Výpravní budova železniční stanice MIMOŇ

v km 100,536 trati Teplice-Řetenice – Liberec

Když v letech 1897–1900 budovala železniční společnost Ústecko-teplické dráhy Severočeskou transverzální dráhu z Teplic do Liberce, jejíž trasa vede přes Mimoň, bylo v úseku z České Lípy do Mimoně využito již existující lokální trati, postavené roku 1883. V Mimoni tato trať končila na tzv. starém nádraží, přestože byla původně zamýšlena přes Stráž pod Ralskem, Osečnou a Český Dub až do Hodkovic nad Mohelkou.



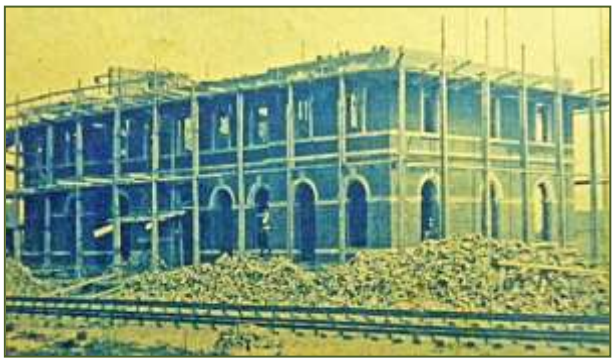


Vlevo původní staré nádraží na snímku před rokem 1918. Vpravo jeho současný stav.

Při stavbě trati do Liberce se na jaře 1898 objevily velmi vážné úvahy zkrátit trasu z České Lípy do Liberce tak, že by ze stávající trati odbočila vlevo již v Zákupech a směřovala přes Nové Zákupy kolem vesnice Kamenice a přes Brniště dále k Jablonnému v Podještědí. Tím by se sice nová železnice téměř o 5 km zkrátila, avšak její trasa by musela zdolávat obtížnější terén a vynechala by město Mimoň, jehož tehdejší hospodářský potenciál byl pro dopravu na nové trati důležitý. Ostatní města ležící na trase s touto kratší variantou, v očekávání levnějších tarifů, souhlasila a mimoňským průmyslníkům i vedení města dalo mnoho práce ovlivnit ministerstvo železnic tak, aby byl původní projekt trati přes Mimoň dodržen.

Mimoňští nejrůznějšími rozbory prokazovali, že mimoňský průmysl a jeho přepravní nároky budou pro budovanou dráhu přínosem. Podnikli mnoho cest do Teplic, kde sídlilo ředitelství Ústecko-teplické dráhy, a do Vídně na ministerstvo. Sepsali řadu petic a intervencí. Při prodeji soukromé lokální trati z České Lípy do Mimoně, jež se měla stát částí nové Teplicko-liberecké železnice, úspěšně lobbovali dokonce i v parlamentu. Prodej lokálky byl na posledním zasedání parlamentu v roce, dne 18. prosince 1898 ve 3 hodiny ráno, bez rozpravy jednomyslně přijat.

Během těchto průtahů ale stavba trati pokračovala dále a mezitím se stalo, že výpravní budova projektovaná původně pro stanici Mimoň byla postavena v Jablonném v Podještědí, v dobré víře ve zkrácenou variantu trati. Když teprve v polovině července 1899 ministerstvo železnic rozhodlo s konečnou platností, že trasa nové dráhy povede přes Mimoň, byla pro mimoňskou stanici dodatečně vyprojektována menší nádražní budova. Dvě stejná nádraží se na trati totiž opakovat nesměla, aby to nekomplikovalo orientaci cestujících, především v noci.





Vlevo stavba výpravní budovy nového nádraží, vpravo nově dostavěné mimoňské nádraží.

