulášovicích, lišící se ovšem například v detailech říms, či v České Lípě – Střelnici, kde asi největším rozdílem bylo vytvoření dvou stání.

9.5 Vodárny

K provozu parních lokomotiv byly zapotřebí především dvě věci, a to uhlí jako palivo, a voda do kotle pro tvorbu pohonné páry. Z tohoto důvodu se v mnoha stanicích budovaly vodárenské věže s nádržemi, aby zde lokomotivy mohly vodu doplňovat, avšak například u společnosti BNB se lze často setkat s umístěním vodních nádrží přímo v přijímací budově. Tři vodárny jako samostatné věže vznikly z tohoto důvodu i na svorsko-jablonské dráze.

9.5.1 Svor

První vodárna byla vztyčena samozřejmě v nejstarším nádražním areálu této trati, tedy ve Svoru, a to již patrně roku 1868, aby zásobovala lokomotivy vydávající se do strmých stoupání v Lužických horách. Tato vzešla opět z pera Ing. Josefa Pavlovského, což bylo na její architektuře i velice patrné, neboť svým vzhledem zapadala do konceptu přijímacích nádražních budov společnosti BNB. Jednalo se o patrovou věž se segmentovými okny o šesti polích a sedlovou římsou. Ta byla umístěna v každé stěně a v každém patře po jednom, avšak v severní přízemní fasádě okno nahrazovaly jednoduché segmentové dveře. Ve štítech budovy se ještě nacházela okna kruhová a celá stavba byla lemována pseudorománskými lizénami přecházejícími v plochou korunní římsu, na níž dosedala sedlová střecha.

Budova vodárny se ovšem do dnešních dnů nedochovala, a pokud pozorujeme vývoj nádražního areálu na dobových pohlednicích, tak z nich můžeme vyvodit, že vodárna byla stržena někdy mezi léty 1921–1923.

9.5.2 Cvikov

O podobě cvikovské vodárny můžeme jen diskutovat, avšak s přihlédnutím k existenci místní remízy se můžeme domnívat, že byla přistavěna právě k ní. Informace o vodárně se dovídáme z protokolů technické policejní zkoušky, avšak přímou dokumentaci k ní, jak stavební tak obrazovou, bohužel nemáme.

9.5.3 Jablonné v Podještědí

V koncové stanici svorsko-jablonské dráhy BNB nechala vystavět vodárenskou věž roku 1905 jako součást místní remízy, v rámci níž byla popsána v předcházející kapitole.

10 Rozbor pramenů a literatury

Archivního materiálu k tématu historie železnice mezi Svorem a Jablonným v Podještědí se nachází v našich institucích mnoho, avšak jeho množství nepřevyšuje v žádném případě standart v tomto ohledu, spíše se jedná o menší průměr. To bylo v práci jistě patrné například absencí mnohých dokumentů, a to nejen projektové povahy.

Materiály k tomuto tématu se nacházejí především ve dvou archivech na území České republiky – v jednom státním a jednom soukromém. Jedná se o Státní okresní archiv v České Lípě a Archiv Českých drah, akciové společnosti v Praze-Libni, přičemž ten je možné označit za primární.

V pražském soukromém podnikovém archivu jsou uloženy desítky kartonů materiálů k dráží společnosti České severní dráhy, a to ve fondu totožného názvu, tedy *Česká severní dráha*, dále ve fondech *Ředitelství státních drah Hradec Králové* a *Sbírka stavebních dokumentů Ředitelství státních drah Hradec Králové*, přičemž v posledních dvou jmenovaných lze nalézt dokumentů ke svorsko-jablonské dráze jen poskrovnu. Jedná se především o materiály týkající se provozu samotné dráhy a její kartografické dokumentace. Navíc jsou zde však uloženy archiválie k výstavbě a pozdější přestavbě nádraží v Jablonném v Podještědí, což je velice cenný materiál.

V prvním zmiňovaném fondu, tedy v *České severní dráze*, se dokumentů ke stavbě lokálky nachází však již mnohem více. Fond obsahuje něco kolem 200 kartonů, v nichž jsou uloženy rozličné materiály, především ohledně vyvlastňování pozemků pro účely dráhy, a to v kartonech číslo 55–59, 114–115 a 135–137, dále týkající se různých jednání o podobě tratě a jejím provozu, hlavně kartony 75, 96, 105–117, a v neposlední řadě dokumenty ohledně staveb nacházející se v kartonech číslo 75, 105–117 a 161–168. V určitém směru by se dala označit za nevýhodu bádání v tomto fondu skutečnost, že se jedná o kompletně všechny archiválie dochované od původce České severní dráhy řazené chronologicky, nikoliv tematicky, uložené systémem jeden fascikl v jednom kartonu. Proto pokud se badatel zabývá například jen jednou železniční tratí patřící oné společnosti, jako tomu bylo i v případě této práce, tak má výzkum poměrně ztížený, neboť je nucen z velké části projít i materiály k jiným drahám. Na druhou stranu, pokud by se badatel zabíral celkově společností BNB, tak mu tento systém řazení může být jen ku prospěchu.

V druhé zmiňované instituci – ve Státním okresním archivu v České Lípě vzhledem k regionální povaze tématu je uloženo mnoho různých fondů, v nichž se dokumenty týkající se svorsko-jablonské železnice sekundárně také nacházejí. Jedná se především o fondy *Archiv města Jablonné v Podještědí*, *Okresní úřad Jablonné v Podještědí* a velmi okrajově též fondy *Archiv obce Svor*, *Archiv města Cvikov* a *Okresní zastupitelství Cvikov*. Překvapivě však nebyly nalezeny žádné materiály k železnici ve fondech *Archiv obce Lindava* a *Archiv obce Kunratice u Cvikova*.

Jak již bylo nastíněno, tak nejvíce materiálů se nachází v prvních dvou zmiňovaných fondech. V *Archivu města Jablonné v Podještědí* se můžeme setkat v kartonech číslo 12–13 s dokumentací ohledně místního nádražního areálu, s protokoly ze svorsko-cvikovské dráhy či obecně s akty dráhy cvikovsko-jablonské. V druhém jmenovaném, v *Okresním úřadu Jablonné v Podještědí*, především v kartonech s čísly 50–52 lze nalézt nejen zápisy a protokoly z různých jednání, ale také podklady pro vyvlastňování pozemků, v torzální podobě stavební spisy, návrhy provozu, grafikony apod. Oba tyto fondy jsou řazeny velice přehledně a tematicky, tudíž ačkoliv celkem obsahují více jak 250 kartonů, tak již dle inventáře může případný badatel jasně uzříť, jaké kartony budou pro jeho činnost podstatné, což výrazně usnadňuje a tedy i urychluje archivní výzkum.

Stejným způsobem jsou řazeny i zbylé zmíněné archivní fondy, přičemž v nich se nacházejí spíše kusé dokumenty o provozu samotné trati a její mladší historii. Zajímavostí jsou však v kartonu číslo 27 fondu *Okresní zastupitelství Cvikov* uložené materiály pro plánování železniční tratě ze Cvikova do přeshraničního Johnsdorfu, která nikdy nebyla realizována.

Co se týče literatury zabývající se na odborné úrovni monotematicky historií železnic, tak té je opravdu mizivé množství. Za vyzdvížení by z těchto prací však určitě stála obecně díla Ing. Mojmíra Krejčířika, jenž se problematikou drah zabývá dlouhodobě. Mezi jeho nejhodnotnější publikace o obecné historii železnic se řadí především kniha *Po stopách našich železnic* z roku 1991, kde je velice přehledným a čtivým způsobem vyložena historie drážní dopravy na našem území, především z hlediska dobové legislativy a stavebních postupů. Kromě této práce se určitě za velmi užitečnou dá označit i jeho čtyřdílná encyklopedie *Česká nádraží* z roku 2009, kde je nastíněn vývoj přijímacích nádražních budov na drahách nacházející se na území Čech, částečně popsána jejich typologie apod. Encyklopedie je řazena podle tehdejších železničních společností, tudíž je velice přehledná a opatřena více jak bohatým obrazovým doprovodem.

dem, který je k tomuto tématu nezbytný. Celá práce je tak velmi obohacující a napomáhá ve výzkumu snad každému badateli zabývajícímu se tímto tématem.

Obecně železnici a jejich historii se věnoval ještě Miloslav Štěpán roku 1958 v publikaci *Přehledné dějiny československých železnic 1824–1948*. Ačkoliv se jedná o knihu místy mírně nepřesnou, tak ji lze považovat za kvalitní dílo své doby, které případnému badateli napomůže v řádné orientaci v historii železnic u nás, a to především z obecného hlediska, jejich vývoje apod., a proto ačkoliv je tato práce již více jak půl století stará, tak bychom ji neměli při heuristice vynechat.

O železnici lze nalézt téměř nemálo informací v knihách zabývajících se obecně dějinami dopravy, industriálu atp. Za zmínku stojí určitě dvě. Prvními jsou *Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce* z roku 1990 od prof. Milana Hlavačky poukazující na příčiny rozvoje nejen železniční dopravy, průvodní jevy tohoto aktu jak z hlediska technologie, tak legislativy či čtenáře seznamuje s hlavními představiteli a průkopníky v železniční dopravě apod. Celá publikace je psána chronologicky a velmi srozumitelně, což opět čtenáři rozvíjí orientaci ohledně železnice navíc v kontextu doby. Druhým souborným dílem je pak velká encyklopedie *Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku* z let 2001–2004 od kolektivu autorů, která podává přehled památek v jednotlivých obcích, avšak v úvodu přináší obecnou historii k nejrůznějším oborům a odvětvím v oblasti inudstriálu. Příspěvek k historii dopravy napsal opět prof. Milan Hlavačka, který jej podává chronologicky, místy velice detailně, avšak obecně útržkovitě. Díky některým detailům si můžeme čtenář uvědomit mnohé skutečnosti, jejich příčiny apod., avšak obecně z tohoto příspěvku vycházet nelze, neboť obsahuje mnohé mezery v historickém vývoji, což je ovšem přizpůsobeno typu publikace, která není souhrnným popisem dějin drah.

Co se týče literatury přímo o železnici na Českolipsku a Liberecku, tak i zde by se našlo vícero autorů, jako například Josef Panáček či Pavel Vursta, ale mezi hlavní autory se řadí především Zdeněk Šindlauer se svými publikacemi *Už dlouho nejel žádný vlak* z roku 1999 o historii železnic právě v těchto regionech, *Vlakopis Lužický* z roku 2004 o tratích v Lužických horách či *Severočeská transversálka* z roku 2008 hovořící zejména o trati Řetenice – Liberec. Všechny jeho publikace jsou velice čtivě psané, čemuž napomáhá určitě jejich populárně-naučná forma, avšak mnohdy se v nich můžeme setkat s různými nepřesnostmi především v legislativě, historických úvahách apod. Na druhou stranu z hlediska dopravy jsou tratě popsány velice zdařile, a ačkoliv tyto knihy obecně obsahují chyby, tak si jich musíme vát, a žádný z badatelů by se jim

neměl vyhýbat, neboť se jedná o průkopnická díla v regionálním bádání v daném směru, která svou váhu určitě mají.

Výše zmíněná literatura se zabývá obecně železnicí či místním regionem, avšak v žádné z nich se nedovíme nic výrazně bližšího o svorsko-jablonské trati. Maximálně se jedná o několik málo zmínek o jejím založení a zrušení, popř. u Zdeňka Šindlaueru se můžeme také setkat s několika skrovnými informacemi o provozu na ní. O její stavbě a historii vůbec však nijak podrobněji žádná z kapitol těchto knih nehovoří, natož aby k tomuto tématu existovala jakákoliv literatura.

11 Závěr

Tato práce je souhrnným dílem o výstavbě svorsko-jablonské dráhy s přihlédnutím k mnoha příčinným faktorům, průběhu stavby samotnému a poukazující například mimo jiné na působení legislativy v praxi, především koncesního nařízení č. 238/1854 říšského zákoníku a zákona č. 30/1878 říšského zákoníku, tedy na průběh vyvlastňování pozemků, politických pochůzek, technicko policejních zkoušek apod.

Samotná stavba železnice byla rozdělena do dvou fází, Svor – Cvikov v letech 1884–1886 a Cvikov – Jablonné v Podještědí v letech 1904–1905. Trať měla sloužit k lepšímu spojení Děčín – Liberec, a především k zvýšení výnosů na hlavní trati Bakov nad Jizerou – Rumburk, tedy i k rozvoji průmyslu v této oblasti. Právě z tohoto důvodu nebyla nakonec trať vedena ze Cvikova do Jablonného v Podještědí přímo, jak se nejprve uvažovalo, avšak přes Lindavu kvůli naléhání firmy *Carl Grohmann & Söhne*, tedy z důvodu dalšího zvýšení příjmů z nákladní dopravy. Při budování tratě se ovšem BNB musela vyrovnávat s mnohými nepříjemnostmi, jako byly spory s majiteli pozemků, jež se měly vyvlastnit (například vleklý spor s baronem Johannem Moritzem Liebiegem dopadnuvší pro něj nepříznivě), dohady s majiteli budov, které překáží železnici v cestě, a tak se musely zbourat (například zeleninová zahrada u domu čp. 182 Antona Würfela v Lindavě nebo záchod, prasečí chlév a pec u domu Augusta Kindermanna na parcele číslo 851/2 v Kunraticích u Cvikova) či řešení napojení dráhy na existující stanici ATE v Jablonném v Podještědí, jehož výsledkem byla dohoda o vyhrazení severozápadního okraje nádražního areálu pro BNB, čtvrté koleje pro osobní a šesté pro nákladní dopravu, přičemž tato společnost musela ročně hradit nájem ve výši 2.260,- korun. Stanice na této trati vznikly ve všech významných centrech, kde se předpokládalo určité profitování z nákladní dopravy, tj. ve Cvikově, Lindavě a Kunraticích u Cvikova. Obyvatelé z tohoto regionu ovšem ještě žádali zřízení dvou osobních zastávek, a to *Horní Kunratice* a *Heřmanice v Podještědí*, přičemž první zmiňovanou BNB zamítla jako neopodstatněnou a druhou vybuďovala.

Práce též popisuje stavby na ní vybudované a snaží se je zařadit do dobového kontextu stavitelství, zejména přijímací budovy, které byly stavěny v několika etapách. Nejstarší a zároveň nejnovější byla stavba ve Svoru – nejprve roku 1868 vztyčená dle typu „Okna“ od Ing. Josefa Pavlovského, a roku 1924 místo ní vystavěná budova ve stylu geometrické moderny od Dr. Adolfa Liebschera. Cvikovská nádražní přijímací budova vzniklá roku 1886 vycházela z projektů Ing. Františka Hüttla typ „Stručnice“

a typ „Šluknov“, a zbylé stavby v Lindavě a Kunraticích u Cvikova pak roku 1904 dle Ing. Karla Kirschnera jako typ „Lindava“. Absolutní výjimku na dráze tvořila budova jablonského nádraží díky své příslušnosti ke společnosti ATE, jež vznikla roku 1900 podle návrhu Dr. Hermanna Roscheho vycházející z typu „Litoměřice“ od architektů Kircheisla a Reinöhla.

Kromě tohoto práce také nastiňuje následný provoz na svorsko-jablonské dráze, avšak jen velice skromně, přičemž by si toto téma zasloužilo určitě další zpracování. Za určitý přínos lze také považovat soupis nerealizovaných projektů v okolí kytěné železnice a jejich stručná historie. Jedná se o tratě Česká Lípa – Radvanec – Cvikov – Rumburk, Česká Lípa – Zákupy – Cvikov – Liberec, Dobranov – Liberec, Cvikov – Liberec, Cvikov – Johns Dorf, Kamenický Šenov – Brniště – Lindava, Jablonné v Podještědí – Třitava či Jablonné v Podještědí – Rumburk.

Původním záměrem práce bylo vytvořit celkový souhrn historie svorsko-jablonské dráhy od dob stavby po její zánik, avšak jak již bylo zmíněno v úvodu, tak během heuristiky se ukázalo, že by dílo nabylo nebývalých rozměrů, pročť od tohoto bylo upuštěno a práce se tak zabývá pouze stavbou železnice. Dále by bylo možné zařadit mezi nesplněné cíle řádný rozbor všech staveb na trati, neboť jej nebylo možné mnohdy učinit z důvodu časté absence projektové dokumentace staveb či navíc pro jejich nynější neexistenci. Z podobného důvodu, tedy absence archiválií, nebylo možné ani podrobněji popsat první etapu stavby, tj. úsek Svor – Cvikov, kde bylo možné dohledat jen velmi málo informací, které byly ke všemu kusé. Samotné skutečnosti z úředních dokumentů nacházejících se v archivních fondech byly doplněny dobovými periodiky a v jednom případě i výpovědí pamětníků.

Během tvorby této závěrečné práce bylo nutno překonat několik překátek. Kromě absence archiválií se jednalo především o překlad odborných výrazů, které se mnohdy nenacházely ani ve starších oborových slovnících či podávaly takové vysvětlení, jehož výklad činil problémy i mnohým současným technikům, kteří byli tvorbě této práce nápomocni.

Výsledky tohoto bádání by bylo vhodné do budoucna dále rozvinout a využít je k propagaci tématu svorsko-jablonské dráhy na veřejnosti, neboť se pomalu, ale jistě vytrácí, a to nejen z místního povědomí.

12 Seznam použitých zkratek

Zkratky železničních společností.....	<i>viz příloha číslo 03</i>
AČD.....	Archiv Českých drah
AM.....	Archiv města
apod.....	a podobně
arch.....	architekt
ATE.....	společnost Ústecko-teplické dráhy
atp.....	a tak podobně
BNB.....	Česká severní dráha
c. k.....	císařsko-královský
c. a k.....	císařský a královský
Cv.....	Cvikov
č.....	číslo
čp.....	číslo popisné
ČSD.....	Československé dráhy
dr.....	doktor
ev. č.....	evidenční číslo
in. č.....	inventární číslo
ing.....	inženýr
JUDr.....	doktor práv
JvP.....	Jablonec v Podještědí
k.....	karton
K.....	korun (rakouských)
Kč.....	korun českých
Kč.....	korun
km.....	kilometrů
km/h.....	kilometrů za hodinu
KSČ.....	Komunistická strana Československa
MD.....	místní dráha
m.....	metrů
m ²	metrů čtverečních
m ³	metrů krychlových
n. p.....	národní podnik

NA.....	Národní archiv
nar.	narozen/a
odd.	oddělení
OÚ.....	okresní úřad
OZ.....	okresní zastupitelstvo
pč.....	parcelní číslo
popř.	popřípadě
resp.....	respektive
reř.	reřie
roz.	rozená
s.	strana
s.	signatura
Sb.	sbírky
SOkA	Státní okresní archiv
tj.....	tak jinak
vid.	viděno
zn.....	značka

13 pramenů a literatury

13.1 Prameny

- Archiv Českých drah akciová společnost, Praha-Libeň
 - fond Česká severní dráha
 - in. č. 24, s. 8424, k. 43, Projekt trati Česká Lípa – Liberec, 1887
 - in. č. 24, s. 11722, k. 43, Protokoly z pochůzky projektované trati Česká Lípa – Liberec, 1887
 - in. č. 26, s. 20974, k. 49, Protokoly schůzky o projektu MD Mimoň – Český Dub – Hodkovice nad Mohelkou, 1889
 - in. č. 26, s. 23474, k. 49, Dráha Česká Lípa – Mimoň, vyúčtování
 - in. č. 26, s. 23608, k. 49, Dráha Česká Lípa – Mimoň, souhrnné vyúčtování
 - in. č. 26, s. 25777, k. 49, Trať Svor – Cvikov
 - in. č. 29, s. 10926, k. 55, Vyvlastnění pozemků ve Svoru a okolí, 1892
 - in. č. 29, s. 11835, k. 55, Souhrnný stav BNB, 1892
 - in. č. 29, s. 28053, k. 56, Pozemky Cvikov 1887–1889, 1892
 - in. č. 30, s. 24521, k. 59, Výkup pozemků ve Cvikově, 1893
 - in. č. 30, s. 26236, k. 59, Tarify a podmínky přepravy
 - in. č. 31, s. 6421, k. 61, Účetní uzávěrka za rok 1891
 - in. č. 31, s. 18622, k. 61, Úprava stanov BNB apod., 1893
 - in. č. 36, s. 4460, k. 75, Připojení stanice Cvikov na vodovod, 1899
 - in. č. 36, s. 15598, k. 75, Trať Cvikov – Jablonné v Podještědí, trasovací komise, 1899
 - in. č. 40, s. 23542, k. 96, Jednání o MD Cvikov – Jablonné v Podještědí, 1903
 - in. č. 41, s. 35715, k. 105, Koncese MD Cvikov – Jablonné, 1899–1904
 - in. č. 41, s. 38038, k. 105, Stanice Jablonné v Podještědí, 1904
 - in. č. 42, s. 12212, k. 109, Vyrovnání s Franzem Göttlichem, 1904
 - in. č. 42, s. 17217, k. 109, úprava přejezdu 5,2–3 km, 1905
 - in. č. 42, s. 24365, k. 109, úprava přejezdů na MD Cvikov – Jablonné, 1905
 - in. č. 42, s. 28146, k. 109, drenáž e v Kunraticích u Cvikova, 1905
 - in. č. 42, s. 28157, k. 109, Vydání provizorního povolení lokomotivního provozu na MD Jablonné – Cvikov, 1905

- in. č. 42, s. 29672, k. 110, Návrh provozního řádu MD Cvikov – Jablonné v Podještědí, 1905
 - in. č. 42, s. 30124, k. 110, Oznámení o zahájení provozu MD Cvikov – Jablonné v Podještědí, 1905
 - in. č. 42, s. 31884, k. 110, Protokol TPZ MD Cvikov – Jablonné v Podještědí, 1905
 - in. č. 42, s. 31895, k. 110, Vyúčtování stavby MD Cvikov – Jablonné v Podještědí od firmy F. Schön a synové, 1905
 - in. č. 43, s. , k. 113, drenáže u Nového Falkenburka a seznam nájemníků v Kunraticích u Cvikova
 - in. č. 43, s. 13050, k. 113, Cvikov – Jablonné, přejezd v km 5,8 - 9, 1906
 - in. č. 43, s. 14952, k. 113, Uhelná skladiště ve stanicích Lindava a Kunratice u Cvikova, 1906
 - in. č. 43, s. 14953, k. 113, Drenáž pozemku č. 1034/4
 - in. č. 43, s. 15552, k. 113, Přidělování popisných čísel budovám ve stanici Jablonné, 1906
 - in. č. 43, s. 18916, k. 113, MD Cvikov – Jablonné, 1906
 - in. č. 43, s. 20308, k. 114, Nájmy pozemků u MD Cvikov – Jablonné, 1906
 - in. č. 43, s. 23072, k. 114, Skladiště ve stanici Cvikov, 1906
 - in. č. 43, s. 23509, k. 114, Meliorační zásahy v obvodu MD Cvikov – Jablonné, 1906
 - in. č. 43, s. 33664, k. 114, Smlouva s ATE ve stanici Jablonné, 1906
 - in. č. 44, s. 10117, k. 117, Propustky pod tratí u stanice Jablonné, 1907
 - in. č. 44, s. 10398, k. 117, Ujetí svahu v Kunraticích u Cvikova, 1907
 - in. č. 52, s. 7 - odd. III, k. 161, Stavba nové staniční budovy ve Svoru, 1915
 - fond Sběrka stavebních dokumentů Ředitelství státních drah Hradec Králové
 - in. č. 1316, zn. LVI-47a, k. 493, Jablonné v Podještědí – výstupní elaborát, 1899–1923
 - in. č. 1316, zn. LVI-47b, k. 493, Stanice Jablonné v Podještědí, 1901–1929
 - in. č. 1649, zn. C5, s. XLI-5 1, k. 674, ŘSD HK mapy, 1913–1938
 - in. č. 1650, zn. C5a, k. 674, Normy, 1927–1942
 - in. č. 1659, s. 1739, k. 679, Lovosice – Liberec, fotografie, 1896
- Státní okresní archiv Česká Lípa
- fond Archiv města Jablonné v Podještědí

- in. č. 158, ev. č. 63, k. 9, Kniha záznamů o udělených koncesích a o povolení k provozu ťivností a podniků, 1895–1922
 - in. č. 159, ev. č. 64, bal. 7, Stavební protokoly, 1905–1910
 - in. č. 187, ev. č. 5, k. 12, Stavební spisy, 1876–1911
 - in. č. 194, ev. č. 5, k. 12, Dva polohopisné plány, 1902
 - in. č. 195, ev. č. 5, k. 12, Polohopisné plány města, 1895–1907
 - in. č. 196, ev. č. 5, k. 12, Polohopisný plán města, 1901
 - in. č. 198, ev. č. 6, k. 13, Spisy kolem zamýšlené stavby lokálky Mnichovo Hradiště – Český Dub, Jablonné v Podještědí – Cvikov a kolem stavby tratě Liberec – Ústí nad Labem – Teplice, 1870–1908
 - in. č. 268, ev. č. 9, k. 16, Agenda dopravní komise, 1905–1911
 - in. č. 303, ev. č. 10, k. 17, Jednání s dráhou o pozemcích patřících hřbitovu, 1905
 - in. č. 321, ev. č. 11, k. 18, Nájem a prodej obecních pozemků, 1852–1915
- fond Okresní úřad Jablonné v Podještědí
- in. č. 113, s. 11 ⁵³/₃...898, k. 48, Ťelezniční a silniční doprava – oběťník a instrukce, 1852–1934
 - in. č. 113, s. 11 ⁵³/₂...758, k. 48, Ťelezniční neštěstí a přestupky, 1871–1913
 - in. č. 113, s. 11 ⁵³/₄₈, k. 50, Stavba ťeleznice ve Svoru, majetkoprávní řízení, 1875–1878
 - in. č. 113, s. 11 ⁵³/₆₄, k. 50, Ťelezniční výbor v Jablonném v Podještědí, 1876–1882
 - in. č. 113, s. 11 ⁵³/₈₁, k. 50, Seznam znalců pro stavbu ťeleznic na okrese, 1878–(1889)
 - in. č. 113, s. 11 ⁵³/₁₄₇, k. 50, Stavba dráhy Česká Lípa – Liberec, 1869–1873
 - in. č. 113, s. 11 ⁵³/₁₆₃, k. 50, Spojení TKPE a BNB, 1882–1883
 - in. č. 113, s. 11 ⁵³/₁₇₂, k. 50, Grafikony, jízdní řády BNB, 1895
 - in. č. 113, s. 11 ⁵³/₁₈₀, k. 50, Přípravné jednání ke stavbě ťeleznice Svor – Cvikov, 1884–1885
 - in. č. 113, s. 11 ⁵³/₂₁₈, k. 50, Přípravné jednání ke stavbě ťeleznice Svor – Cvikov (majetkoprávní záleťitosti, komise, pochůzkové zprávy), 1885–1891

- in. č. 113, s. 11 ⁵³/₂₃₂, k. 51, Stavba ťeleznice Svor – Cvikov, 1886
- in. č. 113, s. 11 ⁵³/₄₀₈, k. 51, Jednání o stavbě trati Cvikov – Sasko, 1890–1892
- in. č. 113, s. 11 ⁵³/₅₀₄, k. 51, Stavba ťeleznice Česká Lípa – Liberec, 1896–1935
- in. č. 113, s. 11 ⁵³/₆₁₂, k. 52, Stavba ťeleznice Cvikov – Jablonné v Podještědí (majetkoprávní záležitosti, změny na ťelezničních zařizenech), 1903–1928
- in. č. 113, s. 11 ⁵³/₈₀₅, 862, k. 52, Ťelezniční tarify, 1920–1928
- fond Archiv obce Svor
 - in. č. 7, k. 2V, Parcelní kniha, 1905
- fond Archiv města Cvikov
 - in. č. 11, k. 4, Zápisy ze schůzí městského výboru a městské rady, (1874) 1876–1885
 - in. č. 12, k. 1V, Zápisy ze schůzí městského výboru a městské rady, 1885–1889
 - in. č. 15, k. 2V, Zápisy ze schůzí městského výboru a městské rady, 1904–1913
 - in. č. 26, k. 5, Zápisy ze schůzí městského výboru a městské rady, 1903–1907
 - in. č. 72, k. 13, Stavba ťeleznice přes Cvikov (vodní potrubí, jednání podílníků), 1867–1936
 - in. č. 91, s. ⁶¹⁴/₁, k. 23, Stavba jeřábu na nádraží, 1944
- fond Okresní zastupitelstvo Cvikov
 - in. č. 116, k. 27, Veřejné stavby, komunikace – dráhy, 1886–1900
 - in. č. 117, k. 27, Čtvrté a páté zasedání českého sněmu 1889 o zvelebení ťeleznice, 1889
 - in. č. 118, k. 27, Dráha Cvikov – Janovice, 1891–1911
 - in. č. 119, k. 27, Dráha Cvikov – Janovice, 1891–1911
 - in. č. 123, k. 29, Stížitosti na stavby, 1852–1925
- Národní Archiv Praha-Chodovec
 - fond Ředitelství císařských soukromých a rodinných statků v Praze, inv. č. 646, k. 1563, stavba vleček, 1848–1914

13.1.1 Vydané prameny

- Deutsch Gabel und Umgebung, Verlag der Genossenschaft der Kalk- und Schankwitets von Deutsch Gabel, Deutsch Gabel, 1908
- Bauer, Curt: Einige Worte über die Nothwendigkeit schmalspuriger Straßenbahnen, Wien 1899, Druck von C. Bergmann & Comp. in Wien.
- Hantschel, Franz: Heimatkunde des politischen Bezirke Böhmisches Leipa, Selbstverlage Johann Künstler, Česká Lípa, 1912
- Reichenberger Zeitung 1887–1912
- Abwehr 1912–1913
- Úřední list Pražských novin 1889–1903

13.2 Literatura

- Bauer, Zdeněk: Stavební podnikatelé minulosti, 3. část seriálu, Stavební ruch se stěhuje k vodě, in: Zakládání, časopis Zakládání staveb, a.s., ročník XXIII, číslo 3/2011, vyšlo 4. 11. 2011, str. 4–5.
- Bělina, Pavel – Borovička, Michael – Kaše, Jiří – Kučera, Jan P.: Velké dějiny země Koruny české XII.a, Paseka, Praha 2012
- Beran, Lukáš – Valchářová, Vladislava: Industriál Libereckého kraje, Technické stavby a průmyslová architektura, ČVUT VCPD, Praha 2007
- Böhmová, Hedva: Včerejšek a dnešek České severní dráhy, in: Železničář, číslo 10/1970
- Bufe, Siegfried – Schröpfer, Heribert: Eisenbahnen im Sudetenland, Nakladatelství Bufe, Egglham 1991
- Cuhra, Jaroslav a kol.: České země v evropských dějinách, 4. díl, Paseka, Praha 2006
- Fridrich, Karel: Železniční stavby 1, ČVUT, Praha 2008
- Hlavačka, Milan: Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce, Academia, Praha 1990
- Jelen, Miroslav: Zrušené železniční tratě v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, Dokořán, Praha 2009
- Kolektiv autorů: Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, Libri, Praha 2001, I. díl

- Krejčířík, Mojmír: Česká nádraží, III. díl – 1. část, Dopravní literatura, Litoměřice 2009
- Krejčířík, Mojmír: Česká nádraží, III. díl – 2. část, Dopravní literatura, Litoměřice 2009
- Krejčířík, Mojmír: Po stopách našich železnic, Nakladatelství dopravy a spojů, Praha 1991
- Krejčíříková, Hana: Železniční stavby – doplňkové skriptum, ČVUT, Praha 2008
- Krejčíříková, Hana: Železniční stavby 2, ČVUT, Praha 2011
- Kubát, Bohumil – Trešl, Ondřej: Stavby kolejové dopravy, ČVUT, Praha 2008
- Plášek, Otto: Železniční stavby – železniční spodek a svršek, CERM, Brno 2004
- Schreier, Pavel: Velké postavy našich železnic, Mladá fronta, Praha 2012
- Schubert, Ferdinand: Stavby v blízkosti dráhy – Požární prostor a požární pásmo, Technické knihkupectví a nakladatelství, Praha 1948
- Smejkal, Ladislav: Historie a současnost podnikání na Českolipsku, Městské knihy, Tehušice 2009
- Šindlauer, Zdeněk: Severočeská transversálka, Malkus, Praha 2008
- Šindlauer, Zdeněk: Už dlouho nejel žádný vlak, END, Česká Lípa 1999
- Šindlauer, Zdeněk: Vlakovis Lužický, K-Report, Praha 2004
- Štěpán, Miloslav: Přehledné dějiny československých železnic 1824–1948, Dopravní nakladatelství, Praha 1958
- Vursta, Pavel: Historie železniční dopravy v Libereckém kraji 1859–2009, Liberecký kraj, Liberec 2009

13.3 Internetové zdroje

- Kunt, Miroslav: Vedlejší (regionální) dráhy – problémy vzniku, in: Železnice & Historie [online], aktualizováno 2. 12. 2010 [vid. 9. 11. 2014], dostupné z: <http://www.archiv.kvalitne.cz/studie/lokalky>
- Böhmsche Nordbahn, in: WIKIPEDIA – Die freie Enzyklopädie [online], aktualizováno 30. 7. 2014 [vid. 16. 1. 2015], dostupné z: http://de.wikipedia.org/wiki/Böhmsche_Nordbahn
- Zahradník, Jiří: Ještěkův kolos je díl nejstaršího českého mostu, in: Kolejová, [vid. 26. 3. 2015], dostupné z: <http://www.kolejova.cz/archiv/historie2>

- Historie, in: České dráhy, a. s. [online], aktualizováno 2008 [vid. 5. 2. 2015], dostupné z: <http://www.ceskedrahy.cz/skupina-cd/historie>

13.4 Filmové zdroje

- Rodinné trampoty oficiála Tříšky (rež. Josef Mach, 1949)
- Plavci v pohádce (rež. Pavel Vantuch, 1980)

14 Seznam příloh

- č. 1: Seznam místních jmen
- č. 2: Seznam názvů úřadů, ministerstev aj.
- č. 3: Seznam klíčových železničních společností
- č. 4: Seznam klíčových zákonů a nařízení
- č. 5: Mapa – Železniční trať Svor – Jablonné v Podještědí v letech 1905–1973
- č. 6: Mapa – Železniční trať Svor – Jablonné v Podještědí v letech 1905–1973 (zasazení do krajinného reliéfu)
- č. 7: Výškový profil železniční trati Svor – Jablonné v Podještědí
- č. 8: Soubor map – Poloha dráhových staveb na svorsko-jablonské trati
- č. 9: Soubor map – Stabilní katastr se zákresem svorsko-jablonské trati
- č. 10: Majetek společnosti BNB
- č. 11: Říšský zákoník pro rok 1908 (O zestátnění BNB)
- č. 12: Návrh spojení Prahy a Dráždan
- č. 13: Zákon č.30/1878 říšského zákoníku
- č. 14: Soupis vyvlastněných pozemků na katastrálních územích Svor a Cvikov pro účel stavby tratě Svor – Cvikov ze dne 14. června 1887
- č. 15: Protokol z pochůzky tratě Svor – Cvikov ze dnů 23. a 29. srpna 1885
- č. 16: Jízdní řád pro trať Svor – Cvikov z roku 1886
- č. 17: Plán cvikovského nádraží z roku 1944
- č. 18: Plán zavedení vodovodu do cvikovské přijímací budovy roku 1898
- č. 19: Paušály za využití vodních zdrojů z 3. března 1898 ve Cvikově
- č. 20: Seznam podnikatelů v Lindavě a soupis jejich exportu pro rok 1903
- č. 21: Návrh podoby jablonského nádraží z roku 1904 od ATE
- č. 22: Plán jablonského nádraží z roku 1904
- č. 23: Návrh napojení trati BNB k jablonskému nádraží z roku 1904 od ATE
- č. 24: Návrh podoby jablonského nádraží při společném užívání BNB a ATE z roku 1905
- č. 25: Protokol z pochůzky Cvikov – Jablonné v Podještědí ze dnů 12. a 15. dubna 1904
- č. 26: Seznam znalců pro stavbu železnic v okresech Liberec a Česká Lípa uveřejněný v Amstblatt zur Prager Zeitung č. 20 ze dne 24. 1. 1889

- č. 27: Seznam vlastníků, jimž měly být vyvlastněny pozemky pro účely stavby tratě Cvikov – Jablonné v Podještědí
- č. 28: Protokol z pochůzky Jablonné v Podještědí ze dne 6. dubna 1905
- č. 29: Seznam vyvlastněných pozemků v katastru Jablonné v Podještědí z 6. 4. 1905
- č. 30: Seznam vyvlastněných pozemků v katastru obce Velký Valtinov z 16. 4. 1904
- č. 31: Seznam nájemníků u předaných cest v katastru města Cvikov z roku 1904
- č. 32: Seznam nájemníků u předaných cest v katastru obce Kunratice u Cvikova z roku 1904
- č. 33: Výkaz stavebních prací firmy Franz Schön & Söhne na lindavském nádraží ze dne 9. srpna 1905
- č. 34: Výkaz stavebních prací firmy Franz Schön & Söhne na kunratické nádraží ze dne 9. srpna 1905
- č. 35: Odhad ceny úprav na jablonském nádraží hrazených společnostmi BNB z roku 1904
- č. 36: Výkaz stavebních prací provedených na nádraží v Jablonném v Podještědí firmou Franz Schön & Söhne pro společnost BNB z roku 1905
- č. 37: Úprava Svitavky pod příhradovým mostem v Kunraticích u Cvikova z roku 1905
- č. 38: Protokol o sesunutí svahu u domu čp. 851-2 v Kunraticích u Cvikova roku 1905
- č. 39: Mapa prováděných drenáží v polích za Kunraticemi u Cvikova roku 1905
- č. 40: Mapa prováděných drenáží v okolí rybníku Valcha roku 1905
- č. 41: Výkaz prací provedených na MD Cvikov – Jablonné v Podještědí firmou Franz Schön & Söhne pro společnost BNB z 9. 8. 1905
- č. 42: Výkaz prací provedených na MD Cvikov – Jablonné v Podještědí firmou Franz Schön & Söhne pro společnost BNB z 16. 8. 1905
- č. 43: Výkaz prací provedených na MD Cvikov – Jablonné v Podještědí firmou Franz Schön & Söhne pro společnost BNB z 19. 9. 1905
- č. 44: Jízdní řád pro trať Svor – Jablonné v Podještědí z roku 1905
- č. 45: Snímky z filmu Rodinné trampoty oficiála Tříšky
- č. 46: Akcie BNB

- č. 47: Pečeť BNB
- č. 48: Mapa tratí BNB z cca 1900
- č. 49: Úprava přejezdu u kunratického nádraží roku 1904
- č. 50: Terénní úpravy mezi obcemi Kunratice u Cvikova a Heřmanice v Podještědí roku 1906
- č. 51: Terénní úpravy v lese před Heřmanicemi v Podještědí roku 1906
- č. 52: Připojení svorské nádražní přijímací budovy na nový vodovod roku 1898
- č. 53: Návrh podoby jablonského nádraží od ATE z roku 1899
- č. 54: Základní typy příhradových mostů
- č. 55: Typy propustků na svorsko-jablonské trati
- č. 56: Vývoj budov BNB
- č. 57: Vývoj budov ATE
- č. 58: Proměny přijímací budovy ve Svoru
- č. 59: Přijímací budova ve Cvikově
- č. 60: Přijímací budova v Kunraticích u Cvikova
- č. 61: Přijímací budova v Jablonném v Podještědí
- č. 62: Náskres uhelného skladiště v Lindavě z roku 1905
- č. 63: Náskres nerealizovaného uhelného skladiště v Kunraticích u Cvikova z roku 1905
- č. 64: Náskres uhelného skladiště v Kunraticích u Cvikova z roku 1905
- č. 65: Plány svorského přecladiště z roku 1915
- č. 66: Stavební plány uhelného skladu BNB v Jablonném v Podještědí z roku 1905
- č. 67: Příklad typologie remíz a vodáren BNB
- č. 68: Stavební plány remízy BNB v Jablonném v Podještědí z roku 1905
- č. 69: Soubor fotografií současného stavu svorsko-jablonské trati

Příloha č. 1: Seznam místních jmen

Český název	Německý název	Český ekvivalent užívaný do roku 1945
Bakov nad Jizerou	Backofen an der Iser	Bakov (nad Jizerou)
Bělá pod Bezdězem	Weißwasser	Bělá pod Bezdězem / Bělá v Čechách
Benešov nad Ploučnicí	Bensen am Polzen	Benešov (nad Ploučnicí)
Boberský potok	Boberbach	Bobrovský potok
Bohumín	Oderberg	Bohumín
Bořůvka	Götzdorf	Bořůvka
Brniště	Brims	Brniště
Brno	Brünn	Brno
Břeclav	Lundenburg	Břeclava
Cvikov	Zwickau	Cvikov v Čechách
Čakovice	Tschakowitz	Čakovice
Česká Kamenice	Böhmisch Kamnitz	Česká Kamenice
Česká Lípa	Böhmisch Leipa	Česká Lípa
Česká Třebová	Böhmisch Trübau	Česká Třebová
Česká Ves	Böhmischdorf	Česká Ves
České Budějovice	Böhmisch Budweis	České Budějovice
Český Dub	Böhmisch Aicha	Český Dub
Dejvice	Dejwitz	Dejvice
Dobranov	Dobern bei Böhmisch Leipa	Dobranov u České Lípy
Dolní Cetno	Unter Zetno	Dolní Cetno
Dolní Světlá v Podještědí	Nieder Lichtenwalde	Dolní Světlá
Dráţďany	Dresden	Dráţďany
Drnovec	Klein Grün	Drnovec
Harta	Hartau	Harta
Heřmanice v Podještědí	Hermsdorf	Heřmanice
Heřmanický potok	Sandbach	Písečný potok
Hlemýţdí	Schneckendorf	Hlemýţdí
Hodkovice nad Mohelkou	Liebenau	Hodkovice
Horní Jindřichov	Ober Hennersdorf	Horní Jindřichov
Horní Police	Ober Politz	Horní Police

Horní Růžodol	Ober Rosenthal	Horní Růžodol
Hradec Králové	Königgrätz	Hradec Králové
Hrádek nad Nisou	Grottau	Hrádek nad Nisou
Chabařovice	Karbitz	Chabařovice
Chomutov	Komotau	Chomutov
Chotětov	Kuttenthal	Chotětov
Chotovice	Bad Kottowitz	Lázně Chotovice
Chrastava	Kratzau	Chrastava
Chřibská	Kreibitz	Chřibská
Jablonné v Podještědí	Deutsch Gabel	Německé Jablonné
Janovice	Johannesdorf	Janovice
Jedlová	Telle	Jedlová
Jestřebí	Habstein	Jestřebí / Jestřábí
Jiřetín pod Jedlovou	Sankt Georgenthal	Svatý Jiřetín
Jiříkov	Georgswalde	Jiříkov
Kamenický Šenov	Steinschönau	Kamenický Šenov
Karlovy Vary	Karlsbad	Karlovy Vary
Strážný	Hutberg	Klobouk
Kněžice	Gross Herrndorf	Kněžice
Kralupy nad Vltavou	Kralup an der Moldau	Kralupy nad Vltavou
Krásná Lípa	Schönlinde	Krásná Lípa
Krompach	Krombach	Krompach
Křižany	Kriesdorf	Křižany
Kunratice u Cvikova	Kunnersdorf bei Zwickau	Kunratice v Čechách
Kunratické Domky	Kunnersdorfer Feldhäuser	Kunratické Polní Domky
Lány	Lana	Lány
Liberec	Reichenberg	Liberec
Lindava	Lindenau	Lindava u Cvikova
Linec	Linz	Linec
Lipsko	Leipzig	Lipsko
Litoměřice	Leitmeritz	Litoměřice
Lovosice	Lobositz	Lovosice
Lückendorf	Lückendorf	Vzdušné lázně Lückendorf
Mařenice u Cvikova	Groß-Mergthal	Mařenice

Markvartice	Markersdorf	Markvartice
Markvartice u Děčína	Markersdorf	Markvartice
Mikulášovice	Nixdorf	Mikulášovice
Mimoň	Niemes	Mimoň
Mlýny	Hüllemühl	Mlýny
Mnichov	München	Mnichov
Mnichovo Hradiště	Münchengrätz	Hradiště nad Jizerou
Most	Brüx	Most
Neratovice	Neratowitz	Neratovice
Nová Huť	Glaserhütte	Sklářská Huť
Nové Zákupy	Neu Reichstadt	Nové Zákupy
Novina	Neuland	Novina
Nový Bor	Haida	Bor v Čechách
Nový Falkenburk	Neu Falkenburg	Nový Falkenburk
Okna	Woken	Okna u Doks
Olomouc	Olmütz	Olomouc
Opava	Troppau	Opava
Ojvín	Oybin	Ojvín
Pardubice	Pardubitz	Pardubice
Petrovice v Podještědí	Petersdorf	Petrovice
Pihel	Pihl	Pihel
Plavno	Plauen	Plavno
Plzeň	Pilsen	Plzeň
Podmokly	Bodenbach	Podmokly
Polevsko	Blottendorf	Polevsko
Praha	Prag	Praha
Prácheň	Parchen	Prácheň
Prokopská louka	Prokopswiese	Prokopská louka
Radvanec	Rodowitz	Radvanec
Rumburk	Rumburg	Rumburk
Rybniště	Teichstadt	Rybniště
Řetenice	Settenz	Řetenice
Skalice u České Lípy	Langenau	Skalice
Sloup v Čechách	Bürgstein	Sloup
Srní u České Lípy	Rehdörfel	Srní

Staré Splavy	Thammühl	Staré Splavy na Jezeře
Stružnice	Straußnitz	Stružnice
Svitavka	Zwittebach	Svitavka / Hamerský potok
Svitavy	Zwitte	Svitava
Svojkov	Schwoika	Svojkov
Svor	Röhrsdorf	Svor
Šidlov	Schiedel	Šidlov
Šluknov	Schluckenau	Šluknov
Teplice	Teplitz	Teplice
Turnov	Turnau	Turnov
Údolí samoty	Lutzengrund / Luziengrund	Cvikovská louka
Ústí nad Labem	Aussig an der Elbe	Ústí nad Labem
Valcha	Walkmühlteich	Valcha
Valy	Schanzendorf	Valy
Varnsdorf	Warnsdorf	Varnsdorf
Velenice	Wellnitz	Velenice
Velký Grunov	Groß Grünau	Velký Grunov
Velký Valtinov	Groß Walten	Velký Valtinov
Veselé	Freudenberg	Veselé pod Rabštejnem
Vídeň	Wien	Vídeň
Zákupy	Reichstadt	Zákupy
Žandava	Bad Schandau	Lázně Žandava
Žitava	Zittau	Žitava

Příloha č. 2: Seznam názvů úřadů, ministerstev aj.

Český název	Německý název	Poznámka
c. k. Centrální komise pro výzkum a zachování uměleckých a historických památek ve Vídni	k. k. Centralcommision für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Wien	památková instituce dohlížející mj. na stavební práce z hlediska archeologie
c. k. generální inspekce předlitavských drah	k. k. Generalinspektion Cisleithanische Eisenbahn	správní odbor na c. k. Ministerstvu železnic
c. k. Ministerstvo obchodu	k. k. Handelsministerium	politický úřad třetí instance
c. k. Ministerstvo obchodu a zemědělství	k. k. Ministerium für Handel und Volkswirtschaft	politický úřad třetí instance
c. k. Ministerstvo vnitra	k. k. Ministerium des Innern	politický úřad třetí instance
c. k. Ministerstvo železnic	k. k. Eisenbahnministerium	politický úřad třetí instance
c. k. okresní hejtmanství Česká Lípa	k. k. Bezirkshauptmannschaft in Böhmisch Leipa	politický úřad první instance
c. k. okresní hejtmanství Jablonné v Podještědí	k. k. Bezirkshauptmannschaft in Deutsch Gabel	politický úřad první instance
c. k. Revírní horní úřad v Kutné Hoře	k. k. Revier-Bergamt in Kuttenberg	úřad spadající pod c. k. Ministerstvo orby
c. k. ředitelství místních drah	k. k. Direktion der Lokalbahnen	správní odbor na c. k. Ministerstvu obchodu
c. k. ředitelství pro Českou severní dráhu	k. k. Direktion für die Böhmisches Nordbahn	správní odbor na c. k. Ministerstvu železnic
c. k. Soukromý rakouský úvěrní ústav pro dopravní podnikání a veřejné půjčky	k. k. privilegierte Österreichische Credit-Anstalt für Handel und Gewerbe	polostátní finanční ústav
c. k. Správa říšských silnic	k.k. Reichsstrassenverwaltung	správní úřad
c. k. Státní zastupitelství	k. k. Statthalterei	politický úřad druhé instance
c. a k. generální důstojnický štáb	k. u. k. General Offiziersstab	odbor na c. a k. Říšském válečném ministerstvu
c. a k. Říšské válečné ministerstvo	k. u. k. Reichs-Kriegs-Ministerium	politický úřad čtvrté instance
Generální ředitelství státních drah	Generaldirektion der k. k. Staatsbahnen	úřad spadající pod c. k. Ministerstvo obchodu
Ministerstvo dopravy ČSR	–	politický úřad nejvyšší instance
Ministerstvo železnic ČSR	–	politický úřad nejvyšší instance

Obchodní a živnostenská komora v Liberci	Handels- und Gewerbekammer in Reichenberg	organizace pro podporu průmyslu, obchodu a živností (poradní orgán c. k. Ministerstva obchodu)
Poslanecká sněmovna Říšské rady	Abgeordnetenhaus Reichsrat	volený zákonodárny orgán
Ředitelství císařských soukromých a rodinných statků v Praze	Direktor der kaiserlichen Privat- und Familienfonds-Güter in Prag	úřad pro správu soukromého majetku Habsburků
Ředitelství státních drah v Hradci Králové	–	správní úřad spadající pod Ministerstvo železnic ČSR
Sudetoněmecká strana	Sudetendeutsche Partei	politická strana
Zemská banka Království českého	Landesbank des Königreiches Böhmen	zemský finanční ústav
Zemský výbor Království českého	Landesausschuss des Königreiches Böhmen	volený orgán druhé instance

Příloha č. 3: Seznam železničních společností

Český název	Originální název	Zkratka
c. k. privilegovaná Buštěhradská železniční společnost	k. k. privilegierte Buschtährader Eisenbahn-Gesellschaft	BEB
c. k. privilegovaná Česká severní dráha	k. k. privilegierte Böhmishe Nordbahn-Gesellschaft	BNB
c. k. privilegovaná Česká západní dráha	k. k. privilegierte Böhmishe Westbahn	BWB
c. k. privilegovaná Dráha císaře Františka Josefa	k. k. privilegierte Kaiser-Franz-Josephs-Bahn	KFJB
c. k. privilegovaná Dráha císařovny Alžběty	k. k. privilegierte Kaiserin Elisabeth-Bahn	KEB
c. k. privilegovaná Jiho-severoněmecká spojovací dráha	k. k. privilegierte Süd-norddeutsche Verbindungsbahn	SNDVB
c. k. privilegovaná Košicko-bohumínská dráha	k. k. privilegierte Kaschau-Oderberger Bahn	KOB
c. k. privilegovaná Rakouská severozápadní dráha	k. k. privilegierte Österreichische Nordwestbahn	ÖNWB
c. k. privilegovaná Severní dráha císaře Ferdinanda	k. k. privilegierte Kaiser Ferdinands-Nordbahn	KFNB
c. k. privilegovaná Společnost státní dráhy	k. k. privilegierte österreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft	StEG
c. k. privilegovaná Turnovsko-kralupsko-pražská dráha	k. k. privilegierte Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn	TKPE
c. k. privilegovaná Ústecko-teplická dráha	k. k. privilegierte Aussig-Teplitzer Eisenbahn	ATE
c. k. Rakouské státní dráhy	k. k. österreichische Staatsbahnen	KkÖStB
c. k. Severní státní dráha	k. k. Nördliche Staatsbahn	–
c. k. Státní dráha	k. k. Staatsbahnen	KkStB
České dráhy, akciová společnost	–	ČD, a. s.
České dráhy, státní organizace	–	ČD, s. o.
Českomoravská dráha	Böhmisch-Mährische Bahn	BMB
Československé státní dráhy	–	ČSD

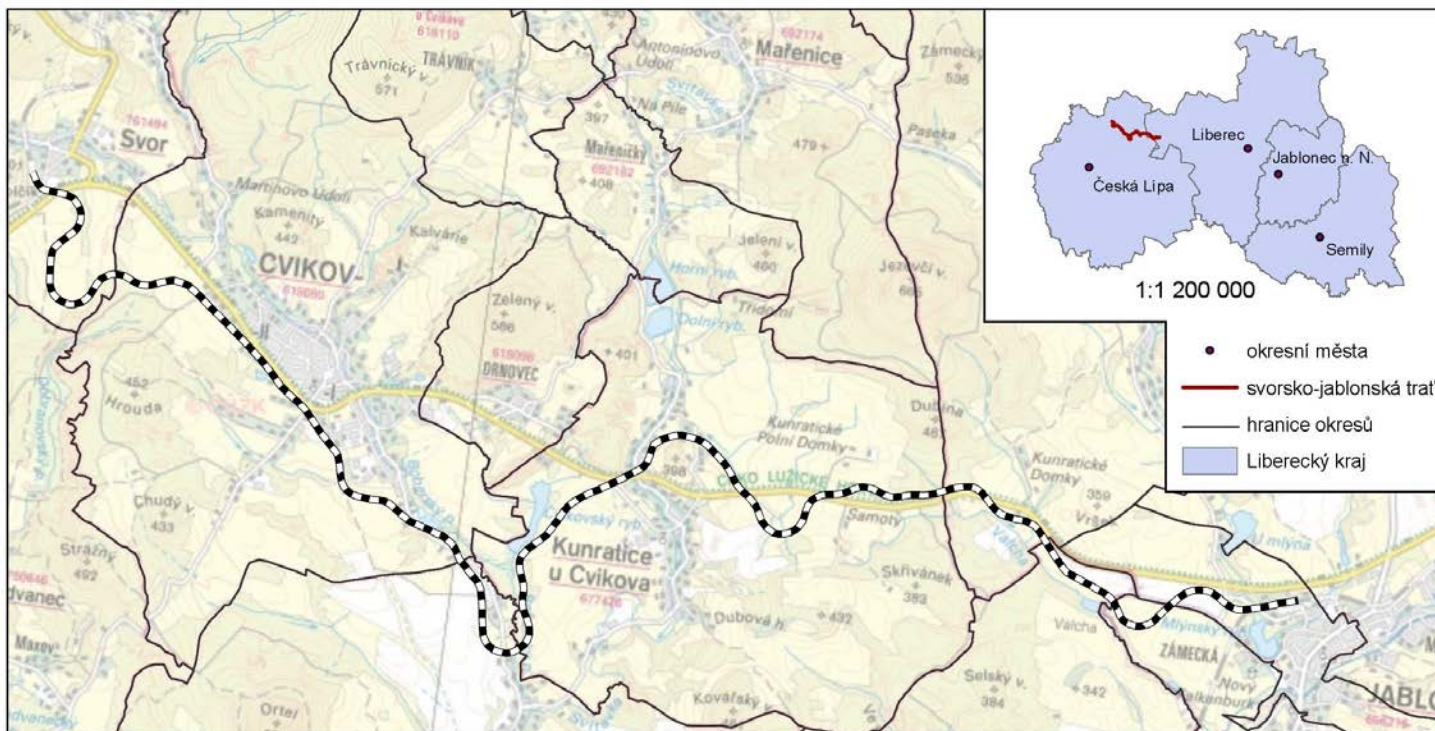
Královské saské státní dráhy	Königlich Sächsische Staatseisenbahnen	SäStB
Německé říšské dráhy	Deutsche Reichsbahn	DR
Rakouská společnost místních drah	Österreichische Lokaleisenbahn- Gesellschaft	ÖLEG
Sasko-česká státní dráha	Sächsisch-Böhmische Staatseisenbahn	–
Železnice Slovenské republiky	Železnice Slovenskej republiky	ŽSR

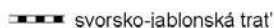

Příloha č. 4: Seznam klíčových zákonů a nařízení

Číslo	Obsah
1/1852 ř. z.	provozní železniční řád
238/1854 ř. z.	koncesní nařízení
130/1875 ř. z.	o technických a hospodářských úlevách pro lokální dráhy
112/1877 ř. z.	sekvestrační zákon
30/1878 ř. z.	o vyvlastňování k účelu stavění železnic a provozování jízdy na nich
56/1880 ř. z.	o úlevách pro místní dráhy
57/1880 ř. z.	o místních drahách
81/1887 ř. z.	novela zákona o zakládání a provozování místních drah
8/1892 z. z.	o zvelebení železnic nižšího řádu
2/1894 ř. z.	novela zákona o drahách nižšího řádu
37/1951 Sb.	o drahách
33/1952 Sb.	nařízení o zřízení ministerstva železnic a o reorganizaci železnic
77/1953 Sb.	nařízení o nové organizaci ministerstev a ústředních orgánů státní správy
295/1972 Sb.	usnesení o rušení neefektivních provozů
625/1992 Sb.	o zániku státní organizace Československé státní dráhy

Příloha č. 5: Železniční trať Svor – Jablonné v Podještědí v letech 1905–1973

ŽELEZNIČNÍ TRATĚ SVOR - JABLONNÉ V PODJEŠTĚDÍ V LETECH 1905-1973



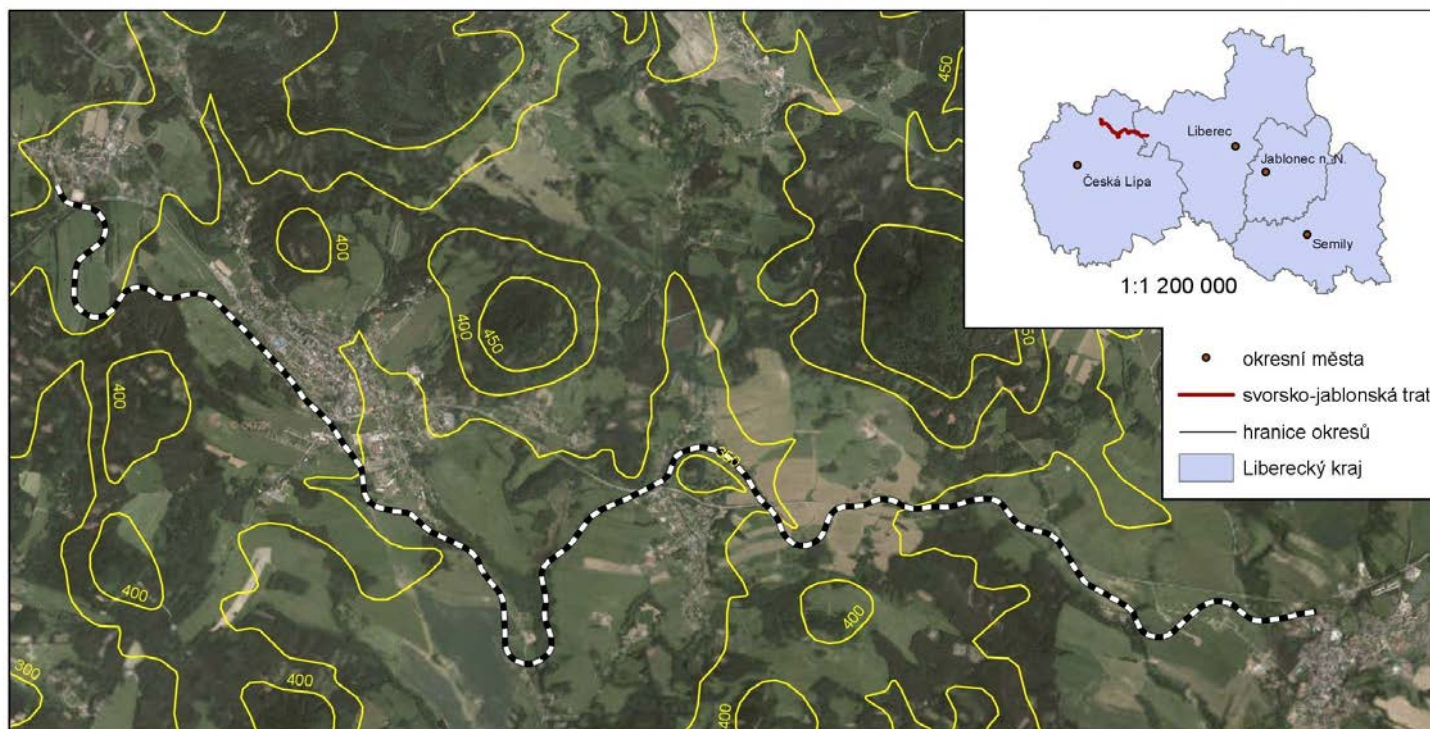
 svorsko-jablonská trať
 katastrální území obcí



Vojtěch HLOUŠEK, Jan RUCZ
 KHI, FP Technická univerzita v Liberci
 Liberec 2015
 S-JTSK_Krovak_EastNorth
 Zdroje dat: Státní okresní archiv Česká Lipa,
 fond Okresní úřad Jablonné v Podještědí, in. č. 113, s. 11 53/612, k. 52,
 Stavba železnice Cvikov – Jablonné v Podještědí, 1903–1928
 Národní geoportál INSPIRE, Základní mapa ČR, [online], [2015-04-16],
 dostupné z: <http://geoportal.gov.cz/web/guest/map>
 ARCDATA PRAHA, ArcCR 500
 Software ESRI ArcGIS 10.0

Příloha č. 6: Železniční trať Svor – Jablonné v Podještědí v letech 1905–1973

ŽELEZNIČNÍ TRATĚ SVOR - JABLONNÉ V PODJEŠTĚDÍ V LETECH 1905-1973 zasazení do krajinného reliéfu



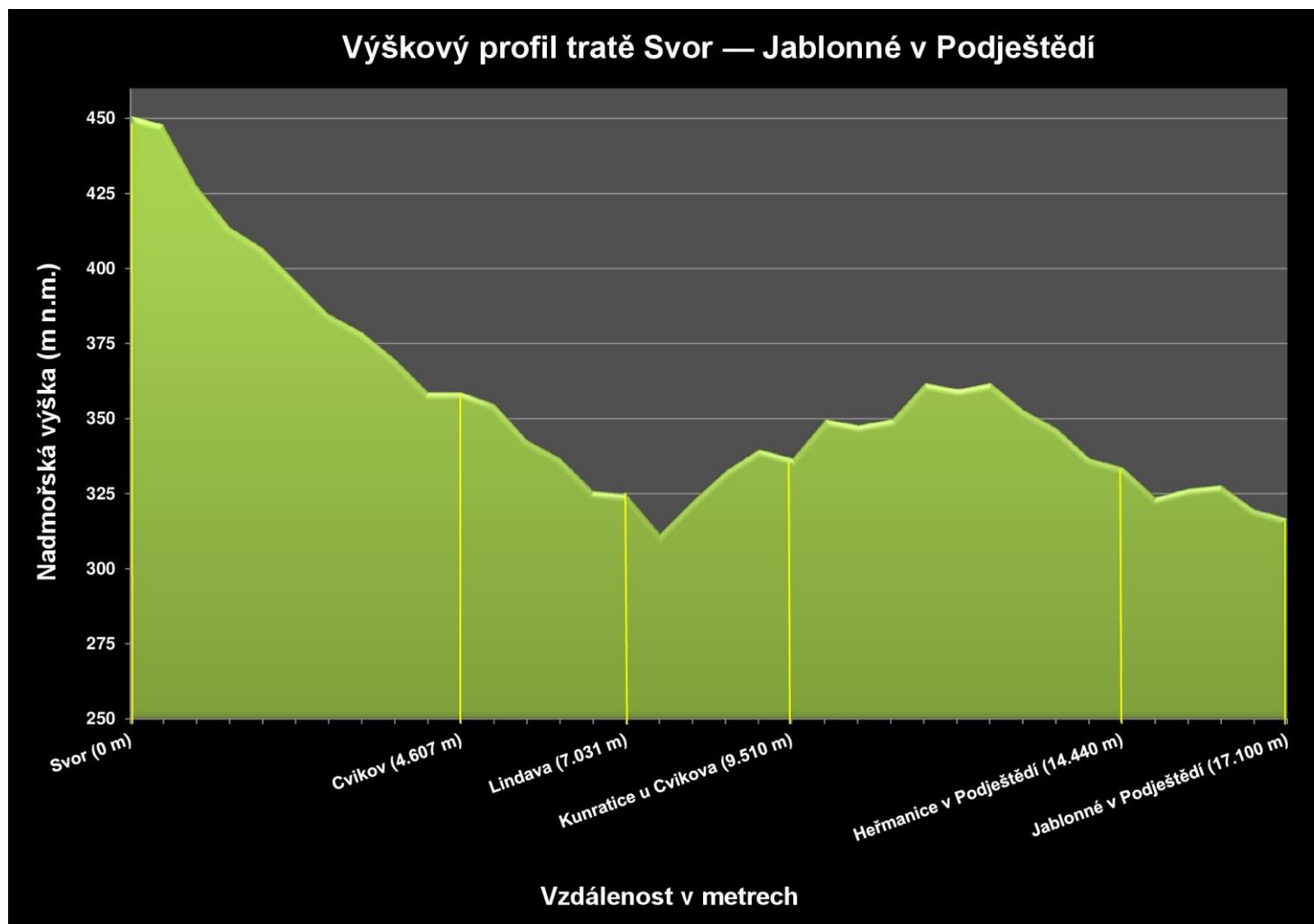
—•—•— svorsko-jablonská trať

— vrstevnice

0 1 2 3 4
km

Vojtěch HLOUŠEK, Jan RUCZ
KHI, FP Technická univerzita v Liberci
Liberec 2015
S-JTSK_Krovak_EastNorth
Zdroje dat: Státní okresní archiv Česká Lípa,
fond Okresní úřad Jablonné v Podještědí, in. č. 113, s. 11 53/612, k. 52,
Stavba železnice Cvikov – Jablonné v Podještědí, 1903–1926
Český úřad zeměměřičský a katastrální, Ortofoto ČR, [online], [2015-04-16],
dostupné z: <http://geoportal.cuzk.cz/geoprohlizec/?wmcid=693>
ARC DATA PRAHA, ArcČR 500
Software ESRI ArcGIS 10.0

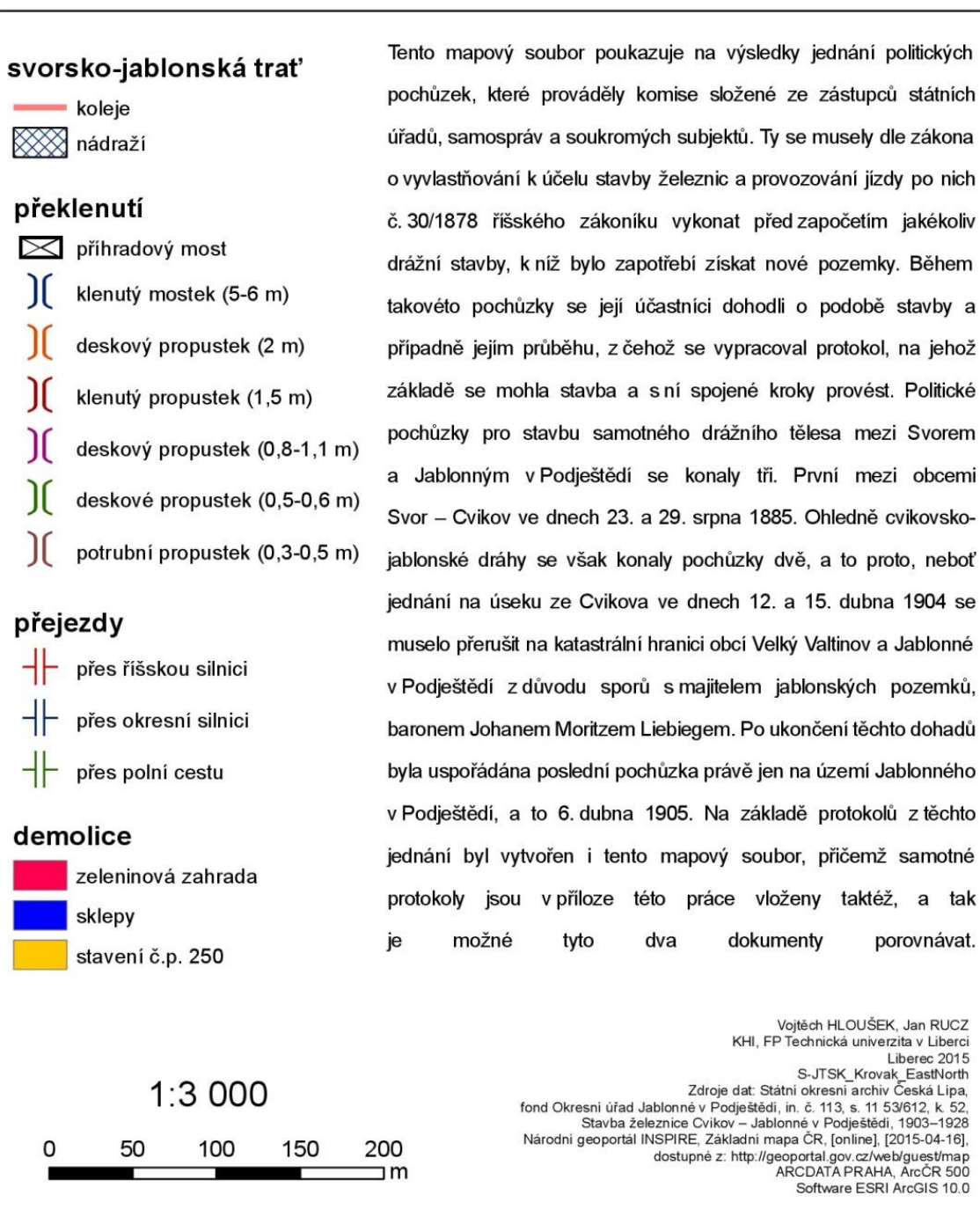
Příloha č. 7: Výškový profil železniční tratě Svor – Jablonné v Podještědí



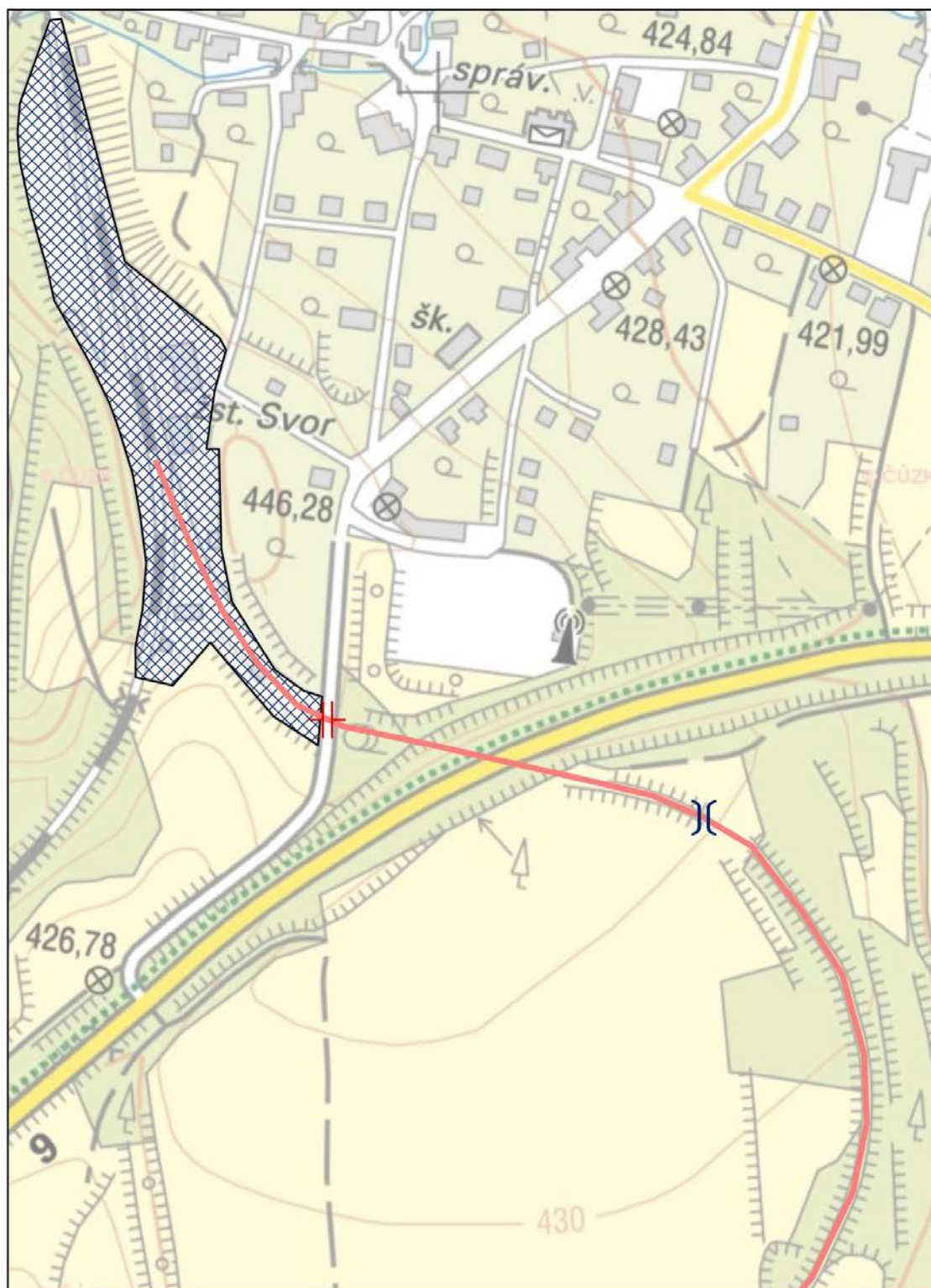
Příloha č. 8:

