



JOSEF HOLUB

# STO LET

ŽELEZNIČNÍ KŘIŽOVATKY  
TÝNIŠTĚ NAD ORLICÍ

JOSEF HOLUB

# STO LET

ŽELEZNIČNÍ KŘIŽOVATKY  
TÝNIŠTĚ NAD ORLICÍ

## Úvod

Území Československa, ležící na hlavním předělu evropských vod, bylo odedávna důležitou křižovatkou suchozemských obchodních cest, jejichž doplňkem byly splavné řeky, které však jako dopravní prostředky potřebám obyvatelstva nepostačovaly. Proto se po způsobu anglických železnic začaly i u nás stavět železné dráhy.

První privilegium bylo uděleno 4. března 1836 peněžnímu domu Rotschildovu, který financoval také utvořenou společnost „C. K. výsadní společnost rakouské severozápadní dráhy“. Té byla vydána dne 25. června 1871 koncese k celé řadě přípojových tratí, mezi nimi i k přípojce v Letohradě (Kyšperku) přes Týniště nad Orlicí do Hradce Králové. Tato trať v Letohradě se napojovala na trať, jejíž vybudování nařídil pruský král na mírové konferenci po prohrané válce v roce 1866 a která vedla z Ústí nad Orlicí k pruské hranici u Dolní Lipky.

Provoz na trati byl zahájen dne 14. ledna 1874.

C. k. společnost rakousko-uherské státní dráhy, která měla od 1. ledna 1858 k používání všechny nabyté koncese na dobu 90 let, obdržela dne 15. září 1872 zcela novou koncesi přímo mezinárodního významu, a to pro stavbu trati Choceň — Týniště nad Orlicí — Broumov s odbočkou k pruským hranicím.

Traťové úseky koncesí povolené měřily přes 100 km a trať byla dána do provozu dne 26. července 1875.

Společnost touto tratí sledovala přímý styk s pruskými drahami a po různých jednáních se jí podařilo umožnit waldenburské uhelné páni přístup na odbytíště v tuzemsku i v cizině a připojit odlehlé Broumovsko na domácí železniční síť. Tím se vytvořila cesta z Vídně do Vratislavi a Štětína, která je ještě dnes pro přepravu uhlí a koksu postačující.

Obě společnosti vybavovaly své tratě Morseovým telegrafem a zvonkovými elektromagnetickými přístroji se samostatným vedením a stanice zajišťovaly krycími elektromagnetickými návěstími, všeobecně nazývanými „dištancšajbami“ — vzdálenostními návěstidly.

## Vznik křižovatky železniční stanice Týniště nad Orlicí

Stanice Týniště nad Orlicí se nachází ve východních Čechách poblíž stoku Divoké a Tiché Orlice a je přechodní stanicí tratí Hradec Králové — Choceň a Letohrad — Broumov. Leží na katastru stejnojmenného města v okrese rychnovském, s poměrně nízkou polohou 256,7 m nad hladinou moře.

Trať z Letohradu vede od km 55 860, v kterémžto místě je zřízena zastávka Čestice, plochou písčitou krajinou, pak jehličnatým lesem obloukem do stanice Týniště nad Orlicí. Dále pokračuje souběžně asi 2 km s tratí do Třebechovic a tam nabíhá obloukem asi s 10 ‰ stoupáním na železniční nadjezd, přetínající asi v km 26,5 trať do Třebechovic.

Trať z Chocně do Týniště nad Orlicí probíhá též chudou písčitou krajinou z části zalesněnou. Od obce Žďár nad Orlicí, kde je stejnojmenná zastávka, vede střídavě orlickými lučinami a bažinatým úsekem. Za železničním mostem, pod kterým teče Orlice, má stoupání 5 ‰. Do stanice ústí ostrým obloukem. Odtud vybíhá rovným směrem až ke km 47,8, kde zahýbá mírným obloukem a podjíždí trať Letohrad — Broumov.

Jak prokazují historické záznamy, město samotné tuto významnou pro něho událost odbylo ve své kronice 5 řádky a v Čapkově kronice ne větším zápisem. Tehdejší vrchnost o zařízení železnice valný zájem neprojevila, neboť železnice do kraje zanášela průmysl, což znamenalo prodražení zemědělské pracovní síly, ba i odklon pracovních sil do měst.

Teprve po dvaceti letech, kdy město Týniště nad Orlicí poznalo, jak významným hospodářským přínosem je pro ně železniční křižovatka ze čtyř důležitých směrů, spojující malé městečko s důležitými krajskými městy, ba i s hlavními městy Čech a Moravy, dokonce s Vídní, vydalo dne 5. dubna 1895 „Pamětní spis“ (v této době mělo město 2964 obyvatel). V něm se naléhavě ucházelo o další vyústění trati do zdejší železniční křižovatky, a to trati z Chrudimi přes Moravany, Holice, Chvojno, a Štěpánovsko do Týniště nad Orlicí.

Historie a život významné železniční křižovatky — stanice Týniště nad Orlicí — jsem psal podle poznatků získaných za mé dlouholeté služby u Československých státních drah, mých vzpomínek z dětských let, protože jsem se narodil v železničářské rodině na strážním domku, a podle vyprávění železničářů — kolegů. Datové údaje, zejména z doby začátku křižovatky, jsou vzaty z archivních záznamů, plánů a map správy Severozápadní dráhy v Praze.

**Josef Holub, důchodce ČSD**

## Doprava

Doprava na obou tratích byla zahájena prakticky po částečném položení kolejiva pro potřeby přepravy materiálů a zařízení pro pracovní vlaky a železniční kolejové vozíky.

První staniční budovu (nynější kanceláře náčelníka) postavila společnost severozápadní dráhy v roce 1873 při stavbě trati Hradec Králové — Lichkov. V přízemí bývala kancelář přednosty stanice, dopravní kancelář, pokladna, místnost pro zaměstnance a lampárna. Zpočátku se tu odbavovalo 6 osobních a asi 6 nákladních vlaků denně.

Při stavbě trati z Chocně do Broumova zamýšlela společnost státní dráhy postavit společné nádraží k užívání obou drah, předpokládajíc, že původní staniční budova společnosti severozápadní dráhy, vkusně a účelně přestavěná a rozšířená, bude požadavkům obou společností postačovat i vyhovovat. Patrně z konkurenčních důvodů společnost severozápadní dráhy tento návrh a účast na přestavbě zamítla. Společnost státní dráhy postavila vlastní budovu, ve které byla čekárna s bufetem, kancelář přednosty, dopravní kancelář a pokladna — nynější restaurační místnosti. I zde se denně odbavovaly 4 osobní vlaky a asi tentýž počet vlaků nákladních.

V tuto dobu sloužilo v obou stanicích nepatrné množství zaměstnanců. Přednostové se střídali s výpravčími vlaků a odbavovali i cestující.

Obě společnosti měly dále vlastní výpravny zboží, společné překladištní skladiště a vlastní výhybkáře.

Poněvadž toto původní zařízení, každý ve své stanici a po své dráze, vbrzku nevyhovovalo, byly roku 1880 sloučeny obě nádražní budovy, a to tak, že úřadovny společnosti státní dráhy byly po vzájemné dohodě přemístěny do rekonstruované budovy společnosti severozápadní dráhy, kde jejich čekárna byla přepažena na dvě dopravní úřadovny s vlastními vchody z nádraží státní dráhy a severozápadní dráhy. Úřadovny přednostů byly vedle těchto kanceláří vždy na straně dráhy příslušné společnosti. Budova společnosti státní dráhy byla rekonstruována pro cestující veřejnost. Byla v ní společná čekárna se zařízeným bufetem a dvě osobní pokladny.

Tato rekonstrukce rostoucí frekvenci nevyhovovala a tak společnost severozápadní dráhy učinila v roce 1799 návrh na postavení přístavků okolo budovy státní dráhy v rozsahu nynějších pokladen, čekárny a zavazadlovny. Přístavek byl širší než budova sama o současně postavená krytá nástupiště, spojená průchodem na obou koncích budovy.

Poněvadž stanice severozápadní dráhy a státní dráhy nebyly vzájemně kolejově propojeny, takže vozové zásilky neměly možnost přímého přechodu, dohodly se obě společnosti roku 1884 o zřízení spojovací koleje, vybudované mezi točnami pořízenými na vlastních skladištních kolejích. Tato nepodařená a obtížná manipulace byla zabezpečena proti zneužití tohoto zařízení dřevěnou zábranou (Sperrbaum), opatřenou dvěma rozdílnými zámky, od nichž klíčky byly v úschově obou přednostů společností. O provádění této manipulace — lze říci ceremoniálu — byl vydán společný předpis čís. 2369 Vz ze dne 13. července 1884. Kolejové propojení na obou zhlavích, vyprojektované v roce 1897, bylo vybudováno až v roce 1912. Zrovna tak vyprojektovaná přechodová lávka v roce 1901 byla vybudovaná po několikaletém jednání až v roce 1924.

Po zestátnění drah obou společností roku 1909 došlo k postupnému slučování služeb ve společných místnostech. Kancelář přednosty a dopravní kancelář bývalé společnosti státní dráhy byly zrušeny a služba převedena do kanceláří adaptovaných pro dopravu a přednostu stanice bývalé společnosti severozápadní dráhy, inspektora Reimonta, který se stal přednostou státní dráhy. Přednosta bývalé společnosti státní dráhy, inspektor Šeda, odešel do důchodu.

Vodárna původně sloužila jen pro potřebu společnosti státní dráhy a měla 4 jeřáby (2 před přijímací budovou, 1 před vodárnou a 1 asi naproti Šmulovům). Po zestátnění byly jeřáby postaveny také na stranu severozápadní dráhy.

Strážních domků měla každá společnost po třech, z nichž domky severozápadní dráhy musely ustoupit rozšiřování stanice a z domků státní dráhy zbyly dva.

V roce 1912 po propojení kolejí obou drah bylo zřízeno jednoduché zabezpečovací zařízení vzoru Siemens a Halske, skladiště severozápadní dráhy bylo zbouráno a k dosavadnímu skladišti státní dráhy byly přistavěny pokladní místnosti. Točnice a zastaralá váha byly odstraněny.