Nová trať odbočila v polích 3 km západně před tehdejší stanicí Mimoň (staré nádraží) z trasy původní místní dráhy obloukem vlevo, přibližně na dnešních Slovanech, a zamířila do nově postavené stanice Mimoň. Za stanicí bylo údolíčko s českolipskou silnicí pod návrším Kalvárie přemostěno elegantním viaduktem z čedičových kvádrů. Za ním trať směřuje přes zastávky Pertoltice pod Ralskem a Velký Grunov do další stanice Brniště a přes následující zastávku Velký Valtinov pokračuje do Jablonného v Podještědí. Tam dodnes dobře slouží výpravní budova, která měla původně stát v Mimoni. Provoz na trati do Liberce, a tím i na novém mimoňském nádraží, byl slavnostně zahájen dne 16. září 1900.





Vlevo zahájení provozu 16. září 1900, vpravo železniční stanice a Ralsko v roce 1910.

Hned první rok provozu trati prokázal oprávněnost požadavku, aby trať vedla přes Mimoň, protože mimoňská stanice vykazovala nejvyšší tržby z nákladní i z osobní přepravy a byla tak z nácestných stanic pro dráhu nejvýznamnější. Pouze přestupní stanice uzlové a odbočné (Lovosice, Litoměřice, Česká Lípa a Liberec), kde je pochopitelně intenzivnější pohyb cestujících i zboží, vykazovaly tržby vyšší.

Protože nádraží bylo umístěno v polích, přibližně 700 m západně od města, soustředila se další městská zástavba po roce 1900 směrem k němu. Mimoň se tak postupně rozrostla o zcela novou oblast rodinných domů a vilek se zahradami. Největší stavební rozvoj této nádražní lokality nastal ve dvacátých a třicátých letech 20. století. Domy jsou uspořádány do téměř pravoúhlé sítě deseti ulic. Jsou to dnešní ulice Nádražní, Komenského, Březinova, Vrchlického, Raisova, Jiráskova, Sokolská, Růžová, Podhájek a Nový Domov. Město se jimi přiblížilo ke svému novému nádraží ležícímu na opačném, západním okraji města, než je původní (staré) nádraží, jehož výpravní budova slouží nyní jako obytný dům č. p. 187/I v ulici U Starého nádraží.



Nové mimoňské nádraží (na snímku nahoře zcela vlevo) v roce 1905,
kdy stálo ještě v polích za městem a hřbitovem.
Pohled z kostelní věže západním směrem, uprostřed dnešní Nádražní ulice.
Pole před nádražím byla později zastavěna rodinnými domy.

Nové mimoňské nádraží se tak stalo podnětem pro vznik a výstavbu zcela nové městské části označené jako Mimoň V. Staniční budova obdržela č. p. 2/V, strážní domek „U obory" (dnes Slovany) směrem k České Lípě získal č. p. 1/V. Popisné číslo 3/V bylo přiděleno drážní vodárně za kolejištěm nádraží a č. p. 4/V nese druhý strážní domek u libereckého zhlaví mimoňské stanice před železničním viaduktem.



Původní vzhled staniční budovy Mimoň s vodárnou vpravo, pohled z ulice.

Mimoňské nádraží v nadmořské výšce 305 m je kvalitně stavěná budova z červených, tvrdě pálených neomítaných cihel, které tvoří pohlednou a trvanlivou fasádu. Ve stejném stylu jsou architektonicky ztvárněny výpravní budovy všech železničních stanic a zastávek nového úseku trati z Mimoně do Liberce-Horního Růžodolu vybudovaného prakticky během jednoho roku od léta 1899 do září 1900. Řadí se k nim i zastávka Božíkov vystavěná stylově stejně v době přebudování původní lokální trati Česká Lípa – Mimoň. Po přestavbě na větší dopravní zátěž pak byla trať začleněna do nové transverzální dráhy Teplice – Liberec. Mimoň leží na jejím kilometru 100,536 ve směru staničení trati z Teplic-Řetenic do Liberce.

