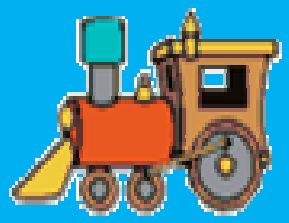


Česká severní dráha

Úvodem

Od samého počátku 60. let 19. století , v období tzv. zakladatelské horečky, byla řada vznikajících železničních společností, usilujících o výstavbu železnic na severu Čech, finančně, personálně, dodavatelsky, provozně i tarifně navzájem svázána. Tak tomu bylo i v případě Turnovsko-kralupské dráhy (TKPE) a České Severní dráhy (Böhmische Nordbahn-BNB). V nich byl vůdčím koncesionářem severočeský aristokrat, majitel mnichovohradišťského panství a velkorysý podnikatel v oblasti železářství, lesnictví a zemědělství Arnošt Frant hr. Waldstein-Wartenberg. Zájem stavět železnice na severu Čech měly ovšem i jiné společnosti, např. známá Buštěhradská (BEB), Ústecko-teplická (ATE) a Rakouská severozápadní (ÖNWB). V koncesionářském soupeření nakonec zvítězila Česká severní dráha, i když to bylo v období po prohrané válce s Pruskem (1866) a na počátku hospodářské krize v 70. letech 19. století. I za těchto ztížených podmínek obdržela BNB koncesi ke stavbě a provozování nových tratí v prostoru mezi Českou Lípou a Děčínem. Páteřní tratí se v tomto prostoru měla stát dráha odbočující z TKPE v Bakově n. Jizerou a spojující Podmokly s Rumburkem, Varnsdorfem , Českou Lípou a se saskými drahami. Stavba „nordbánky“, jak byla familiárně mezi stavbaři a ajzboňáky dráha nazývána, byla zahájena v tzv. nouzovém režimu (obdobně jako později Rakovnicko-protivínská dráha po katastrofální povodni v r. 1872) a pracovalo na ní přes deset tisíc dělníků z osvědčených stavebních firem Lanna a Schebek. Započalo se stavět v Bakově, aniž byly oficiálně schváleny stavební plány . Z Bakova do České Lípy se začalo jezdit v listopadu 1867, úseky Česká Lípa-Jedlová a Podmokly-Rumburk byly hotovy v lednu 1869, úsek Benešov nad Ploučnicí-Česká Lípa pak v červenci 1872. Na dalších odbočkách z páteřní trasy BNB ve šluknovském výběžku se začalo jezdit až r. 1902. Česká Severní dráha má na některých úsecích v Lužických horách téměř horský charakter a z umělých staveb je pozoruhodný zejména viadukt ve Vilémově u Šluknova. Ani tato dráha se však nevyhnula postátnění , které ji postihlo roku 1908, tak jako některé jiné dráhy v Čechách. J. Z. leden 2012

První hlavní páteřní větev severní České dráhy

bakov nad Jizerou - jedlová

Nádraží v Bakově nad Jizerou před sedmdesáti lety

Skromná nádražní budova ve stanici Okna. Staniční zabezpečovací zařízení bylo již v 60. letech minulého století rekonstruováno a osazena světelná návěstidla