Od zamýšleného rozšiřování stanice a zřizování modernějších dopravních a zabezpečovacích zařízení se z válečných a poválečných důvodů upustilo. Jenom roku 1915 byly zřízeny Götzovy výměnové zámky na bývalé straně severozápadní.

Roku 1921 byla rozšířena stanice o osmou kolej a roku 1923 byla zřízena na vykládkové koleji kolejová mostní váha.

Roku 1926 byl ve staničních budovách zaveden vodovod a byl připojen spolu s drážní vodárnou na městskou vodovodní síť.

Roku 1927 byly zřízeny traťové telefony a následkem toho se zrušily služby na mnoha strážnických stanovištích a na nezbytně nutná stanoviště bylo převedeno zavírání i několikerých závor. Také byla nahrazena elektrická vzdálenostní návěstidla návěstidly mechanickými vjezdovými s předvěstmi.

Roku 1928 byla zde provedena kanalizace a roku 1932 bylo zrušeno staré a zřízeno nové mechanické stavědlo v dopravní kanceláři. Téhož roku byl rekonstruován most přes Orlici.

Roku 1940 se na stavědle čís. 2 zřídilo elektromechanické zařízení a roku 1943 se zřídilo též na stavědle čís. 1. Téhož roku a roku následujícího byly pořízeny plány na výstavbu nové staniční budovy s nástupišti spojenými podchody — dodnes se povalují někde v šuplíku a k této nezbytně nutné výstavbě nedošlo.

Roku 1946, prvního roku po kruté II. světové válce se každý s chutí a láskou podílel na obnově naší milované republiky. Tak také dne 28. června bylo započato s úpravou prostranství před nádražím. Úpravou získal nejen vzhled stanice, ale i jejího okolí. Tovární zaměstnanci spolu se železničáři se dali do práce, odstranili zděné sloupy přechodové lávky a nehezke zbytky plotu bývalé společnosti státní dráhy. Tři kusé koleje v délce asi 50 m byly na straně bývalé státní dráhy vytrhány. Obdobnou brigádnickou svépomocí byly vydlážděny i obě příjezdní ulice od věže a restaurace „Na růžku“. Roku 1948 byla obnovena hraniční zeď v Gottwaldově ulici a dokončena stavba zemědělského skladiště.

Roku 1947 dne 4. května projíždějí zdejší stanicí opět první rychlíky Praha hl. nádr. — Jeseníky a zpět.

Roku 1948, dne 10. prosince, otisklo Rudé právo českého severovýchodu článek „Vlaky z Hradecka pro sovětské obilí“. O tuto přepravu se rovněž velice zasloužili železničáři stanice Týniště nad Orlicí. Poněvadž jejich budovatelský elán se význačně projevoval všemi směry, byli zaměstnanci zdejší stanice vyznamenáni Ústřední radou odborů v Praze „Čestným odznakem ROH“.

Nelze nezpomenout, že téhož roku byl založen Sportovní klub železničářů stanice Týniště nad Orlicí. Měl 42 členů, i dvě členky, jeho předsedou byl zvolen přednosta stanice Josef Pich a jednatelem výpravčí vlaků Lubomír Pulkholzer.

Roku 1954 byly zavedeny nové, velmi slušivé železničářské stejno-  
kroje.

Roku 1955, dne 24. října dozněly na obou tratích týnišťské křižo-  
vatky zvonky na strážních domcích.

Roku 1956 se ve vlakových mezidobích zkušebně prováděla monto-  
vaná pokládka na betonové pražce v trati Týniště nad Orlicí — Tře-  
bechovice pod Orebem a rok na to v trati Týniště nad Orlicí — Často-  
lovce. Zde byly však již nedostatky, ke kterým došlo při kladení  
kolejí v minulém roce, úplně odstraněny. Staré kolejnice i s pražci  
byly mechanicky snešeny, lože upraveno a uválcováno a na takto při-  
pravenou podložku byla kladena montovaná 50 m dlouhá kolejnicová  
pole, která po uložení byla kolejnicemi k sobě svářena. V těchto letech  
vzestup přepravy všeho druhu zboží donutil správu dráhy k další pro-  
nikavější rekonstrukci staničního zařízení, neboť byl častý odklon zá-  
těže z hlavního tahu přes Choceň — Týniště nad Orlicí — Velký Osek  
a rozšířila se doprava na nově vybudované vojenské vlečce. Vybudovalo  
se zauhlovací zařízení, zřídila se kolej technické prohlídky vlaků a  
zavedla se správkářenská služba železničních vozů.

Ze sociálních zařízení nutno zaznamenat zavedení služby železnič-  
ního lékaře se střediskem v Týništi nad Orlicí (v místnostech nocležny  
a útulku vlakových a staničních zaměstnanců). Denní služba byla od  
7 do 10 hodin. Byli jí pověřeni MUDr. Stanislav Žabokrtský se zdra-  
votní sestrou Zdeňkou Černou. Po náhlém úmrtí MUDr. Žabokrtského  
převzal funkci železničního lékaře MUDr. František Vavříčka.

Roku 1960 byla velice vkusně a nákladně dokončena úprava pro-  
stranství před nádražím. Za vydatné pomoci města a velké účasti  
brigádníků v akci „Z“ zde byly vytvořeny krásné travnaté a květinové  
plochy, chodníky a postaveno autobusové nádraží s elektrickým osvět-  
lením.

V letech 1961 až 1965 byla vybudována kabelizace, telefonizace a  
elektrifikace v částech obou tratí, a to z Chocně, přes Týniště nad  
Orlicí do Hradce Králové a odtud dále do Velkého Oseku a Pardubic,  
kde navazovala na tratě rovněž již elektrizované. Stavby jsou projek-  
továny na dražší, stejnosměrný proud, aby mohly odlehčovat hlavní  
tah Praha — Pardubice — Choceň a sloužily i jako pomocné cesty při  
případných nehodách.

Zavádění elektrizace vyžadovalo odstranit celou řadu překážek  
zasahujících do průjezdného průřezu trolejového vedení a sběračů  
proudu namontovaných na střechách elektrických lokomotiv. Byla to  
výměna mostu přes řeku Orlici a jeho nahrazení novým, 39 m dlou-  
hým a 100 tun těžkým železným mostem. Také menší most blíže



silničního přejezdu u Borohrádku byl nahrazen novým betonovým mostem o váze 50 tun, silniční nadjezd před stanicí Týniště nad Orlicí se zvýšil o 90 cm a kolejový nadjezd přes trať Letohrad — Týniště nad Orlicí — Meziměstí, u zastávky Petrovic nad Orlicí, musel být rekonstruován tak, aby odpovídal průjezdnému průřezu. Nezbytná měnírna byla zřízena pro oba směry na okraji města ve směru k Borohrádku.

Roku 1963 se dnem 1. května změnila dosavadní názvy Správ pražské a ústecké dráhy v nový název správa Severozápadní dráhy se sídlem v Praze. Do její oblasti patří tratě provozních oddílů Česká Třebová, Hradec Králové, Praha a Ústí nad Labem a všechny tratě v severozápadní části republiky. Dalšími správami drah jsou: Jihozápadní dráha v Plzni, Střední dráha v Olomouci a Východní dráha v Bratislavě.

Před sto lety vznikla společnost rakouské severozápadní dráhy, která na nynějším území České socialistické republiky vlastnila tratě Dolní Lipka — Týniště nad Orlicí — Hradec Králové — Praha, Lysá nad Labem — Všetaty — Děčín s odbočkami Nymburk — Mladá Boleslav atd. Měla ředitelství ve Vídni a tři inspektoráty (Liberec, Nymburk a Prahu).

Roku 1966 bylo dnem 1. ledna započato s dopravou na změněných ramenech zde křižujících tratí, a to tak, že v trati Meziměstí — Týniště nad Orlicí — Letohrad se doprava uskutečňovala parní a později i motorovou trakcí a na ramenech Choceň — Týniště nad Orlicí — Hradec Králové — Velký Osek a dále převážně elektrickou trakcí. Velkou oblibu získaly pro své pohodlí a rychlost zelektrizované soupravy osobních vlaků, nazývané „pantografy“.

Také dosavadní zařízení telegrafní, telefonní a návěstní byla ve stanici zautomatizována. Pro tento účel bylo nutno postavit novou ústřednu naproti stanici v Nádražní ulici a novou dopravní kancelář jako přístavek k první staniční budově.

Protože, jak jsem již uvedl, návrhy na přestavbu nevyhovující nádražní budovy byly vyprojektovány v letech 1943 a 1944, nebyly nikdy realizovány, vyvstala v letech 1967-69 nutnost odstranit citelné prostorové nedostatky alespoň provizorně stavbou haly spojující obě staniční budovy bývalých společností. Toto řešení však nebylo příliš šťastné ani po stránce estetické ani funkční. Proto se sami zaměstnanci rozhodli v rámci významných celostátních událostí v roce 1971 svépomocnou akcí velice účelně adaptovat čekárenské prostory a jejich kulturní místnost skvěle vybavit a odevzdat veřejnosti k užívání.

Na slavnostní členské schůzi, konané dne 12. května 1972, byla o tom podána podrobná zpráva, ze které je patrné, že zde bylo zdarma odpracováno 942 hodin a že bylo vytvořeno dílo velice důstojné současné doby v hodnotě osmdesáti tisíc korun. V době prázdnin roku 1973 byla v poměrně krátké době — za dopolední výluky vlakové dopravy — provedena obnova pokládky trati Týniště nad Orlicí — Častolovice a dne 28. srpna byla provedena takřka za celodenní výluky dopravy na obou tratích výměna stoletého, již nevyhovujícího železničního nadjezdového mostu křižujících se tratí u zastávky Petrovice nad Orlicí.

Roku 1973 v akci „Z“ staniční zaměstnanci odstranili ve skladišti pro přepravu zboží nedostatky sociálního zařízení a vybudovali zde vzorné umyvárny se sprchami.

