

Vlakem po Lomnicku

Vývoj drah • Pardubicko – Liberecká dráha • Stanice Libštát • Dráha Sudoměř-Skalsko – Stará Paka

Technický pokrok ovlivňuje výrazně život člověka. Mezi vynálezy a konstrukční úspěchy, které změnilы tvář našeho světa a celý způsob života, patří jistě i železnice. Z dnešního pohledu, kdy existuje pro transport osob i nákladu řada alternativ, se nemusí zdát význam železnic tak velký. V 19. století však rychlé a spolehlivé propojení mezi regiony znamenalo nejen rozvoj jednotlivých oblastí, podporu obchodu a zlevnění surovin, ale například i konec hladomorů, které vznikaly při neúrodě v regionu a nemožnosti účinné a rychlé pomoci z jiných lokalit.

Lokomotiva

Je nemožné určit jednoho vynálezce parní lokomotivy. Na konci 18. a začátkem 19. století byla patentována řada vylepšení parního stroje, mnohdy dokonce již mobilního. V Čechách se projížděl parním vozem Josef Božek, který ale pro svou další práci nenašel finanční podporu. Musel tak zastavit vývoj a možná tím přišel o prvenství při nasazení lokomotivy do běžného užívání. To se přisuzuje angličanu George Stephensonovi, který sestrojil lokomotivy od roku 1813. Pro trať z Manchesteru do Liverpoolu se svým bratrem Robertem vyvinul i novou technologii válcování železa pro kolejnice. Stephensonova lokomotiva „The Rocket“ z r. 1829 již splňovala všechny požadavky pro hromadné nasazení do komerčního provozu.

Výhody železnic pro zkvalitnění života byly zřejmé a pokládka kolejí probíhala až neuvěřitelně rychle, a to především v Evropě a Americe. Již r. 1850 Evropou vedlo 23.000 km železnic a za oceánem bylo položeno 15.000 km kolejí. V dalším desetiletí se délka tratí téměř ztrojnásobila a na obou kontinentech bylo již v provozu 105.000 km (v tomto období se staví první dráhy i v Asii, Africe a Austrálii). Překotný rozvoj železnic byl přibrzděn až první světovou válkou (a to již bylo po celé zeměkouli na milion kilometrů drah).

Rakousko – Uhersko

Zpočátku byly na kontinent všechny lokomotivy dováženy z Anglie. Výjimkou nebyly ani stroje pro první dráhy německé a rakouské. Rakousko – Uhersko vyslalo své inženýry do Anglie, kde se měli se stavbou lokomotiv seznámit a vznikající rakouská severní dráha zakoupila od angličanů jeden stroj k testování. Lokomotiva byla pojmenována „Austria“ a zkušební jízdy probíhaly od r. 1837. Již r. 1841 však postavila Severní dráha svoji první lokomotivu (i když ještě pod vedením anglického konzultanta), kterou pojmenovala „Patria“ a která sloužila až do r. 1864. Druhá vzniklá rakouská dráha Vídeňsko – Rábská si obstarala první lokomotivu r. 1838 z Ameriky a i zde byly rakousko-uherský inženýři schopni postavit svoji vlastní lokomotivu r. 1841 (pojmenovali ji „Wien“).



Lokomotivy řady 556 se vyráběly od r. 1951. Na fotografii je poslední vyrobená lokomotiva této řady 556.0510, kterou převzaly ČSD r. 1958. Tyto silné parní lokomotivy se postaraly o mnoho rekordů. Absolutní rekord v délce i hmotnosti vlaku u nás drží jízda vlaku ze dne 20. prosince 1958 z Kojetína do Ostravy. Vlak měl 121 vozů (484 náprav), hmotnost 8272 tun a délku přes 1,8 km. Tento monstrózní vlak daly do pohybu dvě lokomotivy řady 556 (jedna vpředu, jedna na postrku). Foto autor, 2003

Pardubicko – Liberecká dráha

Vliv železnice na rozvoj obchodu byl nepochybný, a tak není divu, že se o zřízení dráhy zasazoval i liberecký průmyslník Johann Liebig, který chtěl propojit již existující skupiny drah v Rakousku – Uhersku. Tomuto záměru odpovídá i název společnosti založené r. 1856 Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn (SNDVB), tedy jihoseveroněmecká spojovací dráha. Brzy se jí začalo přezdívat Pardubicko – Liberecká (určená trasa byla Pardubice – Hradec Králové – Jaroměř – Stará Paka – Železný Brod – Turnov – Liberec – Frýdlant – Zawidow). Zawidow v dnešním Polsku byl do konce II. světové války německým městem a jmenoval se Seidenberg a bylo odtud spojení na další německé dráhy. Liebigův záměr tato dráha zcela naplňovala. Bez nadsázky lze říci, že spojila Reichenberg, tedy Liberec, se zbytkem Evropy.