Z červených cihel vznikly při přestavbě lokálky i nové zastávky Vlčí Důl a Dobranov, která tehdy nahradila zrušenou zastávku Stará Lípa. Dobranovská zastávka je ale od zprovoznění tzv. žizníkovské přeložky trati v úseku z České Lípy do Vlčího Dolu roku 1989 opuštěná a slouží jako obytný dům. Stavební sloh staničních budov z tvrdých neomítaných cihel prosadil u společnosti Ústecko-teplické dráhy její generální ředitel Rosche, který do jejich služeb nastoupil v roce 1897. Předtím byl přednostou studijně technické kanceláře stavebního ředitelství Severní dráhy císaře Ferdinanda, u níž byl podobný styl nádražních budov již zaveden. Technickou novinkou staničních budov na trati z Mimoně do Liberce byly tehdy splachovací záchody a odvětrání čekáren, kuchyní a záchodů ventilačními hadicemi ve zdech.





Vlevo pohlednice z roku 1916, vpravo pohled z Nádražní ulice v období první republiky.

Celá společnost Ústecko-teplická dráha byla zestátněna 1. ledna 1923 a spolu s ní i naše trať Severočeské transverzální teplicko-liberecké dráhy. Kolejiště mimoňské železniční stanice bylo modernizováno v padesátých letech 20. století v souvislosti s prudkým zvýšením přepravní zátěže po vojenské vlečce na letiště v Hradčanech, kam směřovaly těžké vojenské transporty.

Z mimoňské stanice pokračovaly po trase staré lokální trati do km 1,707 a tam odbočovaly po nově postavené, cca 3 km dlouhé, vlečce na vojenské letiště mezi Ploužnicí a Hradčany. Přitom došlo k výměně železničního svršku téměř všech staničních kolejí, které byly budovány jako bezstykové, svařované. Opuštěná vlečka je dnes již zcela bez železničního svršku.

K dalšímu zesílení a modernizaci železničního svršku došlo na jaře 1973 zvláště na druhém, libereckém, zhlaví stanice, kde byl vložením dvou nových obloukových výhybek poněkud zmírněn ostrý levotočivý oblouk kolejí o malém poloměru. V nedávné době získalo mimoňské nádraží dvě zvýšená nástupiště zhotovená ze železobetonových desek konstrukce SUDOP na úložných blocích typu Tischer.





Vlevo nástupiště železniční stanice za 2. světové války jen s německým názvem Niemes. Vpravo podoba nádražní budovy upravené začátkem padesátých let 20. století, foto 2005.

V roce 2007 a 2008 byla opravena staniční výpravní budova, střecha nově pokryta taškami Bramac. Zbourány byly esteticky nevhodné přístavky pocházející z padesátých let. Šlo o kulturní místnost viditelnou z Nádražní ulice a o úschovnu zavazadel se záchody na začátku nástupiště. Nové WC bylo vybudováno uvnitř budovy, jejíž interiér také prošel rekonstrukcí, především elektroinstalace, vodoinstalace a podlahy. Stará dřevěná okna, včetně dveří, byla nahrazena plastovými, jejichž bílé rámy zasklené dvojskly pohledově ladí s nově očištěnou fasádou z červených cihel.

Při opravách nádražní budovy bylo pamatováno i na osoby se sníženou pohyblivostí, bylo jim uzpůsobeno i samostatné WC. Kryté nástupiště, které je nyní bezbariérově přístupné, se dočkalo nového zastřešení a vydláždění zámkovou dlažbou. Investorem rekonstrukce, která stála 13.286.000,- Kč, byly České dráhy a.s. Nově opravená výpravní budova mimoňského nádraží byla otevřena ve čtvrtek 18. září 2008 a stala se důstojným vstupem do města.





Vlevo původní tabulka s označením nadmořské výšky železniční stanice Mimoň byla umístěna na stěně výpravní budovy uprostřed nástupiště, ale zmizela při rekonstrukci budovy v roce 2008. Vpravo pohled z Nádražní ulice na opravenoui budovu v roce 2009.

V mimoňské železniční stanici zastavuje denně 11 párů osobních vlaků, ponejvíce v trase z Liberce do Děčína a zpět a 7 párů rychlíků v relaci Ústí nad Labem – Liberec. V denním čase je to prakticky každou hodinu některý z vlaků. Všechny vlaky jsou vedeny v motorové trakci, trať dosud není elektrizována. To ostatně není ani jediná železniční trať v obvodu současného Libereckého kraje!