Nevyřešeny zůstávají nevhodně rozmístěné pokoje nocležen pro vlakové čety. Rovněž není vyřešeno ústřední vytápění všech pracovišť a neekonomicky se zde dosud používá všech možných topných prostředků. Ani slíbený polopahrbek pro posun na výtahové koleji směrem k Třebechovicům nebyl vybudován, přestože potřeba posunu v současné době je oproti jejím začátkům před sto léty mnohonásobná a prostředky jsou stále stejné.

Zcela speciálním nedostatkem této frekventované železniční křižovatky jsou nenavršená nástupiště, která činí potíže celé řadě cestujících, zejména starým lidem.

# Jízdní doby

	Rychlíky čís.	Osobní vlaky čís.
	a hodiny	
<b>1874</b>		
Dolní Lipka — Praha		
<b>1922</b>		
Hanušovice — Praha	405—5.22/406—5.26	414—7.33/415—7.00
Týniště n. Orlicí — Praha	405—3.16/406—3.13	414—4.05/415—3.52
<b>1972</b>		
Hanušovice — Praha	215—4.56/216—4.46	857—7.32/814—7.17
Týniště n. Orlicí — Praha	215—2.45/216—2.41	809—4.12/810—4.00

## Osobní vlaky čís. a hodiny

<b>1875</b>	
Choceň — Meziměstí	31 — 5.15, 32 — 5.01, 33 — 5.14, 34 — 5.01
<b>1922</b>	
Choceň — Meziměstí	vl. 2111, 2112, 2121 a 2122 — 2.32 — 2.45
zastavuje-li v zast.	vl. 2113 — 3.25 a vl. 2118 — 3.37
<b>1972</b>	
Choceň — Meziměstí	vl. 1031 — 2.34, vl. 885/1009 — 3.04, vl. 1041 — 2.40 atd.

## Přeprava cestujících, zavazadel a spěšnin

Dne 14. ledna 1874 byla zahájena přeprava na nově vybudované trati společnosti severovýchodní dráhy z Letohradu (Kyšperka) do Hradce Králové a dne 25. července 1875 byla slavnostně zahájena na druhé trati společnosti státní dráhy z Chocně do Broumova.

Obě společnosti postavily vlastní budovy pro většinu služeb. Nedostatky těchto základních budov, najmě pro přepravu cestujících projevily se však záhy a budovy se musely rekonstruovat, jak je o tom zmínka v předchozí stati.

Cestující museli jít na nádraží kolem nynější silniční váhy mezi ploty obou společností po cestě, z níž nalevo byl vchod do budovy státní dráhy a napravo vchod do budovy severozápadní dráhy.

Po zestátnění obou společností v roce 1909, kdy se výpravny slučovaly, stanice prováděla jen drobné rekonstrukce, takže místnosti po pravé straně vestibulu sloužily pro osobní pokladny a po levé straně pro úschovu zavazadel a zavazadlovnu. Čekárna státní dráhy byla upravena jako restaurace II. třídy a po roce 1945 sloužila jako kulturní místnost zaměstnanců ČSD. V roce 1972 ji zaměstnanci stanice upravili v akci „Z“ na velice vkusnou čekárnu pro cestující.

Také původní příchod do nádraží byl značně komplikovaný a velmi často byl znemožňován uzavřenými závory státní dráhy. To svádělo cestující, najmě opozdilce, aby hledali nejkratší cestu přes plot státní dráhy. To bylo také důvodem k jednání o zřízení přechodové lávky.

Přestože na základě komisionálního řízení dne 25. a 27. března 1901 c. k. ministerstvo ve Vídni výnosem č. 98.19-I přechodovou lávku z bezpečnostních důvodů jako výhodnou nařídilo, jednání mezi zájemce a společnostmi obou drah se protáhlo až do doby, kdy obě dráhy byly zestátněny. Protože však rekonstrukce stanice po zestátnění byla zdlouhavá — přeprava byla na stranu severozápadní dráhy přeložena po rozšíření kolejiště v roce 1937 — došlo v roce 1924, tedy 23 let po tom slavném komisionálním jednání, k výstavbě přechodové lávky. Město Týniště nad Orlicí na její výstavbu přispělo částkou 20 000 Kčs. Lávka byla snesena po 20letém používání v roce 1944.

V začátcích jezdilo na severozápadní dráze 6 osobních vlaků a na státní dráze 4 osobní vlaky. V roce 1972 jezdilo zde 10 rychlíků a 61 osobních vlaků.

Počet prodaných jízdenek a vypravených zavazadel a spěšnin bylo možno zjistit ze statistiky od roku 1925 a je vykázán v grafu uvedeném v příloze. Nejvyšší počet prodeje jízdenek je vykázán v roce 1953, v roce měnové reformy, neboť na dráze byla možnost utratit staré peníze až do půlnoci dne jejich platnosti.

Přechodem všech možných společenských zájezdů na výhodnější spojení najatými autobusy ČSAD, které přepravují cestující i na ty nejvyšší kopečky a růstem počtu soukromých automobilů, dochází však nyní k částečnému poklesu přepravovaných osob.

## Přeprava významných osob a společností

- 1938 • Dne 21. května se prováděla příprava na II. světovou válku. Přeprava povolaných záložníků na cvičení započala ve 2 hodiny v noci. Tento den vypravila stanice Týniště nad Orlicí největší počet — 116 vlaků za 24 hodiny. Dne 23. září byla vyhlášena mobilizace II. světové války. Po převozu záložníků byl dne 25. září vyhlášen válečný jízdní řád. Na obou tratích byla na 24 hodiny povolena jízda 40 vlaků.

Dne 30. září, po přijetí mnichovského diktátu, jímž byl náš stát přinucen se podřídit Adolfu Hitlerovi, došlo k evakuování pohraničních území přiznaných Němcům. Evakuace se prováděla všemi dostupnými dopravními prostředky, nejvíce po železnici.

- 1945 • Rok tak významný pro český národ, jemuž vracela najmě východní vojska za vedení Rudé armády opětnou svobodu, přinesl mezi okupanty zmatek. Ti ujížděli všemi dopravními prostředky, zejména po železnici, na západ.

Dne 1. února projíždí stanicí také kat českého národa K. H. Frank. Jede ještě v salónním vlaku zvláštního rychlíku D Prg 2020 do Bad Salzbrunn. Zdržení 23 minut bylo pro něho asi nepříjemné, neboť sklesle seděl v pohodlné klubovce blízko okna, a poněvadž nesnášel pohledy českých železničářů, musel pobočník zatáhnout záclonu.

Dne 9. května začíná v 6 hodin projíždět městem slavná a vítězná sovětská armáda, vřele pozdravovaná početnými občany města.

Po tomto dni nastávají pro železnici znovu velké úkoly. Nejdříve je nutno rychle opravit značně rozrušené tratě, osídlit pohraničí, odsunout Němce do Reichu a rychle zajistit přepravu životních potřeb a nezbytného uhlí pro zimu.

- 1949 • 22. února se stala stanice dostaveníčkem všech sportovních nadšenců, neboť mezinárodní rychlík 213 provázel tudy mistry světa v ledním hokeji.

1960 • Během prázdnin se v Týništi nad Orlicí konala krajská spartakiáda školní mládeže, na kterou bylo po železnici zvláštními vlaky přepraveno na 8000 cvičících. Ve stanici stály plné koje souprav těchto vlaků, které sloužily zájezdům z některých míst i jako částečné ubytovny.

1961 • Dne 12. května se stala stanice střediskem manifestujícího lidu, velké to části východočeského kraje, zdravotního delegací vlády SSSR, vedenou soudruhem Brežněvem, jedoucí na Slavnosti 40 let trvání KSČ do Prahy.

Zvláštní rychlík 44061, násled Balt-expresu 213, byl nucen vzhledem k početným zdravotním zástupcům všech složek zdejšího kraje zdržení vlaku prodloužit na 7 minut.

Všechny podrobnosti na naše milé hosty byly na věčnou paměť zachyceny fotoamatéry a kronikáři.

## Ceny jízdného

**1875**

	I. tř.	II. tř.	III. tř.	Snížené
Z Prahy do Hradce Králové		4,50 r. zl.	2,50 r. zl.	
Převedeno na rakouské koruny		9,00 r. k.	5,00 r. k.	
Převedeme-li na měnu I. republiky r. 1925 asi sedminásobek		63,00 Kč	35,00 Kč	
Z Prahy do Týniště nad Orlicí		5,50 r. zl. 11,00 r. k. 77,00 Kč	3,30 r. zl. 6,60 r. k. 46,20 Kč	

**1922**

**Podle jízdního řádu (povšechný) v ceně 15 Kč, pro venkov 17 Kč**

Praha Wils/Denis — Hradec Králové km 116	rychlík	124,80	62,40	31,20	21,—
	osobní vlak	76,80	38,20	19,20	13,—
	příplatek	48,00	24,00	12,00	8,—
Praha Wils/Denis — Týniště n. Orlicí km 138	rychlík	137,60	68,80	34,40	23,—
	osobní vlak	89,60	44,80	22,40	15,—
	příplatek	48,00	24,00	12,00	8,—

**1972**

**Podle jízdního řádu ČSD cena 10,— Kčs**

Praha hl./Těšnov — Hradec Králové	49,50	33,00	—	Poloviční jízdné
	25,50	17,00	—	
	24,00	16,00	—	
Praha hl./Těšnov — Týniště n. Orlicí	54,00	36,00	—	
	30,00	20,00	—	
	24,00	16,00	—	

Z uvedené tabulky je patrné, že ani měnové reformy neměly za následek podražení jízdného.



## Přeprava zboží

Zpočátku lidem pro jejich přesuny skrovného majetku postačilo jen primitivní zařízení a stezky.

Sedmnácté století bylo již náročnější. Začalo se stavbami silnic spojujících města a osady. V Týništi se budovala silnice z Opavy do Hradce Králové v letech 1840. Podél těchto silnic se postupem času začaly stavět pro pohodlí cestujících, najmě formanů, hostince, vybavené mnohdy vším pohodlím pro cestující, jako pohostinstvím, noclehy, stájemi, nezbytnými řemeslnými potřebami, příprěžemi anebo přepřahováním koní.