Nádražní budova v Bělé p. Bezdězem nijak krásu zdejšího kraje nepotvrzuje

Nádražní budova ve stanici Bezděz je vstupní branou na 5 km vzdálený hrad Bezděz

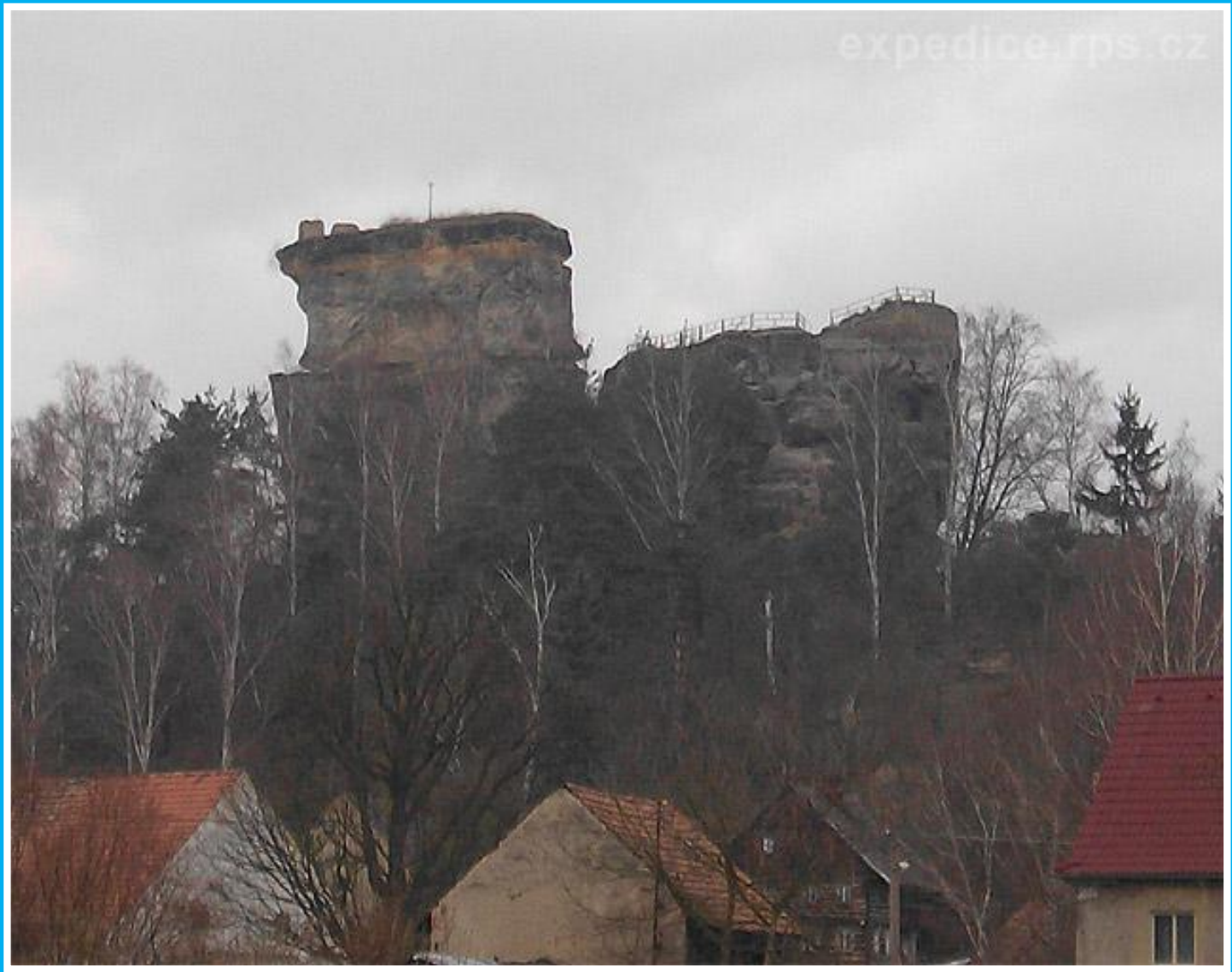
Vzhled nádražní budovy v Doksech již odpovídá zvýšenému turistickému a rekreačnímu ruchu v okolí Máchova jezera. Vystoupili jsme z motoráčku a jdem se svlažit do jezera

