

PRAMENY K HOSTIVICKÉ HISTORII

Řada B: Dokumenty

Svazek č. 5

**PAMĚTNÍ KNIHA
ŽELEZNIČNÍ STANICE
HOSTIVICE**

1946–1948

Přepis strojopisu z Národního archivu v Praze ze Sbírký staničních kronik,
kniha inv. č. 351



Hostivice, únor 2013

Přepis zpracovali Alena Kučerová a Jiří Kučera

Úvod doplnil Jiří Kučera

Stránky jsou upraveny pro zmenšování při tisku na formát A5

ÚVOD

Hostivické nádraží vzniklo v roce 1862 na trase původní koněspřežní železnice (budova čp. 90), do současné polohy bylo nádraží přeneseno až po vybudování odbočky Hostivice – Praha-Smíchov (budova čp. 93 a další stavby). Dochovaná pamětní kniha této stanice byla sepsána na psacím stroji v letech 1946 až 1948, obsahuje však v úvodní kapitole řadu údajů z předchozí doby, které byly známy přednostovi stanice Štěpánu Figarovi. Záznamy tak umožňují např. datovat některé stavby či získat jinak neznámé údaje o provozu na hostivickém nádraží.

Pamětní kniha tvořená jednotlivými listy na předtištěných formulářích svázaných provázkem je uložena v Národním archivu ve Sbírce staničních kronik v kartonu č. 19 pod inv. č. 351. Ke studiu je přístupná na mikrofilmu.

Přepis zařazený do tohoto svazku Pramenů k hostivické historii je doplněn aktuálními poznámkami pod čarou, které vysvětlují některé pojmy či upřesňují popisovaná místa, případně opravují uváděné údaje, pokud byla jejich nesprávnost bezpečně zjištěna z jiných pramenů. Přepis zpravidla zachovává původní slovosled a některé jazykové zvláštnosti, pouze na některých místech byla v zájmu lepší srozumitelnosti upravena interpunkce. Texty předtištěných formulářů jsou v přepisu uvedeny šedým písmem.

Ze staniční pamětní knihy byly citovány ukázky v časopise závodního výboru ROH stanice Hostivice „Lokálka“ v 80. letech 20. století. Na stanici byla pravděpodobně k dispozici nejen pamětní kniha uložená nyní v Národním archivu (kniha psaná psacím strojem byla zřejmě vyhotovena ve více kusech), ale i starší pamětní kniha, protože výpisky v „Lokálce“ obsahují i údaje, které nejsou v pamětní knize z Národního archivu zaznamenány. Existence této pamětní knihy, resp. její osudy nebyly zatím prověřovány.

Ředitelství státních drah v Praze

PAMĚTNÍ KNIHA

dopravního
staničního úřadu

Stanice Hostivice

(razítko)

Díl I.

Založeno 9. srpna 1946

Ukončeno 19

Stanice: Stanice Hostivice

Přednosta: Figar

Rok: Úvod.

Zpracovatel: inspektor Štěpán Figar

Úvod.

Stanice Hostivice vznikla při stavbě koňské dráhy z Brusky (nynější stanice Praha-Dejvice) do Výhybky (nynější stanice Kladno). Pojmenována byla dle obce, na jejímž katastru leží.

Zmíněnou koňskou dráhu vystavěla soukromá akciová společnost. Do veřejného provozu byla tato dráha dána dne 21. března 1830. V říjnu 1830 byla její trať prodloužena z Výhybky do Lán. Po jednoročním provozu dráhy byl provoz pro nesjízdnost tratě zastaven a soukromá akc. společnost ocitla se v roce 1832 v úpadku, jehož likvidace trvala do října 1834, kdy dráhu i privilegium koupil Karel Egon, kníže Fürstenberg.

Nový majitel uzavřel s pražským obchodníkem dřívím Schimmannem smlouvu v tom smyslu, že Schimmann svým nákladem trať opraví a vystaví další úsek trati z Lán k myslivně, zvané Píně, v Křivoklátských lesích; majitel sám se zavázal přepravovati ročně 16–20 tisíc sáhů dříví po dobu 20ti let a po těchto 20ti letech nahraditi veškeré stavební výlohy. (Viz „Popis hejtmanství kladenského“ – Škorpil – Kladno 1895).

Stavební úpravy podle této smlouvy byly provedeny a provoz byl zahájen 14. října 1837. V této době vedla trať z Ruzyně do Hostivice nynějším směrem až asi do km 13,5, odkud byla vedena jihozápadním směrem k vesnici Hostivice.

Pamětní knihy díl I. vložka 1

2.

Stanice: Stanice Hostivice

Přednosta: Figar

Rok: Úvod.

Zpracovatel: inspektor Štěpán Figar

Původní stanice Hostivice byla v nynějším domě č. 90.¹ Domek ten jest dosud zachován a po částečných stavebních úpravách stále obydlen. Z dob koňské dráhy má na dveřích do stáje zachováno původní klepátko. Staniční budova sestávala ze dvou malých místností, obývaných správcem stanice, a z jedné místnosti, sloužící za čekárnu.

Podrobnějších zpráv o provozu koňské dráhy nemám, avšak jistě měl velký vliv na vývoj dráhy vzrůst těžby uhlí v kladenské pánvi. Roku 1852 byla totiž založena „Buštěhradská akciová společnost železniční“, později privilegovaná, která stavěla v kladenské pánvi nové dráhy a která také převzala do provozu i zdejší koňskou dráhu z Brusky do Lán.

Buštěhradská společnost přeměnila provoz dráhy na provoz parní, který byl zahájen r. 1863. Pro parní dráhu byla použita trať bývalé dráhy koňské, jenom nádraží bylo rozšířeno o jednu kolej. Stanice Hostivice měla po této úpravě dvě koleje a dvě místně stavěné výhybky.

Roku 1870 přikročila majitelka dráhy ku stavbě odbočné trati Hostivice – Smíchov a při této příležitosti rozhodla se i ku stavbě nového nádraží.

Pro nové nádraží bylo zvoleno místo asi ¼ km severně od původního nádraží a zde byla vystavěna nynější nádražní budova a k ní přilehlé kolejiště staniční. Z nového nádraží byl vystavěn nový úsek trati až asi do km 13,5 směrem k Ruzyni a stará trať koňské dráhy byla v tomto úseku jako nepotřebná zrušena a rozebrána. Staré nádraží bylo rovněž zrušeno a jeho staniční budovy bylo použito jako bytů pro železniční zřízence, zaměstnané na novém nádraží.

Pamětní knihy díl I. vložka 1

¹ Původní nádraží tvořila vedle domu čp. 90 i později oddělená čísla popisná 133 a 385

Stanice: Stanice Hostivice

Přednosta: Figar

Rok: Úvod.