Stanice neslouží pouze obyvatelům Mimoně a nejbližšího okolí, ale často jí využívají i výletníci a turisté směřující na horu Ralsko korunovanou zříceninou stejnojmenného hradu, od jehož zdí se naskýtá úchvatný kruhový rozhled. Nastupují a vystupují zde i houbaři, které přitahují zdejší rozlehlé a hluboké, převážně borové, lesy bohaté na houby. Mimoňské nádraží je často výchozím nebo cílovým bodem cykloturistů, které láká rozsáhlá síť cyklostezek a cest na území bývalého vojenského výcvikového prostoru nazvaná „Cykloráj Ralsko". Proto je ve stanici též půjčovna kol, která pro zájemce nabízí zapůjčení pěti pánských kol nebo tří dámských kol, z nichž jedno je opatřeno dětskou sedačkou. S koly je možno zapůjčit i příslušné ochranné cyklistické přilby.

Mimoňské nádraží bývá občas začátkem cest vodních turistů, kteří sjíždějí vodácky neobvyklou řeku Ploučnici. Plavba po ní je nejatraktivnější z Novin pod Ralskem, kde průrvou Ploučnice protéká řeka skalním kaňonem a dvěma tunely v pískovci. Neméně romantická je i plavba meandry Ploučnice mezi Mimoní a Českou Lípou. V tomto lesnatém a močálovitém úseku má Ploučnice pomalý tok a téměř zde připomíná pralesní řeku.

V nádražní budově je umístěna i restaurace Salon, zařízená v kovbojském stylu. Zde je možno v pracovní dny poobědvat, kdy má restaurace otevřeno již od deseti hodin dopoledne. Nejnutnější občerstvení a obvyklé nápoje nabízí restaurace po celou svou otevírací dobu včetně sobot a nedělí. Téměř dvacetiletou tradicí jsou v Salonu čtvrteční podvečerní setkání skupiny amatérských country muzikantů. Na své pravidelné neformální večírky bez vstupného se kromě mimoňských sjíždějí country příznivci také z České Lípy, Dobranova, Zákup, Jablonného v Podještědí, ze Stráže pod Ralskem i ze vzdálenějšího Hrádku nad Nisou. Přibližně jedenkrát za čtvrt roku zde mívá vždy v pátek příležitostná vystoupení hudební skupina „Noční můry" z Jablonného v Podještědí. Nádražní restaurace je od prosince 2015 nekuřácká a přesto do ní rádi chodí i kuřáci, kteří jsou však ohleduplní a kouří venku na lavicích u zastřešených letních stolů před vchodem do restaurace.

My „Mimoňáci" máme své nádraží rádi. Neodmyslitelně patří k naší hezké krajině, zvlněné křivkami pohledných vrchů zdobených četnými romantickými skalami. Nádraží nás spojuje se světem a někdy funguje též jako místo našich neformálních setkávání. Proto, i pro jeho příjemné prostředí, je přihlašujeme do letošního ročníku soutěže „O nejkrásnější nádraží".

V Mimoni 22. června 2016

Ing. Jiří Šťastný



Mimoňské nádraží v km 100,536 trati Teplice-Řetenice – Liberec s Ralskem na obzoru. Pohled ve směru staničení trati z Řetenic do Liberce, foto Josef Váňa, 8. května 2016.

Uprostřed snímku mohutný chráněný exemplář červenolisté variéty buku lesního (fagus silvatica atropurpurea) v parčíku před nádražím.



Výpravní budova mimoňské železniční stanice při pohledu z kolejiště ve směru proti směru staničení trati (k České Lípě), foto Josef Váňa, 13. června 2016.

Za budovou vyčnívají vrcholky smrků pichlavých sivých (picea pungens) v parčíku proti nádražní budově, vpravo lípy malolisté (tilia cordata) před bočním vchodem do nádražní restaurace, vysazené brzy po zprovoznění celého nádraží.



Zastřešené nástupiště železniční stanice Mimoň po rekonstrukci dlažby a střechy, která proběhla v roce 2008. Pohled ve směru staničení trati k Liberci.

Foto Josef Váňa, 13. června 2016.