Pro Lomnicko měl tento záměr velký význam. Na jeho území byla vyprojektována zastávka Bělá u Staré Paky a železniční stanice Libštát. (Vzhledem k terénu nebylo možné vést trať blíže k Lomnici.) V polovině 19. století byl po Lomnici právě Libštát největší průmyslovou obcí a tak logicky padla volba stanice právě na něho. Libštátští zastupitelé se tomu však bránili. Jejich hlavním argumentem byla obava, že v případě války se v obci rozloží vojsko, které budou muset živit a ubytovávat a po jeho odjezdu se starat i o malé „vojáčky“. Stanice tak byla posunuta do Košťálova, jehož starosta Adam Tůma přesvědčil obyvatele o prospěšnosti železnice. Budoucnost mu dala za pravdu. Košťálov se začal rozvíjet (těžba kamene, průmysl) a nabyl většího významu než Libštát. Stanice v Košťálově však byla pojmenována po svém tehdy významnějším sousedu – Libštát. Celá Pardubicko – Liberecká dráha

byla vystavěna v letech 1856 – 1859.

V té době také končí místní formami daleké cesty a omezují svoji živnost na cesty s vyrobeným zbožím na košťálovské nádraží, nebo naopak rozvázejí dovezené zboží prodejčům. Osobní doprava umožnila snadného dosažení Prahy a dalších měst. V návaznosti na zřízení dráhy došlo ke zlevnění zboží, lepšímu odbytu vlastních výrobků a obecně rozvoji regionu.

Nádraží v Košťálově brzy nestačilo provozu a r. 1886 muselo být výrazně rozšířeno. Košťálovští nelibě nesli, že se jejich nádraží jmenuje po sousední obci. Od r. 1904 tedy začaly dlouhotrvající jednání s Rakousko-Uherskými úřady o změně názvu. Do války se však nepodařilo změnu prosadit a po r. 1919, kdy košťálovské zastupitelstvo navázalo na přerušena jednání, loboval proti změně názvu sám předseda vlády K. Kramář. Důvod k tomu měl prostý – byl významným akcionářem LTZ (Libštátské textilní závody). R. 1924 tak ředitelství drah v Hradci Králové změnu názvu zamítlo. Název tak byl změněn až německou správou r. 1939, ale ne tak, jak si v Košťálově přáli. Z Libštátu se název stanice změnil na dvojjazyčný Liebstadt – Libštát.

Dráha Sudoměř-Skalsko – Dolní Bousov – Lomnice - Stará Paka

Poloha Bradlecká Lhoty téměř vylučovala vedení dráhy přes její území. Naše obec sevřená ze třech stran kopci se tak přímo neúčastnila jednání na projektech o místní dráze. Projekty regionálních železnic byly umožněny změnou legislativy koncem 19. století a to když r. 1894 vstoupil v platnost zákon „o drahách nižšího řádu“. Ten umožňoval výstavbu železnic, u kterých byl velký profit nejistý, mimo jiné tím, že



První lokomotiva vyrobená ve Škodových závodech v Plzni v osvobozeném Československu. Dokončena byla 22. prosince 1945 pod číslem 534.0301 Foto autor, 2003

provozovatel byl po dobu 30 let zproštěn povinnosti platit daně, či mohl na stavbu získat dotace ze státních prostředků.

Proto v té době vznikala řada projektů, z nichž mnohé nebyly nikdy realizovány. Mezi nimi byl i návrh dráhy Jičín – Stará Paka se zastávkami Jičín – Sedličky – Těšín – Oujezdec – Klepanda – Žďár - Plouznice – Nová Ves – Brodka – Ústí – Stará Paka, která se k lhoteckému katastru přibližovala ze severovýchodu.