V této době dochází také ke zřizování poštovní dopravy, která byla jedním z prvních přepravních prostředků v r. 1743 zestátněných. V čele tohoto podniku se vystřídali členové rodiny hrabat Paarů. Týniště dostalo poštu v roce 1860.

Poněvadž průmysl a obchod najmě v Čechách a na Moravě se značně rozmáhal a někteří velcí podnikatelé, jako Liebig, Benis, Klinger, Taxisové, na Náchodsku a Broumovsku továrník Schroll (ucházel se tu o koncesy pro trať z České Skalice do Broumova), Maštálka a jiní, naléhali na výstavbu železnic, došlo ke stavbě První parostrojní dráhy z Vídně přes Břeclav (Brno, Olomouc do Bohumína), otevřené 7. 7. 1839. U Olomouce se na ni napojovala trať do Prahy, otevřená 20. 8. 1845. Na tuto trať se u Kolína připojovala trať do Mladé Boleslavi, prosazovaná velmocným knížetem Thurn-Taxisem, který měl na Dobrovicku a okolí asi 50 dvorů, 5 cukrovarů, rafinerií cukru, pivovar, lihovar, sušárny a jiné podniky toho druhu. Byla otevřena 29. 10. 1870. Další koncese byly uděleny společnosti severozápadní dráhy, která převzala povinnost výstavby trati Ústí nad Orlicí — Dolní Lipka a stala se v oboru výstavby drah a přepravy po nich největším a nejaktivnějším podnikatelem. K výstavbě křižovatky v Týništi nad Orlicí došlo v letech 1874/1875, a to trati z Letohradu (Kyšperka do Hradce Králové a dále pak do Chlumce nad Cidlinou) a trati společnosti státní dráhy z Chocně do Broumova.

Přestože rozmachem staveb železných drah staletá sláva a výsady formanů zanikaly, využívaly železnice i nadále jejich služeb, a to jednak při přepravě materiálu na stavby drah a jednak po zahájení provozu na nich při dopravě zboží, určeného k železniční přepravě.

po silnicích. Ve velkých stanicích sjednávala dráha s některými podnikateli prostředníky — spediční služby, s nimiž uzavírala dohody a tarify za přepravu zboží po silnici. Ve velkých městech se později zřizovaly zasílatelské společnosti, které mezi sebou, ba i za pomoci jejich vlastních povozů obstarávaly přepravu výrobků na nádraží, kdy tyto stěhovací vozy nakládaly na plošinové železniční vozy a ve stanici určení vozy vyložily a přepravovaly v nich zboží z nádraží do skladu či obchodu dále po silnici. V Týništi nad Orlicí přepravovala takto nábytek až do skladu či bytu bývalá továrna na nábytek firmy Novotný.

Naše století se vyznačuje rychlým tempem růstu průmyslu i rozmachem obchodního podnikání, které je bez masové železniční přepravy nemyslitelné. Proto také úměrně k těmto potřebám se rozrůstala i železniční síť, zejména v průmyslových a důlních střediskách.

Kromě velkopodnikatelů zvyšovali však své nároky na železniční přepravu i drobní živnostníci a přepravci, jimž se přeprava musela také přizpůsobit, což bývalo vždy obtížné a nákladné.

K tomu všemu bylo třeba vypracovat přepravní řády a tarify, podle nichž se počítala náhrada za provedené přepravní služby. Dosti dlouho prováděly jednotlivé společnosti přepravu na svůj účet, čímž byla velmi ztížena práce s výpočty přepravného a s vyúčtováním podílu pro jednotlivé společnosti — Choceň — Most přes Všetaty — podíly státní dráhy, severozápadní dráhy a ústecko-teplické dráhy atp.

Jak byli činitelé jednotlivých společností při budování drah malingerní a jak je z hlediska účelnosti a potřeb nedomýšleli, je charakteristické na vybudovaném zařízení dvou drah, které se v Týništi křížují. Každá společnost si totiž postavila vlastní dopravní, pokladny, výpravní zboží, skladiště, rampy a nákladiště. Pro tranzitní zboží postavily obě společnosti mezi skladištními kolejemi společné tranzitní skladiště, uprostřed rozdělené přepážkou, kde si zaměstnanci zboží ve stanovenou dobu vzájemně předávali. Nepočítalo se ovšem s ucelenými vozovými zásilkami — tratě vzájemně kolejově nebyly propojeny — a tak se po několikaletých potížích v roce 1884 přijal návrh společnosti státní dráhy, aby se mezi vodárnou a společnou rampou na obou skladištních kolejích zřídily točny a spojovací kolej. Po přesunu tranzitujících vozů z jedné dráhy na druhou byla spojovací kolej uzavřena jakousi kládou — dřevěnou zábranou, opatřenou dvěma zámky s rozdílnými klíči, které byly v úschově přednostů obou společností. Pro tuto manipulaci byl vydán první společný předpis č. 2369 VE ze dne 13. července 1884, podepsaný za společnost státní dráhy insp. Wegmannem a za společnost severozápadní dráhy insp. Mouszkou. Ke kolejovému propojení na obou zhlavích stanice, sjednaném v roce 1897, došlo až v roce 1912.

Tyto přepravní potíže trvaly do roku 1909, kdy dráhy velkých společností byly zestátněny. Ovšem, celá řada stanic potom svému účelu nevyhovovala a musela být etapově rekonstruována. V naší stanici Týniště nad Orlicí byla tato rekonstrukce dokončena prakticky během druhé světové války.

Za první republiky, kdy si rozvoj průmyslu a obchodu vyžádal i enormní růst silniční dopravy, čelily železnice této konkurenci tím, že poskytovaly různé výhody a slevy na přepravném. Zaváděli rychlé sběrné vlaky (železničáři je nazývali „raketami“) s velmi účelnou manipulací za přepravy a zřídili ve velkých stanicích automobilovou přepravu ČSD na svoz a rozvoz kusového zboží za mírný poplatek a na převozy zboží na kratší vzdálenost.

Pro tyto zrychlené sběrné vlaky, které se v Týništi setkávaly ze všech čtyř směrů, zřídila dráha podél nového skladiště dvě manipulační koleje opatřené spojovacími rampami.

Železničáři pracovali obětavě i při snížených počtech zaměstnanců a dosáhli určitých zlepšení železniční přepravy, přestože hospodářská krize jejich dobré pracovní výsledky značně ztěžovala. Druhá světová válka znamenala pro železničáře a jejich rodiny velké strádání, neboť po nezbytném přijetí mnichovských usnesení čtyř velmocí dne 30. 9. 1938, kdy byl náš stát podřízen německému diktátu a nám byly odebrány pohraniční oblasti, muselo mnoho českých železničářských rodin opustit své domovy a přestěhovat se do prostoru, který nám zbyl. Velká část těchto nešťastníků, kteří neměli ve vnitrozemí žádné příbuzné ani známé, byla nucena i po delší dobu bydlet v přeplněných železničních vozech anebo i ve všelijakých kolnách a skladištích.

O úkolech, které potom všem občanům nastaly, není příjemné psát. Železničáři však přesto nezapomínali na svou vlast a všemi možnými prostředky Němcům ztěžovali přesuny vojsk a válečného materiálu a nelekali se ani koncentráků a poprav.

Příchod vítězné Sovětské armády znamenal konec utrpení a železničáři se s velkým elánem vrhli na odstraňování úmyslně Němci nakupených překážek, aby co možná v nejkratší době mohli rozjet železniční přepravu naplno.

Přepravu po železnici započali s prostředky a pomůckami, které byly po ruce, a postupně se vše uvádělo do předválečných zvyklostí.

Roku 1946 se upravilo prostranství před nádražím a na nákladních, a poněvadž přísun a odvoz zboží mezi stanicí a přepravcem byl rozrušen, zřídila zde dráha spediční službu ČSD jako podslužebnu Autosprávy ČSD Pardubice. Pro tuto rozvozovou službu bylo stanici přiděleno z akce UNRRA nové nákladní auto značky DODGE. Jeho

řidičem byl obětavý pracovník Miroslav Hrubeš. Za dva měsíce byla stanici přidělena další dvě auta zn. DENIS a BEDFORD. Automobily zatím parkovaly před nádražím.

V roce 1947 byl život v Týništi nad Orlicí již vcelku normalizován a železnice pracovala na plné obrátky. Poněvadž však soukromé povoznické služby vcelku ustály, bylo nutno rozmnožit počet automobilů zdejší povoznické služby o další 3 auta. Silničních přepravních prostředků byl všeobecný nedostatek a co zde zůstalo po Němcích, bylo většinou ve velmi špatném stavu. Proto Autospráva ČSD Pardubice prováděla na zkoušku čtrnáctidenní okružní autodopravu kusového zboží, aby automobilová silniční přeprava byla co možná nejehospodárnější. Byl to okruh Týniště nad Orlicí — Hradec Králové — Rosice a zpět přes Hořice v Podkrkonoší. Počítalo se, že kusové nákladní zboží do 30 km by se přepravovalo z místa podeje na místo určení bez železničního prostřednictví.

V roce 1948 v rámci celostátního znárodnění došlo také k oddělení velmi dobře prosperující automobilové přepravy ČSD a k ustanovení nového podniku Československá automobilová doprava. Pro tu již prostory ve stanici nedostačovaly a tak tento nový dopravní podnik byl přemístěn do objektu bývalé pily naproti nádraží.

Po znárodnění průmyslu a drobných živností tvořily se z rozptýlených částí stejného druhu řemesel po městě i v okolí účelné hospodářské a průmyslové celky; to mělo za následek i významné změny v organizaci železniční přepravy. Ucelené podniky neměly potřebu tak velkého počtu kusových zásilek a postupně závodovou přepravu v místě si zařizovaly po svém. Aby však přeprava drobného zboží včetně poštovních zásilek byla co nejúčelnější, byla v roce 1949 zřízena takzvaná „radiální přeprava“. Ta soustředila na širokém okolí přepravu 32 pošt, 16 železničních stanic a mnoho drobných sběren po vesničkách. Tuto poštovní a železniční přepravu prováděla podle zvláštní smlouvy Československá automobilová doprava.

