nádraží: hotovo!

Stanice Choceň slavnostně otevřena

O našem železničním uzlu toho bylo poslední dobu napsáno tolik jako nikdy předtím. Na vinu je tomu jistě rozsáhlá rekonstrukce, která změnila tvář stanice k nepoznání a nenechala chladnými ani cestující, zaměstnance, natož obyvatele našeho města. Domnívám se proto, že si celá akce zaslouží zhodnotit i na stránkách Zpravodaje....

Významné mezníky v historii choceňské stanice

• 2.3.1835 – ve Vídni umírá císař František I. a nastupuje jeho syn Ferdinand. Pro Habsburskou monarchii se výměnou panovníka roztočilo kolo velkých změn. Bankovní dům S.M. Rothschilda podal novou žádost o udělení privilegia ke stavbě dráhy z Vídně do Haliče. Přesně o jeden rok a dva dny později císař toto privilegium podepsal.

• 1840 – o železnici se začíná mluvit i v Chocni poté, co se rakouská vláda rozhodla prodloužit trať z Vídně až k saským hranicím. Existovalo několik navržených tras, nakonec jako nevýhodnější se ukázala varianta, která je využívána mezi Prahou a Olomoucí dodnes.

• 3.8.1842 – císař Ferdinand schválil projekt tratě z Olomouce do Prahy, je vypsán konkurz, ve kterém vítězí firma bratří Kleinů. Stavbu do Pardubice vedl ing. Karel Keissler, zbylý úsek do Prahy pak ing. Jan Perner.

• 27.3.1843 – začíná ražba tunelu o délce 248 m. Jeho zajímavostí je, že byl dělítkem mezi rovinatou polabskou krajinou a naopak kopcovitým kopcovitým podhůřím Orlických hor, jenž se táhne k Ústí nad Orlicí. Ale má ještě jedno tajemství – v srpnu 1843 totiž došlo v útrobách skály k nálezu unikátních úlomků ryzího železa. Mnoha analýzami byla prokázána jeho vysoká ryzost (98,33%), nepodařilo se ale ani do dnešní doby spolehlivě objasnit, jak se úlomky mohly dostat do nitra opukové skály asi 34 - 38 m pod úrovní současného terénu. Tunel byl proražen 4.3.1844.

• 26.6.1845 – nádražím projel úplně první vlak z Pardubic a ještě téhož dne se z Olomouce vrátil zpět. Jak dokládají následující řádky, nutno dodat, že stanice ani tunel ještě nebyly zdaleka hotové.

• 17.7.1845 – byla dokončena klenba v tunelu a už od počátku roku se hlavní úsilí věnovalo stanici. Ta byla vystavěna na severním okraji zámecké zahrady Kinských v nadmořské výšce 292,7 m. Staniční budova byla postavena na místě dnešní pošty, proti ní přes koleje stála věžová vodárna. Celkový ráz doplňovala skladištní budova a dřevěná budka s prodejem tabáku. Podle důležitosti a dle počtu tří kolejí byla Choceň zařazena jako nádraží IV. třídy.

• 20.8.1845 – v 10,30 hod přijíždí do Chocně slavnostní vlak, který vyjel o šesté

ranní z Olomouce. O půl páté dorazí za nadšeného jásotu do Prahy. V choceňské stanici vlak uvítala kromě mnoha rodáků i kněžna Vilemína Kinská nebo hrabě Adam z Bubna, majitel doudlebského panství. Slavnostně tak byla otevřena první státní c.k. železniční trať na našem území.

• 1.9.1845 – byla zahájena všeobecná osobní doprava vypravováním dvou vlaků denně z Vídně do Prahy. Nákladní doprava se rozjela počínaje říjnovým dnem.

• 9.9.1845 – In. Perner cestoval vlakem z Moravy a při průjezdu choceňským tunelem stál na stupátkách vozu, aby si mohl toto velké dílo lépe prohlédnout. Jak se při výjezdu neustále ohlížel za portálem, narazil hlavou do železného sloupu od plotu. Byl převezen do Pardubic, kde následující den o půl jedenácté umírá.