Zpracovatel: insp. Štěpán Figar

Toto nové a dosud stávající nádraží leží v km 14,8 trati Praha-Bubny – Cheb a je současně konečnou stanicí trati Praha-Smíchov – Hostivice. Katastrálně patří k obci Hostivice, kde jest zaznamenáno v katastrální knize pod čís. 93–96.² Výška nad mořem podle posledních měření je 357,703 m.

(Poznámka: Název obce Hostivice v jednotném čísle, ženského rodu se vyskytuje na starších hrobních nápisech a užívají jej dosud staří místní občané. Také ve spisech „Paměti okresu unhošťského“ uvádí ředitel Melichar název Hostivice v čísle jednotném. Dějepisec Emler a Tomek však tvrdí, že slova „Hostivice“ má býti užíváno jako slova pomnožného. Spor o to není dosud rozhodnut.)

Přijímací budova nádraží byla vystavěna v nynější velikosti až na nepatrné přístavky v pozdějších letech. Budova výtopenká a točna, jakož i počet kolejí – sedm – jest až dosud nezměněn.³ Původní kolejiště mělo již 19 místně stavěných výměň, jichž obsluha byla rozdělena na tři výměňářské okresy, později na čtyři okresy. Výhybkář okresu I. na pražském zhlaví měl k ochraně proti nepohodě malou dřevěnou budku, ostatní výhybkáři přístřešku neměli. Podle starých zpráv postavili si sami poblíže svých stanovišť prkno, zapuštěné kolmo do země a k němu kámen jako sedátko.

Návěstidla vjezdová byla jen ruční: kulatý terč, který stavěl výhybkář „na volno“ pro vjezd vlaku teprve tehdy, když byl obdržel z dopravní kanceláře příslušné zvonkové znamení. Vlaků bylo málo a ponějvíce smíšených. Nové stanice bylo používáno pro přepravu osob a zboží obyvatelstvem obcí a širokého okolí. Když však v letech 1872–1877 byla vystavěna dráha Pražsko-Duchcovská, která jest vedena nadjezdem v km 16,8 tratě Hostivice – Jeneč, poklesla přepravní intensita zdejší stanice.

Pamětní knihy díl I. vložka 1

² Jde o čísla popisná. Figar nezmiňuje strážní domek čp. 92, čp. 93 patří budově nádraží, čp. 94 výtopeně a čp. 95 strážního domku u železničního přejezdu z Jiráskovy do Nádražní ulice. Strážní domek čp. 96 již neleží u nádraží, ale u přejezdu polní cesty u Sadové ulice (nyní přečíslován na čp. 306)

³ Tento údaj nemůže být správný, protože je doloženo pozdější rozšiřování kolejiště

4.

Stanice: Stanice Hostivice

Přednosta: Figar

Rok: Úvod.

Zpracovatel: insp. Štěpán Figar

Důležitost zdejší stanice po stránce přepravní se zvýšila, když v letech 1877–1878⁴ byla na pláni mezi Hostivicemi a Kněževsí (severně stanice) vystavena vojenská zbrojnice, která měla z počátku asi 5 skladišť pro střelný prach, ekrasit a dynamit. Tyto výbušniny byly až do té doby uskladňovány v letohrádku Hvězda, na Petříně a v kasematech vyšehradských, proti čemuž město Praha dlouhá léta brojilo.

V r. 1903–1904 vystavěla firma Staněk a Ponec ve zdejší obci první továrnu, a to zpočátku na železné šrouby a nýty; později specializovala svou výrobu jen na kolejnicové hřebíky a šrouby a stala se dodavatelem těchto speciálních výrobků rakouským státním drahám.⁵

Vzrůst počtu vlaků a zkušenost z nehod vyvolaly potřebu zabezpečení místně stavěných výměn. Toto první zabezpečovací zařízení bylo ve zdejší stanici elektrické: ze staničního přístroje – všeobecně bloku nazývaného – byla uvolněna na výhybkářském přístroji zvolená jízdní cesta pro vjezd vlaku. Výhybkář mohl po té přestavěti výměny této jízdní cesty ústředně a teprve po správném přestavění výměn mohlo býti vjezdové návěstidlo postaveno „na volno“. Byla zde tedy hned od počátku závislost návěstidla vjezdového na výměnách.

Zabezpečení bylo však nedokonalé, jelikož mimo krajní vjezdové výměny byly všechny ostatní výměny, ležící v jízdní cestě, stavěny i na dále ručně a záleželo tedy hlavně na správném postavení těchto ručně stavěných výměn, aby vlak vjel bezpečně a na správnou kolej.

V r. 1911–1912 vystavěl rakouský vojenský erár jižně pražského zhlaví administrativní budovu pro zbrojnicí⁶ a u prachá-

Pamětní knihy díl I. vložka 1

⁴ Správně: 1873

⁵ Nyní Jaga N. V.

⁶ Vojenský areál v Jiráskově ulici čp. 165 a 166, nyní objekt ministerstva spravedlnosti

Stanice: Stanice Hostivice

Přednosta: Figar

Rok: Úvod.

Zpracovatel: insp. Štěpán Figar

ren severně stanice nová kasárna a značný počet nových muničních skladišť. Správa Buštěhradské železnice byla současně přinucena k výstavbě vojenské nakládací rampy pro nakládání čelní i boční. K rampě byly vedeny 2 nové koleje, zaústěné do nynější koleje čtvrté. Tím se zvýšil také počet výhybek o dvě. Nové výhybky byly označeny čísly 20 a 21. Stavba této rampy a zemní práce v jejím okolí provedla firma Paroubek z Prahy.

Hned potom v r. 1912–1913 byla stanice vybavena novým moderním elektrickým zabezpečovacím zařízením systému Siemens a Halske, jehož se užívá dosud. Přitom byly zrušeny staré výhybkářské stavěcí budky a vystaveny nové, a to v okrsku I. (na pražském zhlaví) byla vystavena věž jako stavědlo I.; v okrsku III. (na kladenském zhlaví) byla vystavěna zvýšená budka jako stavědlo II.⁷ Výhybkářský okrsek II., jemuž byl přikázán prostor od točny k přijímací budově, zůstal nezměněn a výhybkářský okrsek IV., jehož stanoviště bylo na mostě u nynějšího mlýna, byl zrušen.

V průběhu vylíčené doby staly se ve zdejší stanici dvě větší nehody:

1. Asi r. 1870, tedy již při zahájení parního provozu, ujelo několik vozů, ložených kolejnicemi, ze starého nádraží směrem ku Praze a narazilo v tehdejší stanici Liboc na dopolední osobní vlak od Prahy. Strojvůdce byl popálen a stroj vlaku značně poškozen. Nehodu zavinil neopatrností (nepodložením vozů) strážník Šíma, který byl z trestu přeložen do Prahy-Buben.