Turistická sezóna na „Mácháči“ ještě pořádně nazačala, voda je studená, a tak se raději vydáme po břehu do Starých Splavů

Na zastávce ve Starých Splavech nastupujeme do vlaku a jedem dál

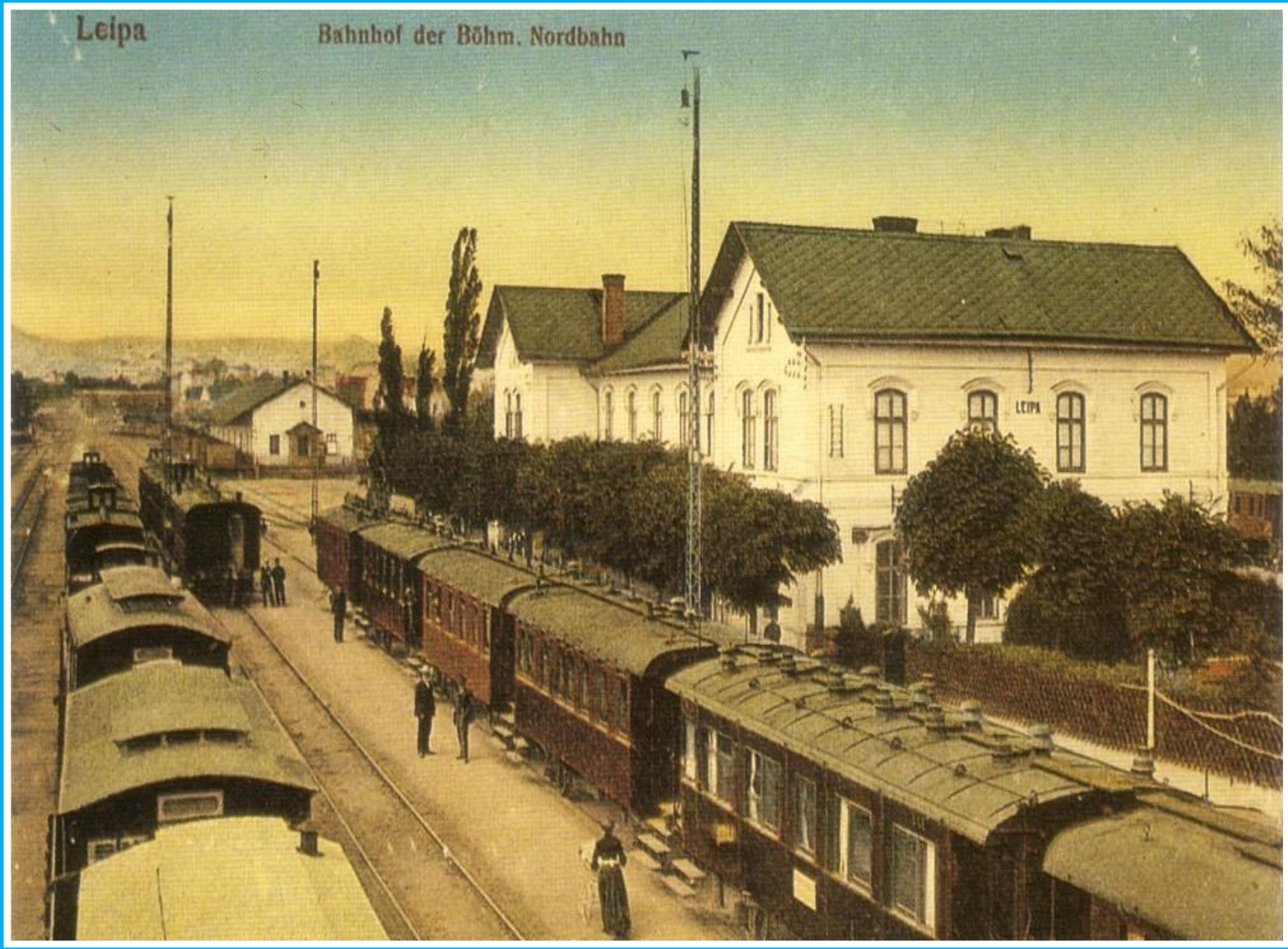
© VLAK-SITE (http://vlak.wz.cz/fotogalerie_nb.html)

