

Prezentace železniční stanice

DOKSY



do soutěže

„Nejkrásnější nádraží ČR roku 2017“

Železniční stanice DOKSY v km 29,238

trati Bakov nad Jizerou – Rumburk na České severní dráze

Severočeské letovisko Doksy leží při jihozápadním břehu Máchova jezera a jako první město Českolipska získalo železniční spojení již v roce 1867.

Koncesi ke stavbě trati z Bakova nad Jizerou přes Českou Lípou do Rumburku udělilo rakouské ministerstvo obchodu ve Vídni dne 6. října 1865 konsorciu České severní dráhy, které žádalo o povolení předběžných prací již v říjnu 1864. Konsorcium zastupoval majitel panství v Doksech hrabě Arnošt Antonín František de Paula z Valdštejna.

Se stavbou dráhy bylo započato na podzim 1866, ačkoliv projekt byl schválen až v prosinci téhož roku. Devadesát kilometrů dlouhou trať stavěla pražská firma Adalbert Lanna a Johann Schebek, práce řídili inženýři Eduard Staudigl a Jan Muzika, tehdejší významné osobnosti železničního stavitelství. První polovina trati, procházející celkem dosti příznivým terénem Podbezdězí až do České Lípy, byla zprovozněna bez slavnostních oficialit 14. listopadu 1867.

Během stavby byla 31. března 1867 ustanovena společnost České severní dráhy, tehdy pod německým názvem Böhmische Nordbahn (BNB). Kromě trati Bakov nad Jizerou – Rumburk vybudovala a provozovala Česká severní dráha i tratě z Podmokel přes Děčín a Českou Kamenici do Jedlové se spojkou Benešov nad Ploučnicí – Česká Lípa a Rybníště – Varnsdorf. Postupně přibýly další trati Rumburk – Mikulášovice, Rumburk – Jiříkov a již zaniklé tratě Chotětov – Skalsko, Česká Kamenice – Kamenický Šenov a Svor – Jablonné v Podještědí. Předsedou správní rady společnosti se stal hrabě Arnošt Antonín František de Paula z Valdštejna, sídlící na zámku v Doksech. Proto si ve výpravní budově stanice Doksy dal zařídit pro svoji rodinu a své hosty již v roce 1867 hraběcí čekárnu, ojedinělé zařízení železničních stanic na našem území.

Podobné prostory má například pražské hlavní nádraží, kde je císařský salonek, svoji čekárnu v Benešově u Prahy využíval při cestách na Konopiště následník trůnu František Ferdinand d'Este, dvorní čekárnu má i nádraží v Mariánských Lázních. Tyto reprezentační místnosti byly vybudovány především pro členy panovnické rodiny. Stejně jako dnes již zaniklé čekárny na nádražích v Zákupcích a v Ploskovicích, které byly též v majetku císařské rodiny. Představitelům státu sloužily i dochované vládní salonky v Praze na Masarykově nádraží a ve Stochově, který je nejbližší železniční stanicí pro zámek v Lánech, ale ty jsou určeny především prezidentům a jejich doprovodu. Svoji čekárnu měla i hraběcí rodina Kouniců ve stanici Zahrádky u České Lípy, neboť bydleli na nedalekém Novém Zámku, ale tato prostora se nedochovala.

Hraběcí čekárna v Doksech je tak ojedinělým zachovaným unikátem. Stěny čekárny vyzdobil malbami významný pozdně romantický pražský malíř Hugo Ullik (1838– 1881),

který byl též ilustrátorem a scénografem. Na obrazech z let 1868–1869 je namalován zámek v Doksech (vlevo) a Velký rybník, pozdější Máchovo jezero, s vrchy Šroubený a Borný v pozadí (vpravo) při pohledu od vchodu.



*Freska dokského zámku od Huga Ullika
na levé stěně valdštějnské hraběcí čekárny*



*Freska Velkého rybníka s vrchy Šroubený a Borný od Huga Ullika
na pravé stěně valdštějnské hraběcí čekárny*

Oba nástěnné obrazy jezera a dokského zámku byly renovovány v roce 1952 akademickými malíři manžely Teršovými. Malíř Hugo Ullik namaloval též obrazy v bývalé císařské čekárně ve stanici Zákupy-Mimoň, dnešní stanice Srní u České Lípy. Tyto obrazy byly však po roce 1918 zničeny.