2. Na novém nádraží zavinil na Štědrý den r. ? výhybkář Veselý srážku vlaku č. 54 s jiným vlakem ve stanici stojícím. Při srážce bylo rozbito asi 10 nákladních vozů. Tato srážka měla vliv na vybudování zabezpečovacího zařízení zdejší stanice. Vypuknutím světové války r. 1914 nabyla zdejší stanice značné důle-

Pamětní knihy díl I. vložka 2

⁷ Jde pravděpodobně o dosud stojící stavědlo přístupné z ulice Za Mlýnem

6.

Stanice: Stanice Hostivice

Přednosta: Figar

Rok: Úvod.

Zpracovatel: insp. Štěpán Figar

žitosti. Přeprava vojenských zásilek střeliva byla až do státního převratu r. 1918 velmi čilá. Státní převrat byl zdejší stanici oznámen v noci dne 28. října 1918 z Rakovníka telegrafem, jímž dr. Isidor Zahradník oznamoval převzetí správy drah Národním výborem. Ve službě byla ihned po té zavedena česká služební řeč a stanice obsazena členy zdejší sokolské jednoty, kteří ihned zabavili všechny vojenské zásilky. Po několika dnech vystřídala Sokoly hlídka vojenská a do stanice nastal velký příliv vojenských zásilek. Značný počet vagonů došel také ze Slovenska, odkud pro hrozící nebezpečí ze strany Maďarska byla do Hostovic přestěhována celá zbrojnice z Nového Komárna. Přejít do nových poměrů byl proveden bez nehod. Příklad věrnosti Československé republice složili zdejší zaměstnanci dne 29. května 1920. V noci dne 31. října 1920 zabránili výpravčí vlaku Emil Pochman a výhybkář František Ransdorf, kteří rychlým rozhodnutím vpustili ze stanice Jeneč ujeté vozy po třetí koleji na volnou trať do Řep, v jejímž sedle mohly být vozy zastaveny, velikému neštěstí. Generální ředitelství Buštěhradské dráhy udělilo Pochmanovi 300 Kč a Ransdorfovi 100 Kč odměny.

Považuji za vhodné, abych se zmínil na tomto místě i o správcích a přednostech zdejší stanice. Posledním správcem staré staniční budovy byl strážník Šíma. R. 1870 stal se správcem německý úředník z okolí Ostrova – Bleistädter, který se jako přednosta přestěhoval do nového nádraží. Jemu následoval v úřadě úředník Doubrava, pak úředník Schiefer, jenž vystřídal úředník Karel Šedivý, který byl zde přednostou až do 24. května 1886. Po něm následovali:

Julius Taubenkorb od 24.5.1886 do 31.3.1900

Václav Hladík od 31.3.1900 do 9.7.1914

Pamětní knihy díl I. vložka 2

Stanice: Stanice Hostivice

Přednosta: Figar

Rok: Úvod.

Zpracovatel: insp. Štěpán Figar

Václav Pelnář	od 9.7.1914 do 3.8.1914
Jan Bláha	od 3.8.1914 do 21.6.1919
Václav Mašek	od 21.6.1919 do 14.4.1933.

Přednosta Pelnář byl krátce před vypuknutím války r. 1914 zbaven této funkce pro své příbuzenství s vlivnými osobnostmi srbské armády. Po státním převratě r. 1918 stal se však jako inspektor přednostou celého oddělení pro vojenské záležitosti u Buštěhradské dráhy.

Státní zájmy a hospodářské poměry poválečné vynutily si sestátnění Buštěhradské dráhy. Dne 15. července 1923 přejímá správu této dráhy Československá republika a tímto dnem zaniká Buštěhradská dráha. Zdejší stanice byla přidělena do působnosti ředitelství st. drah Praha-Sever. Tím nastává nová éra zdejší dráhy, s jejíž stavbou jako drahou koňskou započal r. 1827 Ing. Perner z Bratřic, projektant dráhy Olomouc – Praha.

Od 1. ledna 1924 bylo zavedeno nové účetnictví st. drah, značně se lišící od účetnictví Buštěhradské dráhy, a od 1. června 1924 pak nový jízdní řád podle dopravních předpisů drah státních. Obě tyto změny působily zdejším zaměstnancům spočátku dosti velké obtíže.

Státní správa použila odbočné trati Smíchov – Hostivice pro převážení jednoho páru rychlíků Varšava – Praha Wilsonovo nádraží – Karlovy Vary a zpět a zavedla na této trati též čistě osobní vlaky.

V únoru 1924 provedlo ministerstvo železnic ve zdejší stanici první normování potřeby personálu a stanovilo následující potřebu:

Pamětní knihy díl I. vložka 2

8.

Stanice: Stanice Hostivice

Přednosta: Figar

Rok: Úvod.

Zpracovatel: insp. Štěpán Figar

1 přednosta

4 staniční úředníci, z nichž jeden jako vystřídač výpravčích též pro Jeneč, Řepy a Jinonice,

3 staniční dozorcí pro službu telegrafní

1 staniční dozorce pro službu komerční

6 hradlářů

3 výměnáři

3 skladištní zřízenci

1 noční hlídač

5 staničních pomocníků pro službu staniční

2 staniční pomocníci jako záloha

4 staniční pomocníci určení pro potřeby služby vozební.

Celkem 33 zaměstnanců. Tato norma v podstatě zachovala dosavadní stav zaměstnanců.

Počátkem května 1925 odpadla ve zdejší stanici výměna strojů a odstavování smíchovské zátěže, jakož i otáčení strojů, jelikož po zesílení železničního svršku na trati Hostivice – Smíchov byl umožněn přímý přechod těžkých strojů i těžkých vlaků z Kladna na Smíchov. V důsledku toho byl od 1. května 1925 zrušen výměnářský okresek II. a stav zaměstnanců snížen na 27. Mohla být také zmenšena nocležna pro vlakové mužstvo, jejíž stav 17ti lůžek byl snížen na 7. Dvě místnosti tím uvolněné byly zařízeny na soukromý byt.

V říjnu 1925 zastavila provoz továrna „Staněk a Ponec“, avšak úbytek na přepravní intenzitě vyrovnávala nová továrna na hřebíky firmy Josef Kropáček, která v červenci t. r. zahájila výrobu.⁸

R. 1926 byla na trati Hostivice – Smíchov povolena zvýšená rychlost vlaků z dosavadních 25 km na 40 km/hod. Ve zdejší stanici

Pamětní knihy díl I. vložka 2

⁸ Kropáčkova továrna se nachází v Nádražní ulici, nyní A. Zadák

Stanice: Stanice Hostivice

Přednosta: Figar

Rok: Úvod.

Zpracovatel: insp. Štěpán Figar

vyvolala tato okolnost nutnost přemístění předzvěsti od Řep na brzdovou vzdálenost 700 m do km 18,6. Do tohoto roku trpí stanice nedostatečným osvětlením petrolejovým. Výbuch granátů v Truhlářské ulici v Praze (granáty byly zdejší výroby) dal podnět k urychlenému řešení otázky elektrického osvětlení stanice. Nakládání výbušnin při petrolejovém osvětlení bylo prohlášeno za nepřípustné a správa dráhy vyhověla dřívějším žádostem stanice a rozhodla, že s instalací elektrického osvětlení se započne počátkem r. 1927.