V roce 2008 zrekonstruované nástupiště mimoňského nádraží při pohledu k České Lípě, tedy proti směru staničení trati.

Foto Josef Váňa, 13. června 2016



Průčelí výpravní budovy mimoňského nádraží z Nádražní ulice ve směru staničení trati od Řetenice k Liberci. V parčíku vpravo chráněný červenolistý buk lesní (fagus sivatica atropurpurea), vlevo lípy malolisté (tilia cordata) před vchodem do nádražní restaurace.

Foto Josef Váňa, 13. června 2016



Mimoňské nádraží zprava z parkoviště v Nádražní ulici, používaného především osobními automobily. Pohled ve směru proti staničení trati (k České Lípě).

Foto Josef Váňa, 13. června 2016



Vestibul mimoňského nádraží s osobní pokladnou, foto Josef Váňa, 13. června 2016.







Vlevo vestibul mimoňského nádraží, vpravo zmodernizované toalety.



Hosté mimoňské nádražní restaurace „Salon" zaujati sledováním televizního přenosu z fotbalového zápasu České republiky se Španělskem na mistrovství Evropy v pondělí 13. června 2016.

Foto Josef Váňa, 13. června 2016.



Dřevěné schody a galerie nad výčepem mimoňské nádražní restaurace „Salon".

Foto Josef Váňa, 15. června 2016.



Nádražní restaurace „Salon" za televizního přenosu fotbalového utkání České republiky se Španělskem na mistrovství Evropy v pondělí 13. června 2016.

Foto Josef Váňa, 13. června 2016.



Schodiště na galerii a galerie nad výčepem mimoňské nádražní restaurace.

Foto Josef Váňa, 15. června 2016.



Dřevěné schody na galerii nad výčepem mimoňské nádražní restaurace „Salon".

Foto Josef Váňa, 15. června 2016.



K dopravě nápojů na galerii nádražní restaurace slouží originální ruční vrátek dimenzovaný pro čtyři půllitrové sklenice piva.

Foto Josef Váňa, 13. června 2016.



Salonek mimoňské nádražní restaurace, v němž lze upořádat menší posezení a oslavy. Po stěnách rozvěšeny zvětšeniny vodáckého průvodce po řece Ploučnici.

Foto Josef Váňa, 13. června 2016.



Dřevěná galerie přímo nad výčepním pultem nádražní restaurace „Salon" v Mimoni.

Foto Josef Váňa, 15. června 2016.



V mimoňské nádražní restauraci je nejen příjemné posezení, ale i příjemný personál.
Foto Josef Váňa, 13. června 2016.



Částečně zastřešené venkovní posezení před nádražní restaurací v Mimoni.
Foto Josef Váňa, 15. června 2016.

Použité zdroje

Adressbuch der Stadt Niemes 1930–1931. Vydalo město Mimoň, tisk Frank, bratří Pösch a spol. CO. Stará Role.

KREJČIŘÍK, Mojmír. **Česká nádraží III. díl, první část.** Litoměřice: Vydavatelství dopravní literatury Ing. Luděk Čada, 2009.

KREJČIŘÍK, Mojmír. **Po stopách našich železnic.** Praha: Nadas, 1991.

Kronika města Mimoň. Rkp., SOA Česká Lípa.

Mimoň v zrcadle staletí. Mimoň: město Mimoň, 2012.

SCHREIER, Pavel. **Zrození železnic v Čechách, na Moravě a ve Slezsku.** Praha 4 – Modřany: Nadatelství BASET, 2004.

ŠINDLAUER, Zdeněk. **Už dlouho nejel žádnej vlak.** Česká Lípa: Vydavatelství END, 1999.

ŠINDLAUER, Zdeněk. **Vlakopis Lužický.** Praha: Dopravní nakladatelství K-Report, 2004.

ŠŤASTNÝ, Jiří. **Vlastní zápisky, prožitky a vzpomínky**. Rkp.

TILLE, Josef. **Geschichte der Stadt Niemes und ihrer nächsten Umgebung**. Niemes: Anton Bienert, 1905.