Před otevřením první poloviny trati v úseku Bakov nad Jizerou – Česká Lípa pro veřejnost (dne 14. listopadu 1867) ji využil abdikovaný císař Ferdinand V., zvaný Dobrotivý, když se 9. října 1867 vracel ze svého letního sídla na zákupském zámku do Prahy. Kočárem přijel na dnešní železniční stanici Srní u České Lípy. Na nádraží v Srní císaře přivítala a dále doprovázela správní rada České severní dráhy v čele se svým prezidentem, hrabětem Arnoštem Valdštejnem. Následujícího dne 10. října 1867 absolvovala stejnou cestu i excísařovna Marie Anna Karolina Savojská. Lokomotiva vypůjčená od společnosti Turnovsko-kralupsko-pražské dráhy táhla oba zvláštní císařské vlaky po ne zcela dokončené trati do Bakova nad Jizerou a pak dále přes Mladou Boleslav a Kralupy nad Vltavou do Prahy. Kratší spojení v tom čase neexistovalo, neboť spojovací trať z Neratovic do Prahy, zprovozněná až v říjnu 1872, se ještě ani nezačala stavět. Císař i císařovna od té doby cestovali vlakem, pokud přijížděli do Zákup z Prahy nebo se z nich do Prahy vraceli.

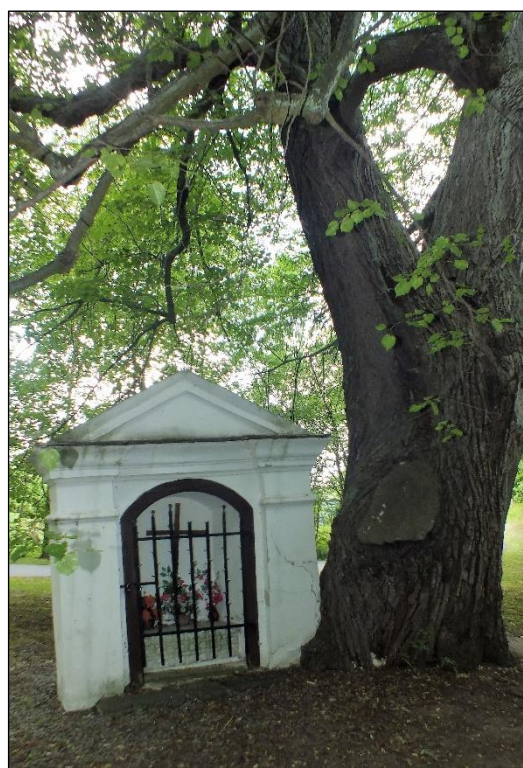
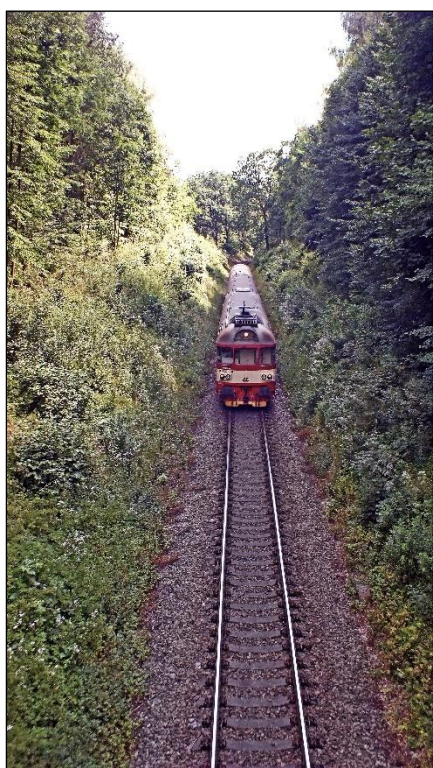
V době návštěvy císaře nesla dnešní stanice Srní u České Lípy dočasný pracovní název Brenná podle nejbližší vesnice. Od zprovoznění trati až do října 1883, tedy celých šestnáct let, se stanice jmenovala Zákupy-Mimoň (Reichstadt-Niemes), neboť v té době byla pro obě tato města nejbližší železniční stanicí. Zákupy i Mimoň se svých vlastních nádraží dočkaly až dne 1. listopadu 1883, kdy byl zahájen provoz na nové lokální dráze z České Lípy přes Zákupy do Mimoně, kde tehdy trať končila. Teprve od tohoto data byla původní stanice Zákupy-Mimoň přejmenována na Srní (Rehdörfel).

