

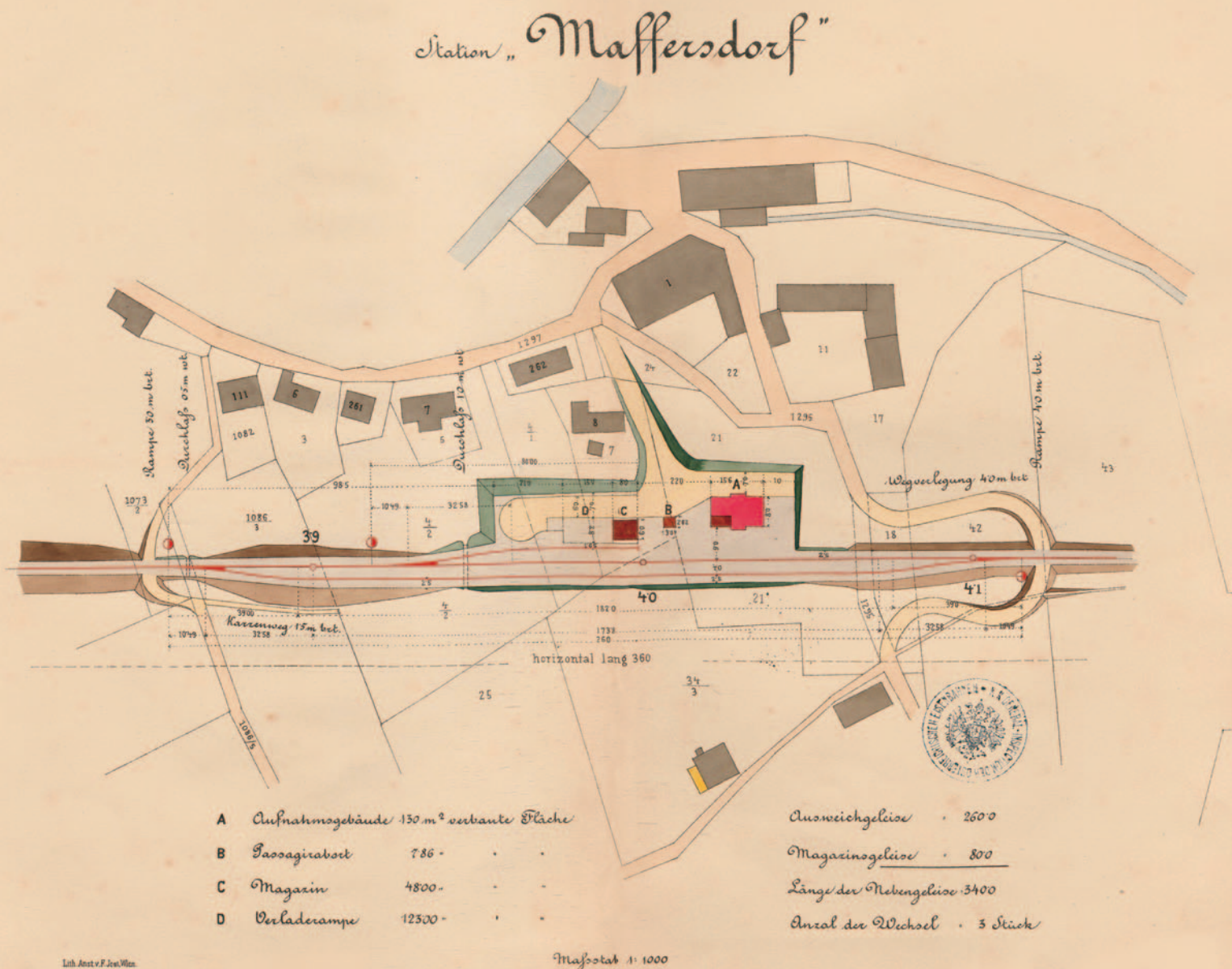
Obrázky z Vratislavic nad Nisou

MAREK ŘEHÁČEK



Rakousko-uherské plány vratislavického nádraží se solidní zděnou odbavovací budovou (A), záchodky pro cestující (B), skladištěm (C) a nakládací rampou (D). Značná délka celého údolí Nisy vyžadovala promyšlené rozmístění nádraží, zejména kvůli docházce cestujících a efektivní přepravě nákladů. Vratislavice tak nakonec měly hned 4 nádraží, pojmenované po sloučení obcí roku 1900 takto: Maffersdorf-Fabrik (ležela na veseckém katastru, dnes Vesec u Liberce), Maffersdorf-Schänke (dnešní nádraží Vratislavice nad Nisou), Maffersdorf-Sauerbrunn (Vratislavice-Kyselka, s dřevěnou staniční budovou, později zrušena) a konečně Proschwitz (dnes Proseč nad Nisou, ta již ležela na vratislavickém katastru).