Nádražní budova v Jestřebí nic moc, ale stojí za to, navštívit místní ...



... skalní hrad stejného jména, z nějž je nádherný výhled do kraje

Stanice Srní u České Lípy byla v 70. letech minulého století rekonstruována v rámci rozsáhlé stavby „Sklářské písky“ , tj. vybudování objezdu České Lípy a zřízení výhybny Žižníkov na trati Česká lípa-Liberec

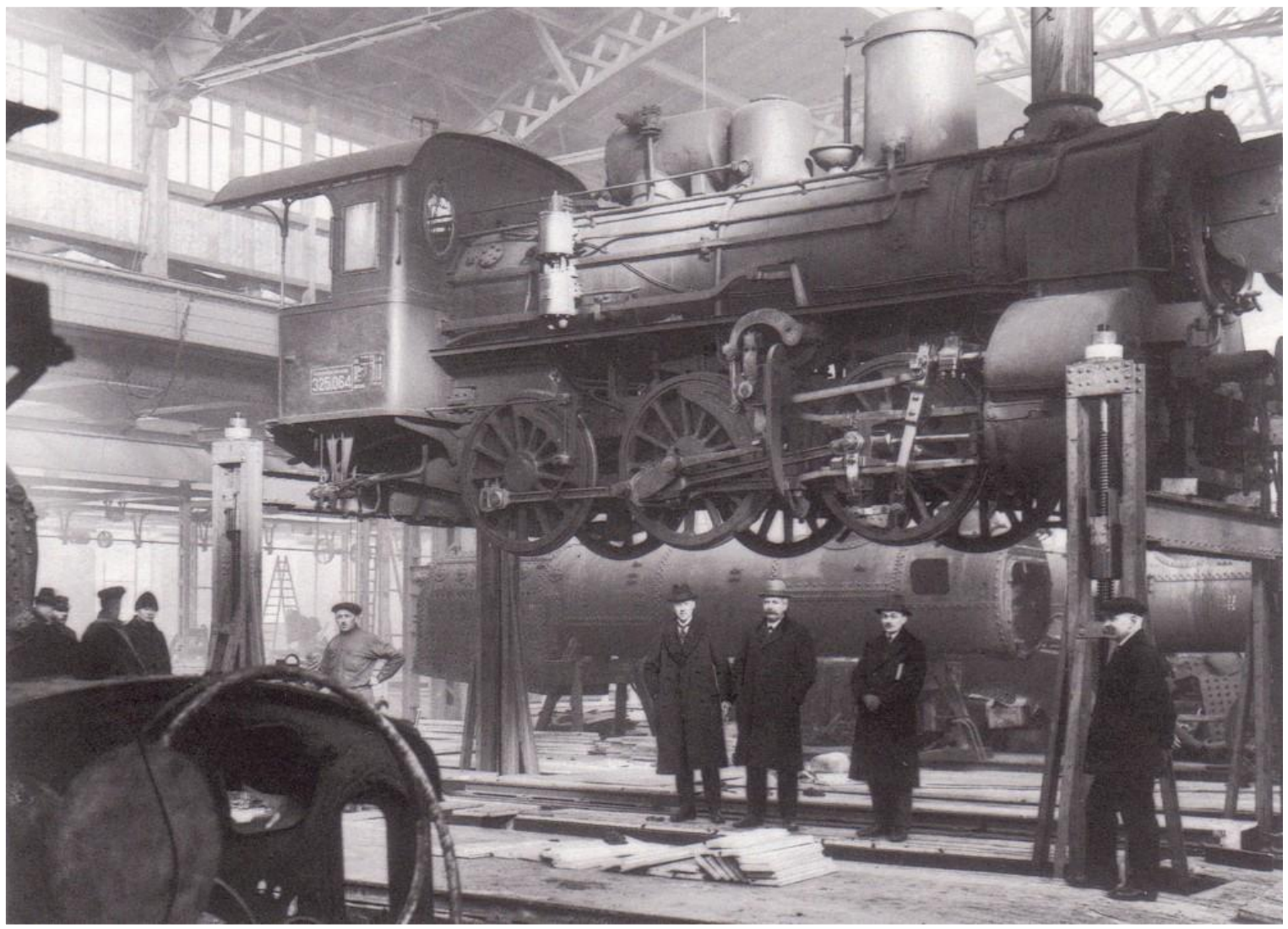


Nádraží v České Lípě před 100 lety. Sem dospěla 14. 11. 1867 Česká Severní dráha z Bakova

Po zaústění tratě z Liberce v r. 1883 se stala
Česká Lípa stanicí s ostrovním nástupištěm

Stejný pohled na liberecké nástupiště v České Lípě ve 30. letech minulého století

Nádražní budova v České Lípě hl. nádraží včera, dnes a zítra



... že nevíte kde to je? Inu v českolipských železničních dílnách před 100 lety. Dílny byly založeny r. 1871 a od r. 1910 se tady opravovaly železniční vagony. Od 70. let minulého století zde probíhal vývoj a výroba kolejových brzd pro všechna spádoviště v síti ČSD

Co to je a kde to j e? Inu zádržná kolejová brzda na spádovišti zrušeného seř. nádraží v Praze - Vršovicích, výrobek to býv. ŽOS Česká Lípa. V tomto závodě probíhal od 70. let minulého století vývoj kolejových brzd. Starší pracovníci SZT si jistě připomenou jména Samšiňák, Dolejší a Švadlenka, kteří se na tomto vývoji po několik let podíleli

V r. 1992 byly ŽOS v České Lípě zrušeny a převedeny na s.r.o. DOSKA. Kolejové brzdy včetně příslušenství zůstaly nadále nosným programem nové firmy a vyváží se i do zahraničí

V této části českolipského podniku DOSKA s.r.o. se vyrábí kolejové brzdy a příslušenství

Nádražní budova ve Skalici u České Lípy

Opravená nádražní budova v Novém Boru, kdysi sklářském centru severních Čech

Po stoupání dráhy do Lužických hor se ocitáme ve Svoru. Budova je spíš podobná horskému hotelu

Zatímco na Českolipsku prší, tady v Jedlové (545 m.n.m.) už padá sníh.
Až sem dospěla 16. ledna 1869 Česká Severní dráha z České Lípy.

Po dvou kilometrech pěší chůze dojdeme svěží ze žel. stanice Jedlová až na vrchol kopce Jedlová, odkud je krásný výhled na Lužické hory. Po občerstvení v přilehlé turistické chatě sejdeme pěšky nebo sjedeme lanovkou do Jiřetína pod Jedlovou

V dalším pokračování se podíváme na druhou hlavní větev BNB

Dovětek : V úseku Bakov n.Jiz.-Česká Lípa bylo v rámci optimalizace trati instalováno elektronické traťové stavědlo ESA33,

do něhož jsou připojena SZZ všech mezilehlých žst. Mezistaniční úseky jsou zabezpečeny jednak AH 88 s klasickými k.o., jednak typem AH-ESA-04 s počítači náprav, integrovaného do ESA 33. Řídící pracoviště je umístěno v České Lípě hlavní n.