Již na začátku 20. století bylo ale jasné, že v regionu Lomnicka bude realizován projekt

dráhy Sudoměř-Skalsko – Stará Paka. Její úsek Dolní Bousov – Lomnice nad Popelkou překonává převýšení posledních výběžků Ještědsko-kozákovského hřbetu mezi Cidlinou a Plouznicí. Tento úsek a zastávka Kyje je nejbližší Bradlecké Lhotě. Celý úsek z Dolního Bousova do Lomnice byl ještě před zahájením stavby označován jako dopravně nejslabší. Nerespektuje totiž přirozenou spádovost regionu a tedy ani dojíždění za prací a do škol.

Upřesňování projektu, pochůzky po trase, připravování vyvlastnění dotčených pozemků a návrhy požárního zabezpečení objektů v dosahu dráhy probíhalo v letech na přelomu 19. a 20. století. Když se tyto přípravné práce blížily ke konci, přišlo jičínské zastupitelstvo koncem r. 1903 s návrhem, aby projektovaný úsek Lomnice – Libuň byl nahrazen tratí Lomnice – Plouznice – Bradlecká Lhota – Železnice – Valdice a odtud po stávající trati Jičín – Turnov do Libuně. Tento návrh byl zřejmě jediný, ve kterém se počítalo, že by Bradlecká Lhota měla svoji zastávku a vlak by jezdil přímo přes její katastr. Hlavním argumentem pro tuto variantu bylo nejkratší železniční propojení Jičina s Lomnicí, tedy dvou největších měst v okolí. Proti ale hovořilo mnohem více věcí, mezi nimi např. technické problémy (především velké převýšení mezi navrhovanými zastávkami Bradlecká Lhota a Plouznice) a velká rozpracovanost trati mezi Libuní a Lomnicí, kde již bylo téměř vše připraveno pro započetí výkopových prací.

Koncesní listina pro trať Sudoměř-Skalsko – Stará Paka byla vydána 19. února 1904 a ještě do konce měsíce byla ve výběrovém řízení pro stavbu trati v úseku Dolní Bousov – Stará Paka vybrána firma Kohler a syn z Aše. (Výstavba úseku Skalsko – Dolní Bousov byla zadána pražské firmě Kress a Bernard). Celou trať se koncesionáři zavázali odevzdat do dvou let.



Nádražní budova v Lomnici nad Popelkou. Na lomnickém nádraží začaly práce na celé trati slavnostním výkopem 26. května 1904. Foto autor, 2007

Slavnostní zahájení stavby proběhlo v místech budoucího lomnického nádraží 26. května 1904 a neobešlo se bez velké oslavy za hojně účasti lidí z okolí.

Dráha v úseku Skalsko – Dolní Bousov – Sobotka byla dokončena a slavnostní zahájení provozu proběhlo 26. listopadu 1905. Tou dobou již bylo jasné, že zbývající část trati ze Sobotky do Staré Paky nebude dokončena v požadovaném termínu (únor 1906) a sám stavitel, firma Kohler a syn, požádala o odložení kolaudace. Důvodem bylo podcenění geologických podmínek hned na několika budovaných úsecích (Malechovice, Cidlina, Kyje). Výsledkem byla nejen nemožnost splnění termínů, ale i značné prodražení celé stavby.

Při otevření první části trati ze Skalska do Sobotky byl dokončen již i úsek Sobotka – Libošovice, se kterým se počítalo alespoň pro nákladní dopravu. Za Libošovicemi kolem obce Malechovice se navezené náspy při prvním zatížení začaly sesouvat a stavitel musel přizpůsobit technologii výstavby novým poznatkům. Hutnila se tak hlína, měnilo se její složení (mícháním s popelem), zakládaly se opěrné zidky a provádělo se zpevňování žebrovým zděním. Problémy podobného rázu, ale v menším měřítku, se projeví i v okolí zastávky v Hrdoňovicích a dále potom u Cidliny.

Nejproblematičtějším úsekem bylo ale vedení trati přes Kyje. Vlivem odkrývky a stavby náspů zde došlo při jarním tání k rozsáhlému sesuvu půdy. Uvedení trati do stavu schopného kolaudace trvalo celý rok.

