

Železniční stanice Jaroměř

- kulturně historická a technická památka ev. č. 5945

Roku 1856 na podzim začala se stavěti železná dráha od Pardubic k Liberci. Do nádraží Josefov - Jaroměřského přijel od Pardubic první vlak na zkoušku dne 20. října 1857, slavnostní vlak s parostrojí „Josefstadt“ a „Austria“ dne 4. listopadu t.r., načež nastala pravidelná doprava

Z nádraží zdejšího dále až na Horka vypraven byl první vlak 31. května 1858. Na poboční dráze k České Skalici začalo se jezdit dne 15. května 1859.

Tak těmito slovy popsal Antonín Knapp zahájení provozu železnice v Pamětech královského věnného města Jaroměře nad Labem.

Naše země, jako součást rakouské monarchie zaostávala v rozvoji železnice s parním provozem. První vlak, tažený parní lokomotivou, přijel 6. června 1839 po železnici Severní dráhy císaře Ferdinanda z Vídně do Břeclavi. V srpnu 1845 přijel první vlak do Prahy po trati spojující Olomouc, Českou Třebovou, Pardubice a Přelouč s Prahou. Jako třetí železnice s výhradně parostrojním provozem vznikla Pardubicko-liberecká dráha, původně označená c.k. priv. Jiho-severní německá dráha Süd Norddeutsche Verbindungsbahn SNDVB.

Roku 1855 /16. února / byla kladně vyřízena žádost o koncepci na zřízení trati z Liberce do Pardubic. Vedly se spory o vedení trasy - bylo celkem pět variant. Definitivní směr trasy tak, jak probíhá dodnes, byl určen na základě rozhodnutí nejvyšších vojenských úřadů ve Vídni, které požadovalo vedení železnice v těsné blízkosti tehdejších vojenských pevností Josefova a Hradce Králové, což mělo vojensko-strategické důvody. O umístění nádraží jsou rušné spory v Hradci Králové, Jaroměři, Turnově, Hodkovicích nad Mohelkou i v Liberci. I v Hradci Králové a v Jaroměři zasáhly do sporu vojenské úřady. Tato města mají opevnění, představují pevnosti, které dosud neztrácejí důležitosti, proto se požaduje umístění železnice poblíž pevností.

Současně s vrchní stavbou byly navrženy železniční objekty jako nádraží, dílny, skladiště, vodárny, strážní domky a další potřebná zařízení. Všechna tato zařízení měla jednotnou koncepci podle návrhu ing. Daniella. V říjnu roku 1856 jsou

zahájeny práce na výstavbě dráhy a již za rok je kolaudován první úsek z Pardubic do Jaroměře - Josefova a 4. listopadu 1857 je slavnostně zahájen provoz.

Nádraží Jaroměř - Josefov však sloužilo ve své původní podobě velmi krátkou dobu. Již 8. července 1866 nařídil generál Gaisler ve válce prusko-rakouské demolici nádraží, které mělo být vyhozeno po povětrí. K tomu sice nedošlo, ale do místností přijímací haly byla narovnána sláma a seno a vše bylo zapáleno. Požárem bylo poškozeno zdivo a budova byla zcela pobořena. V roce 1867 bylo započato s výstavbou nové přijímací budovy. Nádraží je označeno názvem Josefstadt - Jaroměř.

Z další historie jen několik zajímavých dat. 27. března 1909 je ukončena činnost soukromé železnice, v letech první světové války /1914-1918/ přijíždí 236.000 zajatců, v roce 1918 vznikají ČSD a ve 20. letech probíhá úprava fasády hlavní budovy a dochází ke zjednodušení dekorativních prvků, v roce 1993 je elektrifikován provoz na trati Hradec Králové - Jaroměř. Dne 18. září 1996 je železniční stanice Jaroměř prohlášena za kulturní památku, která zahrnuje výpravní budovu, skladiště, poštu, vodárenskou věž, výtopnu s točnou a kolejístem.

Správcem všech objektů, mimo točnu, je Správa dopravní cesty Hradec Králové. Ta spravuje celkem 1258 objektů, což je jistě úctyhodné množství budov. Jejich stav ve většině případů vyžaduje značné prostředky na jejich údržbu. Finance jsou však problémem většiny správců majetku v této zemi a je logické, že většina peněz u ČD je použita na zajištění provozu. Proto lze považovat za úspěch zajištění prostředků na opravu této kulturní památky. Vždyť nádraží jsou vstupní branou na železnici a první dojem si cestující udělá již před vstupem do nádražní budovy - hodnotí její vzhled, čistotu, stav sociálního zařízení a pěkné budovy určitě přispívají ke zlepšení image ČD.

Oprava budov probíhá v etapách a v současné době jsou dokončeny tři objekty - výpravní budova, pošta a vodárenská věž. Nejprve byly provedeny opravy střešní konstrukce a krytiny. Stará eternitová krytina byla nahrazena krytinou „

Dominant“/imitace břidlice/ včetně klempířských prvků z titanizinku, byla opravena střešní konstrukce a provedeno poměrně složité statické zajištění vodárenské věže. Dle dispozic Památkového úřadu v Pardubicích /který také přispěl na opravné práce/ byla provedena nová fasáda objektů, odpovídající zjednodušenému „drážnímu typu“ včetně barevného řešení z 20. let minulého století. Původní vzhled si zachovala i komínová tělesa. Oprav se dočkala i konstrukce peronu - kombinace litinových sloupů a dřevěných krovů s bedněním. Část prací byla provedena dodavatelsky - střešní krytina, fasády a zbytek vlastní kapacitou správce - opravu peronu, výroba množství dřevěných prvků peronu a tranzita, opravy dřevěných atypických dveří, související opravy elektrické instalace. Barevné řešení fasády je provedeno silikátovými barvami Düfa v odstínech určených památkovým úřadem. Fotografie ukazují, že barevná kombinace je zdařilá a přibližuje se původnímu stavu z roku 1915. V letošním roce by měly práce pokračovat opravou skladiště - nákladního nádraží a přiblížit tak celý areál původnímu vzhledu a zajistit provozuschopnost objektů.

Použité podklady:

- A. Ederer - První vlak z Pardubic do Liberce, K.N. Liberec 1959
- B. Vursta a kol. - 130 let Pardubicko - liberecké dráhy 1859-1989 Nadas Praha 1989

Vydal:

ČESKÉ DRÁHY S.O.
DIVIZE DOPRAVNÍ CESTY O.Z.
SPRÁVA DOPRAVNÍ CESTY
HRADEC KRÁLOVÉ

V Hradci Králové 29.03.2001