Pošta i dráha musela rekonstruovat své skladištní prostory tak, aby vyhovovaly velice čilým službám. Ve skladištích byly zřízeny boxy pro jednotlivé přepravní okruhy a důležitá větší města. Zásilky třídily vlastními zaměstnanci. Mezi oběma podniky a ČSAD byl smluvně zajištěn určitý počet účelně vyhovujících nákladních automobilů včetně dobře instruovaných řidičů. Průvodce a současně závozníka dodaly pro každý vůz ČSD.

Rozvoz začínal ráno poštovními zásilkami, při zpáteční jízdě se svázely poštovní i železniční zásilky a během dne pak řídil tuto přepravu dispečer, jehož úkolem bylo starat se, aby automobily byly náležitě vytíženy. Jeden z večerních svozů byl opětně věnován převážně poštovní službě.

Pro účtování byly pořízeny dva druhy průvodek — pro přepravu místní a pro přepravu zásilek určených dále po železnici do jiné okrskové stanice a zase tam až do místa určení. Kalkulace dovozného pro podíly ČSAD a ČSD, jakož i pro konečné vyúčtování prováděla železnice.

Hospodářský rozvoj naší vlasti si však vbrzku vyžádal další rekonstrukce všech dopravních podniků, z nichž zejména nový podnik ČSAD, který neměl povinnost zřizovat a udržovat jízdni cesty — silnice, vykazoval značný vzestup přepravy kusových zásilek, ba i masové přepravy na kratší vzdálenosti. Proto v letech 1967, kdy nastává určitá volnost v přepravnictví, vrací se pošta zase na silnice, kde vytvořila vlastní okrskovou a krajskou státní přepravu poštovních zásilek. Železnici přenechala poštu jen v určitých dálkových spojích a zejména pak přepravu novin. Železnice se od 1. 1. 1968 opět osamostatnila, rozdělila státní území do zvaných „atrakčních obvodů“ se střediskem účelně položené stanice pro sběr kusových zásilek „Stanice kusových zásilek“ (SKZ) se svozem kusového zboží jejího obvodu vlastními auty ČSD nebo najatými od ČSAD či od jiné organizace dopravních služeb (KS, JZD atp.).

Československé automobilové přepravě zůstala určitá přeprava zboží shromažďovaného ve vlastních okrscích a masová přeprava na kratší vzdálenosti. Železnice se v přepravě kusového zboží vrátila k železniční manipulaci dřívější a tak opětovně nakládá vozy místní, skupinové a překládkové.

## Závěr

V železniční stanici Týniště nad Orlicí nebo v jejím blízkém sousedství mají sídlo i některé další výkonné železniční jednotky.

Dříve než stanice sama, byly zde v provozu stavební podniky, které nyní reprezentuje Traťová distance (TD) — v Letohradě a která má ve stanici Týniště nad Orlicí traťmistrovský okrsek. Ten udržuje ve svém obvodu na trati Velký Osek — Hanušovice úsek od km 49,060 do km 59,203 a na trati Meziměstí — Choceň úsek od km 22,315 do km 34,512. Je řízen traťmistrem Miroslavem Radou, kterému podléhají 2 úpravčí se 16 dělníky, 3 pochůzkáři a 1 administrativní síla.

Traťové distanci Letohrad podléhá také mechanizovaný údržbářský oddíl, vedený traťmistrem Vackem. Má dva úpravčí trati a 44 odborně vyškolených dělníků.

Stejně důležitá je i sdělovací a zabezpečovací služba, která má středisko v Hradci Králové, okrsek v Letohradě a ten podslužebnu v Týništi nad Orlicí. Okrsek se služebnou řídí vrchní návěstní mistr Václav Petráň. Služebna má nově vybudovanou ústřednu s dálnopisem, pomocnými dílnami a skladišti. Údržbu provádí na trati Třebechovice pod Orebem — Choceň a Doudleby nad Orlicí — Petrovice nad Orlicí. Službu zde vykonává 1 návěstní mistr, 4 spojovací dozorcí, 2 provozní technici, 2 manipulantky, 2 zámečníci a 2 pomocné síly.

Dále je ve stanici strojová stanice se svým zauhlovacím zařízením (to se po částech likviduje), novou čerpací stanicí nafty, útulkem pro zaměstnance a příručním skladištěm, patřícím lokomotivnímu depu (LD) v Hradci Králové. Podslužebna zaměstnává 33 strojvedoucích, 12 pomocníků, 1 zámečníka a 1 uklízečku. Řídí ji vedoucí strojvedoucí Stanislav Hejlek.

Významnou novou železniční složkou je Elektroúsek (EÚ).

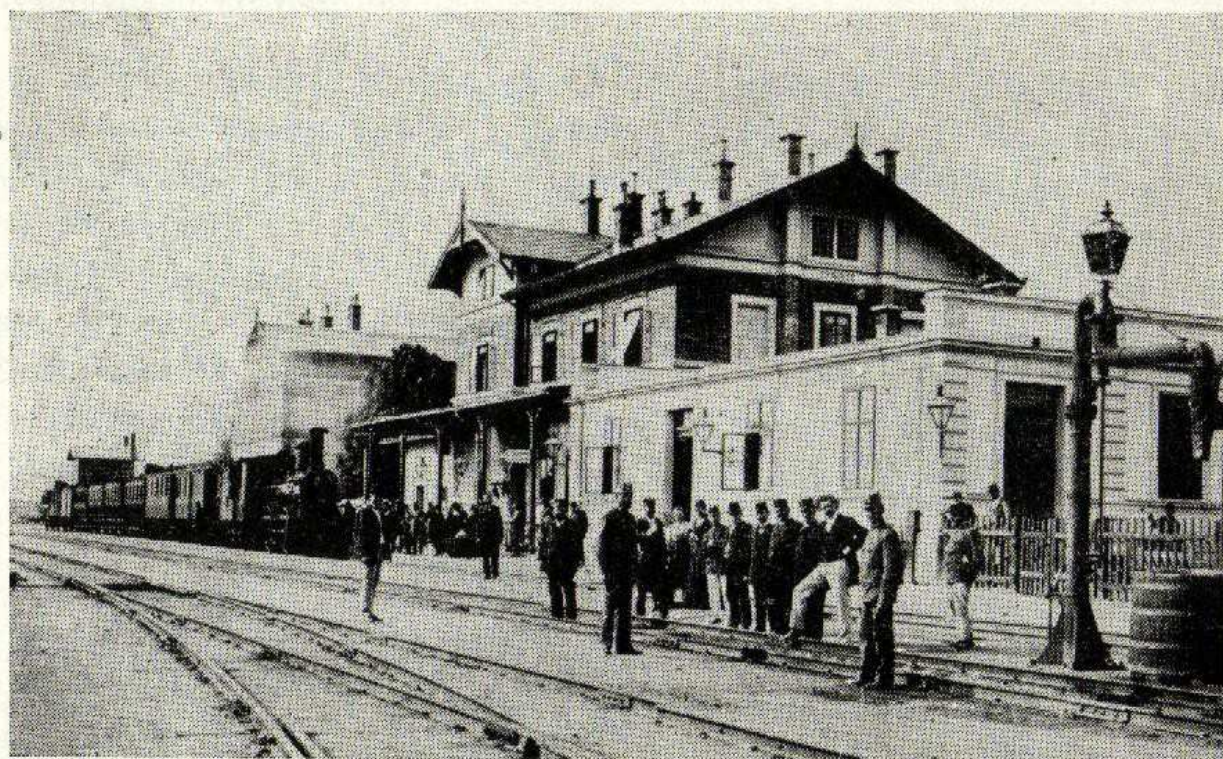
Hradec Králové, který má na okraji města Týniště nad Orlicí nově vybudovanou měničnu proudu pro trať Choceň — Hradec Králové. Službu v ní vykonávají 3 elektrikáři. Ve stanici je opravna trakčního vedení, kde pracují 4 elektrikáři, kteří neustále pečují o sjízdnost trati v témže elektroúseku.

Velmi důležitou složkou jsou osvětlovači a údržbáři silnoproudého zařízení, kteří mají obvod Hradec Králové — Žamberk včetně lokálek Častolovice — Solnice a Doudleby nad Orlicí — Rokytnice v Orlických horách a z Dobrušky přes Opočno do Chocně. Údržbu a obnovu provádí 8 — 11 elektrikářů. Jejich vedoucím od roku 1945 je Jaroslav Rydlo.

Nelze zapomenout ani na stanici technických prohlídek Hradec Králové — stanoviště Týniště nad Orlicí, patřící do Vozového depa (VD) Hradec Králové. Pracuje tu ve směnách 8 vozmistrů a 1 zámečník.