28. února 1926 způsobilo v celém okolí rozruch úmrtí zdejšího výpravčího vlaků vrchního revidenta Karla Simona. Ten byl za substituční služby v Jinonicích dne 26. února 1926 náhle stížen vzteklinou, na níž dne 28. února 1926 v Pasteurově ústavě v Praze zemřel. Vzteklna byla následkem nepatrného škrábnutí způsobeného zemřelému jeho vlastním psem. Členové rodiny zemřelého a všichni zaměstnanci, kteří ho převáželi do ústavu, byli proti vzteklině očkováni. Z rozkazu okresní politické správy v Kladně byli všichni psi na nádraží utraceni.

27. ledna 1927 bylo započato s instalací elektrického osvětlení, kterou provedla firma Wagner a spol. z Olomouce za sjednanou cenu 44 844,- Kč. V nádražní budově počalo se svítiti elektricky již dne 18. března 1927 a v celé stanici dne 31. květena 1927. Proud dodával Elektrárenský svaz okresů středočeských v Praze za cenu 3 Kč 20 hal. za 1 KWh.

Dne 1. února 1927 byl snížen počet telegrafistů na dva, kteří služby vykonávali jen v denních směnách od 5–22 hodin. Dopravní situace byla v r. 1927 ztěžována rozpouštěním vlaků, jež přeplněné pražské stanice nemohly převzít. Firmě Josef Kropáček bylo povoleno zřízení vykládací rampy s úzkokolejnou drážkou do

Pamětní knihy díl I. vložka 3

10.

Stanice: Stanice Hostivice

Přednosta: Figar

Rok: Úvod.

Zpracovatel: insp. Štěpán Figar

továrny za roční nájemné Kč 100,–. Poplatek za přistavení vozů k této rampě byl stanoven na Kč 9,– 10 hal.

Rok 1928 přinesl zdejší stanici novinku. Od 1. srpna t. r. byly zavedeny na trati Smíchov – Hostivice osobní vlaky motorové. Obstaráváním komerčních záležitostí tohoto provozu byla pověřena zdejší stanice. Vlakovůdce byl vybaven zvláštní skříňkou na lepenkové jízdenky; nošení těchto skříňek se ukázalo nepraktickým a proto byly zavedeny útržkové jízdenky. Vlakovůdcové vydávali tyto jízdenky cestujícím z neobsazené zastávky Smíchov a z nově zřízených neobsazených zastávek Hlubočepy, Konvářka a Cibulka.

Motorový provoz těšil se spočátku u obecnstva veliké oblibě zvláště proto, že trať Smíchov – Hostivice byla v pražském okolí první tratí, jež byla motorována. Zájem obecnstva však ochabl, když se vyskytly časté poruchy motorů.

Dne 13. srpna a 21. listopadu 1928 došlo také ke srážkám motorového vlaku se silničními povozy na nechráněném přejezdu km 18,2. 27. prosince 1928 srazil se vlak 587 s vagonem, naloženým střelným prachem. Srážku zavinili dělníci zbrojnice, kteří samovolně sunuli ručně vagon s koleje vykládací na kolej čelní právě v okamžiku vjezdu vlaku 587. Následky této srážky byly: vyšinutí a těžké poškození vlakového stroje a zásobníku, poškození výměny č. 21, menší poškození tří vozů a odhození vozu s prachem na železniční sousední násep. Zraněn však nebyl nikdo.

V r. 1929 probíhal motorový provoz již mnohem příznivěji nežli v r. minulém a počet motorových vlaků dokonce rozmnožen o dva vlaky jedoucí v době mezi 22. a 24. hodinou. Od 15. října 1929 byly však tyto dva vlaky pro malou frekvenci opět zrušeny. Nepříznivý rozhled na přejezdu v km 18,2 byl r. 1929 zlepšen po-

Stanice: Stanice Hostivice

Přednosta: Figar

Rok: Úvod.

Zpracovatel: insp. Štěpán Figar

zemní úpravou. Na tomto místě nedošlo již k žádné nehodě.

7. srpna 1929 vypukl kolem 22. hodiny požár v dřevěném traťmistrovském skladišti u točny. Skladiště se všemi zásobami prken a nářadí vyhořelo do základů.

Do vodárny⁹ byl zaveden elektrický proud, takže od 6. května 1929 se čerpá voda ve zdejší stanici samočinným elektrickým čerpadlem. Elektrárna dodávala proud pro čerpadlo za 1 Kč 65 hal. za 1 KWh.

Dne 25. srpna 1929 započal provoz parního mlýna¹⁰ jeho nový majitel Bohuslav Snětina. Naproti tomu zastavila provoz továrna Kropáčkova.

R. 1930 bylo pomoheno železničním zaměstnancům zdejším otevřením prodejny železničního potravního skladiště v Nuslích v blízkosti zdejšího nádraží.¹¹ Traťmistřovi byla náhradou za vyhořelé skladiště přidělena k používání polovina výtopenké budovy, v níž k tomuto účelu nutné stavební úpravy byly dokončeny koncem léta r. 1930.

R. 1930 byly zesíleny ranní a odpolední motorové vleky přidáním dvou přípojných vozů, protože frekvence u těchto vlaků značně stoupla. Motorový vůz sám byl z toho důvodu zaměněn za silnější vůz systému „Goebus“.

V r. 1931 projevovala se citelně automobilová konkurence; zvláště po zdražení jízdného poklesla ve zdejší stanici frekvence cestujících a ani prodloužení motorového provozu až na Vyšehrad nemělo příznivějšího vlivu.

V r. 1931 byly přemístěny:

Pamětní knihy díl I. vložka 3

⁹ Budova U Vodárny čp. 119

¹⁰ Za Mlýnem čp. 114

¹¹ Žižkova čp. 120, kde obchod potravinami přetrvával až do otevření obchodního střediska na Husově náměstí v roce 1981

12.

Stanice: Stanice Hostivice	Přednosta: Figar
Rok: Úvod.	Zpracovatel: insp. Štěpán Figar

1) vjezdové návěstidlo čís. VI (od Jenče) z km 15,810 do km 15,522 a
2) předvěst od Jenče z km 16,616 do km 16,252.

V následujícím roce 1932 projevuje se vliv automobilové konkurence na přepravu osob ve zdejší stanici velmi nepříznivě. Zvláště zavedení soukromé autobusové silniční linky v úseku Jeneč – Hostivice – Břevnov a prodloužení sítě elektrických drah pražských do Liboce způsobilo úbytek 10 000 Kč měsíčně. Nákladní přeprava částečně sanovala tyto ztráty, neboť stanice získala dva nové přepravce uhlí: Josefa Petříka, jemuž pronajato nové složiště, a Josefa Horáka, který převzal složiště fy. Hroník a jemuž povoleno postavení silniční váhy.