POLOHA DRÁŽNÍCH STAVEB NA SVORSKO-JABLONSKÉ TRATI

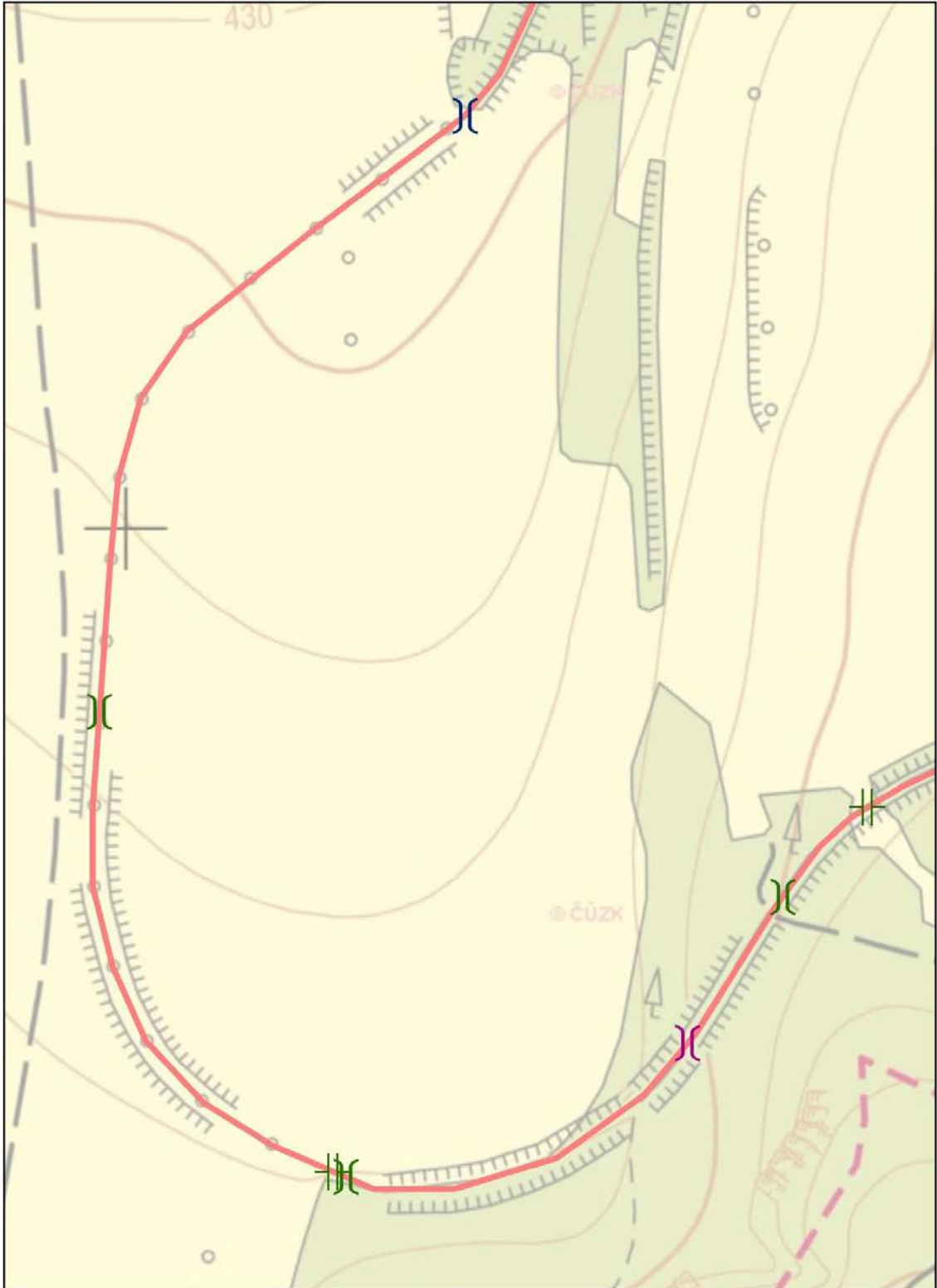
soubor map



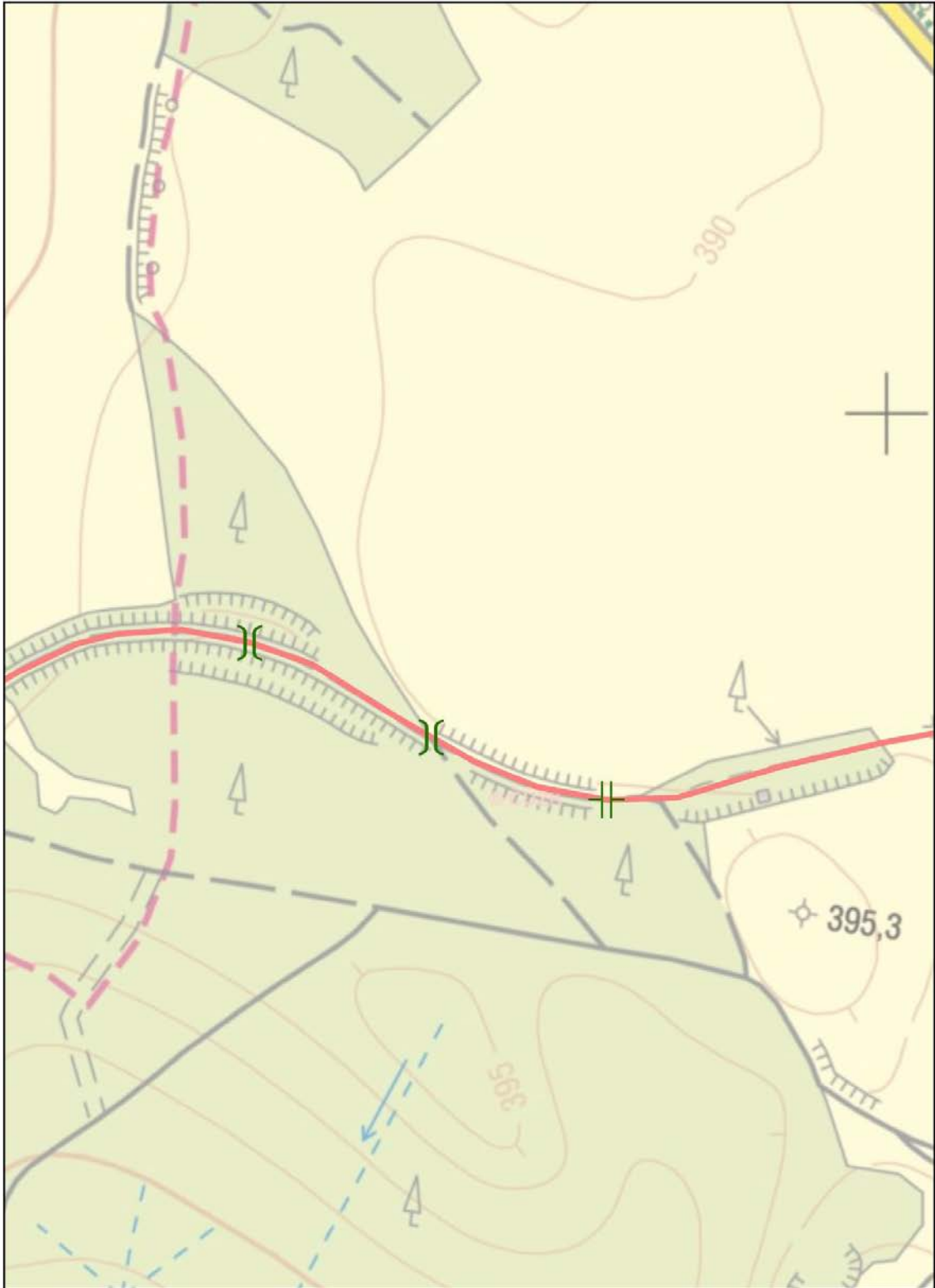
MAPOVÝ LIST č. 1



MAPOVÝ LIST č. 2



MAPOVÝ LIST č. 3



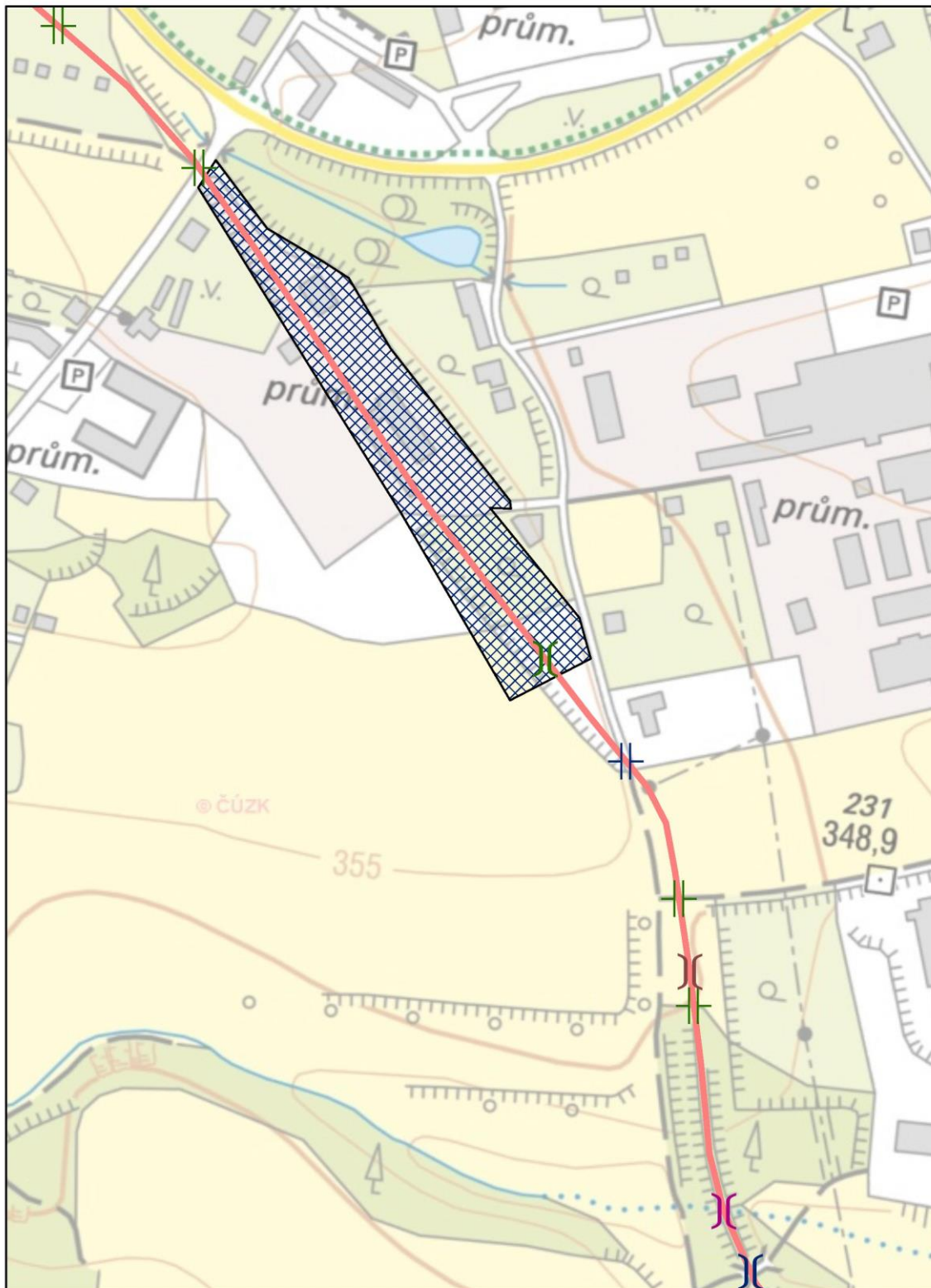
MAPOVÝ LIST č. 4



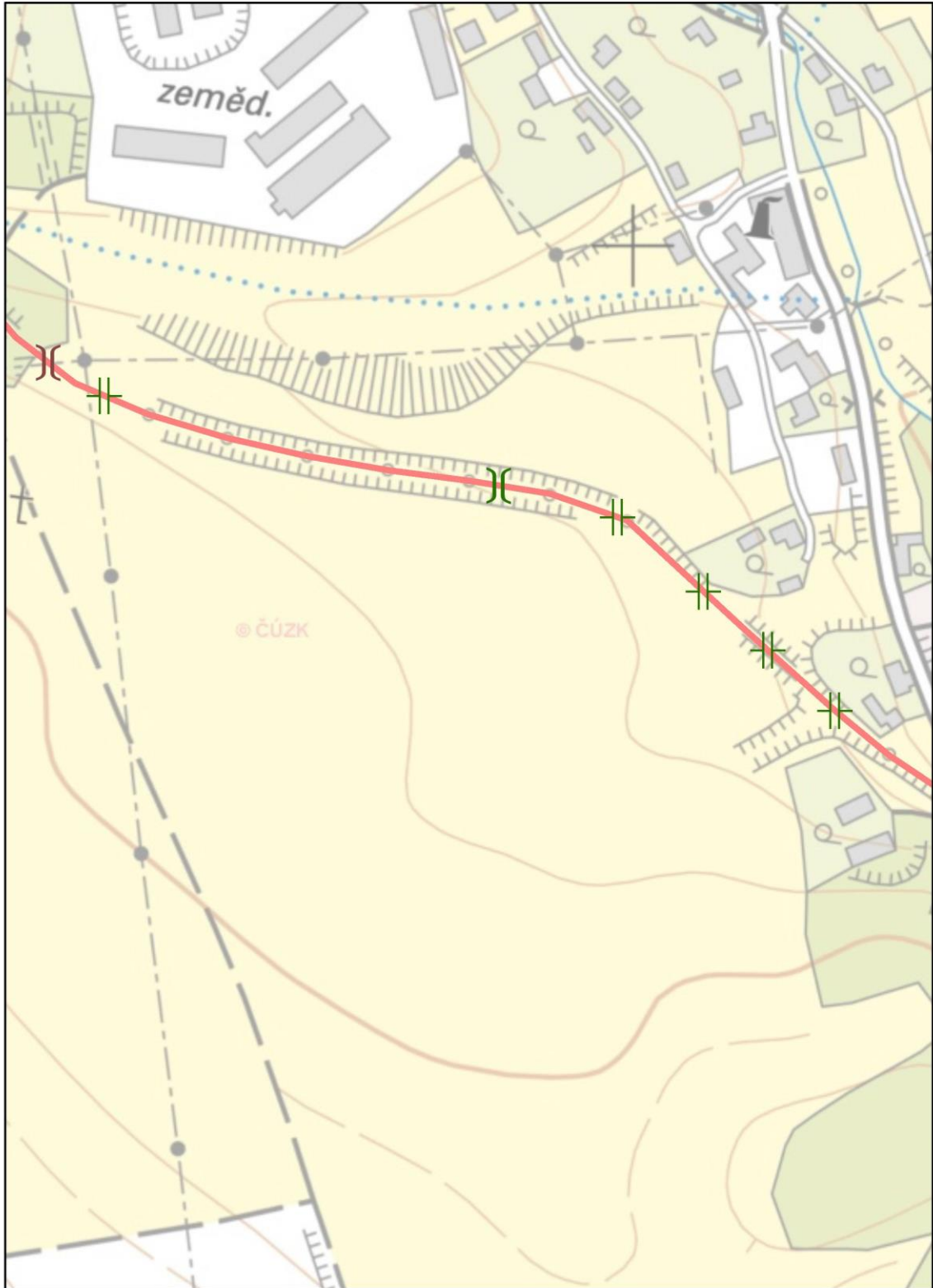
MAPOVÝ LIST č. 5



MAPOVÝ LIST č. 6



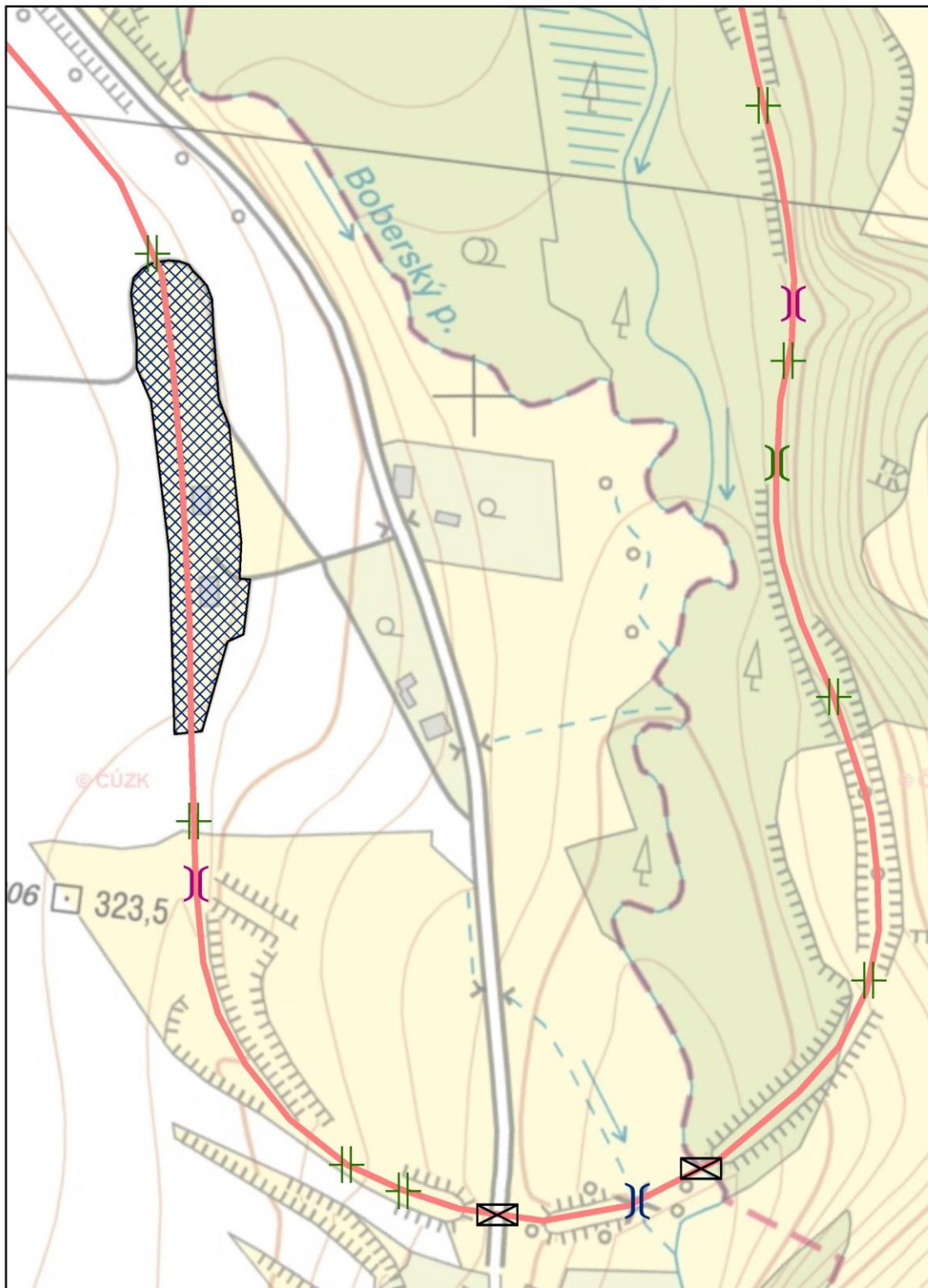
MAPOVÝ LIST č. 7



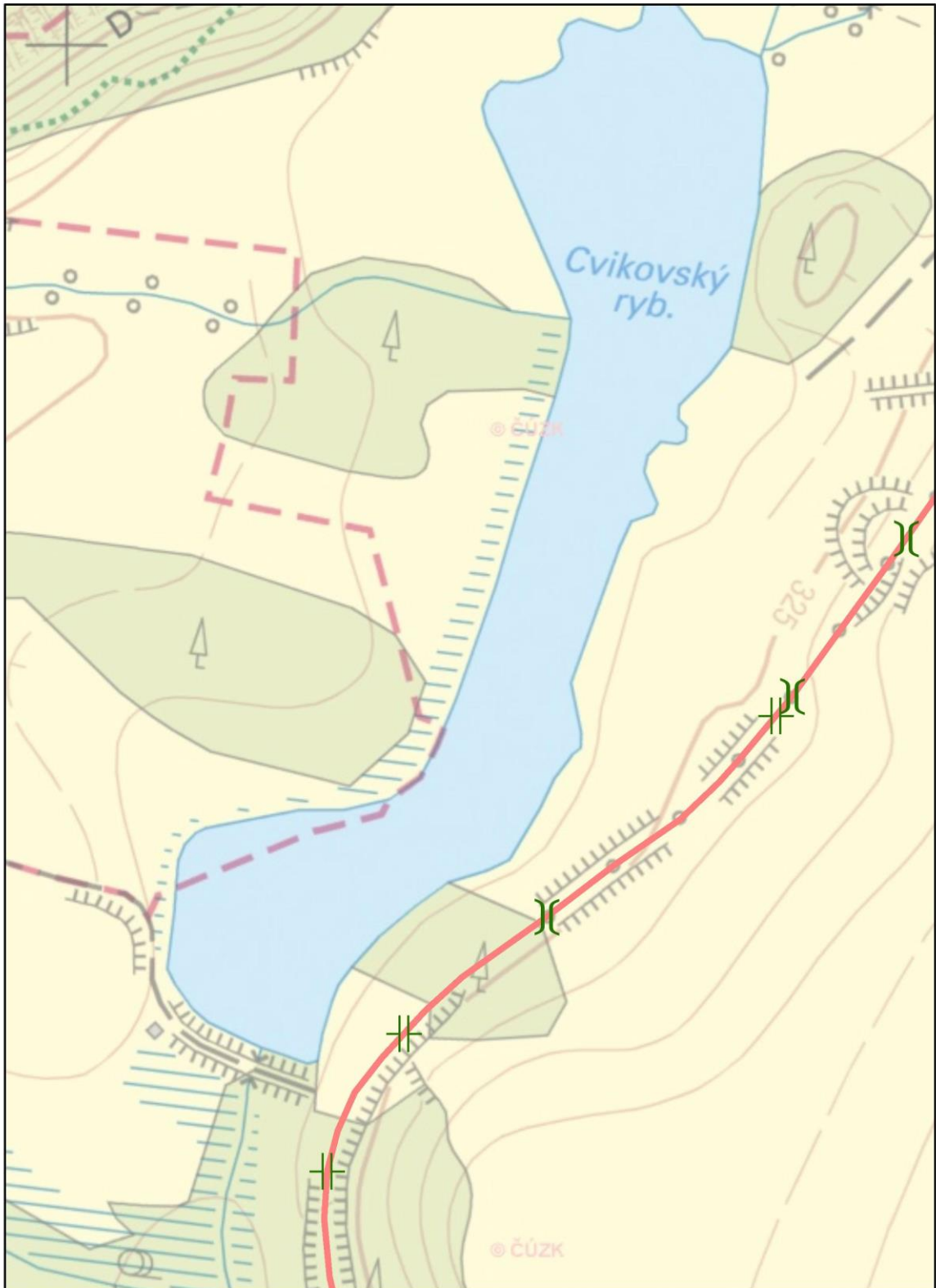
MAPOVÝ LIST č. 8



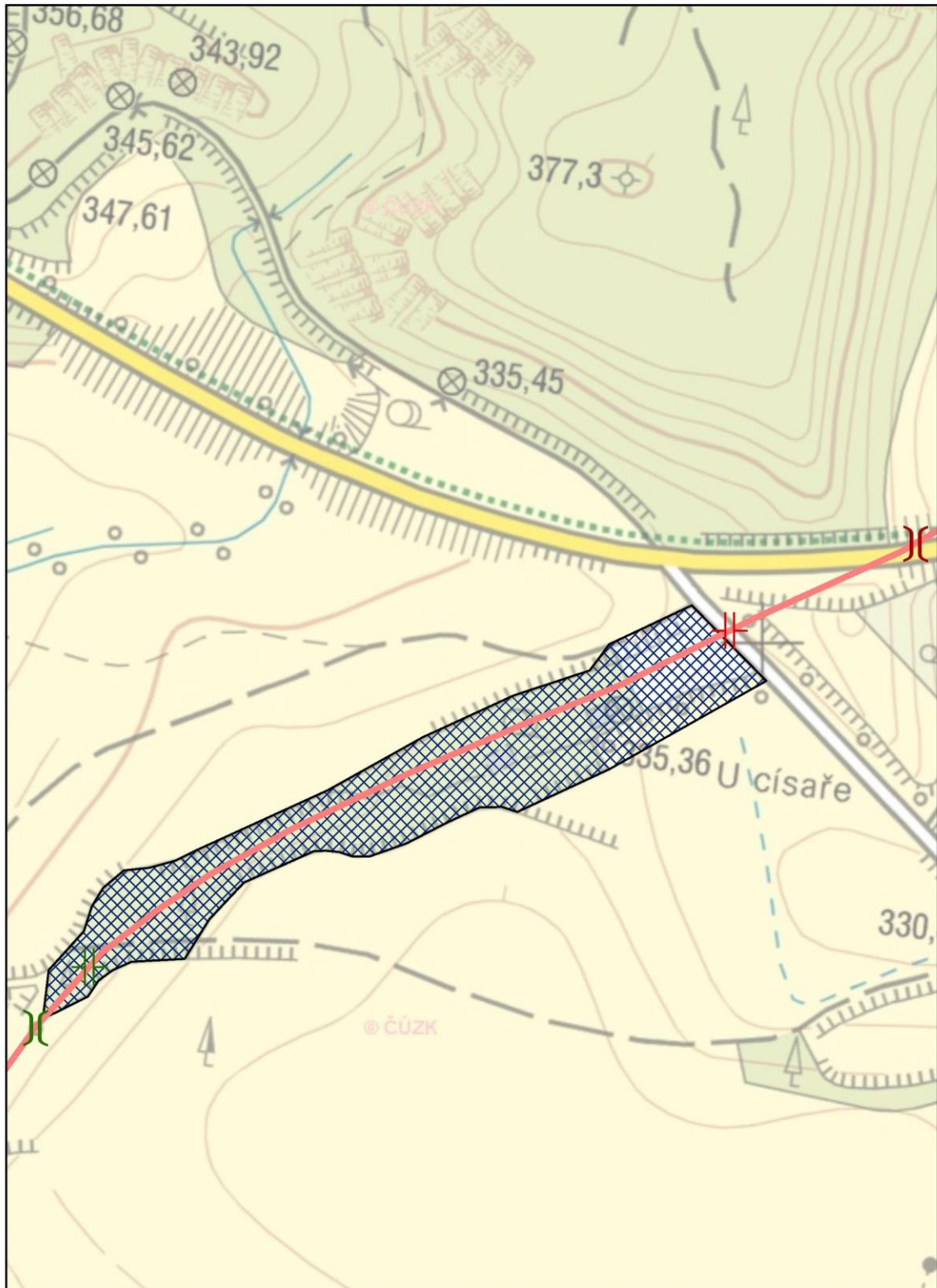
MAPOVÝ LIST č. 9



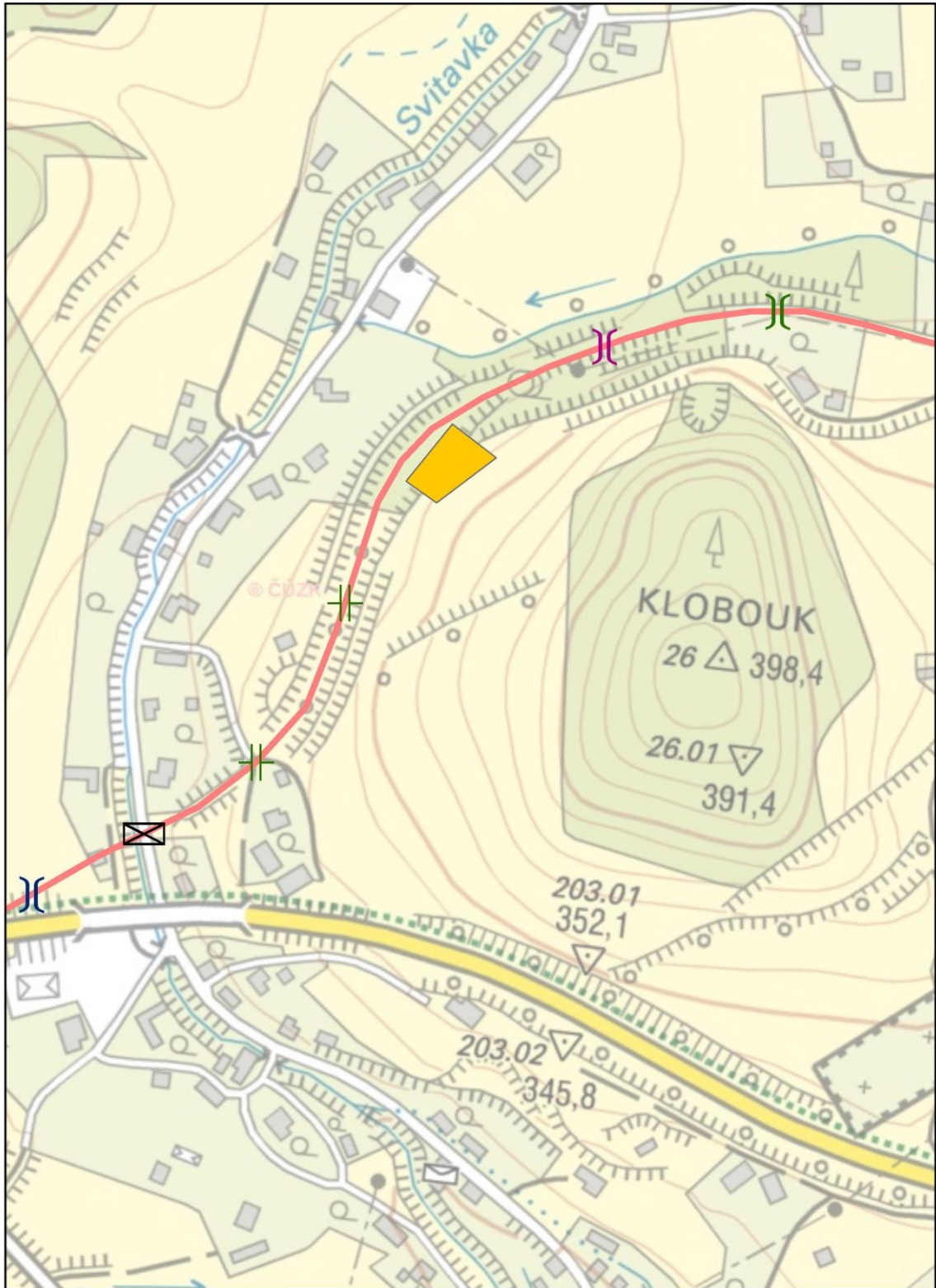
MAPOVÝ LIST č. 10



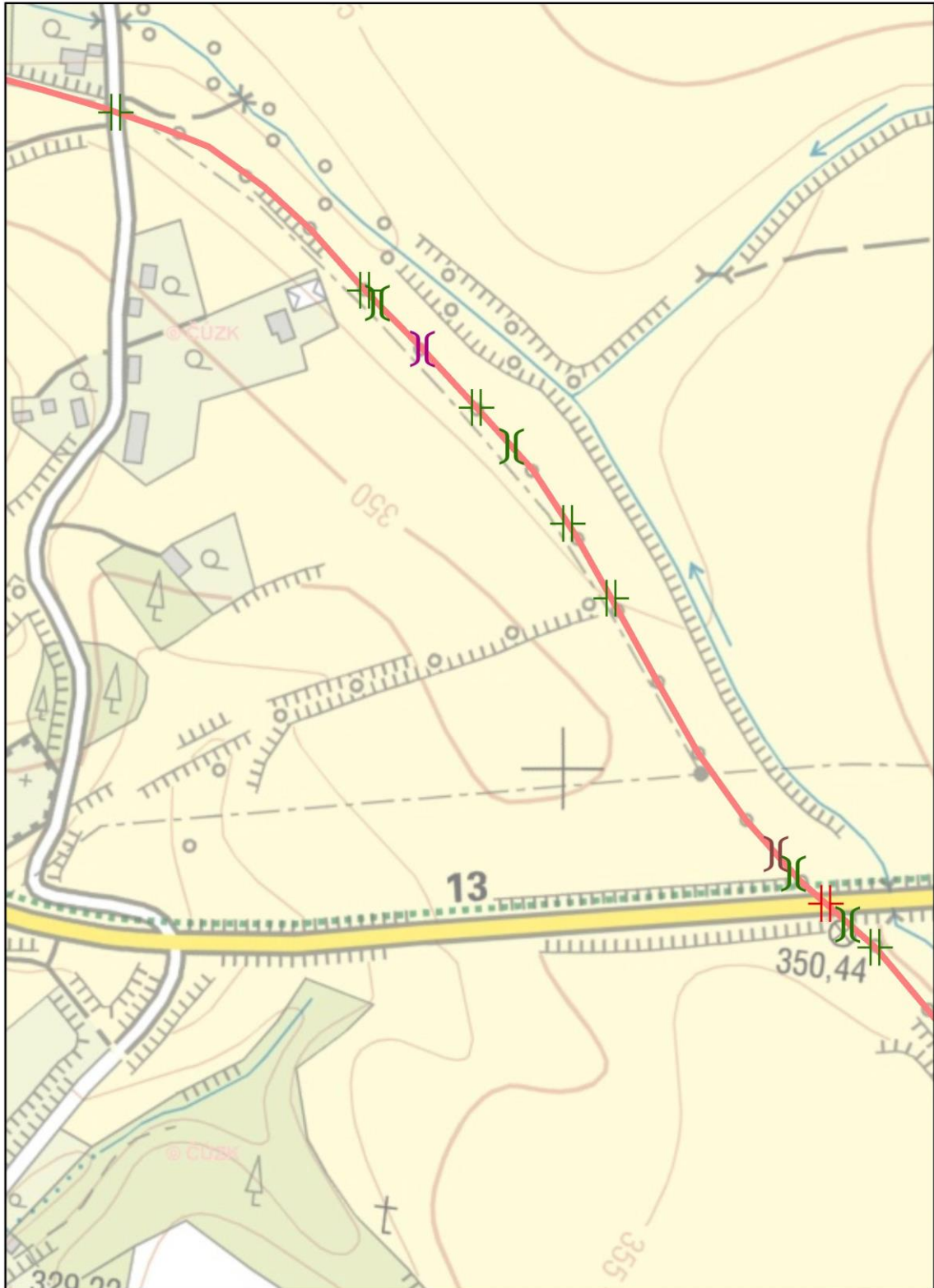
MAPOVÝ LIST č. 11



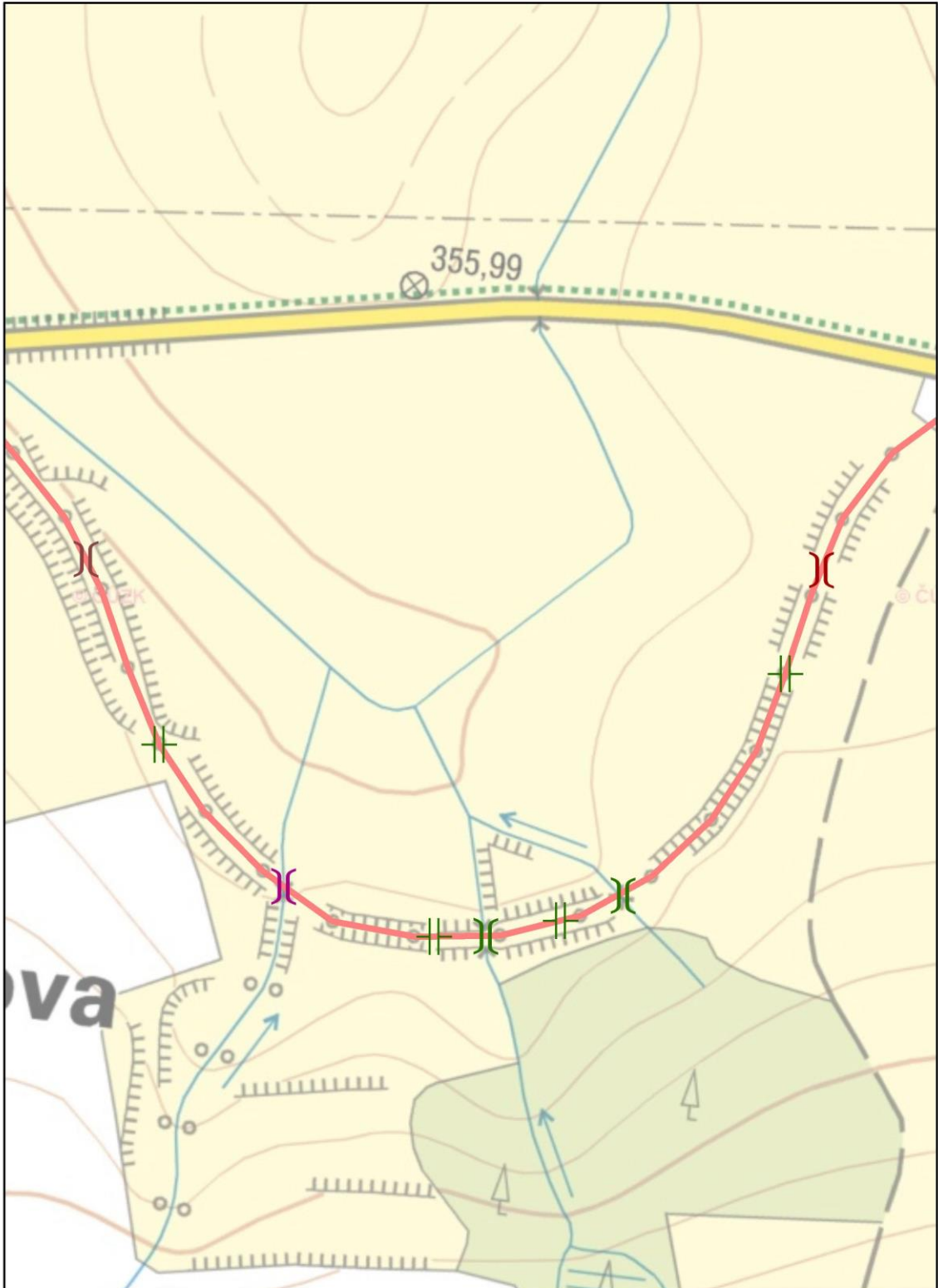
MAPOVÝ LIST č. 12



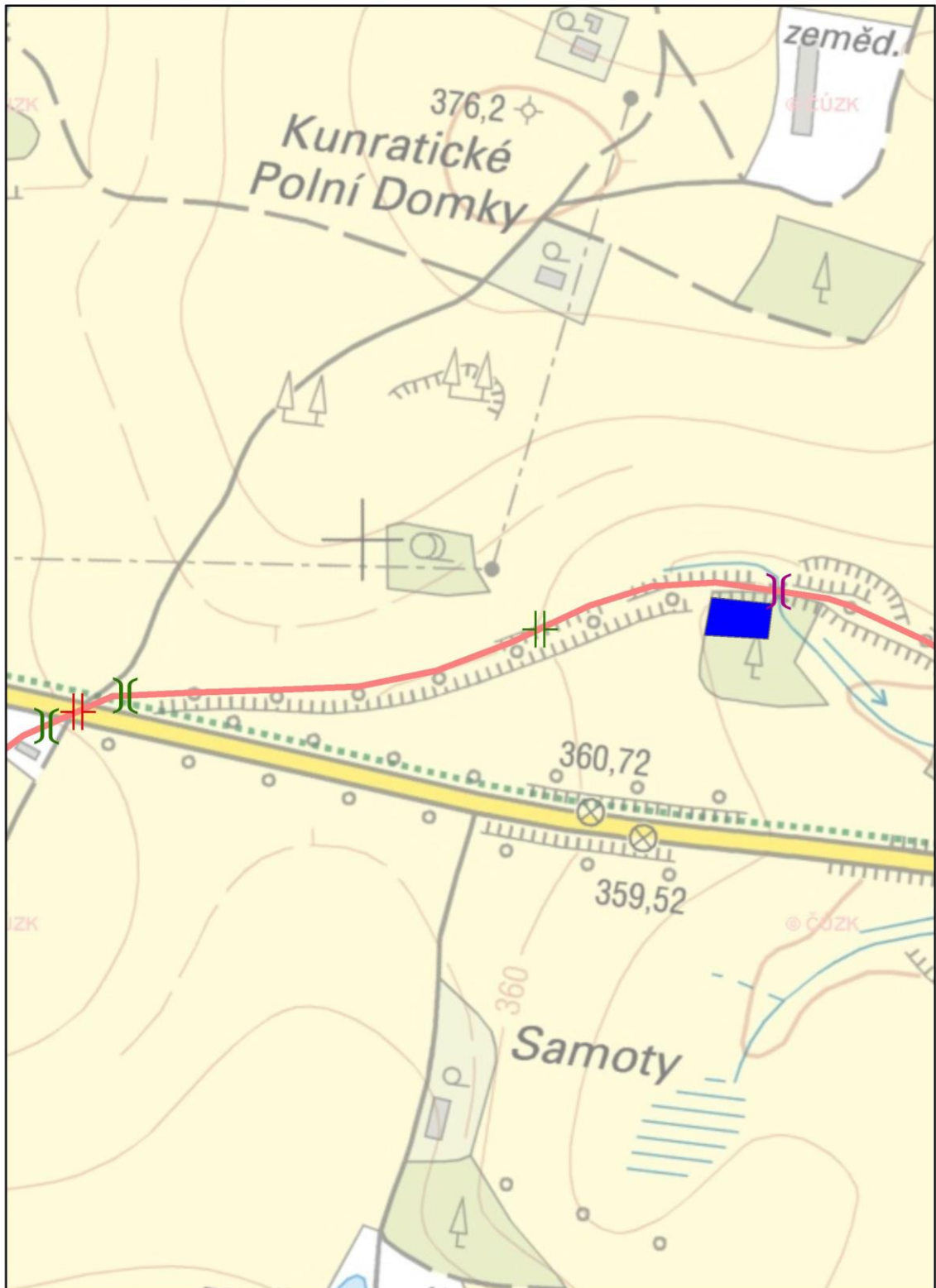
MAPOVÝ LIST č. 13



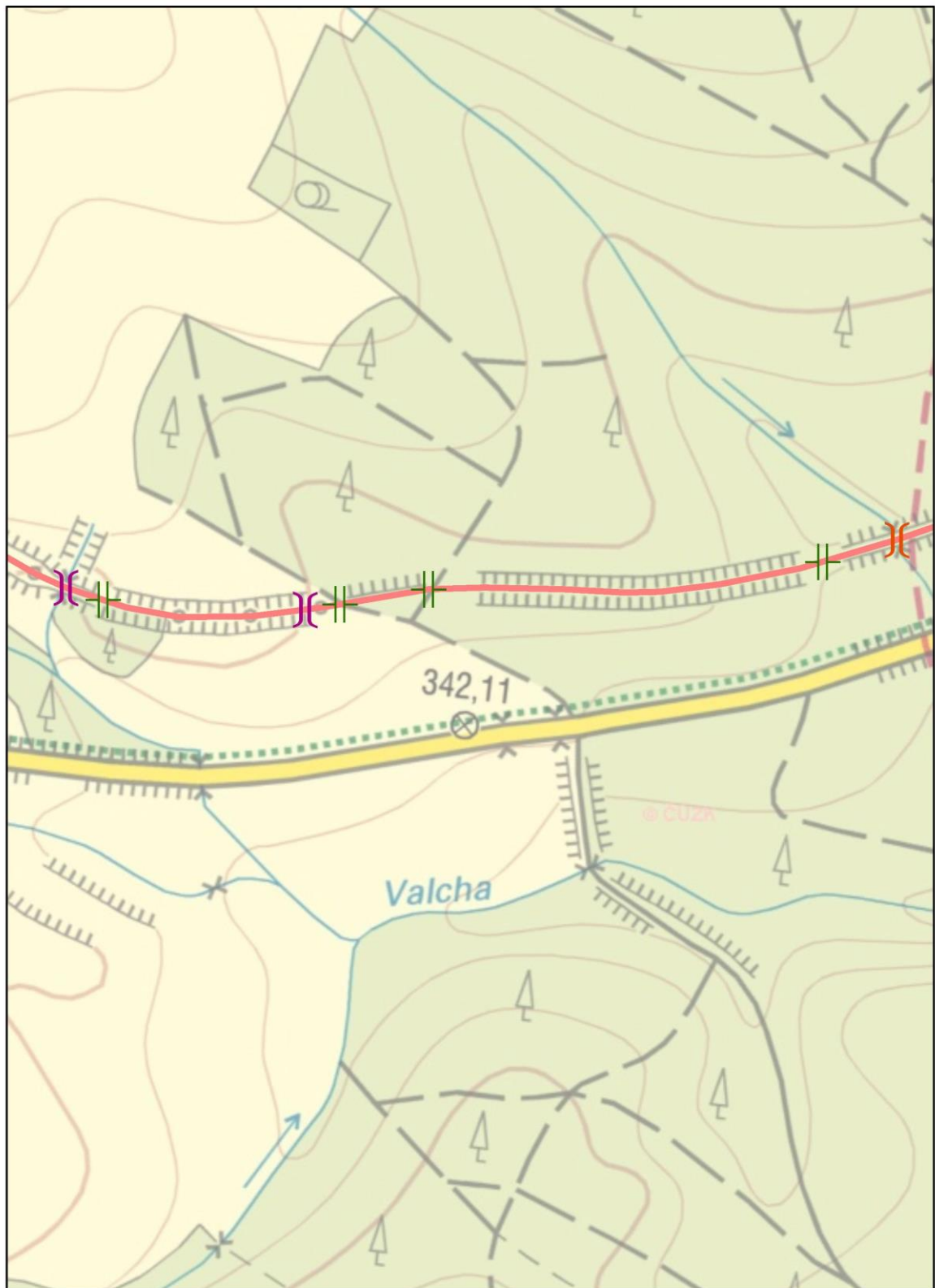
MAPOVÝ LIST č. 14



MAPOVÝ LIST č. 15



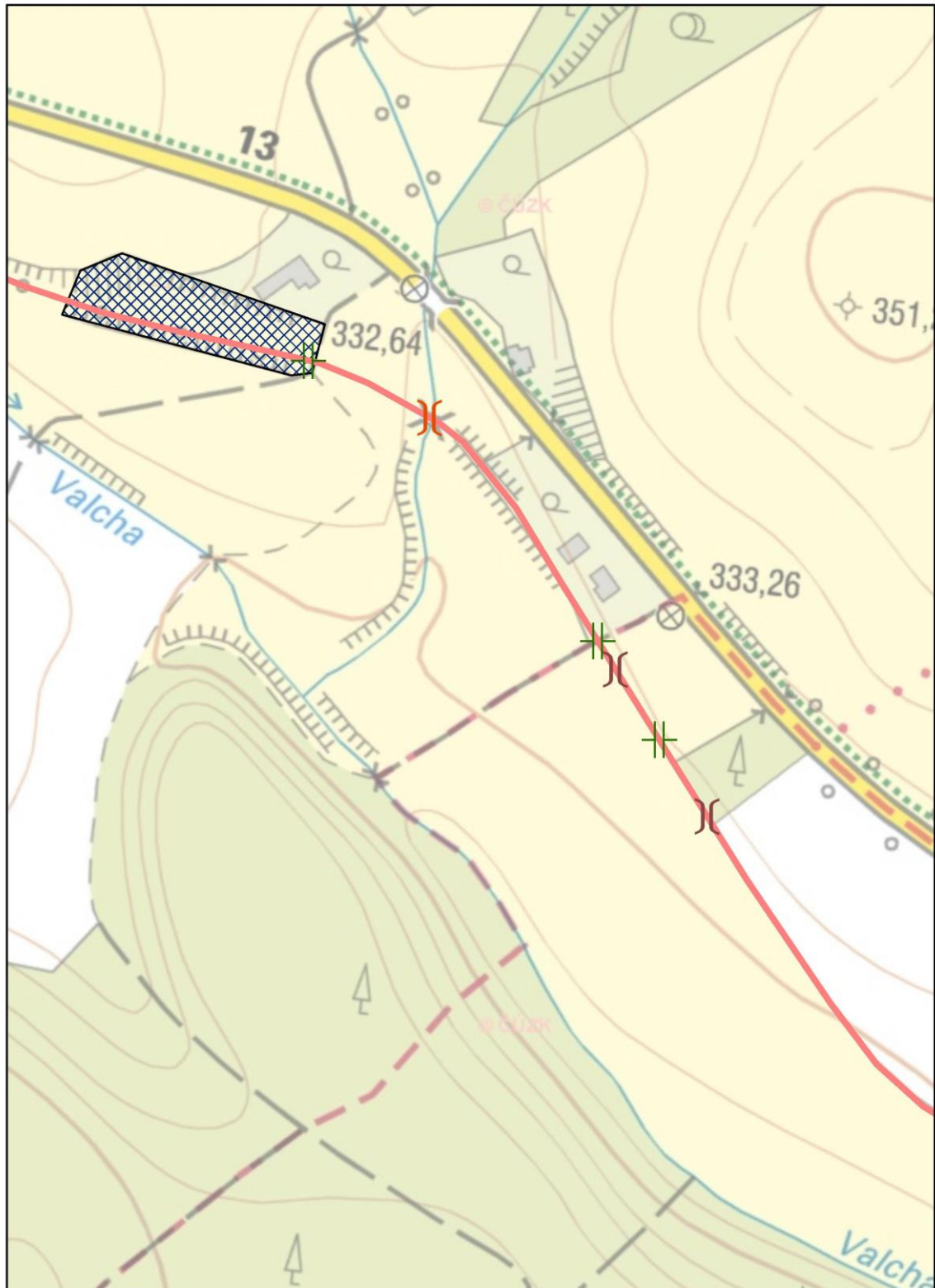
MAPOVÝ LIST č. 16



MAPOVÝ LIST č. 17



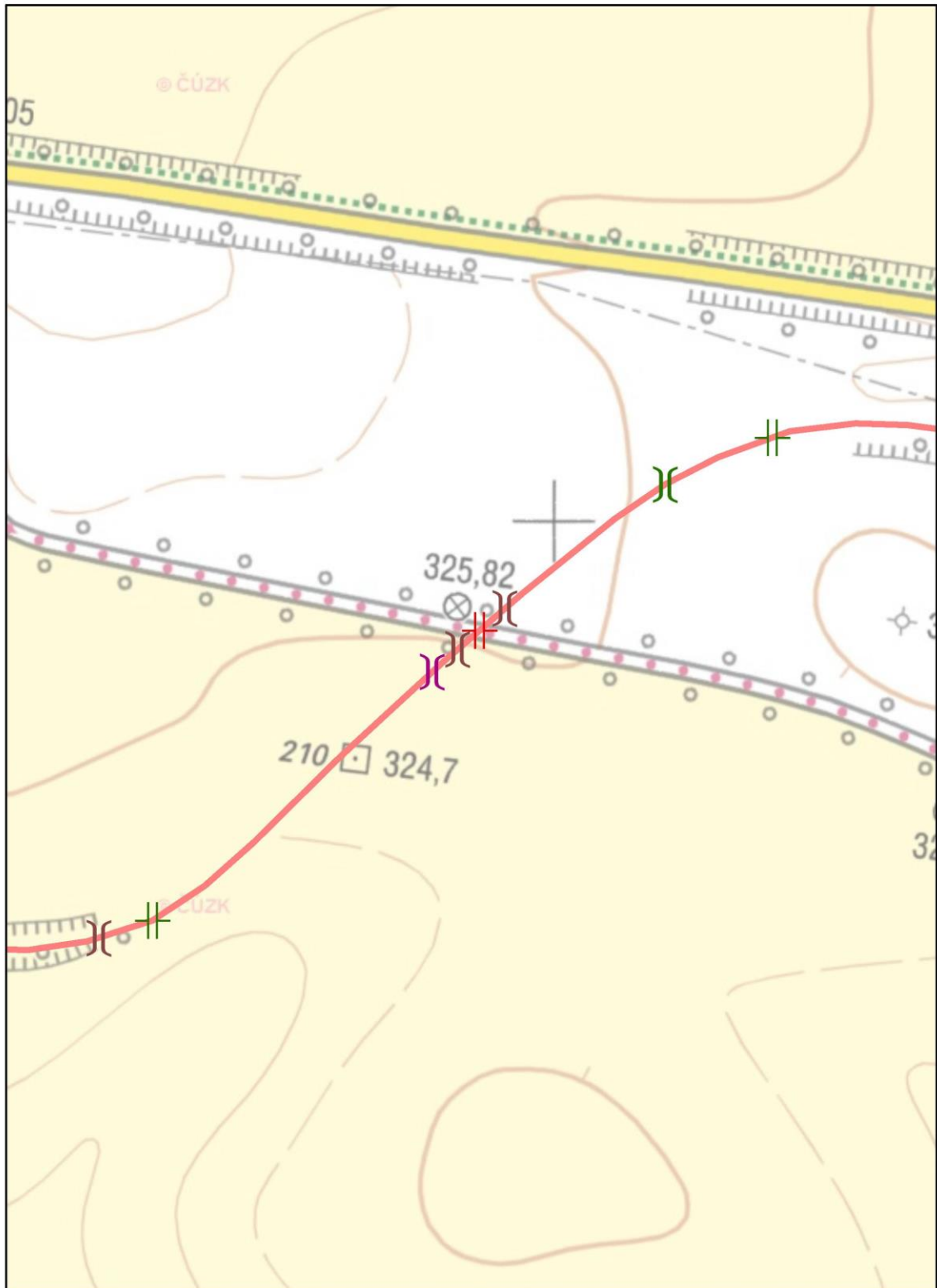
MAPOVÝ LIST č. 18



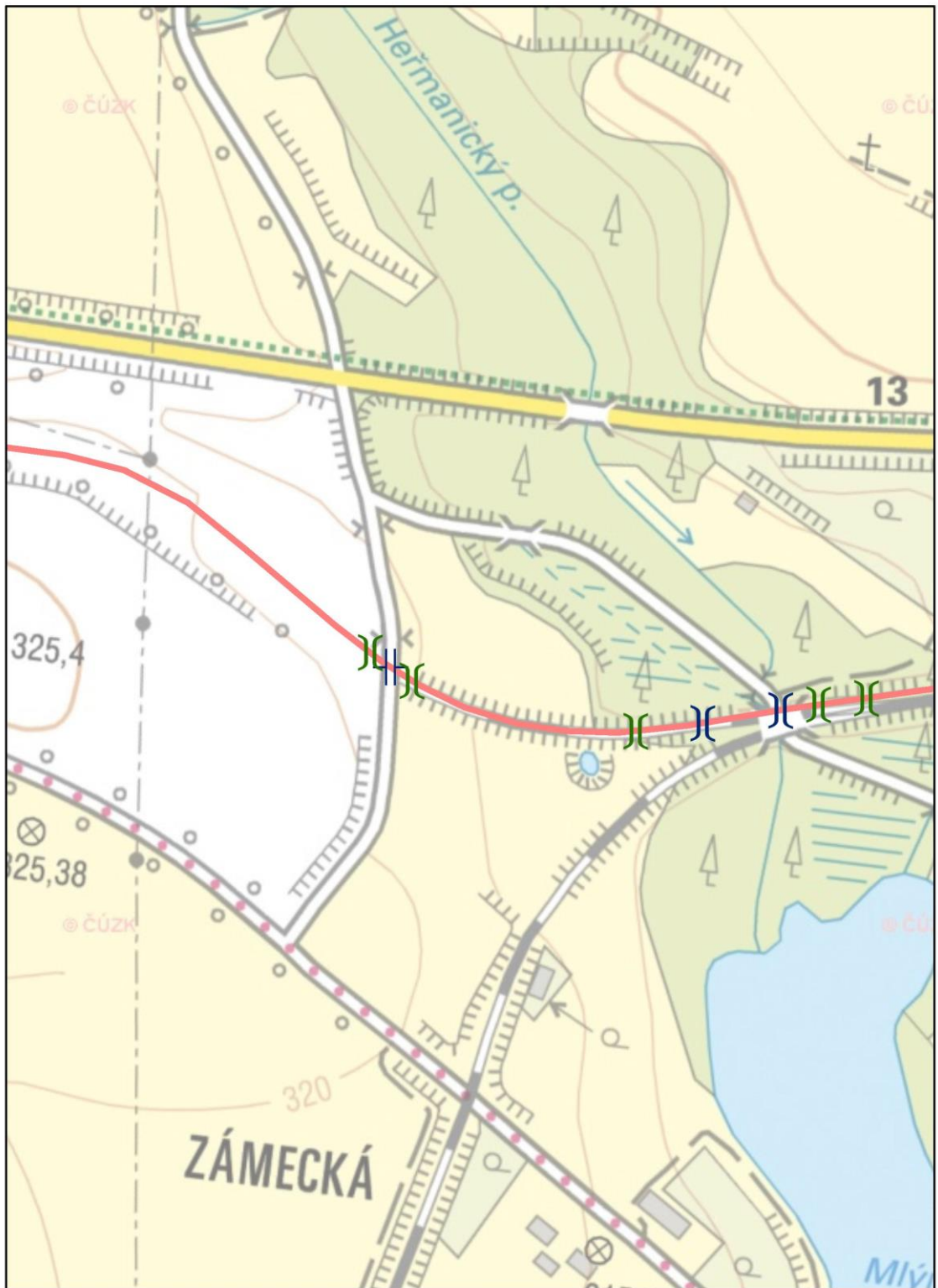
MAPOVÝ LIST č. 19



MAPOVÝ LIST č. 20



MAPOVÝ LIST č. 21



MAPOVÝ LIST č. 22



Příloha č. 9:

STABILNÍ KATASTR SE ZÁKRESEM SVORSKO-JABLONSKÉ TRATI

soubor map

Soubor těchto map poukazuje na podobu svorsko-jablonské dráhy, stejně jako mapový soubor předcházející, avšak s tím rozdílem, že je zde zanesen pouze traťový svršek do mapy stabilního katastru z roku 1843. Tato mapa není úplně ideálním podkladem pro dokumentaci vedení svorsko-jablonské tratě, která byla stavěna až v letech 1884–1905. Jedná se však o mapu vzniklou patrně nejbližší době stavby tratě, do níž ještě nebyla zanesena a byla natolik podrobná, aby mohla posloužit k řádné dokumentaci terénu. Proto ačkoliv jsou na mapě patrná velice dobře například různá čísla parcel, o nichž se tato práce ve svém textu zmiňuje, tak z důvodu uplynutí několika desítek let mezi vznikem mapy a železnice, ji lze považovat pouze za ilustrační, mimo jiné i z toho důvodu, že ne všechna místa stabilního katastru byla naskenována.



Stabilní katastr z roku 1843: Město Cvikov

 koleje

1:3 000

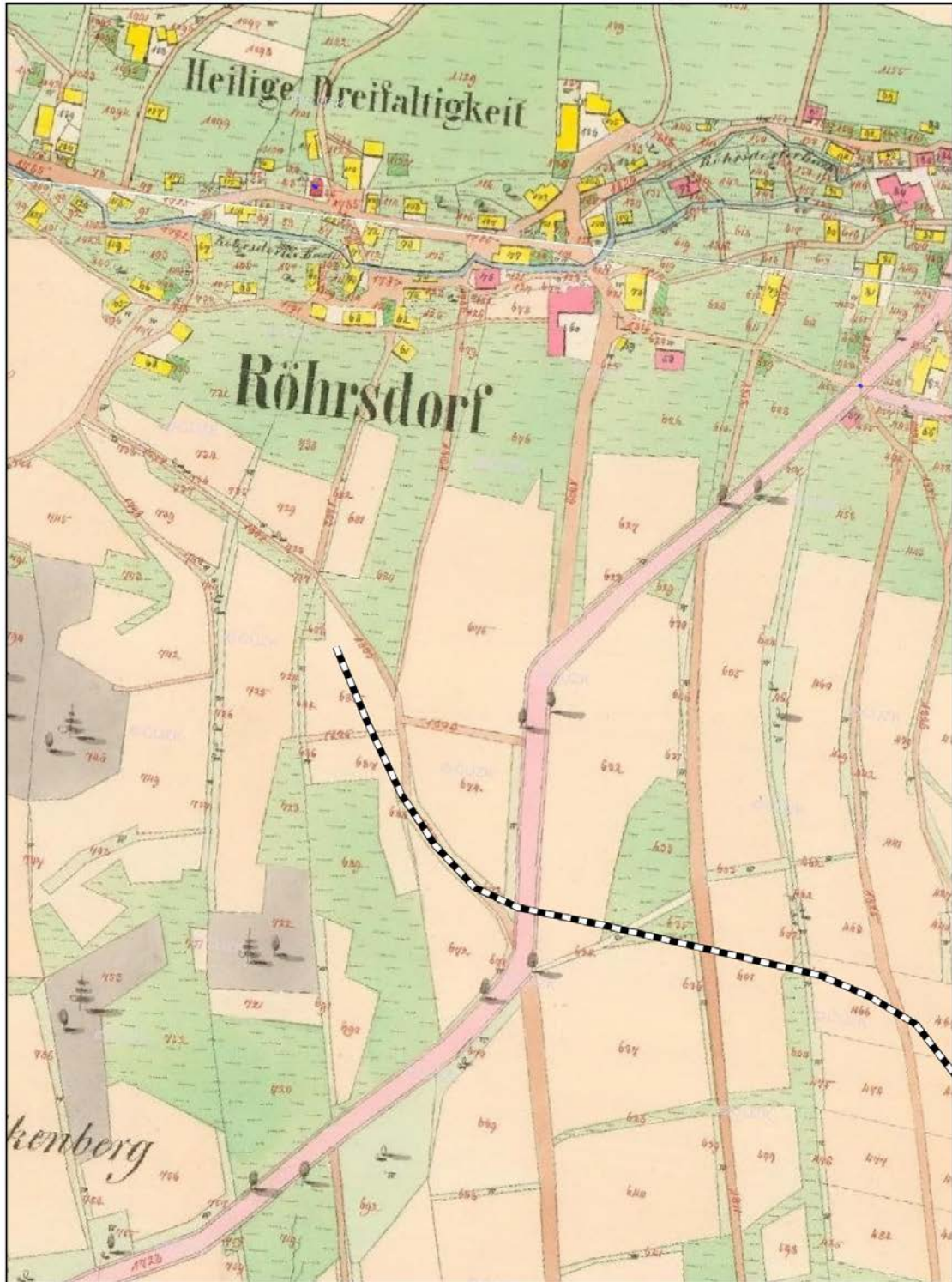
 0 50 100 150 200 m

Vojtěch HLOUŠEK, Jan RUCZ
KHI, FP Technická univerzita v Liberci
Liberec 2015

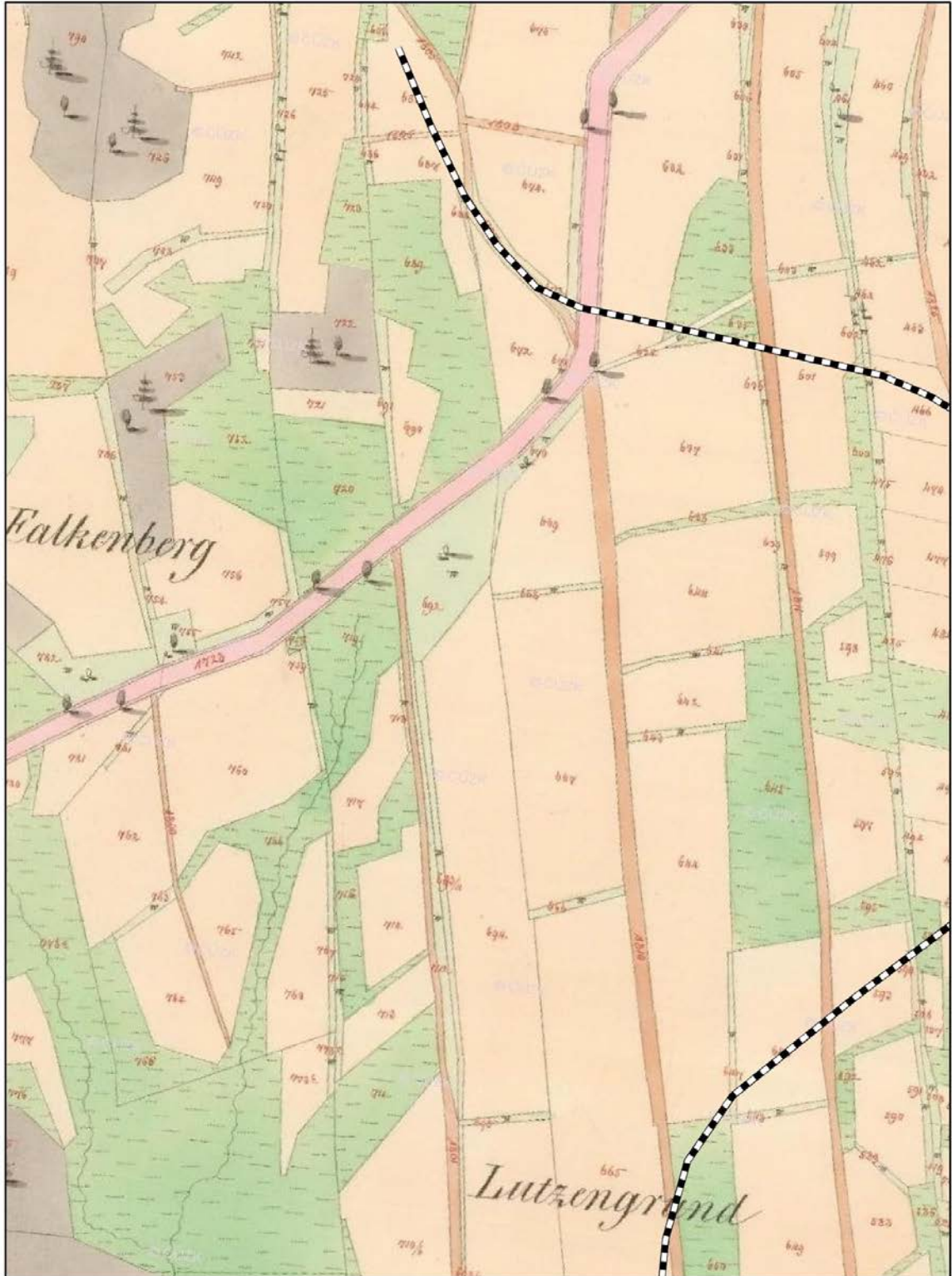
S-JTSK_Krovak_EastNorth

Zdroje dat: Státní okresní archiv Česká Lípa,
fond Okresní úřad Jablonné v Podještědí, in. č. 113, s. 11 53/612, k. 52,
Stavba železnice Cvikov – Jablonné v Podještědí, 1903–1928
Ústřední archiv zeměměřičství a katastru. Stabilní katastr. [online].
[2015-04-16]. dostupné z: archivnimapy.cuzk.cz
Národní geoportál INSPIRE, Základní mapa ČR. [online]. [2015-07-06].
dostupné z: <http://geoportal.gov.cz/web/guest/map>
Software ESRI ArcGIS 10.0