• 1869 – ustanovilo se konsorcium, v jehož čele stáli kníže Kinský, kníže Colloredo-Mansfeld (majitel opočenského panství), Schrollova firma v Broumově a knihtiskař Böhm z Nového Města nad Metují. Cílem bylo spojit český průmyslový severovýchod novou železnicí a zajistit její napojení na hlavní trať. Na počátku srpna 1873 se začalo se stavbou pod vedení Ing. Eduarda Bazika.

• 1872 – probíhají přípravné práce na zdvoukolejnění úseku do Brandýsa nad Orlicí. I když byl tunel ražen už jako dvoukolejný, nutná byla výměna dřevěného mostu, který se klene přes Tichou Orlici hned při výjezdu z tunelu. 18.12. byl zahájen

dvoukolejný provoz s odbočkou do lomu v Pelinách, za několik let došlo ke zdvoukolejnění i do Zámrsku.

• 26.7.1875 – slavností otevření trati do Broumova a počátek velkých změn pro celé nádraží. Choceň se stala domovskou stanicí jízdního personálu, čímž se také zčásti začíná měnit skladba choceňského obyvatelstva. V tomto roce byla také zahájena přestavba nádraží, které nabylo na svém významu. Architekt Jindřich Maas vedl stavbu nové staniční budovy v duchu neorenesance tak, jak ji známe dnes. Charakteristickým rysem se staly Brněnský a Pražský pavilon, které jsou propojeny jednopatrovým traktem. Stejný architekt vedl i stavbu výtopny a dalších účelových budov. Výrazně se rozrostlo i kolejiště.

• 1.3.1881 – soukromý podnikatel a choceňský starosta Antonín Houdek začíná stavět místní dráhu z Chocně do Litomyšle. Nutno připomenout, že Litomyšl spolu s Vysokým Mýtem měla být podle jedné trasovací varianty spojena hlavní tratí z Vídně do Prahy. Obě města ale projekt železné dráhy zavrhla. Lokálka, dlouhá 24 km, byla slavnostně otevřena 22.10.1882. V letech 1881 – 1883 ve stanici sídlil také dopravní inspektorát, jehož přednostou byl Ludvík Ruth.

• 9.7.1929 – na choceňském nádraží vystupuje z vlaku prezident Tomáš Garrigue Masaryk, čtvrtý listopadový den ho „vystřídá" známý spisovatel Alois Jirásek. Ve stanici dochází v meziválečném období k drobným úpravám kolejiště i budov

• 11.6.1936 – nový prezident dr. Eduard Beneš poprvé projíždí choceňskou stanicí při služební cestě z Bukurešti, kde jednal se státy Malé dohody. Za dva dny na to jede přes Choceň na oficiální návštěvu střední a jižní Moravy, 16.5.1945 tudy projíždí při cestě z Košic do Prahy. Za choceňské občany vítá pana prezidenta paní Kristýna Nováková.

• 1947 – ihned po skončení II. světové války dochází na celé síti ČSD k urychlené obnově zničených tratí. Už v roce 1925 bylo započato s elektrifikací pražského železničního uzlu a s podobnými plány se počítalo samozřejmě i na hlavní tepně z Prahy až na Slovensko. V roce 1947 proto i v choceňské stanici proběhly přípravné práce, z nichž jako nejdůležitější se jevilo bourání tunelu. Nejdříve bylo nutné zdivo vyztužit betonovými skružemi, teprve potom docházelo k jednotlivým odstřelům skály.

• 22.11.1948 – byl snesen most na státní silnici do Vysokého Mýta, následující rok odstřelením tunelu definitivně mizí více jak stoletá dominanta choceňského nádraží. Hlubokým zářezem byla prodloužena výtažná kolej směrem k Brandýsu nad Orlicí, což výrazně ulehčilo posun. Byla dokončena přístavba podchodu.

• 1958 – v rámci elektrifikace celé stanice bylo poslední velkou akcí připojení vysokomýtské lokálky samostatnou kolejí k hlavní trati. U depa tak byla zřízena lávka pro pěší náhradou za klenutý most, který musel přeložce ustoupit. Od šedesátých let

setrvalo nádraží téměř půl století v nezměněném stavu tak, aby v roce 2003 začala jeho rozsáhlá modernizace. Nutno podotknout, že takovou rekonstrukci potřebovalo naše nádraží už jako sůl...