V r. 1932 byla provedena oprava vnější omítky, oken a dveří stanice. Opravy prováděla fa. Cibula z Prahy.

Dne 14. dubna 1933 odešel přednosta stanice, inspektor Václav Mašek do Prahy-Buben a vedením stanice byl prozatímně pověřen adjunkt Rudolf Holas. Definitivně byl na místo přednosta stanice jmenován v říjnu 1933 vrchní adjunkt Štěpán Figar, přednosta stanice Tačovo na Podkarpatské Rusi, který převzal vedení stanice dne 19. října 1933.

Hned po jeho nástupu dne 24. října 1933 byla zahájena silniční autobusová doprava ČSD na trati Jeneček – Hostivice – Praha, Lutzowova ulice. Linka obdržela číslo 1049 a její trať byla od 1. prosince 1933 změněna na úsek Jeneč – Hostivice – Břevnov (Vypich). Garážování bylo prozatímní na volném prostranství někdejšího nádraží a od listopadu 1933 byla smlouvou jako garáž získána dílna autodopravce Bohumila Protivy v Jenečku.¹²

Pamětní knihy díl I. vložka 3

¹² Čsl. armády čp. 982

Stanice: Stanice Hostivice	Přednosta: Figar
Rok: Úvod.	Zpracovatel: inspektor Štěpán Figar

16. prosince 1933 přijel do zdejší stanice italský kolejový autobus továrny Fiat Littoria, s nímž zástupci min. železnic, národní obrany a obchodu konali zkušební jízdu na trati Smíchov – Hostivice za účasti zástupců tisku.

1. února 1934 byl zastaven pro malou frekvenci provoz autolinky č. 1049.

Dnem 1. října 1934 byla zrušena čekárna 2. třídy. Byla spolu s přilehlým naturálním bytem pronajata panu Josefu Zemanovi jako nádražní restaurace. Po skončení stavebních úprav byl provoz této živnosti zahájen dnem 31. prosince 1934.

V červnu 1934 byly ve zdejší obci pořádány oslavy 200-letého trvání zdejší školy, jež zde byla zřízena již r. 1734.

Všeobecná hospodářská krize projevuje se v r. 1934 i nadále: továrna František Zicha a spol. (dřívější Staněk a Ponec) omezila výrobu, „Drátovna“ (dřívější továrna Kropáčkova) provoz nezahájila a parní mlýn Bohuslava Snětiny provoz zastavil. I přeprava uhlí poklesla. Jen v přepravě osob projevilo se vzestup o 15 500 cestujících díky mimořádnému zlevnění jízdného. Cena zpáteční jízdenky z Hostivice do Prahy byla stanovena jen na Kč 4,-.

V následujícím r. 1935 se zvýšila nákladní přeprava dovozem stavebních hmot (2537 tun) pro stavbu státní mlékárny (pasterisování mléka) při zdejším státním velkostatku.

22. září 1936 bylo ve zdejší stanici započato s rekonstrukcí celého pražského zhlaví a staničního kolejiště. Touto rekonstrukcí byl odstraněn t. zv. odsun osy, byly vyměněny velmi opotřebované výhybky číslo 1 až 4 a odstraněna zastaralá křižovatka

Pamětní knihy díl I. vložka 4

14.

Stanice: Stanice Hostivice

Přednosta: Figar

Rok: Úvod.

Zpracovatel: insp. Štěpán Figar

spojující tyto výměny. Stav těchto zařízení připouštěl již dlouhá léta pouze 20ti km rychlost za hodinu. Práce poměrně rychle pokračovala až do 24. května 1937, kdy bylo vypnuto zabezpečovací zařízení pražského zhlaví, výměny 1 až 10 opatřeny Götzovými zámky a ustanoveni kontrolní výhybkáři. Rekonstrukce vyžádala si totiž odstranění staré věže I. výhybkářského okrsku a přeložení okresní silnice z Hostivice do Kněževsi. Stará věž byla zbořena 31. května 1937.

Dne 12. září 1937 projel zdejší stanicí ve 14 hodin 41 minut zvláštní vlak s prezidentem republiky Dr. Edvardem Benešem, který spěchal z Topolčianek na Slovensku k nemocnému prezidentu Osloboditeli, T. G. Masarykovi do Lán. Dva dny po té – 14. září 1937 zaválaly nad zdejší stanicí po prvé od založení ČSR smuteční prapory na znamení smutku nad skonem presidenta T. G. Masaryka. Ostatky zemřelého presidenta byly dne 17. září 1937 krátce po 20. hodině převáženy z Lán zdejší obcí do Prahy autem, kde byly dne 18., 19. a 20. září 1937 na Hradě vystaveny. Státní pohřeb T. G. Masaryka konal se v Praze dne 21. září 1937, odkud po skončení smutečních obřadů byl vypraven zvláštní vlak s ostatky prezidentovými z Prahy Wils. n. přes Smíchov – Hostivice do Lán. Stanice byla pietně vyzdobena; k rozloučení dostavilo se na stanici z celého okolí asi 6 000 osob. Velitel zbrojnice, major Chrastný, vyslal 2 čety vojska.

Zvláštní vlak projel zdejší stanicí jako vlak č. 7253 přesně podle plánu D k rozkazu 10/189-V-1937 v 16 hod., 31 min.

Zvláštní vlak se smutečními hosty z Dejvic projel jako vlak č. 7255 v 16 hod. 19 minut.

Dopravní služba byla toho dne svěřena spolehlivému výpravčímu

Pamětní knihy díl I. vložka 4

Stanice: Stanice Hostivice

Přednosta: Figar

Rok: Úvod.

Zpracovatel: insp. Štěpán Figar

adjunktů Václavu Brabcovi. K doзору nad bezpečností dopravy vyslalo toho dne min. železnic do zdejší stanice ředitele Páleníka, ředitelství st. drah v Praze pak inspektora Schleifa.

Po těchto dějinných dnech pokračovala práce na rekonstrukci kolejí a dne 11. října 1937 bylo provedeno nové číslování staničních kolejí. Stanice má od toho dne pro dopravu vlaků koleje číslo I, II, III, IV, V, VII a odstavné koleje č. VI, VIII, IX a XI a celkem 22 výhybek.

V r. 1937 zlepšila se přepravní situace zdejší stanice. Mlýn převzala fa. Kooperativa z Prahy, která zahájila provoz mlýna dnem 1. října 1937; státní dvůr a mlékárna měly značný obrát vozových zásilek a cestovní ruch se proti r. 1936 zvýšil o 9 000 osob. Proto také celkové příjmy stanice stouply proti roku 1936 o 1 191 176 Kč.