Druhá polovina trati České severní dráhy se stavěla o něco déle. Vede stavebně náročnějším terénem přes Lužické hory, jejichž hřeben překonává v Novohuťském sedle v nadmořské výšce 559 m, kde je nejvyšší bod trati. Vlaky po ní jezdí od 16. ledna 1869. Trasována byla tak, že se obešla bez větších železničních mostů, bez „ztracených“ spádů a také bez tunelu. Novohuťským sedlem prochází trať 650 m dlouhým a až 11 m hlubokým terénním zářezem. Zářezy v terénu jsou mnohdy vytesány v pískovcových skalách a jsou pro tuto dráhu typické.

Jeden ze zářezů, poblíž hřbitova v jihovýchodní části města Doksy, je dlouhý 950 m a místy hluboký až 8 m. Protíná mírné návrší, na němž kdysi bývalo městské dokeské popraviště. V době Karla Hynka Máchy bylo již dlouhý čas nepoužívané, a to od 15. července 1765, kdy rakouská císařovna Marie Terezie svým dekretem odňala menším městům hrdelní právo. Pro Doksy a okolí přešlo toto právo od roku 1766 na

krajský soud v Mladé Boleslavi, kde byl 19. července roku 1774 popraven i otcovrah Ignatz (Hynek) Schiffner z Dubé, jehož čin se stal předobrazem Viléma v Máchově Máji. Přesto však Mácha umístil tuto část děje na zaniklé popraviště do Doks na místo, které na něj při návštěvách města silně zapůsobilo.

V roce 1867 se, 31 let po Máchově úmrtí, přiblížila stavba trati k Doksům. Při hloubení zmíněného zářezu se skutečně našlo množství lidských kostí a při stavbě provizorního strážního domku nad zářezem v traťovém km 27,100 se tam narazilo na pískovcové kvádry. Pravděpodobně tvořily základ šibenice. Vyhloubením železničního zářezu a ukládáním vytěženého materiálu v nejbližším okolí se však místo změnilo téměř k nepoznání.