Rekonstrukce

Stavba začínala 20. června 2003 přípravnými pracemi a poté rekonstrukcí sudých vedlejších kolejí, kde také vzniklo nové třetí nástupiště pro směr Týniště nad Orlicí. Rok 2004 byl ve znamení mnohem zásadnějších změn – v jeho první polovině vyrostlo mezi 2. a 4. traťovou kolejí druhé nástupiště pro vlaky na Prahu, ke konci roku byla předána do provozu i poslední dvě – pro vlaky na Českou Třebovou a zcela jednoduché, jediné nezastřešené pro vlaky do Litomyšle. Všechna nástupiště jsou přístupná z nově vybudovaného podchodu dlouhého 67,6 m, který volně navazuje na suterén výpravní budovy a ústí do parku směrem do centra Chocně. Velkou výhodou je možnost bezpečného příchodu podchodem až na jednotlivá nástupiště, a to buď šesti schodišťovými rameny, nebo čtyřmi výtahy. Pamatováno bylo i na občany se sníženou pohyblivostí, veškerá zařízení jsou vybudována jako bezbariérová. Během roku začala fungovat i mobilní plošina. Pro nevidomé a slabozraké byl postupně zaváděn elektronický informační systém. Zmizela také stavědla a útulek pro posunovací čety, zkrátka tvář nádraží se změnila k nepoznání.

Na téměř dvoukilometrovém staničním úseku je nový železniční spodek včetně odvodnění, rekonstruované tři propustky a skalní zářezy bývalého tunelu byly zajištěny ocelovou sítí. Už

22. července 2004 bylo spuštěno firmou AŽD Praha nové zabezpečovací zařízení ESA 11, které bdí nad bezpečným provozem celého uzlu, a to dokonce i v době, kdy ještě na plné obrátky probíhala rekonstrukce lichých kolejí. Nutno dodat, že podobné zařízení plní denně stovky úkolů na budějovickém hlavním nádraží, svou oblibu si získalo i u výpravčích v železniční stanici Ražice. Právem proto hlídá provoz i u nás.

Dne 20. října byl předán do provozu také nově rekonstruovaný most na silnici do Vysokého Mýta. Původní termín výstavby se zkrátil téměř o šest týdnů, úpravy nosné konstrukce zvýšily nosnost mostu z původních 13 na 32 tun a zlepšily se také parametry trakčního vedení zvýšením průjezdové výšky na 62,25 m. První listopadový den začal pro pěší sloužit opravený podchod, 12. prosince uvítalo první návštěvníky nové ČD centrum. Ještě před koncem roku povolil Drážní úřad průjezd uzlem Choceň rychlostí 160 km/hod., tedy přesně podle projektového návrhu. Spojením nádraží se starším koridorovým úsekem, který začínal u ČKD a táhne se až do Pardubic, rázem vznikl třetí nejdelší úsek na tratích ČD, kterým je možno vcelku pojíždět rychlostí 160 km/hod. O zlatou a stříbrnou pozici se v tomto případě dělí dva více jak padesá-

tikilometrové úseky na rovinaté Moravě: Nedakonice – Moravská Nová Ves a Břeclav – Modřice. Jen pro upřesnění dlužno dodat, že úsek z Pardubic až do Pelin, kde tato vysoká rychlost končí, měří 34,7 km. Se zavedením plné průjezdné rychlosti stanicí Choceň se zkrátila jízdní doba mezi Pardubicemi a Českou Třebovou. Markantní je to u IC a EC vlaků, které urazí šedesátikilometrovou vzdálenost mezi oběma městy za neuvěřitelných 33 minut při průměrné rychlosti 109 km/hod.Počátkem roku 2005 už byly rozhodující práce v kolejišti hotové, zbývalo jen dokončení rekonstrukce výpravní budovy, jejímž nejdůležitějším kritériem bylo ponechání neorenesančního vzhledu z 80. let 19. století. Vnitřní uspořádání se ale změnilo razantně, do nových prostor se nastěhovala dopravní kancelář, v místech původní zavazadlovny dnes vzniklo ČD centrum a čekárna.