Druhá hlavní páteřní větev České severní dráhy

podmokly - Rumburk

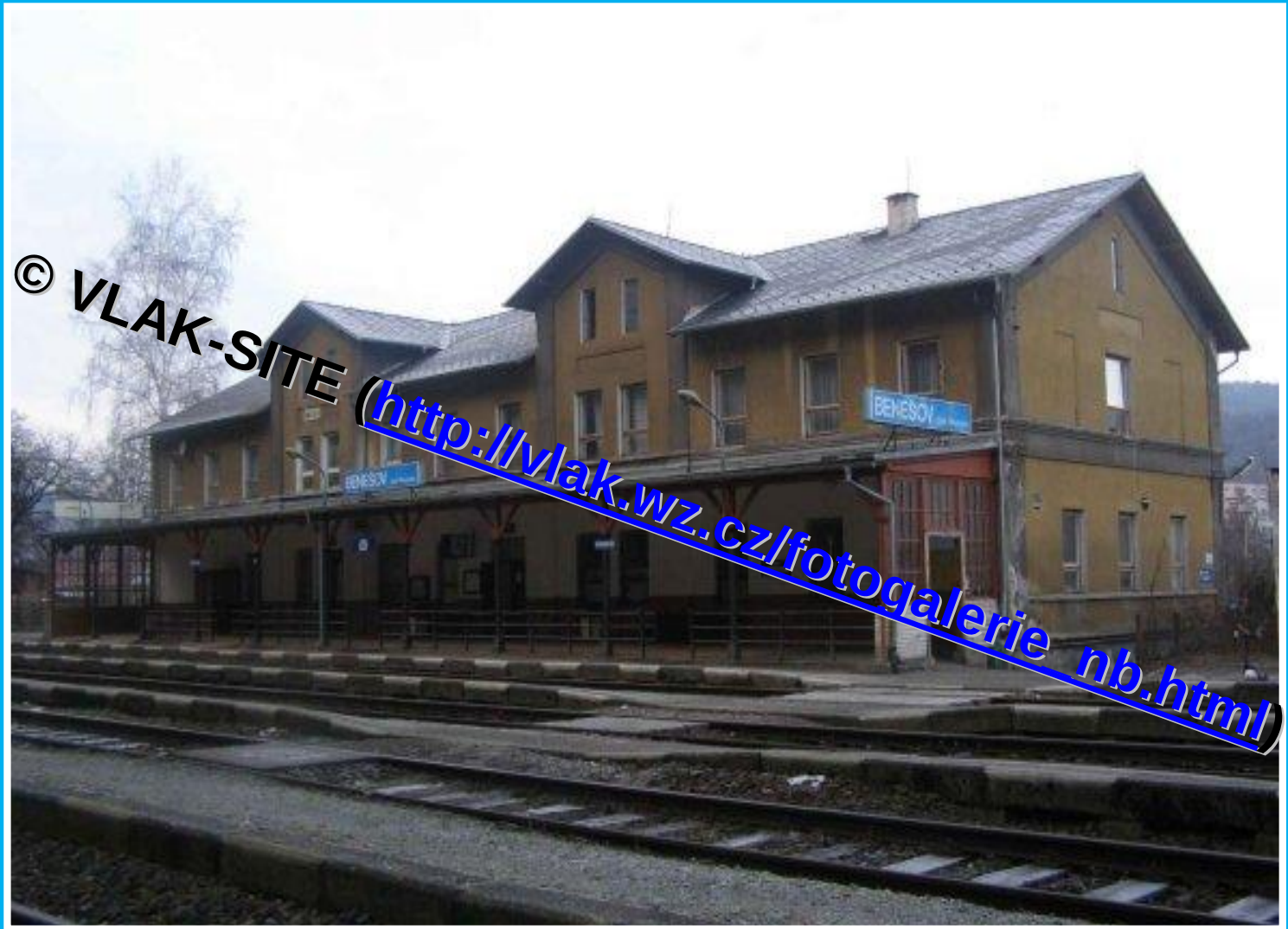
Nádražní budova Severní státní dráhy Praha – Drážďany v Podmoklech (dnes Děčín hl. nádr.), odkud vycházela druhá hlavní trasa České severní dráhy do Rumburku

Než vjedeme na most přes Labe, míjíme býv. stavědlo 15, kde bylo až do 80. let minulého století v provozu čtyřřadové elektrodynamické stavědlo Siemens. Dnes je na stavědle muzejní expozice SZT

Na děčínském železničním mostě přes Labe byla původně použita tzv. Schifkornova mostní konstrukce, později pro možnost zřícení nahrazena železnou příhradovou konstrukcí

Nádražní budova stanice Děčín východ byla postavena až roku 1874, kdy byl do Děčína po levém břehu Labe zprovozněn poslední úsek Rakouské Severozápadní dráhy z Ústí-Střekova do Děčína

Po výjezdu z Děčína východ překračuje Česká Severní dráha řeku Ploučnici



Nádražní budova ve stanici Benešov n.Ploučnicí. Ze stanice odbočuje trať do České Lípy, která je třetí hlavním ramenem BNB. Bude o ní ještě řeč v dalším dílu našeho putování po BNB

Za stanicí v Benešově n. Ploučnicí překračuje trať po příhradovém mostě s horním obloukem řeku Ploučnici a ubíhá k České Kamenici

© VLAK-SITE (http://vlak.wz.cz/fotogalerie_nb.html)

Kdysi malástanice, potom zastávka nákladiště, dnes jen zastávka

Naše krátké zastavení ve stanici Česká Kamenice. Nádraží je vstupní branou do hezkého městečka a zvlášť půvabné okolní krajiny z mnoha výhledy ze skalnatých výšin a hradů

Trať z České Kamenice k Jedlové probíhá půvabným údolím říčky Kamenice, kterou překračuje mnoha můstky a propustky

Stanice Mlýny - pěkná nádražní budova v pěkné krajině, potřebovala by nový kabát

Původní tříobloukový kamenný propustek u Kytlice
s nevhodnou betonovou nástavbou v horní části

V železniční stanici Jedlová se setkaly dvě hlavní větve České Severní dráhy
(pohled na českolipské zhlaví – vpravo českolipská, vlevo děčínská větev)