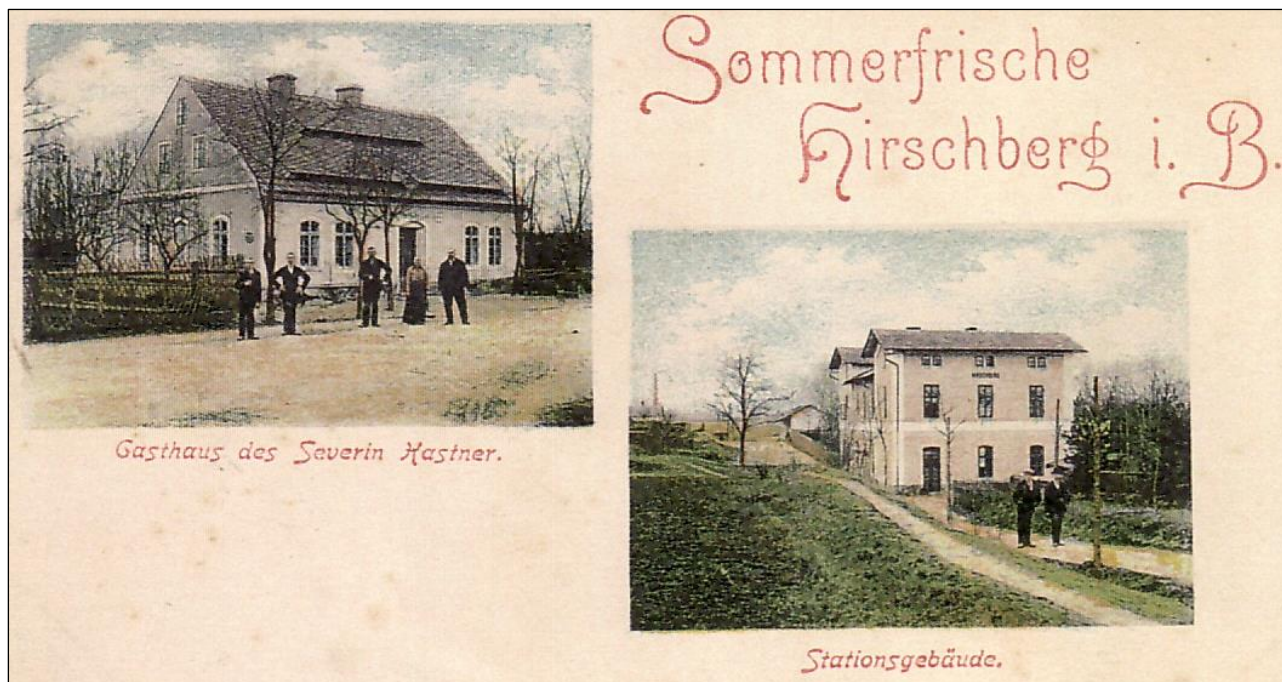


Vlevo pohled z mostu nad tratí v km 27,715 v Bezděžské ulici u hřbitova do železničního zářezu směrem k někdejšímu popravišti.

Vpravo kaplička a památná lípa vedle železničního zářezu v Aleji vzdechů vedoucí k bývalému popravišti. Zde se mohl odsouzenec naposledy pomodlit a smířit se s Bohem.

Projektantem pozemních staveb, především staničních budov, na České severní dráze byl do roku 1870 inženýr jejího ředitelství Josef Pavlovský. Nádražní budovy na trati se stavěly v podobném, téměř jednotném stylu. Jejich postranní části mají osy kolmé na kolejiště stanice, do něž jsou situovány svými rizality. Mezi nimi je obvykle nižší střední část budovy se zastřešeným nástupištěm umístěným podélně vzhledem ke staničním kolejím. Výpravní budovy se vyznačovaly jednoduchostí a střídavým členěním fasád

lizenami, širokými plochými římsami a sedlovými římsami nad okny. Odpovídá tomu také vzhled staniční budovy v Doksech, která leží v nadmořské výšce 270 m.



V levé části dobové pohlednice je Kastnerův hostinec u nádraží, pozdější hotel Sport, v pravé části původní podoba výpravní budovy železniční stanice Doksy.

Do České severní dráhy byly roku 1883 začleněny tratě Turnovsko-kralupsko-pražské dráhy z let 1864 – 1865, Kralupy nad Vltavou – Turnov a Neratovice – Praha, čímž tato starší společnost zanikla. Celá Česká severní dráha byla později, ještě za Rakousko-Uherska, zestátněna 15. listopadu 1908.

Převážně borový les mezi kolejištěm a břehem Máchova Jezera, tehdy Velkého rybníka (Großer Teich), byl vysázen v osmdesátých letech 19. století. Předtím tam byly pastviny.

Po první světové válce dokeská nádražní budova přestávala kapacitně vyhovovat. Ve dvacátých letech 20. století se totiž podstatně zvýšila frekvence cestujících související s postupným rozvojem Doks na významné a oblíbené letovisko. Tomu napomohlo nejen krásné okolí s borovými lesy, romantické hrady jako Bezděz, Starý Berštejn, Jestřebí či Houska, ale především rozvíjející se rekreační možnosti na Velkém rybníku, založeném již roku 1366 římským císařem a českým králem Karlem IV. Roku 1928 byl podán návrh na přejmenování Velkého rybníka na Máchovo jezero. Ovšem nový název se v silně německých Doksech nejen že neujal, ale stal se dokonce předmětem českoněmeckého národnostního sporu, neboť pro německou veřejnost a kulturu Mácha znamenal velice málo a neuznávala ho. Nové pojmenování Máchovo jezero se proto začalo běžně užívat až po druhé světové válce.

Aby stanice Doksy lépe zvládala nápor přibývajících návštěvníků, rozšířilo tehdejší královéhradecké ředitelství Československých státních drah výpravní budovu o přístavbu jednopatrové restaurační budovy s hotelem, krytou mansardovou střechou. Zbudována byla v roce 1930.