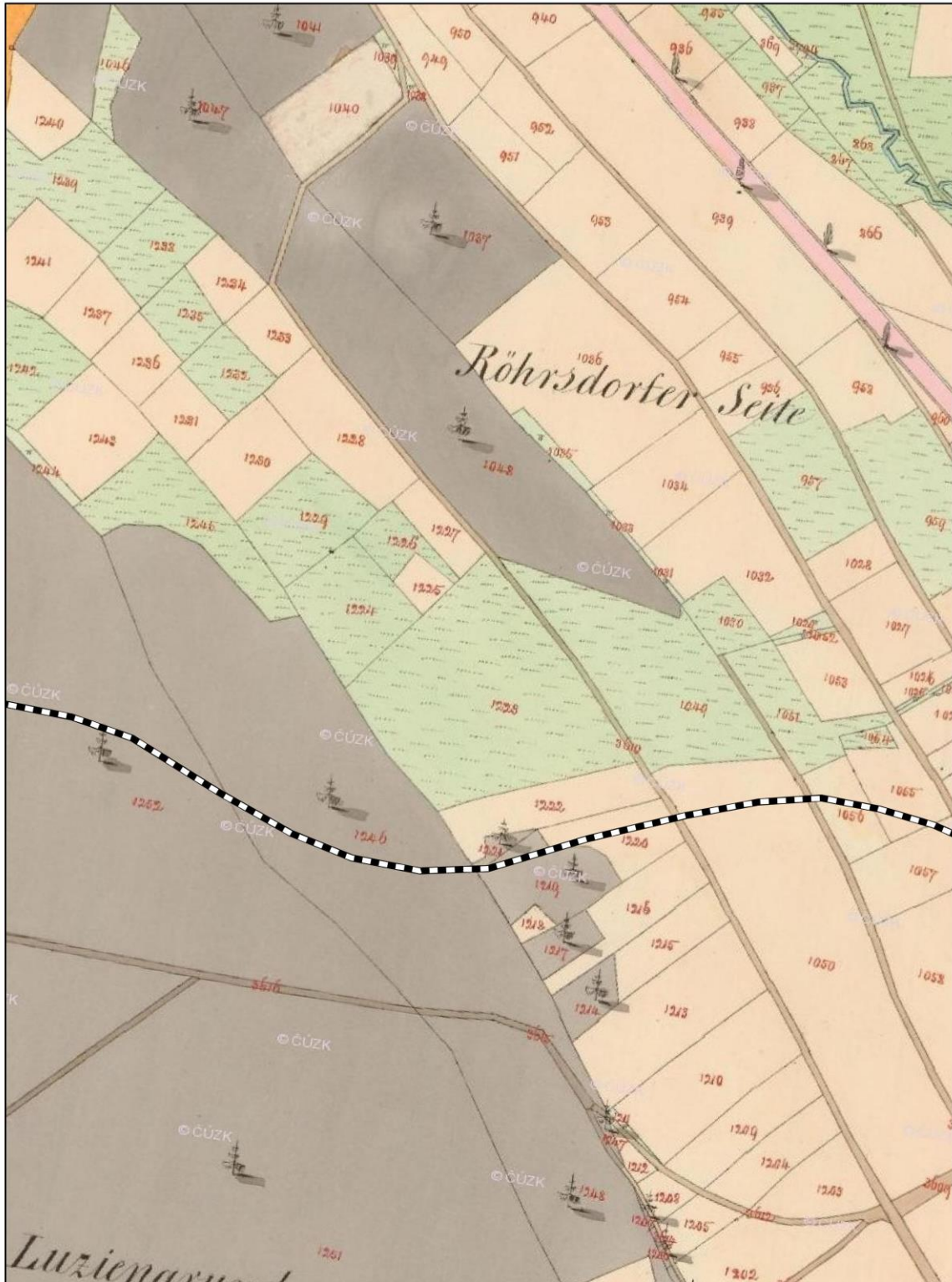
MAPOVÝ LIST č. 1



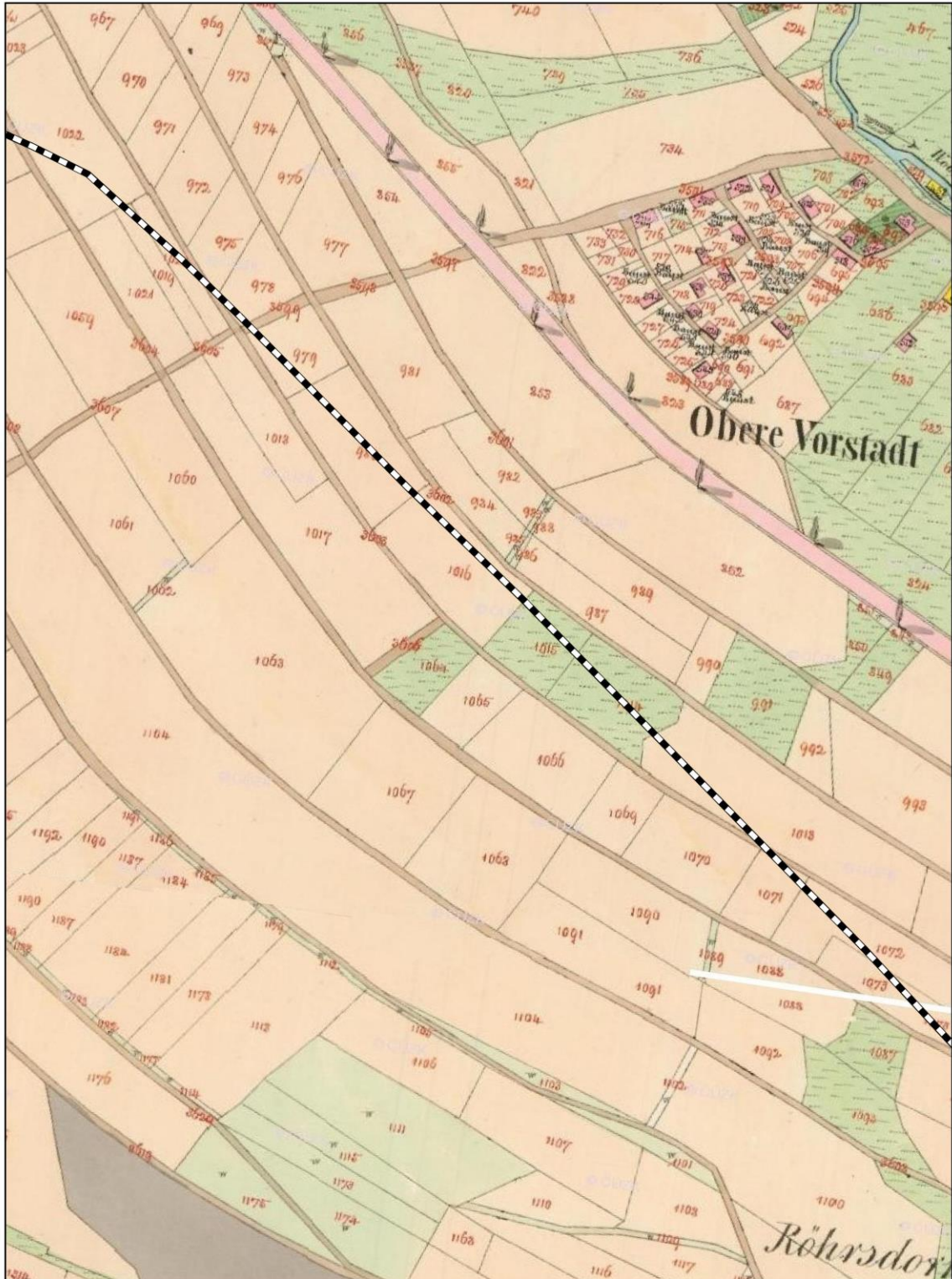
MAPOVÝ LIST č. 2



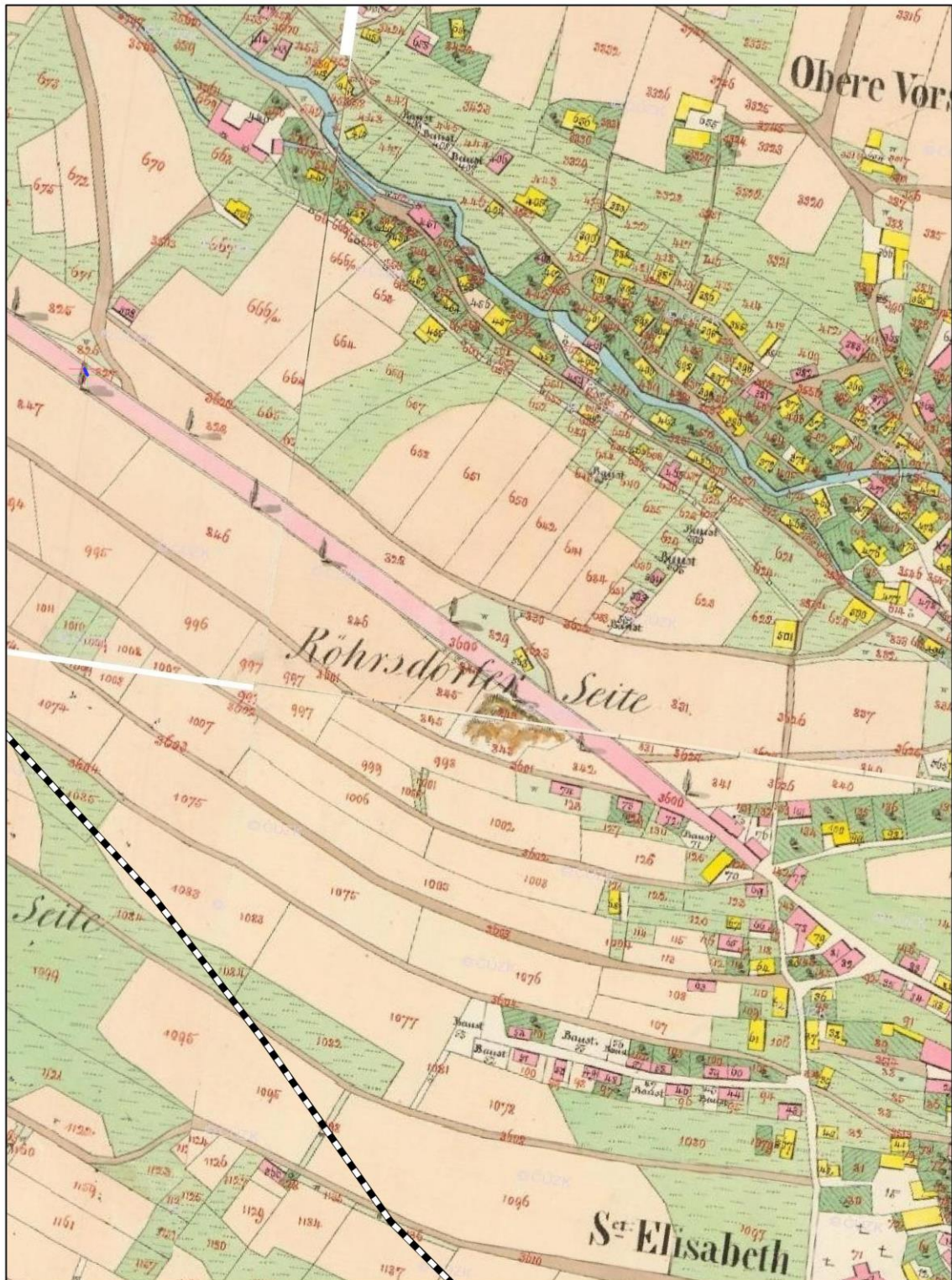
MAPOVÝ LIST č. 3



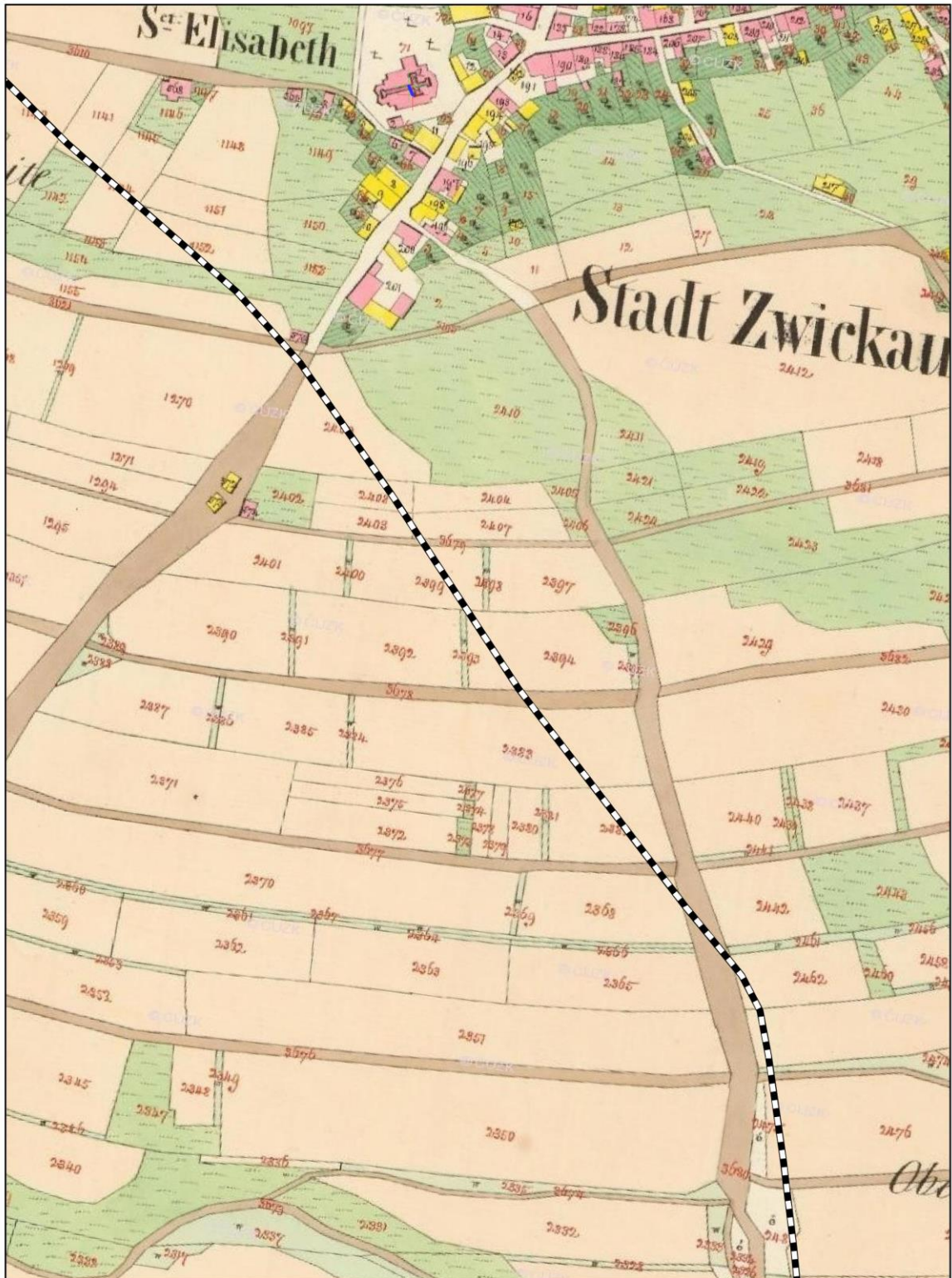
MAPOVÝ LIST č. 4



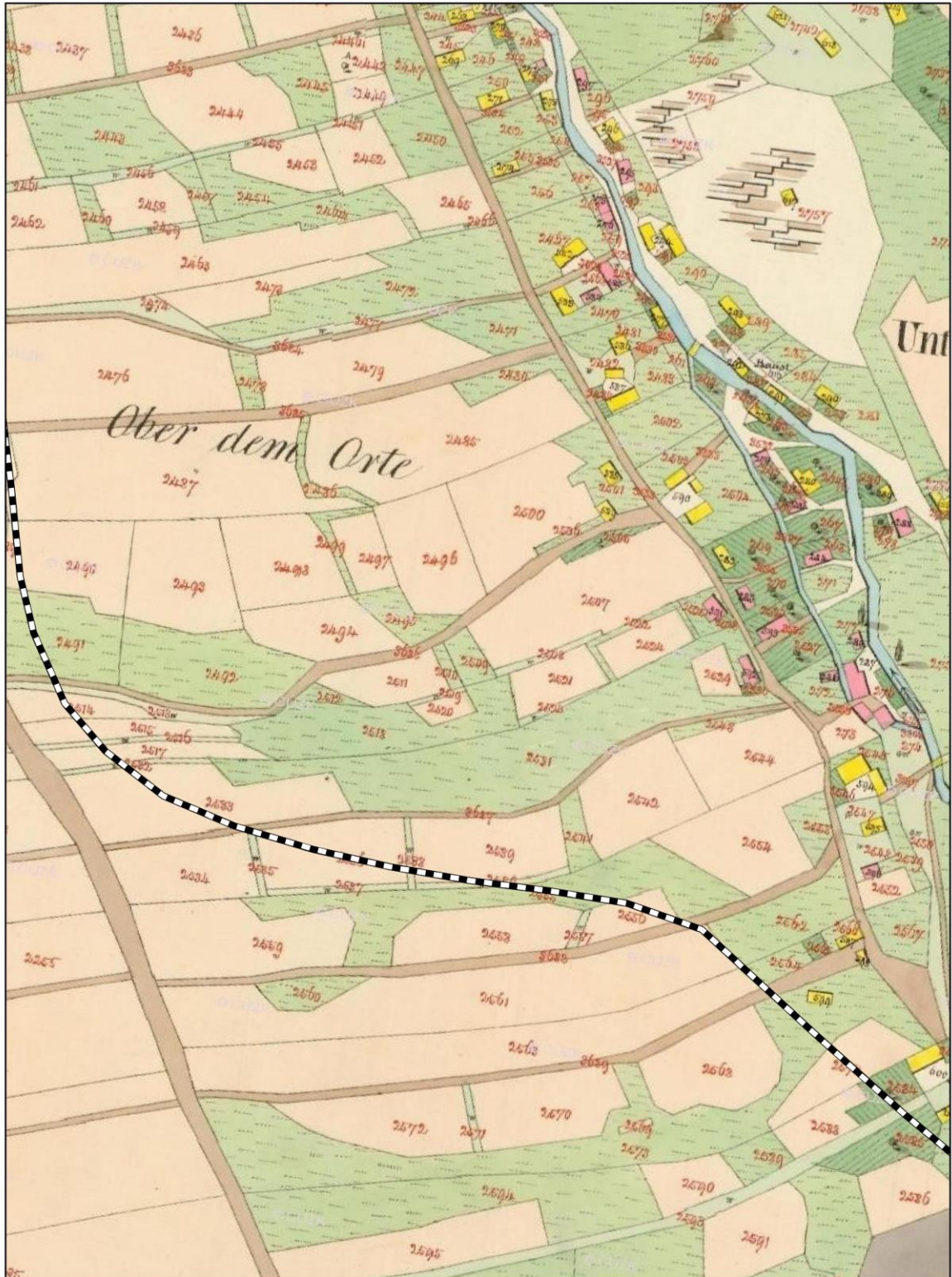
MAPOVÝ LIST č. 5



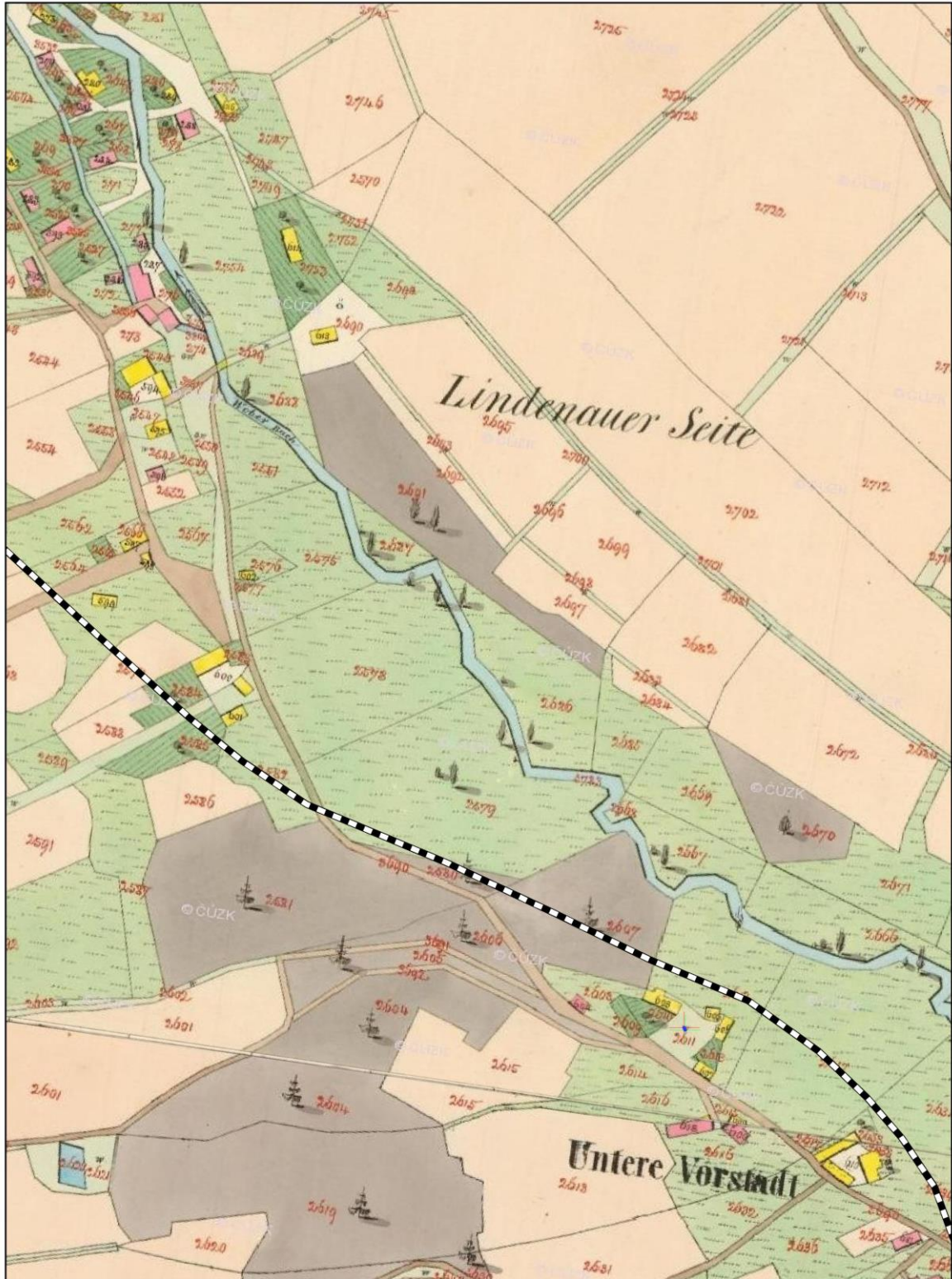
MAPOVÝ LIST č. 6



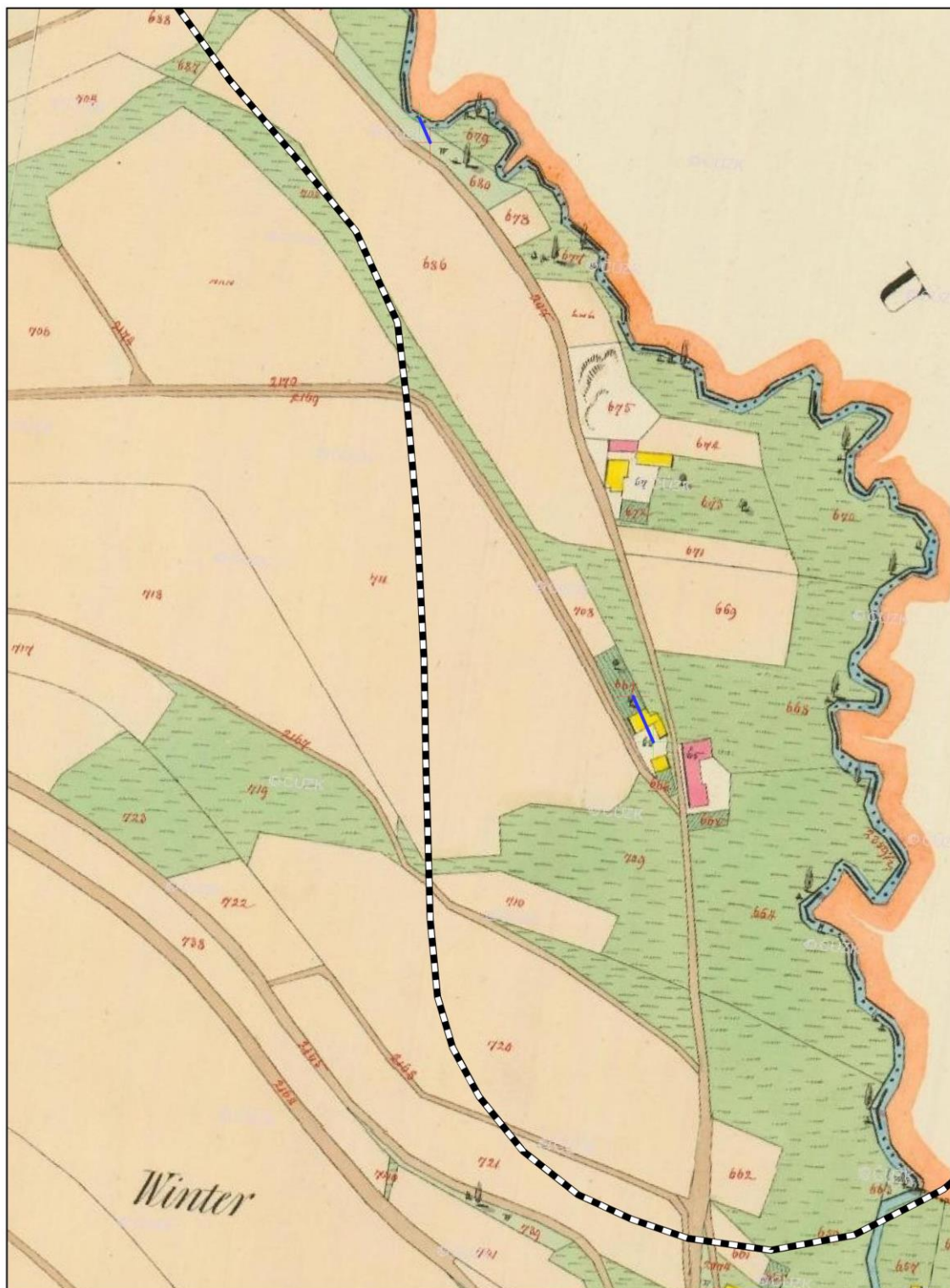
MAPOVÝ LIST č. 7



MAPOVÝ LIST č. 8



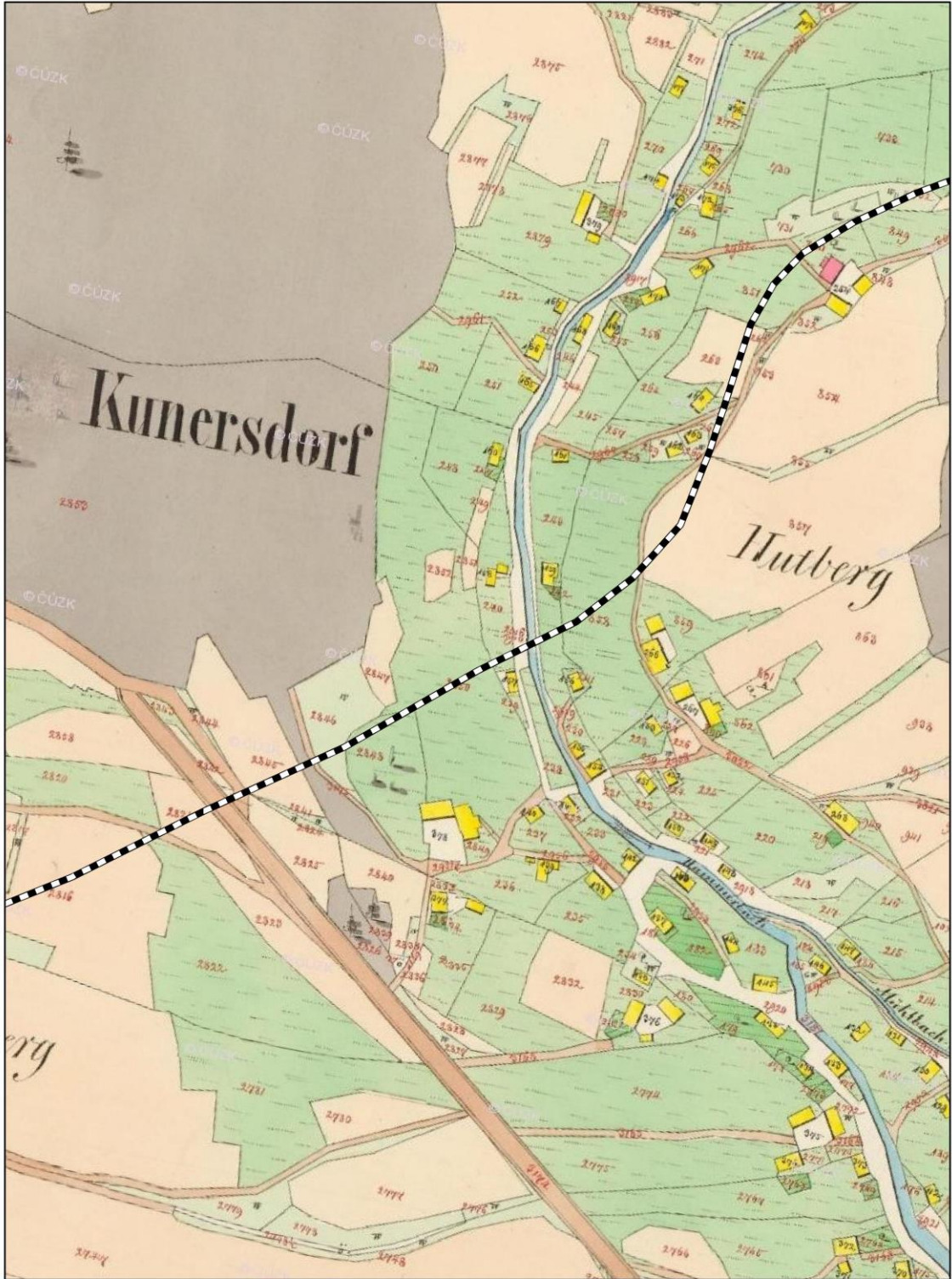
MAPOVÝ LIST č. 9



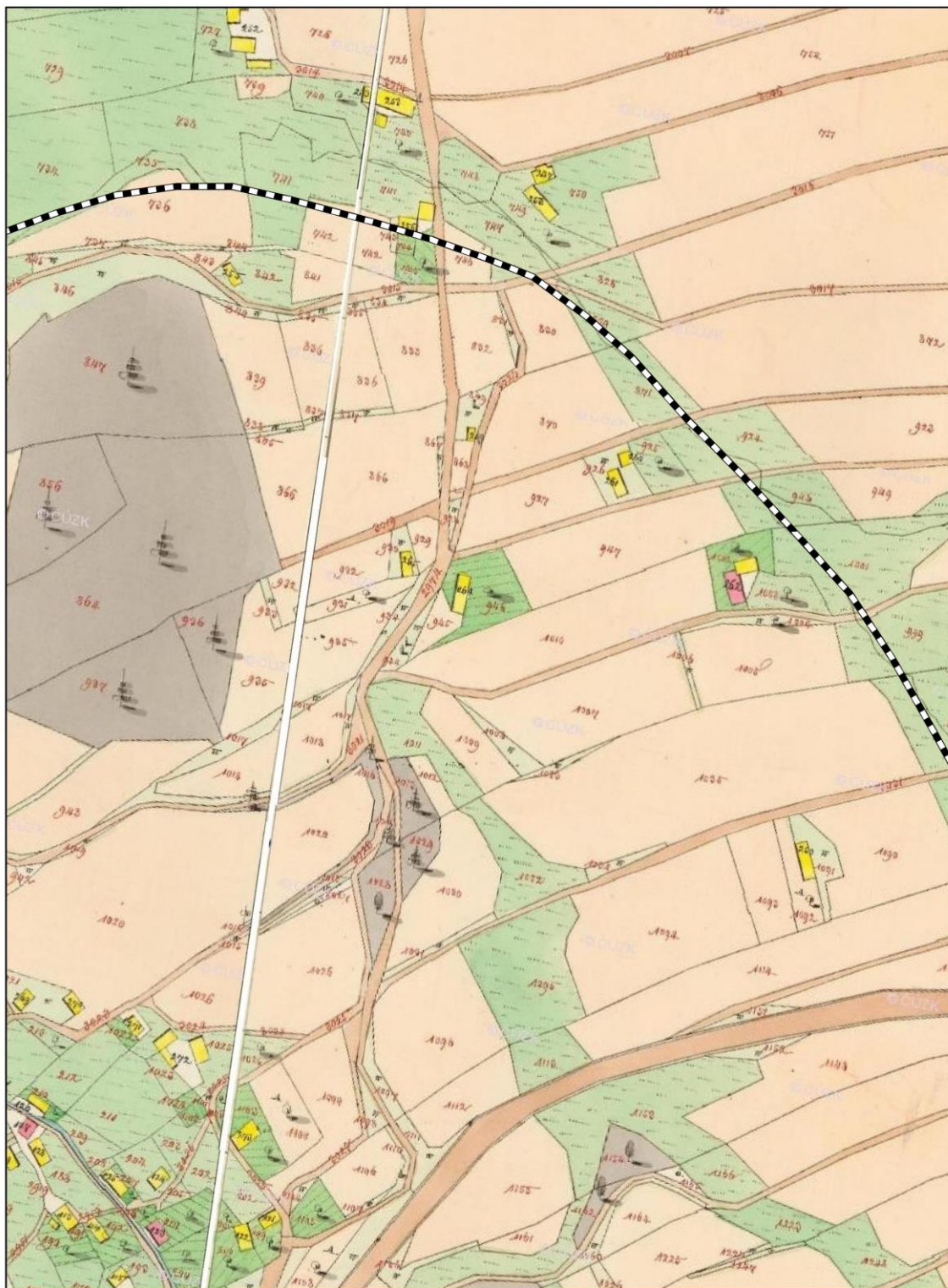
MAPOVÝ LIST č. 10



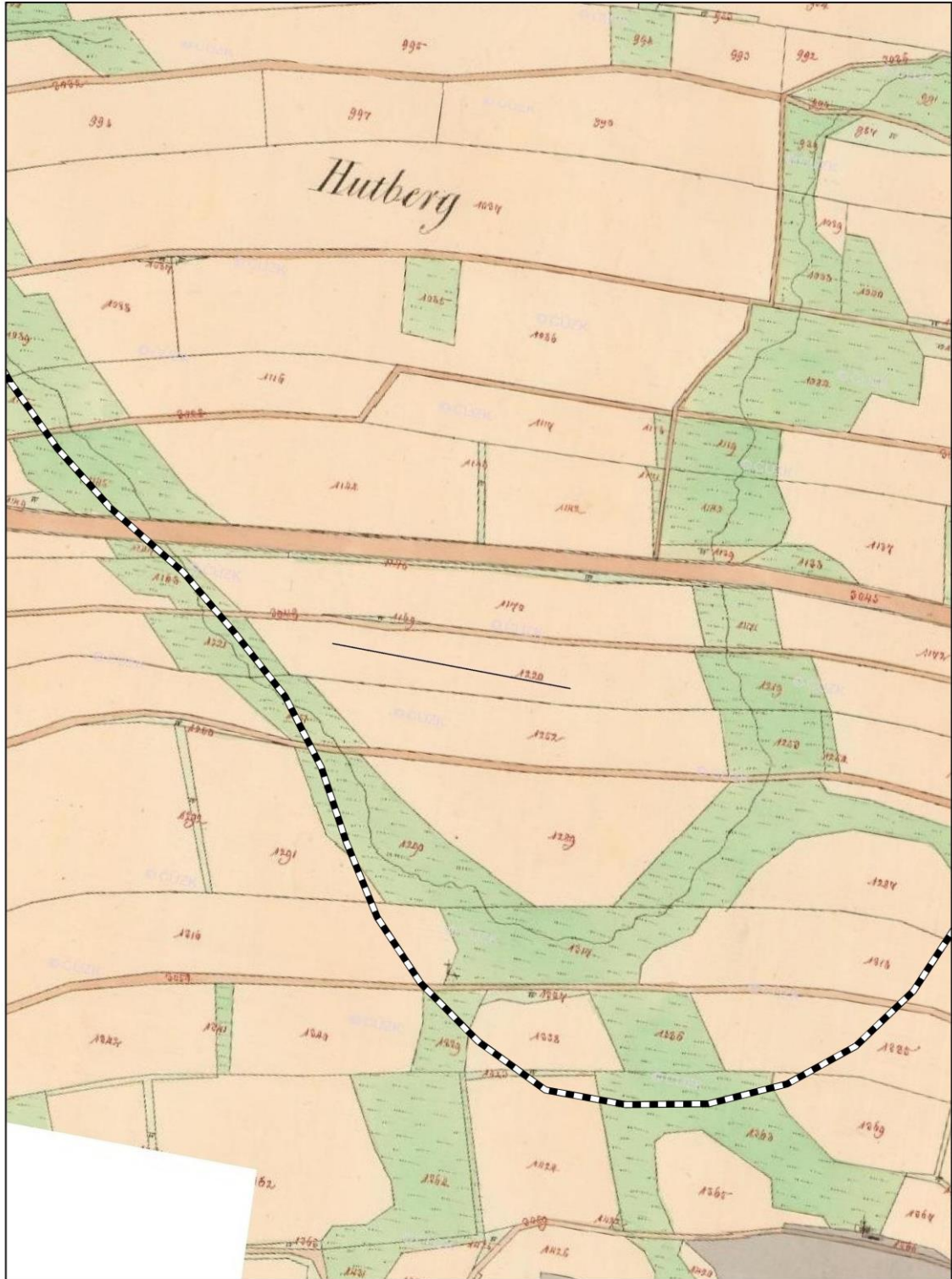
MAPOVÝ LIST č. 11



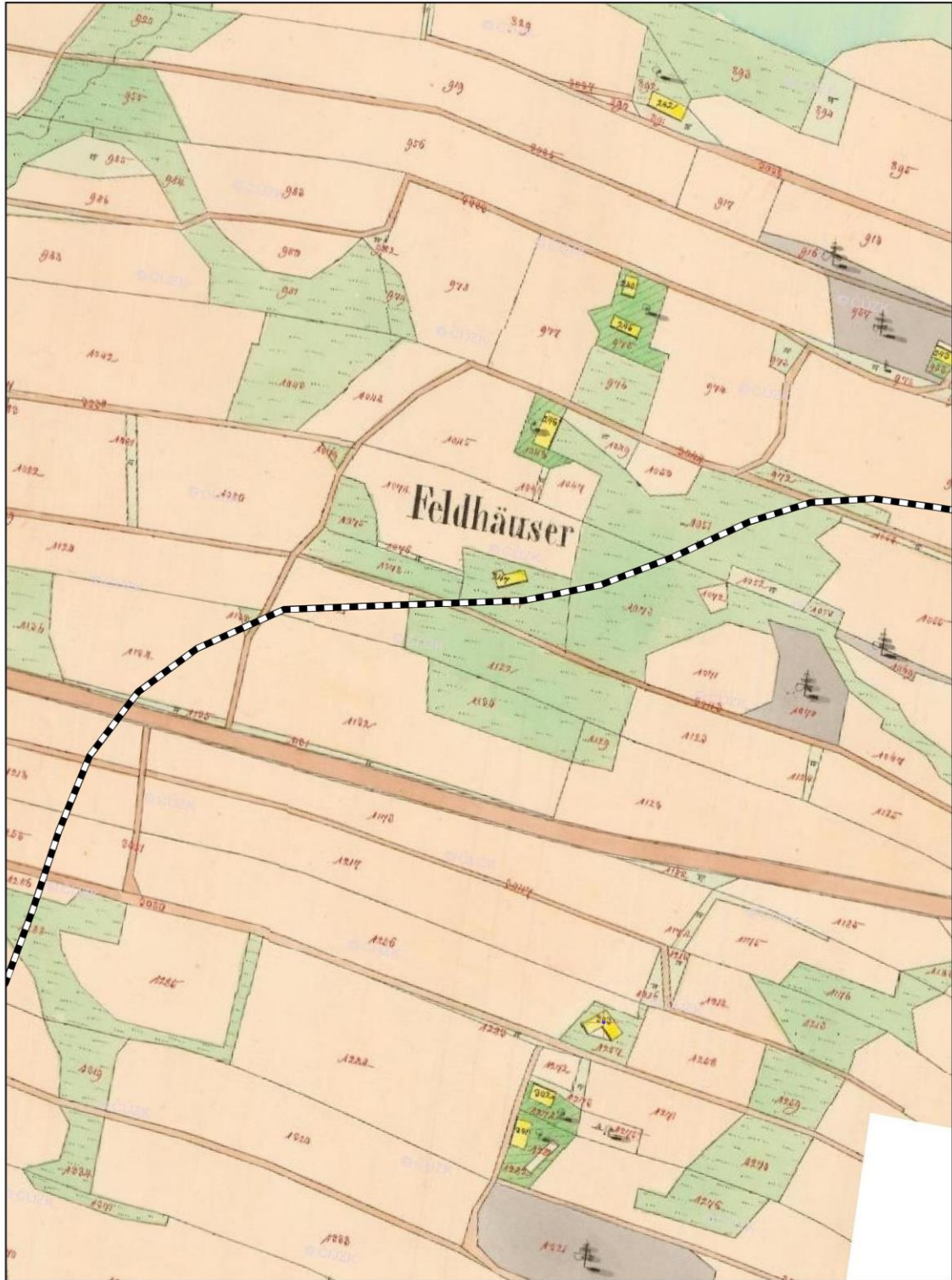
MAPOVÝ LIST č. 12



MAPOVÝ LIST č. 13



MAPOVÝ LIST č. 14



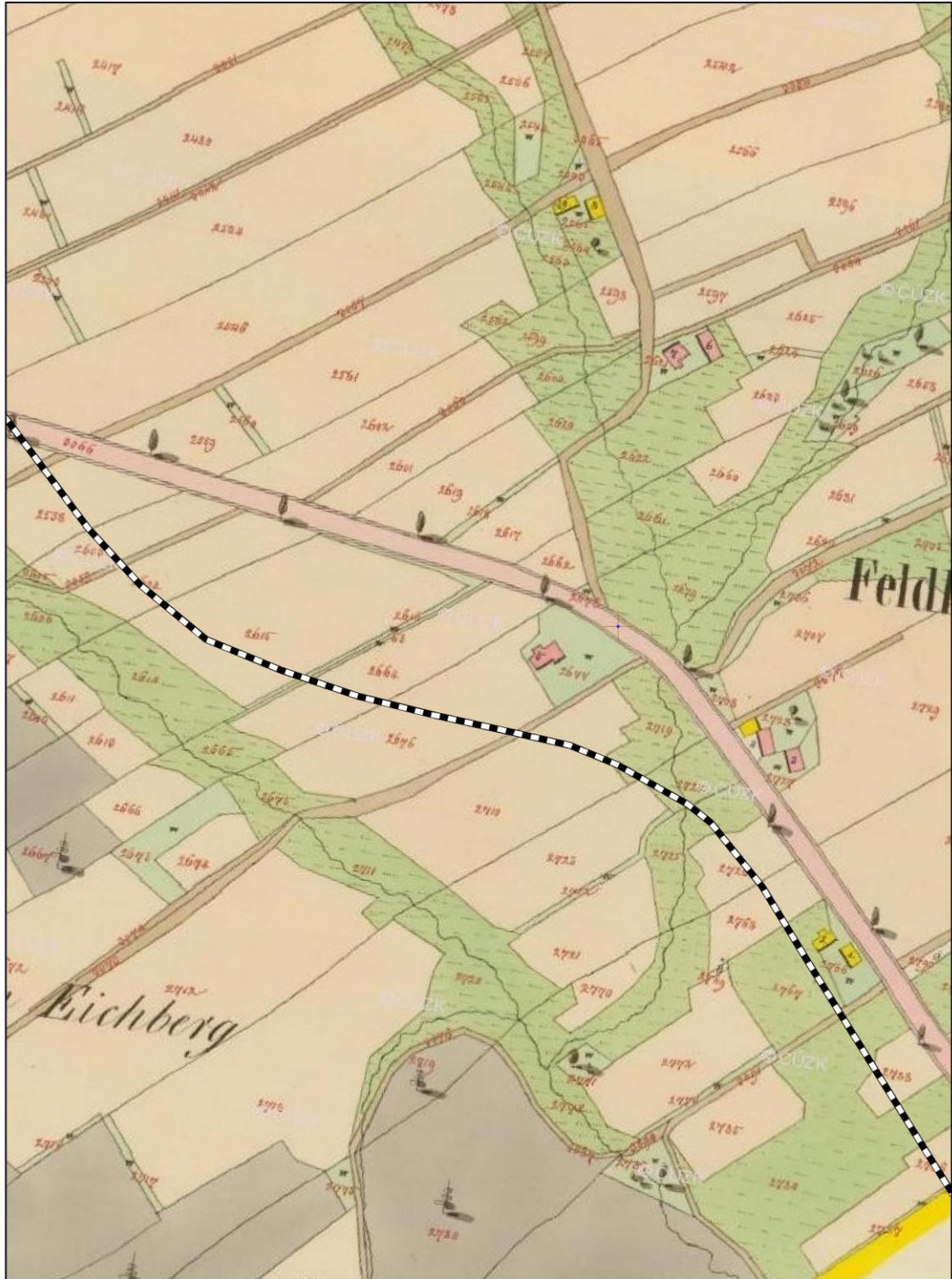
MAPOVÝ LIST č. 15



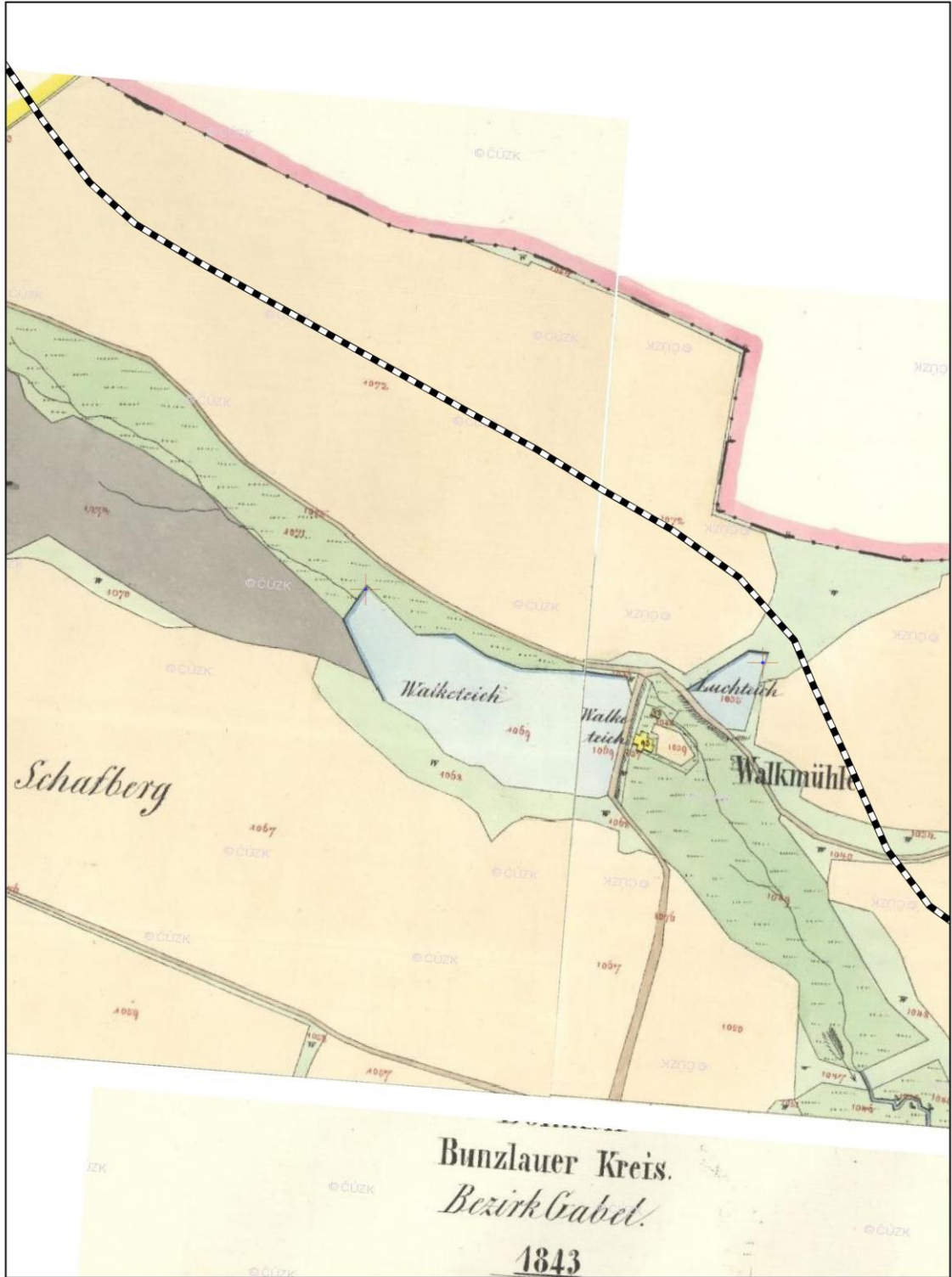
MAPOVÝ LIST č. 16



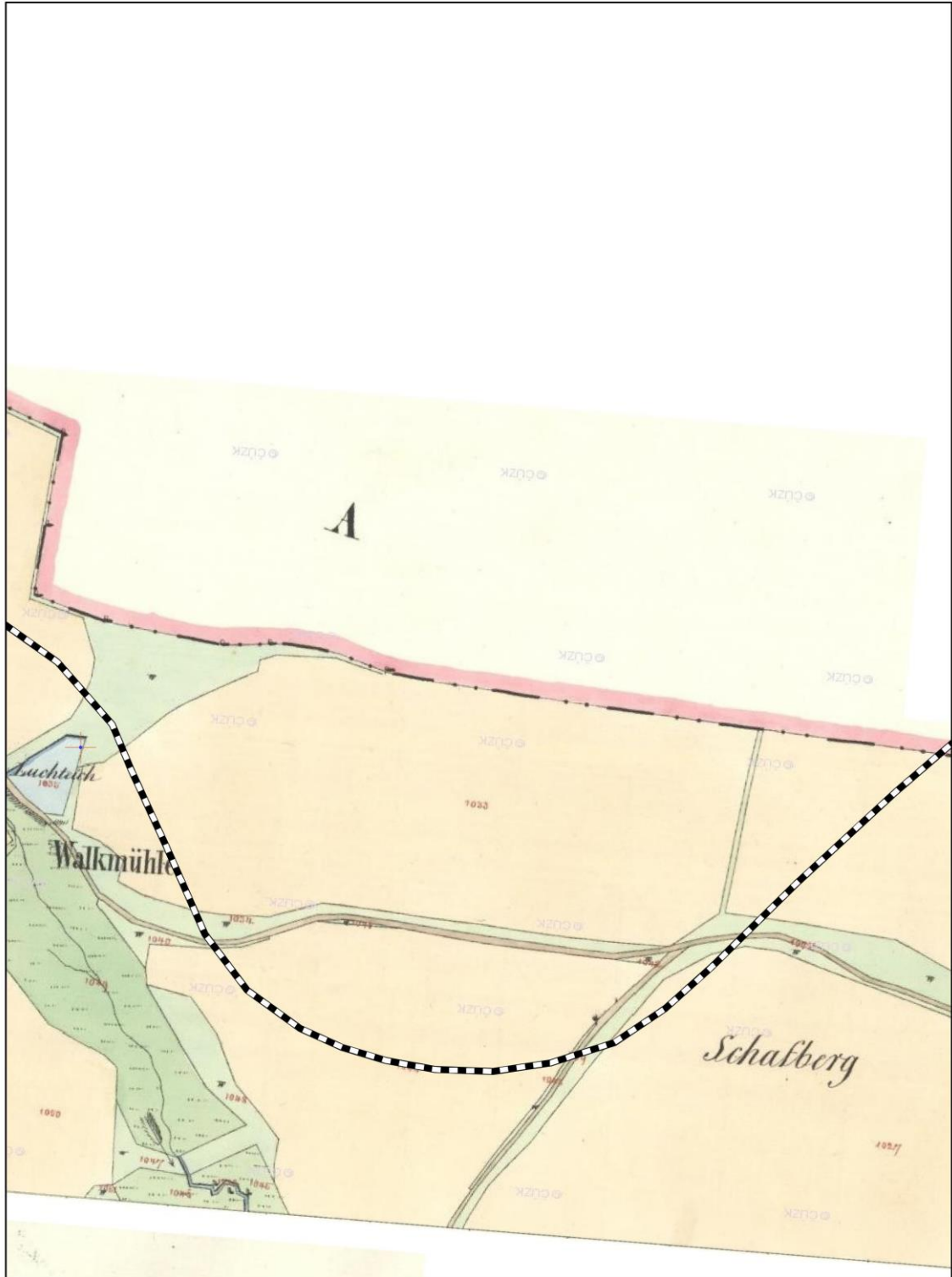
MAPOVÝ LIST č. 17



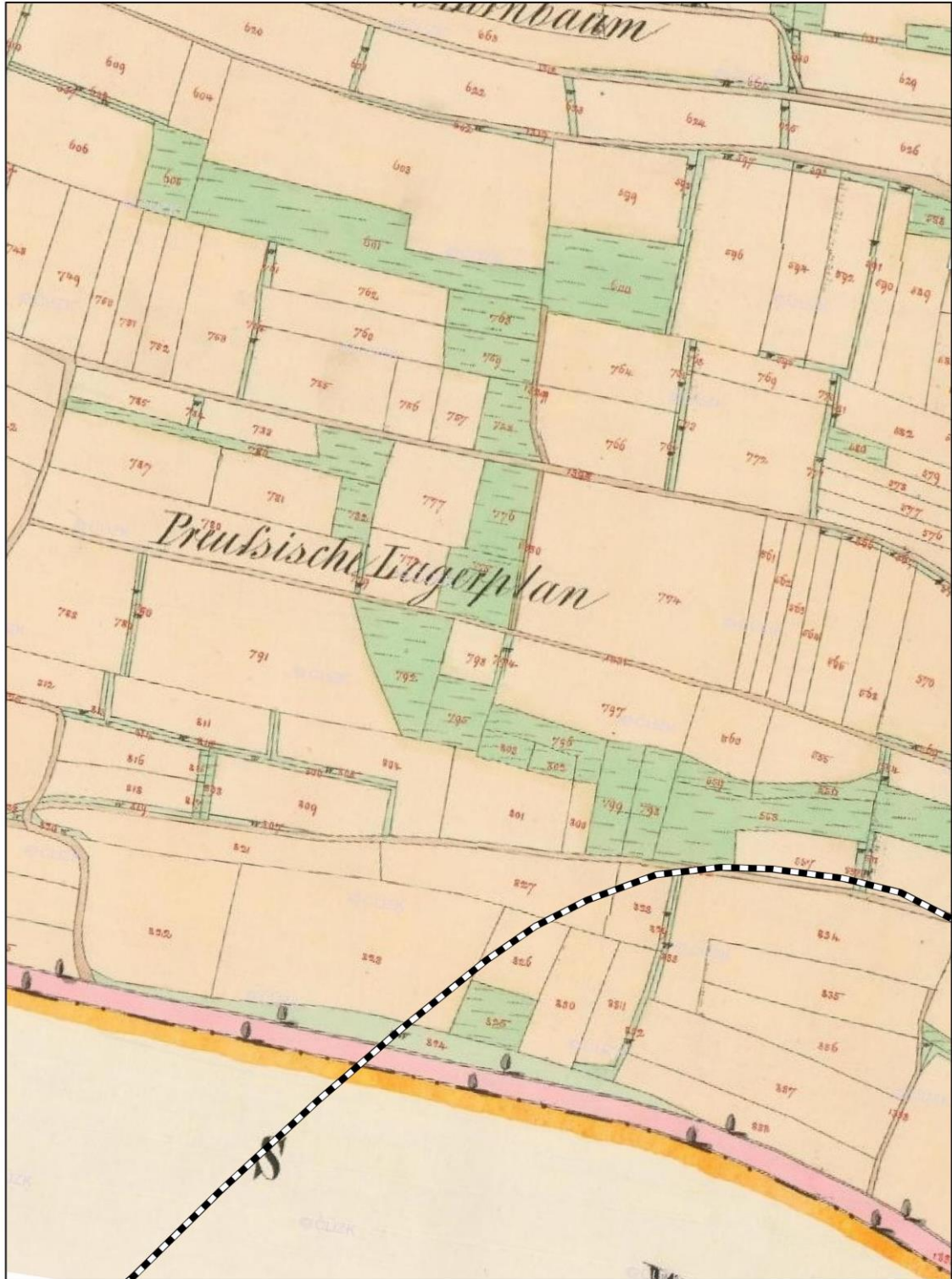
MAPOVÝ LIST č. 18



MAPOVÝ LIST č. 19



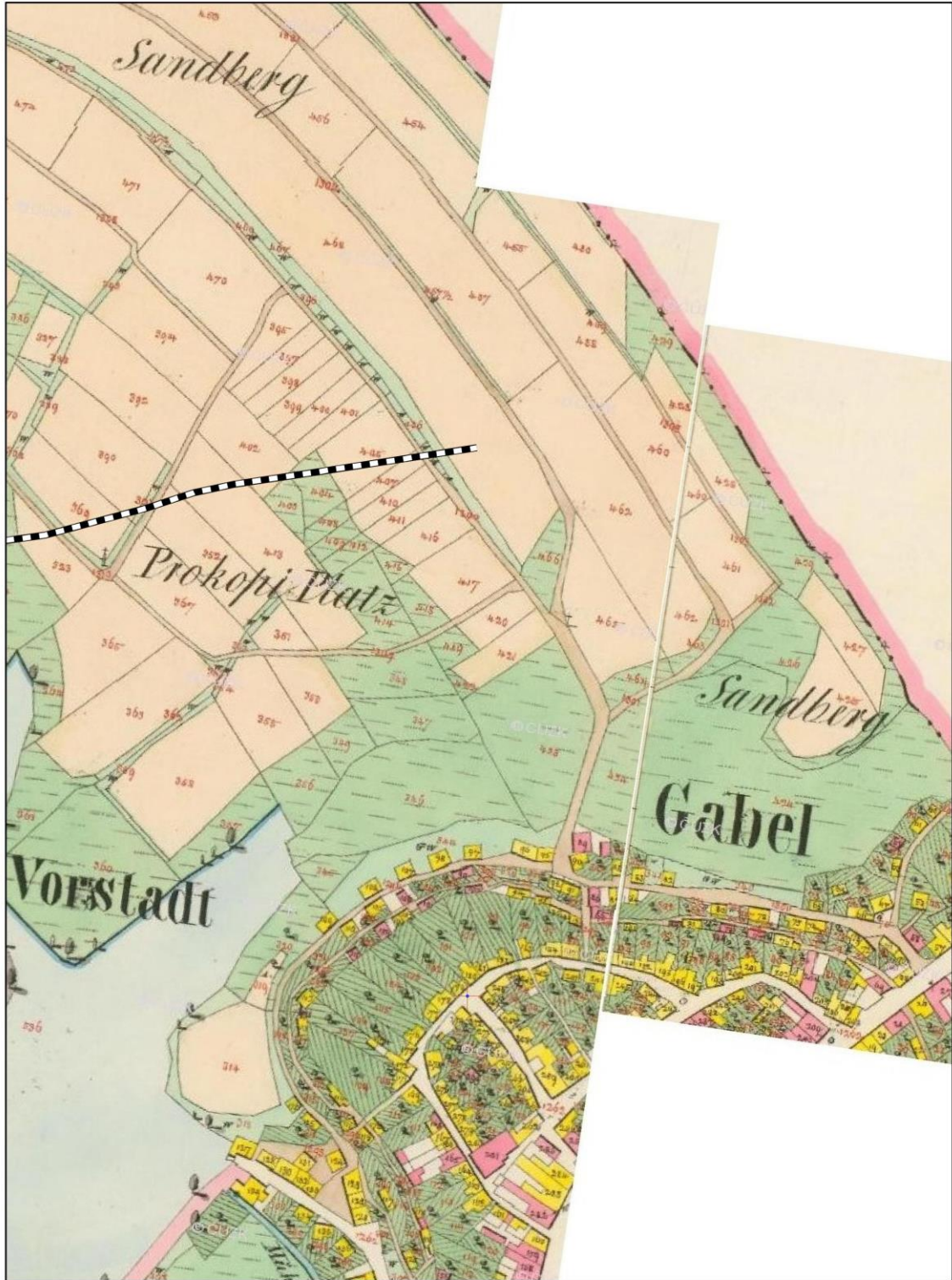
MAPOVÝ LIST č. 20



MAPOVÝ LIST č. 21



MAPOVÝ LIST č. 22



Příloha č. 10: Majetek společnosti BNB

Rok	1869 ¹	1882 ^{2,3}	1888 ⁴	1891 ⁵	1908 ^{6,7}
Délka tratí (km)	187,532	300,626	320	320	346,968
Počet stanic	24	41	58	68	?
Počet ostatních drážních staveb	108	166	491	457	?
Počet lokomotiv	12	29	62	78	111
Počet tenderů	12	29	46	58	96
Počet osobních vozů (počet míst)	37 (1.436)	56 (2.196)	128 (5.520)	167 (6.642)	244 (9.758)
Počet nákladních vozů	460	1.084	1.369	1.685	2.056
Počet služebních a poštovních vozů	14	32	17	17	67

¹ Šindlauer, Zdeněk: Už dlouho nejel žádné vlaky, END, Česká Lípa 1999, s. 37–38.

² 1. ledna 1882 došlo k fúzi společností BNB a TKPE.

³ Šindlauer, Zdeněk: Už dlouho nejel žádné vlaky, END, Česká Lípa 1999, s. 52.

⁴ Archiv Českých drah a. s., Praha-Libeň, fond Česká severní dráha, in. č. 26, s. 23608, k. 49, Dráha Česká Lípa – Mimoň, souhrnné vyúčtování, 1888.

⁵ Archiv Českých drah a. s., Praha-Libeň, fond Česká severní dráha, in. č. 29, s. 11835, k. 55, Souhrnný stav společnosti, 1892.

⁶ Uvedeno ke dni 15. listopadu 1908, kdy majetek do své správy přebírala společnost KkStB.

⁷ Šindlauer, Zdeněk: Už dlouho nejel žádné vlaky, END, Česká Lípa 1999, s. 134–135.

Příloha č. 11: Říšský zákoník pro rok 1908 (O zestátnění BNB)

Jahrgang 1908.

603

Reichsgesetzblatt

für die

im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder.

LXXVIII. Stück. — Ausgegeben und versendet am 19. August 1908.

Inhalt: (M 169—174.) 169. Gesetz, betreffend die Erwerbung der Böhmisches Nordbahn durch den Staat. — 170. Gesetz, betreffend die Festsetzung des Alkohollieferungspreises für die Betriebsperiode 1908/09 und die individuelle Verteilung desselben. — 171. Gesetz, betreffend die Verwendbarkeit der Zeilschuldverschreibungen der Anleihe der königlichen Hauptstadt Krakau im Betrage von 23,800.000 K zur fruchtbringenden Anlage von Stiftungs-, Pupillar- und ähnlichen Kapitalien. — 172. Gesetz, betreffend die Verwendbarkeit der von der Landesbank des Königreiches Galizien und Lobomerien samt dem Großherzogtume Krakau ausgestellten Einlagebücher zur fruchtbringenden Anlage von Stiftungs-, Pupillar- und ähnlichen Kapitalien. — 173. Gesetz, betreffend die Verwendbarkeit der Zeilschuldverschreibungen des dritten dalmatinischen Meliorationsfondsanlehens von 600.000 K zur fruchtbringenden Anlage von Stiftungs-, Pupillar- und ähnlichen Kapitalien. — 174. Gesetz, betreffend die Verwendbarkeit der Zeilschuldverschreibungen des von der Stadt Gzeradowitz aufzunehmenden Anlehens von acht Millionen Kronen zur fruchtbringenden Anlage von Stiftungs-, Pupillar- und ähnlichen Kapitalien.

169.

Gesetz vom 2. August 1908,

betreffend die Erwerbung der Böhmisches Nordbahn durch den Staat.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrates finde Ich anzuordnen, wie folgt:

Artikel I.

Das nachfolgende, zwischen den Ministerien der Eisenbahnen und der Finanzen im Namen der Regierung einerseits und der k. k. priv. Böhmisches Nordbahn-Gesellschaft andererseits zu Wien am 26. März 1908 abgeschlossene Übereinkommen, betreffend die Erwerbung der Böhmisches Nordbahn durch den Staat, wird genehmigt.

Artikel II.

Der Finanzminister wird ermächtigt, zur Durchführung des nach § 3 des Übereinkommens gewährten Aktienumtausches, dann zur Abwicklung der gesamten schwebenden Verbindlichkeiten der k. k. priv. Böhmisches Nordbahn-Gesellschaft, ferner zur Bedeckung der Kosten der Liquidation der Gesellschaft, endlich zur

Bestreitung von auf den an den Staat übergehenden Bahnlinien vorzunehmenden Investitionen Eisenbahn-Staatschuldverschreibungen im Gesamtnominalbetrage von 48,000.000 K anzugeben, welche ab 1. Jänner 1909 ohne jeden Steuer-, Gebühren- oder sonstigen Abzug mit 4 Prozent zu verzinsen und gleichfalls ohne jeden Steuer-, Gebühren- oder sonstigen Abzug mit dem Nominalbetrage innerhalb der Zeit bis zum Ende des Jahres 1968 zurückzuzahlen sind.

Artikel III.

Für das im Artikel I zitierte Übereinkommen sowie für alle zur Durchführung desselben erforderlichen Vermögensübertragungen, sonstigen Rechtsgeschäfte, Verträge, Urkunden, Eingaben, bücherlichen Eintragungen und amtlichen Anfertigungen wird die Stempel- und Gebührenfreiheit gewährt.

Artikel IV.

Die den Gegenstand dieses Gesetzes bildenden Eisenbahnlinien sind von der Staatsverwaltung in eigener Regie zu betreiben. Die Übertragung des Betriebes an einen Privaten oder an eine Gesellschaft darf nur auf Grund eines hierüber zu erlassenden Gesetzes erfolgen.

Ausgenommen von dieser Bestimmung bleibt der Betrieb auf der Strecke Wagnsdorf—Reichsgrenze gegen Groß-Schönau, welcher auch weiterhin vertragsmäßig durch die königlich sächsischen Staatsbahnen besorgt werden darf.

Artikel V.

Die im § 10 des Übereinkommens aufgezählten Rechte bleiben dem gesamten Dienstpersonal der k. k. priv. Böhmisches Nordbahn-Gesellschaft bis zum Zeitpunkt der Einreihung in den Personalstand der k. k. Staatsbahnen gewahrt.

Jedem Bediensteten der Böhmisches Nordbahn bleibt es freigestellt, sich in den Personalstatus der österreichischen Staatsbahnen einreihen zu lassen oder unter den bisherigen Bedingungen im Status der Böhmisches Nordbahn zu verbleiben.

Bei der Einreihung des Personals der Böhmisches Nordbahn in das Gehaltsschema der k. k. Staatsbahnen darf das Personal keine Einbuße an den ständigen Bezügen erleiden.

Bis zu einer anderweitigen gesetzlichen Regelung hat die k. k. Staatsbahnenverwaltung bei Besetzung von Dienstposten in den von der Böhmisches Nordbahn berührten Orten auf die Angehörigen der beiden Nationalitäten unter Berücksichtigung und untüchtlicher Wahrung der daselbst obwaltenden tatsächlichen nationalen Verhältnisse und überdies nach Maßgabe der in den einzelnen Dienstorten und den diesen zugewiesenen Strecken bestehenden sprachlichen Bedürfnisse des Verkehrs Bedacht zu nehmen.

Artikel VI.

Bezüglich der Erwerbsteuervorschreibung für die zufolge des gegenwärtigen Gesetzes an die Staatsverwaltung übergehenden Bahnlinien wird abweichend von den §§ 104 und 106 des Personalsteuergesetzes für die Zeit bis zum Jahre 1958 und, soweit nicht bis dahin im Gesetzeswege eine anderweitige Regelung getroffen wird, nachfolgendes verfügt:

Von der Erwerbsteuervorschreibung der Staatsbahnen ist vom Jahre 1908 angefangen bis zum Ablaufe des Jahres 1957 alljährlich ein Betrag vorweg auszuscheiden, welcher der der k. k. priv. Böhmisches Nordbahn-Gesellschaft für das Jahr 1907 vorgeschriebenen Erwerbsteuer gleichkommt.

Dieser Betrag ist an jenen Orten, beziehungsweise an jenen Orten zur Vorschreibung zu bringen, wo dies nach den jeweilig geltenden allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen zu geschehen hätte, wenn das verstaatlichte Unternehmen noch im Eigentum und Betriebe der k. k. priv. Böhmisches Nordbahn-Gesellschaft sich befände.

Dagegen sind vom Jahre 1908 angefangen bis zum Ablaufe des Jahres 1957 die Längen der Bahnstrecken der Böhmisches Nordbahn bei der örtlichen Teilung der nach Ausschreibung des im vorstehenden Absätze bezeichneten Betrages verbleibenden Steuer von den übrigen Staatseisenbahnen nicht mehr in Anschlag zu bringen; auch kommen die von keiner anderen Staatsbahn als der verstaatlichten Böhmisches Nordbahn durchzogenen Gemeinden bei der im Sinne des § 104, Absatz 7, des Personalsteuergesetzes vorzunehmenden Verteilung der allenfalls von der Steuervorschreibung des sonstigen Staatsbahnges auf das Königreich Böhmen entfallenden Quote nicht mehr in Betracht.

Artikel VII.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes, welches am Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit tritt, sind Mein Eisenbahnminister und Mein Finanzminister beauftragt.

Wid. Schl., am 2. August 1908.

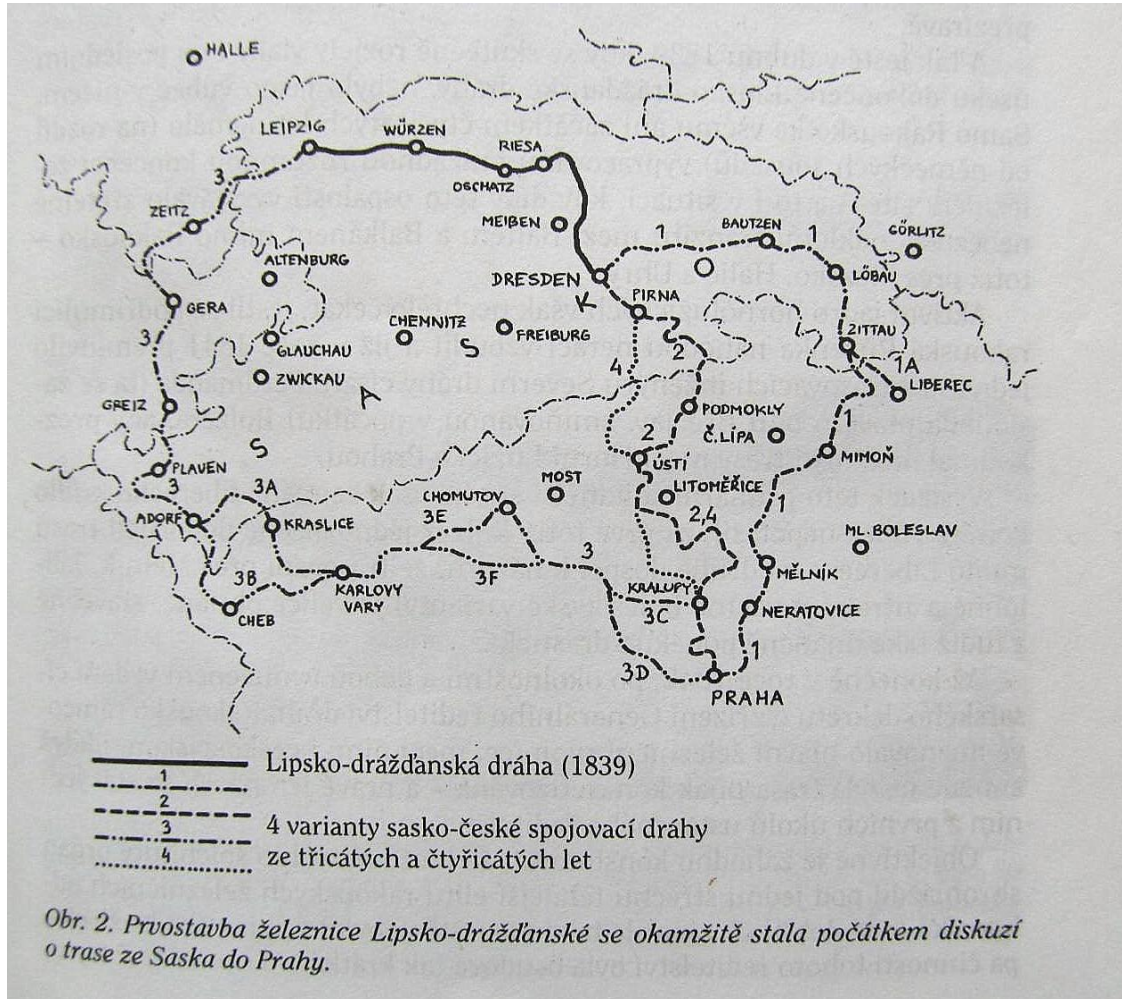
Franz Joseph m. p.

Bed m. p.

Korytowski m. p.

Derjatta m. p.

Příloha č. 12: Návrh spojení Prahy s Drážd'any¹



¹ Šindlauer, Zdeněk: Už dlouho nejel žádný vlak, END, Česká Lípa 1999, s. 24.

Příloha č. 13: Zákon č. 30/1878

říšského zákoníku

Zákon,

daný dne 18. února 1878,

jenž se týče vyvlastňování k účelu stavění železnic a provozování jízdy po nich^{*)}

§ 1

Každé podnikatelstvo železnice může užívati práva vyvlastňovacího v plné míře paragrafem 365 ob. zák. obč. povolené dotud, pokud státní úřad správní k tomu ustanovený obecnou užitečností toho podniknutí uzná.

I.

K čemu se vyvlastňování vztahuje a v které míře se ho může užití

§ 2

Práva vyvlastňovacího lze za příčinou trvalého nebo pomíjejícího vyvlastnění užití jen dotud, pokud ho potřebí, aby se železnice mohla vystavěti a aby se mohlo po ní jezdit. Právo vyvlastňovací obsahuje v sobě právo žádati:

1. aby se postoupil nějaký pozemek;
2. aby se postoupily prameny a jiné vody soukromé;
3. aby se propůjčila nějaká služebnost a nějaké jiné věcné právo na věcech nemovitých, též aby se postoupila, obmezila nebo zdvihla práva toho způsobu a taková práva, jichž lze jen na určitém místě užití;
4. aby se snášela opatření, jimiž se obmezuje užívání práva vlastnického nebo některého jiného práva na nějakém pozemku anebo dílu horním. Práva vyvlastňovacího může se také užití v příčině příslušenství nějaké věci, která se má vyvlastniti.

§ 3

Když jest tu to, čeho se v § 2 napřed vyhledává, může se za trvalé nebo pomíjející postoupení pozemku nějakého žádati dotud, pokud toho jest potřebí k vystavění železnice, ke zřízení nádraží, k vystavění domů nějakých při železnici nebo na nádražích za příčinou provozování jízdy nebo pokud toho potřebí k jiným dílům, jež provésti povinně jest podnikatelstvo železnice, též k uložení země a rumu, který se při stavbě musí odstraniti, konečně k nabytí potřebného materiálu k nasypávání

syrového kamení a štěrku. Právo žádati, aby někdo postoupil pozemku svého k nějakému pomíjícímu užívání, nevztahuje se ke stavením a prostorám obytným, ani k takovým pozemkům, o nichž jest předvídati, že by se jejich podstata zamýšleným užíváním bytně a trvale změnila.

Vlastník pozemku k pomíjícímu užívání postoupeného má právo žádati, aby podnikatelstvo železnice pozemek na sebe převedlo, když by užívání trvalo déle než šest měsíců od početí jízdy, anebo byl-li pozemek postoupen, když jízda již se počala, déle než dvě léta.

II.

Co se mí nahraditi a v které míře

§ 4

Podnikatelstvo železnice jest povinno, nahraditi vyvlastněnci škodu všelikou na jmění vyvlastněním jemu způsobenou, aby došel náhrady s § 365 obecného zákoníka občanského se srovnávající. Za vyvlastněnce pokládá se ten, čí jest tu věc vyvlastněná, nebo jemuž na věci vyvlastněné přísluší právo věcné s vlastnictvím některé jiné věci spojené.

§ 5

Při vyhledávání náhrady má se zřetel vzíti také ke škodě, kterou vyvlastněním vezmou ti, kteří mají právo věci užívati nebo upotřebovati, též nájemci a pachtěři, a kterou nahraditi povinen jest vyvlastněnec, pokud to, co se má za věc vyvlastněnou náhradou dáti, není ustanoveno na zapravení náhrady, které mají jiní na vyvlastněnci pohledávati.

§ 6

Vyvlastní-li se jenom část pozemku, má se při vyhledávání náhrady zřetel míti netoliko na cenu pozemku, který se má postoupiti, ale také na to, oč se cena pozůstalé části pozemku zmenší.

§ 7

Při vyhledávání náhrady nemá se zření míti k poměrům, v příčině kterých jest zjevno, že byly teprv připraveny v tom úmyslu, aby se jich užilo za základ, by se mohlo žádati větší náhrady.

K ceně zvláštního zalíbení, ani k vyšší ceně, kteréž věc, o jejíž vyvlastnění jde, vystavením železnice nabude, při vypočítávání náhrady se nehledí.

§ 8

Náhrada dána buď v hotových penězích. Je-li vyvlastnění trvalé, zaplatí se kapitál, je-li však pomíjející, platí se důchod.

Pak-li by se za příčinou pomíjejícího vyvlastnění cena pozemku zmenšila, a nebylo-li by se při ustanovování důchodu na to hledělo, budiž za to zmenšení, když pomíjející vyvlastnění přestane, dána náhrada zaplacením kapitálu.

§ 9

Nemůže-li se kapitál, který se má dáti, dokonale vyhledati, poněvadž nelze škody, která se má určit, napřed ustanoviti, tedy má každá strana právo, žádati v přiměřených dobách alespoň jednoho roku, aby za škodu, kterou mezi tím časem bylo lze poznati, ustanovila se náležitá náhrada. Když projdou tři léta, která se počítají od té chvíle, kdy se trvalé vyvlastnění vykonalo, vztažmo když přestane vyvlastnění pomíjející, může se žádati, aby se s konečnou platností ustanovil kapitál, který se má nahraditi.

§ 10

Podnikatelstvo železnice jest povinno dáti jistotu za každou škodu, kterou má po vykonaném vyvlastnění nahraditi (§§ 8, 9), když za to požádá ten, kdo má právo žádati náhrady. Na eráru nemůže se žádati, aby dal jistotu. Na požádání té neb oné strany ustanoví soud, jemuž přísluší náhradu vyhledati, vyslechna obě strany, jaká a jak velká náhrada se má dáti. Než soud rozhodne, může slyšeti znalce. Zdali jistotu stačí, uváží soud podle svého zdání.

III.

O řízení vyvlastňovacím

A. Jak se ustanovuje věc, která se má vyvlastniti a mnoho-li se má vyvlastniti

§ 11

Věc, která se má vyvlastniti a mnoho-li se má vyvlastniti, ustanoví se dle skutečných poměrů, které v té příčině rozhodují, a hledíc k tomu, jak vypadlo vyhledávání komisionální, ježto se za příčinou zkoušení projektu podrobného základ železnice vyobrazujícího předsevzalo (politická obchůzka).

§ 12

Podnikatelstvo železnice má předložiti ministerstvu obchodu kromě projektů podrobných plány odkoupení pozemků jedné každé obce katastrální o sobě a seznamenání pozemků i práv, na nichž vyvlastnění se žádá. V těchto seznamenáních mají se pojmenovati soudy okresní, v jichž obvodu obce leží, všechna čísla katastrální a plošné míry parcel, v příčině kterých se má státi vyvlastnění, jakož i plochy, jichž podnikatelstvo žádá. Ministerstvo obchodu má tento projekt napřed zkoušeti a nařídí, když shledá, že jest příhodný k provedení, aby se předsevzala politická obchůzka železnice.

§ 13

Komise, která má obchůzku politickou vykonati, skládá se ze zástupce politického úřadu zemského jakožto ředitele komise, ze zástupce generální inspekce železnic a ze zástupce politického okresního úřadu. Výbor zemský budiž vyzván, aby se komise svým zástupcem zúčastnil. Též zůstává se ministerstvu obchodu, aby komisi příhodně rozmnožilo, zřetel majíc k veřejným účelům, jež uvážiti třeba. K této komisi obesláni buďte podnikatelstvo železnice a představení obcí, jichž se železnice dotýká.

§ 14

Než se obchůzka politická rozepíše, má podati podnikatelstvo železnice politickému úřadu zemskému pro každou obec katastrální seznam jmen a obydlí těch, jichž pozemky se mají vyvlastniti (§ 4), vztažmo jejich zástupců. Jsou-li pozemky, které se mají vyvlastniti, vloženy do knih pozemkových, uvedeny buďte v seznamu vložky knih pozemkových. Tento seznam, též plány odkoupení pozemků a seznamy, jež se mají dle § 12 podati, buďte nejméně 14 dní dříve, než komise obchozí dojde, v každé obci místní k obecnému nahlédnutí vyloženy.

Zároveň budiž návěstím, které se má v každé obci přibíti a způsobem v místě obvyklým vyhlásiti, oznámeno, v kterém místě a od kterého dne počínajíc, může každý v seznam nahlédnouti a v které lhůtě může každý, jehož se věc týče, u politického okresního úřadu proti žádanému vyvlastnění ústně nebo písemně námitky činiti. Lhůty v těchto návěstích uvedené buďtež ediktem ve známost uvedeny a zároveň obce katastrální, jichž se zamýšlená železnice má dotýkati, pojmenovány, edikt pak buď vložen jednou do novin zemských k vyhlásování úřednímu ustanovených.

§ 15

Kterého dne se vyhledávání v některé obci, jakož předvídati, počne, ustanoví ředitel komise a oznámí to v obci způsobem v ní obyčejným. Mezi tímto oznámením a početím vyhledávání má minouti nejméně osm dní. Ti, kdož u politického okresního úřadu v čas učinili námitky, buďte zvláště ku komisi obesláni. Každý, jehož se věc týče, má toho vůli, přijít k vyšetřování a činiti námitky proti žádanému vyvlastnění. K námitkám, které by se učinily teprv, když vyhledávání v obci jest ukončeno, nemá se zřetele.

§ 16

Ředitel komise má se dle možnosti o to přičiniti, aby se strany shodly. Vezme-li se žádost za vyvlastnění nazpět, nebo prohlásí-li ten, jehož pozemek se má vyvlastniti, že jest ochoten žádanému vyvlastnění povoliti, budiž to v protokole o jednání vedeném zaznamenáno. V každém případě buďte poměry, které budou při vyvlastňování, za něž se žádá, rozhodovati, vyhledány, a co se vyhledá, budiž protokolem zapsáno, uvedouc základy, jichž bylo užito. Při tomto vyhledávání nemá se bráti v úvahu náhrada, která se má dáti z důvodu vyvlastnění. Vztahuje-li se vyhledávání k několika obcím katastrálním, budiž v příčině každé obce zvlášť uzavřeno a politickému úřadu zemskému předloženo.

§ 17

Politický úřad zemský, zkoušev spisy jemu předložené, má vynésti jeden nebo několik nálezů vyvlastňovacích a ustanoviti jimi, které věci se mají vyvlastniti a v jaké míře. Závisí-li rozhodnutí na vyřízení otázky nějaké, příslušejícím ministerstvu obchodu, odloženo buď, až toto ministerstvo konečně platné vyřízení návrhu oznámí.

§ 18

Nálezy vyvlastňovací dodány buďte podnikatelstvu železnice a těm, jichž pozemky nebo práva se mají vyvlastniti, vztažmo těm, o nichž úřad ví, že na ně přešlo právo, které se má vyvlastniti. Nálezu vyvlastňovacímu mohou rekusem odporovati jenom ti, kteří učinili v čas námitky proti vyvlastnění, anebo jejich právní nástupcové (§§ 14, 15) a podnikatelstvo železnice dotud, pokud nálezem není dáno místa žádosti toho, kdo podal rekurs. Rekurs má se podati politickému úřadu zemskému a má odkládací účinek. Lhůta k rekursu jest osm dní. O rekursu přísluší rozhodovati ministerstvu vnitra po dohodě s ministerstvem obchodu a s jinými ministerstvy správními, jichž působností

se dotýkají otázky, které se mají rozhodnouti. V příčině toho, které věci se mají vyvlastniti a v jaké míře, není dovoleno nastupovati na právní cestu.

§ 19

Když nález vyvlastňovací nabude moci práva, jsou ti, proti nimž má vyvlastnění účinek, povinni zdržeti se každé změny na věci vyvlastněné, kromě té, kterou s sebou přináší další řádné provozování hospodářství, ač nestala-li se nějaká jiná úmluva, anebo nejde-li o nějaké neodkladné opatření, jehož pro zachování věci vyvlastněné potřebí.

§ 20

Je-li pozemek vyvlastněný vložen do knih pozemkových, tedy má politický úřad zemský, k rozhodování v první instanci ustanovený, když nález vyvlastňovací nabude právní moci, žádati, aby soud knih pozemkových vyvlastnění v knihách poznamenal, za kterouž příčinou má mu poslati pomůcky, jichž k identifikaci pozemku potřebí a jichž má, bylo-li toho třeba, na podnikatelstvu železnice požádati. Soud knih pozemkových má poznamenání v náležité vložce knihovní vykonati. Toto poznamenání má za účinek, že nikdo, kdo nabude zápisu nějakého za tímto poznamenáním jdoucího, nemůže se omlouvati, že o vyvlastnění nevěděl.

§ 21

Bylo-li kromě případu politické obchůzky potřebí zvláštního nebo potomního jednání, aby se na jisto postavilo, která věc se má na čas nebo trvale vyvlastniti, má podnikatelstvo železnice, pojmenujíc věc i vlastníka jejího a předloživ doklady, jichž k identifikaci věci potřebí, též rozeberouc důvody potřeby toho, žádost podati k politickému úřadu okresnímu, v jehož obvodu leží věc, v příčině které se má vyvlastnění provésti. Politický úřad první instance, přivezma k tomu obě strany, má o tom zavésti jednání. Co se týče dalšího řízení, má platnost to, co ustanoveno v §§ 16 až 20.

B. Jak se vyhledává náhrada

§ 22

Náhradu, která se má z příčiny vyvlastnění dáti, vyměří soud, ač neustanoví-li se to úmluvou dovolenou mezi podnikatelstvem železnice a vyvlastněncem. Za dovolenou pokládá se taková úmluva jen tehda, když tu není nikoho jiného, kdo by měl práva žádati za uspokojení z náhrady z příčiny věcného práva, nebo když by tento jiný

ve veřejné nebo legalisované listině se pronesl, že k té úmluvě přivoluje. Takového usnesení, že se k úmluvě přivoluje, není však zapotřebí, když jde o částečné postoupení nějakého tělesa do knih pozemkových vloženého, a když hypotéka, třeba že se takové postoupení stalo, zachová zákonnou jistotu, paragrafem 1374 ob. zákoníka občanského vyžadovanou, co se však týče jiných práv věcných, kdy nemůže jejich jistota patrně újmy utrpěti. Soud knih pozemkových má k žádosti některé strany podle přesvědčení předsevzatých vyšetření nabytého vydání potvrzení, že náležitá jistota jest posud zachována.

§ 23

Náhradu ustanoví soud na požádání podnikatelstva železnice; ale i vyvlastněnec má právo za to požádati, když by podnikatelstvo železnic do roka od toho dne, kdy nález vyvlastňovací nabyl moci práva, za to nežádalo. Ustanovovati náhradu přísluší soudu okresnímu, v jehož obvodu se má vyvlastnění vykonati. K žádosti za toto ustanovení přiložen buď nález vyvlastňovací krom pomůcek, kterých k identifikaci věci vyvlastněné jest potřebí. Za ustanovení náhrady za všechny věci vyvlastněné, které leží v obvodu jedné obce katastrální, může se žádati jediným spisem.

§ 24

Soud má všeliké poměry, které při ustanovování náhrady rozhodují, přibírá tři znalce, podle pravidel řízení u věcech mimosporných na místě samém vyhledati. Znalce má soud vyhledati ze seznamu znalců v případech vyvlastňování povolávaných, ježž vrchní soud zemský po umluvení s politickým úřadem zemským každý rok sestaví a vyhlásí, a má pak z nich jednoho zříditi za vrchního znalce. Strany mohou proti způsobilosti znalců až do početí vyhledávání činiti námitky. Ku kterýmžto námitkám, vidí-li se soudu býti hodnověrnými, má se z povinnosti úřadu zření míti.

Soud vybere znalce ze seznamu, ježž vrchní zemský soud sestaví a vyhlásí dohodnuv se s politickým zemským úřadem, o zřídí jednoho z nich za vrchního znalce. Seznamy buďtež vystaveny a vyhlášeny vždy každý pátý rok, poprvé nově roku 1921. Bude-li toho třeba, buďte mezi tím jen opraveny anebo doplněny; opravy neb doplňky buďtež vždy vyhlášeny.

§ 25

Soudce má znalce vybídnouti, aby ohledavše věc vyvlastněnou podati zdání své, jaké náhrada se má za ni dáti. Každý znalec jest povinen udati zásady, na nichž své

dobré zdání založil a na čem jiném zakládá své vypočtení ceny. Zvláště mají znalci, když se vyvlastní jen část pozemku, o sobě vypočítí a udati sumu, která se má dáti náhradou za zmenšení ceny pozůstalé části pozemku. Vztahuje-li se náhrada, která se má dáti vyvlastněncům, také k nahrazení takových škod, které utrpí jiné osoby, jichž pohledávka nemá se spokojiti z náhrady, dané za pozemek vyvlastněný (§ 5), budiž suma na náhradu těchto škod vycházející zvláště o sobě udána. Vzejde-li spor o zásady, a požádá-li za to některá strana, budiž podle každé zásady sporné podáno zvláštní dobré zdání, jaká náhrada se má dáti.

§ 26

Na požádání obojí strany může se ustanoviti náhrada také za takové věci, k nimž se náleží vyvlastňovací nevztahuje, když obě strany se v tom snášejí, aby se tyto věci vyvlastnily.

§ 27

Má-li podnikatelstvo železnice za to, že by se provedením toho neb onoho díla, kterého vykonati není povinno, právo náhrady žádati značně zmenšilo, tedy si může podnikatelstvo vyhraditi, že si mezi několika způsoby provedení toho díla vyvolí, a může žádati, aby se ustanovila náhrada, zřetel majíc ke každému způsobu provedení, jež bylo udalo.

§ 28

Ředitel vyšetřování má, kdykoli učiní vyvlastněnec nějaké požádání anebo podnikatelstvo železnice nabídnutí, protokolem to zapsati a taktéž má protokolem zapsati dobré zdání znalcův, zásady a jiné základy, na nichž dobré zdání záleží, jakož i připomenutí a námitky stran, byly-li jaké učiněny.

§ 29

Shodnou-li se podnikatelstvo železnice a vyvlastněnec o náhradu, která se má dáti, budiž toho shodnutí, může-li se podle § 22 pokládati za úmluvu dovolenou, zapsáno protokolem. Nemůže-li se shodnutí podle § 22 za takovou úmluvu pokládati, tedy se může protokolem zapsati jen tehda, když suma umluvená není menší nežli ta, kterou ustanovili znalci, anebo která, byla-li by dobrá zdání od sebe rozdílná, jest průměrem sum vyměřených. Úmluva protokolem zapsaná, při které se šetří ustanovení výše položených, má účinek soudního narovnání.

§ 30

Nestane-li se narovnání, má soud nejsa vázán pravidly průvodními, o náhradě, která se má dáti, rozhodnouti, a je-li tu to, co se v § 25, odstavci 4 připomíná, ustanoviti zvláště sumu na náhradu škod jiných osob vycházející. Proti tomuto rozhodnutí může se odpor činiti jedině rekusem. Lhůta k rekursu činí čtrnáct dní. Rekurs podán buď v dvojnásobném sepsání. Jedno sepsání dodá se protivníkovi stěžovatelovu, jemuž se dopouští, aby ve čtrnácti dnech podal své vyjádření. Když toto vyjádření dojde, vztažmo když čtrnáctidenní lhůta k němu vyměřená nadarmo pomine, buďtež spisy z povinnosti úřadu vrchnímu soudu zemskému předloženy. Ustanovení výše uvedená mají také platnost v příčině odporu proti rozhodnutí vrchního soudu zemského. Nastupovati na řádnou právní cestu k tomu konci, aby se zjednala platnost pohledávce nějaké, o které bylo rozhodnuto v řízení za příčinou ustanovení náhrady vedeném, tímto zákonem upraveném, neodpouští se.

§ 31

Má-li některá strana za to, že nebyly skutečné poměry, podle nichž se má náhrada ustanoviti, při vyhledávání podle § 24 vykonaném úplně nebo správně vylíčeny, tedy může, než projde lhůta k rekursu proti soudnímu rozhodnutí o náhradě vyměřená, žádati u soudu, který toto vyhledávání nařídil, aby se předsevzalo ohledání. Jsou-li v žádosti zevrubně uvedeny věci skutečně zběhlé, ježto najisto postaviti mají, nebo způsob, v kterém se věci nacházejí, má se jí místo dáti. Co se týče, jak se má naříditi a konati ohledání, říditi se jest tím, co nařízeno o vedení důkazu pro věčnou paměť. Podá-li se žádost dříve než osm dní od dodání rozhodnutí, jímž ustanovena jest náhrada, tedy může soud na požádání přikázati držiteli věci, která se má ohledati, aby, pokud ohledání se neskončí, zdržel se všeliké změny u věci, kterou by se ohledání stížilo. Rekurs, který by se podal proti nařízení, že se má konati ohledání, nebo proti příkazu výše dotčenému, nemá odkládacího účinku.

§ 32

Užije-li podnikatelstvo železnice práva v § 27 jemu vyhrazeného, žádati, aby se dílo nějaké provedlo rozličným způsobem, má soud, hledě ke každému z navržených způsobů provedení, o náhradě rozhodnouti a podnikatelstvu železnice zůstaviti, aby si z nich vybralo. Pak-li by podnikatelstvo železnice ve třech měsících od dodání toho rozhodnutí u soudu se neprohlásilo, který způsob provedení si zvolilo, tedy může

vyvlastněnec žádati, aby naproti podnikatelstvu železnice mělo se za to, že si zvolilo onen způsob provedení, v příčině kterého byla vyhledána největší náhrada. Soud má k požádání některé strany výměrem vyřknouti, který způsob provedení byl zvolen, a uvésti zároveň, jaká náhrada se má dáti.

§ 33

Náhrada soudem stanovená, má-li se dáti za ni kapitál, dána buď před vyvlastněním, ač nemá-li se dle toho, co ustanoveno v § 9, potomně něco nahraditi. Zaplatí-li podnikatelstvo železnice kapitál, který se má za náhradu dáti, později nežli ve čtrnácti dnech od učiněného narovnání, vztážmo od dodání soudního rozhodnutí, jímž byla náhrada ustanovena, jest povinno, zapraviti úroky z prodlení zákonem vyměřené ode dne narovnání, vztážmo od dodání soudního rozhodnutí. Užilo-li však podnikatelstvo železnice práva v § 27 jemu vyhrazeného, jest v každém případě povinno, nahraditi úroky z prodlení od toho dne, kdy mu bylo dodáno rozhodnutí, jímž byla ustanovena náhrada s výhradou, že si může podnikatelstvo způsob provedení zvoliti.

§ 34

Náhrada dá se také kromě případů v § 1425 obecného občanského zákoníka jmenovaných tím, že se složí u soudu, když a pokud jest ustanovena k zapravení toho, čeho mají jiné osoby dle jejich práv věcných pohledávati. Prokáže-li se však způsobem podle § 22 příhodným, že jistota práv věcných těmto jiným osobám příslušejících, třeba že se stalo vyvlastnění, neutrpí újmy, tedy není potřebí náhradu u soudu skládati. Pohledávka těchto jiných osob spokojí se podle toho, co nařízeno o rozdělení ceny tržové, které se nabude při nucené dražbě. Jde-li o nějakou věc do veřejných knih vloženou, budiž z povinnosti úřadu v knihách poznamenáno, že náhrada jest složena. Toto poznamenání má tytéž účinky jako poznamenání o vykonané nucené dražbě.

IV.

Jak se vykonává vyvlastnění

Jaká práva a jaké povinnosti mají podnikatelstvo železnice a vyvlastněnci

§ 35

Vykonávati způsobem donucovacím vyvlastnění, ustanovené rozhodnutím právoplatným nebo úmluvou podle § 26 učiněnou, přísluší politickému úřadu

okresnímu. Toto vykonání povoleno buď k žádosti podnikatelstva železnic když podnikatelstvo prokáže, že učinilo dosti závazkům, které na ně v příčině zaplacení nebo zjištění náhrady náležejí a mají se před vyvlastněním vyplniti. Tomu, aby se vyvlastnění vykonalo, není na překážku, že ten, proti němuž bylo zavedeno, věc na něho jiného převedl, aneb že se v příčině této věci staly jiné právní proměny. Donucené vykonání nemůže se také zastaviti tím, že se rekusem učinil odpor proti rozhodnutí, jímž byla náhrada vyměřena nebo ustanoveno, jaká se má dáti jistota.

§ 36

Jestliže by podnikatelstvo železnice náhrady narovnáním nebo soudním rozhodnutím vyměřené aneb jistoty soudem ustanovené ve čtrnácti dnech od učiněného narovnání, vztažmo od toho dne, kdy rozhodnutí soudní dojde moci práva, nedalo, tedy může vyvlastněnec podnikatelstvo železnice způsobem exekuce podle toho, co předepsáno o řízení u věcech sporných, přidržeti, aby zaplatilo náhradu a úroky z prodlení vztažmo, aby dalo jistotu.

§ 37

Pokud vyvlastnění není vykonáno nebo náhrada narovnáním nebo soudním rozhodnutím ustanovena, má podnikatelstvo železnice do roka toho dne, kdy nález vyvlastňovací nabude moci práva, vyvlastněnec pak od projití této lhůty právo, žádati u politického úřadu zemského, který nález vyvlastňovací vynesl, aby jej zrušil. Strana však, která již žádala za soudní ustanovení této náhrady, nemůže tohoto práva užití. Když tu jsou výminky v odstavcích výše položených ustanovené, může se žádosti za zrušení nálezu vyvlastňovacího místo dáti. Proti nálezu politického úřadu zemského mohou obě strany rekusem odporovati. Co ustanoveno v § 18, odst. 3 a 4, má také o tomto rekursu platnost. Jakmile tento nález nabude moci práva, má dáti politický úřad zemský knihovní poznamenání nálezu vyvlastňovacího podle § 20 učiněné soudem knih pozemkových vymazati.

§ 38

Podnikatelstvo železnice povinno jest nahraditi škodu, vzešlou tím, že nedalo vyvlastnění konati. Náhrady této škody může vyvlastněnec na podnikatelstvu dobývati řádným pořadem práva.

V.

Jaké řízení platí v případě přerušení jízdy

§ 39

Mají-li se při některé železnici, po které se jezdí, aby se uvarovalo anebo předešlo přerušení jízdy, učiniti pilná opatření, pro která jest potřebí užití práva vyvlastňovacího, může místo míti zkrácené řízení, které však nemá býti na újmu rozhodnutí, jež učiní ministerstvo obchodu v příčině opatření definitivních; v té příčině mají míti platnost níže položená ustanovení.

§ 40

Za to, aby se zavedlo jednání za příčinou ustanovení věci, která se má vyvlastniti, a míry vyvlastnění, žádati se má u politického úřadu zemského, šetříc toho, co ustanoveno v § 21. Úřad zemský pojmenuje ředitele jednání, k němuž se mají strany přivzítí, a tento ředitel vynese hned po skončeném jednání nález vyvlastňovací. Rekurs, který by se proti tomuto nálezu podal, nemá odkládacího účinku.

§ 41

Podnikatelstvo železnice, prokážíc, že zavedeno jest jednání v § 40, připomenuté, může u příslušného okresního úřadu žádati za ustanovení náhrady. Vyhledávání, které se má podle § 24 konati, zavedeno buď tak, aby se mohlo, pokud možná, předsevzítí v týž den, který jest ustanoven k jednání o věci, jež se má vyvlastniti a o míře vyvlastnění, a aby se mohl hned potom vynésti nález vyvlastňovací. Soud, zřizuje znalce, není vázán seznamem v § 24 uvedeným.

VI.

O pracích přípravných

§ 42

Povolení, konati práce přípravné ku zřízení železnice, propůjčuje právo, jíti na cizí pozemky a konati na nich práce technické, jichž ku připravení projektu stavebního potřebí. Když chtějí ti, kdož mají tyto práce vykonati, vejíti v stavení nebo v ohrazené prostory, neb odstraniti překážky, které jsou dělníkům na závalu, a když některý účastník činí proti tomu námitky, rozhodne politický okresní úřad, zda-li toho jest zapotřebí a zdali se to povoluje. K požádání některého účastníka ustanoví politický

okresní úřad jistotu, kterou má podnikatelstvo železnice dáti za škodu přípravnými pracemi způsobenou. Jak velká náhrada se má dáti, ustanoví k žádosti té neb oné strany politický úřad s výhradou rozhodnutí řádným pořadem práva.

VII.

Ustanovení závěrečná

§ 43

Nálezy o řízení vyvlastňovacím vynesené (§§ 18 a 37) dodávají se podle toho, co nařízeno v příčině soudního dodávání k vlastním rukám. Nastala-li by v řízení před úřady správními potřeba, aby některá strana byla zastoupena kurátorem, má jej příslušný soud k požádání některého účastníka neb úřadu správního zříditi.

§ 44

Náklady řízení vyvlastňovacího a soudního ustanovení náhrady má zapraviti podnikatelstvo železnice, pokud nevzešly nějakým nepodstatným požádáním některé strany.

§ 45

Vydávání peněz z příčiny nařízení tohoto zákona u soudu složených zproštěno jest depositného.

§ 46

Tímto zákonem odnímá se moc všem nařízením, která se věcí tohoto zákona dotýkají a jsou jimi upravena. K jednání již počatým vztahuje se tento zákon jen dotud, pokud není činiti o provedení toho, co bylo před počatím platnosti tohoto zákona nařízeno, aby se řízení zavedlo.

§ 47

Povolí-li se dle § 1 toho zákona podnikatelstvu tramwaye, aby užilo práva vyvlastňovacího, nebudiž dráha tímto podnikatelstvem zřízená pokládána za dráhu takovou, která by se měla podle § 1 zákona, daného dne 19. května 1874 (č. 70 zák. říšsk.) zapsati do knih železničních. K železnicím, v příčině jejichž stavby a provozování jízdy po nich užiti jest práva vyvlastňovacího podle obecného zákona horního, tento zákon se nevztahuje.