*Společné tranzitní skladiště včetně rampy — ze strany státní dráhy, kde si zaměstnanci obou společností vzájemně předávali zboží s průvodními listinami k další přepravě po dráze sousední společnosti. V prostoru mezi rampou a vodárnou byly na obou skladištních kolejích dodatečně smontovány točny se spojovací koleji, aby i vozové zásilky mohly bez překládky zboží tranzitovat*

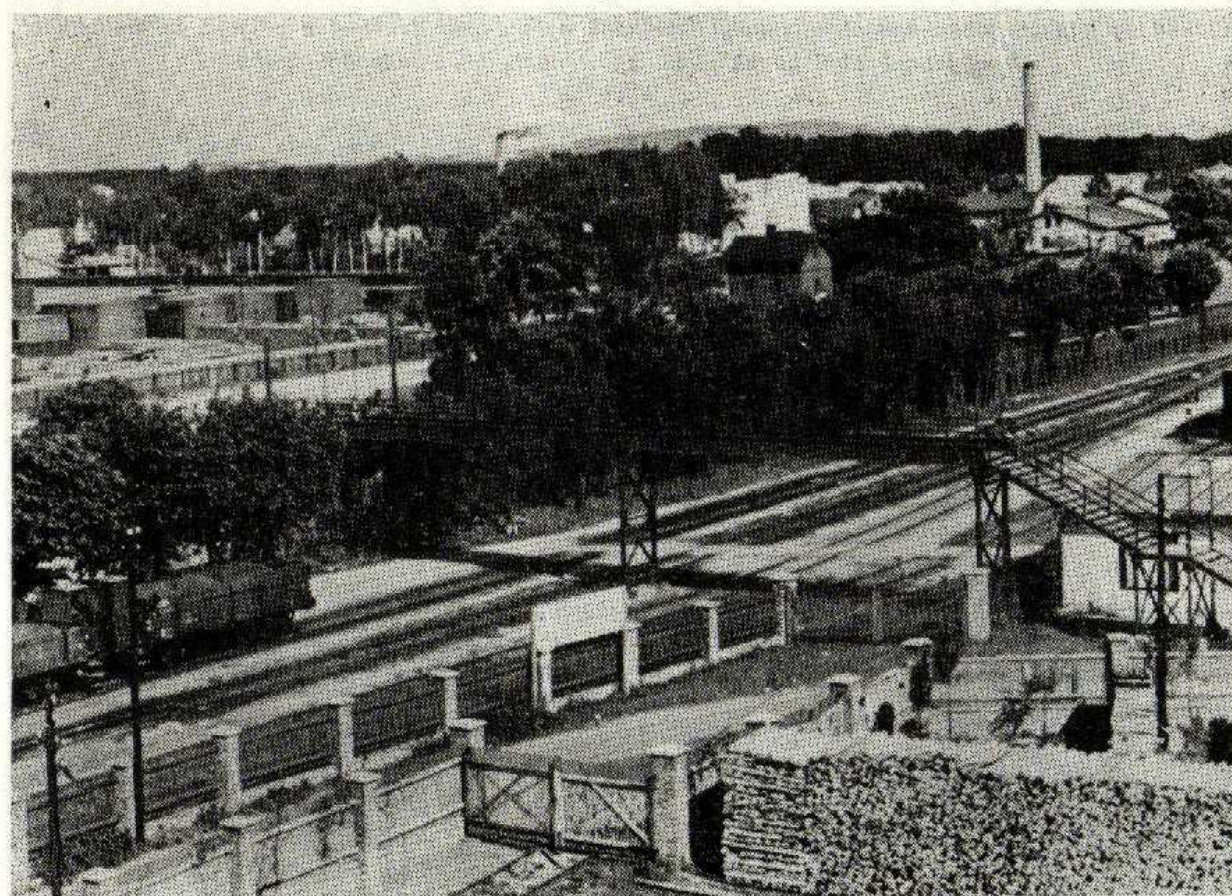


*Nádraží společnosti státní dráhy s obestavěnými přístavky výpraven osob a čekárnami obou společností s původním vláčkem ze strany státní dráhy. Stav 1899.*

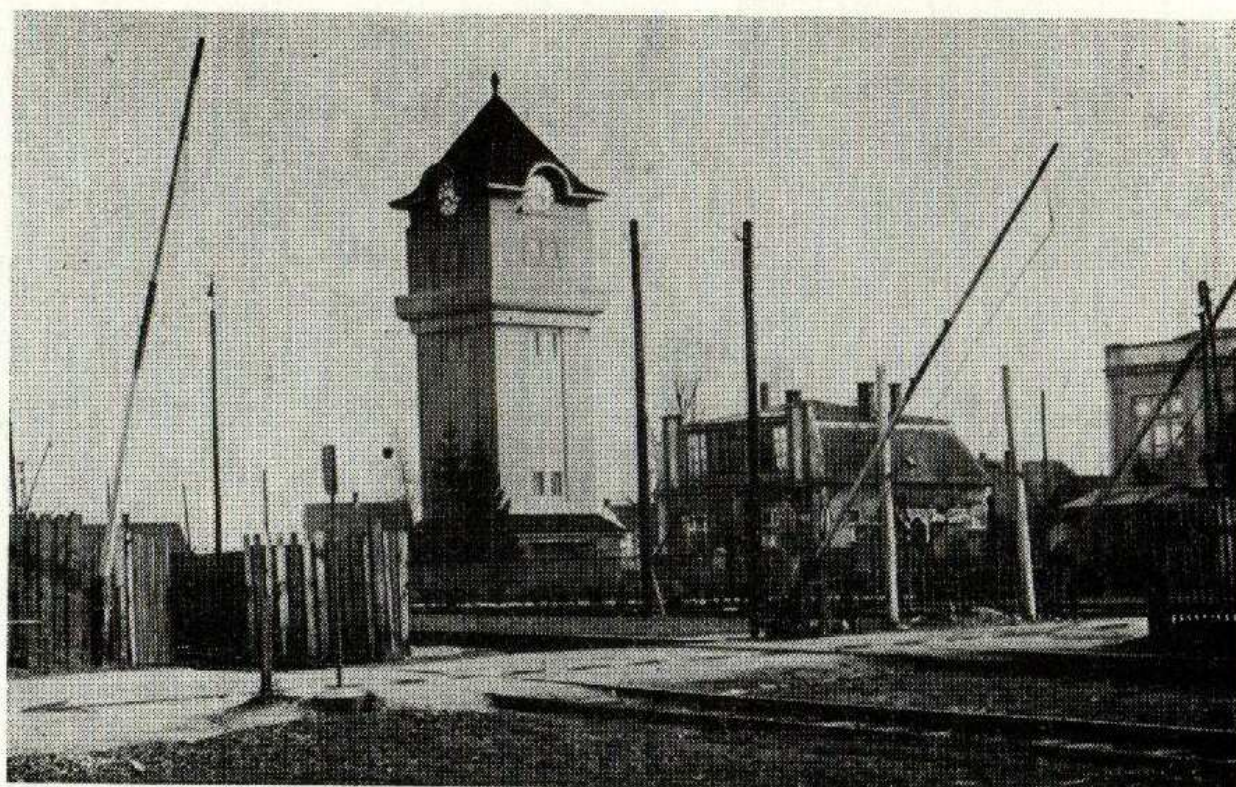




*Pohled na nádraží ze strany města po úpravě v roce 1965*



*Přechodová lávka sloužící pro zkrácení příchodu k nádražím, vybudovaná v roce 1924 a zbouraná v roce 1944*



*Příchod do stanice obou společností mezi důkladně oplocenými tratěmi a příjezd na nákladíště, k výpravě zboží a skladišti společnosti severozápadní dráhy*



*Nová dopravní kancelář postavená při elektrifikaci v roce 1965*



PŘEKLAD

C. a K. v. ýs. rakouská společnost státní dráhy

## PRŮKAZKA

pro pana Václava Rinkého,  
starostu v Teplicích nad Metují

k slavnostnímu otevření (zahájení) dopravy  
na trati CHOCEŇ — MEZIMĚSTÍ — BROUMOV

Vídeň dne 25. července 1875

K. k. priv. österr.

# Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

## Fahrplan der gemischten Züge auf der Linie

# Chotzen-Braunau.

Gültig vom Tage der Eröffnung.

Die mit überdruckten Zahlen bedeutet die Stunden und Minuten der Nacht von 6 Uhr Abends bis 6 Uhr Früh.

Richtung Chotzen-Braunau.			
Entfernung	Stationen	Gewöhnliche Züge	
		No. 30	No. 31
	<b>Chotzen</b> (Bestandort)	III	2:00 4:30
1	7 Oujezd		2:08 4:38
4	14 Karnuka-Jolent		2:20 4:50
2	17 Borsbradek		4:12 4:42
3	21 <b>Tynist</b> (Bestandort)	III	4:31 5:01
		III	4:39 5:09
1	22 Bobrow		4:29 5:34
3	30 Opotno		5:25 6:00
4	36 Bohuslavie		5:48 6:21
6	51 Neustadt a. d. Brava (Bestandort)		6:01 6:36
7	55 Wenzelsberg		6:26 7:01
7	60 <b>Nachod</b> (Bestandort)		6:49 7:22
8	68 Braun		7:12 7:46
9	73 Politz		7:32 8:06
10	79 Matha-Mohren		7:51 8:25
10	83 Weckelsdorf (Bestandort)		8:08 8:42
11	86 Bodisch		8:27 8:56
11	91 <b>Halbstadt</b>		8:45 9:19
12	97 Hermendorf-Geldberg		9:04 9:38
13	100 <b>Braunau</b>	III	9:10 9:44

Richtung Braunau-Chotzen.			
Entfernung	Stationen	Gewöhnliche Züge	
		No. 32	No. 33
	<b>Braunau</b>	III	3:00 5:30
1	4 Hermendorf-Geldberg		6:07 6:37
	<b>Halbstadt</b>		6:21 6:51
2	13 Bodisch		6:35 6:59
3	18 Weckelsdorf (Bestandort)		7:01 7:15
3	22 Matha-Mohren		7:17 7:31
3	27 Politz		7:36 7:50
4	31 Braun		7:54 8:08
3	41 <b>Nachod</b> (Bestandort)		8:11 8:25
6	45 Wenzelsberg		8:31 8:45
6	51 Neustadt a. d. Brava (Bestandort)		8:52 9:06
7	55 Bohuslavie		9:08 9:22
8	61 Opotno		9:29 9:43
9	68 Bobrow		9:50 10:04
10	76 <b>Tynist</b> (Bestandort)	III	10:11 10:25
		III	10:21 10:35
11	84 Borsbradek		10:12 10:26
11	89 Karnuka-Jolent		10:37 10:51
12	91 Oujezd		11:12 11:26
13	100 <b>Chotzen</b> (Bestandort)	III	11:29 11:43

### ANSCHLÜSSE

Zug Nr. 31 in Chotzen an den Personenzug Nr. 7 von Wien, Braunau, Olmütz an den Personenzug Nr. 8 von Bodenbach nach Prag.  
 in Tynist an den Zug Nr. 352 der von Neuhäusel nach Geiersberg und Grulich und an den Zug Nr. 325 nach Königgrätz, Josefstadt, Rachenberg und Liebau.