Nově přistavěnou hostinskou část nádraží provozoval hoteliér František Máka. V jeho restauraci byl roku 1931 založen český ochotnický divadelní spolek Mácha, který s přestávkou po dobu druhé světové války působil v Doksech až do začátku sedmdesátých let. Hoteliér Máka později restauraci pronajal panu Pavlíčkovi. Když po záboru Sudet museli všichni čeští zaměstnanci dráhu opustit, provozoval hotel a restauraci Josef Lindner.



Výpravní budova Doksy v době, kdy k ní byla přistavována nádražní restaurace.

Po válce byl národním správcem hotelu a restaurace pan Jiří Král, od něhož převzalo objekt Družstvo cestující veřejnosti, jako mnoho dalších nádražních restaurací v tehdejším Československu. Hotel byl později přeměněn na služební byty pracovníků ČSD. Restaurace slouží svému účelu dosud pod názvem „U Cibichova loku“.

Posledními opravami prošla staniční budova v Doksech od konce srpna 2005 do konce září 2006. Při nich byla vyměněna střešní krytina opatřená bleskosvody, osazena nová okna a dveře, zrekonstruovány inženýrské sítě (voda, plyn, kanalizace, elektřina) a zateplený obvodové zdi. Od té doby je budova také bezbariérově přístupná.



Vchod do nádražního výčepu z nástupiště v Doksech, foto 2017



Budovy železniční stanice Doksy před rekonstrukcí, foto 2000 z nádražní lávky

Modernizace a kabelizace trati v úseku z Bakova nad Jizerou do České Lípy byla dokončena v roce 2008, čímž byla ve stanicích Bělá pod Bezdězem, Bezděz, Okna, Doksy, Jestřebí a Srní zrušena funkce výpravčích. Provoz na trati je nyní dálkově řízen a ovládán včetně všech výhybek, návěstidel, signalizace na přejezdech a závor z centrálního dispečerského pracoviště v České Lípě.

Služby osobní pokladny zůstaly v Doksech zachovány, neboť pohyb cestujících je zde značný, v létě až mimořádně silný, především díky bezprostřední blízkosti oblíbeného Máchova jezera.

Zdejší osobní pokladna obsluhuje i půjčovnu jízdních kol, kterou jsou v Libereckém kraji vybaveny pouze dvě železniční stanice, a to Mimoň a Doksy. Mezi nimi je na území bývalého vojenského výcvikového prostoru vybudovaná hustá síť romantických cyklostezek, známá jako „Cykloráj Ralsko“.

V Doksech je k zapůjčení pět pánských kol a tři kola dámská, z nichž jedno je vybaveno dětskou sedačkou.

Výhody půjčoven kol ČD

- bezplatná přeprava a úschova vypůjčených kol
- kolo lze vrátit i v jiné půjčovně ČD

Využijte možnost **půjčit si kolo bezplatně** za 50 bodů z našeho věrnostního programu ČD Body.



ČD České dráhy
Národní doprava

ČD BIKE

Půjčovny kol ČD v Libereckém kraji

Kontakty pro rezervaci a informace:

- Doksy: tel. 725 779 528
- Mimoň: tel. 724 342 173



www.cd.cz/cdbike

ČD České dráhy
Národní doprava

Lícová a rubová strana vizitky půjčoven jízdních kol v Doksech a v Mimoní s příslušnými telefonickými kontakty

Ve stanici Doksy dnes zastavuje denně 5 párů motorových rychlíků (o víkendech 6 párů) ve směrech z Kolína do Rumburku (ev. Šluknova) a zpět a v průměru 10 párů motorových osobních vlaků mezi Bakovem nad Jizerou a Českou Lípou, případně až Jedlovou. Některé z nich svou jízdu v Doksech začínají nebo končí.