V březnu 1938 byla dokončena rekonstrukce kolejí a zabezpečovací zařízení bylo opět v celém rozsahu uvedeno v činnost.¹³

Současně stupňuje se přeprava vojenských zásilek, která dosahuje vrcholu vyhlášením branné pohotovosti státu dne 21. května 1938. Po zdánlivém zažehnání mezinárodního nebezpečí chystá se zdejší stanice k uvítání sokolských vlaků k X. sletu všesokolskému. Zaměstnanci stanice pod vedením adjunkta Vaněčka uchystali vkusnou výzdobu nádraží a sletovou dopravu absolvovali bez nehody.

Velikého úsilí vyžádala si noc z 23. na 24. září 1938, kdy bylo ve zdejší stanici v horečném tempu během této jediné noci naloženo 80 vagonů munice po vyhlášení všeobecné mobilisace. Vozy dovážely pro tyto náklady do Hostovic všechny vlaky i rychlíky na všech přilehlých tratích. Jeden výpravčí vlaků odešel po-

Pamětní knihy díl I. vložka 4

¹³ Z této rekonstrukce nejspíše pochází stavědlo u železničního přejezdu z Jiráskovy do Nádražní ulice

16.

Stanice: Stanice Hostivice

Přednosta: Figar

Rok: Úvod.

Zpracovatel: insp. Štěpán Figar

dle mobilisačního plánu na Slovensko.

Tragické dny kolem mnichovského diktátu dolehly těžce i na zdejší stanici. Od 1. října 1938 přijíždějí z pohraničí vlaky s evakuovanými obyvateli. Z evakuovaných železničářů bylo zdejší stanici přiděleno 7 zaměstnanců. Vzniklé bytové tísní pomáhá stanice úpravou zrušeného naturálního bytu ve výtopenské budově pro evakuovaného topiče a vyklizením jednoho pokoje bytu přednosta stanice pro evakuovaného traťmistra.

V neklidných dnech druhé republiky byla doprava zdolávána s vypětím sil, avšak bez nehod.

Okupace Československa 15. března 1939 projevila se obsazením zdejší obce německou motorisovanou jednotkou, která ihned převzala zbrojnici. První německý vojenský převoz přijel do zdejší stanice v sobotu dne 18. března 1939 kolem 15. hodiny. Velitel tohoto transportu dal téhož dne večer bez příčiny ostřelovat zdejší ulice kulomety za použití světlometů a vyhláškami vyzýval obyvatelstvo ke klidu pod hrozbou oběšení zdejšího starosty obce a českého velitele zbrojnice.¹⁴

V dubnu 1939 byl zdejší stanici přidělen také jeden zaměstnanec evakuovaný z Podkarpatské Rusi.

Léta 1939 až 1945 probíhala v neustálém duševním napětí: v noci na 17. listopad 1939 bylo slyšeti až ke zdejší stanici salvy při popravách českých studentů v ruzyňských kasárnách; v březnu 1940 vzrušuje celé okolí případ studenta Smudka, který v Kladně zastřelil německého policistu Kniesta; 10. června 1942 přivezl vlakvedoucí vlaku 5680 asi v 11 hodin zprávu o vypálení nedaleké vesnice Lidic německými SS-many atd.

Pamětní knihy díl I. vložka 4

¹⁴ Němce vyprovokoval útok na hlídku, který byl podle dostupných svědectví hloupou klukovinou

Stanice: Stanice Hostivice

Přednosta: Figar

Rok: Úvod.

Zpracovatel: insp. Štěpán Figar

Německému teroru mohli zaměstnanci staniční i jízdní čeliti jen drobnými sabotážemi. (Na důkaz uvádím: vyšinutí vozu 5. ledna 1941, přetržení vlaku 7383 dne 12. září 1941, srážku vlaku s odstavenými vozy dne 26. října 1941, srážku nákladního vlaku 9024 s osobním vlakem 531 dne 24. listopadu 1941, vyšinutí vozu 11. prosince 1941, vyšinutí vozu 9. dubna 1942, vyšinutí vozu z německého transportu č. 194254 dne 28. července 1942, vyšinutí vozů 20. září a 21. října 1942, vyšinutí zásobníku 275⁰¹⁰ na výměně č. 20 dne 28. listopadu 1942.)

Nejúčinněji prováděli sabotáž zdejší zaměstnanci zadržováním vozových zásilek železa z Kladna do Itálie a kusových zásilek sanitárního nebo zdravotnického materiálu.

Zdejší zbrojnici okupanti zrušili r. 1939, veškerou výzbroj odvěkli a zbrojnice použili pro hlavní sanitní park.

Dne 6. července 1942 byla dána do provozu soukromá vlečka k parnímu mlýnu, dlouhá 99 m, zapojená novou výhybkou č. 20A v km 15,142 do staniční koleje č. III. Stavební povolení pro tuto vlečku udělilo ředitelství st. drah v Praze spisem č. 5056/3-III-41 dne 17. října 1941.

Dne 26. prosince 1942 zatkl gestapo syna přednosta stanice Štěpána Figara, který byl pak vězněn na Pankráci a v Teresíně; v souvislosti s tím byla vězněna na Pankráci i manželka přednosta stanice od 27. do 31. prosince 1942.

8. června 1943 byl ředitelstvím st. drah vyslán výpravčí vlaků Rudolf Hieke pro službu u říšskoněmeckých drah do stanice Regenwalde v obvodu ředitelství drah Štětín.

Pamětní knihy díl I. vložka 5

18.

Stanice: Stanice Hostivice

Přednosta: Figar

Rok: Úvod.

Zpracovatel: insp. Štěpán Figar

Dnem 1. ledna 1944 byla zdejší stanice podřízena novým úřadům, zřízeným podle říšskoněmeckého vzoru, a to: provoznímu úřadu Kladno a přepravnímu úřadu Praha II.

Dnem 1. dubna 1944 vstoupily v platnost nové návěstní a dopravní předpisy podle předpisů říšskoněmeckých. Téhož roku vyskytují se nad zdejším krajem častější nálety amerických bombardovacích letadel, jež ohrožují provoz. Proto správa dráhy započala se stavbou spojných kolejí mezi tratí zdejší a tratí Smíchov – Slaný v prostoru Hostivice – Litovice – Středokluky. Tím vzniká nová dopravní služebna, nazvaná „Na křižovatce“, přidělená zdejší stanici. Spojky odbočují v km 16,2 – 16,3 trati Hostivice – Jeneč a ústí v trati Litovice – Středokluky, a to: jižní v km 22,566, severní spojka v km 23,574. Užitečná délka severní spojky je 800 m, spojky jižní 700 m.

Hostivice, 9. srpna 1946.