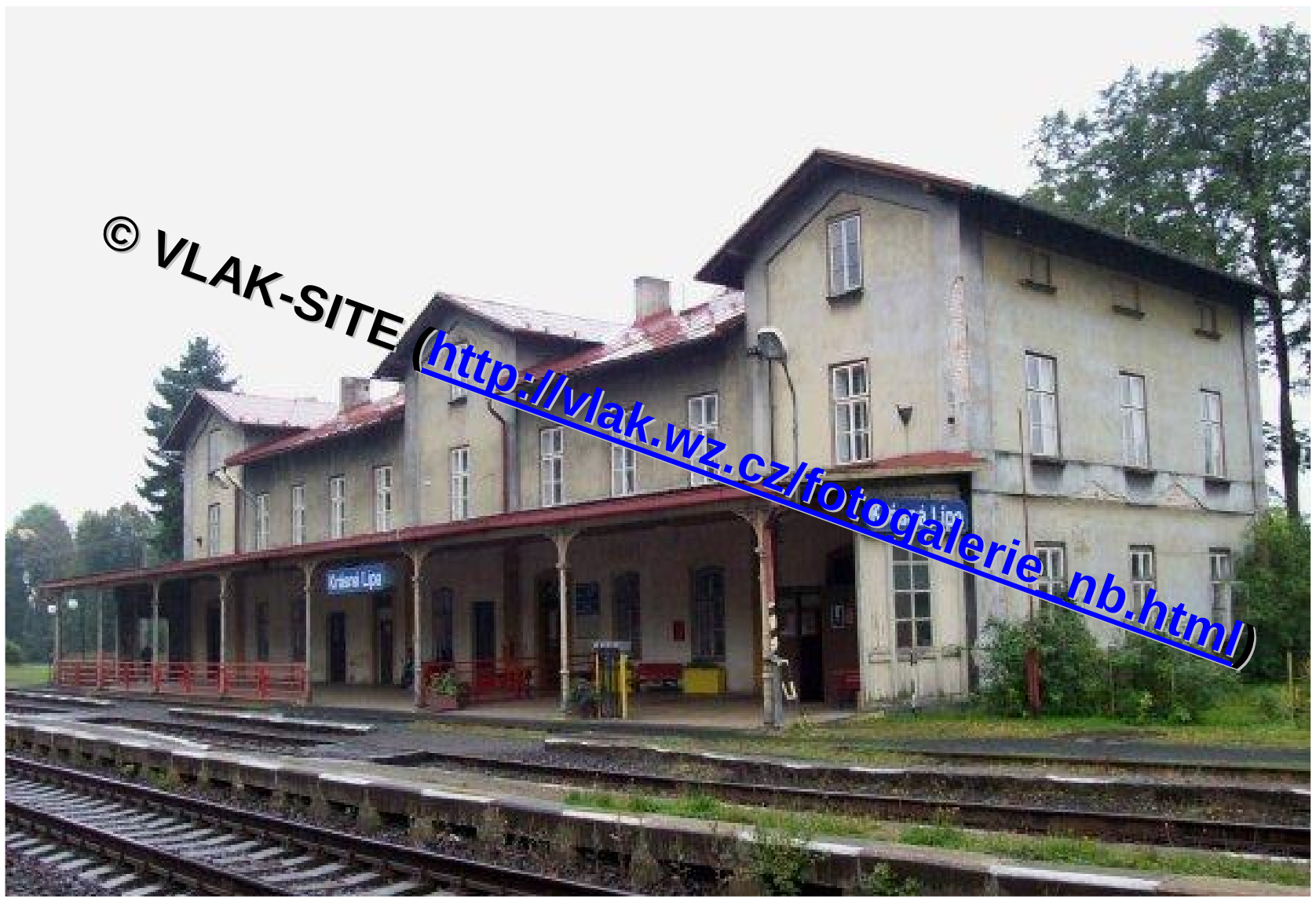
© VLAK-SITE (http://vlak.wz.cz/fotogalerie_nb.html)

A jsme opět v zasněžené Jedlové, kam obě hlavní větve BNB dospěly již v lednu 1869 a pokračujeme dál směrem na Rumburk

Nádražní budova v Chřibské. V obci bývalo školící a výcvikové středisko Severozápadní dráhy

Nádražní budova v Rybništi v nové hávu. Tady od r. 1869 odbočovala dráha do Varnsdorfu …

… kde rozlehlost nádražní budovy v tomto kdysi lidnatém průmyslovém městě přímo udivuje. Stanice však byla i důležitou přechodovou stanicí do lužické Žitavy. Varnsdorf byl pak se Žitavou spojen železnicí v r. 1871



Každopádně pohledná nádražní budova v Krásné Lípě. Odtud odbočovala lokálka do Panského

© VLAK-SITE (http://vlak.wz.cz/fotogalerie_nb.html)

Sem dospěla 16. ledna 1869 druhá hlavní trasa BNB z Děčína. Rekonstruovaná nádražní budova v Rumburku zasluhuje mimořádnou pozornost, ale také vzpomínku na místní stavědlo č. 1, kde ...

V železniční stanici Rumburk na st. 1 ověřovali v r. 1988 tři železničáři z Prahy funkci zabezpečovacího zařízení TEST C, které bylo jako první v síti ČSD instalováno v této žst. Na snímku dole vysvětluje autor zařízení vousatému signalistovi na stavědle jeho funkci . Třetí postava jen „očumuje“

Z Rumburka si ještě motoráčkem zajedeme do 7 km vzdálené další bývalé přechodové stanice Jiříkov. Hraniční přechod mezi Jiříkovem a sousedním Ebersbachem býval v minulosti důležitým a frekventovaným místem. Dnes je tento přechod pro železniční dopravu uzavřen. Situace v místě je patrna z několika fotografii.