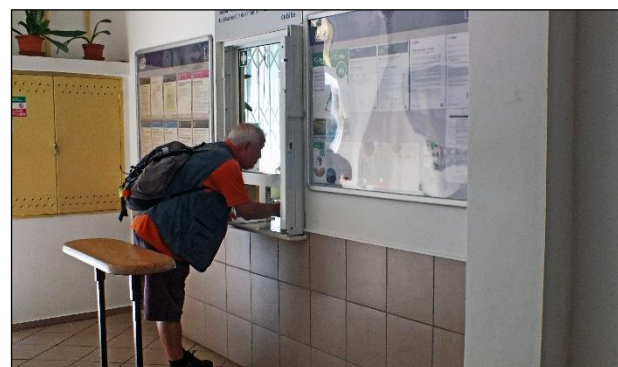
*Vlevo výpravní budova a bývalý hotel ve stanici Doksy při pohledu z ulice U Nádraží
Vpravo výpravní budova a bývalý hotel od Valdštějnské ulice, foto 2017*



*Vlevo odjezd osobního vlaku směrem do České Lípy
Vpravo pohled na nástupiště nádraží v Doksech, foto 2017*



*Vlevo pohled z lávky nad kolejištěm k Velkému a Malému Bezdězu
Vpravo odjezd rychlíku Rumburk–Kolín ze stanice Doksy, foto 2017*



*Vlevo pohled z kolejiště na staniční budovu v Doksech
Vpravo osobní pokladna ve vestibulu nádražní budovy Doksy, foto 2017*

Město Doksy si vždy svého nádraží považovalo, protože je jednou z nejdůležitějších „vstupních bran“, kterou do města přichází spousta návštěvníků, turistů i rekreantů. Také letos umístilo na nástupiště květiny, o něž pečují pracovníce z osobní pokladny. V roce 1967 oslavilo město spolu s tehdejšími Československými státními drahami sté výročí zahájení železničního provozu na části trati z Bakova nad Jizerou do České Lípy.



Výzdoba parčíku vedle staniční budovy při stém výročí nádraží v Doksech roku 1967

Na letošní podzim připravují Doksy společně se Správou železniční dopravní cesty a s Českými drahami oslavy již 150 let existence svého nádraží ležícího ve výhodné poloze v blízkosti navštěvovaného Máchova jezera. Přístup k městské pláži na břehu jezera usnadňuje a zkracuje betonová lávka určená pro chodce, která přemostňuje kolejiště železniční stanice.

V Mimoně dne 11. července 2017

Ing. Jiří Šťastný, autor textu

Josef Váňa, autor současných fotografií

Mgr. Emilie Ráčková – Gymnázium Mimoň, zpracování prezentace

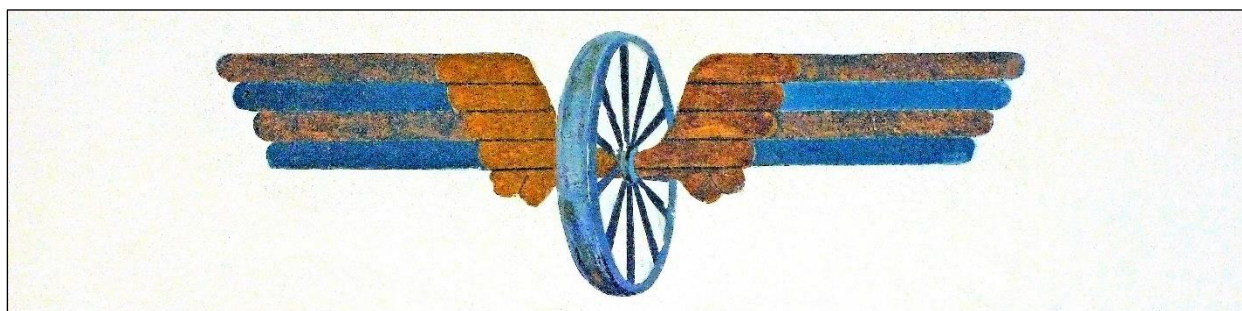
PhDr. Renata Mauserová – poskytnutí historických snímků a dokumentů

DEPARTURE	ODJEZD	ABFAHRT
Druh vlaku	CÍLOVÁ STANICE	Pravidelný odjezd
		Kolej
		Zpoždění min
R	KOLÍN	14:40
Os	ČESKÁ LÍPA HL.N	14:40
Os	BAKOV N.JIZEROU	15:06
R	ŠLUKNOV	15:20

Světelná informační tabule na nástupišti je, stejně jako staniční rozhlas, dálkově obsluhována traťovými dispečery z České Lípy.



Nástupiště stanice Doksy při pohledu od nádražní restaurace k České Lípě



Symbol železničního okřídleného kola namalovaného na průčelní stěně valdštejnské hraběcí čekárny v Doksech.