Přednosta stanice
Figar

Stanice: Stanice Hostivice

Přednosta: Figar

Rok: 1945

Zpracovatel: insp. Štěpán Figar

19. leden 1945 byl zahájen provoz nové služebny „Na křižovatce“, a to prozatím jen po severní spojnici. Jižní spojka nebyla dosud dostavěna. Nová tato služebna byla pro jednu směnu obsazena takto: 2 výpravčí vlaků, 1 telegrafista, 2 výhybkáři, 1 závorář. Služebna konala se ve směnách 12/24.

Začátek r. 1945 byl ve zdejší stanici provázen zvýšeným počtem náletů amerických bombardovacích letadel. V dubnu 1945 bylo šest nebezpečných náletů. Stanice sama byla však za těchto náletů přímo napadena jen jednou kulometnou palbou, při níž byl na vojenské rampě zraněn 1 kůň. Poslední nálet byl 30. dubna 1945 ve 23 hodin 30 minut. Také jednotliví hloubkoví letci ohrožovali jízdu vlaků – říkali jsme jim „kotláři“, protože hlavně útočili na kotle strojů. Poslední hloubkový letec ohrozil zde vlak 8841 v 10 hodin 30 minut dne 1. května 1945.

4. května 1945 byly v 16 hodin ve zdejší stanici odstraněny všechny německé nápisy. Téhož dne po 21. hodině hrozil proto velitel německého transportu, který přibyl jako vlak 92368 ve 20 hod. 34 min., přednostovi stanice zastřelením.

5. května 1945 byly na zdejším nádraží v 6 hod. 30 min. opět vztyčeny československé vlajky. Toho dne přijel do Hostivic jako poslední osobní vlak č. 526 z Rakovníka ve 20 hodin. Pro revoluční události na pražských nádražích musel zde jízdu ukončit a vrátil se do Kladna jako vlak 7369 ve 20 hod. 27 min. Od tohoto okamžiku veškerá doprava ustala.

6. května 1945 přijel sem ve 14 hod. 42 minut ze Středokluk německý pancéřový vlak. Byl zde záměrně zadržen, aby mohla být před jeho příjezdem rozrušena trať Veleslavín – Dejvice, až do

Pamětní knihy díl I. vložka 6

20.

Stanice: Stanice Hostivice

Přednosta: Figar

Rok: 1945

Zpracovatel: insp. Štěpán Figar

16 hod. 30 min., načež odjel směrem do Ruzyně. Na trati v sousedství osady Palouky byla však před ním vyhozena trať a pancéřový vlak byl nucen vrátit se do Hostivic, odkud odjel do Středokluk. Výbuchem na trati bylo přerušeno naše spojení do Prahy-Buben.

7. května 1945 zaujal pancéřový vlak bojové postavení proti zdejším obcím na trati Středokluky – Litovice. Asi v 10 hod. podnikly 2 čety vojska „Vlasovců“, podporované místními obyvateli, ze zdejší stanice útok na opevněnou linii německých SS, hájících ve vzdálenosti asi 200 m severně nádraží okraj ruzyňského letiště. Při útoku bylo rozrušeno pravé křídlo německé linie, avšak útočící vojsko a civilisté byli německou přesilou přinuceni ustoupit do stanice. Nádraží zůstalo po celý den obsazeno vojskem Vlasovců. Odpoledne rozpoutal se dělostřelecký boj mezi linií Vlasovců jižně obci Sobín, Zličín a německou linií na letišti, kterou intenzivní střelbou podporoval pancéřový vlak.

Za tohoto boje byla zde zásahem těžkého granátu poškozena staniční budova ve druhém patře; šest těžkých zásahů utrpěla budova výtopenská; věž I. stavědla byla z jedné čtvrtiny demolována a její zabezpečovací zařízení bylo rozstříleno; všechny okenní tabulky směrem k letišti byly rozbity; menších zásahů palby z pušek a kulometné bylo mnoho; těžce poškozeno bylo silo parního mlýna; továrna na umělé stavební hmoty fy. Jan Zadák (dřívější Drátovna) byla zachvácená požárem a téměř úplně vyhořela; všechna telegrafická i telefonická spojení byla v tomto boji přerušena a stanice zůstala úplně bez dorozumívacích prostředků. Velmi nebezpečně byli ohrožováni střelbou zaměstnanci „Na křižovatce“, kteří neměli do té doby dohotovených krytů. Večer soustředili Vlasovci do zdejšího nádraží asi 300 mužů, kteří útokem, započatým asi v 21 hodin, dobyli letiště. Místní obyvatelé i

Pamětní knihy díl I. vložka 6

Stanice: Stanice Hostivice

Přednosta: Figar

Rok: 1945

Zpracovatel: insp. Štěpán Figar

tento útok podporovali. Němci ustoupili směrem k Šárce.

Dne 8. května 1945 kolem 2. hodiny opustili Vlasovci letiště a obrany letiště, nádraží a obce se ujali místní občané sami.

Tento stav potrvál až do 9. května 1945, kdy v 9 hod. 55 min. projely obcí první tanky Rudé armády, směřující ku Praze. Téhož dne ve 13 hod. 18 min. přijel do Hostivic od Ruzyně první výzvědný stroj a po něm první – opět československý – vlak č. 507 ve 14 hod. 42 min. Byl to počátek opětovného zahájení dopravy.

Podmínky pro dopravu vlaků byly ve zdejší stanici krajně nepříznivé. Ani jedna výhybka v prvním výhybkářském okrsku nebyla zabezpečena. Vjezdová a odjezdová návěstidla nemohla být obsluhována. Výhybkářské stanoviště I. tvořila židle, na níž byl umístěn polní telefon, zřízený studenty ze stanice nouzově. Do stanice došlo průběhem několika dnů celkem 354 vagonů munice a střeliva a jimi byly zastaveny dopravní koleje 1, 2 a 4. Bezpečnost provozu závisela tedy jen na svědomitém vykonávání služby výpravčího a výhybkářů. Díky pozorné práci zaměstnanců nedošlo k žádné nehodě.

Aby byl získán co možná největší počet zaměstnanců pro stanice v pohraničí, zrušilo ředitelství st. drah v Praze na návrh přednosta zdejší stanice provoz služebny „Na křižovatce“, kde byla služba ukončena dnem 23. května 1945. Tím se uvolnilo celkem 21 zaměstnanců, většinou substitutů z jiných stanic. Ze zdejší stanice odešlo do pohraničí 10 vlastních zaměstnanců. Čtyři zaměstnanci odešli na vysokoškolská studia. Změny v osobním stavu zdejších zaměstnanců byly vůbec po celý rok 1945 velmi značné.

Pamětní knihy díl I. vložka 6

22.

Stanice: Stanice Hostivice

Přednosta: Figar

Rok: 1945

Zpracovatel: insp. Štěpán Figar

Návěštní dílny na Smíchově přikročily hned v květnu 1945 k opravě zabezpečovacího zařízení a jejich usilovné práci se zdařilo, že dne 3. července 1945 bylo opravené zabezpečovací zařízení opět uvedeno v činnost.