*) Na místo ministerstva obchodu nastoupilo v tomto zákoně podle Nejv. rozh. ze dne 15. ledna 1896 (vyhl. min. ze dne 19. ledna 1896, č. 16 zák. říšsk.) nově zřízené ministerstvo železnic.

Příloha č. 14: Soupis vyvlastněných pozemků na katastrálních územích Svor a Cvikov pro účel stavby tratě Svor – Cvikov ze dne 14. června 1887¹

Jméno majitele	Adresa majitele	Číslo parcely
Anton Göttlich	Svor 3	578, 579, 580, 593, 594, 601/1, 601/2, 604, 1811
Augustin Göttlich	Svor 4	463, 464, 473, 495/1, 495/2, 496, 553, 556, 1825
Heinrich a Anton Franz Göttlich	Svor 129	663/1, 673, 674/1, 674/2
Franz Hartel	Svor 8	487, 502
Stefan Kettner	Svor 18	369, 371/1, 371/2, 373, 374, 1834
Karl Löw	Svor 20	378/3
Anton Palme	Svor 1	632/1, 634, 644, 648, 649, 650, 653, 654, 655
Franz Pelikan	Svor 6	441, 466, 467, 487, 560, 561/1
Josef Schmutzer	Svor 21	375/1
Anton a Eleonora Werner	Svor 19	381/1
Franz Wünsche	Svor 87	383/1, 383/2, 384
Anton Zester	Svor 7	483, 492, 551/1, 552
obec Svor	—	1728/3, 1807, 1810, 1833

¹ Státní okresní archiv Česká Lípa, fond Okresní úřad Jablonné v Podještědí, in. č. 113, s. 11^{53/218}, k. 50, Přípravné jednání ke stavbě železnice Svor – Cvikov, 1885–1891.

Jméno majitele	Adresa majitele	Číslo parcely
Franz Alber	Cvikov 185	1056, 1082, 1085, 1086
Konrad Appelt	Cvikov 309/I	1152
Franz Balle	Cvikov 108/I	1013, 1014
Wenzel H. Bitterlich	Cvikov 235/I	1220
Josef Bradler	Cvikov 88/I	978
Franz Duce	Cvikov 166	2383/1, 2383/2
Heinrich Duce	c. k. nadlesní ve Svoru (pozemek Cvikov)	1252
Anton Fischer	Cvikov 154	1261/1, 2409, 2410, 3620
August Friedrich	Cvikov 61/I	1073
Johann Ginzl	Cvikov 66/I	2381, 2382
Augustin Hanisch	Cvikov 168	2366
Wenzel a Franziska Hantschel	Cvikov 260/I	1016
Eleonora Hartelt	Nový Bor (pozemek Cvikov)	1074
Johanna Hübner	Cvikov 186/I	1140/2
Heinrich Knobloch	Cvikov 124/I	1021, 1022, 1070
Gustav Köhler	Cvikov 351/II	1020
Josef Labner	Cvikov 179	1057
Josef Müller	Cvikov 260/I	1072
Gustav Niessner	Cvikov 56/II	1083, 1084

Jméno majitele	Adresa majitele	Číslo parcely
Anna Paul, Rozina Wanke, Maria Balle	Cvikov 10/II	2397, 2398, 2399
Franz Pohl	Cvikov 165	2392, 2393, 2394, 3678
Joachim Pohl	Cvikov 140/I	1018, 1019
Josef Riegert	Cvikov 89/I	2367, 2368/1, 2368/2, 3677
Karl Riegert	Cvikov 129/I	975, 1154, 1155, 1246/1, 1246/2, 1246/3, 1246/6
Josef a Maria Rössler	Cvikov 159/I	979
Theresia Scholze	Cvikov 208/I	1055, 1222
Theresia Stelzig	Cvikov 12/I	1140/1
Simon a Rosalia Steiner	Cvikov 3	1141, 1142
Johann Stole, resp. Carl a Maria Alber	Cvikov 5	1136, 1137
Karolina Topsch	Cvikov 208/I	1144
Antonia Ullrich	Cvikov 156/I	1157
Anton Vogt	Cvikov 160	2403, 2404, 3679
Karl a Antonie Wazzel	Cvikov 105/I	1015, 980
Franz Wenzel	fara Cvikov	1050, 1095, 1096, 1098, 3608/1, 3608/2, 3610/2
Maria Würfl	Cvikov 233	2407, 2408
Starostenský úřad Cvikov	Cvikov	3603/1, 3603/2, 3604/1, 3604/2
obec Cvikov	—	3610/1, 3612, 3657

**Příloha č. 15: Protokol z pochůzky tratě Svor – Cvikov
ze dnů 23. a 29. srpna 1885¹**

Úsek dráhy (v km)	Úprava / Zřízení	Rozměry	Poznámky
23. srpna 1885			
0,1 – 0,2	přejezd říšské silnice přeložení říšské silnice	0,6 x 0,8 m	
0,3 – 0,4	přeložení cesty		
0,4 – 0,5	propustek pro polní cestu	3 x 3,2 m	
0,7 – 0,8	propustek pro polní cestu	3 x 3,2 m	
0,9 – 1,0	přeložení kanálu	3 m	
1,1 – 1,4	zpevnění pozemku		pč. 1870 (Heinrich a Anton Göttlich)
1,2 – 1,3	propustek	0,6 m	
1,5 – 1,6	propustek přeložení polní cesty	0,6 m 3 m	pč. 1811
1,6 – 1,7	přejezd	3 m	pč. 1825
1,7 – 1,8	přeložení polní cesty přeložení polní cesty	3 m 4 m	pč. 1833 pč. 383/1
1,8 – 1,9	propustek	1 m	
1,9 – 2,0	přeložení polní cesty propustek	3 m 0,6 m	pč. 1833, 1834
2,0 – 2,1	polní přejezd	3 m	pč. 371/1, 381/1
2,1 – 2,2	propustek	0,6 m	
hranice katastru obcí Svor – Cvikov			
29. srpna 1885			
	propustek	0,6 m	
2,3 – 2,4	polní přejezd propustek	3 m 0,6 m	pč. 1252, 1246/1, 1246/2
2,4 – 2,5	přeložení polní cesty	3 m	pč. 1246/6

¹ Státní okresní archiv v České Lípě, fond Okresní úřad Jablonec v Podještědí, in. č. 113, s. 11⁵³/₂₁₈, k. 50, Přípravné jednání ke stavbě železnice Svor – Cvikov, 1885–1891.

2,6 – 2,7	přeložení polní cesty	3 m	2610/2
	přeložení polní cesty	3 m	3605/1
2,7 – 2,8	propustek	0,6 m	
2,9 – 3,0	propustek	0,6 m	
	přeložení polní cesty	3 m	pč. 3603/1
3,1 – 3,2	přeložení polní cesty	3 m	pč. 980, 1016
3,2 – 3,3	přeložení polní cesty	3 m	pč. 1014, 1015
3,3 – 3,4	propustek	1 m	
3,4 – 3,5	přeložení polní cesty	3 m	pč. 3603/2, 1072
3,6 – 3,7	přeložení polní cesty	3 m	pč. 3604/1
3,7 – 3,8	propustek	0,6 m	
3,8 – 3,9	přeložení polní cesty	3 m	pč. 3608/2
4,0	propustek	0,6 m	
4,0 – 4,1	přeložení polní cesty	4 m	pč. 3610/1
	přejezd polní cesty	4 m	pč. 1140/1, 1140/2
4,1 – 4,2	přejezd polní cesty	4 m	pč. 1141, 1142, 1144
4,2 – 4,3	přejezd polní cesty	3 m	pč. 1152
4,3 – 4,4	přeložení cesty	3 m	
	propustek	0,6 m	
4,3 – 4,8	stanice Cvikov		
4,6 – 4,7	propustek	0,6 m	
4,7 – 4,8	konec tratě		

Příloha č. 16: Jízdní řád pro trať Svor – Cvikov z roku 1886¹

Číslo vlaku	352	382 ²	354	384 ³	356	358
Cvikov	7.48	9.33	12.33	14.43	17.33	19.00
Svor	8.05	10.00	12.50	15.10	17.50	19.17
Číslo vlaku	351	381 ⁴	353	383 ⁵	355	357
Svor	8.30	10.50	13.43	16.10	18.10	19.37
Cvikov	8.47	11.17	14.00	16.37	18.27	19.54

¹ Státní okresní archiv Česká Lípa, fond Okresní úřad Jablonné v Podještědí, in. č. 113, s. 11 ⁵³/₂₁₈, k. 50, Přípravné jednání ke stavbě železnice Svor – Cvikov, 1885–1891.

Pokud není uvedeno jinak, jedná se o smíšený vlak.

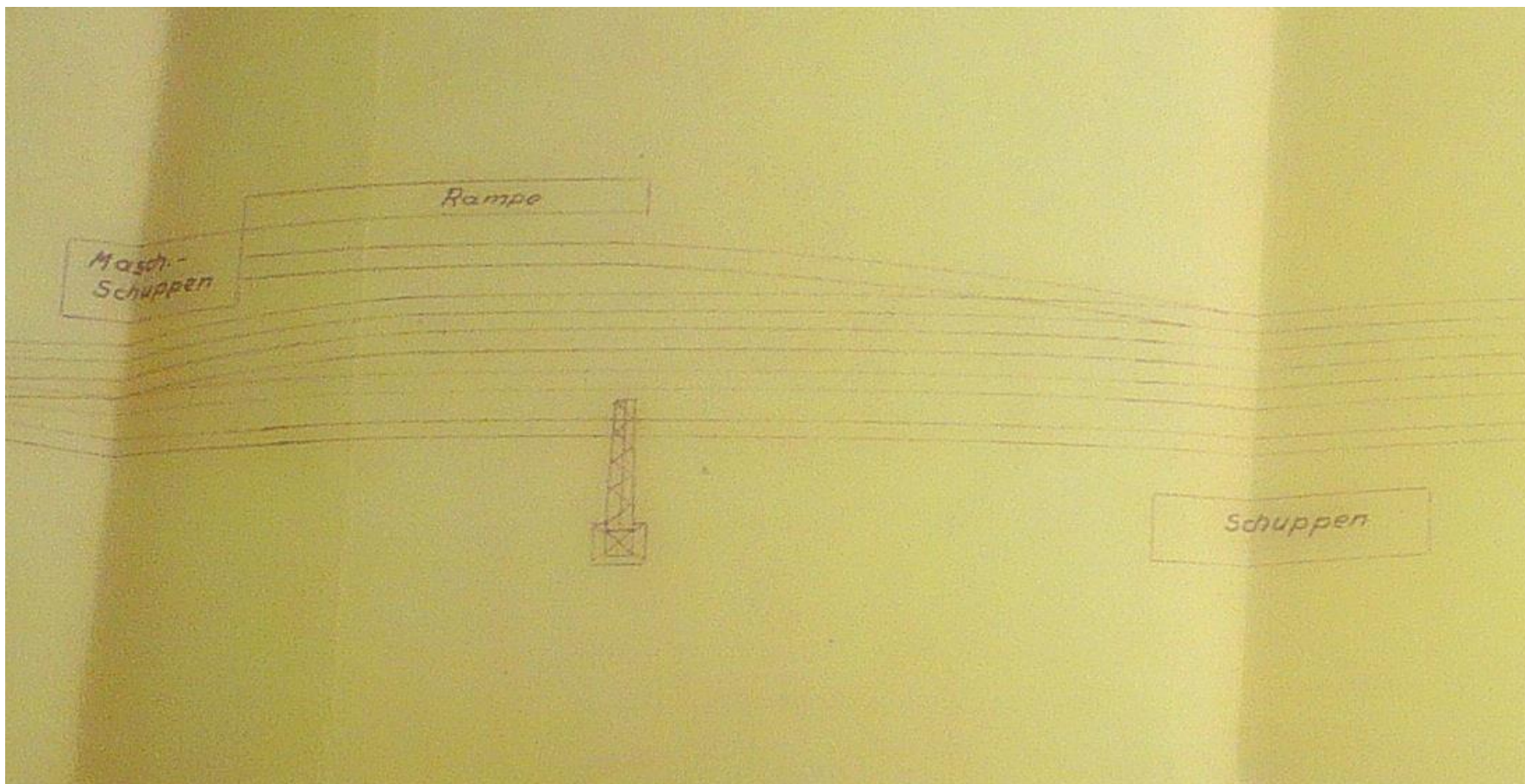
² Nákladní vlak.

³ Nákladní vlak.

⁴ Nákladní vlak.

⁵ Nákladní vlak.

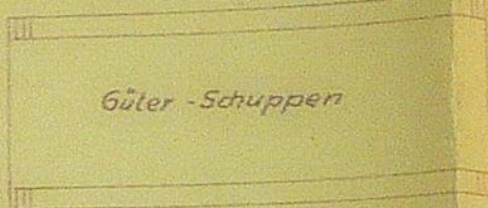
Příloha č. 17: Plán cvikovského nádraží z roku 1944¹



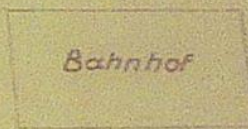
¹ Státní okresní archiv v České Lípě, fond Archiv města Cvikov, in. č. 91, s. ⁶¹⁴/₁, k. 23, Stavba jeřábu na nádraží, 1944.



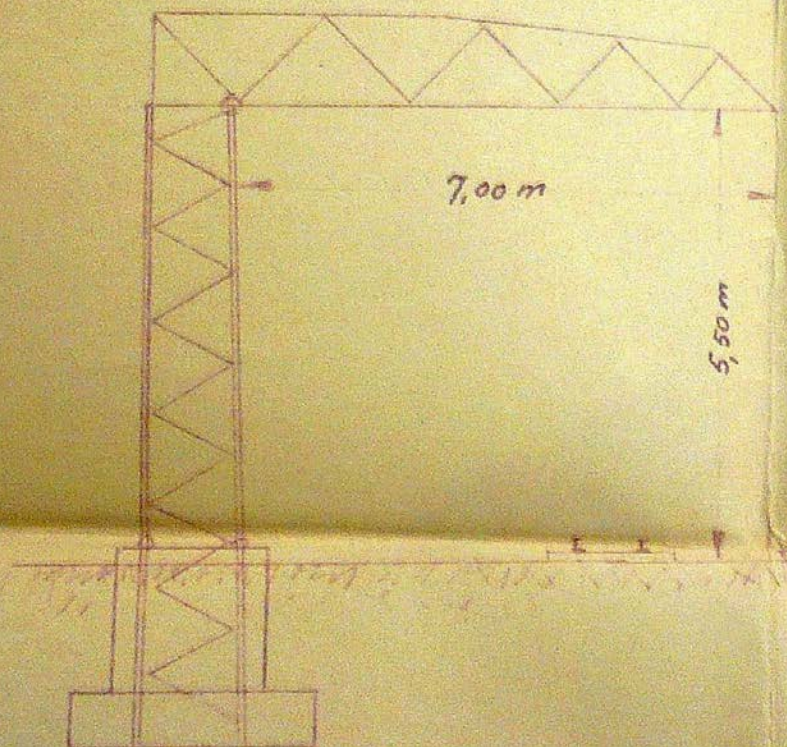
1144
J. P. Johnson



Güter - Schuppen



Bahnhof



7,00 m

5,50 m

Kran für 2000kg

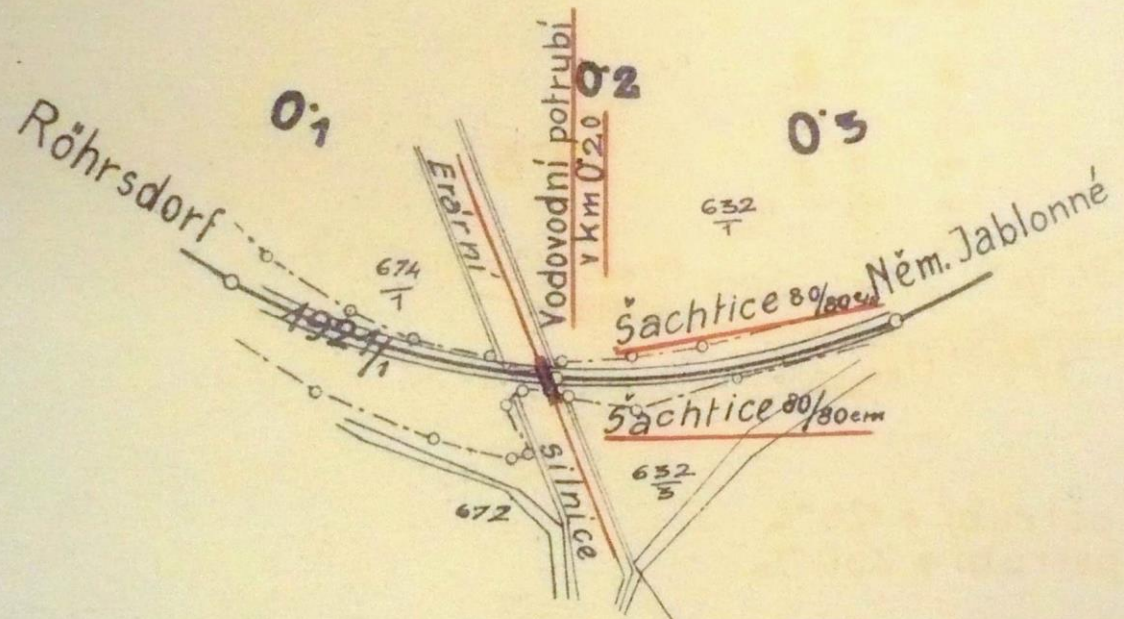
M. 1:100

Příloha č. 18: Plán zavedení vodovodu do cvikovské přijímací budovy roku 1898¹



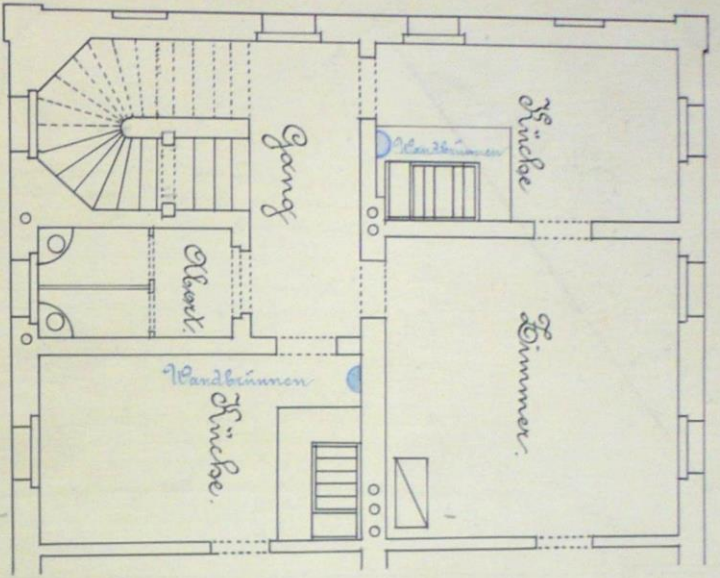
¹ Archiv Českých Drah, a. s., Praha-Libeň, fond Česká severní dráha, in. č. 36, s. 4460, k. 75, Připojení stanice Cvikov na vodovod, 1899. Státní okresní archiv v České Lípě, fond Archiv města Cvikov, in. č. 72, k. 13, Stavba železnice přes Cvikov, 1867–1936.

1:2800.



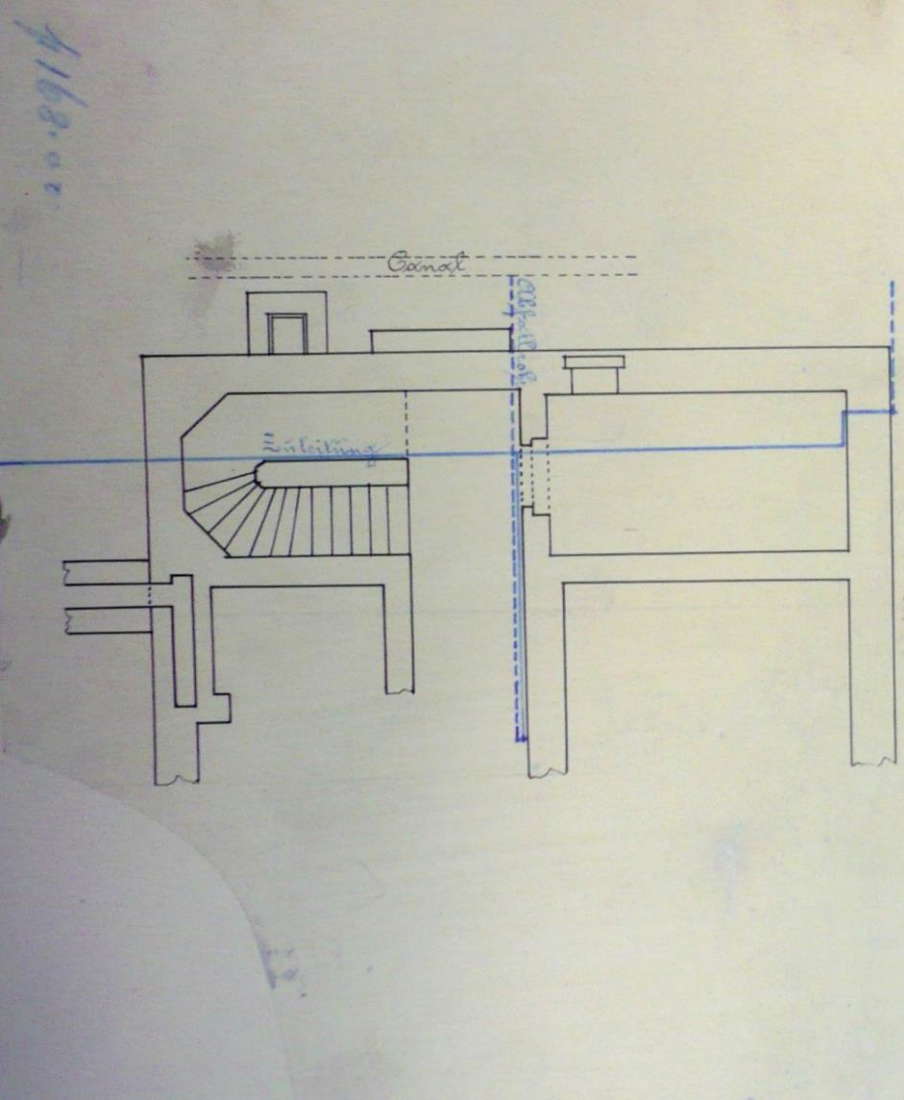
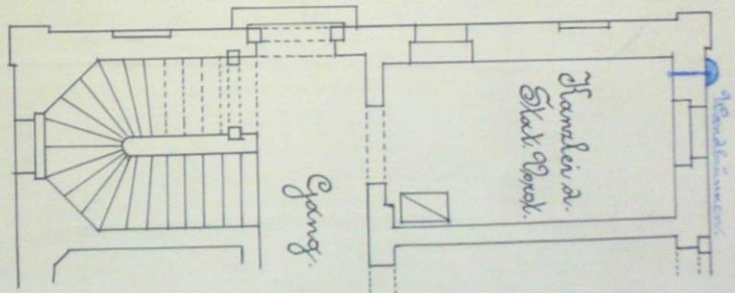
Vodovodní potrubí ϕ 125^{m/m}
Ochranné potrubí ϕ 250^{m/m}

Erster Stock.



27. 4. 1951

Zweiter Stock.



Příloha č. 19: Paušály za využití vodních zdrojů ve Cvikově z 3. března 1898¹

Účel platby	Výše paušálu za rok
Užitkové domy a zemědělské zázemí (dílny, obchody...)	1,5 zl. / místnost
Obytné domy	2,5 zl. / kuchyň
Bytové domy (1–3 partaje)	4 zl. / mycí kuchyň
Bytové domy (4 a více partají)	stálá taxa 4 zl. + 1 zl. / mycí kuchyň
Plochy větší jak 40 m ² (nepočítají se sklepy, chodby a půda)	3 zl. / plocha
Splachovací záchod	6 zl. / kus
Pisoár s přívodem vody s průměrem od 1 mm	3 zl. / kus
Kůň, kráva, osobní vůz	1,3 zl. / kus
Prasata, ovce, kozy	1 zl. / 10 m ²
Stáje v hostincích, u handlířů apod.	1 zl. / 1 m žlabu
Vodní hydrant	3 zl. + 1 zl. za každý další kus
Stavební účely	0,6 zl. / m ³
Cena vody pro domovní užití	0,12 zl. / m ³
Cena vody pro ostatní účely	0,16 zl. / m ³

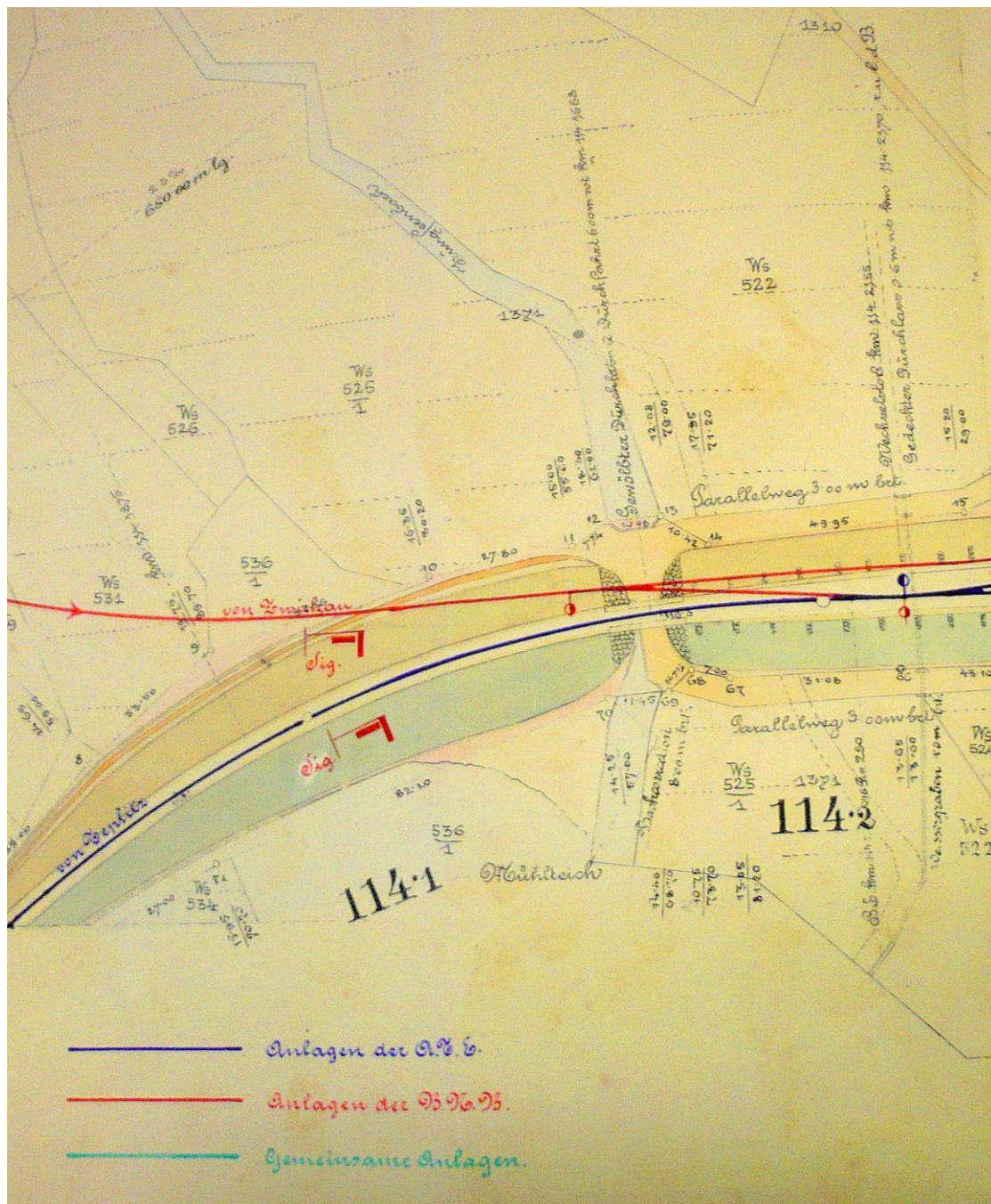
¹ Archiv Českých drah a. s., Praha-Libeň, fond Česká severní dráha, in. č. 36, s. 4460, k. 75, Připojení stanice Cvikov na vodovod, 1899.

Příloha č. 20: Seznam podnikatelů v Lindavě a jejich export v roce 1903¹

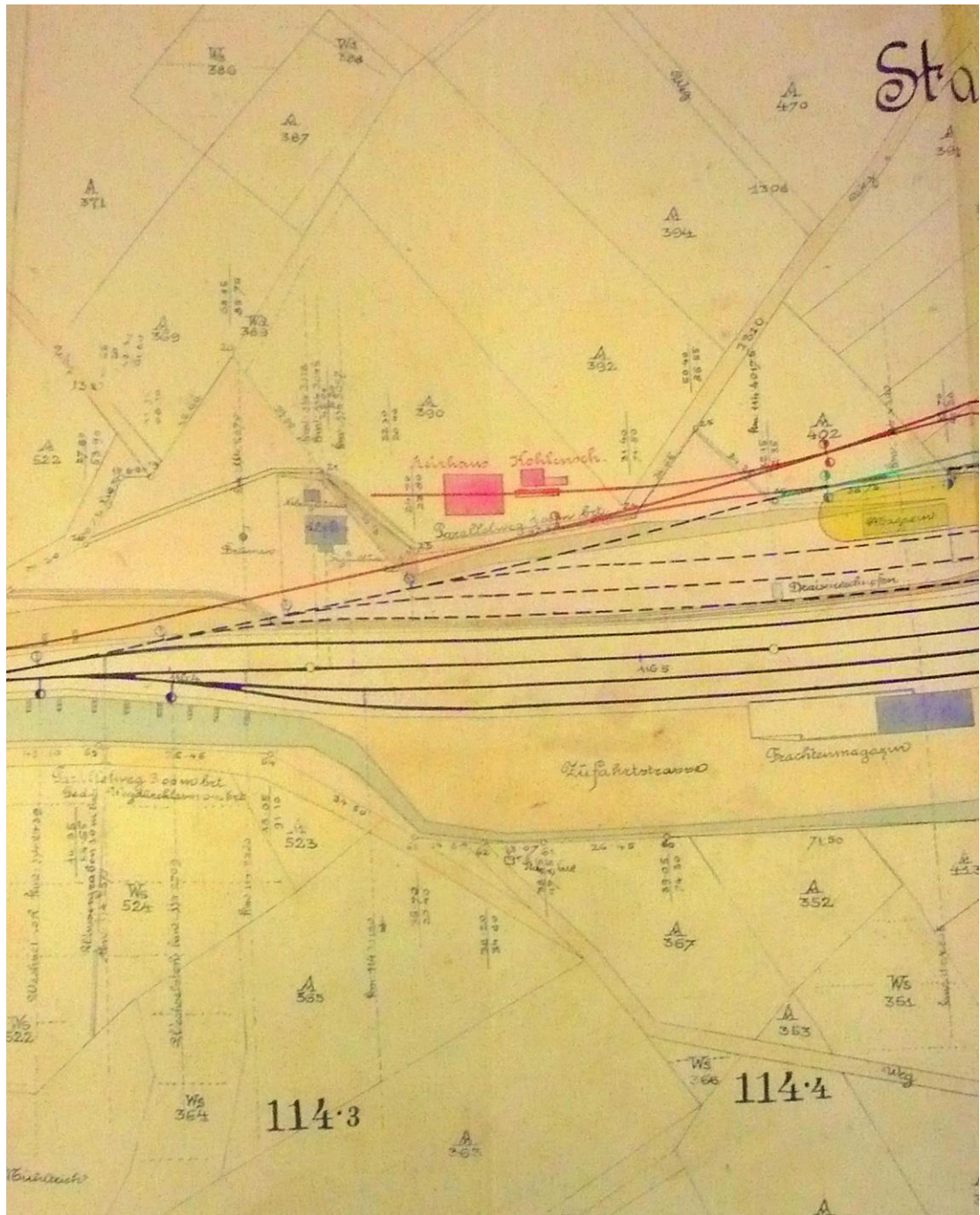
Subjekt	Forma podniku	Artikl	Objem v kg/rok
Carl Grohmann & Sohn	barvírna	bavlněná příze, uhlí, látky	3.840.000
August Schlegels Sohn	barvírna	látky, uhlí, bavlněné zboží	265.000
Karl Wähner	papírna	papír a lepenka	460.000
Oscar Humborg	barvírna	turecké červené látky	1.210.000
Franz Mießler	mlýn	obilí, chléb, mouka, uhlí	1.800.000
10 obchodníků (zástupce Karl Krebs)	obchod	koloniální zboží	160.000
4 pekaři (zástupce Anton Patter)	pekárna	obilí, chléb, uhlí	400.000
12 hostinských (zástupce Josef Horn)	hostinec	pivo, víno...	120.000
Zemědělská jednota (zástupce Anton Niesig)	—	obilí, hnojivo...	180.000
Spořitelna Reifeisen	—	uhlí	400.000
Spotřební družstvo	—	uhlí, koloniální zboží	161.750
Franz Günther	obchod s kůží	surová a hotová kůže	24.000
Anna Melzer	obchod se železem a uhlím	uhlí a železo	230.000
obec Lindava		podpora pro živnostníky a občany	1.000.000
Celkem			10.250.750

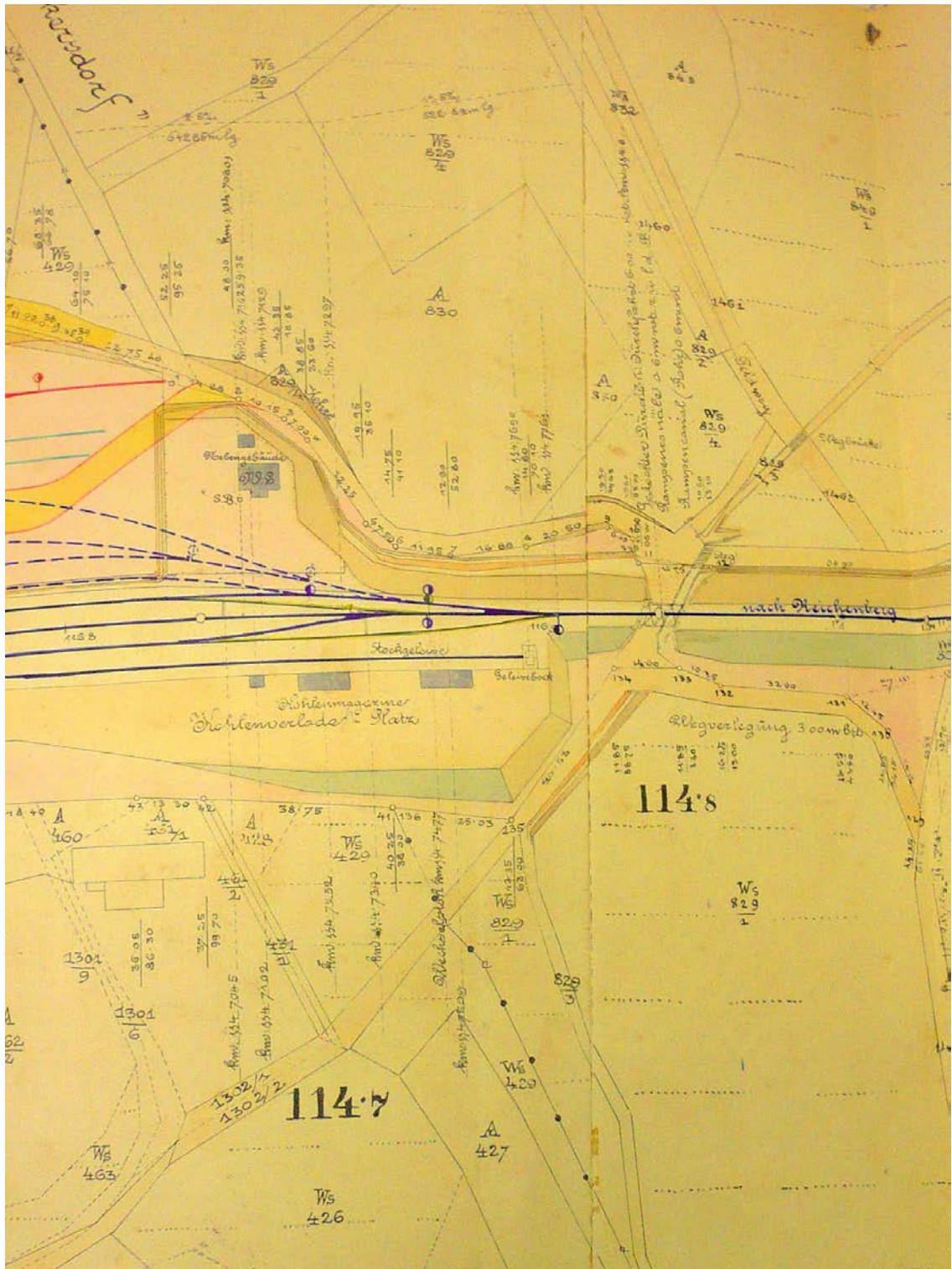
¹ Archiv Českých drah a. s., Praha-Libeň, fond Česká severní dráha, in. č. 40, s. 23542, k. 96, Jednání o MD Cvikov – Jablonné v Podještědí, 1903.

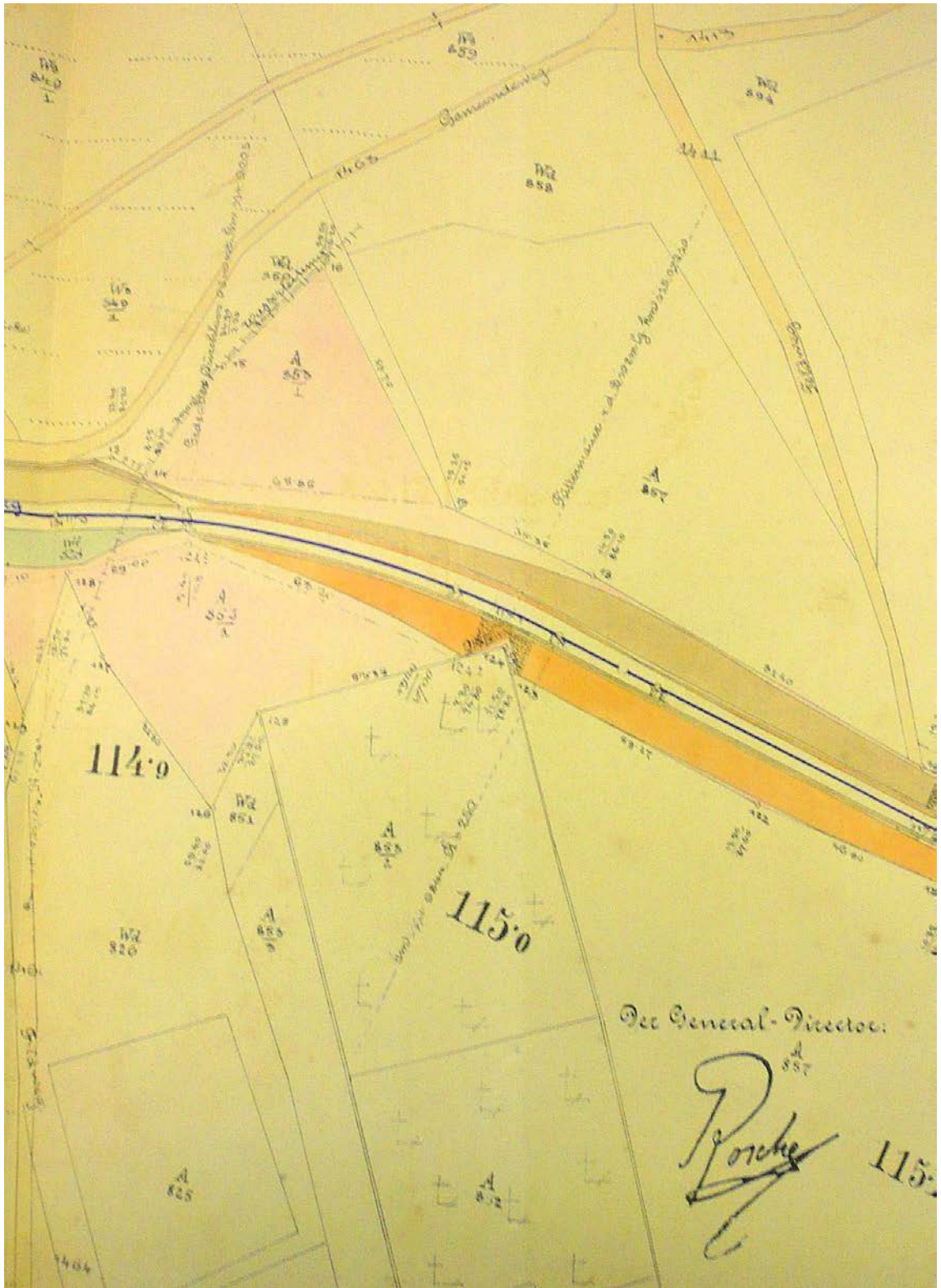
Příloha č. 21: Návrh podoby jablonského nádraží z roku 1904 od ATE¹



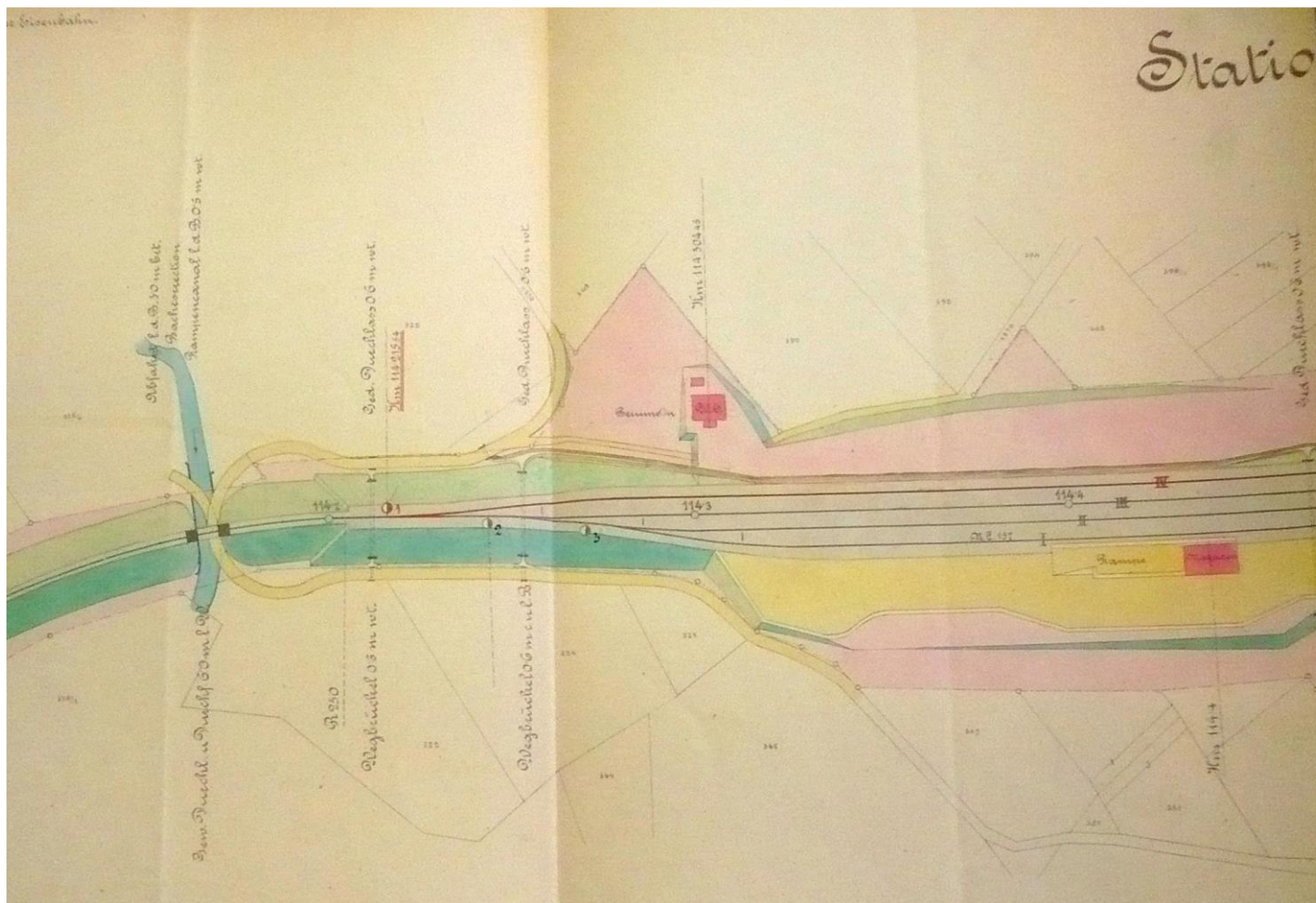
¹ Archiv Českých drah a. s., Praha-Libeň, fond Česká severní dráha, in. č. 41, s. 38038, k. 105, Stanice Jablonské v Podještědí, 1904.





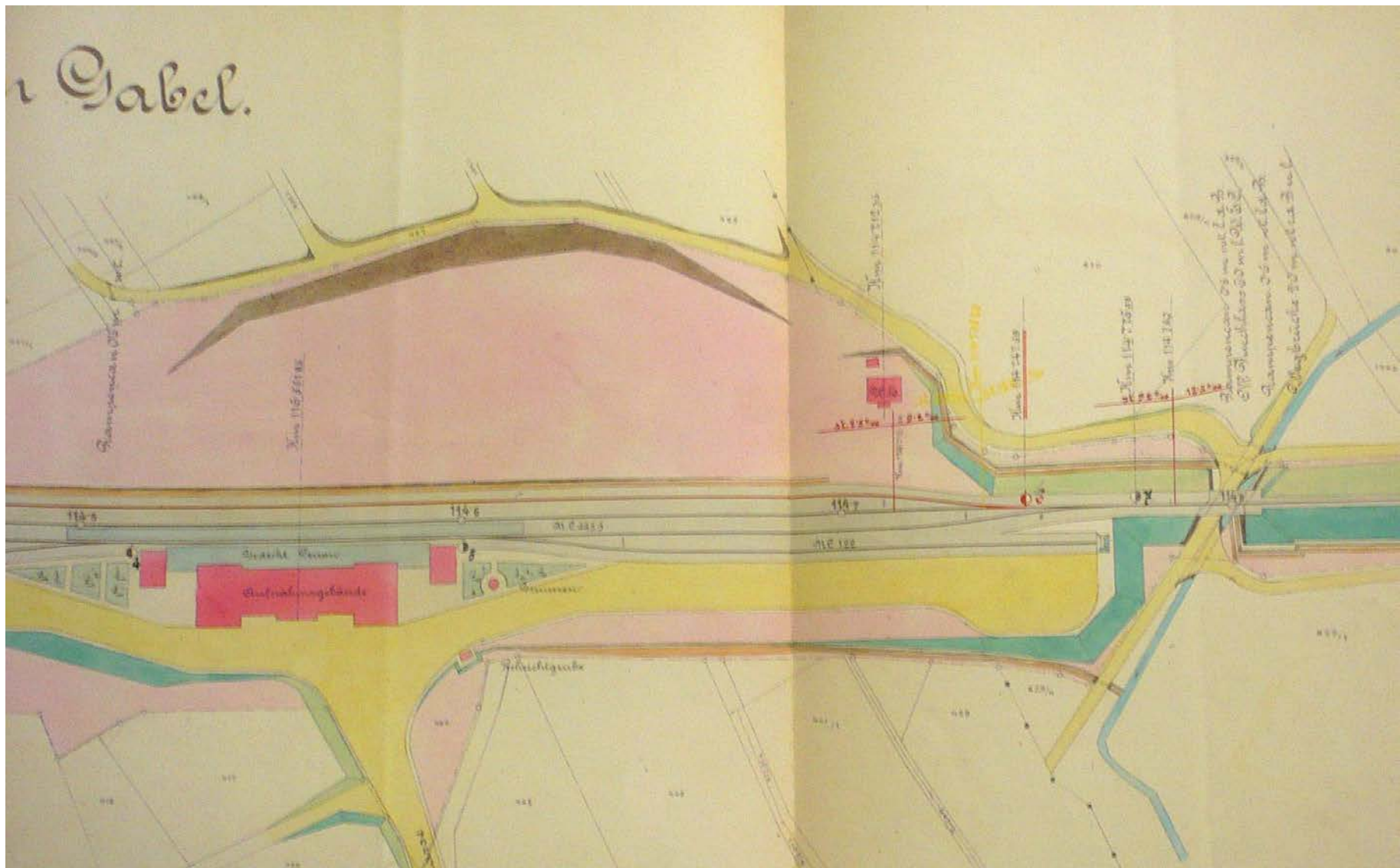


Příloha č. 22: Plán jablonského nádraží z roku 1904¹

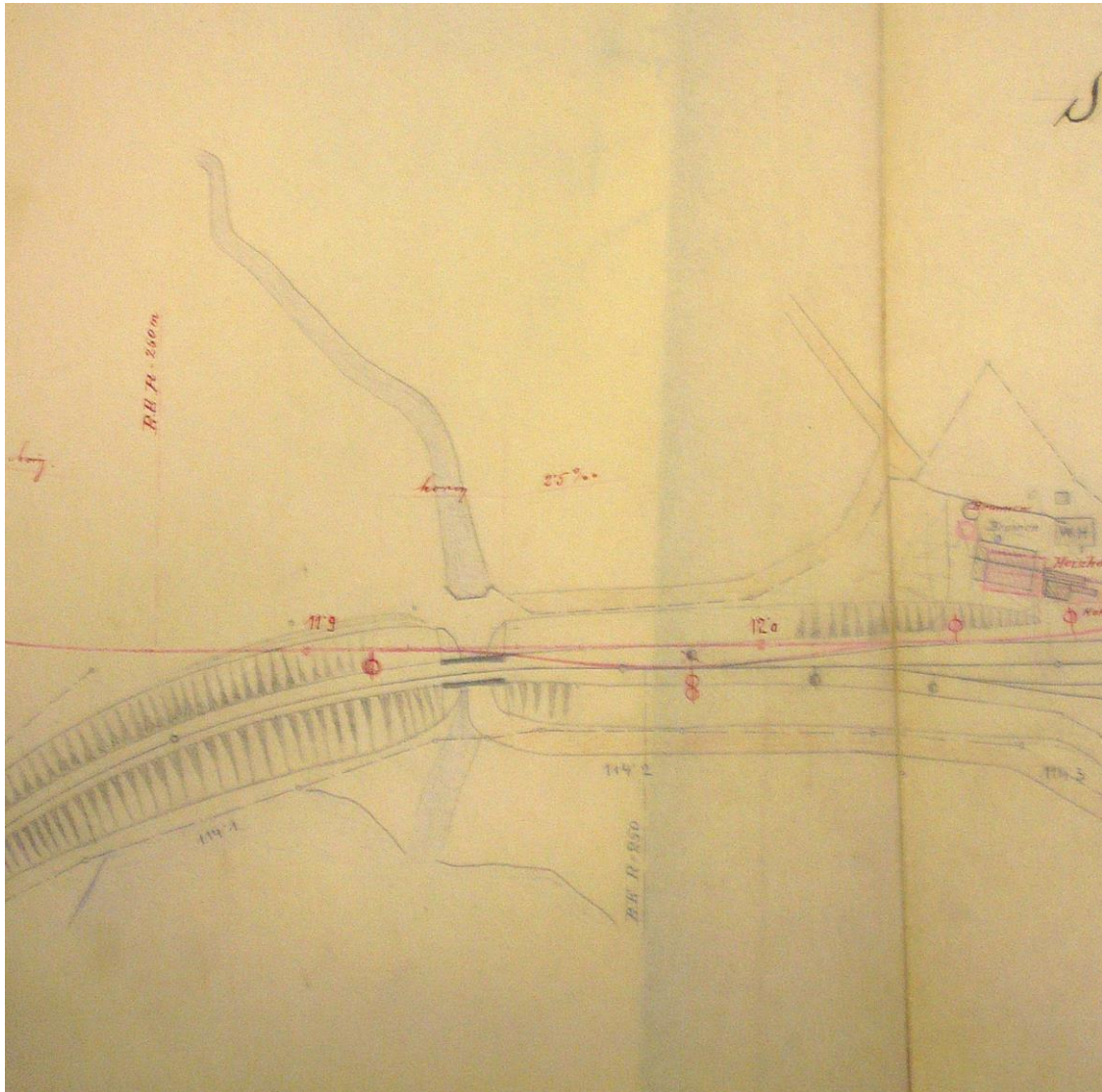


¹ Archiv Českých drah a. s., Praha-Libeň, fond Sběrka stavebních dokumentů Ředitelství státních drah Hradec Králové, in. č. 1316, zn. LVI-47b, k. 493, Stanice Jablonné v Podještědí, 1901–1929.

i Gabel.

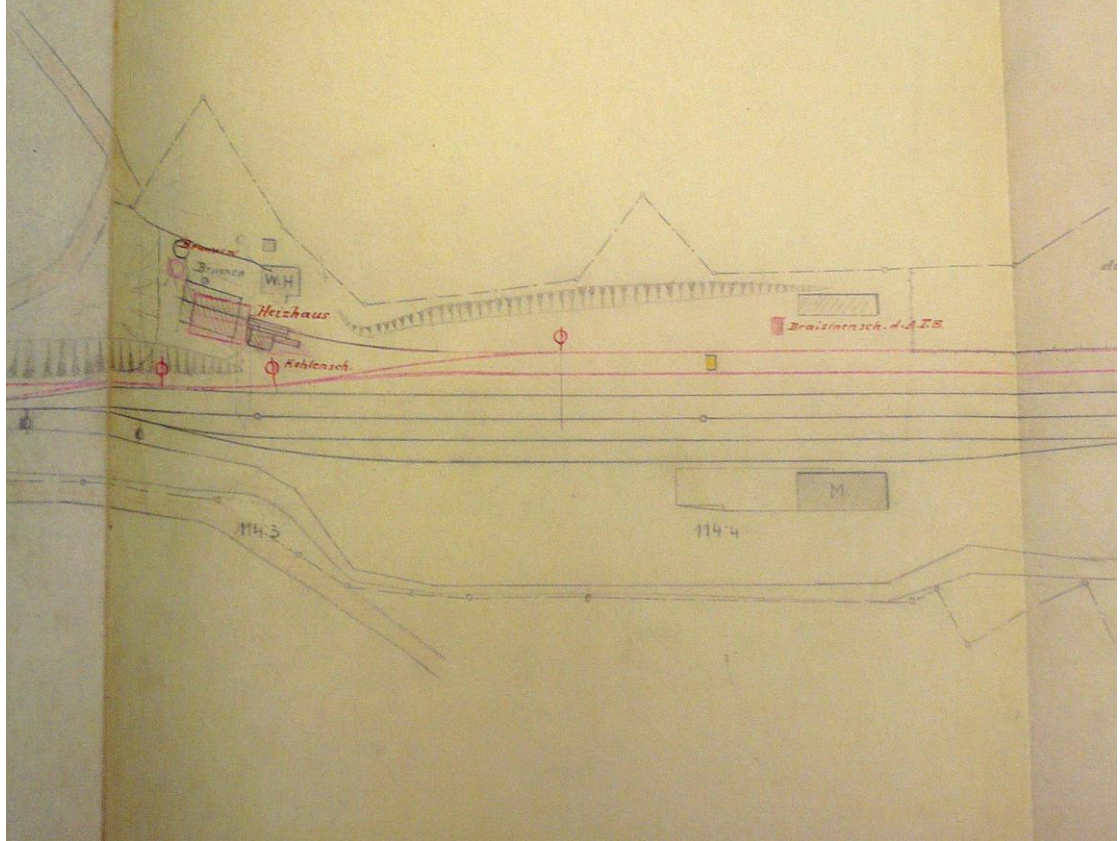


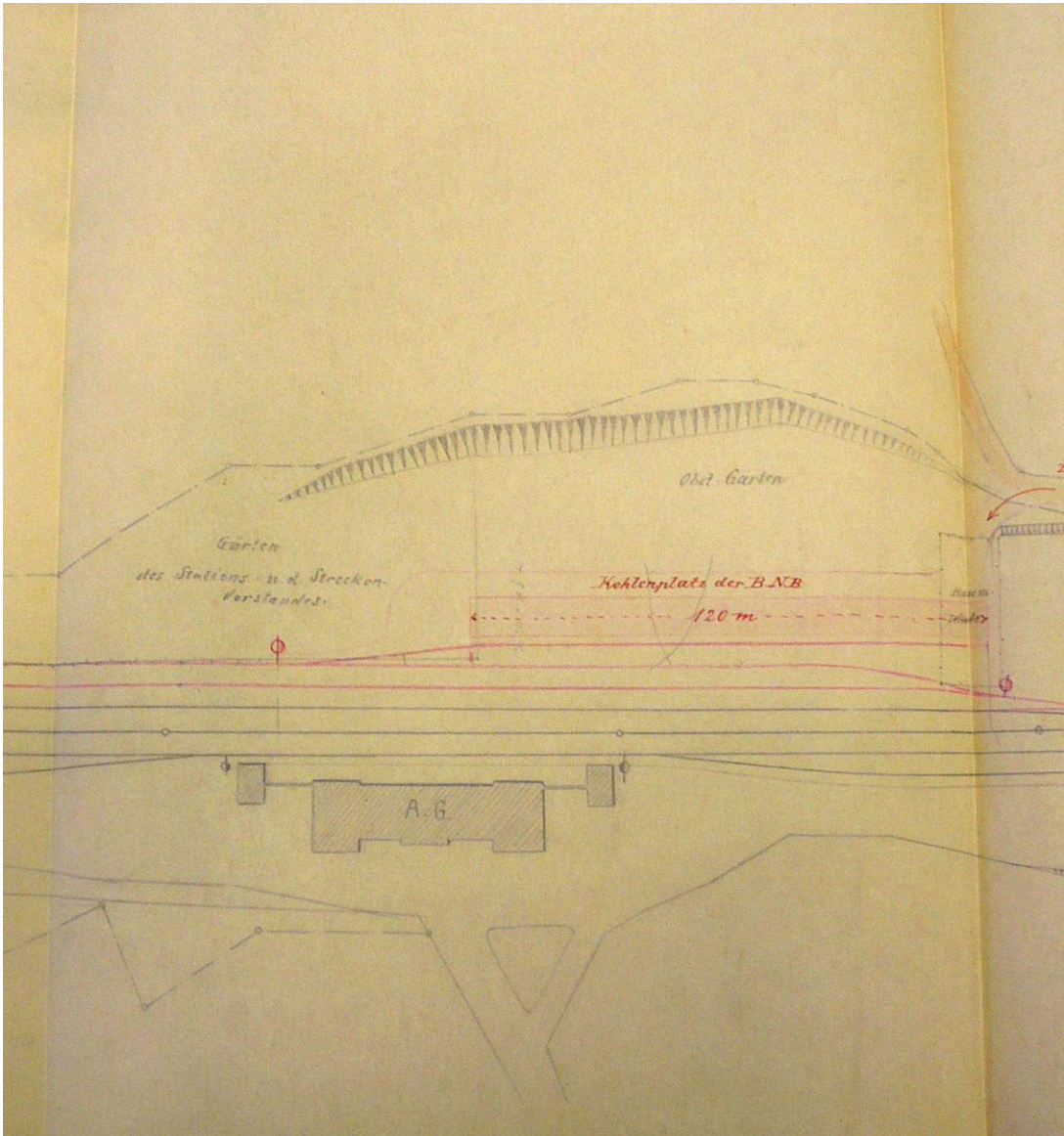
Příloha č. 23: Návrh napojení trati BNB k jablonskému nádraží z roku 1904 od ATE¹



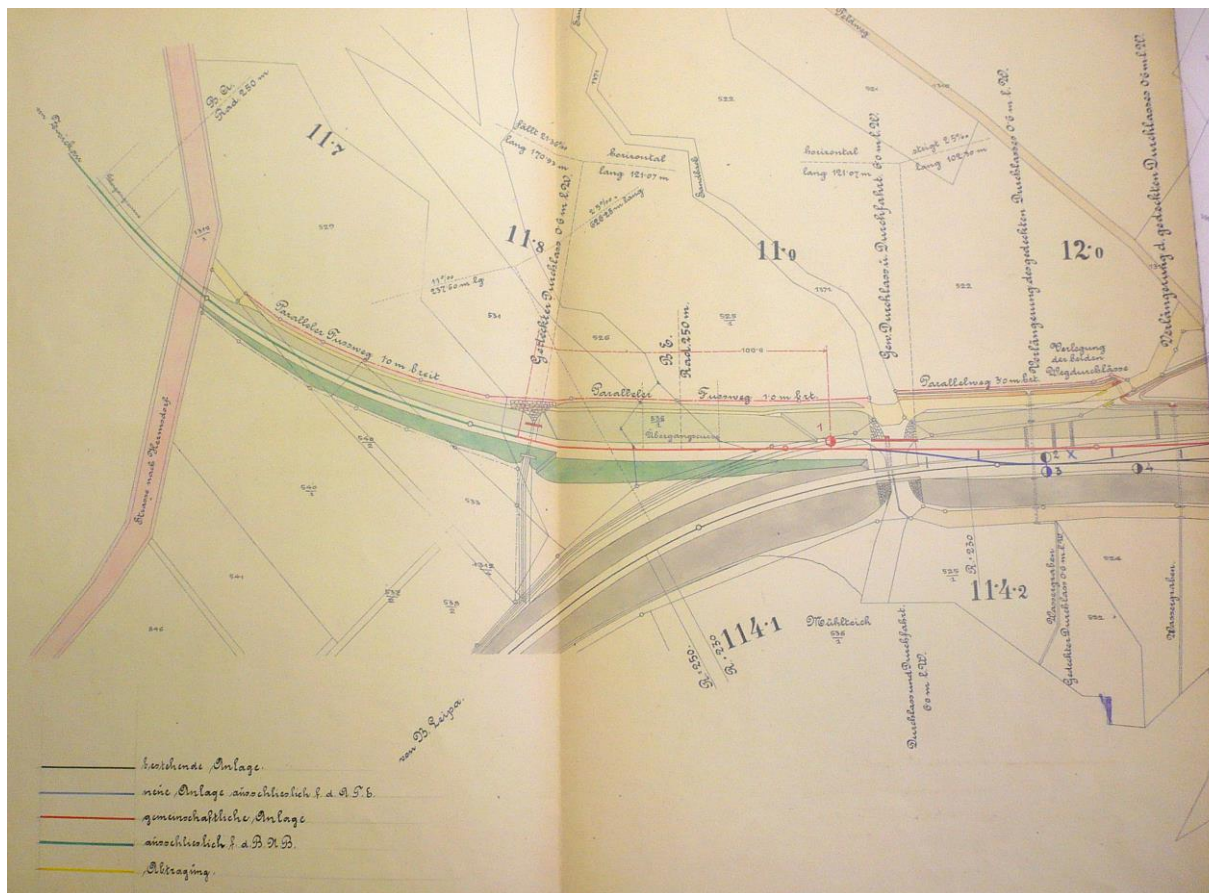
¹ Archiv Českých drah a. s., Praha-Libeň, fond Česká severní dráha, in. č. 41, s. 38038, k. 105, Stanice Jablonné v Podještědí, 1904.

Station Deutsch-Gabel.



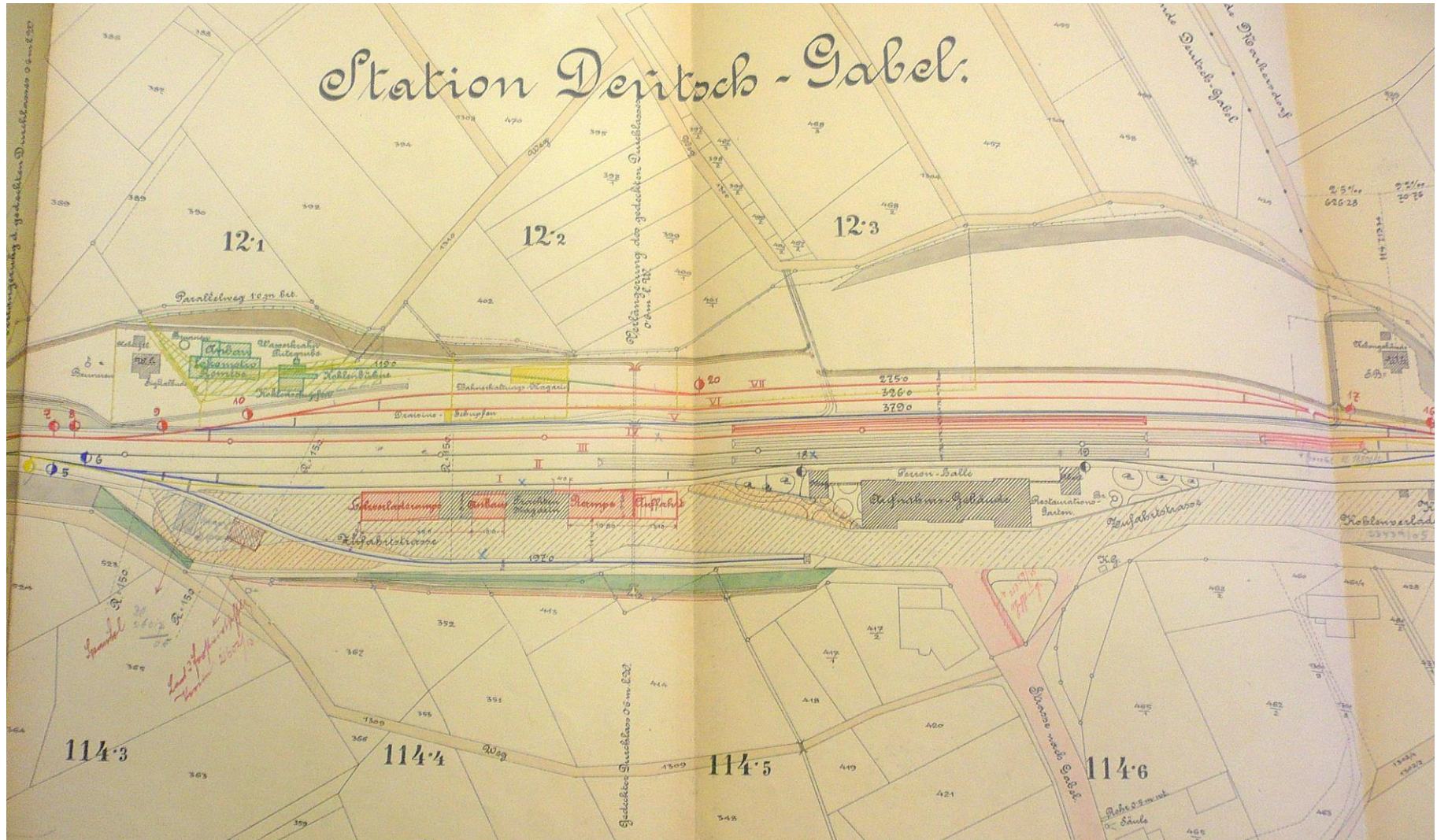


Příloha č. 24: Návrh podoby jablonského nádraží při společném užívání BNB a ATE z roku 1905¹



¹ Archiv Českých drah a. s., Praha-Libeň, fond Sběrka stavebních dokumentů Ředitelství státních drah Hradec Králové, in. č. 1316, zn. LVI-47b, k. 493, Stanice Jablonec v Podještědí, 1901–1929.

Station Deutsch-Gabel.



Příloha č. 25: Protokol z pochůzky Cvikov – Jablonné v Podještědí z 12. a 15. dubna 1904¹

Úsek dráhy (v km)	Úprava / Zřízení	Rozměry	Poznámky
12. dubna 1904			
0 – 0,1	přejezd okresní silnice silniční příkop	6 m 0,6 m	
0,1 – 0,2	polní přejezd	3 m	s kanálem
0,1 – 0,3	materiální příkop		
0,2 – 0,3	potrubní propustek polní přejezd	0,3 3 m	
0,3 – 0,4	propustek pro vodní tok propustek pro polní cestu úprava polní cesty	1,1 m 3 x 3,2 m 3 m	
0,3 – 0,5	materiální příkop		
0,4 – 0,5	potrubní propustek	0,3 m	
0,5 – 0,6	polní přejezd	3 m	s kanálem
0,7	propustek	0,6 m	
0,8	polní přejezd	3 m	
0,8 – 0,9	polní přejezd	3 m	s oboustranným kanálem
0,9 – 1,0	Propustek polní přejezd	1,2 m 3 m	
1,0	polní přejezd	3 m	s kanálem
1,0 – 1,1	zrušení polní cesty		
1,1 – 1,2	potrubní propustek přejezd okresní silnice úprava okresní silnice zpevnění svahu vlevo od dráhy propustek	0,5 6 m 3,5 m 0,8 m	

¹ Státní okresní archiv v České Lípě, fond Okresní úřad Jablonné v Podještědí, in. č. 113, s. 11 ⁵³/₂₁₈, k. 50, Přípravné jednání ke stavbě železnice Svor – Cvikov, 1885–1891.

1,3	uzavření studny		cementová skruž a dřevěný poklop
	Propustek	0,6 m	cesta ke studni
1,3 – 1,4	likvidace zeleninové zahrady		nutno ji vyplatit
1,4 – 1,5	polní přejezd	3 m	s oboustranným kanálem
1,5 – 1,6	polní přejezd	3 m	
	potrubní propustek	0,3 m	
	zachování cesty		mezi dráhou a pč. 2633
	propustek	0,5 m	
1,6 – 1,7	přejezd okresní silnice	6 m	pč. 3690
	potrubní propustek	0,3 m	
	potrubní propustek	0,5 m	
hranice katastru obcí Cvikov a Lindava			
1,7 – 1,8	polní přejezd	3 m	pč. 2177
	propustek	1 m	
1,9 – 2,0	přejezd soukromé cesty		pč. 2169
1,9 – 2,3	stanice Lindava		
	přístupová cesta	6 x 100 m	
2,3 – 2,4	propustek	1 m	
	polní přejezd	3 m	pč. 2167/1 s kanálem
2,3 – 2,5	materiální příkop		
2,5	polní přejezd	3 m	s oboustranným kanálem
2,6 – 2,7	ocelový most pro okresní silnici	8 x 3,2 m	pč. 2075
	úprava polní cesty	3 m	vlevo od dráhy (pč. 2168/1)
	úprava okresní silnice		pč. 2075
	přeložení mostku		přes silniční příkop
2,7 – 2,8	klenutý propustek	5 m	
	ocelový most	20 x 3,2 m	levý břeh (polní cesta)

hranice obcí Lindava a Kunratice u Cvikova

2,9	polní přejezd	3 m	s kanálem vpravo od dráhy
3,0 – 3,1	zachování vodního toku		
3,1 – 3,2	polní přejezd	3 m	s kanálem vpravo od dráhy
3,2 – 3,3	propustek	0,6 m	
3,3	polní přejezd	3 m	s kanálem vpravo od dráhy
3,3 – 3,8	meliorace		
3,3 – 3,4	propustek	1 m	
3,4 – 3,5	polní přejezd	3 m	pč. 2575/2 + 2585
3,6 – 3,7	polní přejezd	3 m	pč. 2623/1 + 2612/2
3,7 – 3,8	polní přejezd	4 m	s oboustranným kanálem
3,8 – 3,9	propustek	0,6 m	
	pěší přechod	1 m	
3,9 – 4,0	propustek	0,6 m	
4,0 – 4,1	polní přejezd	3 m	s kanálem vpravo od dráhy
4,1 – 4,2	propustek	0,6 m	
4,2 – 4,3	polní přejezd	3 m	pč. 3157
	vedlejší cesta	3 m	vlevo od přejezdu
	propustek	0,6 m	
4,3 – 4,8	stanice Kunratice u Cvikova		
	přístupová cesta	6 m	z říšské silnice (pč. 3171)
4,5 – 4,7	zachování odvodňovacího kanálu		vpravo od dráhy
4,6 – 4,7	přeložení polní cesty		pč. 3170
	vedlejší cesta	3 m	vpravo od dráhy
4,7 – 4,8	přejezd říšské silnice	10 m	pč. 3174
	mostek nad silničním příkopem		vlevo od dráhy (pč. 2845)
4,7 – 4,8	dřevěný most pro polní cestu	3 m	pč. 3175

4,7 – 4,9	materiální příkop		vlevo od dráhy
4,8 – 4,9	valený propustek	5 x 3,2 m	
4,9 – 5,0	příhradový most	35 x 3,2 m	
	propustek	1,5 x 1,9 m	
5,0 – 5,1	úprava studny		cementová skruž s oboustranným kanálem (pč. 3022)
	polní přejezd	3 m	pč. 3022
5,0 – 5,2	materiální příkop		vpravo od dráhy
5,1 – 5,2	přejezd	2,5 m	pč. 2960/1
5,2	zachování cesty	1 m	ke studnám
	pěší přechod	1 m	
5,2 – 5,3	zbourání části stavení		pč. 851/2 (záchod, prasečí chlév, pec)
	podpurná zeď		bezpečnostní zábradlí
5,3 – 5,4	propustek	1 m	kanál vlevo od dráhy
	zpevnění svahu		
5,5 – 5,6	propustek	0,6 m	
5,6 – 5,7	obecní přejezd	5 m	s oboustranným kanálem (pč. 2974/1)
	prodloužení mostku		nad silničním příkopem
	výjezd ze dvora		pč. 2974/1 + 745/2
15. dubna 1904			
5,8 – 5,9	propustek	0,6 m	
	polní přejezd	3 m	kanál vpravo od dráhy
5,9	vedlejší cesta	3 m	
	polní přejezd	3 m	
5,9 – 6,0	propustek	0,8 m	
	polní přejezd	3 m	pč. 3032/2 + 3032/4

6,0 – 6,1	polní přejezd propustek	3 m 0,6 m	pč. 3031
6,0 – 6,2	zachování odvodňovacího kanálu		
6,2 – 6,3	propustek	0,6 m	pro silniční příkop
	přejezd říšské silnice propustek	10 m 0,6 m	pro silniční příkop
6,3 – 6,4	potrubní propustek polní přejezd	0,5 m 3 m	pč. 3049
6,4 – 6,6	materiální příkop vpravo od dráhy		
6,5 – 6,6	potrubní propustek polní přejezd	0,3 m 3 m	pč. 3054
6,7 – 6,8	propustek	0,9 m	
6,8	polní přejezd	3 m	
6,8 – 6,9	propustek mostek	0,6 m 3 m	vlevo od dráhy
	propustek	0,6 m	
6,9 – 7,0	polní přejezd	3 m	kanál vpravo od dráhy
7,0 – 7,1	polní přejezd	3 m	s oboustranným kanálem
7,1 – 7,2	valený propustek	1,5 x 1,9 m	
7,3 – 7,4	přejezd říšské silnice	10 m	pč. 3045
	2x propustek vedlejší cesta	0,6 m 3 m	pro silniční příkop pč. 3044
7,6 – 7,7	polní přejezd	3 m	pč. 3043
7,7 – 7,8	zachování odvodňovacího kanálu		
	propustek	1 m	
	pěší přechod	1 m	
7,8 – 7,9	materiální příkop vlevo od dráhy padající sklepy		
7,9 – 8,0	propustek	1 m	

7,9 – 8,1	materiální příkop		vlevo od dráhy
8,1	polní přejezd	3 m	s oboustranným kanálem (pč. 3042)
8,1 – 8,2	propustek	1 m	
8,2 – 8,3	polní přejezd	3 m	pč. 965 + 964/1
8,4 – 8,5	propustek	2 m	
hranice katastru obcí Kunratice u Cvikova a Heřmanice v Podještědí			
8,5 – 8,6	polní přejezd	3 m	
8,6 – 8,7	polní přejezd	3 m	s oboustranným kanálem (pč. 3021)
	propustek	2 m	
8,7 – 8,8	polní přejezd	3 m	vlevo kanál
	potrubní propustek	0,3 m	
	propustek	0,6 m	pro silniční příkop
8,8 – 9,0	přejezd říšské silnice	10 m	pč. 3066
	potrubní propustek	0,3 m	
9,0 – 9,1	polní přejezd	3 m	vlevo kanál
	propustek	0,6 m	vpravo
9,1 – 9,2	polní přejezd	3 m	s oboustranným kanálem (pč. 2662)
9,1 – 9,4	materiální příkop		vlevo
	polní přejezd	3 m	kanál vlevo (pč. 3073)
9,4	vedlejší cesta	3 m	vpravo (pč. 2722)
	propustek	2 x 1,9 m	
9,5 – 9,6	polní přejezd	3 m	vlevo kanál
	potrubní propustek	0,3 m	
	potrubní propustek	0,3 m	
9,6 – 9,7	polní přejezd	3 m	s oboustranným kanálem

hranice katastrálního území obcí Heřmanice v Podještědí a Velký Valtinov

9,7 – 9,8	zachování vodního toku		
9,7 – 11,0	zachování odvodňovacího kanálu		oboustranný
10,0	propustek	1 m	
10,0 – 10,1	polní přejezd	3 m	
	zachování vodního toku		
10,3 – 10,4	propustek	1 m	
	propustek	3,5 x 4 m	v temeni terénu
10,5 – 10,6	polní přejezd	3 m	oboustranný kanál (pč. 1075)
	propustek	1 m	
10,8 – 10,9	polní přejezd	3 m	pč. 1075
	potrubní propustek	0,5 m	
11,0 – 11,1	propustek	1 m	pč. 1031
	zachování vodního toku		

Příloha č. 26: Seznam znalců pro stavbu železnic v okresech Liberec a Česká Lípa uveřejněný v Amstblatt zur Prager Zeitung č. 20 ze dne 24. 1. 1889¹

Soudní okres	Obor zájmu	Jméno odborníka	Zaměstnání odborníka
Liberec	ekonomie	Heinrich Ehrlich Ritter von Treunstädt	ekonom v Ruprechticích
Liberec	ekonomie	Gustav Altmann	ekonom a továrník v Liberci
Liberec	ekonomie	Wenzel Kühnl	statkář v Bílém Kostele
Liberec	ekonomie	Friedrich Trenkler ml.	člen představenstva zemského a lesního hospodářského okresního výboru v Liberci
Liberec	lesní hospodářství	Franz Wunderlich	hraběcí clam-gallasovský vrchní nadlesní v Liberci
Liberec	stavebnictví	Otto Miksch	stavebnictví mistr v Liberci
Liberec	stavebnictví	Franz Thyll	architekt a zplnomocněný civilní inženýr v Liberci
Liberec	stavebnictví	Julius Krčzka	úředně zplnomocněný civilní inženýr v Liberci
Liberec	stavebnictví	Gustav Schär	stavební mistr v Liberci
Liberec	průmysl	Ferdinand Gebhardt	mechanik a strojař v Liberci
Česká Lípa	ekonomie	Karl Wischa	hraběcí harrachovský ředitel velkostatku v Novém Zámku
Česká Lípa	ekonomie	Franz Kynast	ekonom ve Starých Křečanech
Česká Lípa	lesní hospodářství	Adolf Pietschmann	knížecí lichtenštejnský pojezdny v Rumburku

¹ Státní okresní archiv Česká Lípa, fond Okresní úřad Jablonné v Podještědí, in. č. 113, s. 11^{53/81}, k. 50, Seznam znalců pro stavbu železnic na okrese, 1878–(1889).

Česká Lípa	lesní hospodářství	Ludwig Jahnel	lesní pojezdny a lesní technik ve Šluknově
Česká Lípa	stavebnictví	Anton Franz Engelmann ml.	člen představenstva Severočeské vzájemné asociace pojišťoven požární bezpečnosti ve Varnsdorfu
Česká Lípa	průmysl	Josef Theodor Rochlitz	strojní továrník v České Kamenici
Česká Lípa	průmysl	Julius Pfeifer	textilní továrník v Rumburku
Česká Lípa	dřevařský obchod	Franz Josef Püschl	obchodník se dřevem v Markvarticích

**Příloha č. 27: Seznam vlastníků, jimž měly být
vyvlastněny pozemky pro účely stavby tratě Cvikov
– Jablonné v Podještědí¹**

Katastr obce	Jméno vlastníka	Bydliště vlastníka (č.p.)
Cvikov	Johann Böhm	180/II
Cvikov	Franz Wünsche	181
Cvikov	Anton Würfel	182
Cvikov	Johann Dohet	183
Cvikov	Wenzel Vetter	287
Cvikov	Anton Wünsche	252
Kunratice u Cvikova	Josef Meissner	189
Kunratice u Cvikova	Maria Keil (zástupce Josef Tischer)	174
Kunratice u Cvikova	Josef Tischer	296
Kunratice u Cvikova	Franz Tischer	215
Kunratice u Cvikova	August Friedrich	9
Kunratice u Cvikova	Ignaz Fischer	226
Kunratice u Cvikova	Franz Kokert	223
Kunratice u Cvikova	Karl Krause	393
Heřmanice v Podještědí	Josef Bieber	208
Jablonné v Podještědí	Johann Moritz von Liebieg	—

¹ Státní okresní archiv Česká Lípa, fond Okresní úřad Jablonné v Podještědí, in. č. 113, s. 11 ⁵³/₆₁₂, k. 52, Stavba železnice Cvikov – Jablonné v Podještědí, 1903–1928. Vyvlastnění v tomto rozsahu nakonec nebylo realizováno, neboť trať změnila trasu svého vedení.

