

státními drahami (ČSD). Všechny parní lokomotivy společnosti FBB obdržely nové číselné označení – řadu 311.5.

První motorový vůz prověřované řady M 120.3 se na železniční trati objevil v roce 1928. V pravidelném provozu se však vozy objevily až o tři roky později a nesly označení M 244.0. Jelikož vlaky překračovaly povolenou hmotnost trati, byly staženy a na trať se vrátily až roku 1934. Byly to však nové motorové vozy řady M 120.5.

Druhá světová válka ale přinesla ukončení provozu motorových vozů a vrácení parních lokomotiv. Trať byla připojena k Německým říšským drahám. Přímé spojení ale nebylo zavedeno a cestující stále museli přestupovat ve stanici Jindřichovice pod Smrkem. Během války docházelo k opravám tratě a v zastávce Srbská byl dřevěný objekt čekárny nahrazen zděným.

První poválečný vlak projel po trati 12. května 1945, ale jako zkušební vlak. Druhý den dokonce přešel státní hranici a dorazil do první zastávky Pobiedna.

Přeshraniční doprava skončila dne 26. května 1945 a nebyla již nikdy obnovena.



Zdroj: wikipedia.cz

Text: RNDr. Václav Tima

Vydal: Okrašlovací spolek Nové Město pod Smrkem

Rok vydání: 2022

Vydáno s finanční podporou:



www.nmps-os.cz



120.

výročí

zahájení provozu

na železniční trati

FRÝDLANT

-

JINDŘICHOVICE p.S.

Ve druhé polovině 19. století se objevily první snahy podnikatelů frýdlantského výběžku o postavení železniční trati, která by usnadnila propojení jejich firem s okolním světem a rovněž zlepšila jejich zásobování veškerým potřebným materiálem. Tyto snahy zesílily zvláště po zprovoznění železniční trati Liberec – Frýdlant – Zawidów dne 1. července 1875.

Již v březnu 1866 byl vypracován projekt tratě, která by vycházela ze stanice Raspenava a vedla by přes Lužec, Ludvíkov pod Smrkem a Nové Město pod Smrkem až do Jindřichovic pod Smrkem. Zároveň měla trať pokračovat až na pruské území. Její délka měla být 22,015 km.

V roce 1894 vypracoval projektant Ing. Reimherr projekt železniční trati z Frýdlantu do Srbské a dále do Pruska, která by měla délku 20,064 km. Trať měla vést údolím potoka Řasnice.

Dne 10. ledna 1895 byla vydána předběžná koncese pro stavbu železniční tratě údolím potoka Řasnice.

Na jaře 1895 začalo geodetické vyměřování tratě, avšak v květnu téhož roku Ing. Reimherr zpracoval nový projekt stavby. Ten počítal se zastávkou na severním okraji obce Hajniště a stanice v Novém Městě pod Smrkem měla být hlavová a vlaky tu měly jezdit úvratí. Stanice měla být postavena na západním okraji města.

Pro realizaci tratě vzniklo v roce 1897 konsorcium frýdlantského okresního výboru, stavební firmy Hermanna Bachsteina z Berlína a Obchodní a průmyslové banky z Darmstadtu.

Koncesi pro stavbu železniční tratě z Frýdlantu do Jindřichovic a dále do Pruska dne 8. září 1900. Trať měla již současnou podobu, tj. ze stanice Dolní Řasnice vedla do zastávky Hajniště a poté velkým obloukem do stanice Nové Město pod Smrkem. Délka tratě byla 25,466 km. Vlastní stavební práce probíhaly v letech 1900 až 1902.

První vlak vyjel slavnostně na trať z Frýdlantu v sobotu dne 2. srpna 1902. Parní lokomotiva vezla nápis Frohe Fahrt (tj. Radostná jízda).

Vlaky, které na této trati jezdily, byly smíšené, což znamená, že k nákladní soupravě byly připojeny osobní vozy. Vlaky však končily ve stanici Jindřichovice pod Smrkem. Až 1. listopadu 1904 byla otevřena spojovací trať s pruskými drahami. Přímé vlaky přes státní hranici ale nejezdily a cestující tak museli přestupovat v Jindřichovicích pod Smrkem.

Dne 4. března 1903 se uskutečnila přeměna konsorcia na společnost Friedländer Bezirksbahn (FBB) [česky Frýdlantské okresní dráhy] a následující rok vznikla akciová společnost.

FBB pro tuto trať objednala čtyři parní lokomotivy u linecké firmy Krauss:

č. 21 *Rückersdorf* [Horní Řasnice]

č. 22 *Neustadt* [Nové Město p.S.]

č. 23 *Heinersdorf* [Jindřichovice]

č. 24 *Tafelfichte* [Smrk]

FBB provozovala provoz na tratích na Frýdlantsku sama, měla vlastní zaměstnance a devět lokomotiv. Na přelomu let 1924 a 1925 došlo k převzetí tratí Československými