V květnu roku 1906 byly prováděny zatěžkávací zkoušky na mostu v Lomnici nad Popelkou a 1. června 1906 po páté hodině odpoledne odjel slavnostně první vlak z Lomnice do Staré Paky, odkud se asi za dvě hodiny vrátil.



Nádraží v Mladějově patřilo určitě k těm rušnějším. Nakládaly se zde speciální sklářské pisky a řadily se zde vlaky s piskem z hrdoňovické vlečky. Foto autor, 2007

Od 1. června 1906 měla tedy Lomnice železniční spojení se světem, dlouho očekávané především místními podnikateli, kterým tak klesli výdaje na nákup surovin i na distribuci výrobků a zlepšila se tak jejich konkurenceschopnost. Koho tento vývoj nepotěšil, byly jistě přepravci, kteří do té doby zprostředkovávali spojení Lomnice s košťálovským nádražím.

Zbýlý úsek Sobotka – Lomnice nad Popelkou byl zprovozněn **24. září 1906**, čímž byla dráha Sudoměř-Skalsko – Stará Paka kompletní.

Z kroniky obce Kyje

Kyjská kronika je psána poměrně stroze a to se týká popisu i tak zásadní věci pro obec, jako je budování železnice. Nalezneme zde o ní jen několik údajů:

Pochůzky a vyměrování v úseku okolo Kyjí probíhalo od r. 1898. Vyvlastnění pozemků je zapsáno v protokole z 2. září 1902. První výkopové práce na Kyjích začaly 17. června 1904 a prováděl je místní baráčník Václav Junek z čp. 23. Těžký terén a nadměrná akumulace vod při tání na jaře r. 1906 způsobily sesunutí náspu pod Menclovým lomem. Muselo následovat nákladné odvodnění včetně vybudování systému kanálů a zpevnění náspu. Nad náspem byla odkryta zemina a provedena drenáž se zásypaním kamenů. Tyto práce pokračovaly i po 26. září 1906, kdy projel přes Kyje první vlak. Nebezpečný úsek však nebyl zkolaudován a pravidelně projíždějící vlaky zde pouštěl pracovník s červeným praporkem. Na zabezpečení trati pracovali dělníci až do května r. 1907, kdy byl úsek dokolaudován.

Stoupání na Kyje

V úseku Cidlina – Kyje je nejvyšší převýšení na celé trati. Maximální stoupání zde dosahuje až 32 promile. Vlaky toto stoupání zdolávaly (podle prvních jízdních řádů) více než deset minut. Dnes mají na tento tříkilometrový úsek minut šest.

V zimě, ale hlavně na podzim, po spadání listů, mívali strojvedoucí problémy s dodržením jízdního řádu. Snad oni sami daly vzniknout mýtu, který se v okolí traduje dodnes, že oficiálně udávaný sklon je ve skutečnosti vyšší a projektanti ho zatajili, aby zde nemusela být vybudována ozubnicová trať.



Stavebně náročný byl úsek kolem Malechovic. V době otevření tratě zde vlaky nestavěly, zastávka byla otevřena až 12. července 1908. Foto autor, 2007

Světla na Plouznici

Rostoucí automobilová doprava na tahu Jičín – Lomnice přiměla místní úřady, aby požádali hradecké ředitelství drah o opatření, která by vedla ke zvýšení bezpečnosti na přejezdu na Plouznici. Dokonce požadovali, aby vlak jezdil po mostě. Mimoúrovňové křížení, které by bylo velmi nákladné, však hradecké ředitelství zamítlo. Tato diskuze se však jistě promítla do rozhodnutí z r. 1939, kdy přejezd na Plouznici byl zabezpečen jedním ze čtyř prvních světelných signalizačních zařízení. Toto návěstí systému „Frýba“ nemělo závory a světla spouštěla projíždějící souprava mechanicky tlakem kola.

Nejvíce „postižená“ obec

Celá dráha byla samozřejmě projektována tak, aby bylo po trase co nejméně zásahů do práv obyvatel a nucených vyvlastnění. Nejhůře v tomto směru dopadla Nová Ves, v jejímž údolí muselo být kvůli železnici zbouráno šest domů, čtyři stodoly a další drobné stavby.