Příloha č. 28: Protokol z pochůzky Jablonné v Podještědí ze dne 6. dubna 1905¹

Úsek dráhy (v km)	Úprava / Zřízení	Rozměry	Poznámky
11,1	přejezd říšské silnice	10 m	pč. 1335
	2x potrubní propustek	0,4 m	pro silniční příkop
	mostek	2,5 m	nad silničním příkopem (pč. 124)
11,3 – 11,4	polní přejezd	3 m	vpravo kanál (pč. 1332)
	propustek	0,5 m	
11,3 – 11,7	materiální příkop		vpravo
11,4 – 11,7	přeložení polní cesty	3 m	vpravo (pč. 1334)
11,7	propustek	0,5 m	pro silniční příkop
	přejezd okresní silnice	7 m	pč. 1312/1
11,7 – 11,9	přeložení pěší cesty	1 m	vlevo (pč. 1140/2)
11,8 – 12,0	propustek	0,6 m	
	valený propustek	6 m	pč. 1371 + 5402 + 1310
11,9 – 12,6	stanice Jablonné v Podještědí		
11,9 – 12,0	přeložení polní cesty	3 m	vlevo (pč. 1310)
	2x propustek	0,6 m	
	valený propustek	6 m	ATE
12,0 – 12,1	propustek	0,6 m	
12,0 – 12,2	vedlejší cesta	1 m	pč. 390 + 392
12,2 – 12,3	propustek	0,6 m	

¹ Státní okresní archiv v České Lípě, fond Okresní úřad Jablonné v Podještědí, in. č. 113, s. 11⁵³/₂₁₈, k. 50, Přípravné jednání ke stavbě železnice Svor – Cvikov, 1885–1891.

Příloha č. 29: Seznam vyvlastněných pozemků v katastru Jablonné v Podještědí z 6. 4. 1905¹

Jméno majitele	Parcelní číslo	Typ pozemku	Rozsah vyvlastnění	
			ary	m ²
Wilhelm Ergert	824	louka	1	50
Wilhelm Ergert	823	pole	10	00
Anton Pracht	826	pole	5	00
Daniel Stoy	827	pole	6	60
Josef Haman, Maria Koch	828	pole	1	30
Josef Demuth	834	pole	10	85
Heinrich Stoy	799	louka	3	90
Daniel Thum	558	louka	6	25
Daniel Thum	557	louka	23	05
Josef Schnietter	552/1	louka	1	00
Josef Schnietter	550	pole	13	00
Gustav Natig	547	louka	7	20
Gustav Natig	546	pole	53	00
Anna Graf	540/1	pole	4	70
Anna Graf	540/2	louka	2	00
Wilhelmine Runge	533	pole	5	00
Franz Köhler	529	pole	16	20
Franz Köhler	531	louka	18	40
Johann Moritz von Liebieg	1371 + 536/1	Mlýnský rybník + les	10	20
Johann Moritz von Liebieg	526	louka	0	60
Johann Moritz von Liebieg	525/1	louka	22	40
Anton Lehmann	522	louka	8	70
Marie Schiller	524	louka	1	20
Anton Lehmann	369	pole	2	00
Josef Neuhäuser	390	pole	14	00
Maria Stoy	392	pole	1	50
Wilhelmine Braumann	413	pole	1	10
Wilhelmine Braumann	414	louka	0	80
Anna Thum	402	pole	1	30
Eduard Schiller	352	pole	0	75
Celkem			252	90

¹ Státní okresní archiv Česká Lípa, fond Archiv města jablonné v Podještědí, in. č. 198, ev. č. 6, k. 13, Spisy kolem zamýšlené stavby lokálky Mnichovo Hradiště – Český Dub, Jablonné v Podještědí – Cvikov a Liberec – Ústí nad Labem – Teplice, 1870–1908.

Příloha č. 30: Seznam vyvlastněných pozemků v katastru obce Velký Valtinov z 16. 4. 1904¹

Jméno majitele	Parcelní číslo	Typ pozemku	Rozsah vyvlastnění	
			ary	m ²
Johann Moritz von Liebieg	1031	louka	0	60
Johann Moritz von Liebieg	1032	pole	2	40
Johann Moritz von Liebieg	1033	pole	44	00
Johann Moritz von Liebieg	1034/1	louka	9	80
Johann Moritz von Liebieg	1034/2	louka	2	50
Johann Moritz von Liebieg	1034/3	cesta	2	00
Johann Moritz von Liebieg	1034/4	louka	7	50
Johann Moritz von Liebieg	1035	louka	0	90
Johann Moritz von Liebieg	1040	louka	0	60
Johann Moritz von Liebieg	1044	pole	29	00
Johann Moritz von Liebieg	1072	pole	107	20
Johann Moritz von Liebieg	1073	louka	1	00
Johann Moritz von Liebieg	1075	cesta	5	10
Celkem			212	60

¹ Státní okresní archiv v České Lípě, fond Okresní Úřad jablonné v Podještědí, in. č. 113, s. 11^{53/612}, k. 52, Stavba železnice Cvikov – Jablonné v Podještědí, 1903–1928.

Příloha č. 31: Seznam nájemníků u předaných cest v katastru města Cvikov z roku 1904¹

Jméno nájemníka	Bydliště (č.p.)	Číslo parcely	Dražní kilometr ze Cvikova	Účel užití parcely
Franz Alber	?	3686/6	0,3 – 0,4	úprava polní cesty
Okresní výbor Cvikov	–	3690	1,1 – 1,2	okresní silnice
Okresní výbor Cvikov	–	3690	1,5 – 1,6	okresní silnice

¹ Archiv Českých drah a. s., Praha-Libeň, fond Česká severní dráha, in. č. 43, s. 12872, k. 113, Seznam jmen nájemníků u předaných cest a vodních toků v obci Kunratice, 1904.

**Příloha č. 32: Seznam nájemníků u předaných cest v katastru
obce Kunratice u Cvikova z roku 1904¹**

Jméno nájemníka	Bydliště (č.p.)	Číslo parcely	Dražní kilometr ze Svoru	Účel užití parcely
Konrad Runge	153	2503, 2505	7,7 – 8,1	nájezd a vedlejší cesta
Josef Runge	151	3140/6, 2507/9	8,1	nájezd a vedlejší cesta
Josef Müller	224	2575/2, 2585	8,3	nájezd
Franz Liehr	209			
Anton Schowsch	246	2623/1, 2642/2, 2648	8,4 – 8,5	nájezd
Anton Meißner				
Franz Meißner				
obec Kunratice u Cvikova	–	3149	8,5 – 8,6	nájezd
Franz Neumann	147	2684/2	8,6 – 8,7	nájezd pro pěší cestu
August Mitter	145	3156	8,8 – 8,9	nájezd
August Mitter ml.	143	3157, 3166, 3167, 2732, 2733	9,0 – 9,2	nájezd a paralelní cesta
Franz Pyhau	152			
Josef Schowsch	140			
August Mitter	143			
Franz Schifer	136			

¹ Archiv Českých drah a. s., Praha-Libeň, fond Česká severní dráha, in. č. 43, s. 12872, k. 113, Seznam jmen nájemníků u předaných cest a vodních toků v obci Kunratice, 1904.

Jméno nájemníka	Bydliště (číslo popisné)	Číslo parcely	Dražní kilometr ze Svoru	Účel užití parcely
Wenzel Mitter	137	3170, 2816	9,4 – 9,6	polní cesta a vedlejší cesta
obec Kunratice u Cvikova	–	3022, 2960/1	9,8 – 10,0	nájezd a spojovací cesta
Josef Müller	215			
August Kindermann	215	263, 851/1	9,9 – 10,0	výjezd
Anton Friedrich	9			
Anton Friedrich	9	263, 851/1	10,0 – 10,1	nájezd pro pěší cestu
Josef Höfner	10	731		
Anton Sitte	10	733, 734	10,2 – 10,3	úprava potoka
Ignaz Fischer	226	735		
obec Kunratice u Cvikova	–	2974/1		
August Friedrich	9	3016, 830	10,4 – 10,5	nájezd, vedlejší cesta, mostek pro pěší cestu
Ignaz Fischer	226	256		
Josef Glanz	7			
Franz Kokert	223	3018, 925	10,6 – 10,7	nájezd
Winzenz Runge	?	947/3, 948	10,7 – 10,8	nájezd
Winzenz Runge	?			
Magdalena Maria	?			
Heinrich Franz	?	3032/5	10,7 – 10,8	nájezd
Josef Friedrich	?	3032/4		
Ignaz Müller	?			

Jméno nájemníka	Bydliště (číslo popisné)	Číslo parcely	Dražní kilometr ze Svoru	Účel užití parcely
Franz Hoffmann	2	3028	11,0 – 11,1	vedlejší cesta
August Mitter	62	3049	11,2 – 11,3	nájezd
Josef Pech	65	3054	11,4 – 11,5	nájezd
August Müller	67	1424	11,6 – 11,7	nájezd
Maria Runge-Müller	232	1368	11,6 – 11,7	mostek pro pěší
Maria Runge-Müller	232	1368	11,6 – 11,7	mostek pro pěší
Maria Runge-Müller	232	1368, 1369/1	11,7 – 11,8	nájezd
Josef Pech	65	3054	11,8 – 11,9	nájezd
August Mitter	62			
Ignaz Runge	?			
Gustav Adolf Klopp	262	3049, 1255, 1218, 3038/4, 1172/1, 3061, 3044	12,0 – 12,2	vedlejší cesta
Josef Lache	?			
Anna a Maria Schowsch	186			
obec Kunratice u Cvikova	–			
Franz Hoffmann	2	3043, 1122/1	12,4 – 12,5	nájezd
Anton Möser	219	1068	12,6 – 12,7	nájezd pro pěší
Anna a Maria Schowsch	186	3042	12,9 – 13,0	nájezd
Josef Hein	262	964/1	13,0 – 13,1	nájezd

**Příloha č. 33: Výkaz stavebních prací firmy
Franz Schön & Söhne na lindavském nádraží
ze dne 9. srpna 1905¹**

Stavba	Prováděcí práce	Cena (v korunách)	Cena za stavbu (v korunách)
Přijímací budova	zdicí práce	13.937,74	25.277,25
	kamenické práce	1.294,13	
	tesařské práce	3.874,27	
	klempířské práce	1.017,13	
	truhlářské práce	1.500	
	zámečnické práce	2.000	
	sklářské práce	400	
	natěračské práce	150	
	malířské práce	200	
Nákladní sklad	zdicí práce	5.811,88	8.564,49
	kamenické práce	101	
	tesařské práce	2.200	
	klempířské práce	225,27	
	truhlářské práce	182	
	natěračské práce	200,55	
	sklářské práce	25,84	
Silniční mostní váha	zdicí práce	676,51	1.066,38
	kamenické práce	82	
	tesařské práce	307,87	
Pasažérská toaleta	zdicí práce	440,92	792,92
	kamenické práce	41	
	tesařské práce	240	
	zámečnické práce	70	
Staniční studna			390,68
Odpadní jáma			78,87
Celkem			36.170,59

¹ Archiv Českých drah a. s., Praha-Libeň, fond Česká severní dráha, in. č. 42, s. 31895, k. 110, Vyúčtování stavby MD Cvikov – Jablonné v Podještědí, 1905.

**Příloha č. 34: Výkaz stavebních prací firmy
Franz Schön & Söhne na kunratické nádraží
ze dne 9. srpna 1905¹**

Stavba	Cena za celou stavbu (v korunách)
Přijímací budova	25.177,25
Nákladní sklad	8.564,49
Silniční mostní váha	1.066,38
Pasažérská toaleta	792,92
Staniční studna	390,68
Celkem	36.967,72

¹ Archiv Českých drah a. s., Praha-Libeň, fond Česká severní dráha, in. č. 42, s. 31895, k. 110, Vyúčtování stavby MD Cvikov – Jablonné v Podještědí, 1905.

Příloha č. 35: Odhad ceny úprav na jablonském nádraží hrazených společnostmi BNB z roku 1904¹

Účel platby	Množství	Cena v korunách
Koupě pozemků	–	5.000,-
Zemní práce	–	5.000,-
Nové koleje	cca 1.350 m	31.100,-
Nové výhybky	10 ks	12.000,-
Výtopna	1 ks	20.800,-
Čistící jáma	1 ks	1.700,-
Uhelný sklad	1 ks	1.300,-
Úprava stromů	–	1.000,-
Rozšíření areálu	–	3.600,-
Vyrovnání s ATE	–	8.500,-
Vícepráce	–	9.990,-
Celkem		90.000,-

¹ Archiv Českých drah a. s., Praha-Libeň, fond Česká severní dráha, in. č. 41, s. 38038, k. 105, Stanice Jablonné v Podještědí, 1904.

Příloha č. 36: Výkaz stavebních prací provedených na nádraží v Jablonném v Podještědí firmou *Franz Schön & Söhne* pro společnost BNB z roku 1905¹

Stavba	Prováděcí práce	Množství	Paušální poplatek	Cena (v korunách)	Cena za stavbu (v korunách)
Lokomotivní remíza	Základy	203,29 m ³	1,- K / m ³	203,29	13.294,54
	Vyzdění základů pálenými cihlami	131,19 m ³	12,- K / m ³	1.574,28	
	Přirážky ²	29,87 m ³	4,- K / m ³	119,48	
	Vyzdění šachty	6,28 m ³	21,- K / m ³	131,88	
	Podezdívka	31,05 m ³	19,- K / m ³	589,95	
	Zdění cihlou 1. výšky	183,41 m ³	18,- K / m ³	3.301,38	
	Zdění cihlou 2. výšky	112,14 m ³	18,9 K / m ³	2.119,45	
	Zdění cihlou 3. výšky	13,27 m ³	19,8 K / m ³	262,75	
	Komín	1,05 m ³	22,- K / m ³	23,10	
	Doprava kamení a železa	–	200,- K	200,-	
	Kamenické práce	–	–	500,-	
	Tesařské práce	–	–	2.000,-	
	Klempířské práce	–	–	300,-	
	Natěračské práce	–	–	100,-	
	Materiál – zdivo	968,4 kg	0,36 K / kg	348,62	
	Materiál – traverzy	1.613,85 kg	0,26 K / kg	419,6	
	Materiál – skoby	60 ks	0,4 K / ks	24,-	
	Materiál – nárožníky	260 ks	0,16 K / ks	41,6	
	Materiál – šrouby	100 kg	0,72 K / kg	72,-	
	Materiál – železná okna	11 ks	0,80 K / ks	800,-	
Materiál – staré kolejnice	831,6 kg	0,10 K / kg	83,16		

¹ Archiv Českých drah a. s., Praha-Libeň, fond Česká severní dráha, in. č. 42, s. 31895, k. 110, Vyúčtování stavby MD Cvikov – Jablonné v Podještědí, 1905.

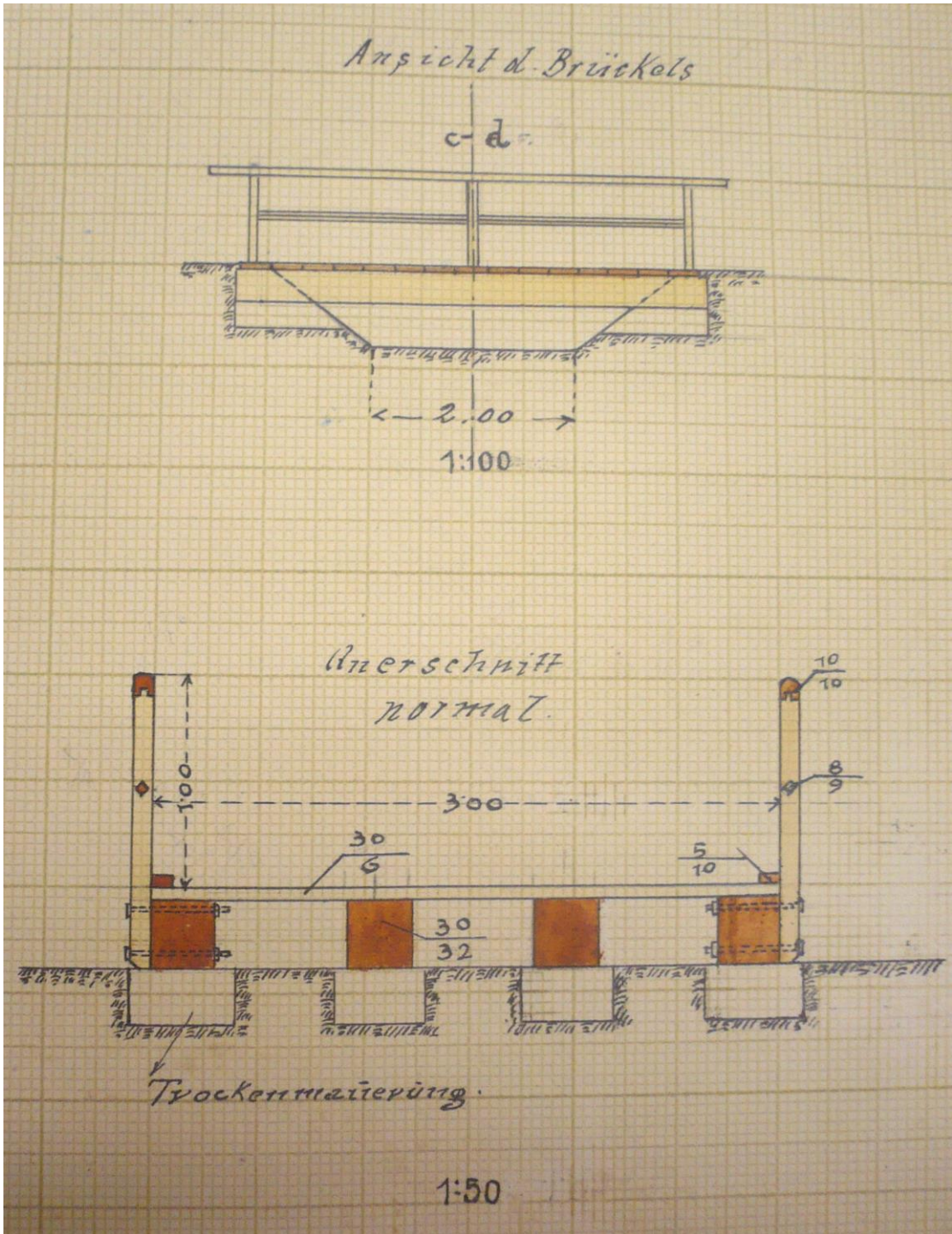
² V originále „Zuschläge“.

Stavba	Prováděcí práce	Množství	Paušální poplatek	Cena (v korunách)	Cena za stavbu (v korunách)
Uhelný sklad	Základy	11 m ³	1,- K / m ³	11,-	1.053,05
	Vyzdění základů pálenými cihlami	10,16 m ³	12,- K / m ³	121,92	
	Pukající zdivo ³	9,72 m ³	14,5 K / m ³	140,94	
	Vyzdění cihlou	0,68 m ³	19,5 K / m ³	13,26	
	Rampa	22,52 m ²	3,5 K / m ³	30,49	
	Vydláždění pálenou cihlou	8,71 m ³	2,3 K / m ²	51,8	
	Materiál – podpěry 18x24 cm	3 ks	2,41 K / m	13,26	
	Materiál – vzpěry 18x18 cm	5,55 m	1,8 K / m	9,99	
	Materiál – vzpěry 16x18 cm	2,4 m	1,6 K / m	3,84	
	Materiál – krokve 12x16 cm	76,9 m	1,1 K / m	84,59	
	Materiál – podložní kvádry	5,5 m	5,- K / ks	15,-	
	Materiál – jednostranně hoblované bednění	69,44 m ³	2,66 K / m ³	184,71	
	Materiál – střešní bednění	28,08 m ³	1,8 K / m ³	50,54	
	Materiál – střešní bednění	22,96 m ³	2,2 K / m ³	50,51	
	Materiál – vyřezávané krokve	26 ks	0,5 K / ks	13,-	
	Materiál – svorky	–	50,- K	50,-	

³ V originále „Aufgehendes-Mauerwerk“.

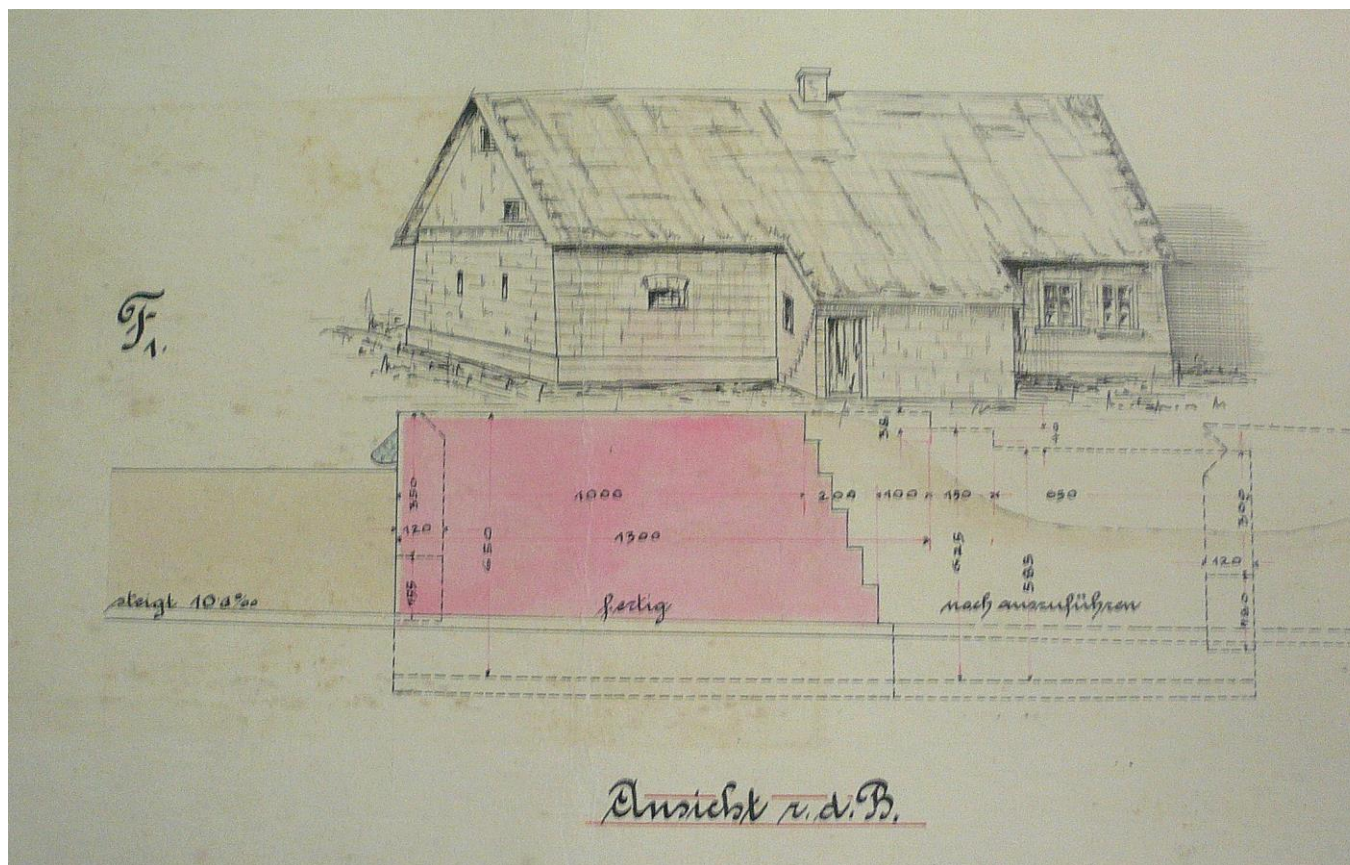
Stavba	Prováděcí práce	Množství	Paušální poplatek	Cena (v korunách)	Cena za stavbu (v korunách)
Staniční studna	Zemní práce	141,12 m ³	4,- K / m ³	564,48	1.591,24
	Vyzdění	54,29 m ³	13,- K / m ³	705,77	
	Materiál – skruže	1 ks	300,- K / ks	300,-	
	Materiál – přípojky	7 ks	0,4 K / ks	2,80	
	Uložení a zarovnání	30,32 m ³	0,6 K / m ³	18,19	
Čistící jáma	Základy	36,58 m ³	1,- K / m ³	36,85	181,58
	Vyzdění pálenou cihlou	10 m ³	14,5 K / m ³	145,-	
Celkem					16.120,41

C – Návrh mostku přes Svitavky



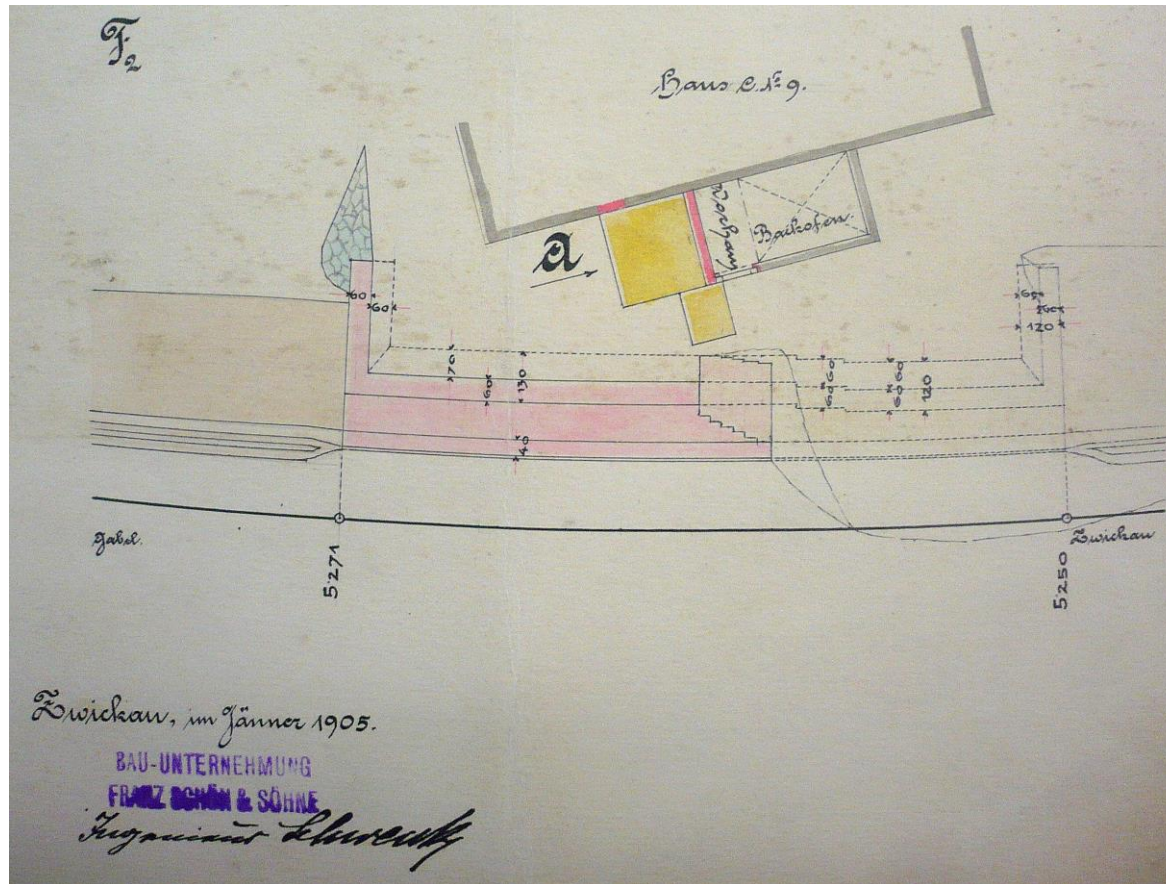
Příloha č. 38: Protokol o sesunutí svahu u domu čp. 851/2 v Kunraticích u Cvikova roku 1905¹

A – Nákres domu se zvýrazněným sesunutým svahem

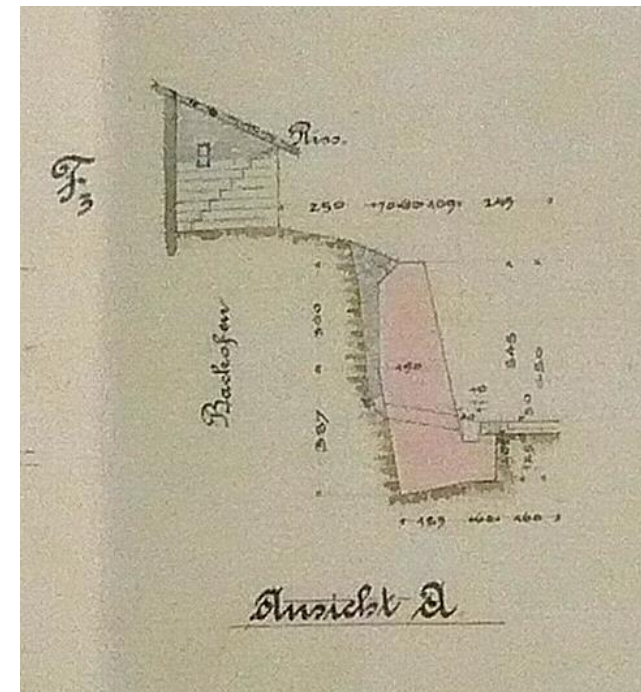


¹ Archiv Českých drah a. s., Praha-Libeň, fond Česká severní dráha, in. č. 44, s. 10398, k. 117, Ujetí svahu v Kunraticích u Cvikova, 1907.

B – Půdorysný pohled na sesunutý svah se zvýrazněnými zbouranými částmi stavení



C – Řez terénem se zvýrazněným sesunutým svahem a návrhem podpurné zdi



D – Fotografie ze Severu



E – Fotografie, detail domu ze severu

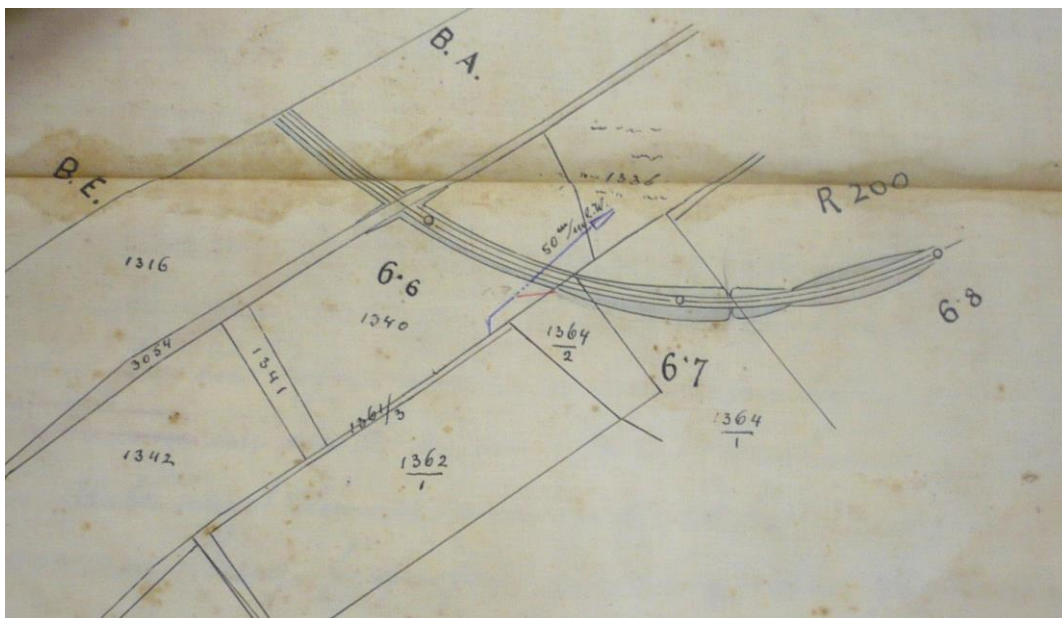


F – Fotografie z jihu

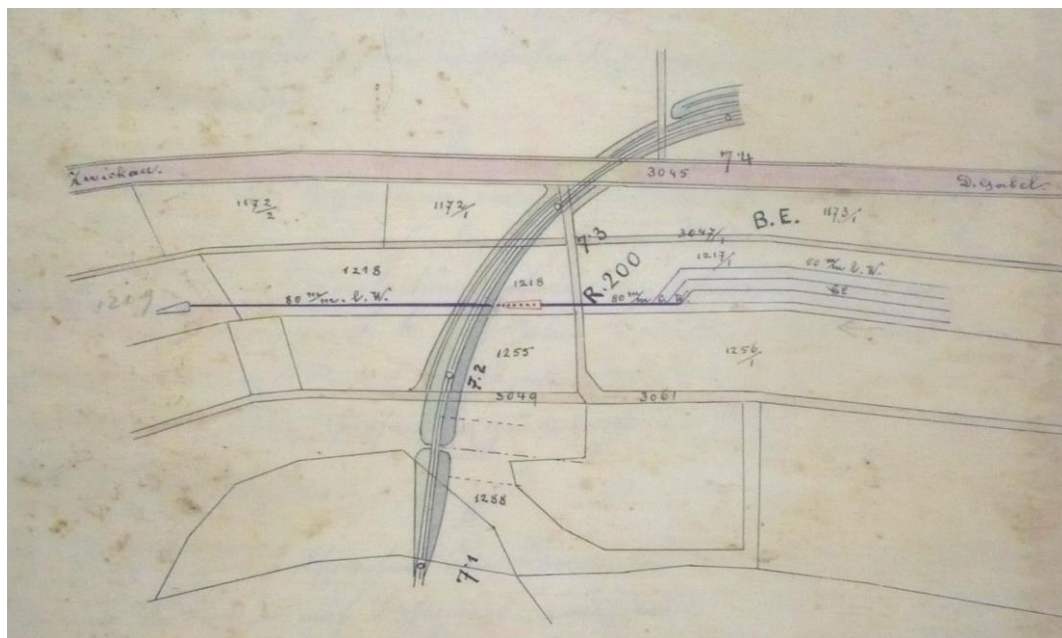


Příloha č. 39: Mapa prováděných drenáží v polích za Kunraticemi u Cvikova roku 1905¹

A – p.č. 1340² patřící Adolfu Neumannovi



B – p.č. 1217/1 a 1218³ patřící Josefu Heinovi

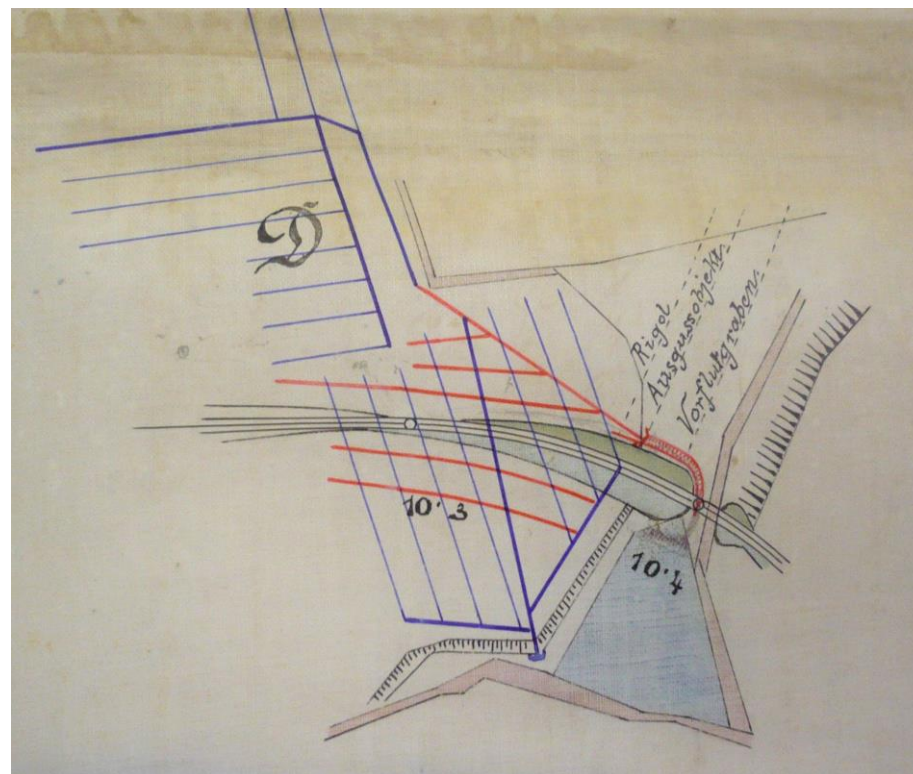
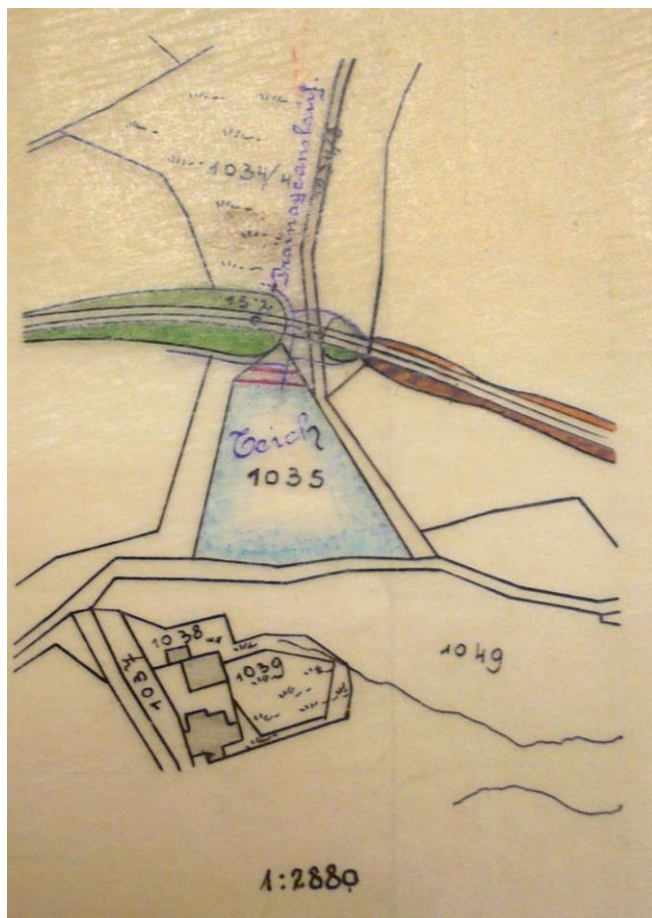


¹ Archiv Českých Drah a. s., Praha-Libeň, fond Česká severní dráha, in. č. 42, s. 28146, k. 109, Drenáže v Kunraticích u Cvikova, 1905.

² Nachází se na souřadnicích N 50°46'13.2" E 14°41'25.4".

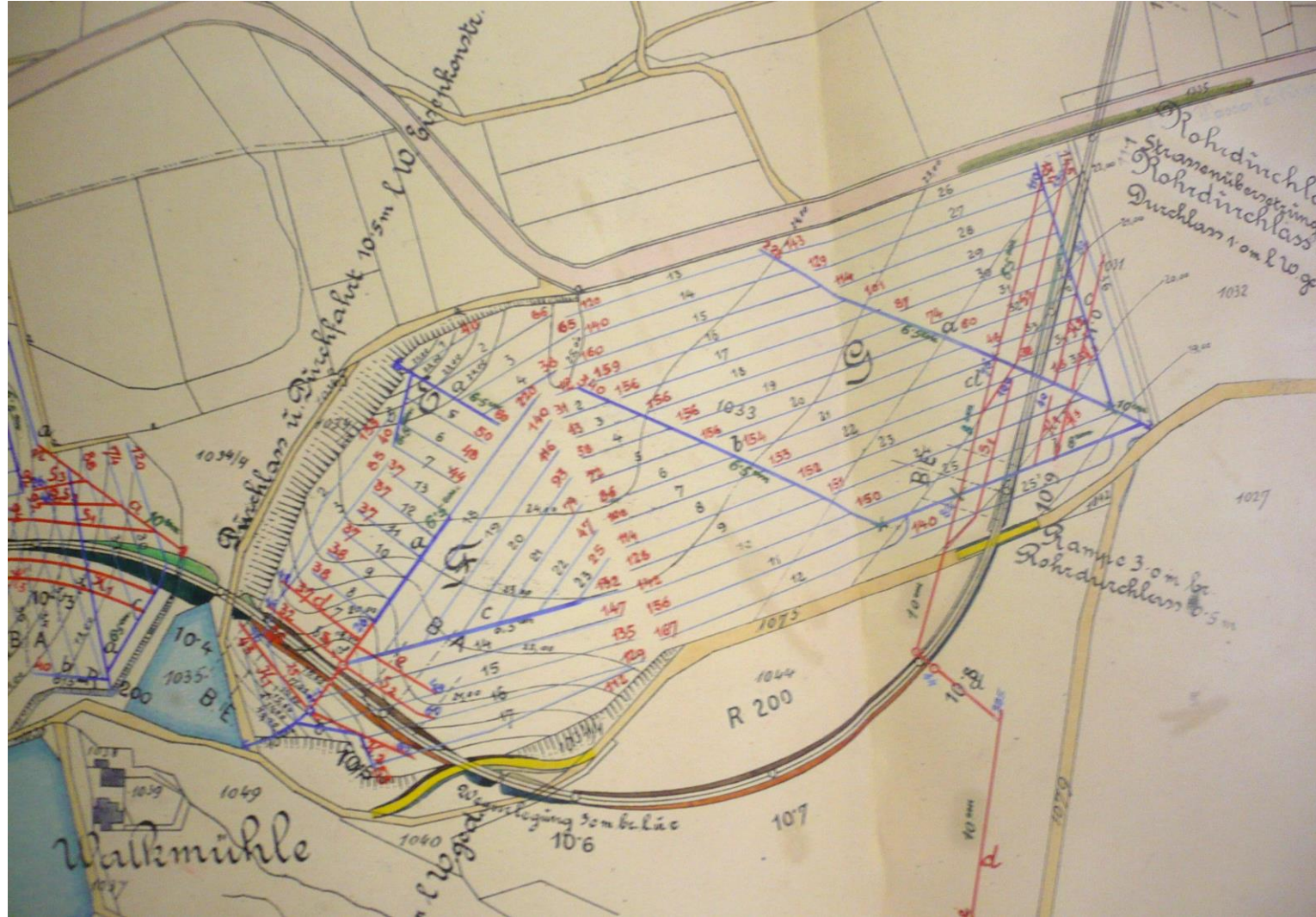
³ Nachází se na souřadnicích N 50°46'20.4" E 14°41'43.4".

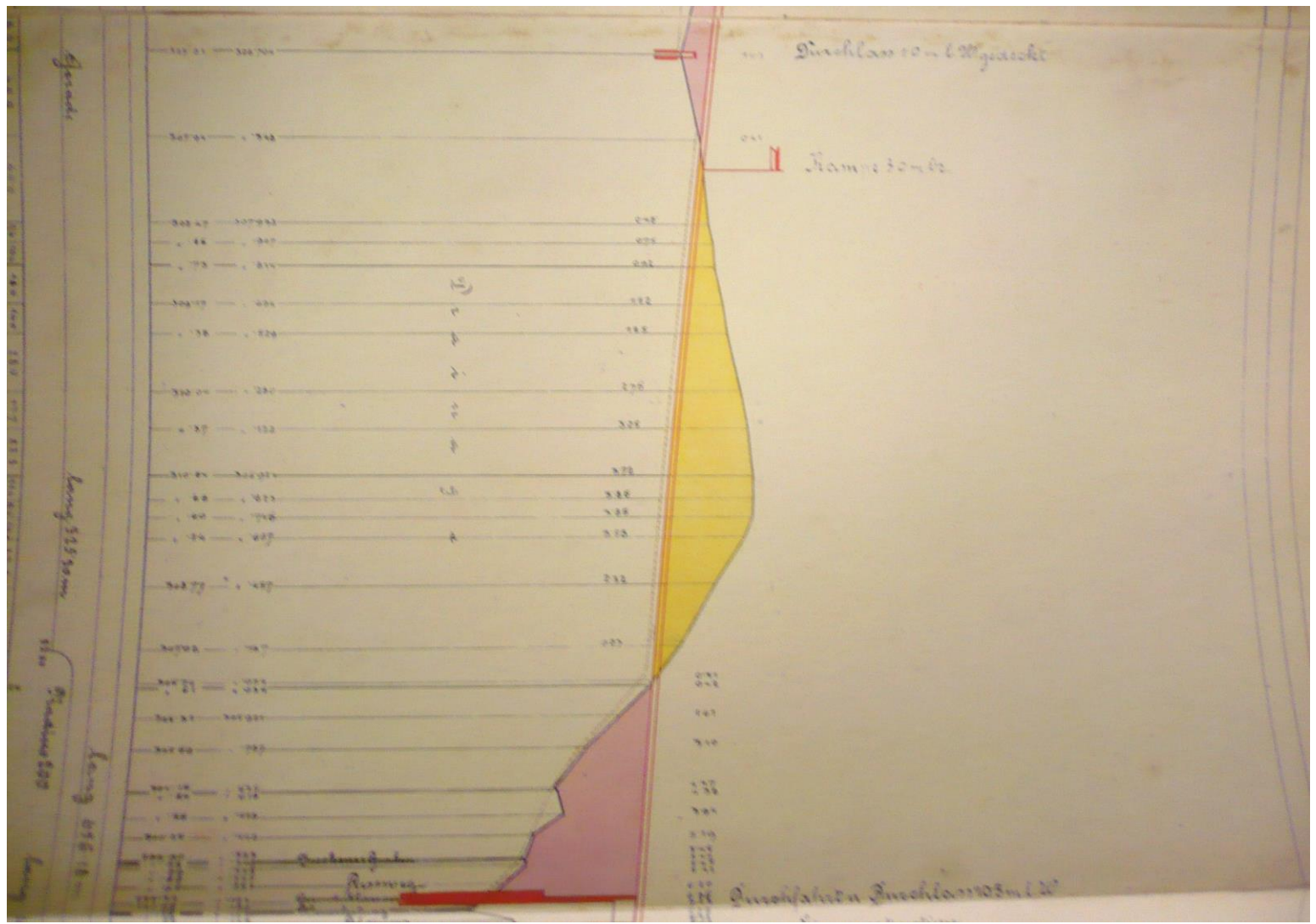
Příloha č. 40: Mapa prováděných drenáží v okolí rybníku Valcha roku 1905¹



¹ Archiv Českých drah a. s., Praha-Libeň, fond Česká severní dráha, in. č. 43, s. 23509, k. 114, Meliorační zásahy v obvodu MD Cvikov – Jablonné v Podještědí, 1906.



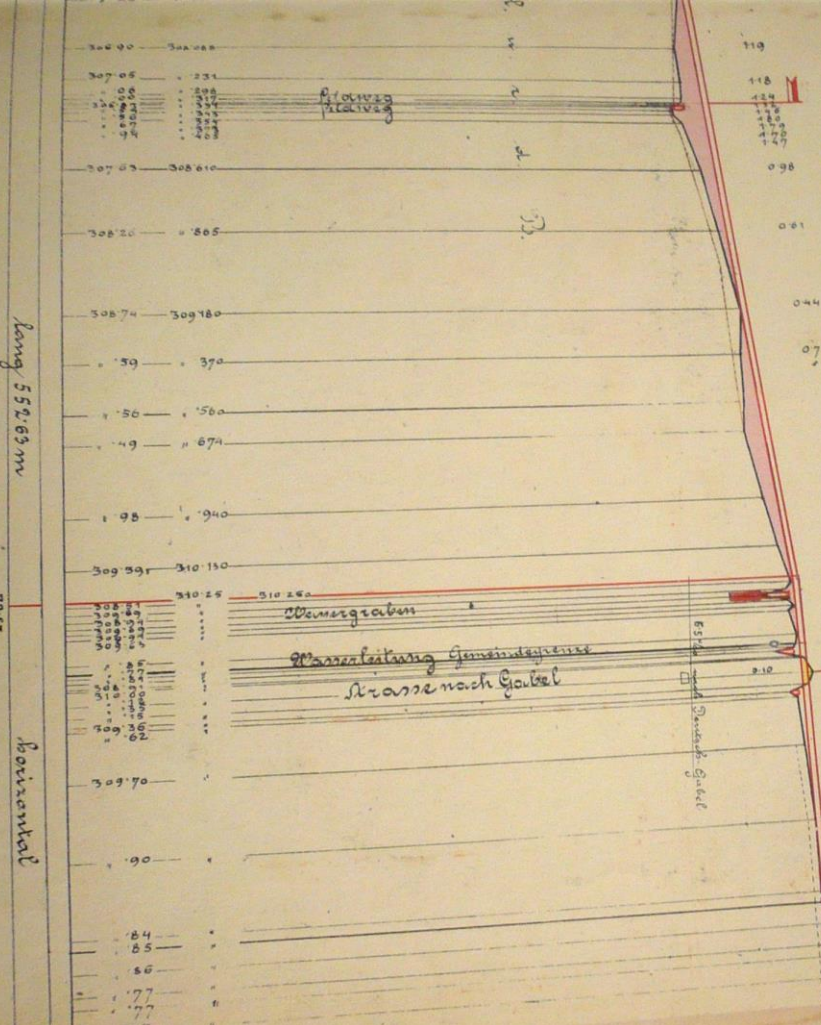




Thurstag Gabel, 9/6/1905 H. Bremer Haag im Sommer 1905.

110	109	216	2684	9315	200	200	120	280	200	118	954	190	280	275
110	109	216	2684	9315	200	200	120	280	200	118	954	190	280	275

740m
130 Gerade
lang 552.63m
72.85
horizontal
lang 289.50m
88.80



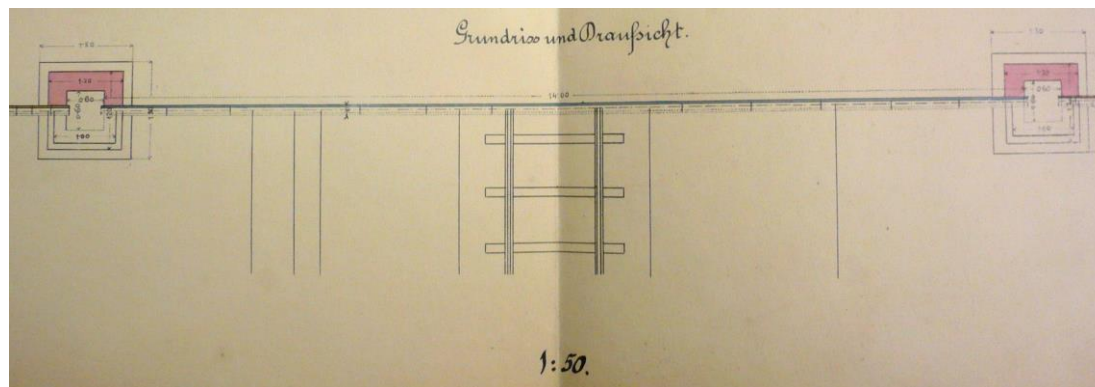
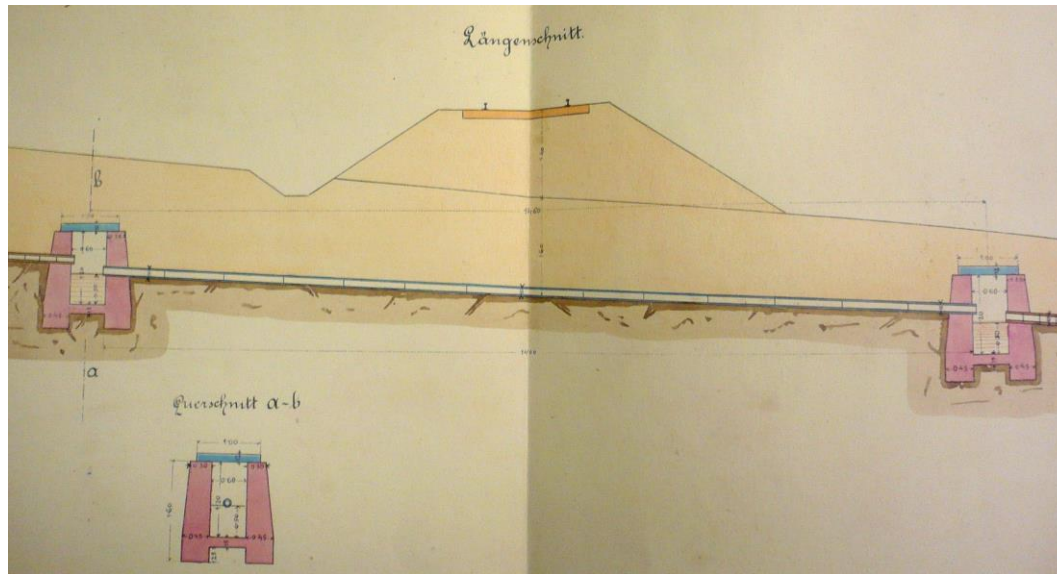
Raum 30 m bre
Robrdrucklass 0.5 m weit

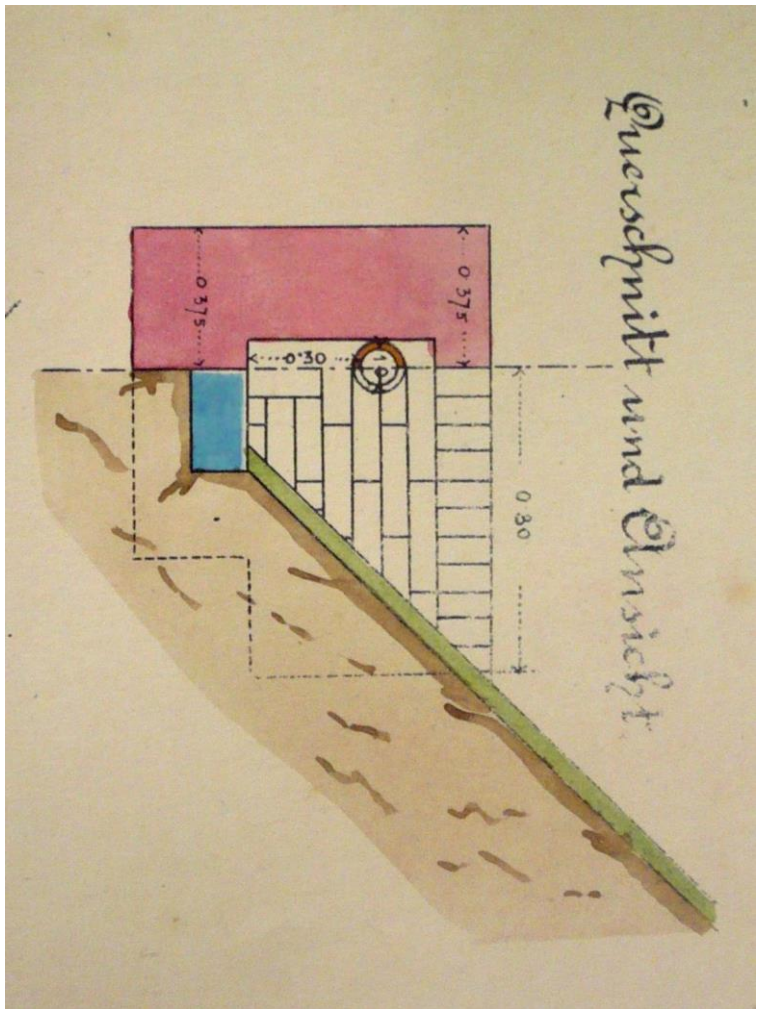
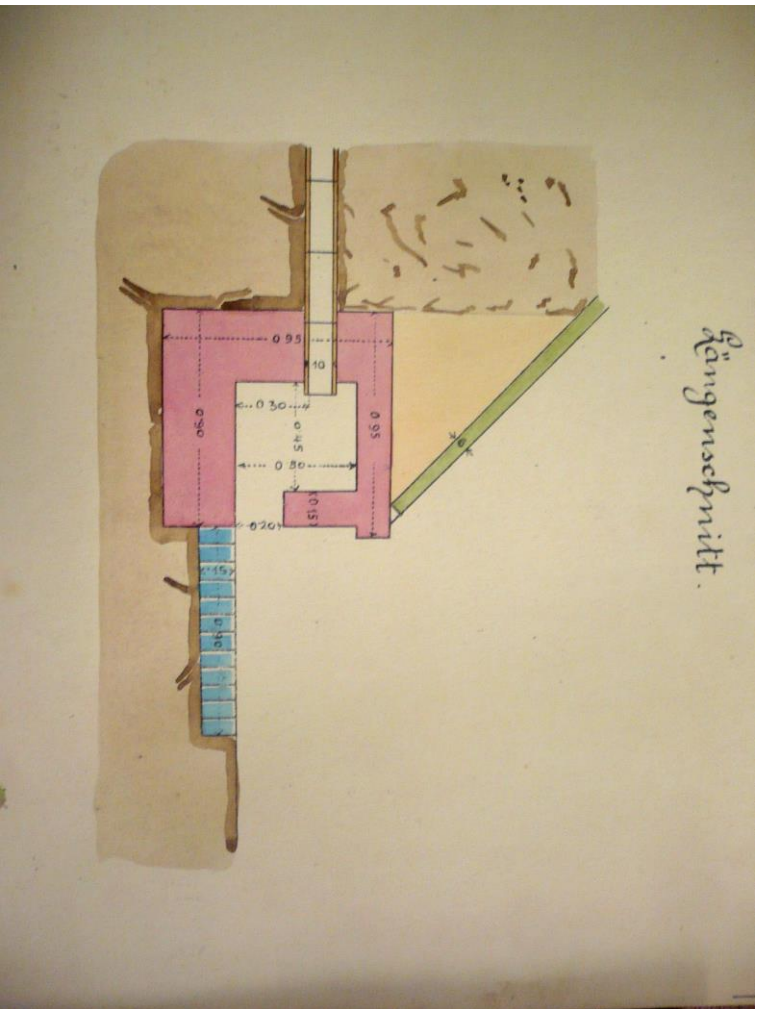
Durchlass 10 m l 20 gezeichnet
Robrdrucklass 0.4 m weit
Klassenüberleitung 10 m breit
Robrdrucklass 0.4 m weit

111 ABHEBUNG DER GABEL IM HERBST 1905

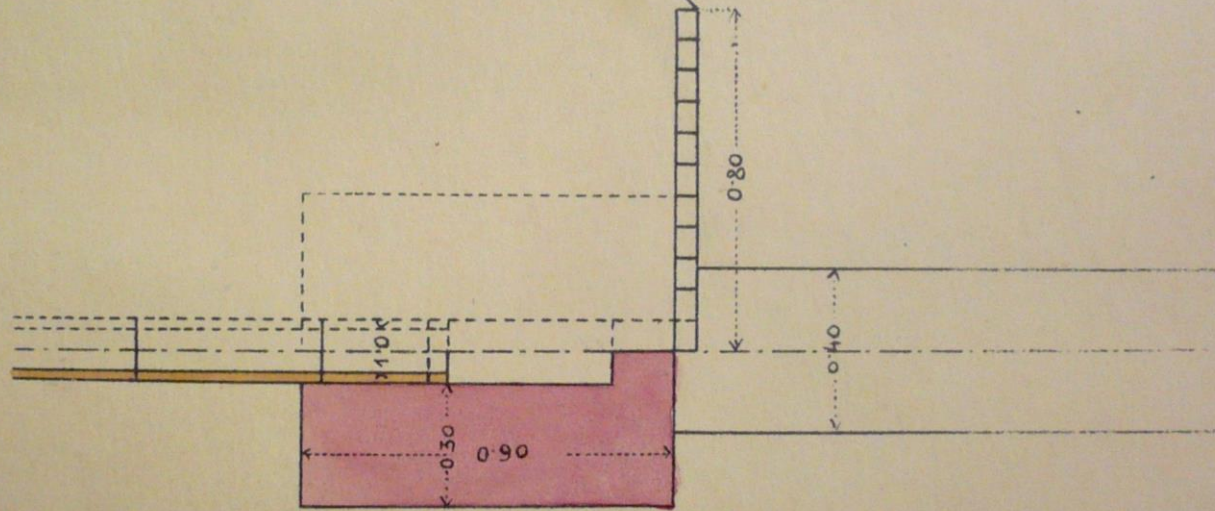
111

111





Grundriss und Draufsicht.



Hermann Thomas
Meliorationsbau-Unternehmer
Deutsch-Gabel

Deutsch Gabel
am 6. / 2. 05
Hermann Thomas

Prag, im Januar 1905.

1:25.

ABTHEILUNG f. BAU u. BAHNERHALTUNG

Putz

**Příloha č. 41: Výkaz prací provedených na MD Cvikov – Jablonné
v Podještědí firmou *Franz Schön & Söhne* pro společnost BNB
z 9. 8. 1905¹**

Stavba	Prováděcí práce	Množství	Paušální poplatek	Cena (v korunách)	Cena za stavbu (v korunách)
Zemní a skalní práce	–	–	–	–	96.366,46
Umělé stavby	Propustky apod.	–	–	–	22.204,-
Stavby	–	–	–	–	73.138,31
Horní stavba	Pokládka kolejí apod.	–	–	–	18.760,-
Protipožární zřízení	–	–	–	–	6.895,08

¹ Archiv Českých drah a. s., Praha-Libeň, fond Česká severní dráha, in. č. 42, s. 31895, k. 110, Vyúčtování stavby MD Cvikov – Jablonné v Podještědí, 1905.

Stavba	Prováděcí práce	Množství	Paušální poplatek	Cena (v korunách)	Cena za stavbu (v korunách)
Rozličné práce	Obnova říšských silnic	500 m ²	3,- K / m ²	1.500,-	26.355,-
	Obnova okresních silnic	1.900 m ²	2,5 K / m ²	4.750,-	
	Vymýcení stromů	–	–	150,-	
	Rekultivace náspů	–	–	7.000,-	
	Dřevěné nájezdy na přejezdy	–	–	400,-	
	Přejezdové kanály (0,5 m)	30 m	18,- K / m	540,-	
	Přejezdové kanály (0,4 m)	35 m	15,- K / m	525,-	
	Přejezdové kanály (0,3 m)	175 m	12,- K / m	2.100,-	
	Příkopy	1.500 m	0,3 K / m	450,-	
	Vodovodní potrubí	10 m	9,- K / m	90,-	
Vícepráce	–	–	–	12.136,97	
Celkem					343.722,07

**Příloha č. 42: Výkaz prací provedených na MD Cvikov – Jablonné
v Podještědí firmou *Franz Schön & Söhne* pro společnost BNB
z 16. 8. 1905¹**

Stavba	Cena (v korunách)
Zemní a skalní práce	60.642,28
Umělé stavby	54.010,-
Stavby	9.167,-
Horní stavba	18.760,-
Rozličné práce	15.535,56
Protipožární zřízení	1.300,-
Celkem	148.739,39

¹ Archiv Českých drah a. s., Praha-Libeň, fond Česká severní dráha, in. č. 42, s. 31895, k. 110, Vyúčtování stavby MD Cvikov – Jablonné v Podještědí, 1905.

**Příloha č. 43: Výkaz prací provedených na MD Cvikov – Jablonné
v Podještědí firmou *Franz Schön & Söhne* pro společnost BNB
z 19. 9. 1905¹**

Stavba	Prováděcí práce	Množství	Paušální poplatek	Cena (v korunách)	Cena za stavbu (v korunách)
Zemní a skalní práce	–	–	–	–	65.314,5
Umělé stavby	Propustky apod.	–	–	–	54.010,-
Stavby	–	–	–	–	16.120,41
Horní stavba	–	–	–	–	31.110,-
Protipožární zřízení	–	–	–	–	1.370,6

¹ Archiv Českých drah a. s., Praha-Libeň, fond Česká severní dráha, in. č. 42, s. 31895, k. 110, Vyúčtování stavby MD Cvikov – Jablonné v Podještědí, 1905.

Stavba	Prováděcí práce	Množství	Paušální poplatek	Cena (v korunách)	Cena za stavbu (v korunách)
Rozličné práce	Přeložení říšských silnic	300 m ²	3,- K / m ²	900,-	17.605,56
	Přejezdy a vedlejší cesty	–	–	1.650,-	
	Vymýcení stromů	–	–	2.775,-	
	Rekultivace náspů	–	–	4.500,-	
	Borovicové nájezdy na přejezdy	178,32 m	1,60 K / m	285,31	
	Dubové nájezdy na přejezdy	86,05 m	5,- K / m	430,35	
	Přejezdové kanály (0,5 m)	30 m	18,- K / m	360,-	
	Přejezdové kanály (0,3 m)	160 m	12,- K / m	1.920,-	
	Hráze příkopů	1.500 m	0,3 K / m	450,-	
	Vodovodní potrubí	15 m	9,- K / m	135,-	
Celkem					162.858,98

Příloha č. 44: Jízdní řád pro trat' Svor – Jablonné v Podještědí z roku 1905¹

Číslo vlaku	329 ²	309 ³	301a	303 ⁴	305 ⁵	321
Svor	–	8.16	9.16	13.57	18.58	20.06
Cvikov	–	8.30	9.30	14.11	19.12	20.20
Cvikov	7.01	8.47	–	14.21	19.17	–
Jablonné v Podještědí	7.46	9.40	–	15.10	20.06	–
Číslo vlaku	304 ⁶	322 ⁷	306 ⁸	320	310 ⁹	
Jablonné v Podještědí	6.15	8.01	11.49	–	18.25	–
Cvikov	7.00	8.46	12.34	–	19.16	–
Cvikov	7.10	8.47	12.42	17.52	19.21	–
Svor	7.25	9.02	12.57	18.09	19.46	–

¹ Státní okresní archiv Česká Lípa, fond Archiv Města Jablonné v Podještědí, in. č. 198, ev. č. 6, k. 13, Spisy kolem zamýšlené stavby lokálky Mnichovo Hradiště – Český Dub, Jablonné v Podještědí – Cvikov a Liberec – Ústí nad Labem – Teplice, 1870–1908.

² Vlak č. 329 navazoval v Jablonném v Podještědí na spoj ATE č. 513 do Liberce.

³ Vlak č. 309 navazoval v Jablonném v Podještědí na spoje ATE č. 501 do Liberce a č. 504 do České Lípy.

⁴ Vlak č. 303 navazoval v Jablonném v Podještědí na spoj ATE č. 503 do Liberce.

⁵ Vlak č. 305 navazoval v Jablonném v Podještědí na spoj ATE č. 508 do České Lípy.

⁶ Vlak č. 304 navazoval v Jablonném v Podještědí na spoj ATE č. 511 od České Lípy.

⁷ Vlak č. 322 navazoval v Jablonném v Podještědí na spoj ATE č. 502 od Liberce.

⁸ Vlak č. 306 navazoval v Jablonném v Podještědí na spoj ATE č. 504 od Liberce a ve Svoru na spoj BNB do České Lípy.

⁹ Vlak č. 310 navazoval v Jablonném v Podještědí na spoj ATE č. 506 od Liberce a ve Svoru na spoj BNB do České Lípy.

Příloha č. 45: Snímky z filmu *Rodinné trampoty oficiála Tříšky*¹

A – Pohled z okna vlaku na nástupiště kunratického nádraží, ve filmu nazvaného jako „Strmín“ (stopáž filmu: 0:29:46 h)



B – Pohled od silniční strany přijímací budovy v Kunraticích u Cvikova směrem k Drnovci, tj. směrem k přejezdu přes říšskou silnici (stopáž filmu: 0:30:25 h)



¹ Rodinné trampoty oficiála Tříšky (rež. Josef Mach, 1949).

Příloha č. 46: Akcie BNB¹



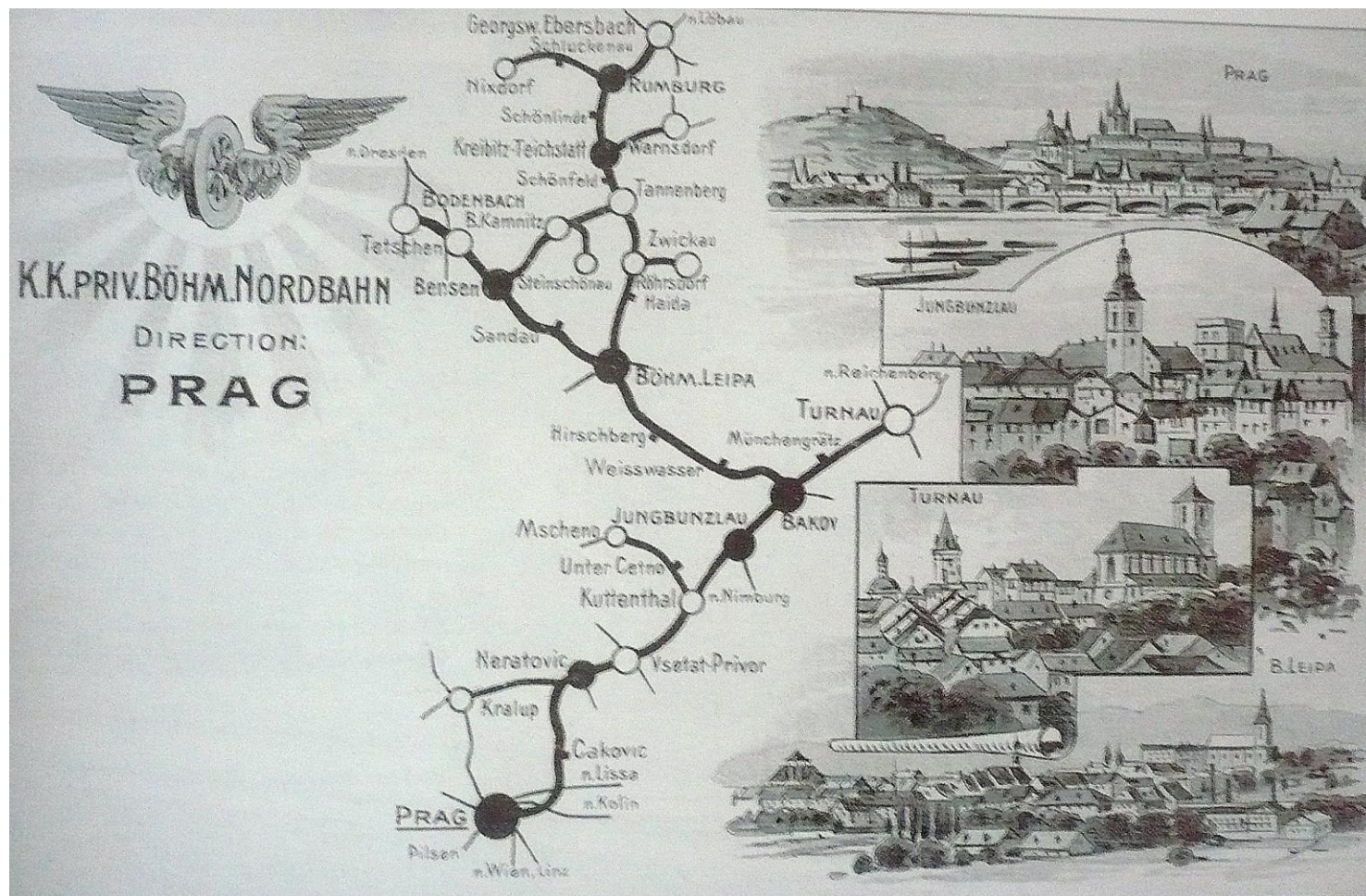
¹ Böhmisches Nordbahn, in: WIKIPEDIA – Die freie Enzyklopädie [online], aktualizováno 30. 7. 2014 [vid. 16. 1. 2015], dostupné z: http://de.wikipedia.org/wiki/Böhmisches_Nordbahn.

Příloha č. 47: Pečet' BNB¹



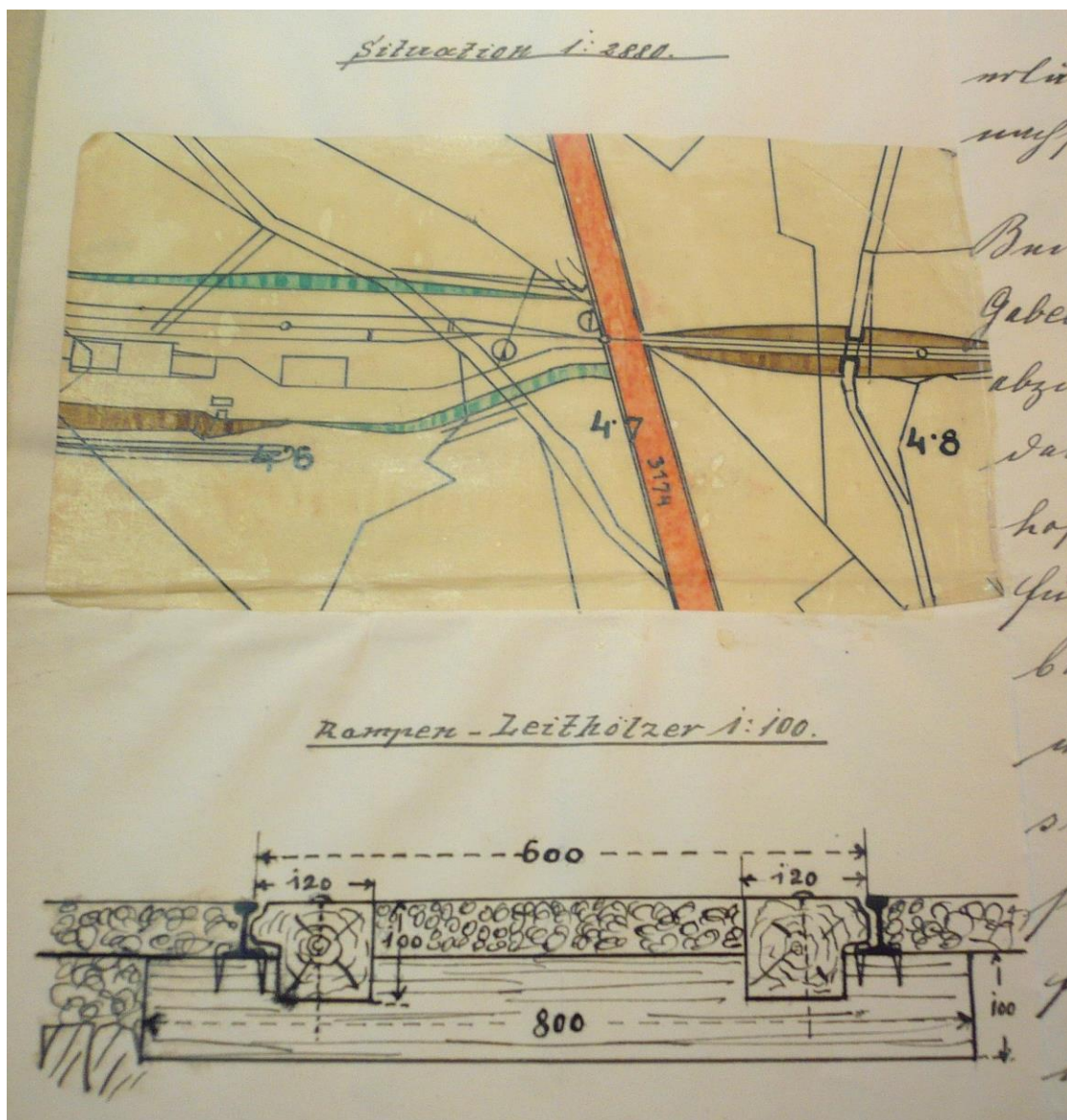
¹ Böhmisches Nordbahn, in: WIKIPEDIA – Die freie Enzyklopädie [online], aktualizováno 30. 7. 2014 [vid. 16. 1. 2015], dostupné z: http://de.wikipedia.org/wiki/Böhmisches_Nordbahn.

Příloha č. 48: Mapa tratí BNB z cca 1900¹



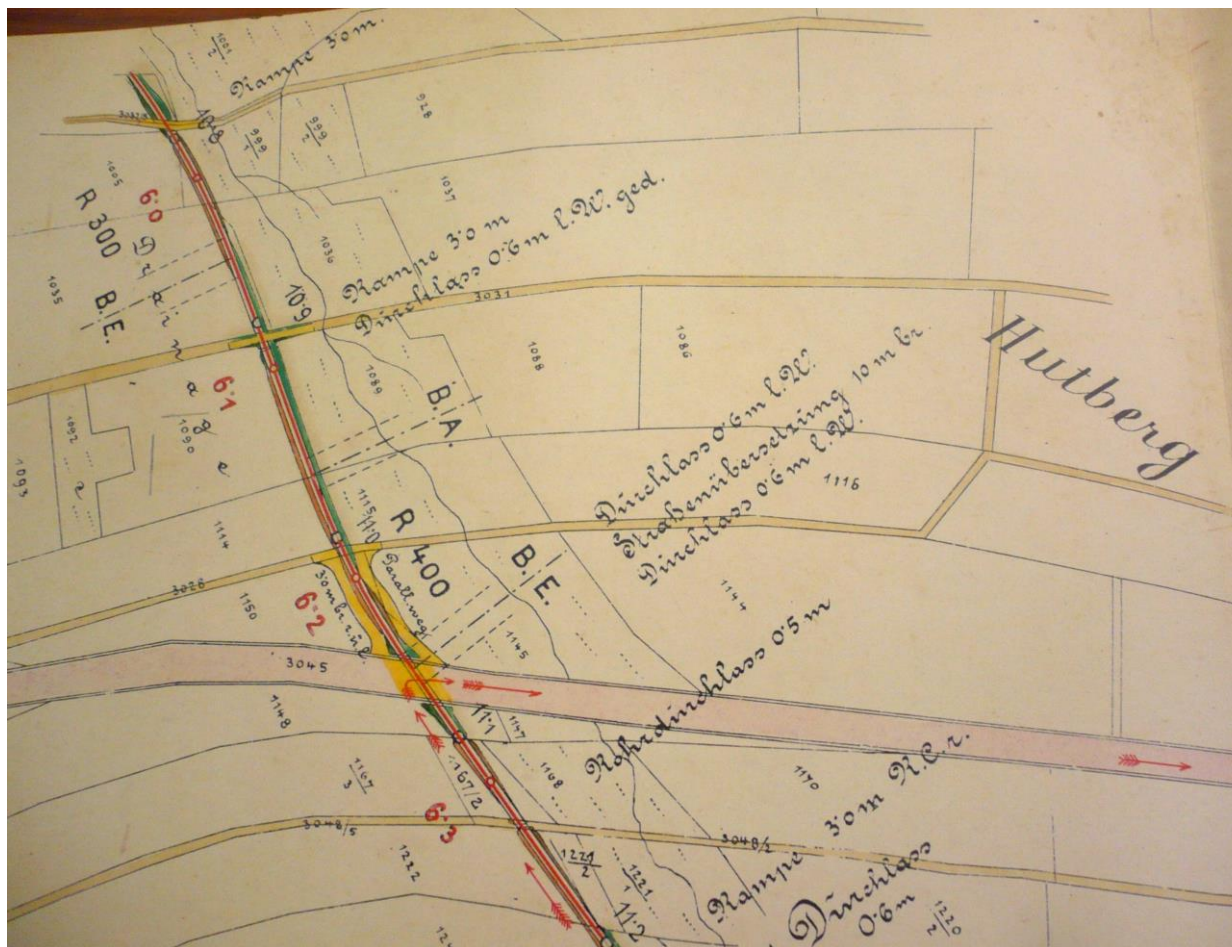
¹ Krejčířík, Mojmir: Česká nádraží, III. díl – 2. část, s. 113.

Příloha č. 49: Úprava přejezdu u kunratického nádraží roku 1904¹



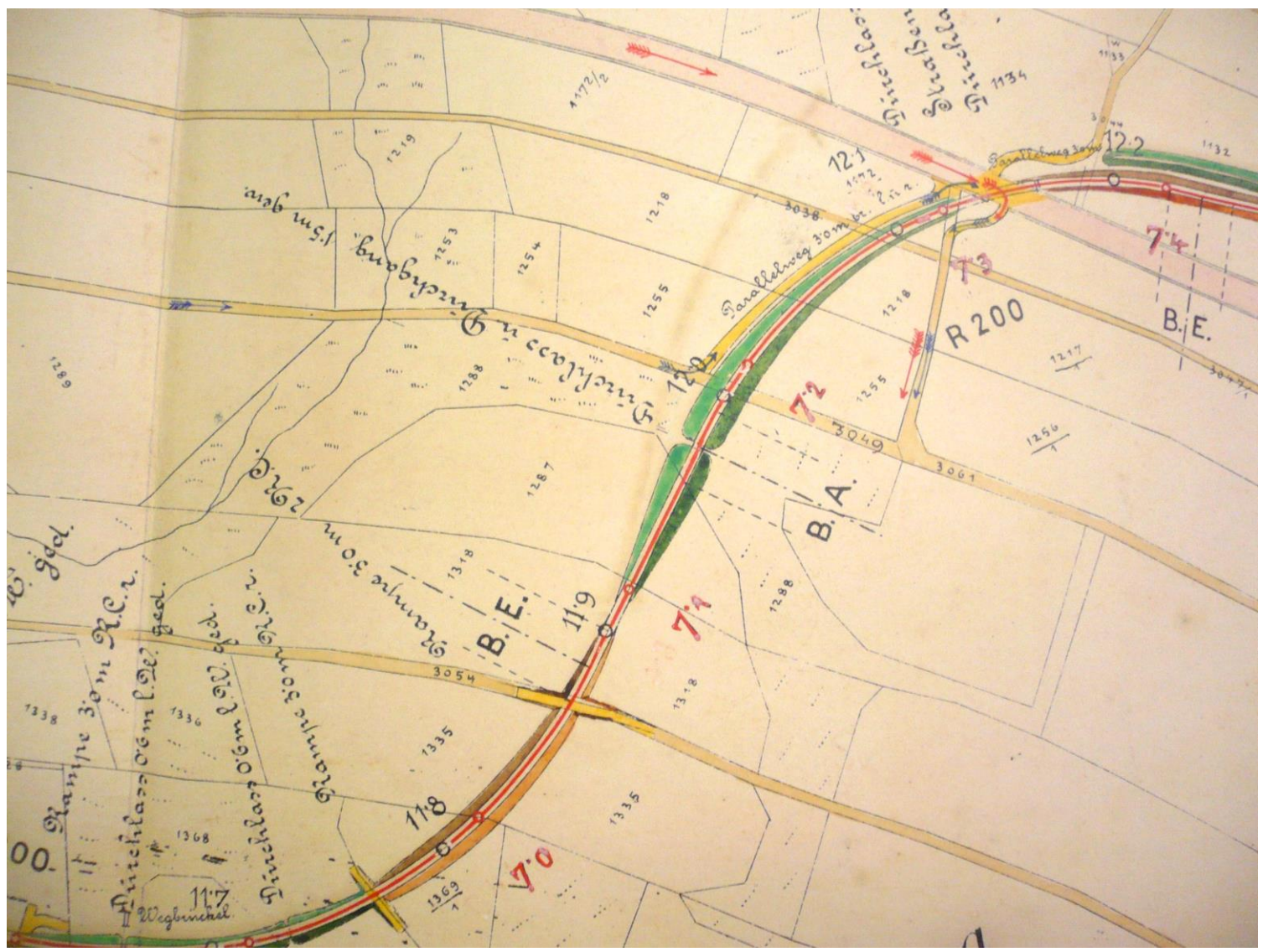
¹ Státní okresní archiv Česká Lípa, fond Okresní úřad Jablonné v Podještědí, in. č. 113, s. 11 ⁵³/₆₁₂, k. 52, Stavba železnice Cvikov – Jablonné v Podještědí; 1903–1928.