Historický jízdní řád zvláštního dvorního vlaku, který vezl 9. října 1867
bývalého císaře Ferdinanda V. ze stanice Zákupy-Mimoň do Prahy

Fahreintheilung für den Separat Hofzug / Rang 2. / am 9. Oktober 1867.							
Station	Fahrzeit	Ankunft		Aufenthalt	Abgang		Anmerkung
	Min.	St.	Min.	Min.	St.	Min.	
Reichstadt Niemes					9	.	
Bakov					10	25	
Josefthal-Kosmonos	9	10	34	.	40	34	
Jungbunzlau	10	10	44	5	10	49	
Stranov-Krnsko	8	10	57	.	10	57	
Kuttenthal	14	11	11	.	11	11	I
Wrutitz	16	11	27	.	11	27	
Liblitz-Bischitz	14	11	41	.	11	41	
Obříství-Klamm	17	11	58	.	11	58	
Auschitz	14	12	12	.	12	12	
Kralup	13	12	25				
Prag		1	.				

Vysvětlivky k názvům stanic:

Reichstadt Niemes	– Zákupy Mimoň, dnešní Srní
Bakov	– Bakov nad Jizerou
Josefthal-Kosmonos	– Josefův Důl-Kosmonosy, dnes Mladá Boleslav-Debr
Jungbunzlau	– Mladá Boleslav hlavní nádraží
Stranov-Krnsko	– Stránov-Krnsko, dnes Krnsko
Kuttenthal	– Chotětov
Wrutitz	– Vrutice, dnes Kropáčova Vrutice
Liblitz-Bischitz	– Liblice-Byšice, dnes Byšice
Obříství-Klamm	– Obříství-Chlum, dnes Chlumín
Auschitz	– Úžice
Kralup	– Kralupy nad Vltavou
Prag	– Praha

Použité zdroje a literatura:

Aschenbrenner Martin: POSLEDNÍ HABSBURKOVÉ NA ZÁKUPSKU, nakladatelství VEGA-L Nymburk 2006

Černý Karel, Kárník Josef a Navrátil Martin: ŽELEZNIČNÍ TRATĚ ÚSTECKO-TEPLICKÉ DRÁHY, nakladatelství Tváře s. r. o., Polnička u Žďáru nad Sázavou 2016

Dulík Stanislav: DOKSY A OKOLÍ NA STARÝCH POHLEDNICÍCH, nakladatelství Baron Hostivice, 2009

Kolektiv: ATLAS DRAH ČESKÉ REPUBLIKY, Dopravní vydavatelství Pavel Malkus, Praha 4-Braník, 2006

Krejčířík Mojmír: PO STOPÁCH NAŠICH ŽELEZNIC, nakladatelství Nadas Praha, 1991

Krejčířík Mojmír: ČESKÁ NÁDRAŽÍ, vydavatelství dopravní literatury Ing. Luděk Čada Litoměřice, 2009

Mauserová Renata, Richtrmoc Vladimír: DOKSY A MÁCHŮV KRAJ, nakladatelství KAVA-PECH, Dobřichovice 2003

Novák Tom: DOKSY, retrospektivní průvodce 1843-1989, vydalo Městské kulturní středisko Doksy 2016

Panáček Josef, Vágner Jaromír: KAREL HYNEK MÁCHA V KRAJI SVÉHO MÁJE, Severočeské nakladatelství Ústí nad Labem, 1990

Schreier Pavel: ZROZENÍ ŽELEZNIC V ČECHÁCH, NA MORAVĚ A VE SLEZSKU, nakladatelství Baset, Praha 4-Modřany, 2004

Schreier Pavel: PŘÍBĚHY Z DĚJIN NAŠICH DRAH, nakladatelství Mladá fronta Praha, 2006

Šindlauer Zdeněk: UŽ DLOUHO NEJEL ŽÁDNEJ VLAK, vydavatelství END Česká Lípa, 1999

Šindlauer Zdeněk: VLAKOPIS LUŽICKÝ, dopravní nakladatelství K-Report, Praha, 2004

Vursta Pavel: NÁDRAŽÍ LIBERECKÉHO KRAJE NA HISTORICKÝCH POHLEDNICÍCH, vydal Liberecký kraj v březnu 2016