Navíc zde parní lokomotiva projížděla blízko dalších chalup, na kterých musela být realizována protipožární opatření (v Nové Vsi jich bylo celkem 14, což bylo rovněž nejvíce na celé trase). Doškové či šindelové střechy musely být oplechovány a dřevěné stěny omítnuty.

Doprava písku

V nákladní dopravě kromě přepravy řepy do cukrovarů, kamene z lomů či uhlí hrála významnou roli přeprava písků ze Střelče. Nejprve se vagony z malých nákladíšť v jednotlivých zastávkách svázely do Sobotky, kde byly teprve řazeny celé vlaky. Po výstavbě lanovky na hrdoňovické nákladíště byla již tato situace neudržitelná a vyřešena byla výstavbou velké vlečky z libuňského nádraží r. 1943.

Primát nejvýše položené zastávky má na popísanové trati Plouznice, kde koleje vystupují až do nadmořské výšky 530,6 m. Na tuto skutečnost upozorňuje i informační tabule umístěná na plouznické zastávce. Většinu cestujících vystupujících na této zastávce tvořili návštěvníci vrcholku hory Tábor, kteří mířili k poutnímu kostelíku či na rozhlednu. Z Plouznice jim zbývalo překonat „pouze“ posledních 147 výškových metrů.

Zastávka Plouznice. Foto autor, 2007.



Rychlík Krakonoš

Oprava novopackého tunelu v r. 1948 dala vzniknout vlakovému spoji, který jezdil více než půl století. Když se jednalo o trase, po které by se opravovaný tunel objížděl, prosadil přednosta lomnického nádraží Bábel, aby byl odklon rychlíku do Prahy veden právě přes Lomnici. Přímý spoj s Prahou byl lomnickými hojně využíván a tak, když se vlak měl vrátit na původní trať, bylo rozhodnuto, že bude rozdělen na dvě větve (novopackou a lomnickou), které se spojí v Jičíně a do Prahy pojedou jako jedna souprava. Tento vlak, všeobecně označovaný jako „Krakonoš“, byl zrušen 14.12.2002.

Bude pršet?

Před sto lety lidé ve Lhotě věděli, že bude pršet, když slyší zvony z Robous. Dnes jim přicházející déšť předpovídá jasně slyšitelné houkání vlaku před přejezdem na Kyjích. Vlhký vzduch, který dokonale vodí zvuk, nám dává iluzi, že železniční trať vede hned za humny.

Bakováček

Poezie vlaků v nás zůstává i v době, kdy se mnohem častěji dopravujeme jinými způsoby. Kluci si rádi hrají s mašinkami a v každé mužské duši kus té chlapecké zůstává po celý život. Snad proto se v našem kraji rozšířilo pro stroj řady 810, který jezdí na místních tratích skoro až něžně označení Bakováček (podle křížovatky tratí v Bakově nad Jizerou).

Závěrem

Pokud se chcete dozvědět o trati ze Staré Paky do Mladé Boleslavy (dříve do Sudoměře-Skalska) více, určitě si přečtete brožuru pánů Jirásko a Brože - viz prameny 1) - vydanou u příležitosti 100. výročí zahájení provozu. Zde se dočtete o koncesionářích dráhy, nádraží v Lomnici, prvních vlakových soupravách, vývoji tratí, zaústění ve Staré Pace a celou řadu dalších faktů a zajímavostí. Součástí publikace je i celá řada unikátních fotografií z historie a současnosti popisované trati.

-j&vh-

Prameny:

- 1) Karel Jirásko, Kamil Brož; Místní dráha Sudoměř-Skalsko == St. Paka; KIS Lomnice n.P., 2006
- 2) Václav Daranský, články na Internetu: <http://www.postreh.com/phprs/view.php?cisloclanku=2006082401>
<http://www.postreh.com/phprs/view.php?cisloclanku=2006071601>
- 3) Kronika obce Košťálov, díl II.
- 4) Kronika Bradlecké Lhoty, díl I.
- 5) Kronika obce Kyje, díl I.
- 6) <http://www.de.wikipedia.org> heslo SNDVB



Na trase Stará Paka – Mladá Boleslav dnes přepravují cestující vozy řady 810. Foto autor, 2007