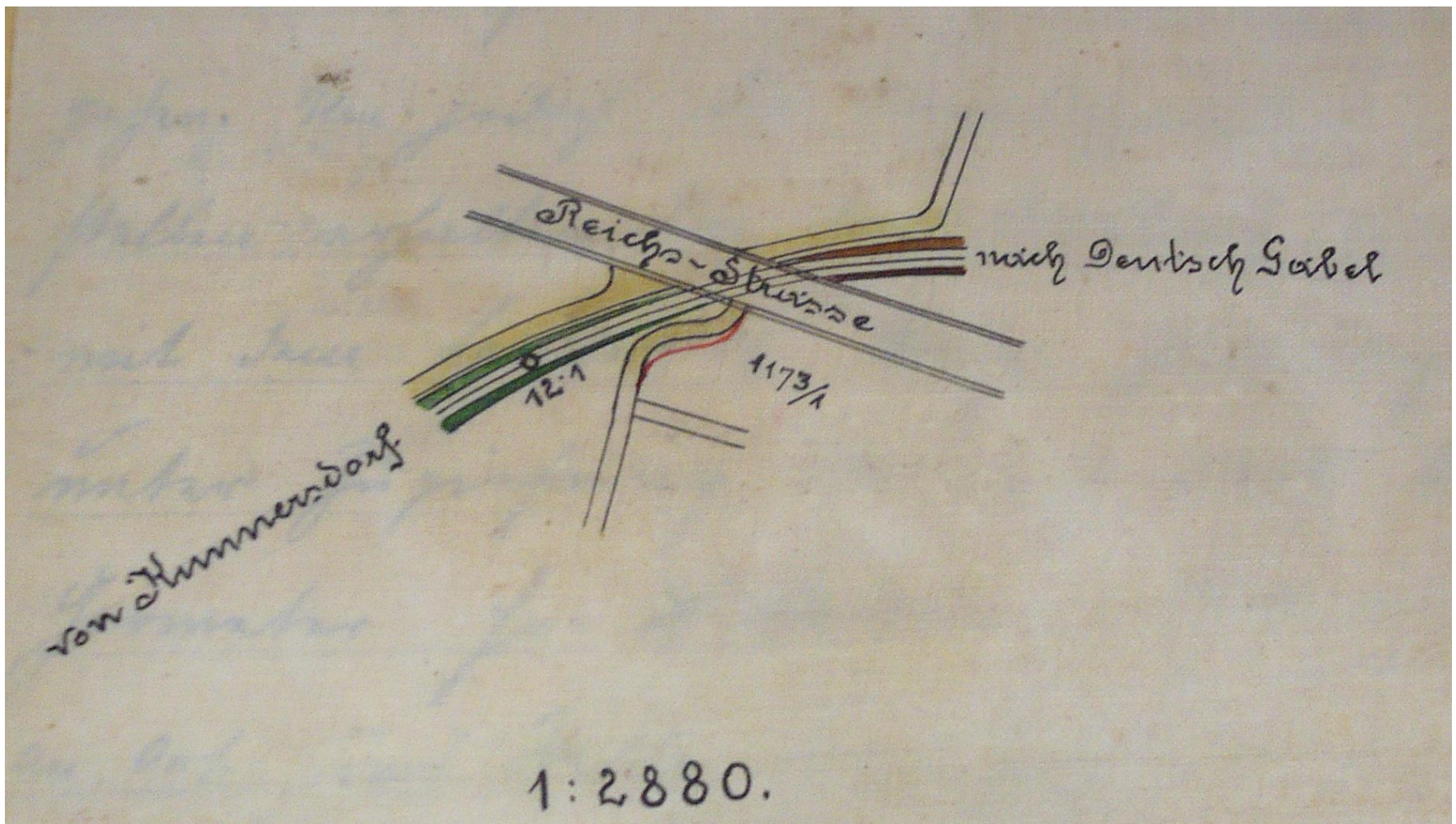
Příloha č. 50: Terénní úpravy mezi obcemi Kunratice u Cvikova a Heřmanice v Podještědí roku 1906¹



¹ Archiv Českých Drah a. s., Praha-Libeň, fond Česká severní dráha, in. č. 43, s. 20308, k. 114, Nájmy pozemků u MD Cvikov – Jablonné v Podještědí, 1906.







von Hummerdorf

Reichs-Strasse

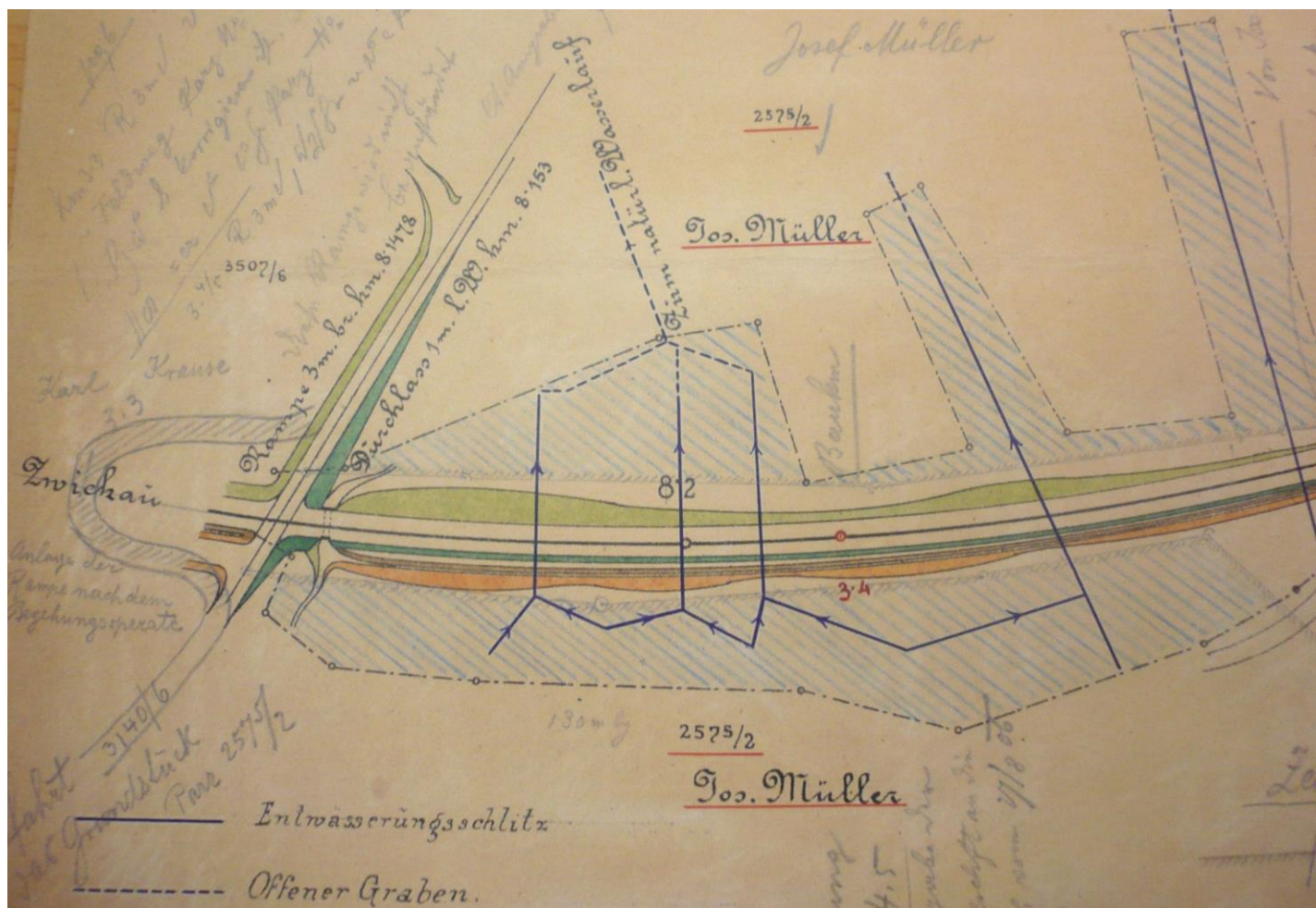
nach Deutsch Gabel

12:1

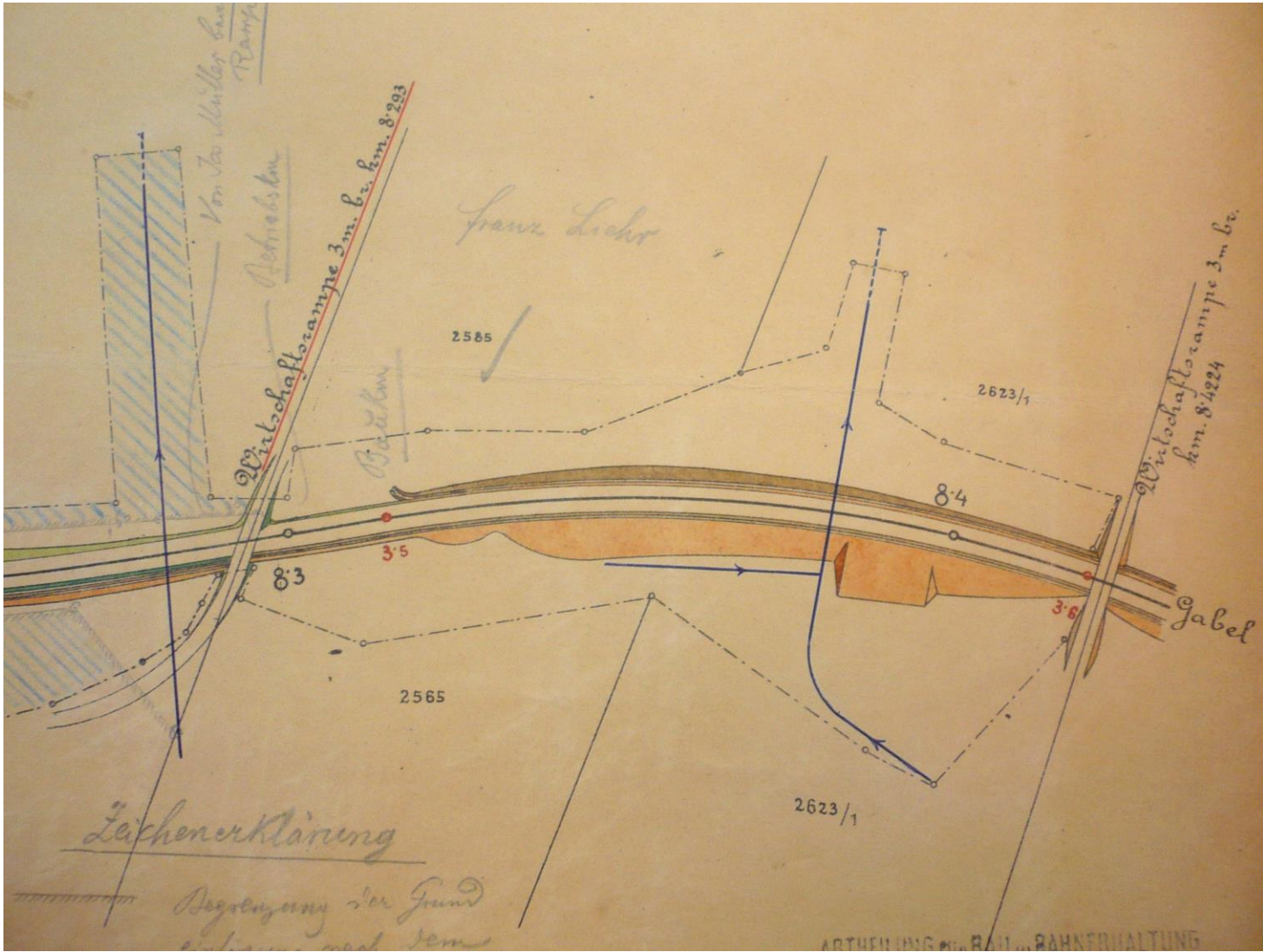
1173/1

1:2880.

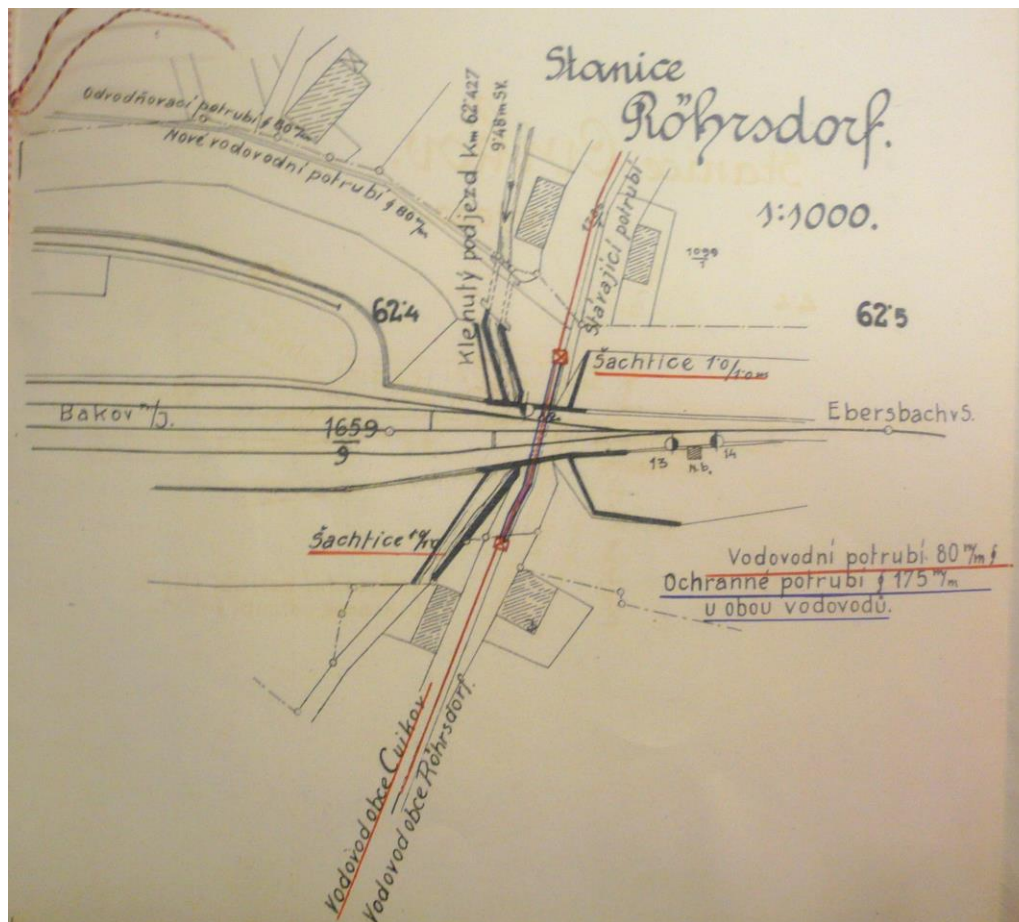
Příloha č. 51: Terénní úpravy v lese před Heřmanicemi v Podještědí roku 1906¹



¹ Státní okresní archiv Česká Lípa, fond Okresní úřad Jablonné v Podještědí, in. č. 113, s. 11^{53/612}, k. 52, Stavba železnice Cvikov – Jablonné v Podještědí, 1903–1928.

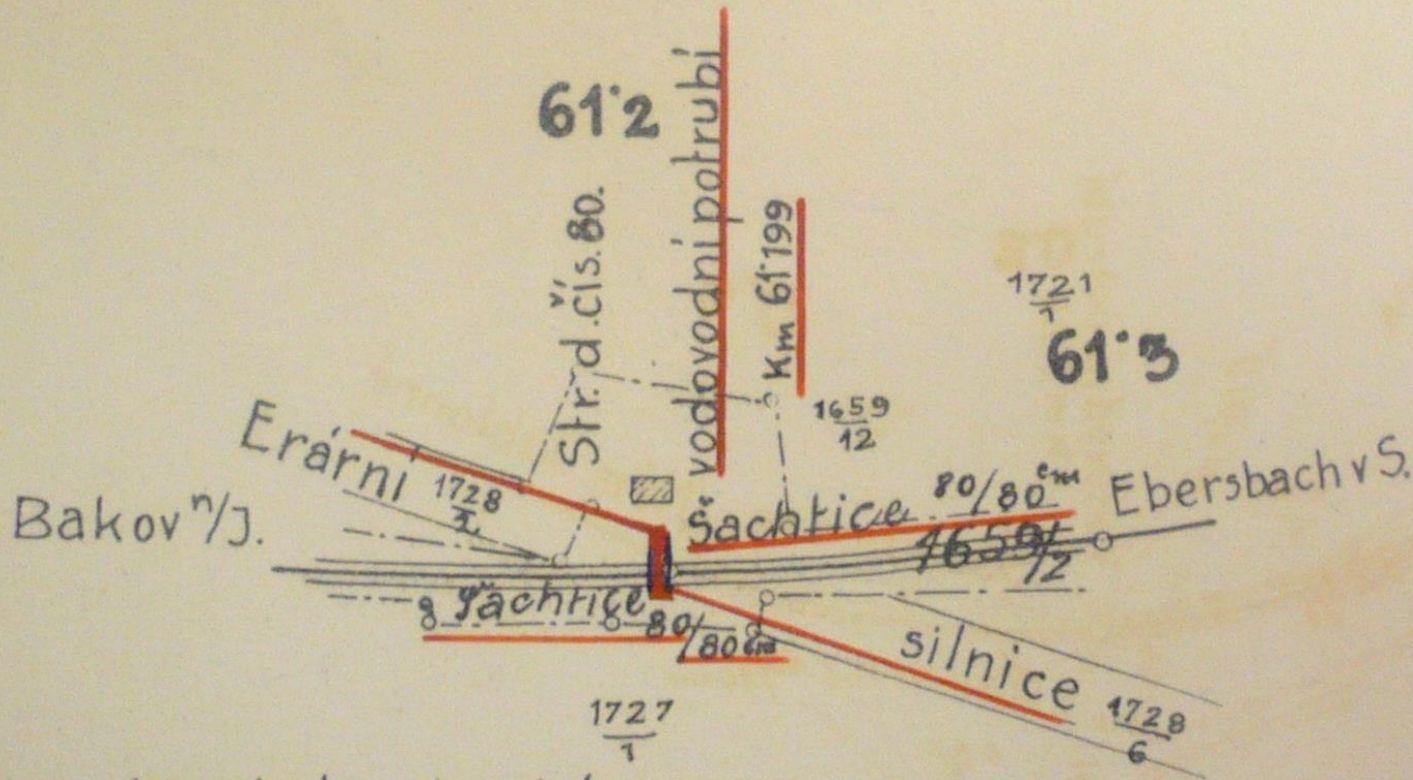


Příloha č. 52: Připojení svorské nádražní přijímací budovy na nový vodovod roku 1898¹



¹ Státní okresní archiv Česká Lípa, fond Archiv města Cvikov, in. č. 72, k. 13, Stavba železnice přes Cvikov, 1867–1936.

1:2800.



61.2

Str. d. čís. 80.

vodovodní potrubí

Km 61.199

$\frac{1721}{1}$

61.3

$\frac{1659}{12}$

Erární

1728

Bakov n/J.

Šachtice

80/80^{cm}

Ebersbach v S.

1659/12

Šachtice

80/80^{cm}

silnice

1728

$\frac{1727}{1}$

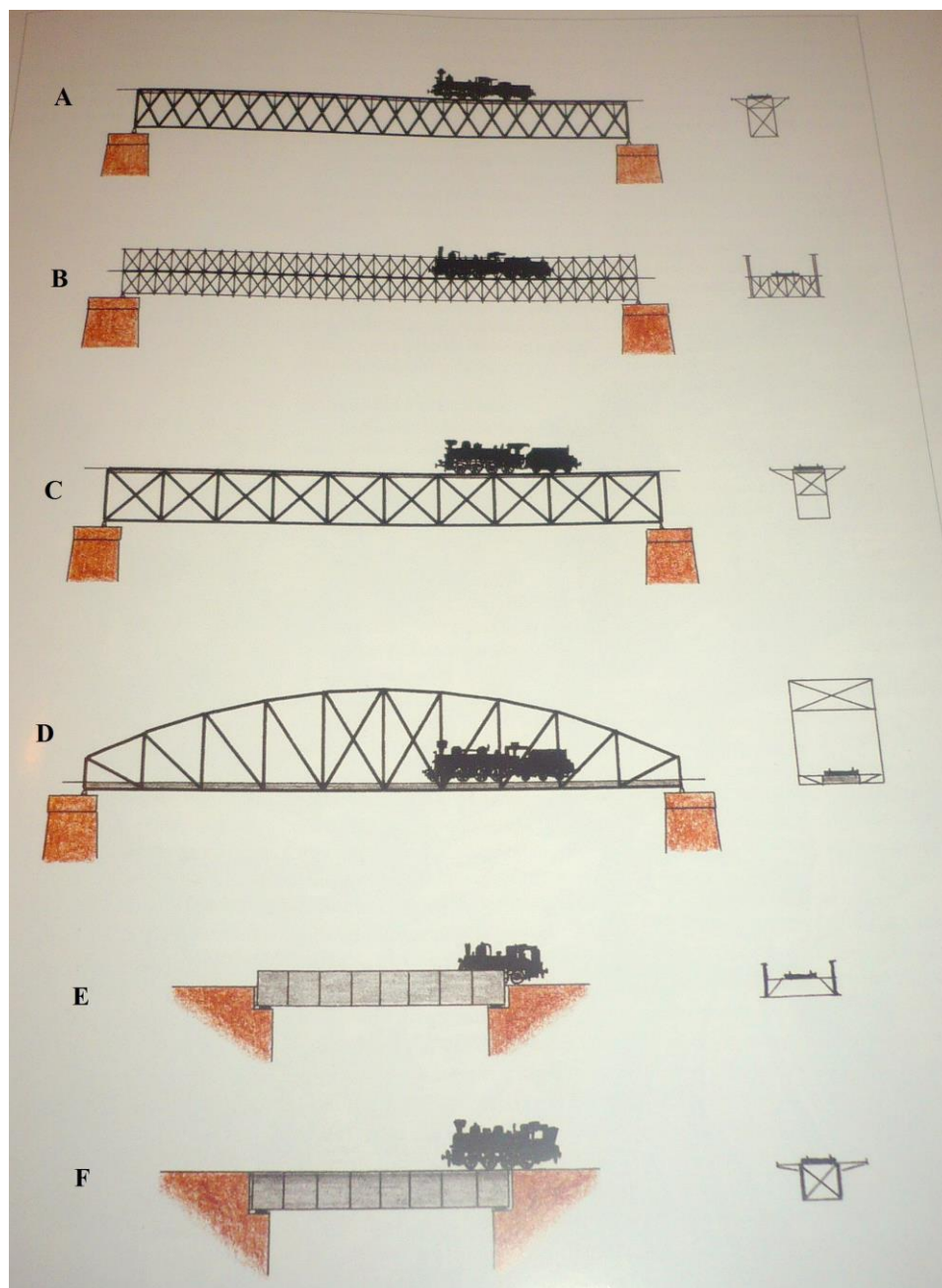
6

Vodovodní potrubí ϕ 125^{mm}

Ochranné potrubí ϕ 250^{mm}



Příloha č. 54: Základní typy příhradových mostů¹



A – Dvojnásobně ztužená (mřížová) příhradová konstrukce

B – Schiffkornova příhradová konstrukce

C – Příhradová konstrukce s ondřejskými kříži

D – Poloparalelní příhradová konstrukce

E – Plnostěnná ocelová konstrukce se středovou mostovkou

F – Plnostěnná ocelová konstrukce s horní mostovkou

¹ Šindlauer, Zdeněk: Severočeská transverzálka, Malkus, Praha 2008, s. 34.

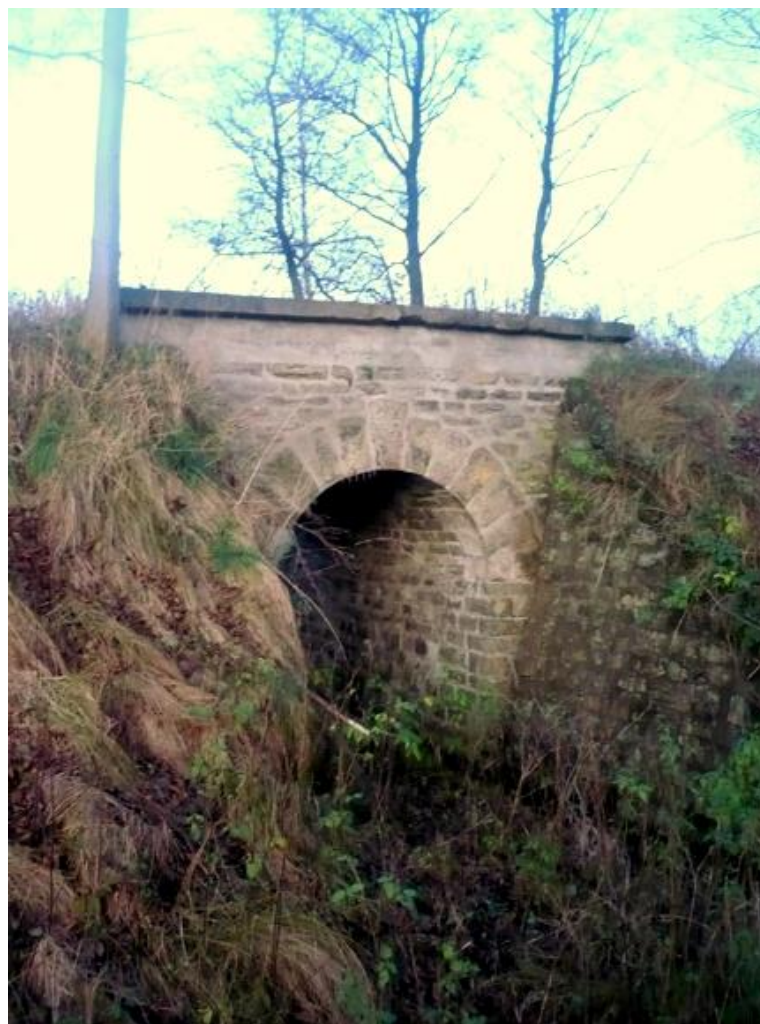
Příloha č. 55: Typy mostků a propustků na svorsko-jablonské trati

A1 – Typ „klenutý mostek“ (šířka 3,2 metrů)¹



¹ Rucz, Jan: Mostek v rámci tzv. lindavské mostní soustavy, [fotografie], Lindava, 2013.

B1 – Typ „klenutý propustek“ (1,5 x 1,9 metrů)²



² Rucz, Jan: Klenutý propustek u zastávky v Heřmanicích v Podještědí, [fotografie], Kunratické Domky, 2013.

C1 – Typ „deskový propustek“ (1,9 x 0,5 – 2 metrů)³



³ Rucz, Jan: Deskový propustek u kunratického nádraží, [fotografie], Kunratice u Cvikova, 2013.

D1 – Typ „potrubní propustek“ (průměr 0,3 – 0,5 metrů)⁴



⁴ Rucz, Jan: Potrubní propustek v lese mezi Lindavou a Kunraticemi, [fotografie], Kunratice u Cvikova, 2013.

Příloha č. 56: Vývoj budov BNB

A1 – Ing. Josef Pavlovský: typ „Bakov nad Jizerou“ na fotografii z roku 1940¹



¹ Historické fotografie [online], [vid. 4. 2. 2015], dostupné z: http://www.fotohistorie.cz/Stredocesky/Mlada_Boleslav/Bakov_nad_Jizerou/Bakov_-_nadrazi/Default.aspx.

A2 – Ing. Josef Pavlovský: typ „Bakov nad Jizerou“ – přijímací budova Česká Lípa hlavní nádraží²



² Modelové stavby [online], [vid. 6. 2. 2015], dostupné z: <http://www.modelovestavby.estranky.cz/img/original/2325/94---nadrazi-ceska-lipa.jpg>.

A3 – Ing. Josef Pavlovský: typ „Bakov nad Jizerou“ – Krásná Lípa³



³ Modelové stavby [online], [vid. 6. 2. 2015], dostupné z: <http://www.modelovestavby.estranky.cz/fotoalbum/skutečna-zeleznice/stavby-a-zarizeni-na-zeleznici/budovy/106---nadrazi-krasna-lipa.-.html>.

A4 – Ing. Josef Pavlovský: typ „Bakov nad Jizerou“ – Benešov nad Ploučnicí na fotografii z roku 1900⁴



⁴ Historické fotografie [online], [vid. 4. 2. 2015], dostupné z: http://www.fotohistorie.cz/Ustecky/Decin/Benesov_nad_Ploucnicí/Benesov_n_P_-_nadrazi/Default.aspx.

B1 – Ing. Josef Pavlovský: typ „Bělá pod Bezdězem“⁵



⁵ Bělá pod Bezdězem, in: WIKIMEDIA COMMONS [online], [vid. 23. 2. 2015], dostupné z: http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Bělá_pod_Bezdězem,_nádraží.jpg

B2 – Ing. Josef Pavlovský: typ „Bělá pod Bezdězem“ – Horní Police⁶



⁶ Horní Police, nádraží, in: Fotomapy [online], [vid. 21. 2. 2015], dostupné z: http://im.foto.mapy.cz//pub/big/000/04a/00004a885_42cd3b.

B3 – Ing. Josef Pavlovský: typ „Bělá pod Bezdězem“ – Česká Kamenice⁷



⁷ Česká Kamenice, nádraží, in: WIKIMEDIA COMMONS [online], [vid. 21. 2. 2015], dostupné z: http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Česká_Kamenice.JPG

B4 – Ing. Josef Pavlovský: typ „Bělá pod Bezdězem“ – Jedlová⁸



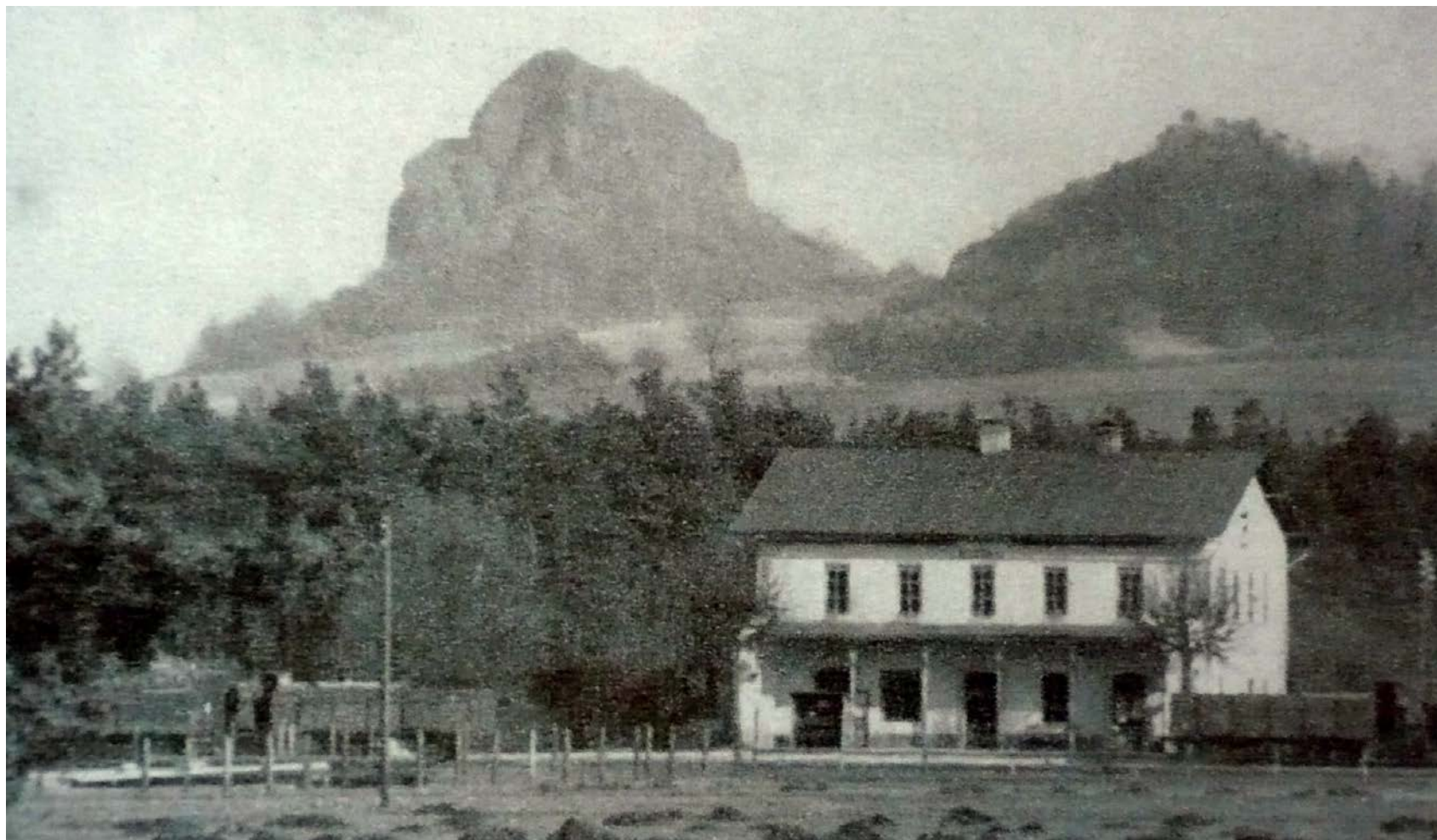
⁸ Jedlová, in: Foto doprava [online], [vid. 21. 2. 2015], dostupné z: http://www.fotodoprava.com/images_vlak_d/d238_jedlova.jpg.

B5 – Ing. Josef Pavlovský: typ „Bělá pod Bezdězem“ – Nový Bor⁹



⁹ Nový Bor, hlavní nádraží, in: Foto turistika [online], [vid. 23. 2. 2015], dostupné z: http://foto.turistika.cz/foto/11376/20502/full_13c22c_f_normalFile1-img_0981.jpg.

C1 – Ing. Josef Pavlovský: typ „Srní u České Lípy“¹⁰



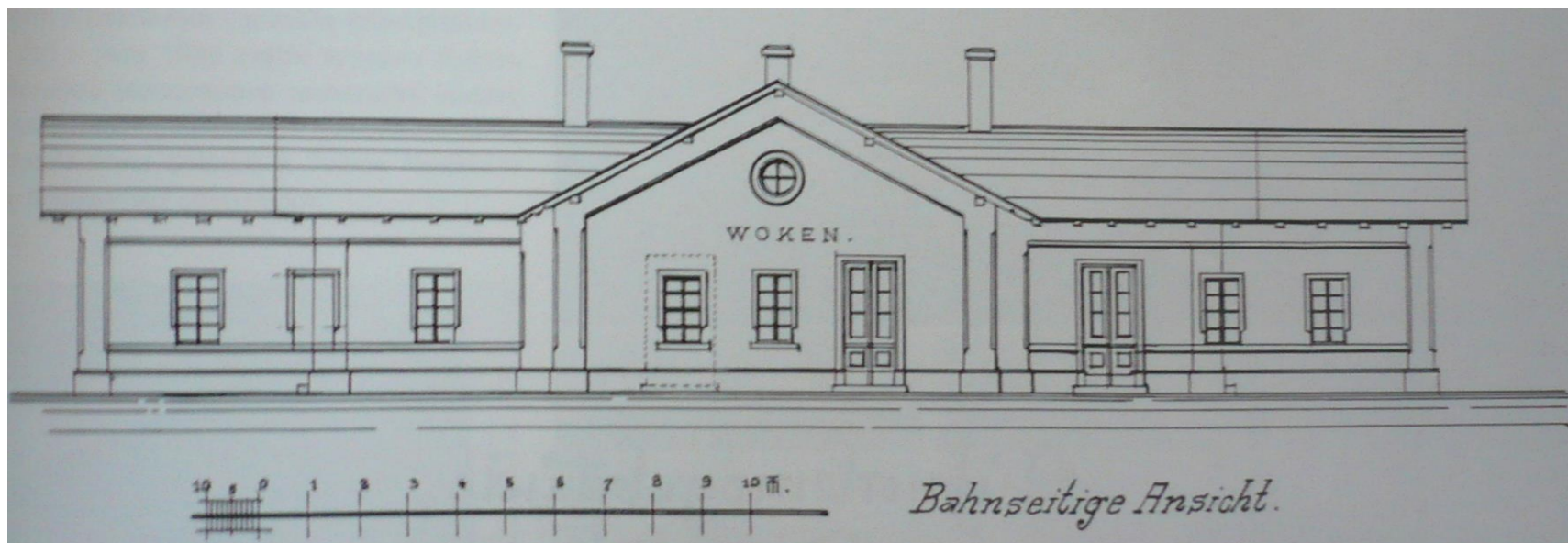
¹⁰ Srní roku 1932 ze sbírky Mojžíra Leštinského, in: Krejčířik, Mojžíř: Česká nádraží, III. díl – 2. část, Dopravní literatura, Litoměřice 2009, s. 121.

C2 – Ing. Josef Pavlovský: typ „Srní u České Lípy“ – Jestřebí¹¹



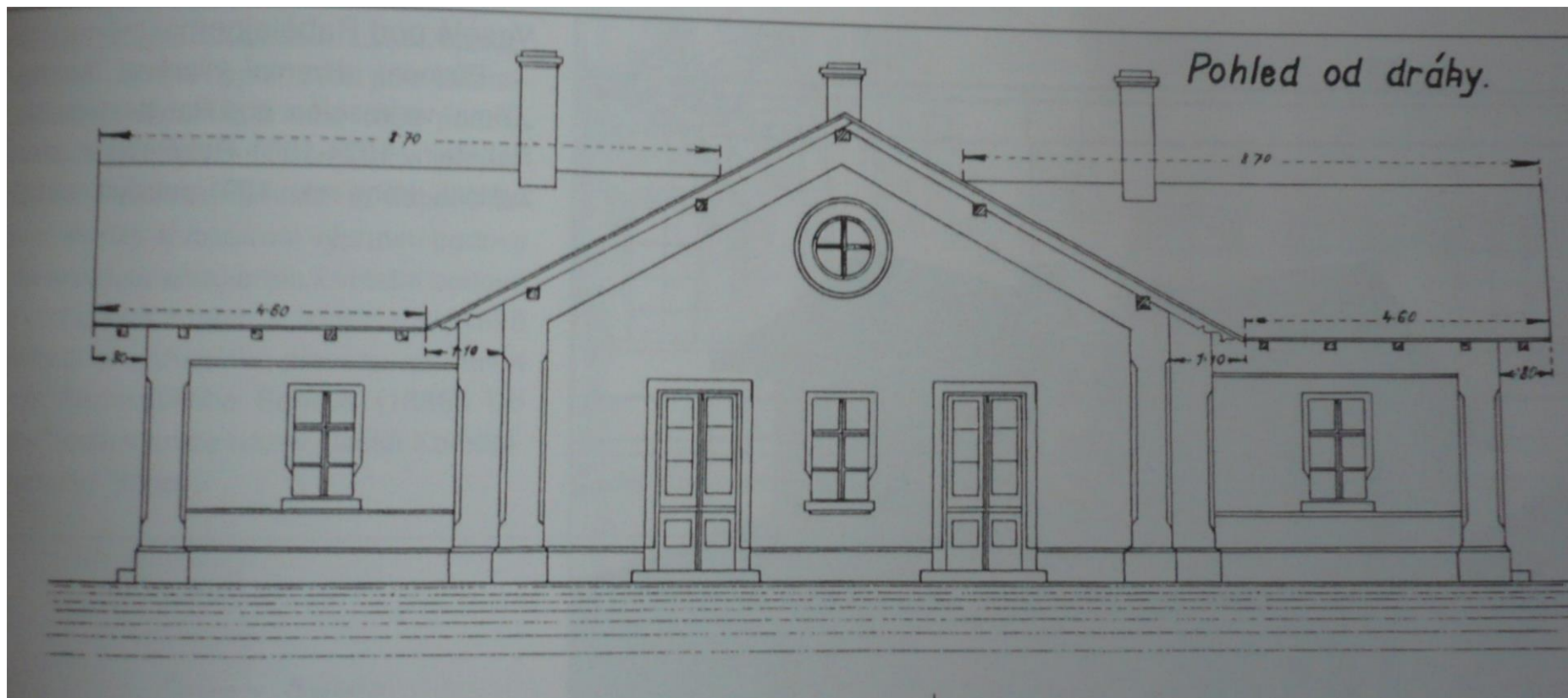
¹¹ Jestřebí roku 1926, in: Krejčířik, Mojmír: Česká nádraží, III. díl – 2. část, Dopravní literatura, Litoměřice 2009, s. 119.

D1 – Ing. Josef Pavlovský: typ „Okna“¹²



¹² Staniční budova „Okna“, návrh na rozšíření budovy z roku 1913, in: Krejčířík, Mojmir: Česká nádraží, III. díl – 2. část, Dopravní literatura, Litoměřice 2009, s. 119.

D2 – Ing. Josef Pavlovský: typ „Okna“ – Markvartice u Děčína¹³



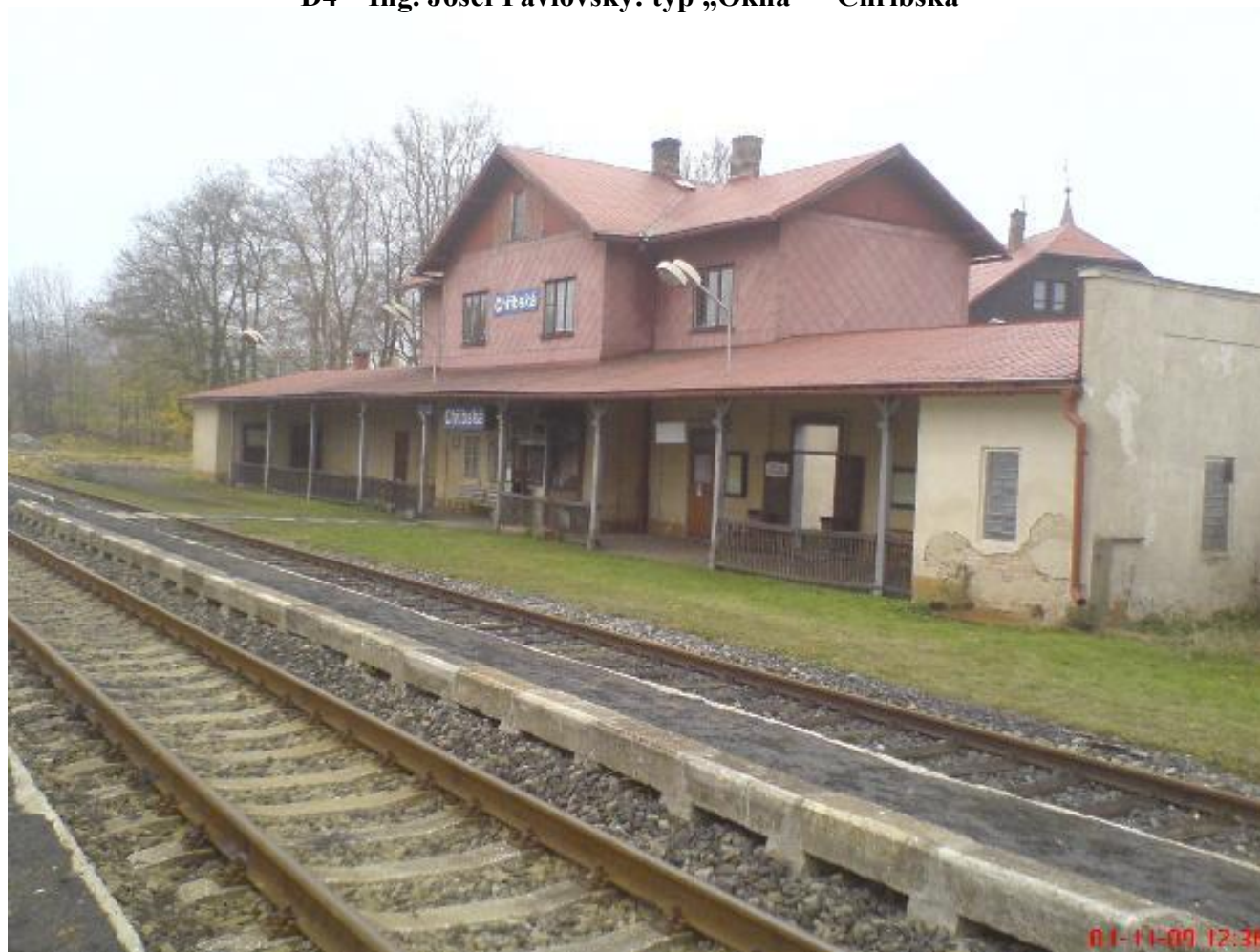
¹³ Staniční budova „Markvartice u Děčína“ roku 1869, in: Krejčířík, Mojmír: Česká nádraží, III. díl – 2. část, Dopravní literatura, Litoměřice 2009, s. 151.

D3 – Ing. Josef Pavlovský: typ „Okna“ – Skalice u České Lípy¹⁴



¹⁴ Skalice u České Lípy roku 1945 ze sbírky Františka Zemana, in: Krejčířik, Mojmir: Česká nádraží, III. díl – 2. část, Dopravní literatura, Litoměřice 2009, s. 149.

D4 – Ing. Josef Pavlovský: typ „Okna“ – Chřibská¹⁵



¹⁵ Nádraží Chřibská, in: Geocaching.com [online], [vid. 27. 2. 2015], dostupné z: <https://d1u1p2xjjiahg3.cloudfront.net/53d1408f-9597-49b3-8d1a-a7a41f5f0a03.jpg>.

D5 – Ing. Josef Pavlovský: typ „Okna“ – Veselá pod Rabštejnem¹⁶



¹⁶ Veselá pod Rabštejnem, in: Fotomapy [online], [vid. 23. 2. 2015], dostupné z: http://im.foto.mapy.cz/pub/big/000/041/000041e07_f67075.

D6 – Ing. Josef Pavlovský: typ „Okna“ – Mlýny¹⁷



¹⁷ Mlýny, foto Lud'ka Čady, in: Krejčířík, Mojmír: Česká nádraží, III. díl – 2. část, Dopravní literatura, Litoměřice 2009, s. 153.

D7 – Ing. Josef Pavlovský: typ „Okna“ – Svor¹⁸



¹⁸ Svor roku 1924, in: Krejčířik, Mojmír: Česká nádraží, III. díl – 2. část, Dopravní literatura, Litoměřice 2009, s. 128.

E1 – Ing. František Hüttl: typ „Jiřetín pod Jedlovou“¹⁹



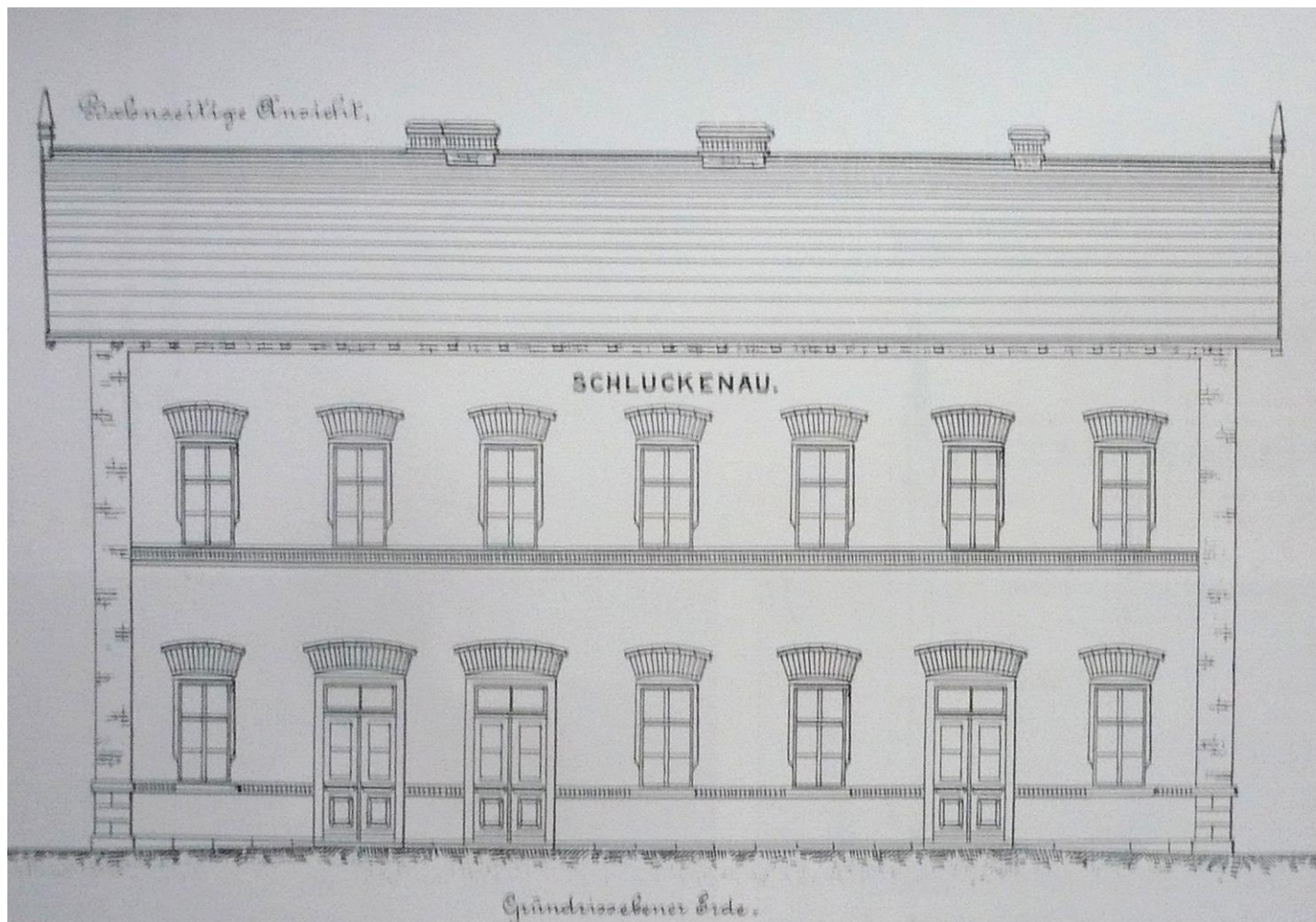
¹⁹ Jiřetín, in: Modelové stavby [online], [vid. 24. 2. 2015], dostupné z: <http://www.modelovestavby.estranky.cz/img/mid/6264/337---budova-nadrazi-jiretin-pod-jedlovou.jpg>.

F1 – Ing. František Hüttl: typ „Stružnice“²⁰



²⁰ Teleznice, in: Stružnice a Jezvé [online], [vid. 24. 2. 2015], dostupné z: http://web.struznice-jezve.cz/wp-content/uploads/Struznice_ruzne_zeleznice_13.jpg.

G1 – Ing. František Hüttl: typ „Šluknov“²¹



²¹ Šluknov roku 1885, in: Krejčířík, Mojmir: Česká nádraží, III. díl – 2. část, Dopravní literatura, Litoměřice 2009, s. 145.

H1 – Ing. Karel Kirschner: typ „Mikulášovice“²²



²² Mikulášovice roku 1921 ze sbírky Mojžíra Leštinského, in: Krejčířik, Mojžíra: Česká nádraží, III. díl – 2. část, Dopravní literatura, Litoměřice 2009, s. 162.

H2 – Ing. Karel Kirschner: typ „Mikulášovice“ – Kamenický Šenov²³



²³ Kamenický Šenov, nádraží, in: WIKIMEDIA COMMONS [online], [vid. 23. 2. 2015], dostupné z: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/1/18/KŠ_N3.jpg

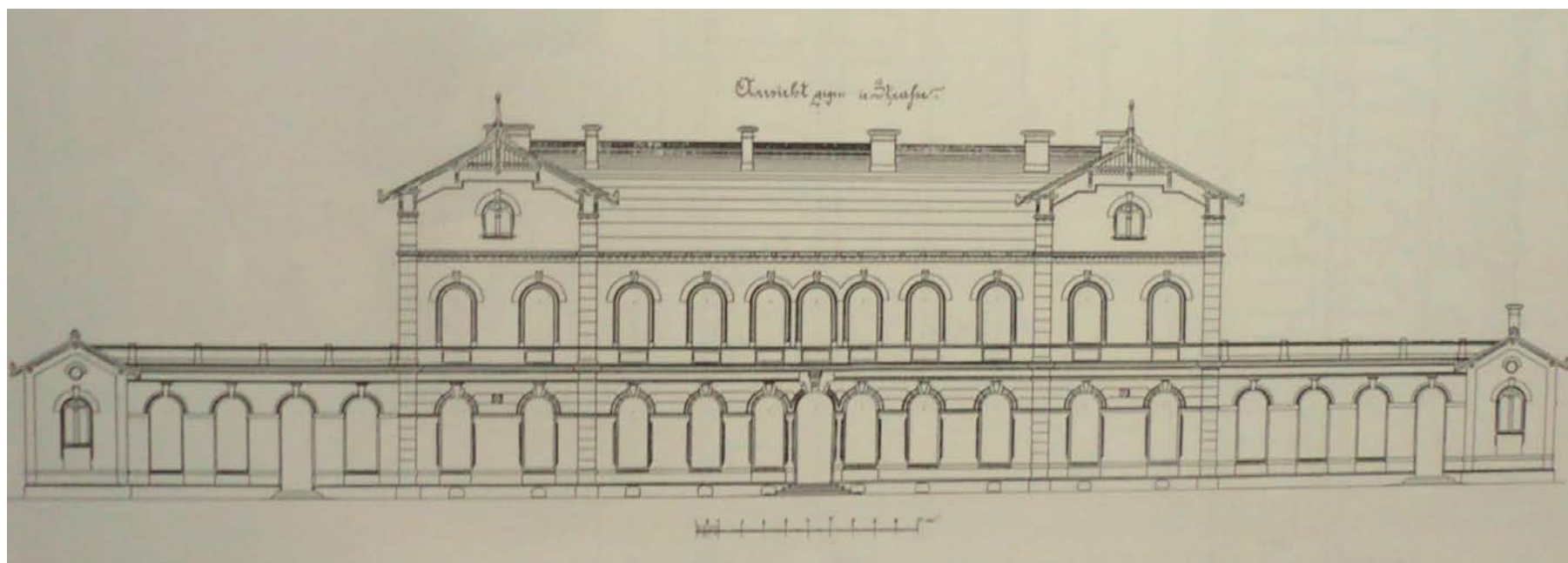
II – Ing. Karel Kirschner: typ „Lindava“²⁴



²⁴ Lindava, archiv autora, fotografie pořízena 24. 11. 2013.

Příloha č. 57: Příklad typologie budov ATE na tzv. Severočeské transverzálce

A1 – Ing. Johann Kircheisl a Ing. arch. Ludwig von Reinöhl: typ „Teplice“¹



¹ Teplice, zámecká zahrada, 1896, in: Krejčířík, Mojmir: Česká nádraží, III. díl – 1. část, Dopravní literatura, Litoměřice 2009, s. 47.

A2 – Ing. Johann Kircheisl a Ing. arch. Ludwig von Reinöhl: typ „Teplice“ – Litoměřice, horní nádraží²



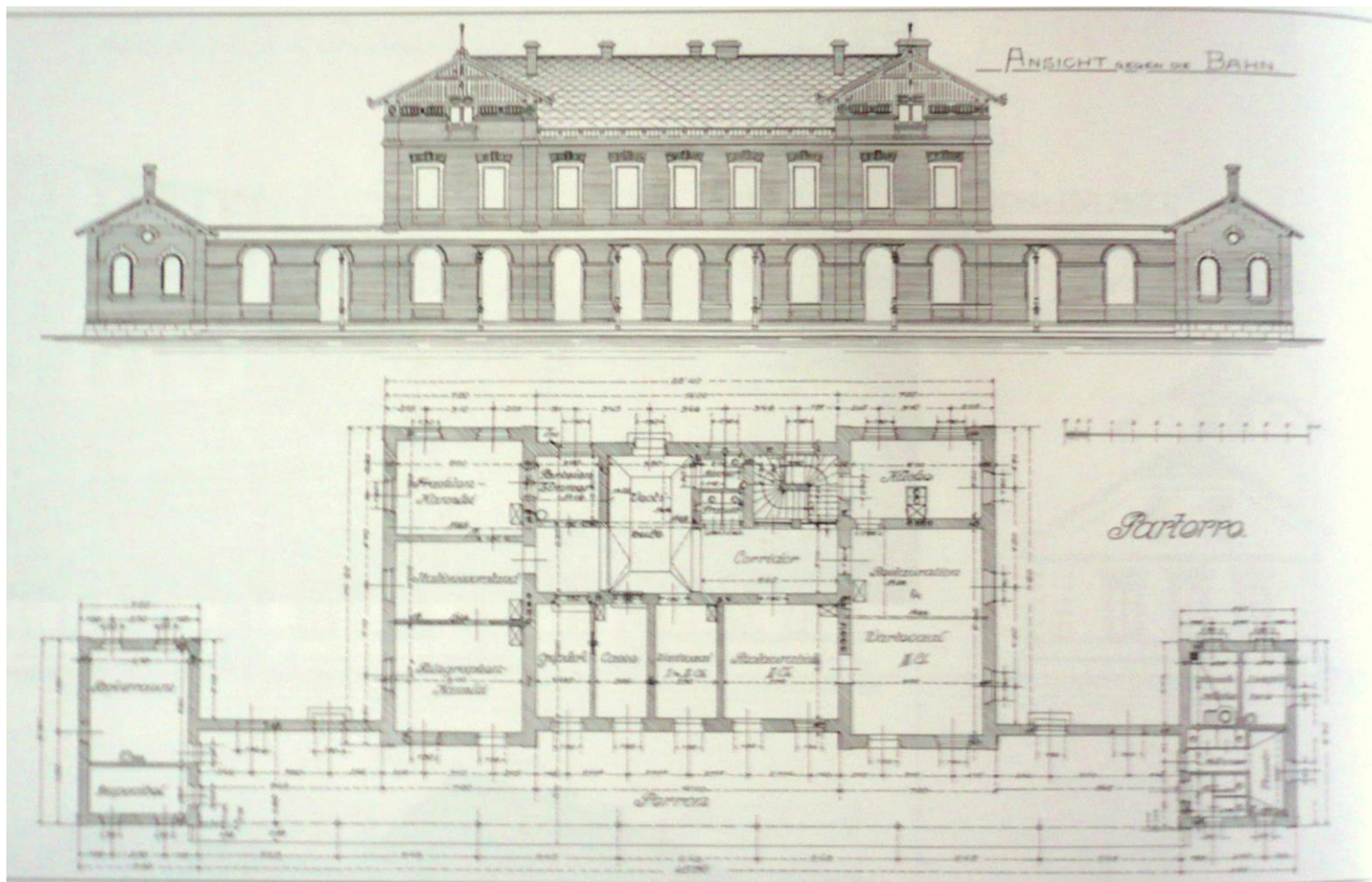
² Litoměřice, horní nádraží, in: Modelové stavby [online], [vid. 24. 2. 2015], dostupné z: <http://www.modelovestavby.estranky.cz/fotoalbum/skutečna-zeleznice/stavby-a-zarizeni-na-zeleznici/budovy/31---nadrazni-budova-litomerice---horni-nadrazi.-.html>.

A3 – Ing. Johann Kircheisl a Ing. arch. Ludwig von Reinöhl: typ „Teplice“ – Česká Lípa, město³



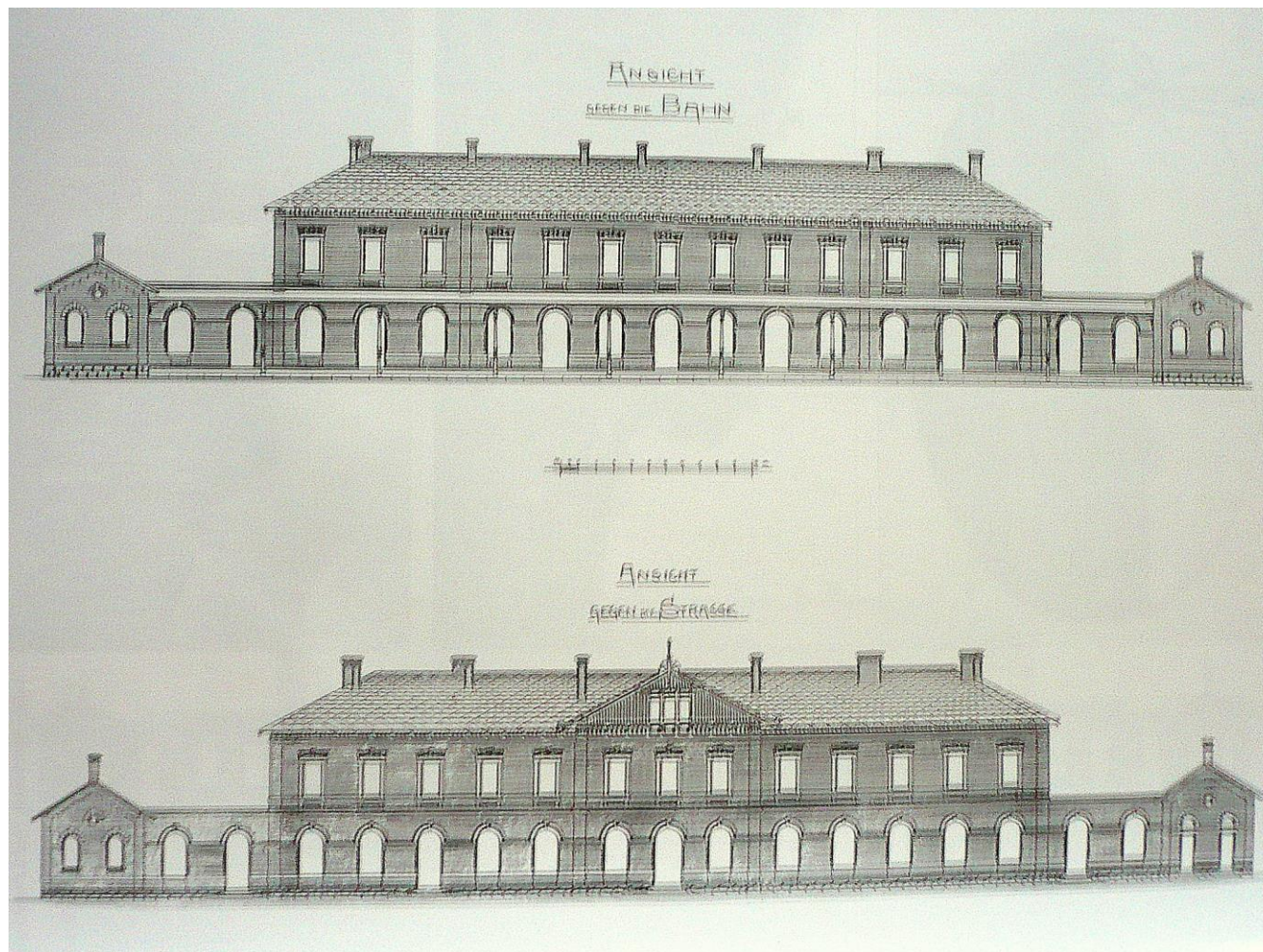
³ Česká Lípa, město, in: Foto historie [online], [vid. 23. 2. 2015], dostupné z: <http://www.fotohistorie.cz/FullFoto.aspx?photoID=23255>.

B1 – Dr. Herman Rosche: typ „Mimoň“⁴



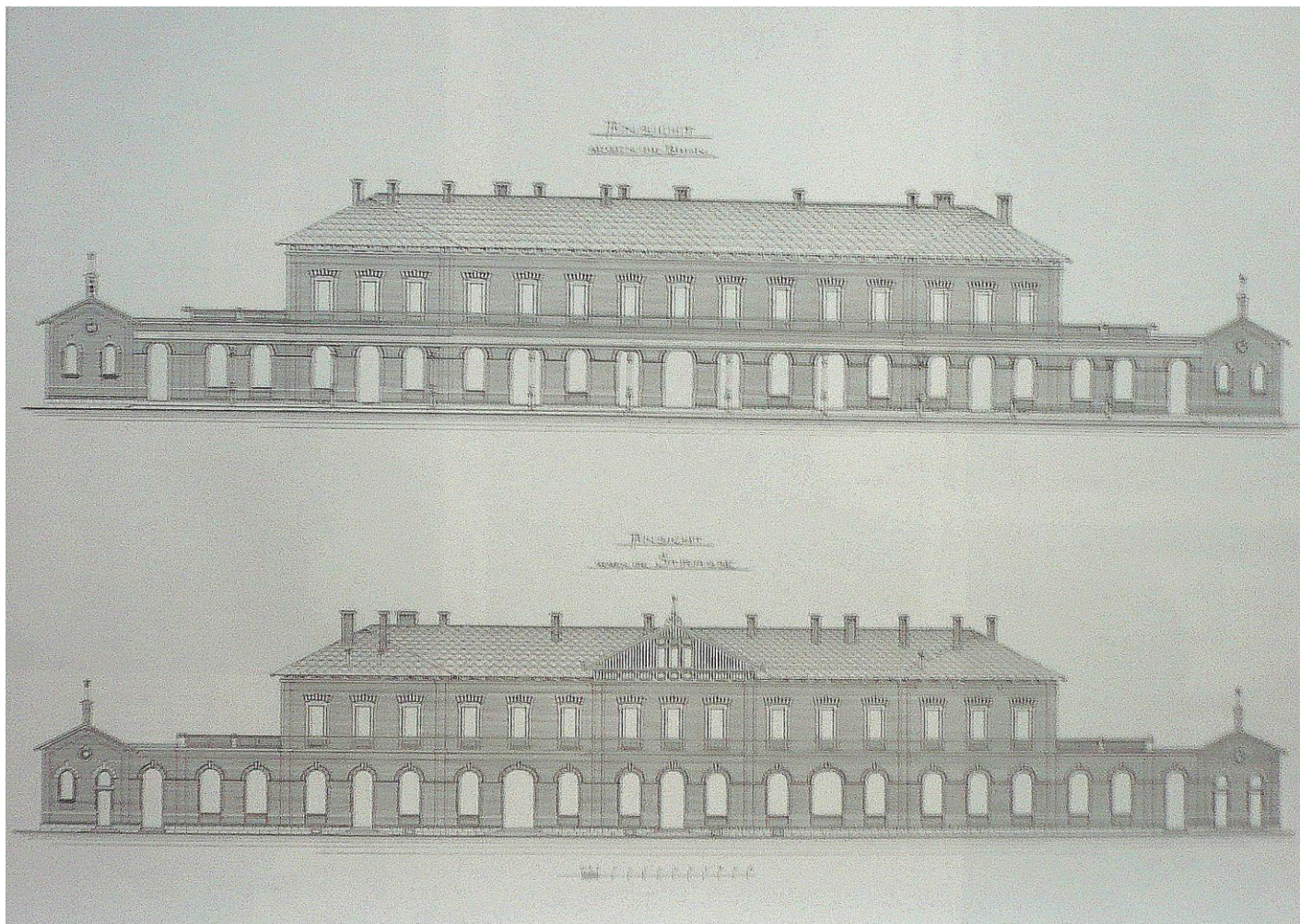
⁴ Mimoň, 1899, in: Krejčířik, Mojmír: Česká nádraží, III. díl – 2. část, Dopravní literatura, Litoměřice 2009, s. 64.

C1 – Dr. Herman Rosche: typ „Liberec-Horní Růžodol“⁵



⁵ Liberec-Horní Růžodol, 1899, in: Krejčířik, Mojmir: Česká nádraží, III. díl – 2. část, Dopravní literatura, Litoměřice 2009, s. 74.

D1 – Dr. Herman Rosche: typ „Jablonné v Podještědí“⁶



⁶ Jablonné v Podještědí, 1899, in: Krejčířik, Mojmir: Česká nádraží, III. díl – 2. část, Dopravní literatura, Litoměřice 2009, s. 79.

E1 – Dr. Herman Rosche: typ „Rynoltice“⁷



⁷ Rynoltice, in: Deník.cz [online], [vid. 25. 2. 2015], dostupné z: http://g.denik.cz/1/48/rynoltice-nadrazi_galerie-980.jpg.

E2 – Dr. Herman Rosche: typ „Rynoltice“ – Křižany⁸



⁸ Křižany, in: COMMONS WIKIMEDIA [online], [vid. 25. 2. 2015], dostupné z: <http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/9/97/Křižany,nádraží.JPG>.

F1 – Dr. Herman Rosche: typ „Božíkov“⁹



⁹ Božíkov, in: Želfoto [online], [vid. 25. 2. 2015], dostupné z: <http://www.zelfoto.sk/stanice/ab/bozиков.htm>.

F2 – Dr. Herman Rosche: typ „Božíkov“ – Velký Grunov¹⁰



¹⁰ Velký Grunov, in: COMMONS WIKIMEDIA [online], [vid. 24. 2. 2015], dostupné z: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/b/b4/Velký_Grunov.JPG.

F3 – Dr. Herman Rosche: typ „Božíkov“ – Novina¹¹



¹¹ Novina, in: Foto turistika [online], [vid. 25. 2. 2015], dostupné z: http://foto.turistika.cz/foto/87179/53150/full_353d78_IMAG0178.jpg.

G1 – Dr. Herman Rosche: typ „Lvová“¹²



¹² Lvová, in: Panoramio [online], [vid. 25. 2. 2015], dostupné z: <http://mw2.google.com/mw-panoramio/photos/medium/86482246.jpg>.

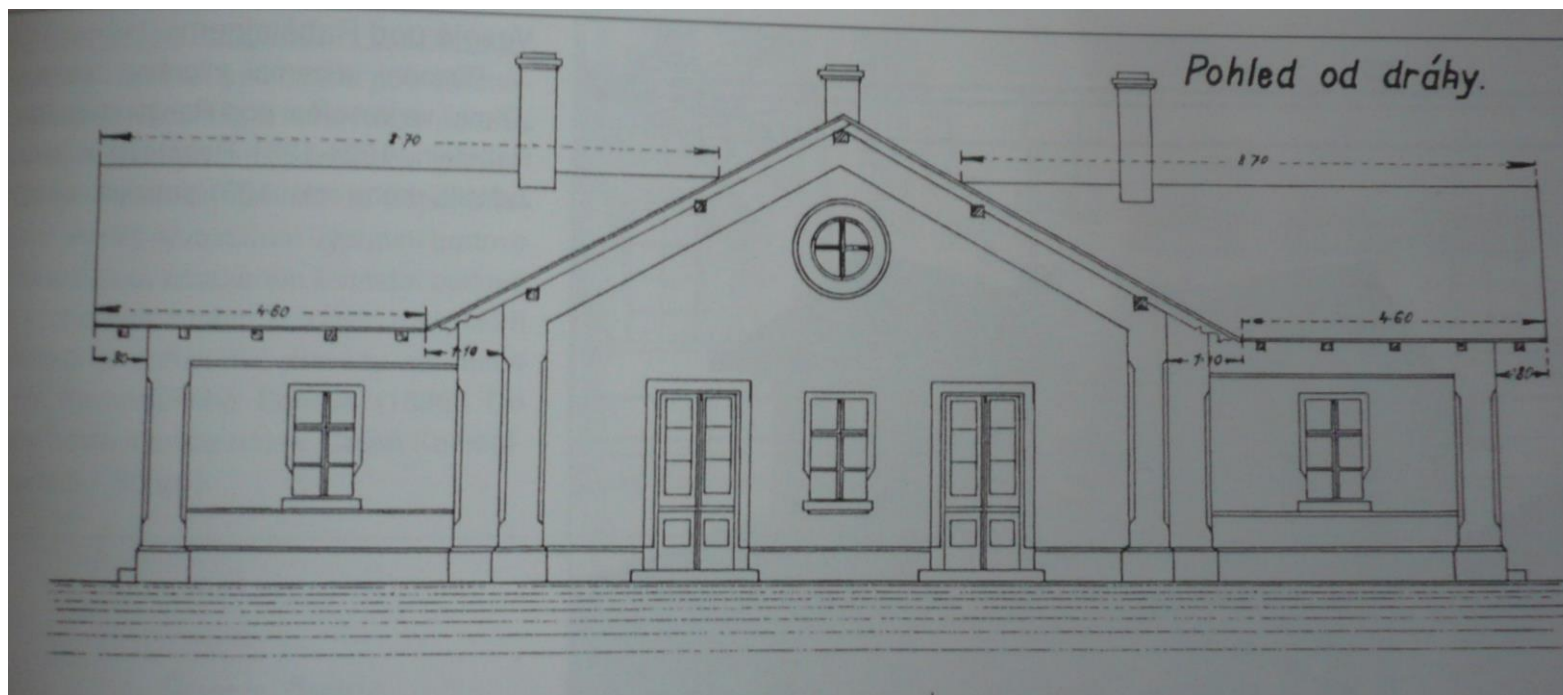
G2 – Dr. Herman Rosche: typ „Lvová“ – Kryštofovo Údolí¹³



¹³ Kryštofovo Údolí, in: Fotomapy.cz [online], [vid. 25. 2. 2015], dostupné z: http://im.foto.mapy.cz/pub/big/000/03b/00003b730_cffd05.

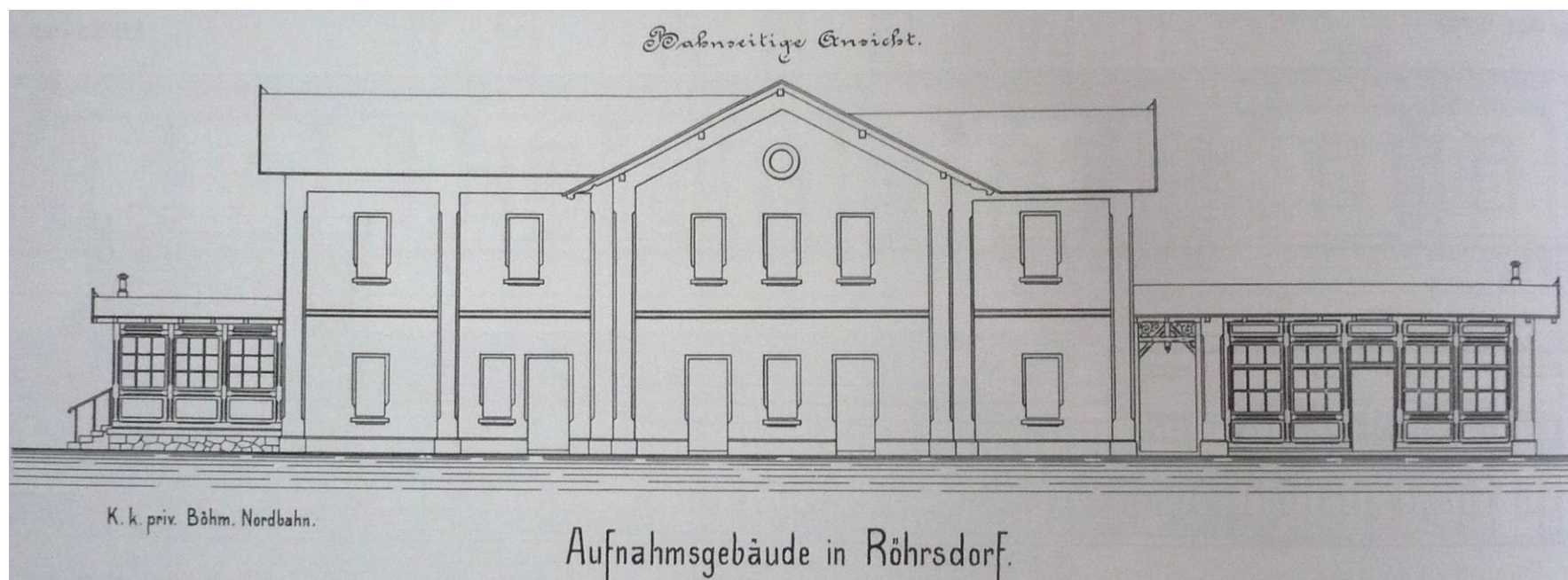
Příloha č. 58: Proměny přijímací budovy ve Svoru

A1 – Typ přijímací budovy „Okna“, který byl roku 1868 postaven na svorském nádraží (plán, pohled od kolejiště)¹



¹ Krejčířík, Mojmir: Česká nádraží, III. díl – 2. část, Dopravní literatura, Litoměřice 2009, s. 151.

B1 – Zvětšená přijímací budova ve Svoru roku 1898 (plán, pohled z kolejiště)²



² Krejčířík, Mojmir: Česká nádraží, III. díl – 2. část, Dopravní literatura, Litoměřice 2009, s. 128.

B3 – Zvětšená přijímací budova ve Svoru na pohlednici z roku 1903⁴



⁴ Pohlednice ze sbírky Tomáše Rejzka. Historické obrázky Svora, in: Lužické hory [online], [vid. 23. 2. 2015], dostupné z: <http://www.luzicke-hory.cz/galerie/index.php?pg=hpsvorc>.

B4 – Zvětšená přijímací budova ve Svoru v pozadí na pohlednici z roku 1921 (vpravo vodárna a překladiště)⁵



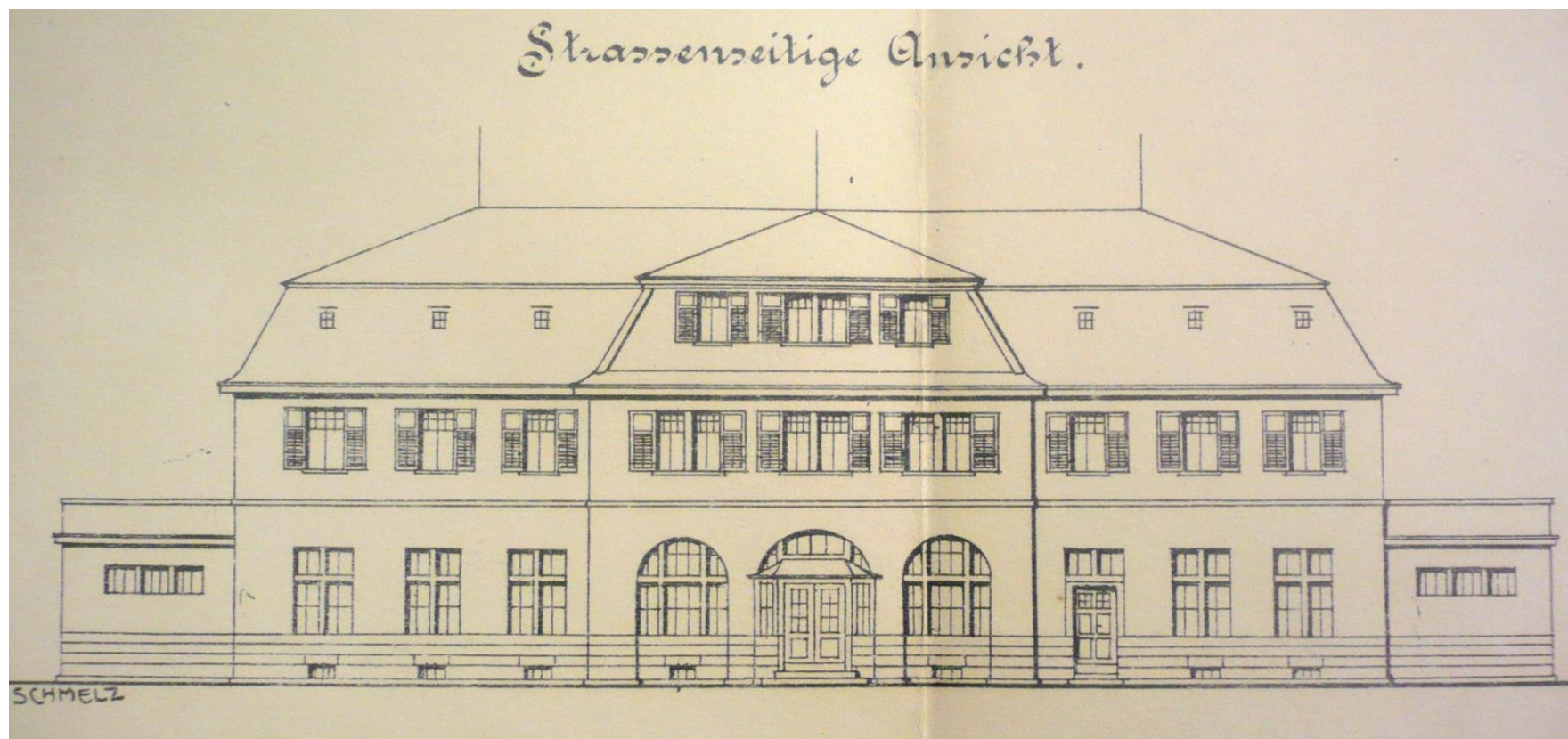
⁵ Pohlednice ze sbírky Tomáše Nováka. Historické obrázky Svor, in: Lužické hory [online], [vid. 23. 2. 2015], dostupné z: <http://www.luzicke-hory.cz/galerie/index.php?pg=hpsvorc>.