Zug Nr. 32 in Chotzen an den Personenzug Nr. 5 von Wien, Braunau, Olmütz an den Personenzug Nr. 6 von Bodenbach nach Prag.  
 in Tynist an den Zug Nr. 369 der von Neuhäusel nach Königgrätz, Josefstadt, Rachenberg und Liebau, dann an den Zug Nr. 327 nach Grulich und Geiersberg und an den Personenzug Nr. 130 nach Königgrätz.

Zug Nr. 33 in Tynist an den Zug Nr. 352 der von Neuhäusel nach Königgrätz, Josefstadt, Rachenberg und Liebau, dann an den Zug Nr. 310 nach Geiersberg und Grulich und an den Zug Nr. 327 nach Königgrätz.  
 in Chotzen an den Personenzug Nr. 6 von Olmütz, Braunau, Wien und an den Personenzug Nr. 5 nach Prag, Bodenbach.

Zug Nr. 34 in Tynist an den Zug Nr. 326 der von Neuhäusel nach Königgrätz, Josefstadt, Rachenberg und Liebau, dann an den Zug Nr. 369 nach Geiersberg und Grulich.  
 in Chotzen an den Personenzug Nr. 8 von Olmütz, Braunau, Wien und an den Personenzug Nr. 7 nach Prag und Bodenbach.

### Zur Beachtung.

Der Tag der Eröffnung der Strecke Chotzen-Braunau wird mit dem separaten Planats kundgemacht werden.  
 WIEN, am 1. Juli 1875.

Die General-Direction.

# PROGRAMM.

Abfahrt des Zuges von Chotzen nach Braunau

10 Uhr Vorm.

den 25. Juli.

Aufenthalt in den Stationen

	№		№
Chotzen	—	Teichhof	10
Onjezd	1	Kronov	2
Vozunka Jeleni	2	Politz	5
Wochradetz	1	Neathia - Wotzen	2
Dynist	1	Wickelsdorf	6
Wotchosl	2	Wodisch	9
Pročno	3	Waltstadt	20
Wohuslanc	2	Neemsdorf - Oliberg	2
Wendstadt a. M. Man	5	Braunau	—
Wenzelberg	3		

Ankunft in Braunau 2. Uhr + 5 Min. Nachm.

Diner

Rückfahrt nach Chotzen

Anschluss in Chotzen 11 Uhr 55 - Nachtz. n. Wien.  
an die Länge: } 3. - 9. - früh n. Prag.

Giltig auch als Fahrkarte für alle Züge

der Strecke Chotzen

am 14. 15. u. 16. Juli 1875.

## PROGRAM

jízdy slavnostního vlaku dne 25. července 1875  
z Chocně do Broumova

Odjezd z Chocně v 10.00 hodin dopoledne  
příjezd do Broumova ve 2.45 hodin odpoledne

### Zastávky ve stanicích

	min.		min.
Choceň	—	Náchod	10
Oujezd	2	Hronov	2
Korunka-Jelení	2	Police	5
Borohrádek	2	Česká Metuje	
Týniště	5	(Matha Mohren)	2
Bolehošť	2	Teplice n. Metují	
Opočno	5	(Weckelsdorf)	5
Bohuslavice	2	Bohdašín (Bodisch)	2
Nové Město n. Met.	5	Meziměstí (Halbst.)	20
Václavice		Hynčice (Hermsdorf)	2
(Wenzelsberg)	5	Broumov	—

### Slavnostní oběd

Zpáteční jízda do Chocně

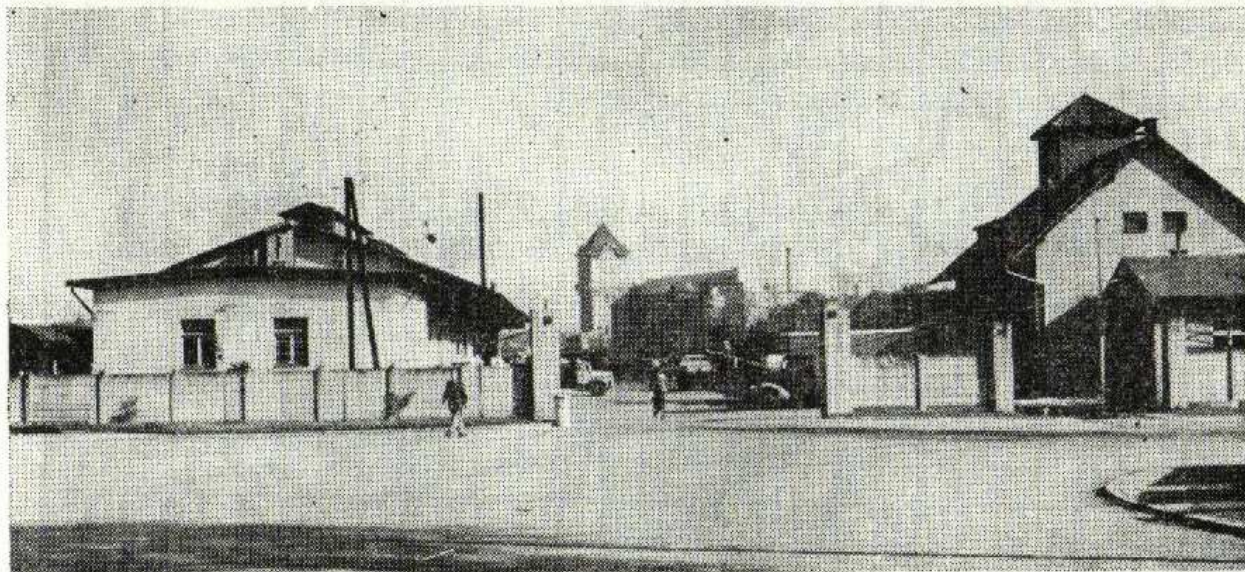
V Chocni bude připojení v 11.53 hod. v noci do Vídně  
a ve 3.09 hodin ráno do Prahy

Tento slavnostní vlak doprovázel stavební ředitel August de Serres, pofrancouzštělý Polák a vedoucí činitel výstavby státní dráhy. K slavnostní jízdě pozval pouze zástupce pražských úřadů, redakcí a obcí a jaksi úmyslně opomenul pozvat oficiálně Vídeň. K deputacím východočeských obcí na trati hovořil jenom polsky — čeština mu dobře nešla.

Slavnostní jízda trvala 4.45 hod.; zastávky 1.18 hod. a samotná jízda 3.27 hod. Dnes vlak 1031 jede 3.15 a vl. 1041 jede 3.11 hod. Smíšené vlaky jezdily 5.40 hod.

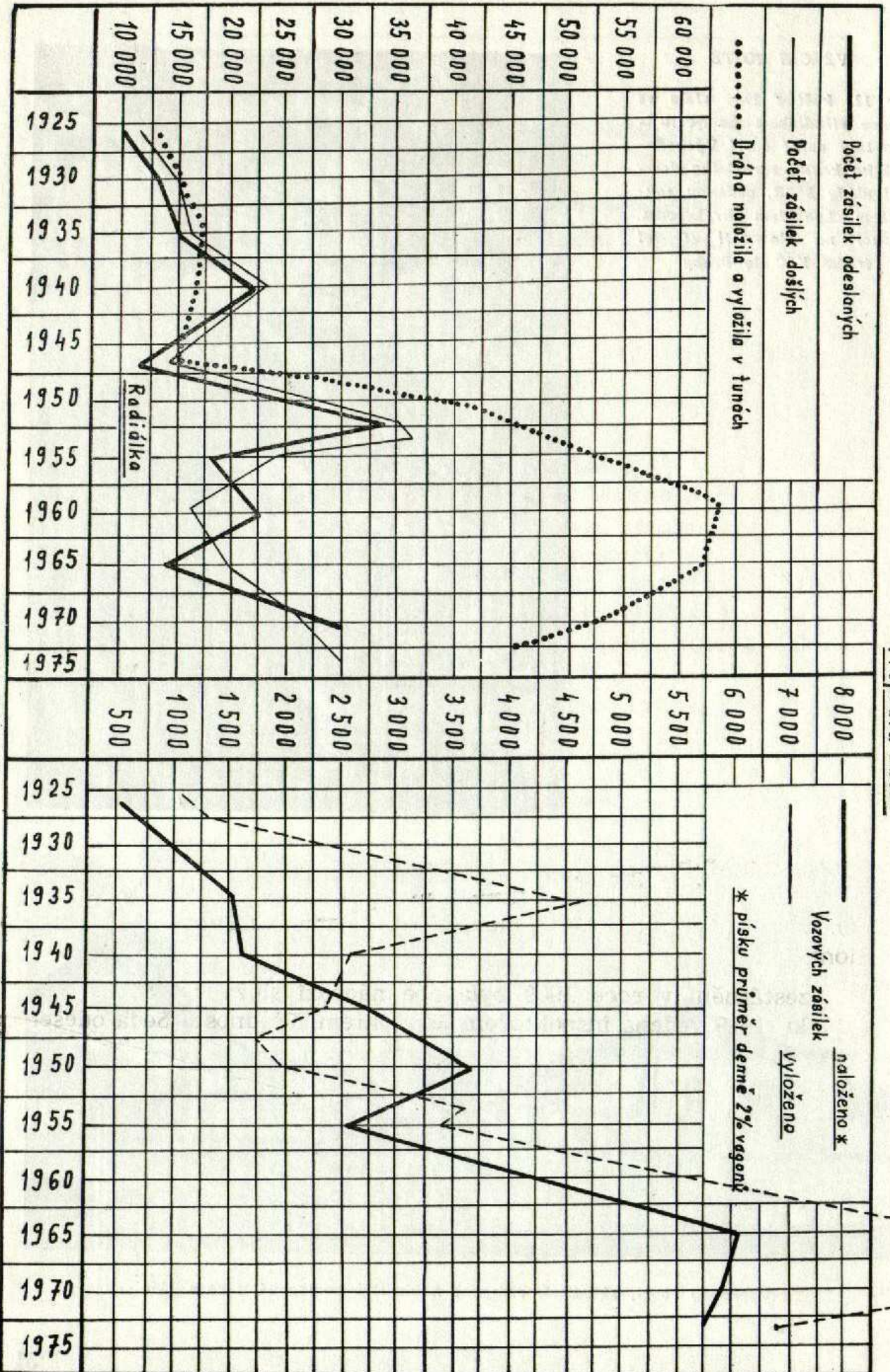
### VZÁCNÍ HOSTÉ

*Dne 12. května 1961 stala se stanice střediskem manifestujícího lidu velké části Východočeského kraje, zdravotnické delegace vlády SSSR, vedenou soudruhem Leonidem Brežněvem, jedoucí na slavnosti 40 let trvání KSČ do Prahy*