Smutný pohled na zeminou zasypané koleje mezi nádražím v Jiříkově a sousedním Ebersbachu

Nádraží v Ebersbachu očekává příjezd českého vlaku. Dočká se někdy?

Třetí hlavní větev české severní dráhy

Benešov n. Ploučnicí – Česká lípa

Vracíme se do Benešova n. Ploučnicí odkud se začala v r. 1871
stavět třetí hlavní trasa České Severní dráhy do České Lípy

Před Františkovem překračuje trať řeku Ploučnici a noří se do tunelu (d=363 m)

Františkov nad Ploučnicí – kdysi stanice, nyní zastávka

Proč bývalá stanice dostala název Horní Police, když je blízko města Žandova, nevím?

Ale nádražní budova je to pěkná, zcela ve stylu budov BNB

Ze stanice Stružnice také zmizela červená čepice

V českolipské čtvrti Holý vrch se rozdělují dvě větve BNB (na Jedlovou a Benešov n. Ploučnicí) a po kamenných mostech překonávají místní komunikaci. Zadní most je na trati do Benešova

Železniční most přes Ploučnici před vjezdem do českolipského nádraží

Naši jízdu po třetí hlavní větvi BNB z Benešova n. Ploučnicí jsme ukončili v Č. Lípě

Lokálky České severní dráhy v severních Čechách

1. Rumburk-Dol. poustevna
2. Rumburk-Panský-Mikulášovice
3. Krásná lípa-Panský
4. Česká kamenice-Kamenický šenov-Č.Lípa

© VLAK-SITE (http://vlak.wz.cz/fotogalerie_nb.html)

Trať Rumburk-Mikulášovice dol.n. - Dolní Poustevna byla zprovozněna ve třech etapách: z Rumburka do Šluknova v r. 1873, ze Šluknova do Mikulášovic dol . nádráží v r. 1884 a z Mikulášovic do Dolní Poustevny až r. 1904. Na snímku je opravená nádražní budova v Rumburku

Nádražní budova ve Šluknově ve slušivém hávu

© VLAK-SITE (http://vlak.wz.cz/fotogalerie_nb.html)

Jak patrno, útulné nádražíčko ve Velkém Šenově nedaleko Šluknova postrádá červenou čepici

Mikulášovice dolní nádraží v poklidném podzimním odpoledni

Impozantní příhradový most ve Vilémově u Šluknova přes údolí Vilémovského potoka. Byl postaven v l. 1901-1903, je dlouhý 190 m, má 5 polí a nejvyšší výška nad terénem je 34 m. Je vyhlášen kulturní památkou ČR

Nádražní budova v pohraniční stanici Dolní Poustevna byla tehdy pojata skutečně velkoryse a nezadá si tak ani s budovou nějakého ředitelství drah

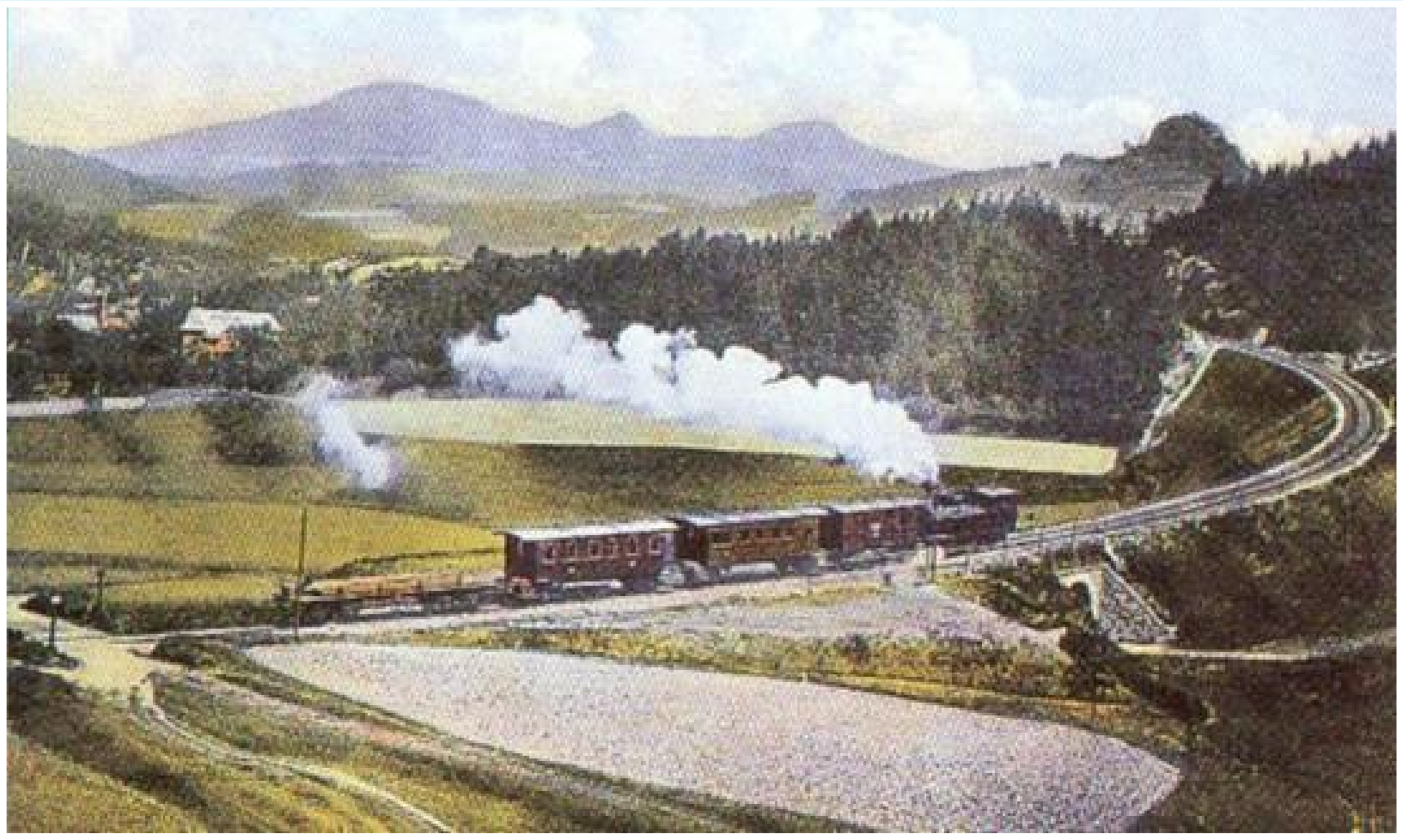
© VLAK-SITE (http://vlak.wz.cz/fotogalerie_nb.html)