B5 – Zvětšená přijímací budova ve Svoru na fotografii z roku 1924 (vpravo viditelná již stojící nová přijímací budova)⁶



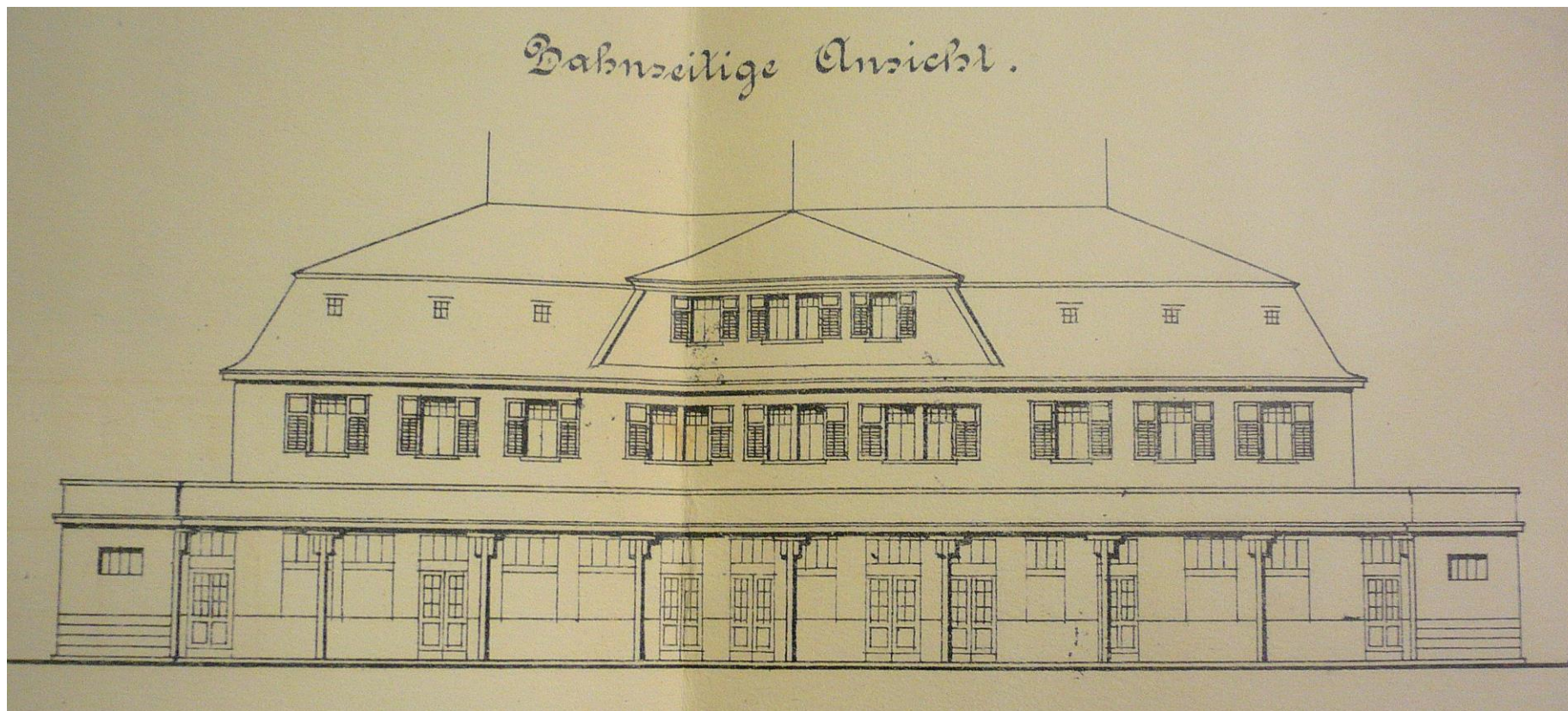
⁶ Krejčířik, Mojmir: Česká nádraží, III. díl – 2. část, Dopravní literatura, Litoměřice 2009, s. 128.

C1 – Návrh na přijímací budovu ve Svoru od arch. Schmelze z roku 1915 (pohled z ulice)⁷



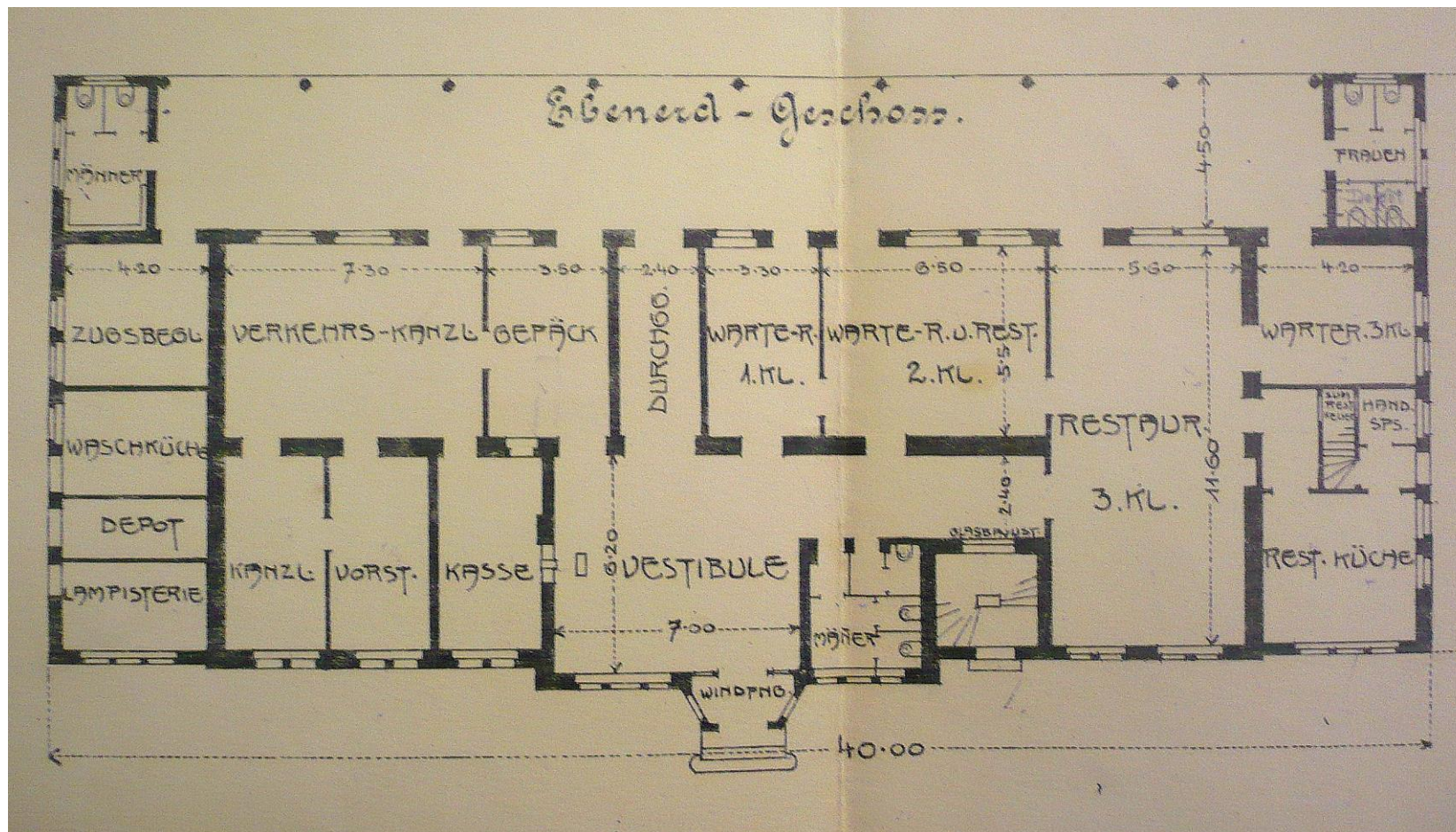
⁷ Archiv Českých drah a. s., Praha-Libeň, fond Česká severní dráha, in. č. 52, s. 7 – odd. III, k. 161, Stavba nové staniční budovy ve Svoru, 1915.

C2 – Návrh na přijímací budovu ve Svoru od arch. Schmelze z roku 1915 (pohled z kolejiště)⁸



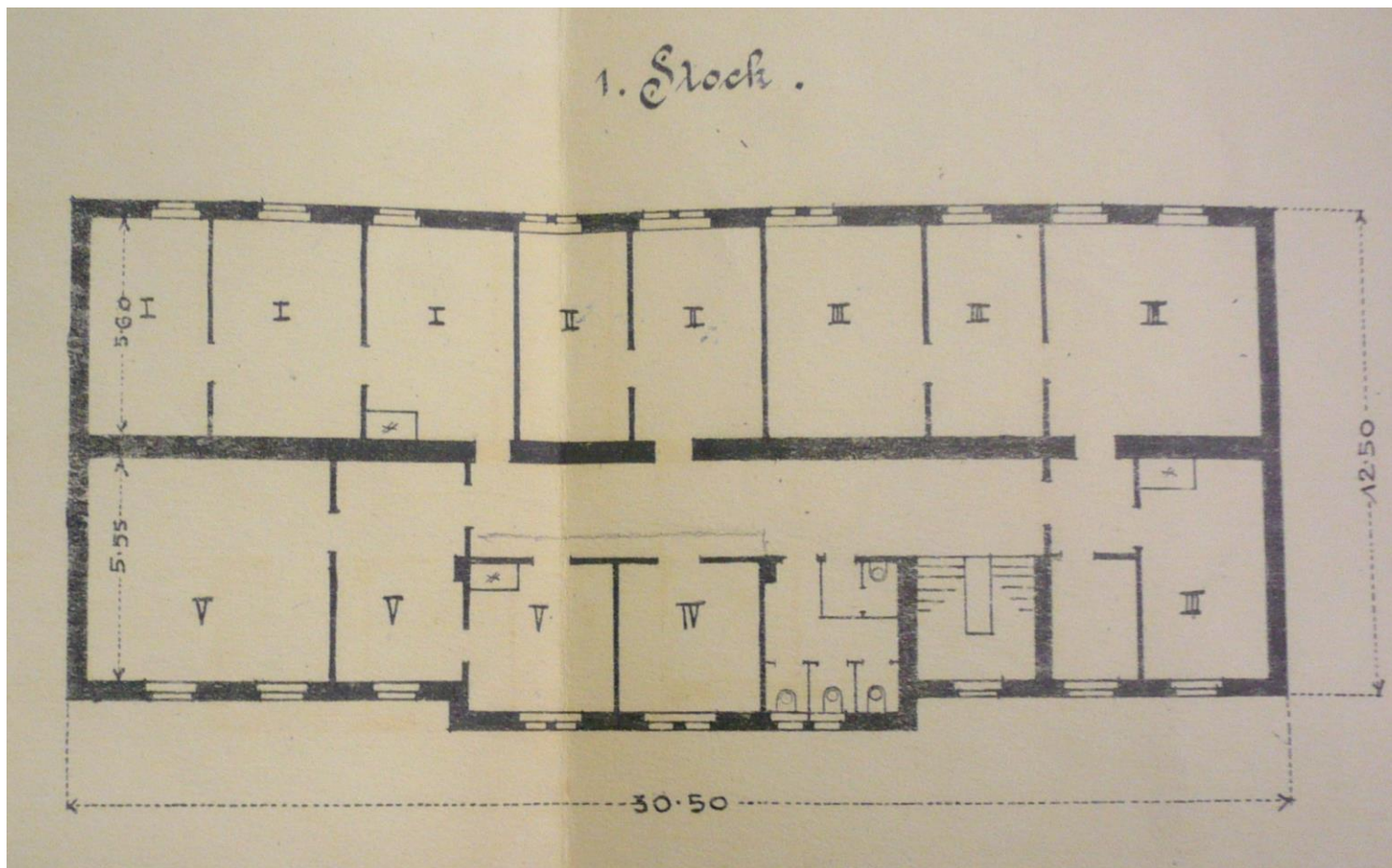
⁸ Archiv Českých drah a. s., Praha-Libeň, fond Česká severní dráha, in. č. 52, s. 7 – odd. III, k. 161, Stavba nové staniční budovy ve Svoru, 1915.

C3 – Návrh na přijímací budovu ve Svoru od arch. Schmelze z roku 1915 (půdorys přízemí)⁹



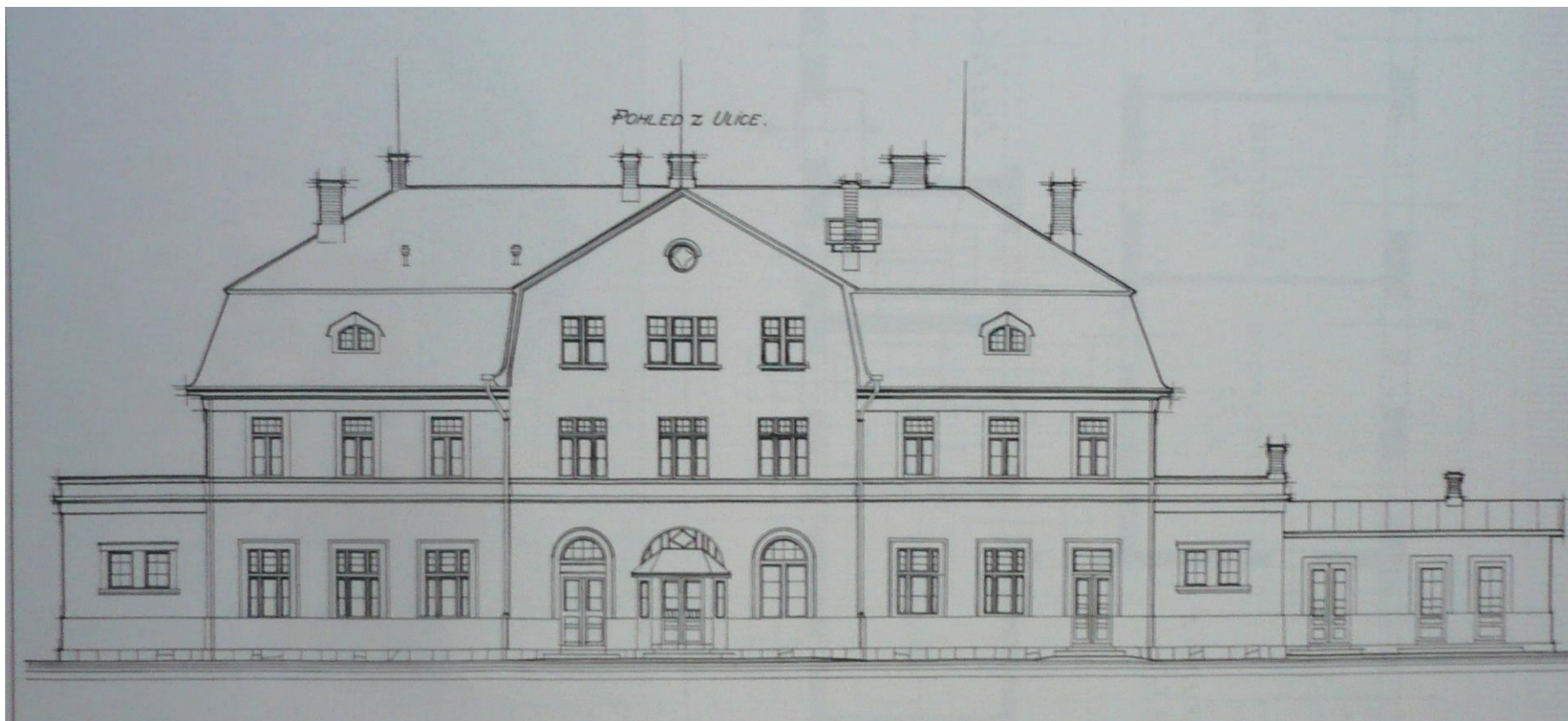
⁹ Archiv Českých drah a. s., Praha-Libeň, fond Česká severní dráha, in. č. 52, s. 7 – odd. III, k. 161, Stavba nové staniční budovy ve Svoru, 1915.

C4 – Návrh na přijímací budovu ve Svoru od arch. Schmelze z roku 1915 (půdorys 1. patra)¹⁰



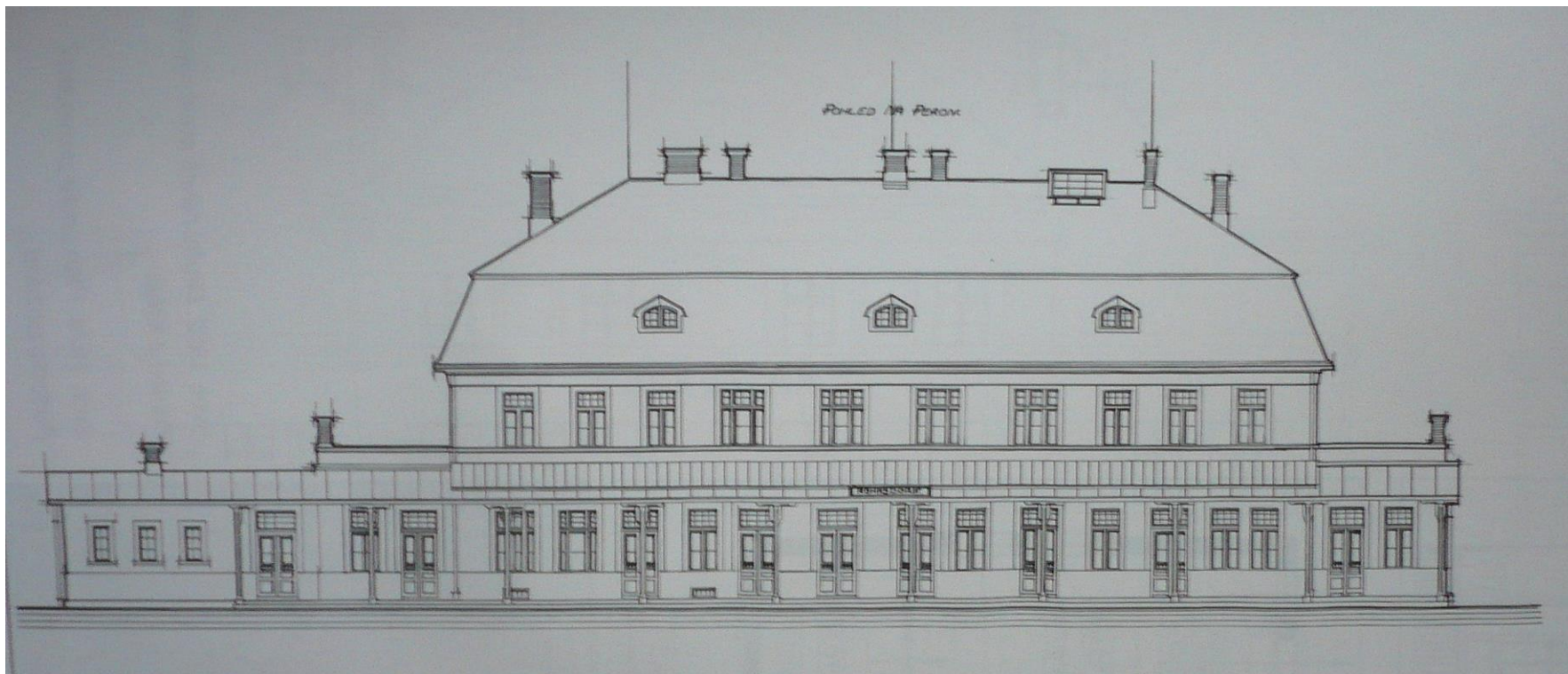
¹⁰ Archiv Českých drah a. s., Praha-Libeň, fond Česká severní dráha, in. č. 52, s. 7 – odd. III, k. 161, Stavba nové staniční budovy ve Svoru, 1915.

**D1 – Návrh na přijímací budovu ve Svoru od arch. Jaroslava Starého z Ředitelství státních drah Hradec Králové z roku 1920
(pohled z ulice)¹¹**



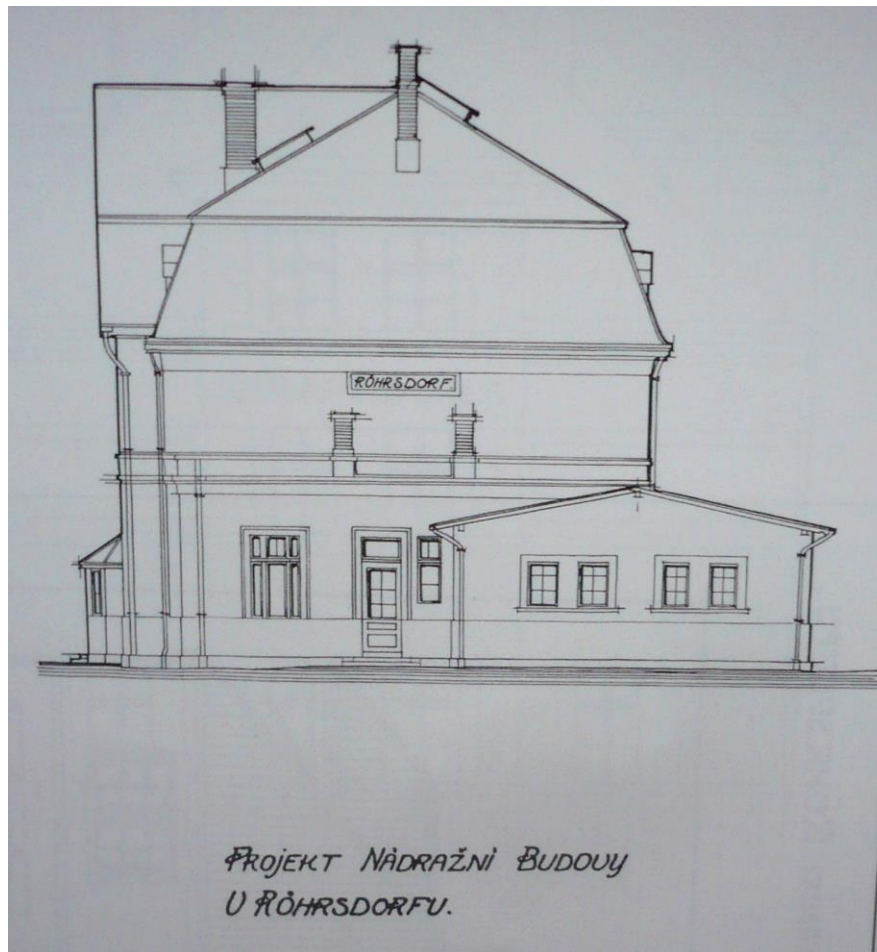
¹¹ Krejčířík, Mojmir: Česká nádraží, III. díl – 2. část, Dopravní literatura, Litoměřice 2009, s. 129.

**D2 – Návrh na přijímací budovu ve Svoru od arch. Jaroslava Starého z Ředitelství státních drah Hradec Králové z roku 1920
(pohled od kolejiště)¹²**



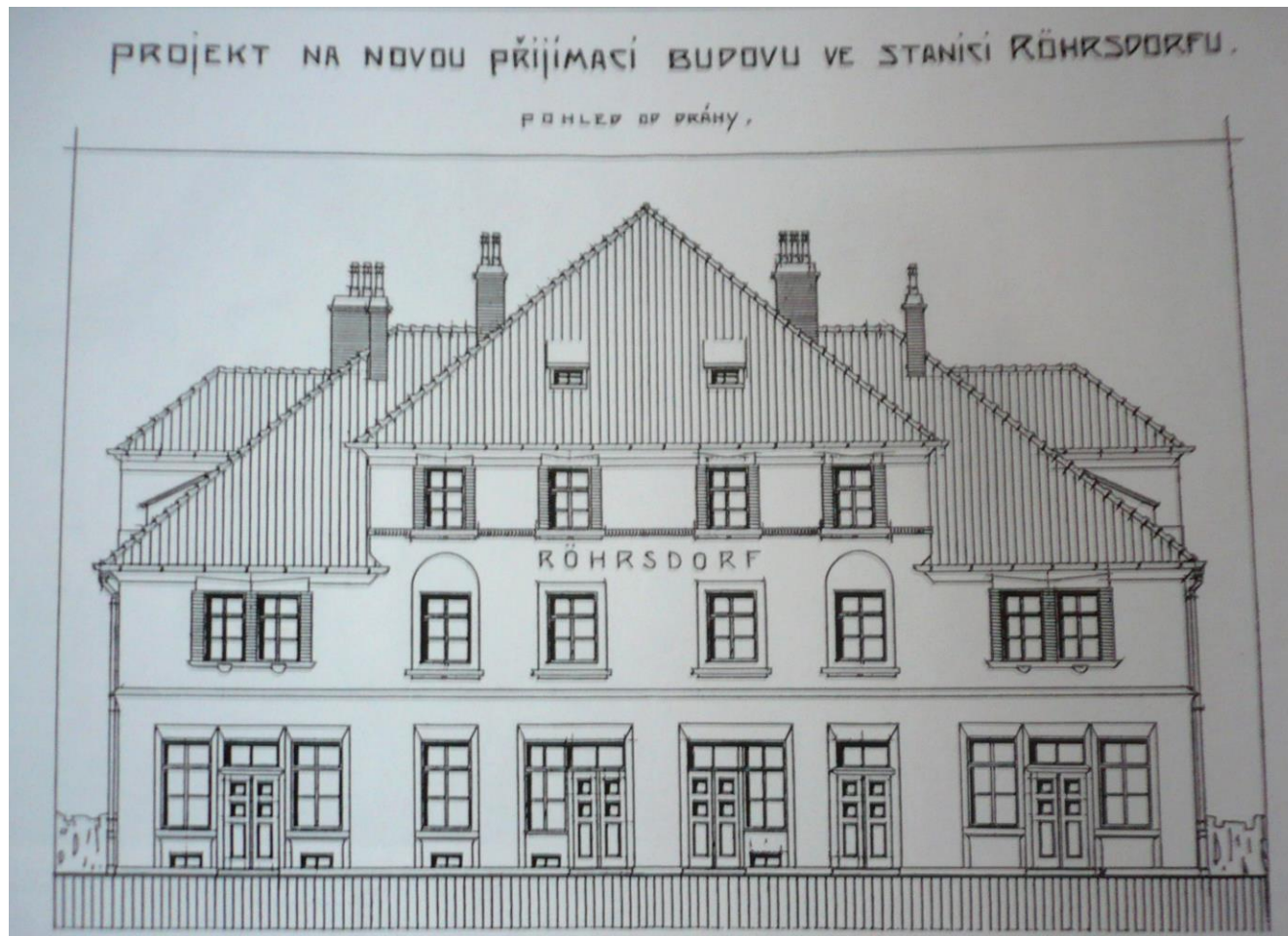
¹² Krejčířík, Mojmir: Česká nádraží, III. díl – 2. část, Dopravní literatura, Litoměřice 2009, s. 129.

**D3 – Návrh na přijímací budovu ve Svoru od arch. Jaroslava Starého z Ředitelství státních drah Hradec Králové z roku 1920
(pohled ze severu)¹³**



¹³ Krejčířík, Mojmir: Česká nádraží, III. díl – 2. část, Dopravní literatura, Litoměřice 2009, s. 129.

E1 – Návrh na přijímací budovu ve Svoru z roku 1922 (pohled od kolejiště)¹⁴



¹⁴ Krejčířík, Mojmír: Česká nádraží, III. díl – 2. část, Dopravní literatura, Litoměřice 2009, s. 130.

F1 – Příjímací budova ve Svoru z roku 1924 (pohled od kolejíště)¹⁵



¹⁵ Krejčířík, Mojmir: Česká nádraží, III. díl – 2. část, Dopravní literatura, Litoměřice 2009, s. 131.

F2 – Příjímací budova ve Svoru z roku 1924 (pohled z ulice)¹⁶



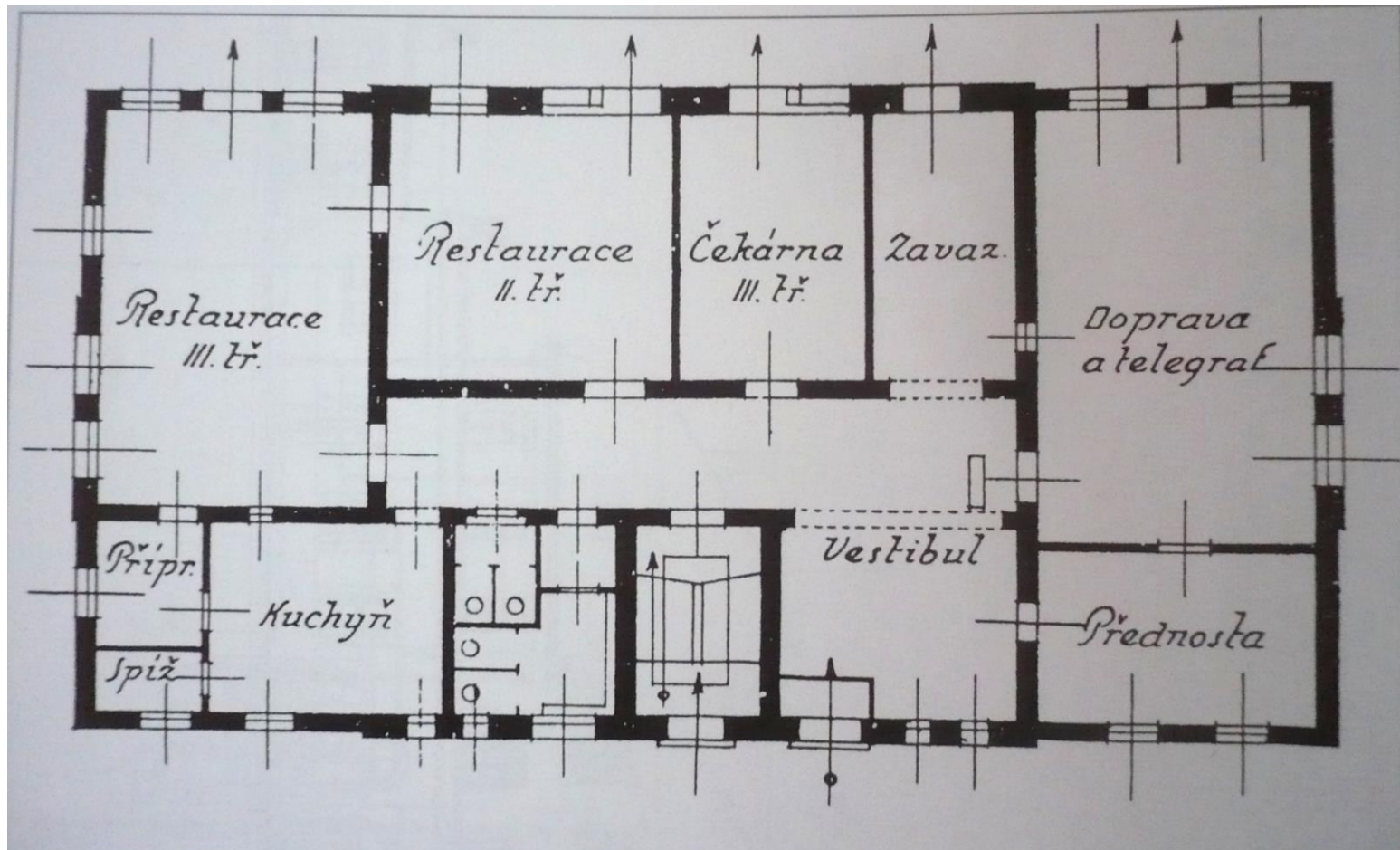
¹⁶ Krejčířik, Mojmir: Česká nádraží, III. díl – 2. část, Dopravní literatura, Litoměřice 2009, s. 131.

F3 – Příjímací budova ve Svoru z roku 1924 (pohled z jihu)¹⁷



¹⁷ Krejčířík, Mojmir: Česká nádraží, III. díl – 2. část, Dopravní literatura, Litoměřice 2009, s. 131.

F4 – Příjímací budova ve Svoru z roku 1924 (půdorys přízemí)¹⁸



¹⁸ Krejčířík, Mojmir: Česká nádraží, III. díl – 2. část, Dopravní literatura, Litoměřice 2009, s. 131.

F5 – Příjímací budova ve Svoru na fotografii z roku 1925 (vlevo viditelná stará přijímací budova a vpravo sklad)¹⁹



¹⁹ Krejčířík, Mojmir: Česká nádraží, III. díl – 2. část, Dopravní literatura, Litoměřice 2009, s. 130.

F6 – Příjímací budova ve Svoru na fotografii z roku 1940 (v popředí viditelné překladiště a v pozadí starší sklad)²⁰



²⁰ Krejčířík, Mojmír: Česká nádraží, III. díl – 2. část, Dopravní literatura, Litoměřice 2009, s. 132.

Příloha č. 59: Přijímací budova ve Cvikově

A1 – Spojením typu přijímací budovy „Šluknov“ a prvky typu „Stružnice“ vznikla roku 1886 přijímací budova ve Cvikově¹



¹ Cvikovské nádraží na fotografii z doby kolem roku 1910 ze sbírky Luďka Čady, in: Krejčířík, Mojmír: Česká nádraží, III. díl – 2. část, Dopravní literatura, Litoměřice 2009, s. 167.

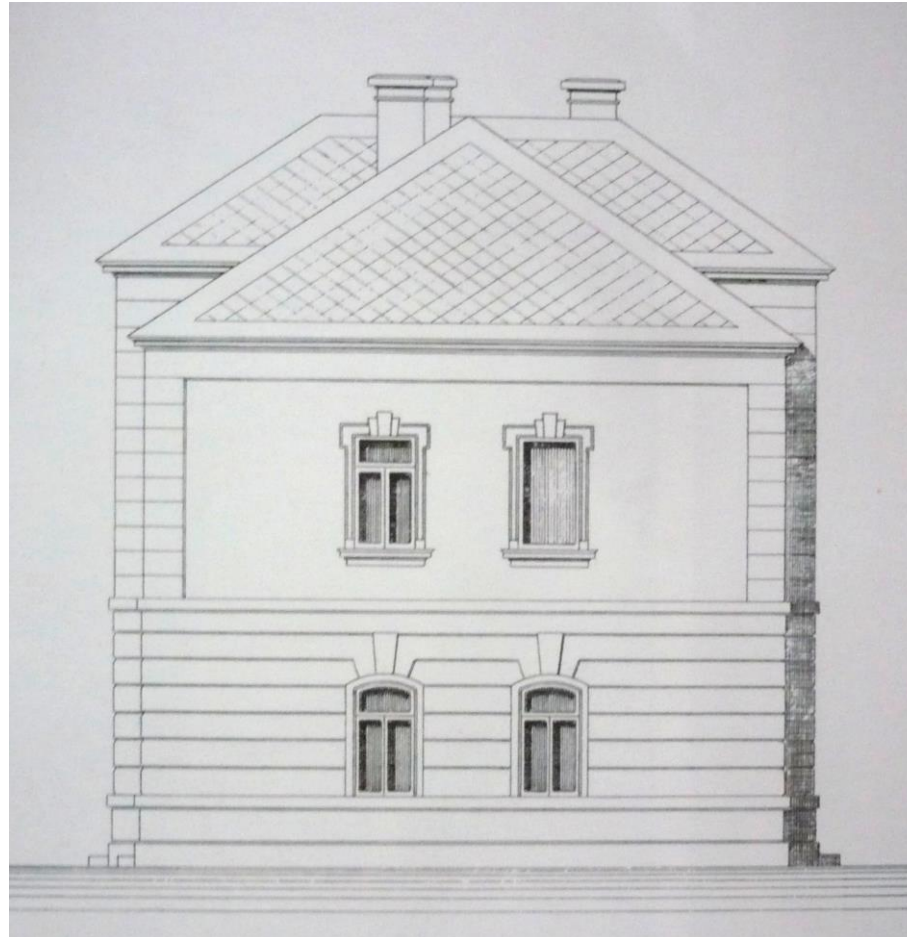
Příloha č. 60: Příjímací budova v Kunraticích u Cvikova

A1 – Návrh kunratického nádraží z roku 1904 (pohled od cesty)¹



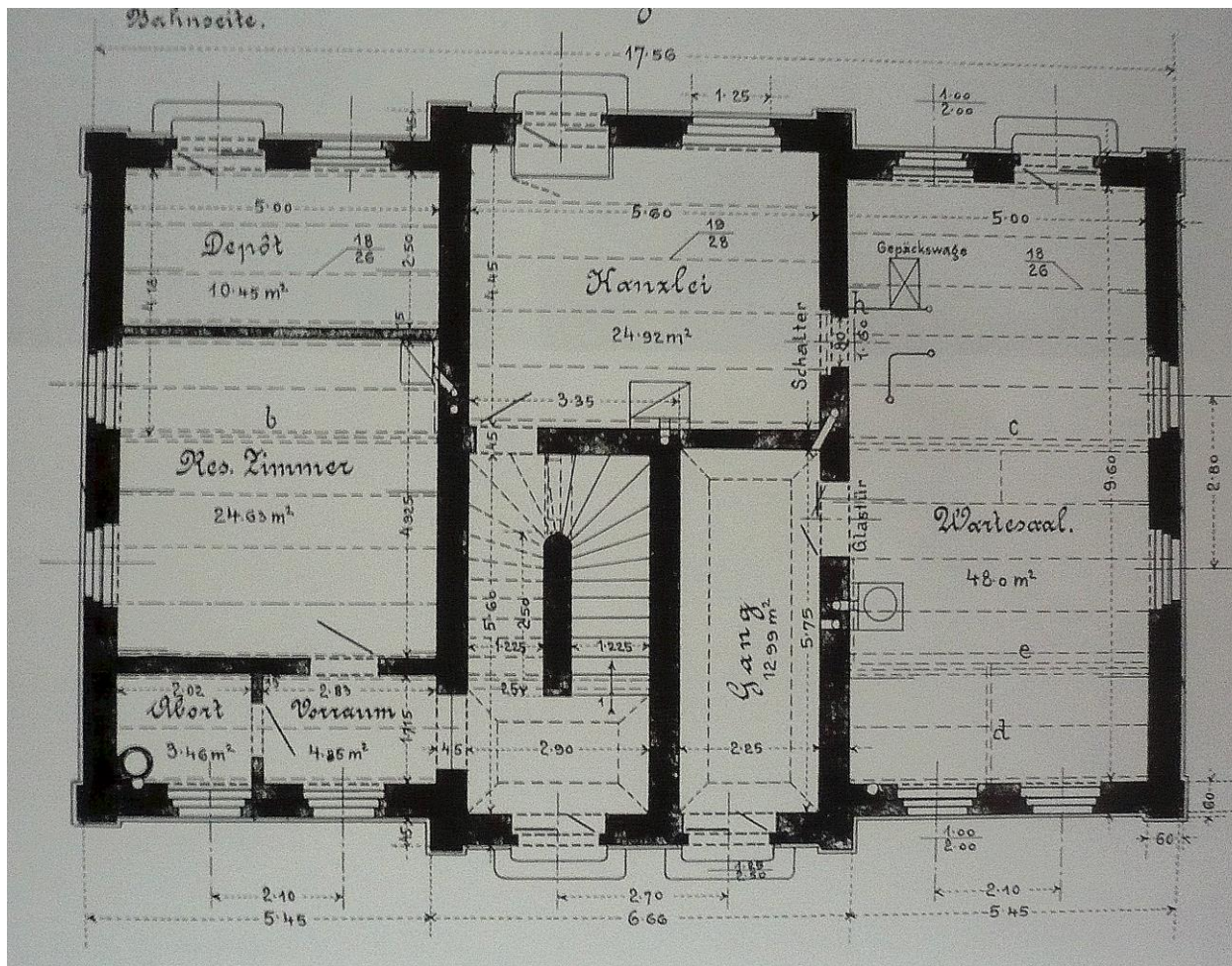
¹ Krejčířik, Mojmir: Česká nádraží, III. díl – 2. část, Dopravní literatura, Litoměřice 2009, s. 168.

A2 – Návrh kunratického nádraží z roku 1904 (pohled z boku)²



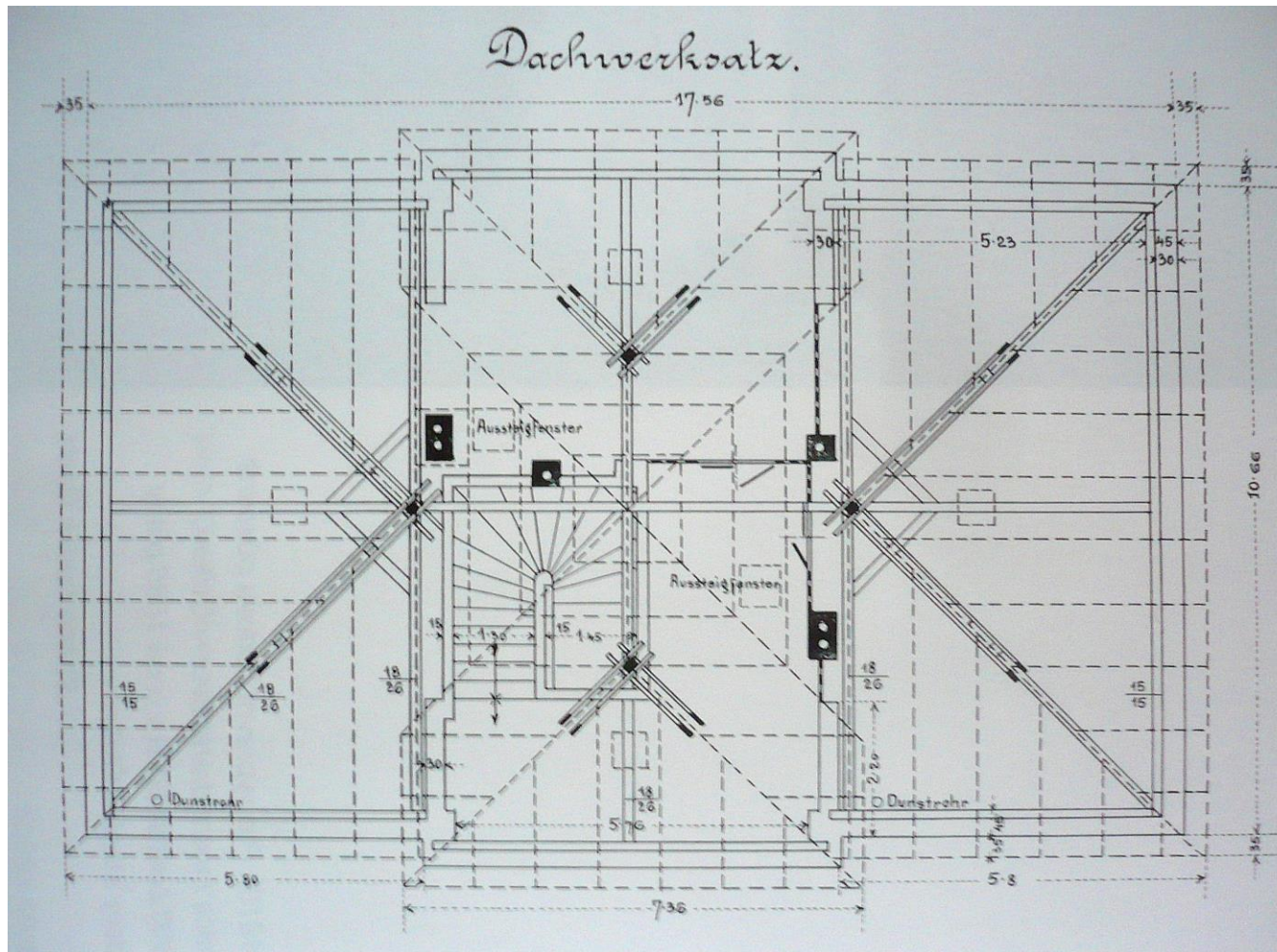
² Krejčířik, Mojmir: Česká nádraží, III. díl – 2. část, Dopravní literatura, Litoměřice 2009, s. 168.

A3 – Návrh kunratického nádraží z roku 1904 (půdorys přízemí)³



³ Krejčířik, Mojmir: Česká nádraží, III. díl – 2. část, Dopravní literatura, Litoměřice 2009, s. 168.

A4 – Návrh kunratického nádraží z roku 1904 (půdorys krovu)⁴



⁴ Krejčířík, Mojmir: Česká nádraží, III. díl – 2. část, Dopravní literatura, Litoměřice 2009, s. 168.

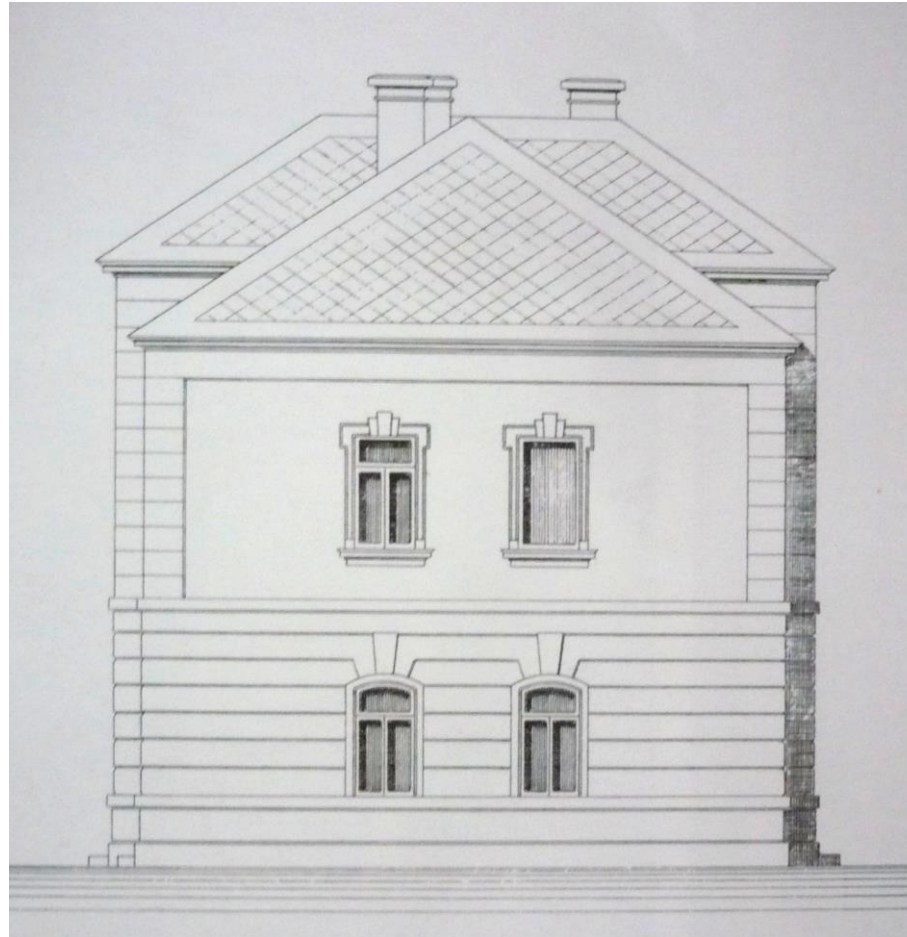
Příloha č. 60: Příjímací budova v Kunraticích u Cvikova

A1 – Návrh kunratického nádraží z roku 1904 (pohled od cesty)¹



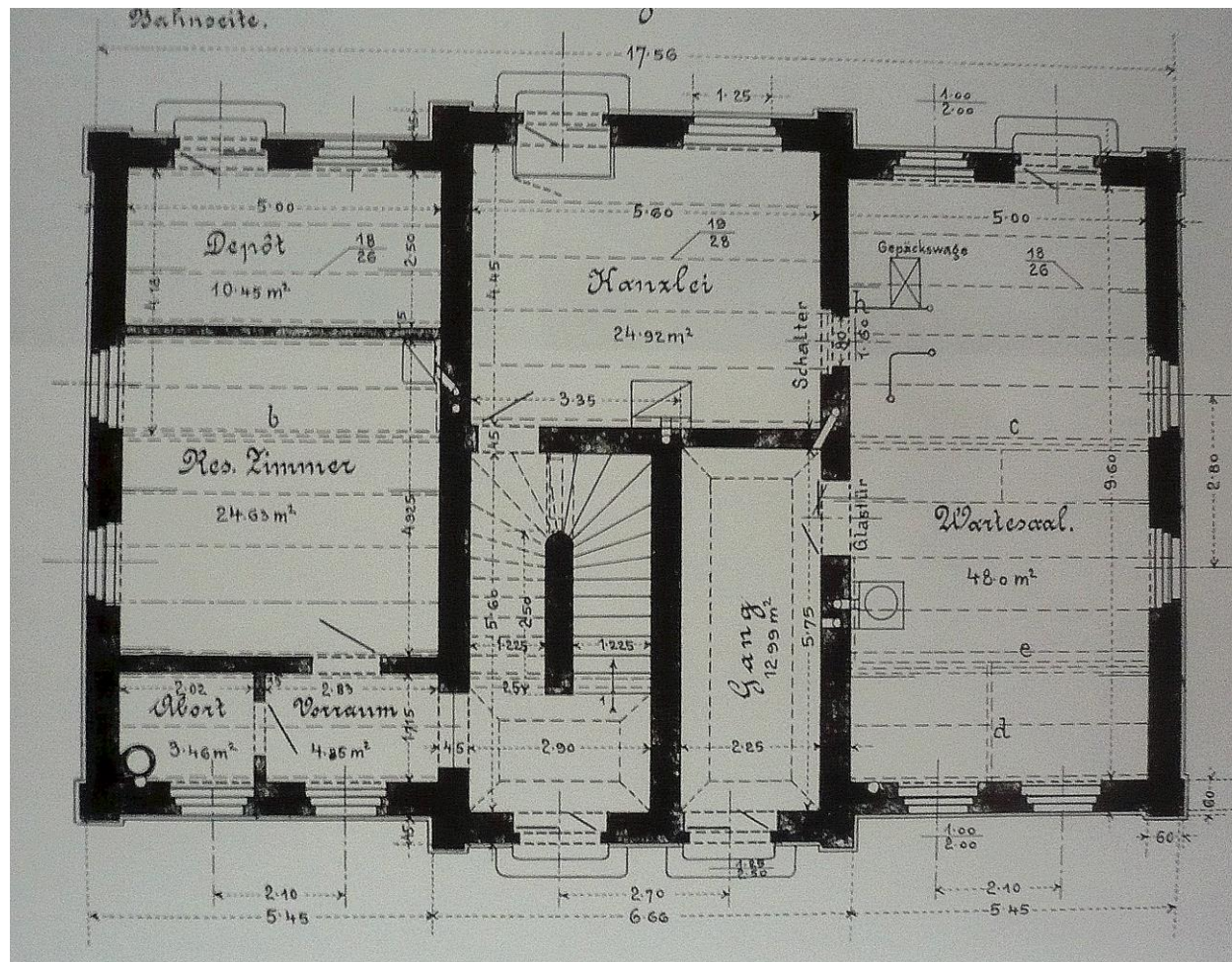
¹ Krejčířik, Mojmir: Česká nádraží, III. díl – 2. část, Dopravní literatura, Litoměřice 2009, s. 168.

A2 – Návrh kunratického nádraží z roku 1904 (pohled z boku)²



² Krejčířik, Mojmir: Česká nádraží, III. díl – 2. část, Dopravní literatura, Litoměřice 2009, s. 168.

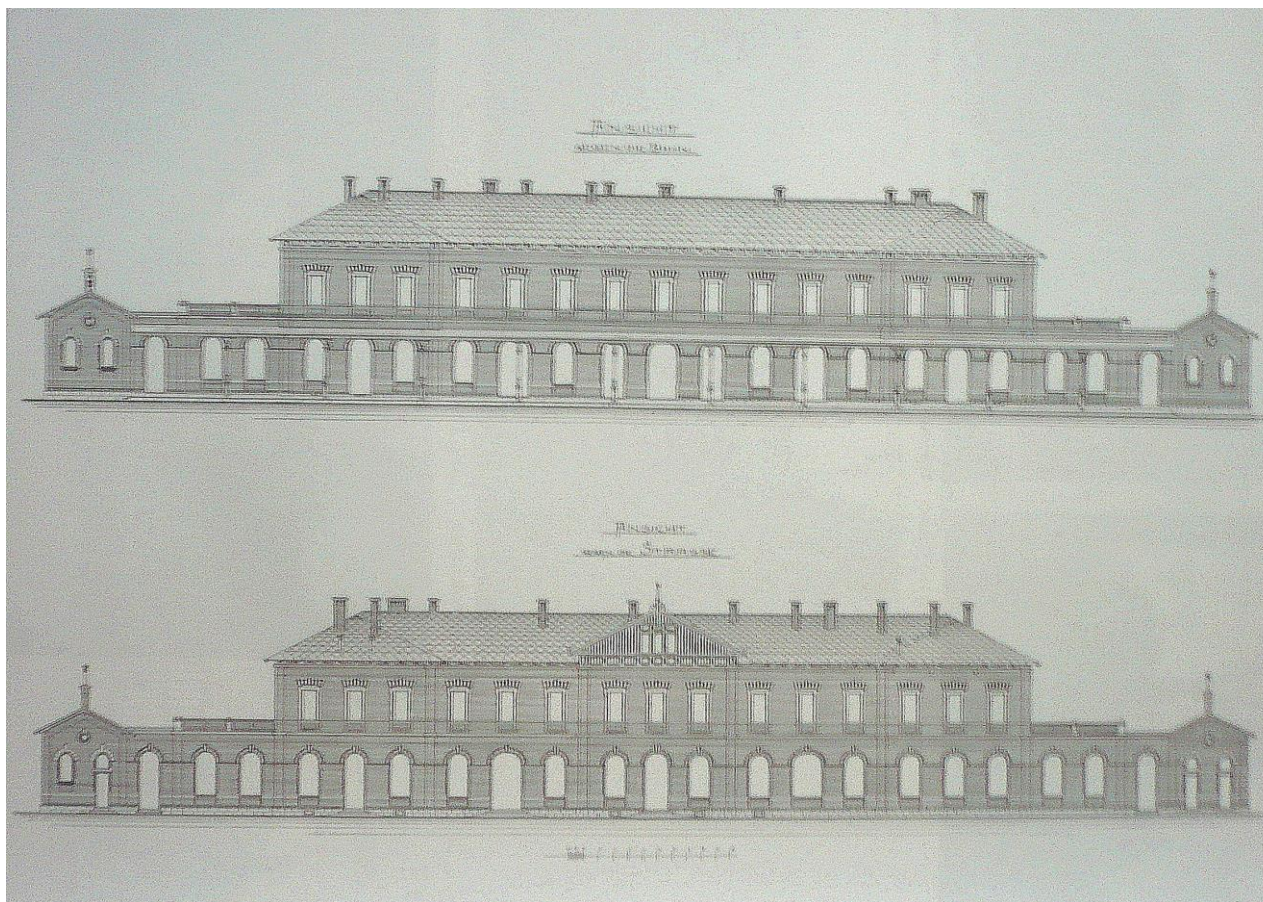
A3 – Návrh kunratického nádraží z roku 1904 (půdorys přízemí)³



³ Krejčířik, Mojmir: Česká nádraží, III. díl – 2. část, Dopravní literatura, Litoměřice 2009, s. 168.

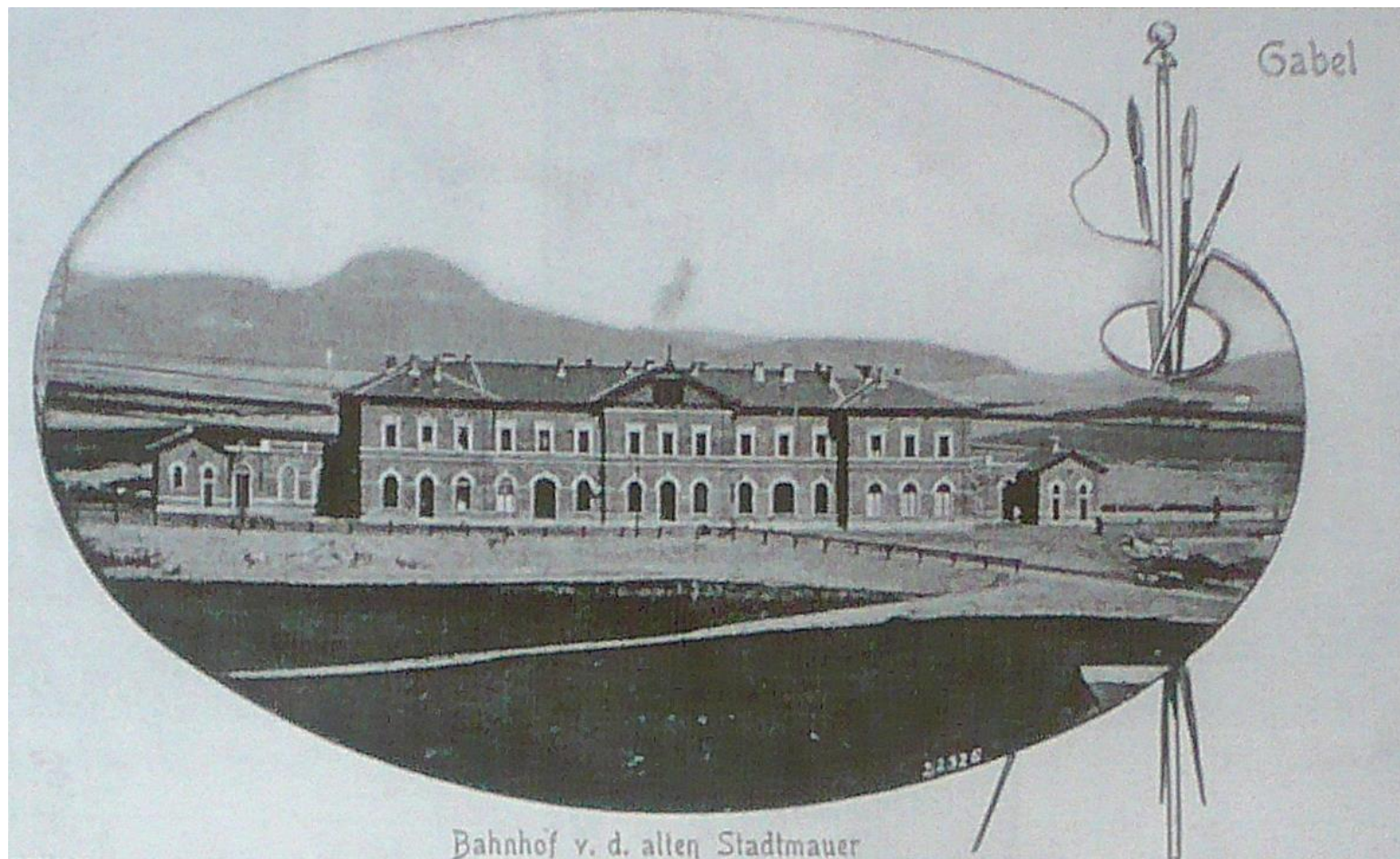
Příloha č. 61: Přijímací budova v Jablonném v Podještědí

A1 – Návrh přijímací budovy v Jablonném v Podještědí z roku 1904 (nahore pohled od kolejiště, dole pohled z ulice)¹



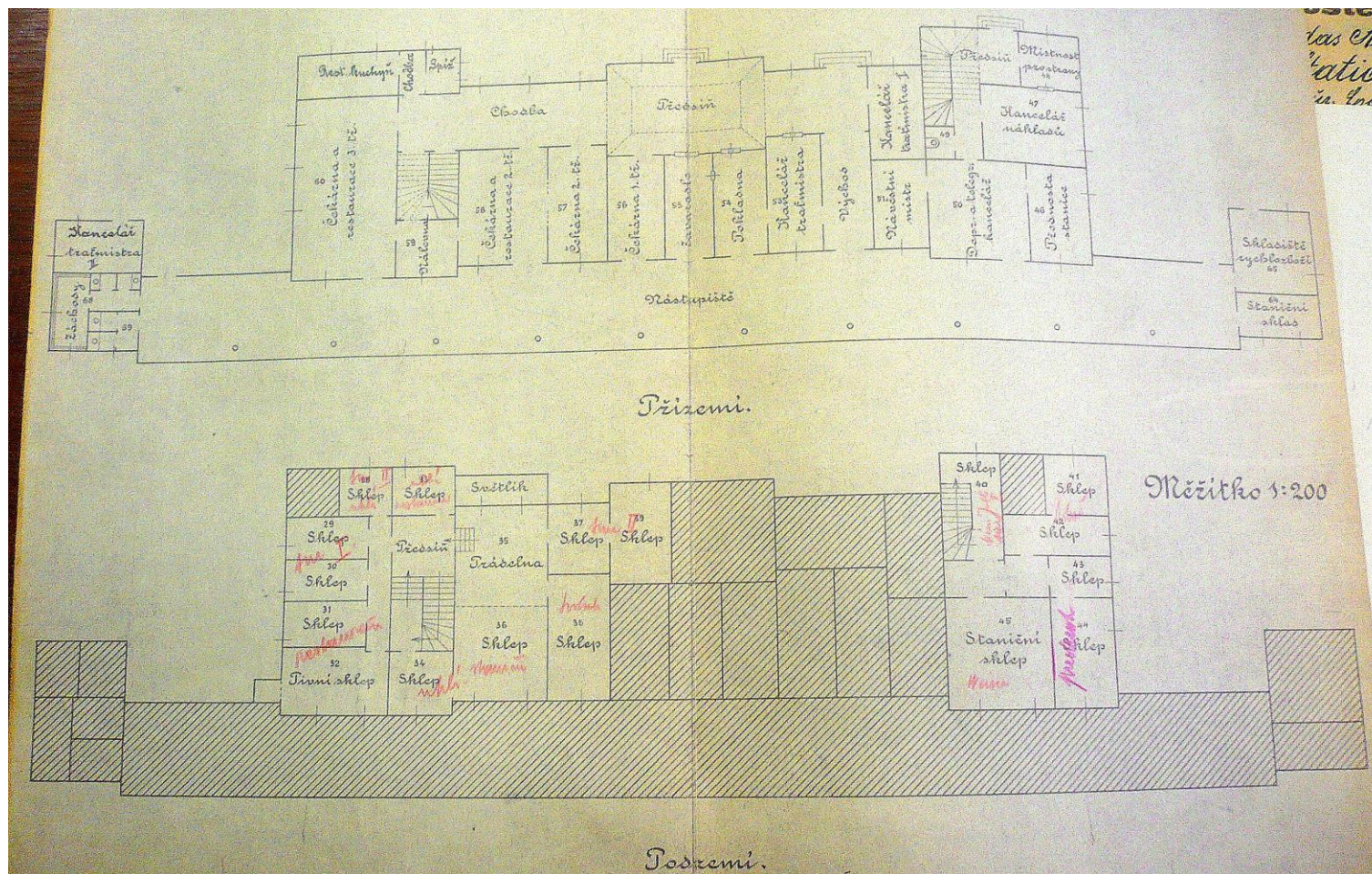
¹ Krejčířik, Mojmir: Česká nádraží, III. díl – 2. část, Dopravní literatura, Litoměřice 2009, s. 72.

B1 – Fotografie nádražní budovy v Jablonném v Podještědí z roku 1900 (pohled od města / z ulice)²



² Fotografie ze sbírky Pavla Vursty, in: Krejčířík, Mojmir: Česká nádraží, III. díl – 2. část, Dopravní literatura, Litoměřice 2009, s. 73.

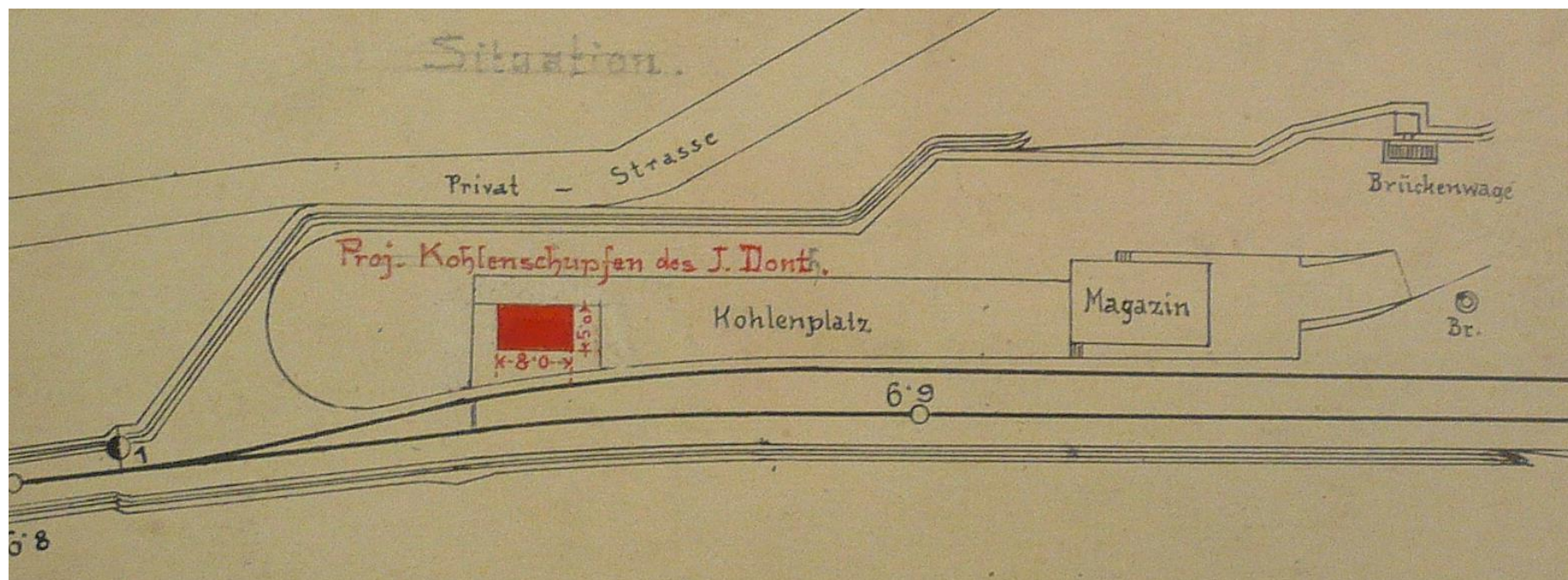
C1 – Půdorys nádražní budovy v Jablonném v Podještědí z období kolem roku 1925 (nahore přizemí, dole sklepy)³



³ Archiv Českých Drah, a. s., fond Sbirka stavebních dokumentů Ředitelství státních drah Hradec Králové, in. č. 1316, zn. LVI-47b, k. 493, Stanice Jablonné v Podještědí, 1901–1929.

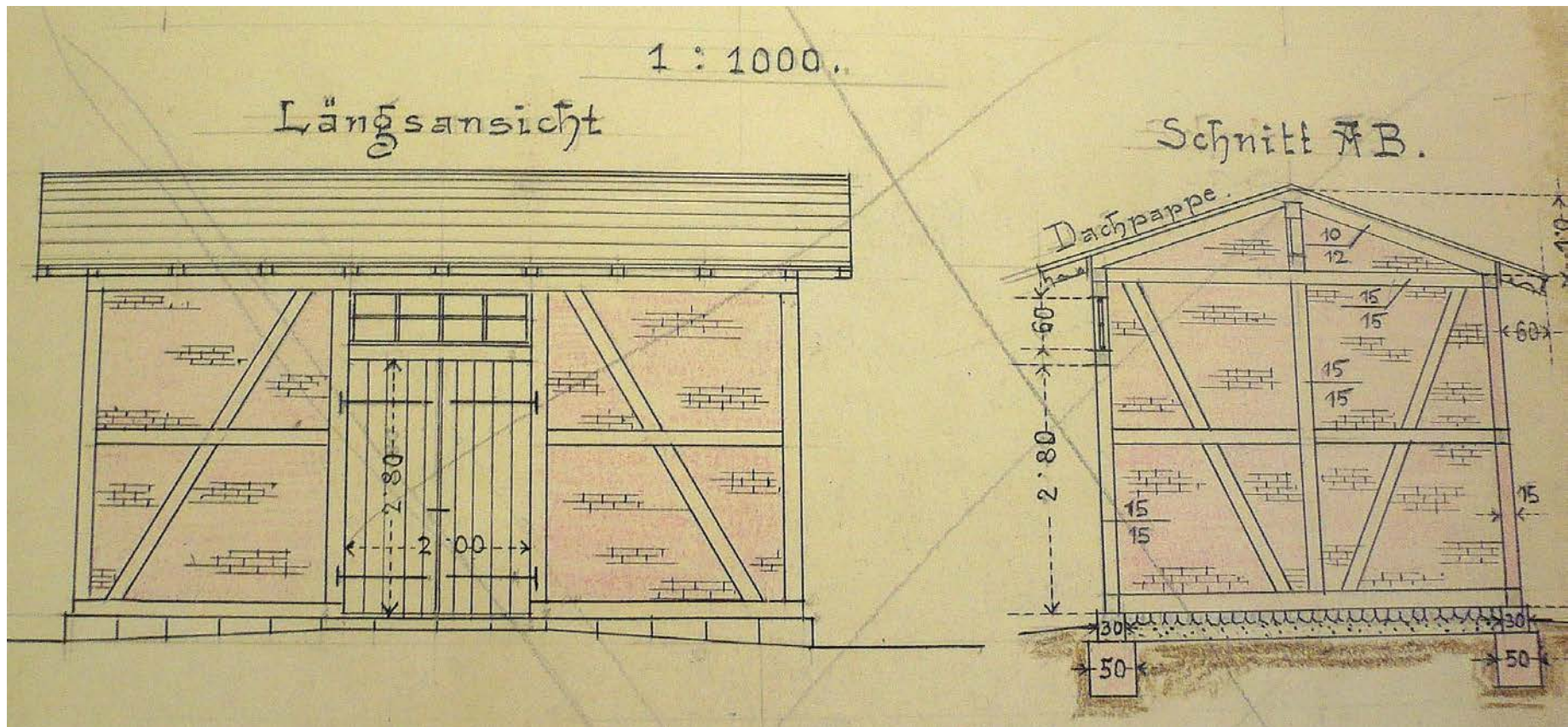
Příloha č. 62: Náskres uhelného skladiště v Lindavě z roku 1905

A1 – Situační plán lindavského nádražního areálu¹



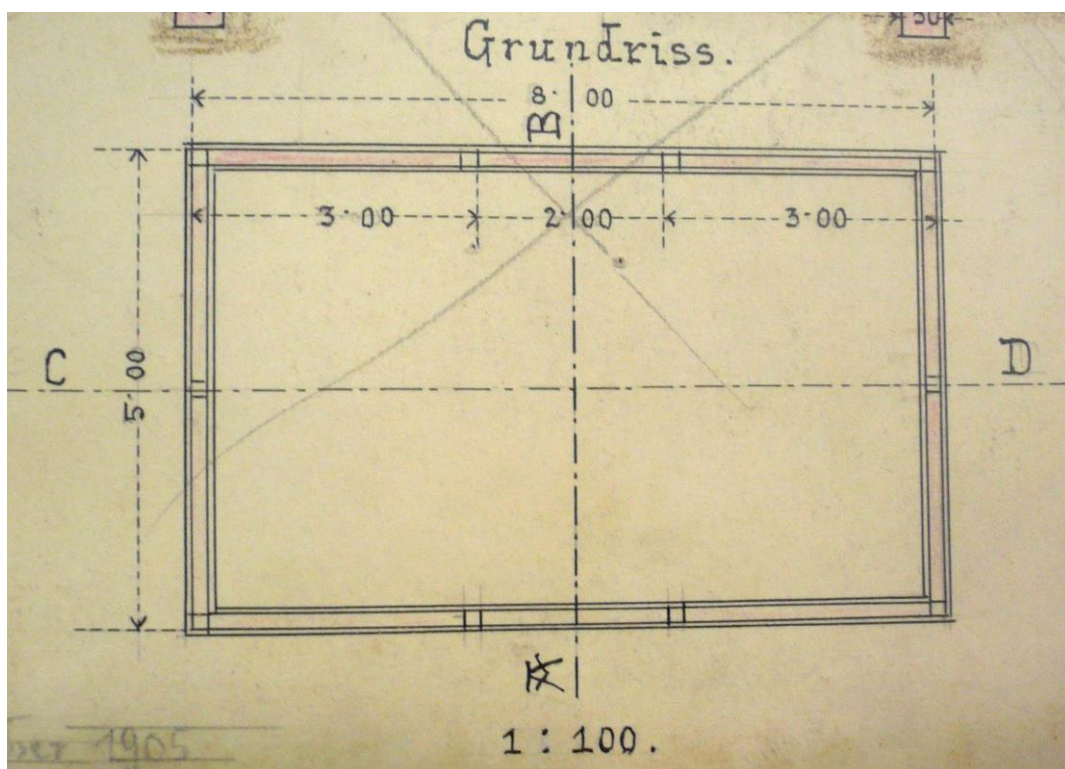
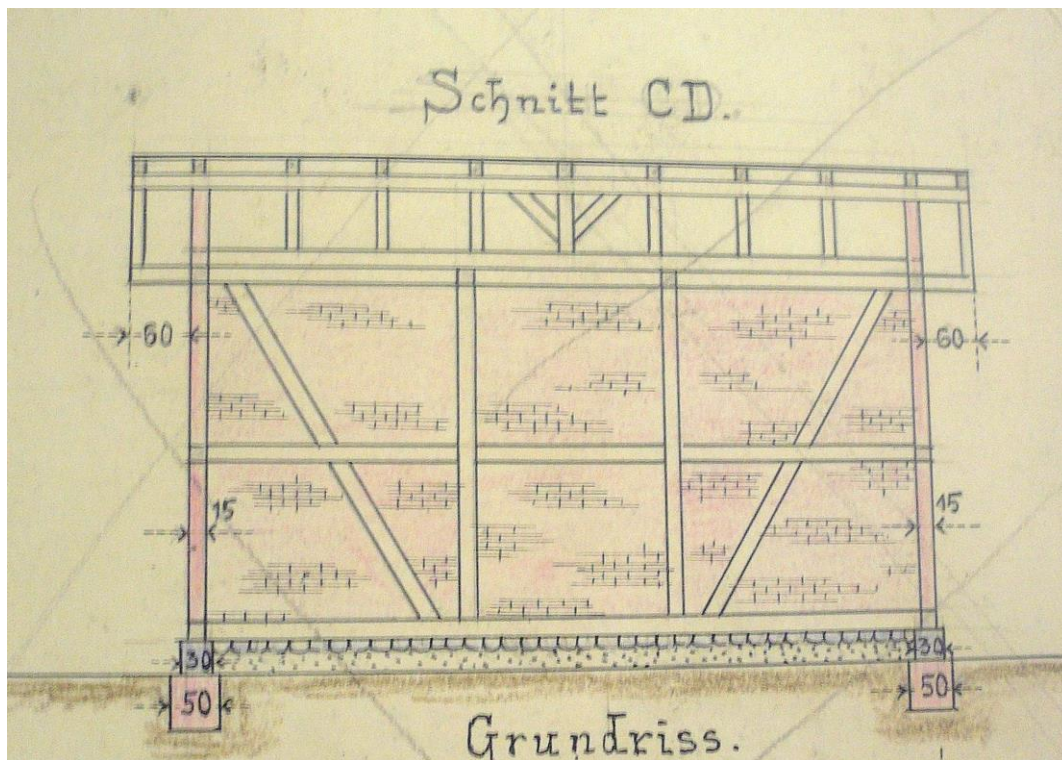
¹ Archiv Českých drah a. s., Praha-Libeň, fond Česká severní dráha, in. č. 43, s. 14952, k. 113, Uhlerná skladiště ve stanicích Lindava a Kunratice u Cvikova, 1906.

B1 – Bokorys lindavského uhelného skladiště²



² Archiv Českých drah a. s., Praha-Libeň, fond Česká severní dráha, in. č. 43, s. 14952, k. 113, Uhelná skladiště ve stanicích Lindava a Kunratice u Cvikova, 1906.

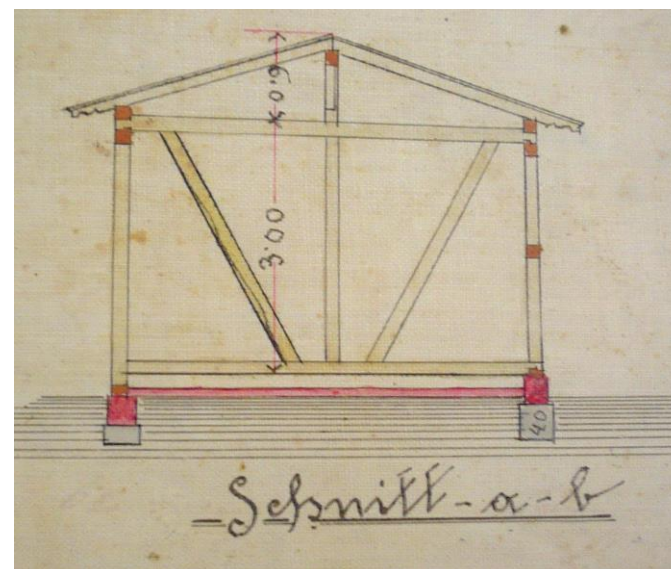
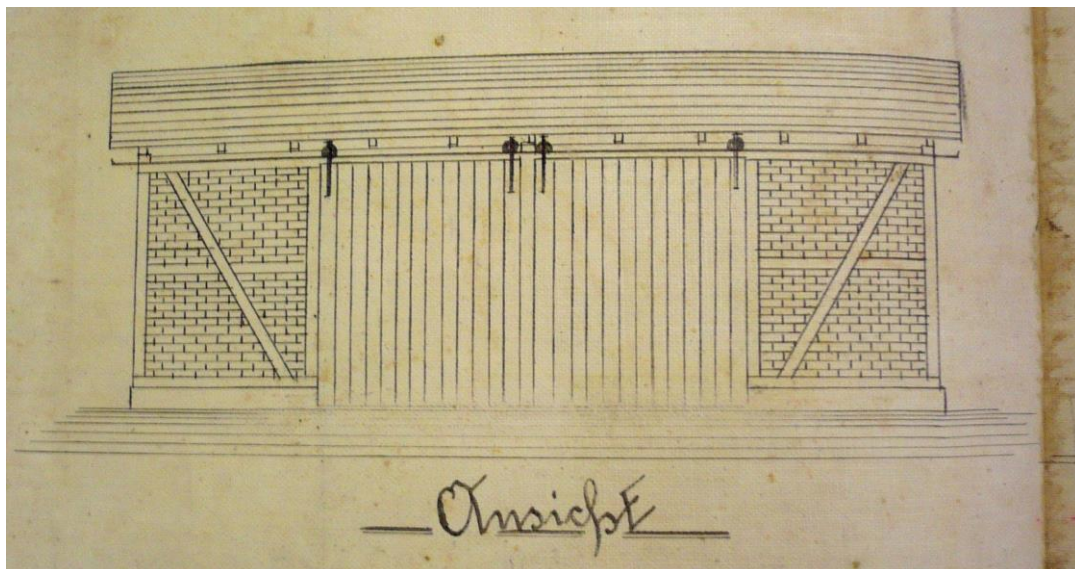
C1 – Bokorys a půdorys lindavského uhelného skladiště¹



¹ Archiv Českých drah a. s., Praha-Libeň, fond Česká severní dráha, in. č. 43, s. 14952, k. 113, Uhlerná skladiště ve stanicích Lindava a Kunratice u Cvikova, 1906.