Slavnostní otevření

Oněch 711 dnů rozsáhlé rekonstrukce najednou uteklo jako voda. Stavba rostla před očima, každý z nás rychle zapomněl na negativa, která každá, byť sebemenší přestavba, přináší. Až nadešel den D, středa 1. června 2005, v kalendáři zatím jen zmínka o Mezinárodním dni dětí. Na choceňské nádraží se sjela řada významných hostí, jako první se ujal slova starosta města Chocně Miroslav Kučera. Poděkoval zúčastněným firmám za hodnotné dílo, které odevzdávají k užívání, a zároveň vyjádřil radost nad tím, že v 50. letech 19. století vedl Ing. Jan Perner trať přes naše město a ne přes sousední Vysoké Mýto a Litomyšl.



Se slavnostními proslovy dále vystoupil Ing. Pavel Švagr, ředitel Státního fondu dopravní infrastruktury, Ing. Antonín Blažek, ředitel Kanceláře náměstka pro dopravní cestu a Ing. Jindřich Topol, generální ředitel firmy Skanska ŽS. Na závěr padla slova Ing. Jana Komárka, který je ředitelem Správy železniční dopravní cesty: „Hlavním účelem stavby bylo zvýšit kvalitu a bezpečnost železniční dopravy. Díky napřímení hlavních kolejí bylo možno zvýšit rychlost až na 160 km/hod., dosáhnout požadovanou třídu zatížení D4UIC a zajistit prostorovou

průchodnost pro ložnou míru UIC GC."



A co dodat na úplný závěr ? Musím vyjádřit velké zklamání nad tím, že se v rámci slavnostního otevření nepodařilo zorganizovat větší kulturní akci, kterou jsme původně plánovali a o které jsem se začátkem roku ve Zpravodaji zmiňoval. V minulých letech to bývalo zvykem téměř pravidelně, pamatuji si slavnostní otevření lovosické nebo děčínské stanice – to byla sláva ! Pravděpodobně se už nenašly finanční prostředky, za které by se mohl nějaký doprovodný program uskutečnit. Atmosféru tak dotvářela jen parní lokomotiva, která zúčastněné hosty povozila po nádraží. Doufejme, že se železničním nadšencům podaří zorganizovat některé menší oslavy v rámci letošního 160. výročí tratě Olomouc – Praha, která připadá na 20. srpna.



Úderem pravého poledne a odjezdem hostů na Vítkov, kde je čekal oběd, ale stanice výrazně ztichla. Zvykli jsme si už všichni na ruch, který se kolem nádraží po dva roky linul, byli jsme svědky nebývalé přestavby, díky které se železniční uzel Choceň měnil takřka ze dne na den. Výsledkem toho je stanice, která je synonymem bezpečného, pohodlného a kvalitního cestování v 21. století. Vzpomeňme na útrapy, které přinášela měsíční výluka do Vysokého Mýta, jaké komplikace nám všem vytvářelo uzavření podchodu z parku na nádraží a jaké bylo

převádění přes rozestavěné kolejiště. Myslím si, že my všichni teď právem odpouštíme a přejeme naší stanici klidné století bez vandalismu, naopak plné spokojených cestujících i zaměstnanců.

Na úplný závěr se sluší dodat, že rekonstrukci za 987,6 mil. Kč za plného provozu realizovalo konsorcium firem pod vedením společnosti Skanska ŽS, která zároveň pořádala i slavnostní otevření. Projekt „Průjezd železničním uzlem Choceň" zpracoval SUDOP Praha, investorem akce byla Správa železniční dopravní cesty. Investiční akci finančně zabezpečoval Státní fond dopravní infrastruktury. Nezbývá než všem firmám poděkovat a popřát i ostatním stanicím, aby je v budoucnu potkalo takové štěstí jako nás.

Kamil Bureš

fotografie:

1. Slavnostní atmosféru místo hudby dotvářela alespoň parní lokomotiva, která zúčastněné hosty vozila po nádraží

2. Přestřižení pásky se zúčastnili zleva: Pavel Švagr za SFDI, Miroslav Kučera a Jan Komárek za SŽDC

3. Jako první se ujal slavnostního slova starosta města Chocně Miroslav Kučera, který kladně ohodnotil bezpečný příchod cestujících z podchodu až na jednotlivá nástupiště

4. Za akciovou společnost ČD vystoupil s proslovem Ing. Antonín Blažek, jehož nakrátko přerušil projíždějící vlak EC Vyšehrad