Do pohraniční stanice Dolní Poustevna bylo možno se dostat v r. 1902 po kolejích z Rumburka i přes žel. stanici Panský. Do Panského pak byla ve stejném roce zaústěna další větev, a to z Krásné Lípy.

Asi 300 m od nádražní budovy v Dolní Poustevně končí výtažná kolej směřující na ke státní hranici s Německem, která se nachází jen několik desítek metrů za zarážedlem na kraji lesa

Zatímco na naší straně je vše připraveno bývalý přechod otevřít, německá strana neprojevuje o jeho otevření zatím zájem. Přitom ze státní hranice do stanice Sebnitz je to necelých 800 m.

Na druhé straně v saském Sebnitz ji od počátku konkurovala rovněž rozlehlá nádražní budova.
Přes Sebnitz a Bad Schandau to kdysi bylo nejkratší železniční spojení ze šluknovského výběžku do Drážďan



Poslední tratí vybudovanou společností BNB byla lokálka z České Kamenice přes Kamenický Šenov do České Lípy. Trať byla zprovozněna r. 1886 z České Kamenice do Kamenického Šenova, odtud do České Lípy až r. 1903. Na historickém fotu vystupují vlevo Lužické hory s vrchem Jedlová, vpravo před vláčkem je pak vidět Zámecký vrch u České Kamenice. Dnes je úsek trati z Č. Kamenice do K.Šenova zachován, pravidelná doprava je však od roku 1997 zrušena. Trať je občas provozována jako muzejní lokálka společností KŽC. V úseku Kamenický Šenov – Česká Lípa je trať snesena.

Několik historických obrázků z počátků kamenickošenovské lokálky

1. Pohled na Kamenický Šenov s nádražím a sklárnou
2. Stavba kamenného mostku u obce Horní Libchava
3. Úřední pochozí komise před zahájením provozu r.1897
4. Vykolejení osobního vlaku v Kam. Šenově koncem 30. let

Takto smutně vypadá nádraží v Kamenickém Šenově, kam občas přijede z České Kamenice motoráček v rámci nostalgické jízdy pořádané organizací KŽC

To není t a n k o d r o m. Tady do roku 1997 jezdívaly nákladní vlaky se sklářskou surovinou do Kamenického Šenova a zpět do České Lípy se sklářskými výrobky kamenickošenovských skláren

Tady, na nádraží v České Lípě-Střelnici, kdysi končila lokálka z České Kamenice a Kamenického Šenova. Dnes bývalá stanice funguje jako zastávka na trati do Benešova nad Ploučnicí

Nashledanou u jiné dráhy v Čechách se s vámi těší tajemný kopírovač a ořezávač J. Z.

Rozhodně z tohoto zlodějského pojetí se netěší autoři snímků uplatněných ve fotogalerii webu VLAK-SITE (http://vlak.wz.cz/fotogalerie_nb.html), jenž byl částečně vyrabován pro potřeby této prezentace. Autor si byl velice dobře vědom toho, co činí, neb cíleně snímky ořízl o autorský podpis. Na podobných produktech není zájmem se podílet a autorovi nechť se podvratná činnost vrátí...

J. Z. leden 2012