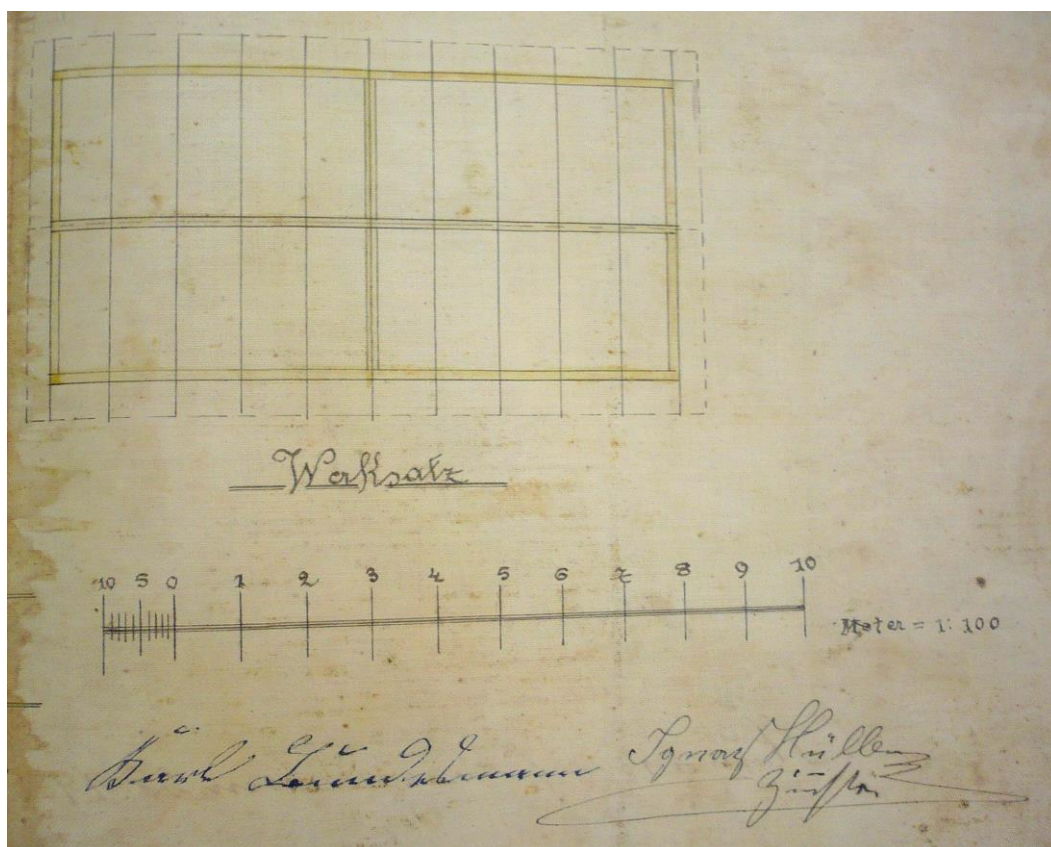
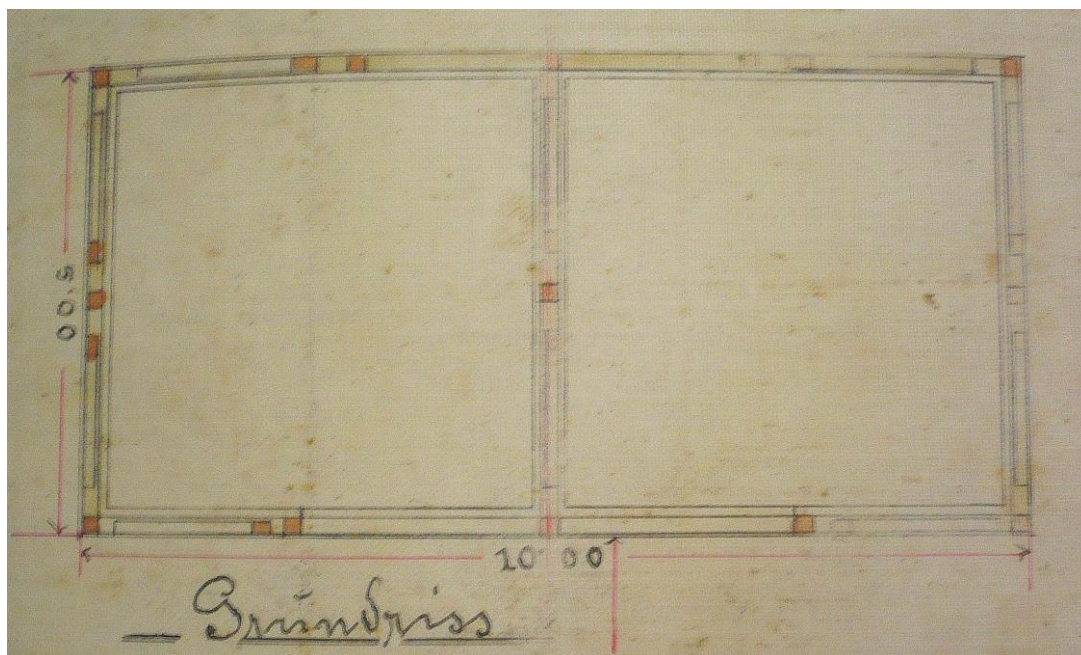
Příloha č. 63: Náskres nerealizovaného uhelného skladiště v Kunraticích u Cvikova z roku 1905

A1 – Bokorys uhelného skladiště¹



¹ Archiv Českých drah a. s., Praha-Libeň, fond Česká severní dráha, in. č. 43, s. 14952, k. 113, Uhlerná skladiště ve stanicích Lindava a Kunratice u Cvikova, 1906.

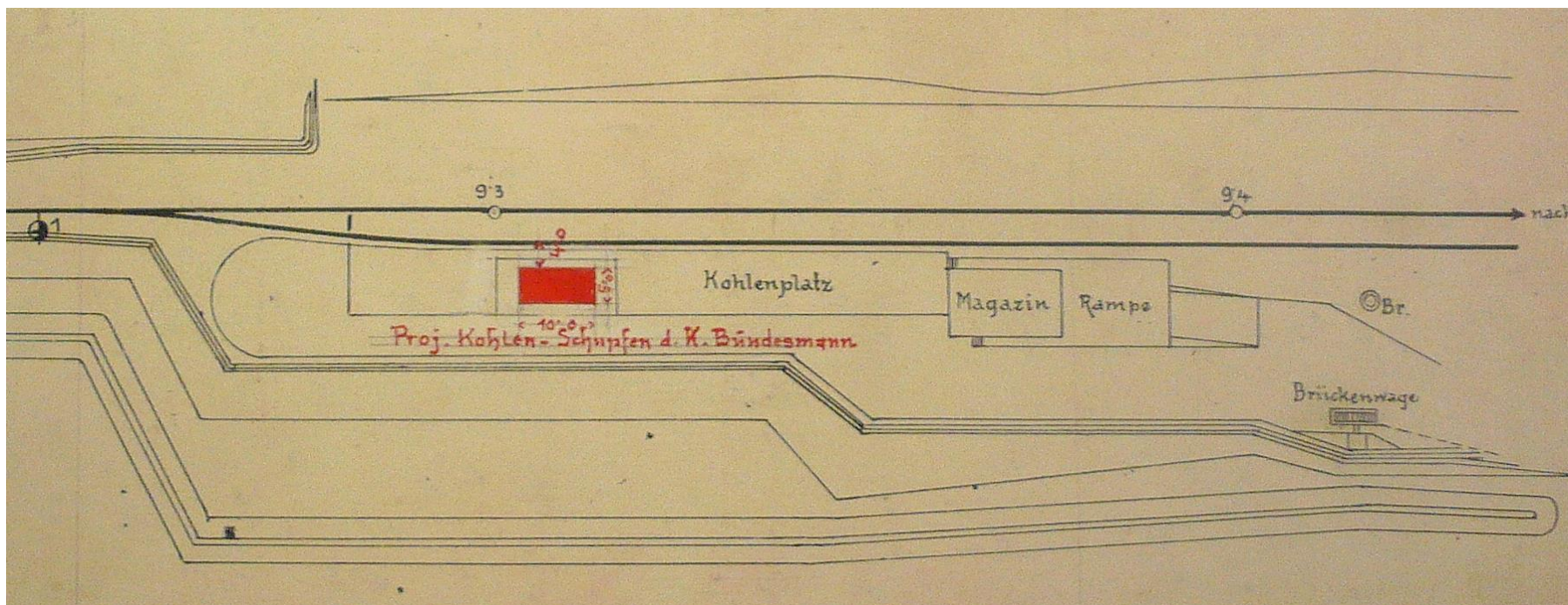
B1 – Bokorys uhelného skladiště¹



¹ Archiv Českých drah a. s., Praha-Libeň, fond Česká severní dráha, in. č. 43, s. 14952, k. 113, Uhlerná skladiště ve stanicích Lindava a Kunratice u Cvikova, 1906.

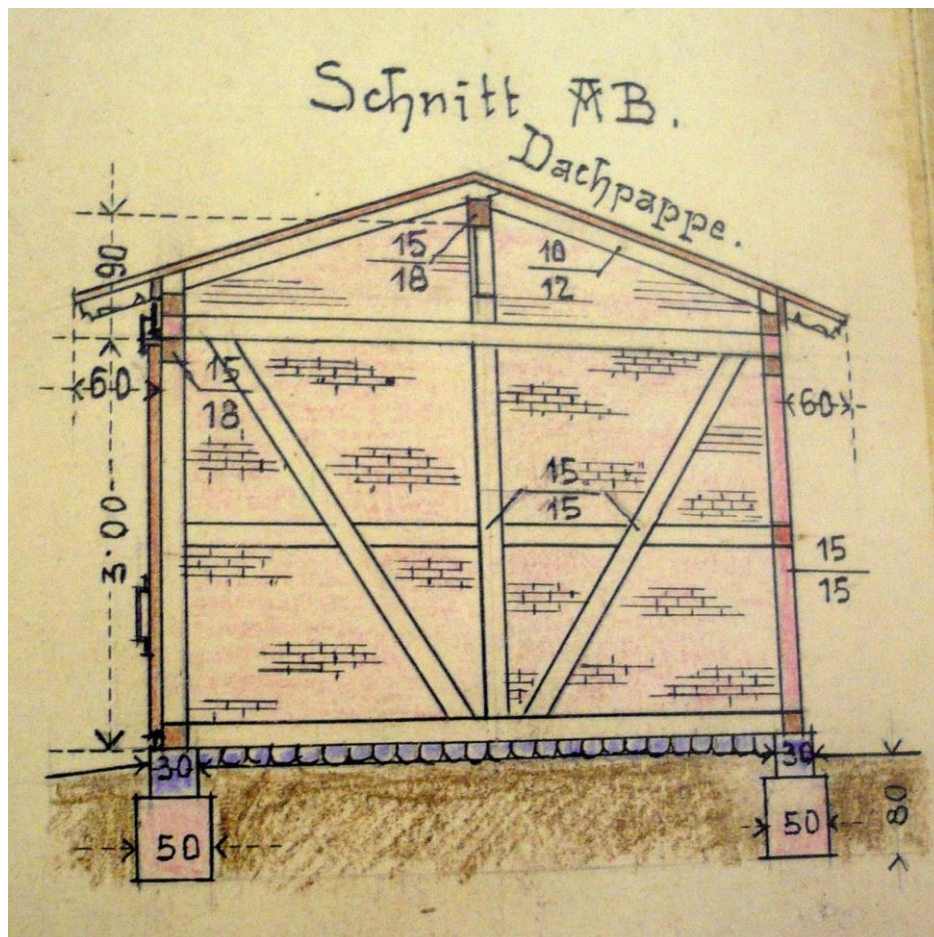
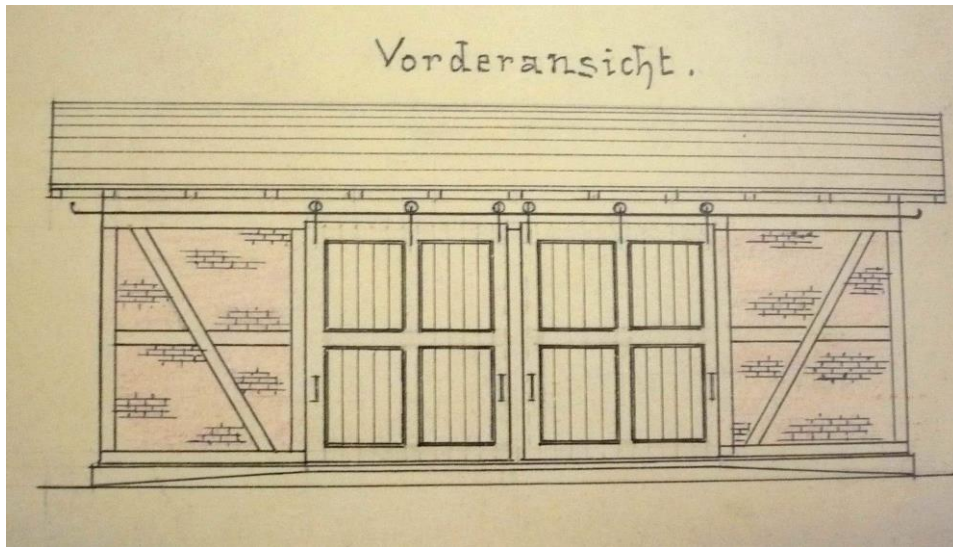
Příloha č. 64: Náskres uhelného skladiště v Kunraticích u Cvikova z roku 1905

A1 – Situační plán kunratického nádražního areálu¹



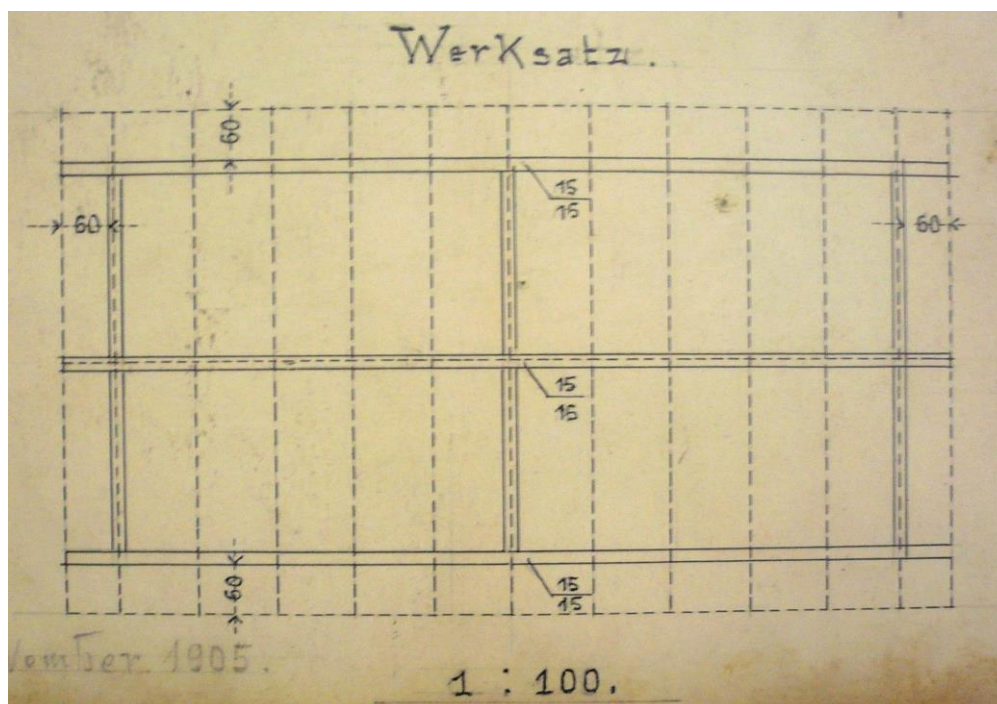
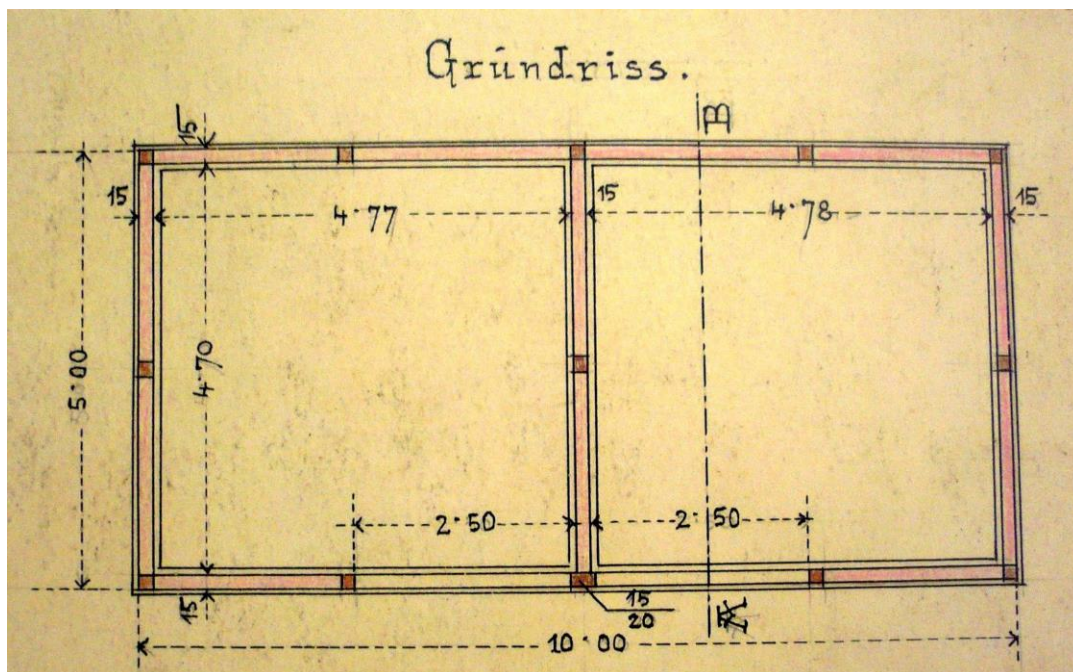
¹ Archiv Českých drah a. s., Praha-Libeň, fond Česká severní dráha, in. č. 43, s. 14952, k. 113, Uhlerná skladiště ve stanicích Lindava a Kunratice u Cvikova, 1906.

B1 – Bokorys kunratického uhelného skladiště¹



¹ Archiv Českých drah a. s., Praha-Libeň, fond Česká severní dráha, in. č. 43, s. 14952, k. 113, Uhelná skladiště ve stanicích Lindava a Kunratice u Cvikova, 1906.

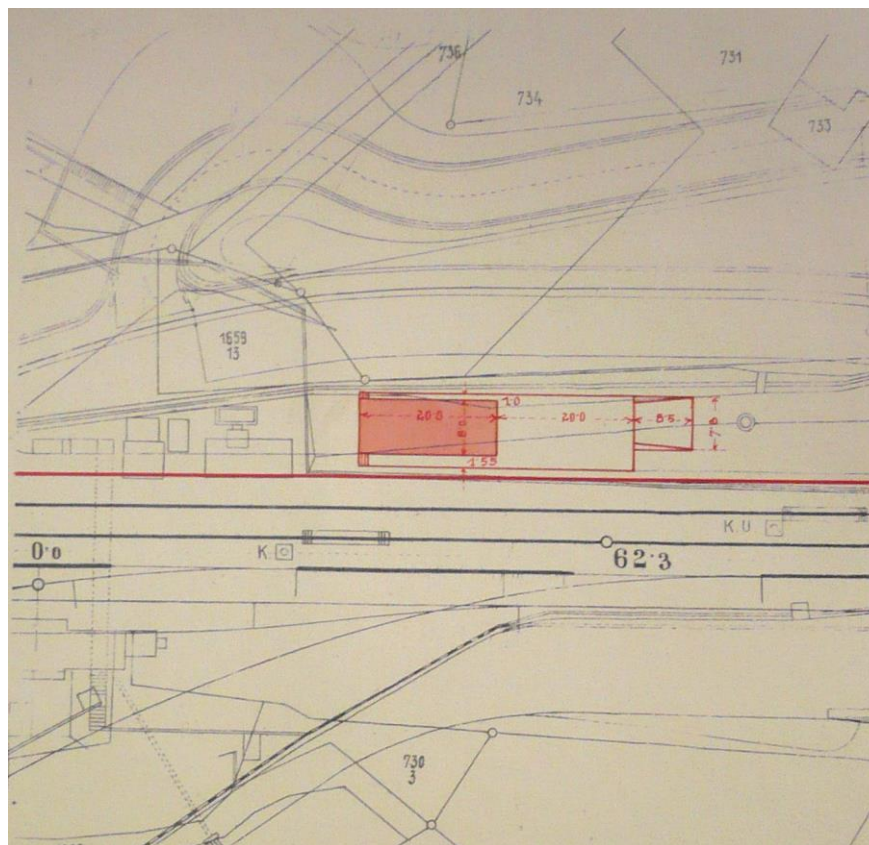
C1 – Bokorys kunratického uhelného skladiště²



² Archiv Českých drah a. s., Praha-Libeň, fond Česká severní dráha, in. č. 43, s. 14952, k. 113, Uhlerná skladiště ve stanicích Lindava a Kunratice u Cvikova, 1906.

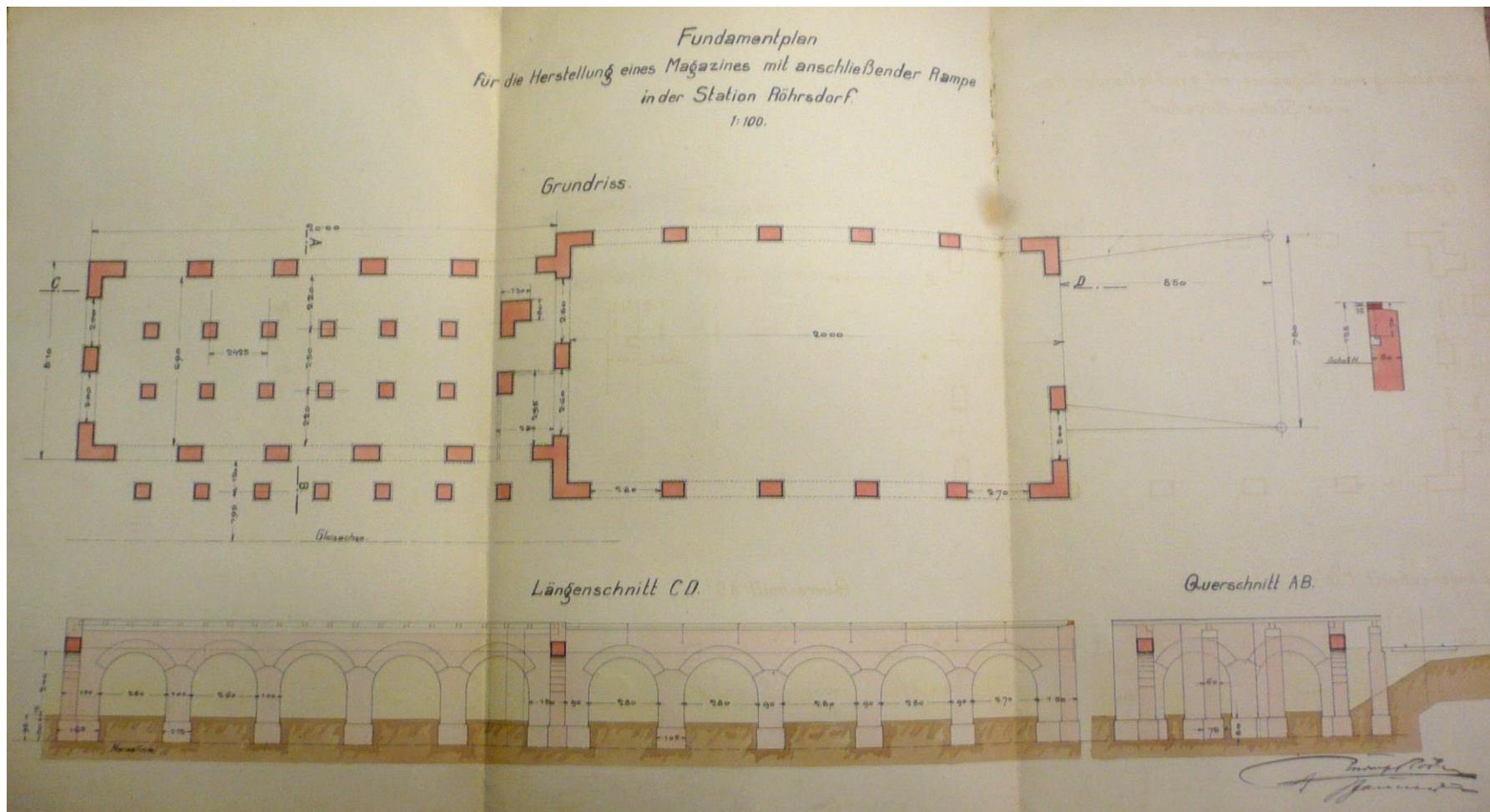
Příloha č. 65: Plány svorského překladiště z roku 1915

A1 – Situační plán stavby svorského překladiště¹



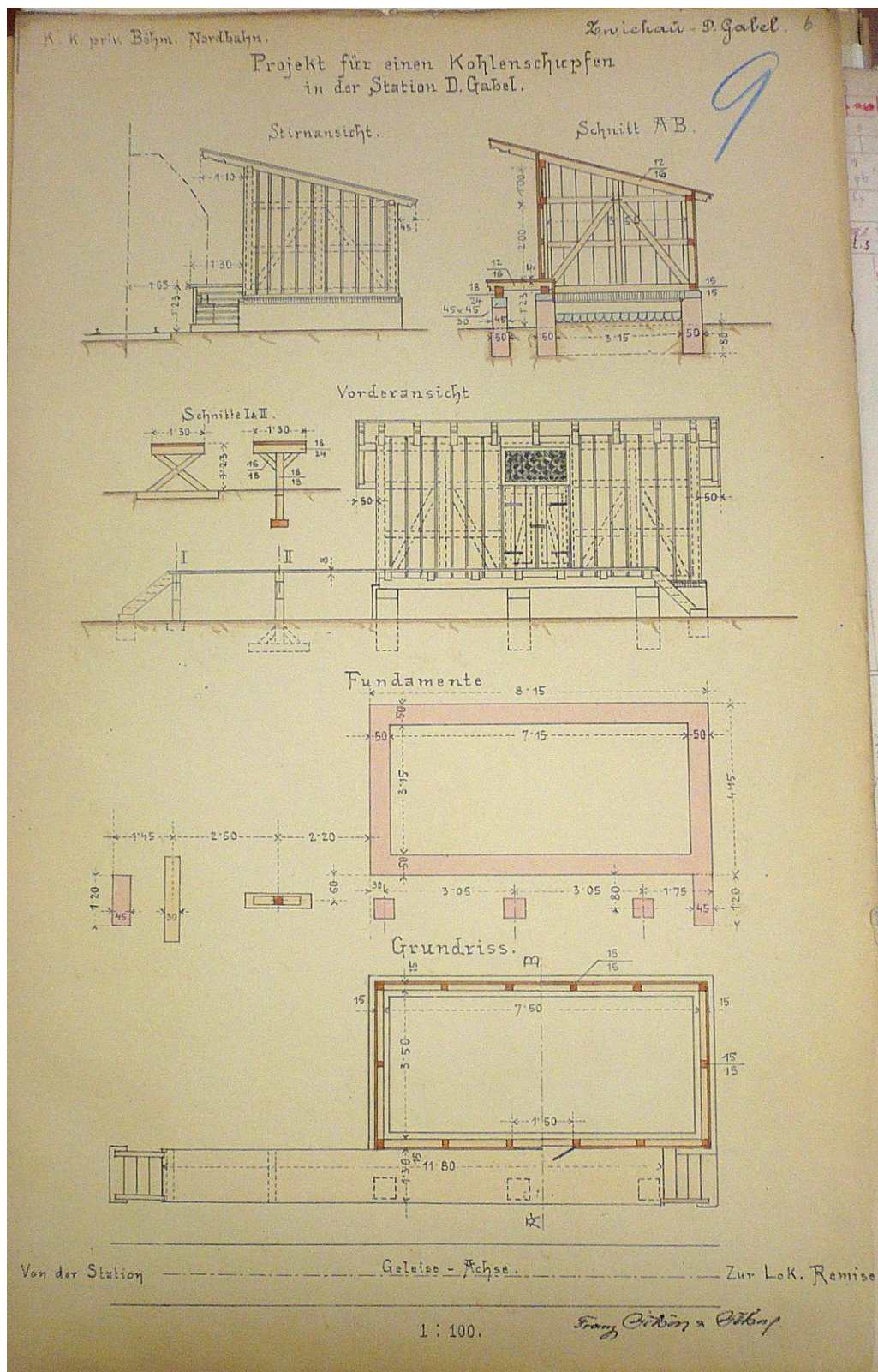
¹ Archiv Českých drah a. s., Praha-Libeň, fond Česká severní dráha, in. č. 52, s. 7 – odd. III, k. 161, Stavba nové staniční budovy ve Svorku, 1915.

B1 – Půdorys svorského překladiště²



² Archiv Českých drah a. s., Praha-Libeň, fond Česká severní dráha, in. č. 52, s. 7 – odd. III, k. 161, Stavba nové staniční budovy ve Svoru, 1915.

Příloha č. 66: Stavební plány uhelného skladu BNB v Jablonném v Podještědí z roku 1905¹



¹ Archiv Českých drah a. s., Praha-Libeň, fond Sběrka stavebních dokumentů Ředitelství státních drah Hradec Králové, in. č. 1316, zn. LVI-47b, k. 493, Stanice Jablonné v Podještědí, 1901–1929.

Příloha č. 66: Příklad typologie remíz a vodáren BNB

A1 – Vodárna ve Šluknově (stejný typ vodárenské věže použit ve Svoru)¹



¹ Foto staré vodárny, in: Modelové stavby [online], [vid. 25. 2. 2015], dostupné z: <http://www.modelovestavby.estranky.cz/img/original/6273/346---jeste-jedno-foto-stare-vodarny.jpg>.

A2 – Vodárna ve Šluknově (stejný typ vodárenské věže použit ve Svoru)²



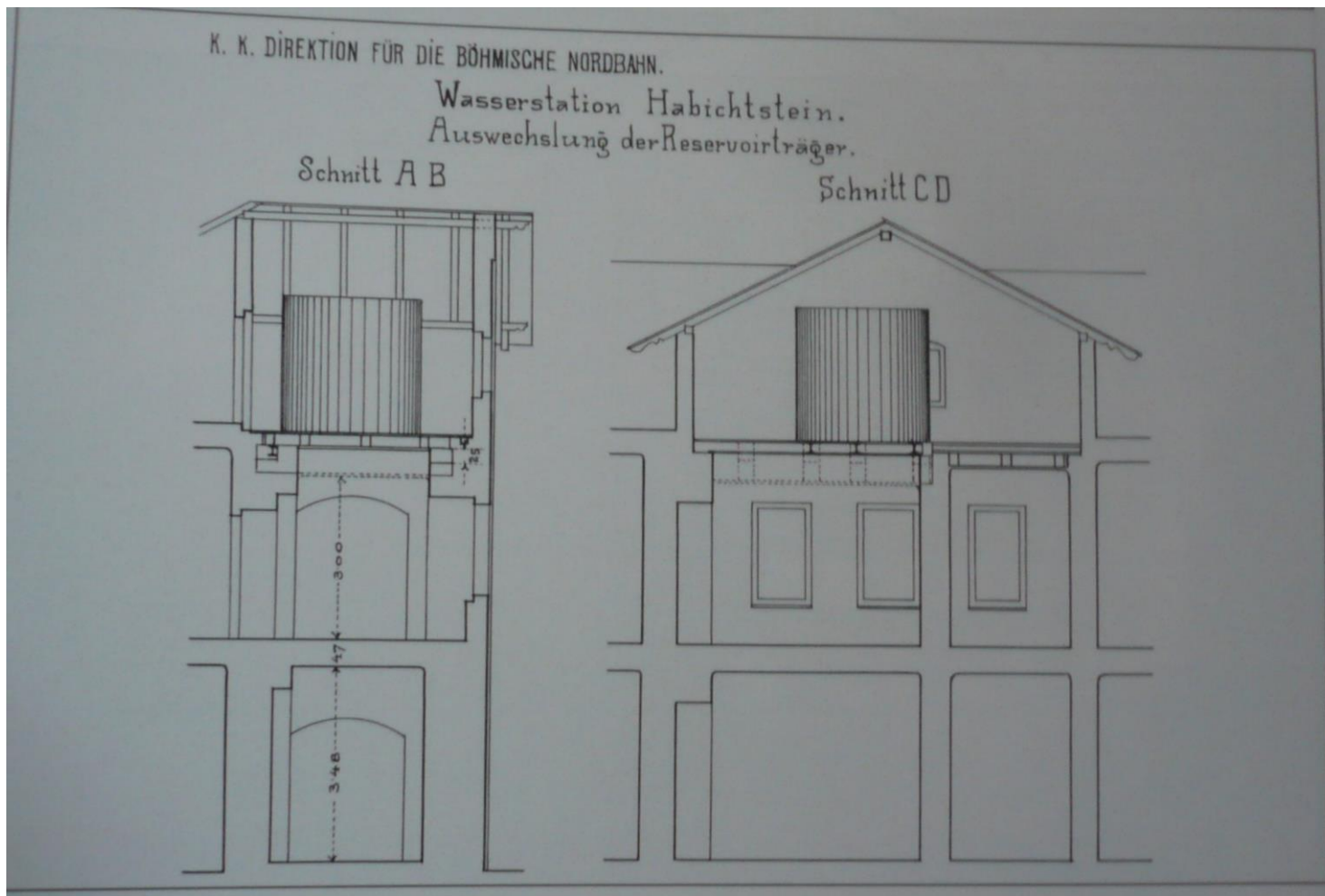
² Vodojem, in: Modelové stavby [online], [vid. 25. 2. 2015], dostupné z: <http://www.modelovestavby.estranky.cz/img/original/6272/345---ve-sluknove-najdete-i-tento-stary-vodojem.jpg>.

B1 – Vodárna v Libochovicích (typologicky podobná stavba užita v Jablonném v Podještědí; ukázka nádrže na vodu)³



³ Výtopna s vodojemem, in: Modelové stavby [online], [vid. 25. 2. 2015], dostupné z: <http://www.modelovestavby.estranky.cz/img/original/3755/199---z-vodojemu-uz-zbylo-jen-torzo-s-nadrzi.jpg>.

C1 – Vodárna v rámci přijímací budovy v Jestřebí (pro BNB typické umístění nádrže na vodu do rizalitu přijímací budovy, avšak na svorsko-jablonské dráze nerealizováno)⁴



⁴ Krejčířik, Mojmir: Česká nádraží, III. díl – 2. část, Dopravní literatura, Litoměřice 2009, s. 120.

D1 – Remíza v České Kamenici (stejný typ doplněn o vodárenskou věž a použit v Jablonném v Podještědí)⁵



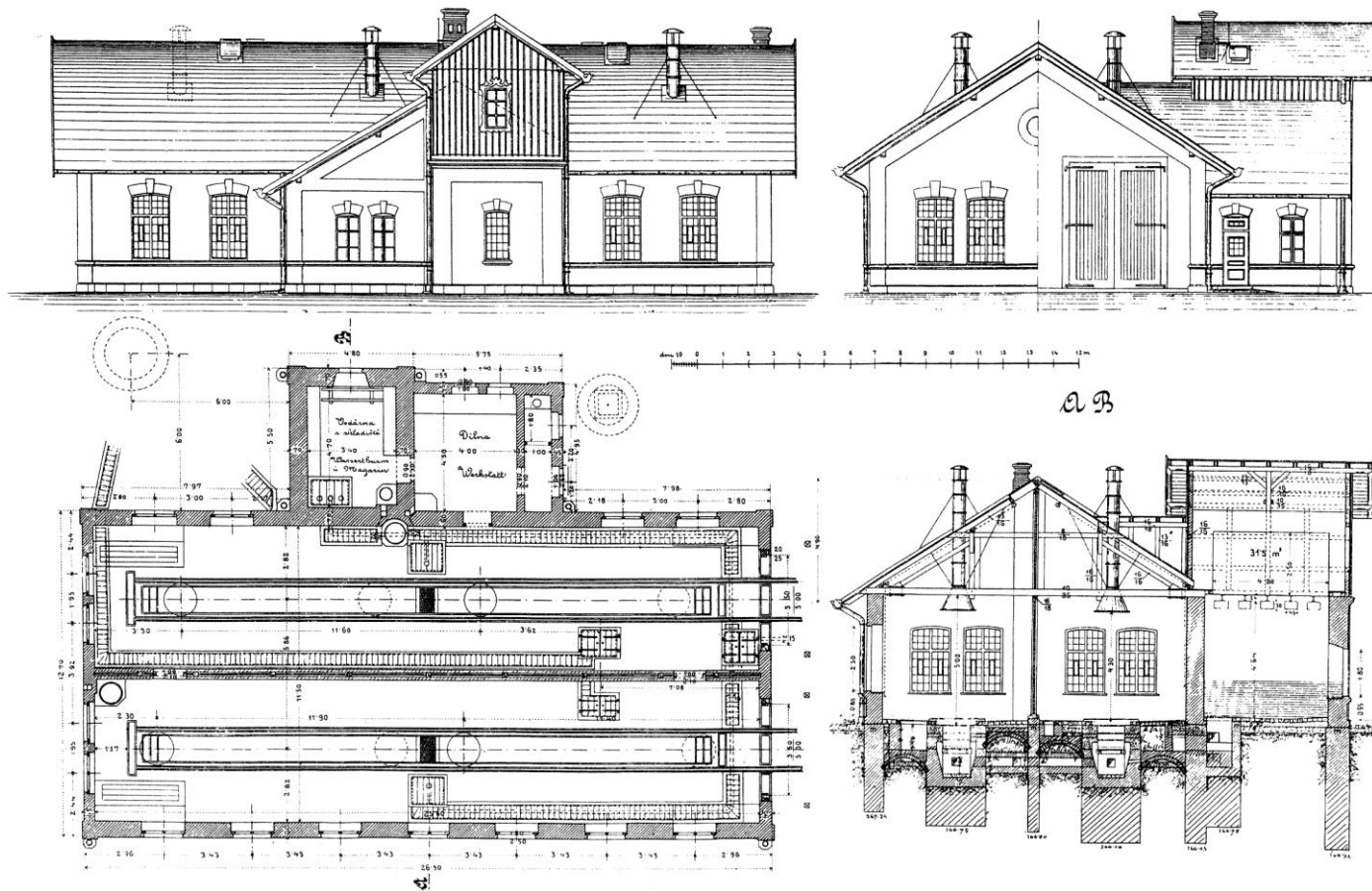
⁵ Torzo výtopny, in: Modelové stavby [online], [vid. 25. 2. 2015], dostupné z: <http://www.modelovestavby.estranky.cz/img/original/6262/335---torzo-vytopny-ve-stanici-ceska-kamenice.jpg>.

E1 – Remíza v Mikulášovicích (stejný typ remízy obohacený o nocležnu použit v Jablonném v Podještědí)⁶



⁶ Budova výtopny, in: Modelové stavby [online], [vid. 25. 2. 2015], dostupné z: <http://www.modelovestavby.estranky.cz/img/original/6267/340---budova-vytopny-ve-stanici-mikulasovice.jpg>.

F1 – Remíza v České Lípě-Střelnici (stejný typ remízy, avšak jen s jedním stáním použit v Jablonném v Podještědí)⁷



⁷ Krejčířik, Mojmir: Česká nádraží, III. díl – 2. část, Dopravní literatura, Litoměřice 2009, s. 133.

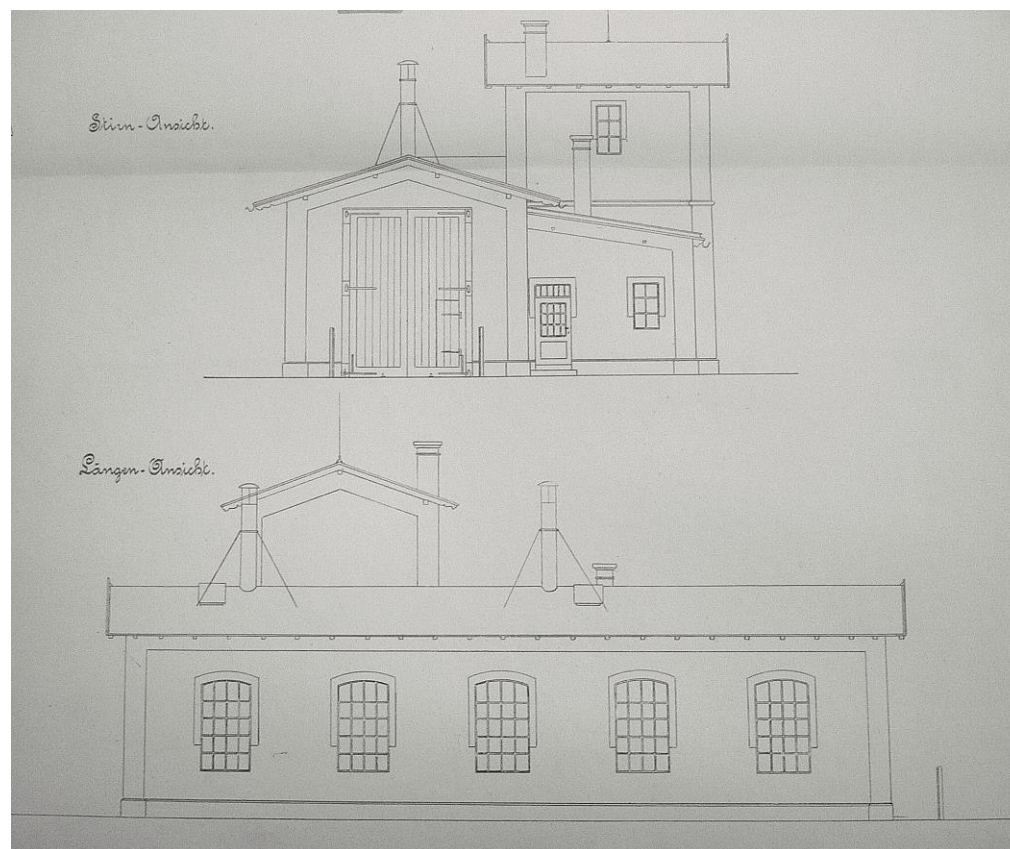
G1 – Překladiště ve Skalici u České Lípy (stejný typ použit ve Svoru a ve Cvikově)⁸



⁸ Zděné skladiště, in: Modelové stavby [online], [vid. 25. 2. 2015], dostupné z: <http://www.modelovestavby.estranky.cz/img/original/2330/99---zdene-skladiste-ve-skalici.jpg>.

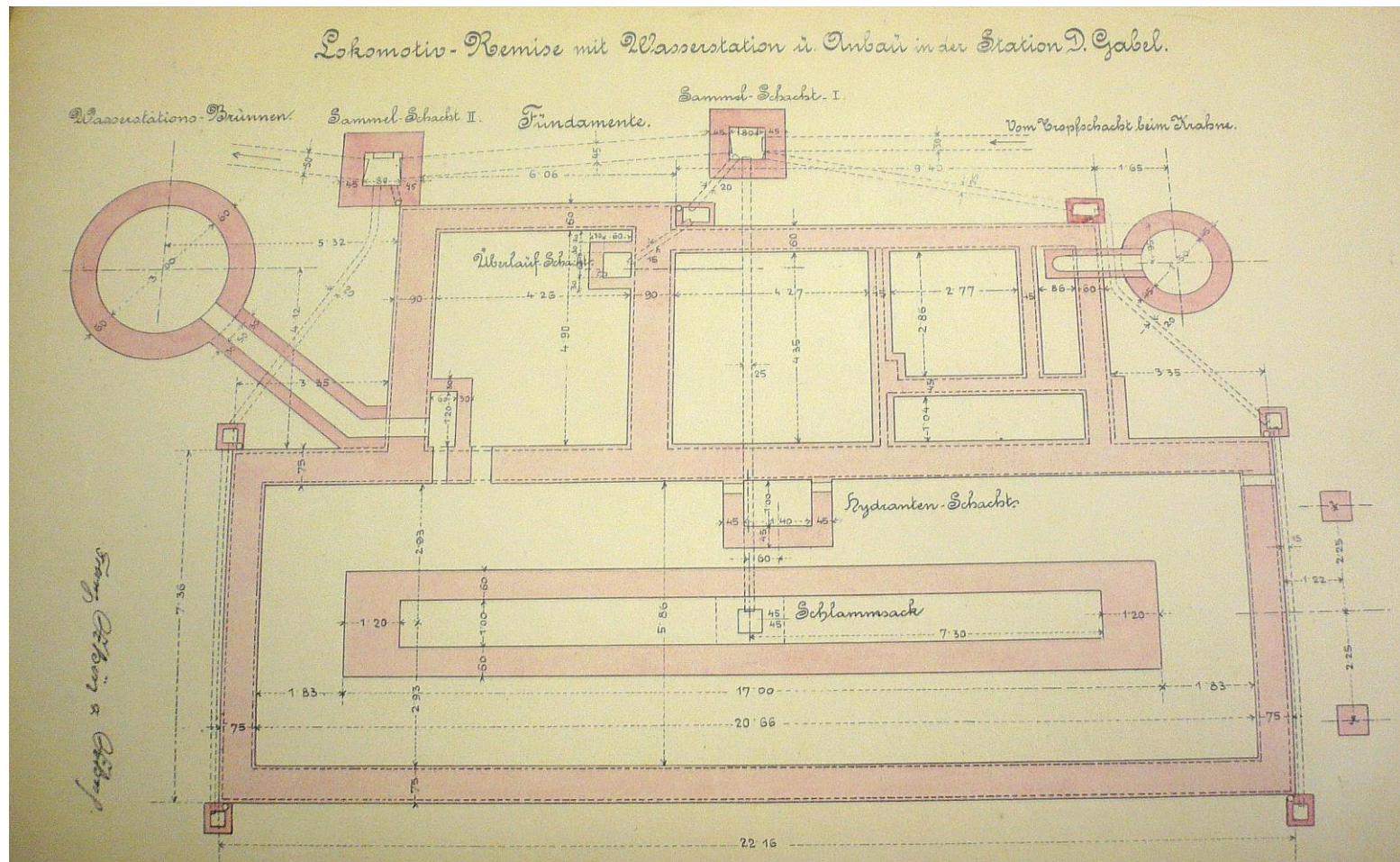
Příloha č. 68: Stavební plány remízy BNB v Jablonném v Podještědí z roku 1905

A1 – Nákres jablonské remízy¹



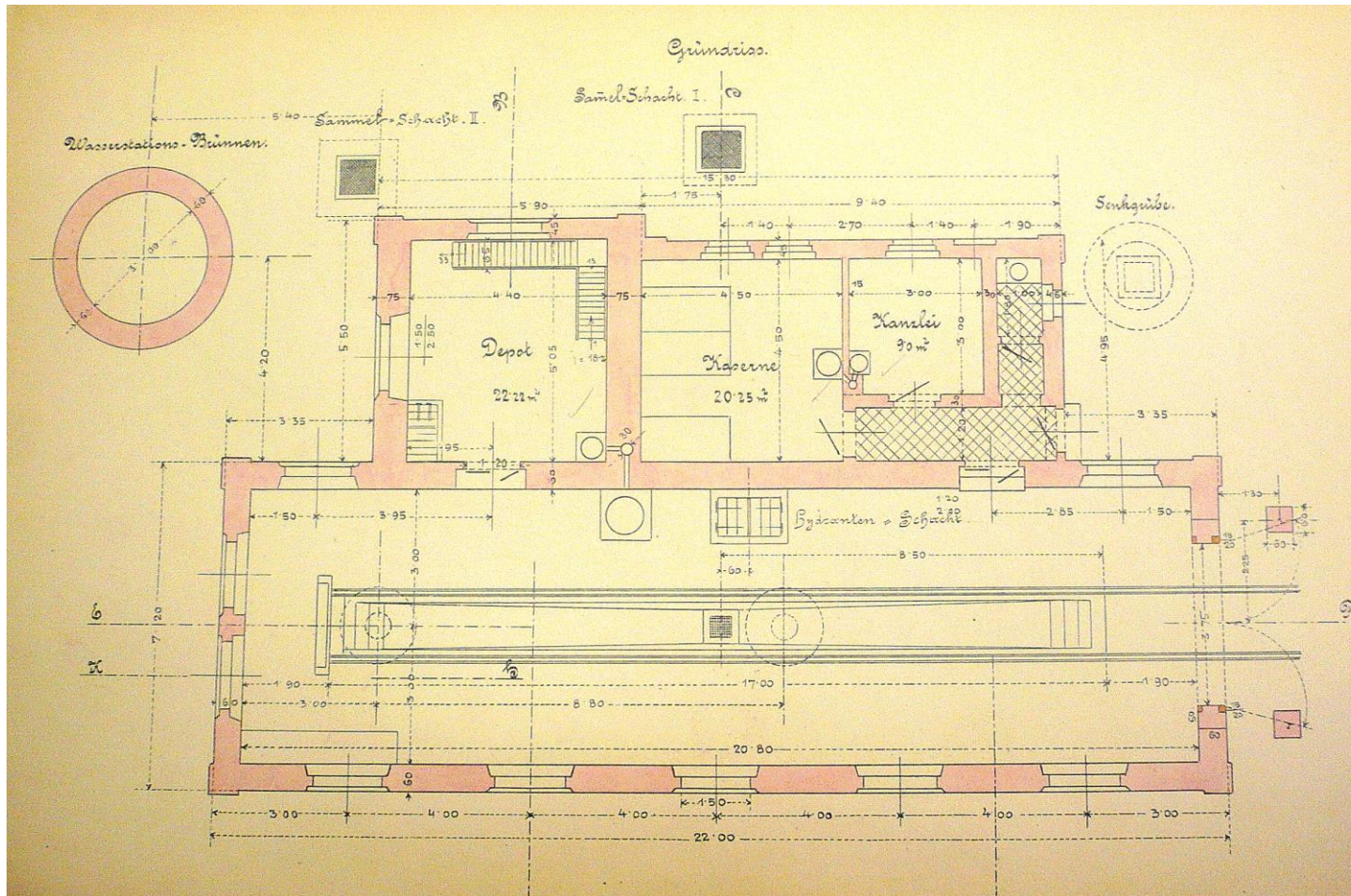
¹ Archiv Českých drah a. s., Praha-Libeň, fond Sběrka stavebních dokumentů Ředitelství státních drah Hradec Králové, in. č. 1316, zn. LVI-47b, k. 493, Stanice Jablonné v Podještědí, 1901–1929.

B1 – Půdorys základů jablonské remízy²



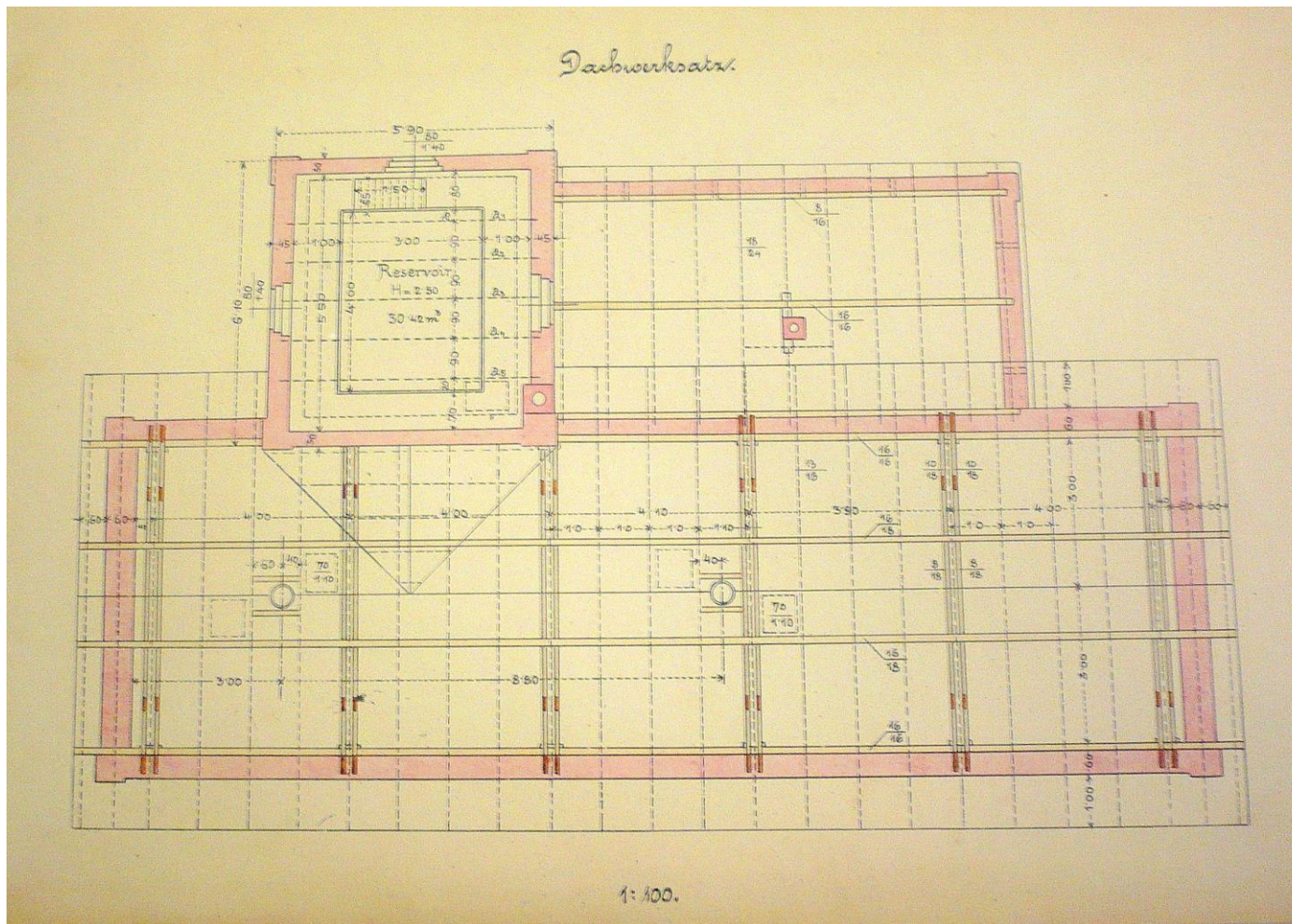
² Archiv Českých drah a. s., Praha-Libeň, fond Sběrka stavebních dokumentů Ředitelství státních drah Hradec Králové, in. č. 1316, zn. LVI-47b, k. 493, Stanice Jablonné v Podještědí, 1901–1929.

B2 – Půdorys přízemí jablonské remízy³



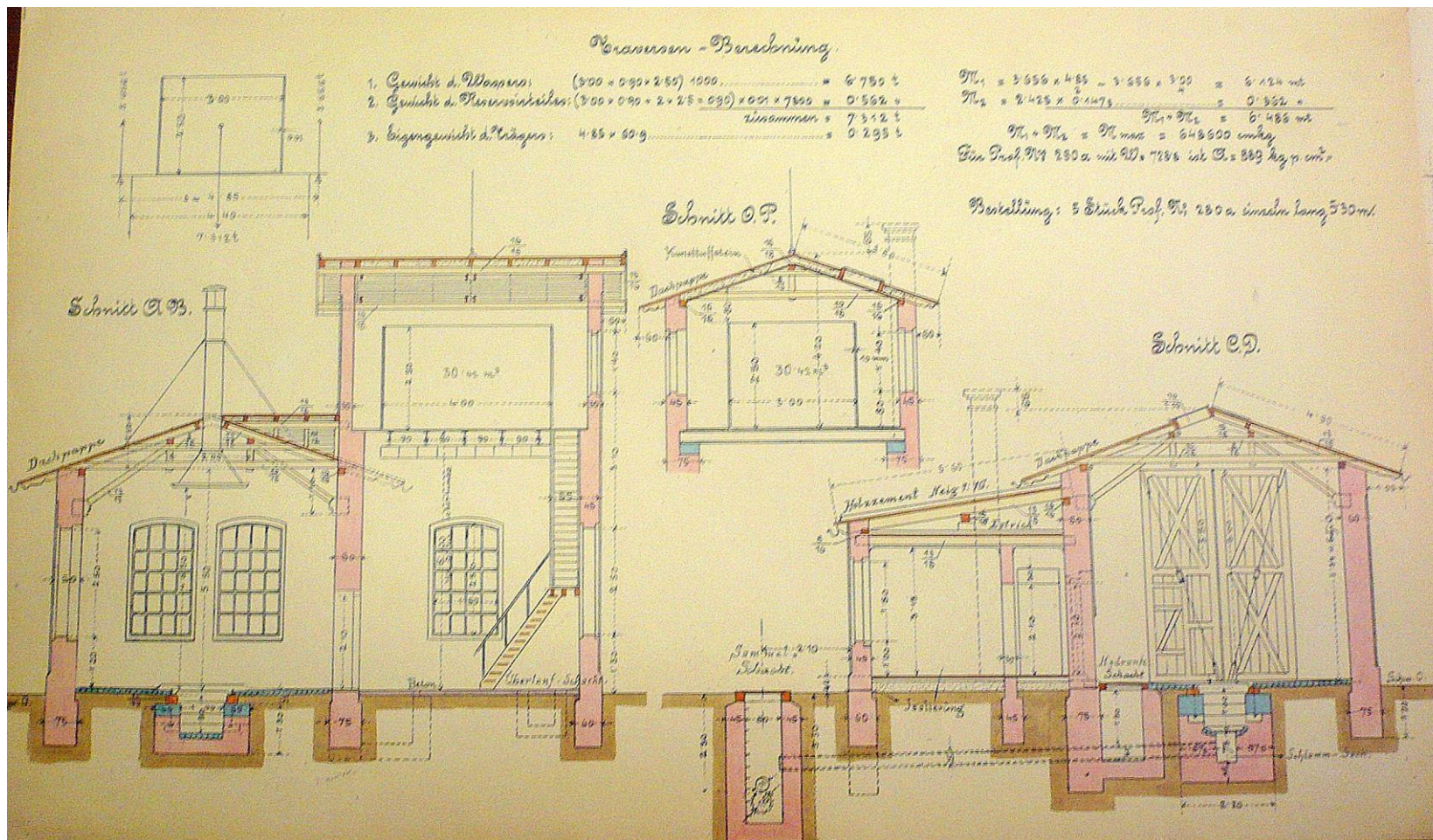
³ Archiv Českých drah a. s., Praha-Libeň, fond Sběrka stavebních dokumentů Ředitelství státních drah Hradec Králové, in. č. 1316, zn. LVI-47b, k. 493, Stanice Jablonec v Podještědí, 1901–1929.

B3 – Půdorys prvního patra jablonské remízy⁴



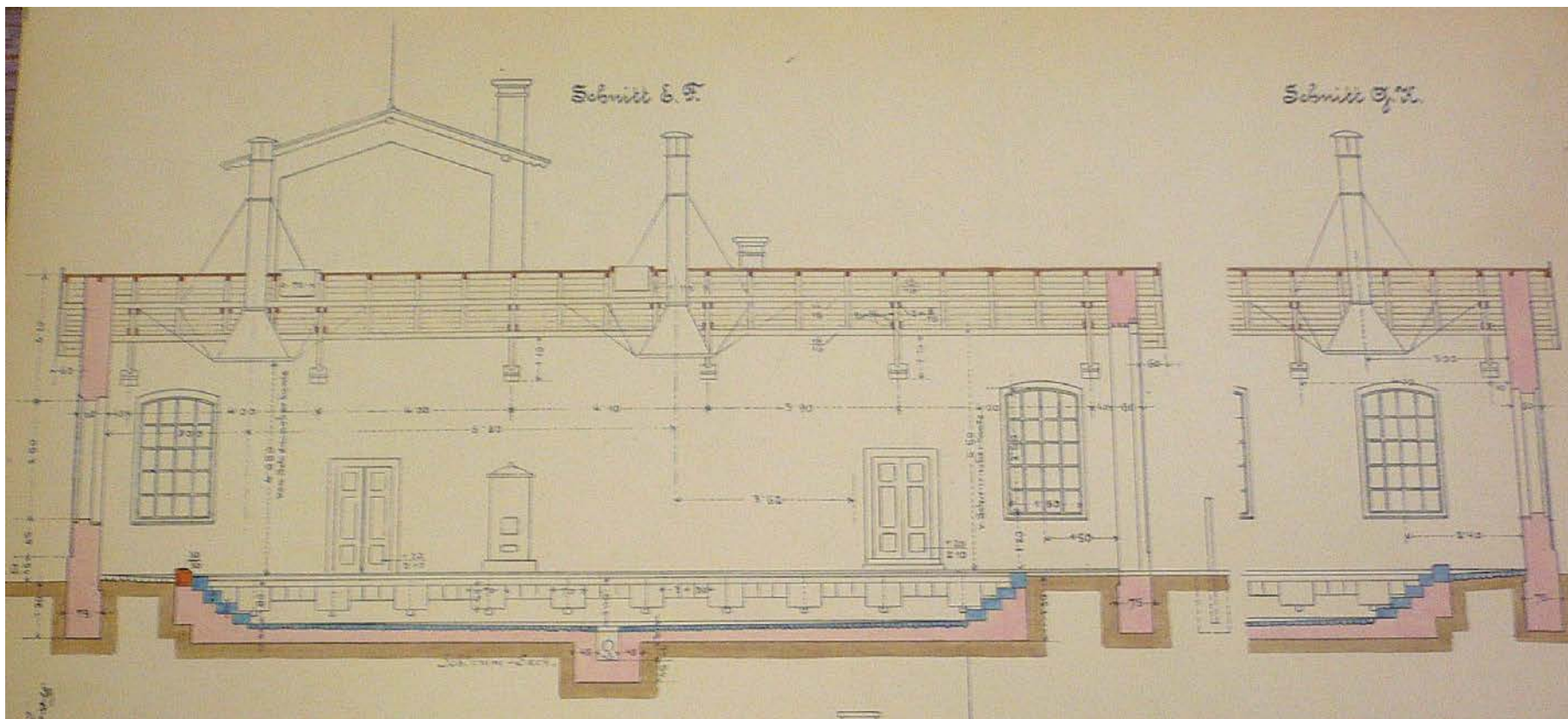
⁴ Archiv Českých drah a. s., Praha-Libeň, fond Sběrka stavebních dokumentů Ředitelství státních drah Hradec Králové, in. č. 1316, zn. LVI-47b, k. 493, Stanice Jablonné v Podještědí, 1901–1929.

B4 – Bokorisy jablonské remízy ze západu a východu⁵



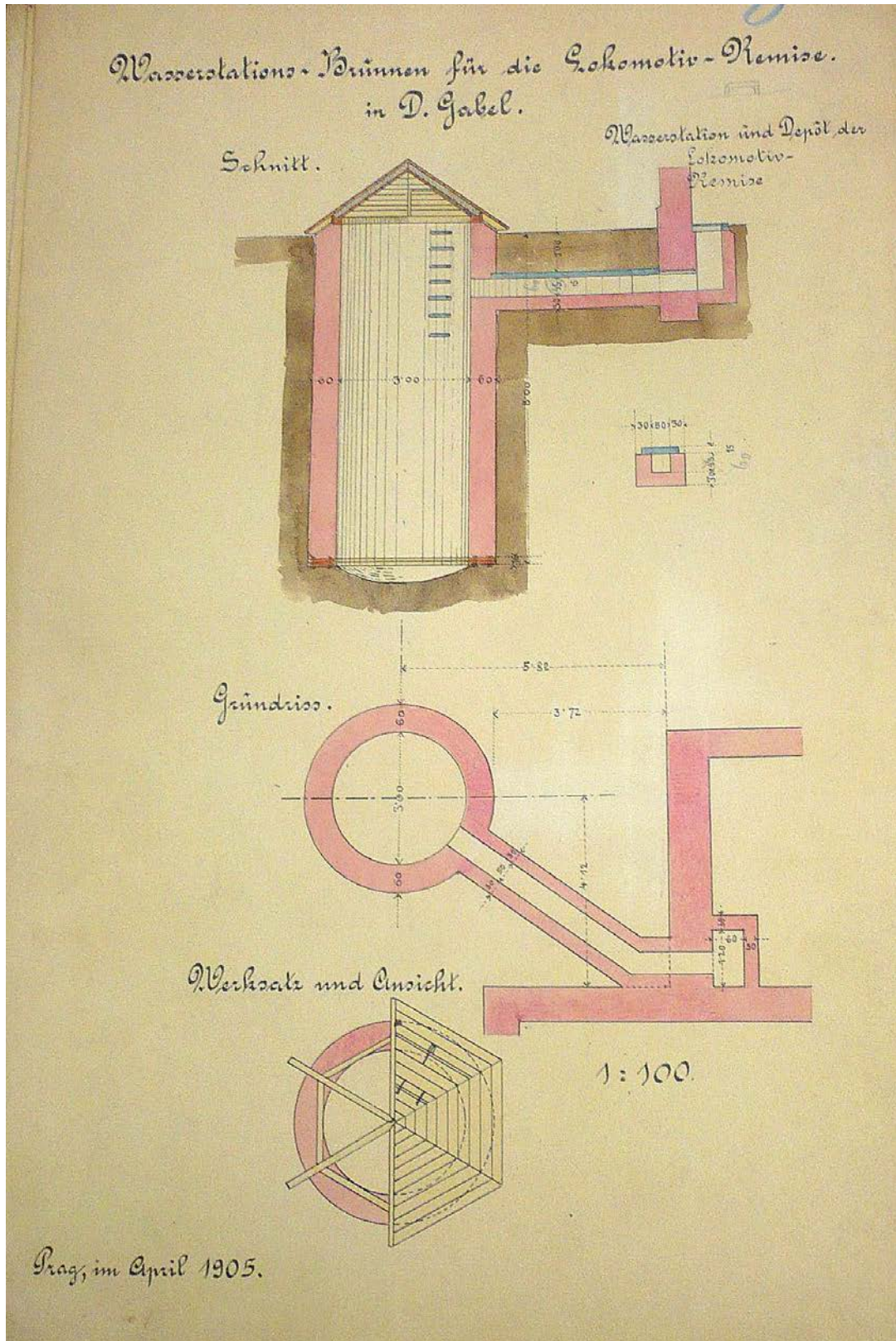
⁵ Archiv Českých drah a. s., Praha-Libeň, fond Sběrka stavebních dokumentů Ředitelství státních drah Hradec Králové, in. č. 1316, zn. LVI-47b, k. 493, Stanice Jablonné v Podještědí, 1901–1929.

B5 – Bokorysy jablonské remízy z jihu⁶



⁶ Archiv Českých drah a. s., Praha-Libeň, fond Sběrka stavebních dokumentů Ředitelství státních drah Hradec Králové, in. č. 1316, zn. LVI-47b, k. 493, Stanice Jablonné v Podještědí, 1901–1929.

B6 – Náčres studny u jablonské remízy¹



¹ Archiv Českých drah a. s., Praha-Libeň, fond Sběrka stavebních dokumentů Ředitelství státních drah Hradec Králové, in. č. 1316, zn. LVI-47b, k. 493, Stanice Jablonné v Podještědí, 1901–1929.

Příloha č. 69: Soubor fotografií současného stavu svorsko-jablonské trati

A1 – Příjímací budova ve Svoru postavená roku 1924 (pohled od kolejiště)¹



¹ Rucz, Jan: Příjímací budova, [fotografie], Svor, 2015.

A2 – Příjímací budova ve Svoru postavená roku 1924 (pohled z ulice)²



² Rucz, Jan: Příjímací budova, [fotografie], Svor, 2014.

A3 – Místo, kde dříve stálo svorské skladiště (pohled z ulice)³



³ Rucz, Jan: Skladiště, [fotografie], Svor, 2015.

A4 – Podezdívka bývalého přecladiště ve Svoru postavené roku 1915 (pohled z kolejiště)⁴



⁴ Rucz, Jan: Překladiště, [fotografie], Svor, 2015.

A5 – Podpůrná zeď ve stráni za přecladištěm z roku 1915 (pohled od kolejiště)⁵



⁵ Rucz, Jan: Podpůrná zeď, [fotografie], Svor, 2015.

A6 – Pohled na svorské nádraží z tratě do Cvikova⁶



⁶ Rucz, Jan: Svorské nádraží, [fotografie], Svor, 2015.

A7 – Pohled na kolejiště svorského nádraží (vpravo trať přes Českou Lípu do Bakova nad Jizerou, vlevo pozůstatek trati na Cvikov)⁷



⁷ Rucz, Jan: Svorské nádraží, [fotografie], Svor, 2015.

A8 – Zachované železniční těleso v obci Svor směrem na Cvikov (pohled zpět ke svorskému nádraží)⁸



⁸ Rucz, Jan: Svorské odstaviště, [fotografie], Svor, 2015.

A9 – Železniční přejezd ve Svoru (pohled od svorského nádraží směrem ke Cvikovu)⁹



⁹ Rucz, Jan: Přejezd ve Svoru, [fotografie], Svor, 2015.

B1 – Příjímací budova ve Cvikově postavená roku 1886 (pohled z ulice)¹⁰



¹⁰ Rucz, Jan: Příjímací budova, [fotografie], Cvikov, 2014.

B2 – Příjímací budova ve Cvikově postavená roku 1886 (pohled od Svoru)¹¹



¹¹ Rucz, Jan: Příjímací budova, [fotografie], Cvikov, 2014.

B3 – Upravené překladiště na nádraží ve Cvikově (pohled od přijímací budovy)¹²



¹² Rucz, Jan: Cvikovské nádraží, [fotografie], Cvikov, 2014.

B4 – Klenutý mostek za cvikovským nádražím směrem k Lindavě (pohled od Cvikova)¹³



¹³ Rucz, Jan: Klenutý mostek, [fotografie], Cvikov, 2013.

C1 – Nádraží v Lindavě (pohled od Cvikova)¹⁴



¹⁴ Rucz, Jan: Lindavské nádraží, [fotografie], Lindava, 2013.

C2 – Překladiště v Lindavě postavené roku 1905 (pohled z kolejiště)¹⁵



¹⁵ Rucz, Jan: Lindavské překladiště, [fotografie], Lindava, 2013.

C3 – Příjímací budova v Lindavě postavená roku 1904 s upravenou nástavbou (pohled z kolejiště)¹⁶



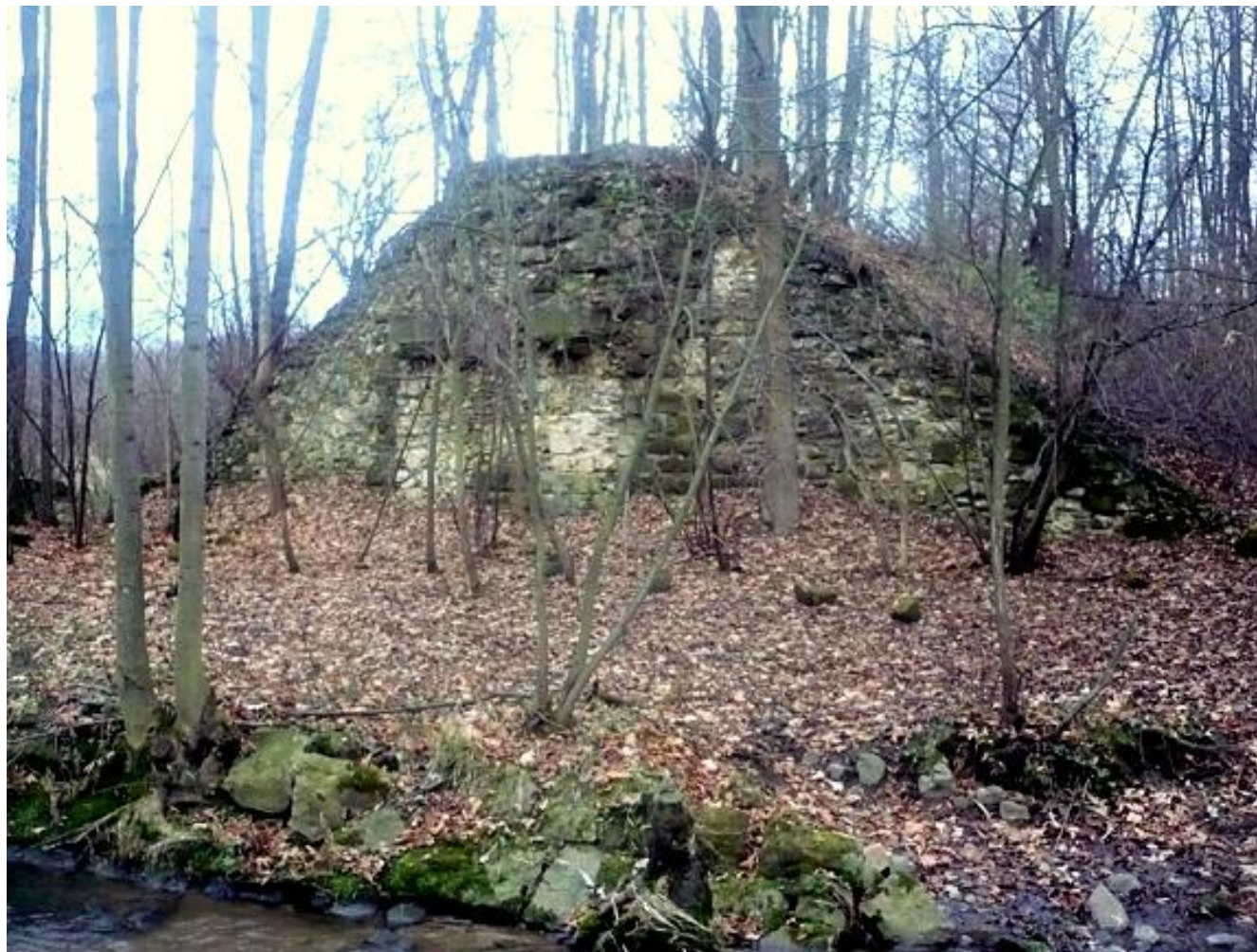
¹⁶ Rucz, Jan: Příjímací budova, [fotografie], Lindava, 2013.

C4 – Klenutý mostek jako součást lindavské mostní soustavy z roku 1905 (pohled z jihu)¹⁷



¹⁷ Rucz, Jan: Klenutý mostek, [fotografie], Lindava, 2013.

C5 – Zbytky příhradového mostu, součásti lindavské mostní soustavy z roku 1905 (pohled od lindavského nádraží)¹⁸



¹⁸ Rucz, Jan: Most, [fotografie], Lindava, 2013.

C6 – Kilometrovník z počátku 20. století v lese mezi Lindavou a Kunraticemi u Cvikova¹⁹



¹⁹ Rucz, Jan: Kilometrovník, [fotografie], Lindava, 2013.

D1 – Lesní úsek mezi Lindavou a Kunraticemi u Cvikova (pohled od Lindavy)²⁰



²⁰ Rucz, Jan: Drážní těleso, [fotografie], Kunratice u Cvikova, 2013.

D2 – Deskový propustek v lesním úseku mezi Lindavou a Kunraticemi u Cvikova²¹



²¹ Rucz, Jan: Deskový propustek, [fotografie], Kunratice u Cvikova, 2013.

D3 – Překladiště na kunratickém nádraží z roku 1905 (pohled od cesty)²²



²² Rucz, Jan: Překladiště, [fotografie], Kunratice u Cvikova, 2013.

D4 – Příjímací budova v Kunraticích u Cvikova (pohled od cesty)²³



²³ Rucz, Jan: Příjímací budova, [fotografie], Kunratice u Cvikova, 2013.

D5 – Boční pohled na přijímací budovu v Kunraticích u Cvikova (pohled od přecladiště)²⁴



²⁴ Rucz, Jan: Přijímací budova, [fotografie], Kunratice u Cvikova, 2013.

D6 – Příjímací budova v Kunraticích u Cvikova (pohled od cesty)²⁵



²⁵ Rucz, Jan: Příjímací budova, [fotografie], Kunratice u Cvikova, 2013.

D7 – Bývalá čekárna v přijímací budově v Kunraticích u Cvikova (pohled ze vstupu od kolejiště)²⁶



²⁶ Rucz, Jan: Přijímací budova, [fotografie], Kunratice u Cvikova, 2013.

D8 – Pohled do bývalé nádražní restaurace v přijímací budově v Kunraticích u Cvikova (pohled z hlavního vchodu z ulice)²⁷



²⁷ Rucz, Jan: Přijímací budova, [fotografie], Kunratice u Cvikova, 2013.

D9 – Schodiště v přijímací budově v Kunraticích u Cvikova (pohled z hlavního vchodu od cesty)²⁸



²⁸ Rucz, Jan: Přijímací budova, [fotografie], Kunratice u Cvikova, 2013.

D10 – Pohled na bývalé kolejiště před přijímací budovou v Kunraticích u Cvikova (pohled směrem k Lindavě)²⁹



²⁹ Rucz, Jan: Přijímací budova, [fotografie], Kunratice u Cvikova, 2013.

D11 – Místo jediného přejezdu na svorsko-jablonské dráze chráněného závorami (pohled od kunratického nádraží)³⁰



³⁰ Rucz, Jan: Přejezd, [fotografie], Kunratice u Cvikova, 2013.

D12 – Místo velkého příhradového mostu v Kunraticích u Cvikova (pohled směrem ke kunratickému nádraží)³¹



³¹ Rucz, Jan: Most, [fotografie], Kunratice u Cvikova, 2013.

D13 – Podpůrná zeď budovaná pod bývalým statkem v Kunraticích u Cvikova (pohled z drážního tělesa)³²



³² Rucz, Jan: Podpůrná zeď, [fotografie], Kunratice u Cvikova, 2013.

D14 – Místo říšského přejezdu u Kunratic u Cvikova, za nímž byly prováděny drenáže (pohled směrem k Jablonnému v Podještědí)³³



³³ Rucz, Jan: Přejezd, [fotografie], Kunratice u Cvikova, 2013.

D15 – Klenutý propustek mezi dvěma přejezdy říšské silnice za Kunraticemi u Cvikova³⁴



³⁴ Rucz, Jan: Klenutý propustek u pily, [fotografie], Kunratice u Cvikova, 2013.

D16 – Místo říšského přejezdu u Kunratic u Cvikova, za nímž bylo nutné strhnout sklepy (pohled směrem k Jablonnému v Podještědí)³⁵



³⁵ Rucz, Jan: Přejezd u pily, [fotografie], Kunratice u Cvikova, 2013.

D17 – Lesní úsek mezi Kunraticemi u Cvikova a Heřmanicemi v Podještědí (pohled směrem od Kunratic u Cvikova)³⁶



³⁶ Rucz, Jan: Lesní úsek za pilou, [fotografie], Kunratice u Cvikova, 2013.

E1 – Místo říšského přejezdu v Heřmanicích v Podještědí (pohled směrem k Jablonnému v Podještědí)³⁷



³⁷ Rucz, Jan: Přejezd u Kunratických Domků, [fotografie], Heřmanice v Podještědí, 2013.

E2 – Místo železniční zastávky v Heřmanicích v Podještědí (vlevo pod jírovci dříve nástupiště, vpravo dříve trať – pohled směrem k Jablonnému v Podještědí)³⁸



³⁸ Rucz, Jan: Zastávka, [fotografie], Heřmanice v Podještědí, 2013.

E3 – Klenutý propustek u heřmanické zastávky³⁹



³⁹ Rucz, Jan: Klenutý propustek, [fotografie], Heřmanice v Podještědí, 2013.

E4 – Drážní těleso v Heřmanicích v Podještědí (pohled od Jablonného v Podještědí směrem k heřmanické zastávce)⁴⁰



⁴⁰ Rucz, Jan: Drážní těleso, [fotografie], Heřmanice v Podještědí, 2013.

F1 – Zbytky po mostu u rybníku Valcha⁴¹



⁴¹ Rucz, Jan: Most u Valchy, [fotografie], Velký Valtinov, 2013.

F2 – Zbytky po mostu u rybníku Valcha⁴²



⁴² Rucz, Jan: Most u Valchy, [fotografie], Velký Valtinov, 2013.

F3 – Zářez v terénu pro drážní těleso mezi rybníkem Valcha a Jablonným v Podještědí (pohled směrem k rybníku)⁴³



⁴³ Rucz, Jan: Drážní těleso, [fotografie], Velký Valtinov, 2013.

F4 – Potrubní propustek u přejezdu říšské silnice v Jablonném v Podještědí⁴⁴



⁴⁴ Rucz, Jan: Potrubní propustek na hranicích Heřmanic v Podještědí a Jablonného v Podještědí, [fotografie], Heřmanice v Podještědí, 2013.

G1 – Přejezd říšské silnice v Jablonném v Podještědí (pohled směrem k jablonskému nádraží)⁴⁵



⁴⁵ Rucz, Jan: Přejezd říšské silnice, [fotografie], Jablonné v Podještědí, 2013.

G2 – Pozůstatek drážního tělesa mezi přejezdy před jablonským nádražím⁴⁶



⁴⁶ Rucz, Jan: Drážní těleso, [fotografie], Jablonné v Podještědí, 2013.

G3 – Přejezd okresní silnice v Jablonném v Podještědí (pohled směrem k jablonskému nádraží)⁴⁷



⁴⁷ Rucz, Jan: Přejezd okresní silnice, [fotografie], Jablonné v Podještědí, 2013.

G4 – Přejezd okresní silnice v Jablonném v Podještědí, detail (pohled směrem k jablonskému nádraží)⁴⁸



⁴⁸ Rucz, Jan: Přejezd okresní silnice, [fotografie], Jablonné v Podještědí, 2013.

G5 – Místo odbočení dráhy do Svoru u jablonského nádraží (vlevo podél zábradlí)⁴⁹



⁴⁹ Rucz, Jan: Drážní těleso, [fotografie], Jablonné v Podještědí, 2013.

G6 – Jablonské nádraží, vlevo odbočka na část náležící dříve společnosti BNB (pohled od Svoru)⁵⁰



⁵⁰ Rucz, Jan: Nádraží, [fotografie], Jablonné v Podještědí, 2013.

G7 – Jablonské nádraží, kusá kolej vedoucí do remízy náležící dříve společnosti BNB (pohled od remízy)⁵¹



⁵¹ Rucz, Jan: Nádraží, [fotografie], Jablonné v Podještědí, 2015.

G8 – Jablonské nádraží, kusá kolej vedoucí do remízy náležící dříve společnosti BNB (pohled k remíze)⁵²



⁵² Rucz, Jan: Nádraží, [fotografie], Jablonné v Podještědí, 2015.

G9 – Jablonské nádraží, remíza náležící dříve společnosti BNB (pohled z kolejiště)⁵³



⁵³ Rucz, Jan: Nádraží, [fotografie], Jablonné v Podještědí, 2015.

G10 – Překladiště na jablonském nádraží náležící dříve ATE⁵⁴



⁵⁴ Rucz, Jan: Nádraží, [fotografie], Jablonné v Podještědí, 2013.

G11 – Příjímací budova v Jablonném v Podještědí ATE (první dvě nástupiště patřila ATE a hliněné mezi 3. a 4. kolejí společnosti BNB)⁵⁵



⁵⁵ Rucz, Jan: Nádraží, [fotografie], Jablonné v Podještědí, 2015.