*Výpravny zboží, skladiště, rampy a nákladní železniční stanice postavené v roce 1944*

Přeprava zboží

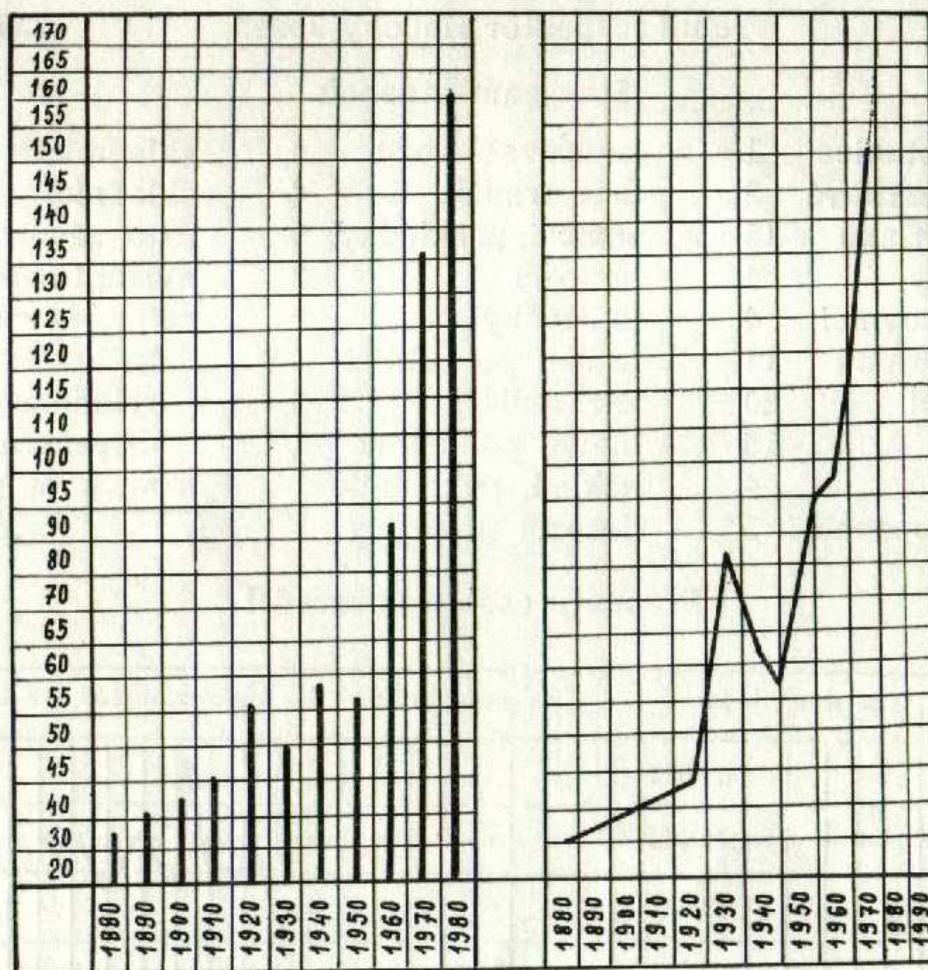


1939-1945 válka

Radiálka

11.123  
11.953





### Přednostové (náčelníci) stanice

Do zestátnění obou společností vystřídali se tu přednostové na státní dráze pan Werkmann a Šeda a na severozápadní dráze pan Leitenberger, Felzmann, Franke, Fiedler, Hoffmann, Chadalík, Kuchař a Reimont.

Po zestátnění v roce 1909 byla obě nádraží služebně sloučena a až do roku 1919 vedena inspektorem Reimontem. Přednosta Šeda odešel do důchodu.

Dále následovali :

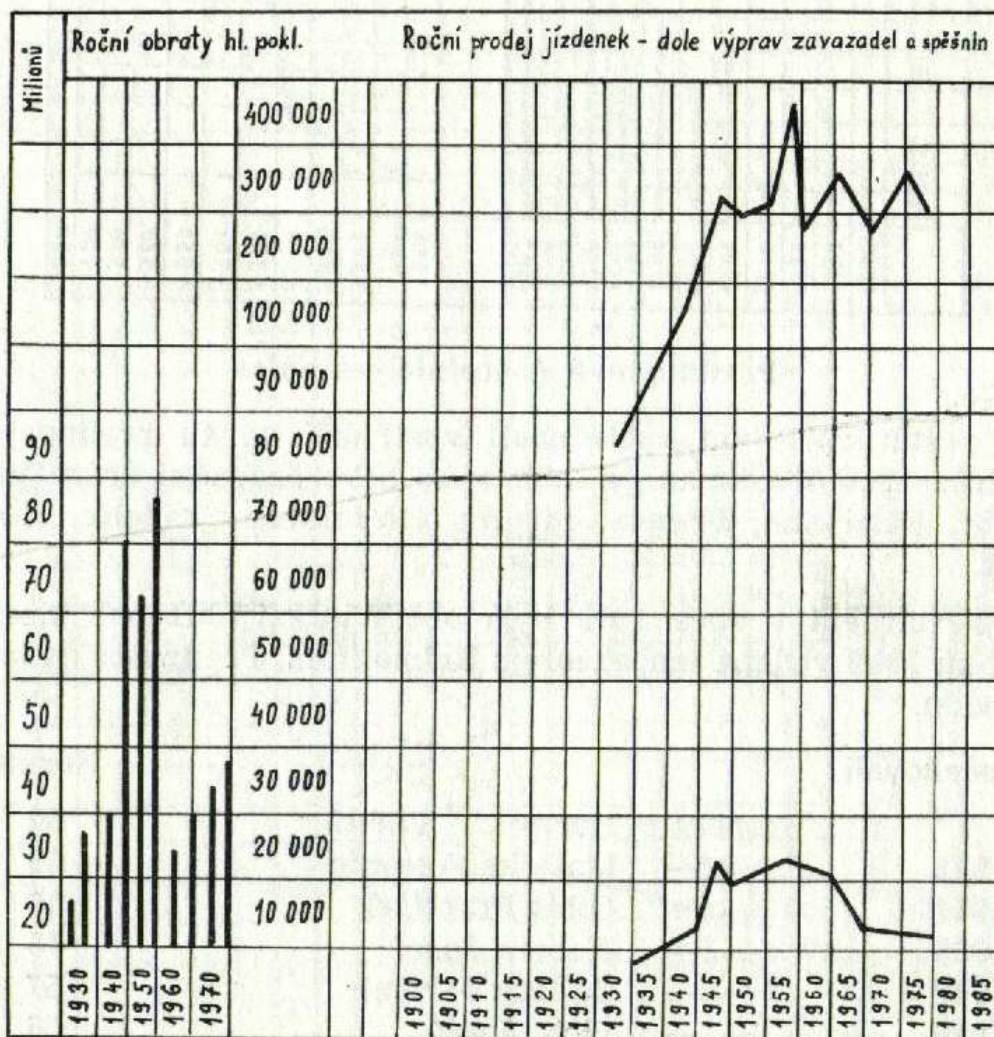
Období	Inspektor	Norma a stav
1919	inspektor Hartmann Vilém	52 52
1919—1922	—„— Matějka Antonín	52 59
1922—1934	—„— Gibiš František	48 49
1934—1935	—„— Kobera Josef	48 49
1935—1942	—„— Zajíček Jaromír	57 59
1942—1949	—„— Pich Josef	56 48

1949—1955	inspektor Jareš Josef	56	55
1955—1961	ředitel Taláb Josef	92	91
1961—	vrchní inspektor Holický Josef	135	134

### Stav zaměstnanců

náčelník stanice	1	zapisovači vozů	4	skladmistři	2
jeho náměstkové	2	dtto tranzit	4	skladníci	4
výpravčí vlaků	15	zaměst. překládky	9	dtto závozníci	6
operátorky	4	lampáři	2	skladní dělníci	7
adm. pracovníci	4	uklízečky	2	refer. přepravy II	
dozorci posunu	14	osobní pokladníci	4	kalkulantů	2
posunovači	20	zavazadláři	3	reklamantů	2
signalisté	15	hlavní pokladník	1	dispečerů	2
závoráři	4	náklad. pokladník	1	sam. kom. prac.	2
vozový disponenti	3	dozorčí přepravy	1		
				<u>celkem</u>	<u>140</u>

### Přeprava osob a zavazadel



Nro. des Wagens 3622  
 Nro. der Expeditionskarte 270  
 Pos. 12. u. V.

HOF  
 12. u. V.

Herr *Anton J. Hübner*  
 in *Stiniest*

Station *Hirsawat* der *Eisenbahn*  
 über \_\_\_\_\_

Declaration zur Erlangung eines höheren Schadensersatzes als 80 Gulden  
 festerr. Währ. pr. Zoll-Centner.

**Declarirter Mehrwerth:**

In Vorhinein auszubählende Nachnahme:

Nach Eingang auszubählende Nachnahme:

Specification der Nachnahme	In Vorhinein auszubählende	Nach Eingang auszubählende

Stempel der Bahnen.

Frachet		5 Kilogramm	Zoll- Pfund	Nicht- amtliche Güter	Zu erheben:
<b>Note</b>					
Nachnahme ( in Vorhinein nach Eingang )					
Nachnahmen-Provision					
Fracht bis					
Besondere Versicherungsgebühr					
Fracht bis					
Besondere Versicherungsgebühr					
Fracht bis					
Besondere Versicherungsgebühr					
Fracht bis					
Besondere Versicherungsgebühr					
Mehragebühren von der Abgabe					
					Summe

Vydáno v Nakladatelství dopravy a spojů, Praha 1974

Vytiskla Výrobna jízdenek ČSD, Praha