Státní oblastní archiv v Praze





Když 26. června 1906 navštívil Vratislavice nad Nisou císař František Josef I., vystoupil zde pouze na chvíli na železniční stanici. Na nádraží tehdy ležely koberce, okolo girlandy; dívka mávala, starosta Ignaz Schäfer slavnostně řečnil. Panovník ocenil zásluhy Ginzkeyových a rozloučil se s davem slovy: „Tyto dny pro mne zůstanou nezapomenutelnými. Takové vlastenecké přijetí dalece překonalo moje očekávání!“ Poté dvorním vlakem odjel do Jablonce. Traduje se léta, že panovníka přivítali Vratislavičtí na nádraží Maffersdorf-Fabrik, ale vzhled tamního nástupiště neodpovídá starým záběrům. Je ale možné, že podobu nádraží tehdy značně zkreslilo vztyčení onoho uvítacího stanu.

Archiv Roberta Petřeka ↑ Ondřeje Marčáka ↓



Již od 60. let 19. století prosazovali vřatislavičtí a jablonečtí průmyslníci a obecní představitelé zřícení nové železniční trati, která by slibně se rozvíjející industriální krajinu v jižním podhůří Jizerských hor napojila na hlavní trať vedoucí z Liberce do Německa i českého vnitrozemí. Po mnoha pokusech a prosbách konečně vídeňské ministerstvo obchodu 11. prosince 1882 rozhodlo o povolení přípravných prací a vyvlastnění pozemků pro zřícení lokálky z Liberce přes Jablonec nad Nisou do Tanvaldu. Již druhý den došlo k revidování průběhu celé trasy komisí a ministerstvo poté dne 21. února 1883 vydalo předběžné povolení stavby. Od 28. března 1885 pak započalo přesné vy měřování plánované trati. Zatímco průmyslníci byli nadšeni, vřatislavičtí sedláci prskali, že jim nová trať zabere půdu a oddělí polnosti od statků. Ale pokrok nebylo možné zastavit: koncese pro železniční trať z Liberce do Jablonce nad Nisou byla vydána ve Vídni 2. července 1886 zákonem č. 130. Založena byla proto akciová společnost *Reichenberger-Gablonzer-Tannwalder Eisenbahn* (Liberecko-jablonecko-tanvaldská železnice). Stavební podnikatel – vrchní inženýr Stern – započal pak její výstavbu dne 4. října

1887 prvním slavnostním výkopem. Práce postupovaly velmi rychle, již 7. července 1888 přivezl dopravce Antusch na vřatislavické nádraží na velkém povozu první lokomotivu, která se 27. července vydala na cestu do Proseče. Spojení do Liberce bylo ale dokončeno až 29. října tohoto roku, kdy z libereckého nádraží přijela do Vřatislavic lokomotiva s příznačným názvem *MAFFERSDORF*. Slavnostní zahájení provozu bylo stanoveno na 25. listopadu 1888. První vlak byl vypraven od Jablonce nad Nisou, odkud vyjel v 9 hodin ráno. Vlajkami a chvojím ověněný vlak s čestnými hosty zdravili obyvatelé Vřatislavic stojící okolo trati. U prvního vlaku se na vřatislavickém nádraží pak sešli zástupci pravobřežních Vřatislavic v čele s obecním představeným Antonem Staatsem, jakož i zástupci levobřežní obce vedení Antonem Hopfem. Dostavilo se i zdejší duchovenstvo, též místní školní rada, učitelé a zástupci spolků. Muzika vyhrávala, pělo se a krásně ozdobený první vlak dýmal na peróně, přivítán slavnostními řečmi. Trať záhy naplnila očekávání svých tvůrců: již v prosinci 1888 tudy bylo vlaky přepraveno 19 000 cestujících. A dodnes jde o jednu z nejvytíženějších tratí v Libereckém kraji.

Překrásný motorový vůz M 220.101 z českolipské vagónky ve stanici pojmenované již i česky „Vřatislavice-Továrna“, patrně ve 30. letech. Pohled na původní krytí perónu umístěné mezi výklenky staniční budovy dokazuje, že přijetí císaře se v roce 1906 muselo uskutečnit v předsazeném stanu, případně až ve stejné vyzdobené stanici Maffersdorf-Schenke (dnes Vřatislavice).

Archiv Severočeského muzea v Liberci





Vratislavické nádraží krátce po dokončení. Objekt byl postaven přesně podle plánů: vlevo od něj jsou dřevěné kadibudky pro cestující i skladiště na nakládací rampě, pod níž ještě přibyla neplánovaná kůlna. Za pozornost stojí i ruční pumpa vedle budovy.

Archiv SOKA Liberec



Stejná železniční stanice v časech socialismu. Šedivá ošuntělost dýchající ze snímku byla charakteristická pro většinu nádražních staveb té doby. Je dobře vidět, jak budově „prospěla“ výměna původních oken za trojdílná i nahrazení původního elegantního zastřešení nástupiště zděnou přístavbou.

Archiv Tomáše Sluky