Dne 22. července 1945 byla zdejší stanice – přeplněná vagony s municí – nebezpečně ohrožena v 15 hod. 15 min. požárem otevřeného vagonu č. 3227 loženého výbušnými dělostřeleckými nábojnicemi. Požár způsobilo jiskření vlakového stroje. Díky rychlému rozhodnutí výpravčího Jana Hahna byl hořící vůz se 4. koleje včas vyřazen a izolován v km 19,1–2 trati Hostivice – Řepy. Hned po provedené izolaci nastaly tři výbuchy, jimiž byly způsobeny tyto škody: kolejnice a pražce na místě poškozeny, telefonní, telegrafní a zvonkové linky Hostivice – Řepy přerušeny. V sousedních domcích a na stavědle I. rozbity okenní tabulky. V sousedství výbuchu vznikly požáry v továrně fy. Zadák, na poli rolníka Polanského (shořelo asi 500 kg žita) a na poli státního velkostatku (shořelo 100 m² neposečené pšenice). Jeden občan byl při výbuchu poraněn.

Při požáru se neohrožeností a nasazením vlastního života vyznamenali: průvodčí vlaků Tomáš Grosskopf a vlakvedoucí Karel Hejna – oba z domovské stanice Praha-Wils. n., strojvedoucí Ota Semotan a topič Arnošt Vavruška, oba z domovské výtopy Smíchov.

25. července 1945 byla stanice opět nebezpečně ohrožena požárem otevřeného vozu č. 21084, naloženého korkovými odpadky. Požár vznikl na vlaku č. 9023 za jeho jízdy z Ruzyně do Hostivic a při vjezdu do stanice – dosud muničními vagony přeplněné – byl již celý vůz zachvácen plameny. Ohrožené vozy s municí se podařilo z blízkosti požáru včas odsunouti a tím hrozící nebez-

Stanice: Stanice Hostivice

Přednosta: Figar

Rok: 1945

Zpracovatel: insp. Štěpán Figar

pečí odvrátiti. Celý náklad i vůz shořely.

Po celý srpen 1945 byla stanice zaměstnávána nakládáním vojenských převozu Rudé armády, směřujících do Maďarska. Po ukončeném nakládání a odjezdu posledního převozu vytvořili zdejší zaměstnanci dobrovolnou pracovní brigádu a vyčistili celé kolejiště. Odpracovali dobrovolně v době od 3. do 17. září 1945 celkem 56 hodin.

První závodní rada byla ve zdejší stanici zvolena 31. května 1945, kdy se do schůze dostavilo 16 zaměstnanců a zvolili aklamací tříčlennou závodní radu. Zvoleni byli: předsedou – výhybkář Karel Kučera, místopředsedou – provozní oficiál Vojtěch Zvára, členem – výhybkář Karel Mácha; za náhradníky – výhybkář Matěj Koucký, staniční pomocník Pavel Sláma a provozní dozorce Bohumil Patroch.

Po celý rok 1945 trpěla dopravní služba nedostatkem osvětlovacích prostředků, hlavně petroleje. Proto nemohly býti výhybky osvětlovány, kterážto okolnost ztěžovala bezpečnost dopravy.

Avšak nadšení a dobrá vůle zaměstnanců pomohly překonati veškeré těžkosti a potíže a rok 1945 končí proto na dobrých a konsolidovaných základech pro další práci.

Hostivice, 10. srpna 1946

Přednosta stanice
Figar

Pamětní knihy díl I. vložka 7

Stanice: Stanice Hostivice

Přednosta:

Rok:

Zpracovatel:

Pamětní knihy díl I. vložka 7

Stanice: Železniční stanice Hostivice

Přednosta: insp. Štěpán Figar

Rok: 1946

Zpracovatel: v. asistent J. Anděl

Veškeré těžkosti a potíže, které se vyskytly ve službě během hospodářského roku 1946, byly zdolávány nadšením a dobrou vůlí zaměstnanců, takže došlo z viny zaměstnanců pouze k jediné dopravní závadě, která měla jen menší materiální škodu v zápětí. Bylo to vyšinutí přípojného vozu dne 4. března 1946 u vlaku 3104 na výměně číslo 7, když byl výhybkář tuto výměnu „podhodil“. Zraněn nebyl nikdo a zpoždění nastalo u vlaku 3104 plus 30´ a u vlaku 512 plus 15´.

Při vypukнувším požáru na voze čís. 38950 dne 20.VI. loženém starým papírem zasadili se všichni službu konající zaměstnanci s přednostou v čele o včasné uhašení a zamezení rozšíření požáru.

Dne 15. června 1946 nastala podstatná změna ve vedení závodní rady, když na místo předsedy byl zvolen Matěj Koucký, výhybkář, místopředsedou Svoboda Oldřich, dělník a jednatelem Wolf František, dělník-maturant.

Dne 3. srpna 1946 byla založena místní skupina revolučního odborového hnutí a předsedou zvolen Josef Cihlár, skladník.

Pamětní knihy díl I. vložka 8

Stanice: Železniční stanice Hostivice

Přednosta: insp. Štěpán Figar

Rok: 1947.

Zpracovatel: v. as. Jos. Anděl

Rok 1947 stal se velikým mezníkem v železniční dopravě na kladenském okrese. Dnem 4. května 1947 dány byly do provozu dvě nové koleje spojující trať Praha – Lužná Lišany s tratí Praha – Slaný. První jízda na této nové spojnici byla uskutečněna dne 24. dubna 1947 zvl. motor. rychlíkem čís. 4307/4308 Praha Wilsonovo nádraží – Smíchov – Hostivice – km 23,574 – stan. 2 – Litovice – Dušníky – Praha Wilsonovo nádraží za účasti generál. ředitele Radvanovského v zastoupení ministra dopravy, dopr. orgánů ředit. Praha a novinářů.¹⁵

Obě nové trati odbočují mezi stanicemi Hostivice a Jeneč. Trať Hostivice – Slaný v km 16,206 výměnou čís. 1 a trať Hostivice – Dušníky v km 16,238 výměnou č. 2.

K umožnění dopravy na nově vzniklých úsecích byla zřízena a 4. května 1948 dána do provozu nová dopravná v km 16,270 po pravé straně dráhy a pojmenována „Odbočka Jeneček“. Zde koná službu výpravčí vlaků, výhybkář a závorář. V důsledku zřízení odbočky Jeneček byla zvýšena norma ve stanici Hostivice o 3 výpravčí vlaků, 3 výhybkáře a 1 telegrafistu pro st. Hostivice, závoráři převzati ze zrušeného stanoviště čís. 16, ale zůstali ve stavu traťové stavební správy 5 v Praze-Bubnech.

Zřízením odbočky Jeneček uskutečnily se výhodné spoje jak osobní, tak nákladové dopravy stanice Hostivice se stanicemi Slaný – Most a Dušníky – Beroun, kteréžto spoje musely býti do této doby uskutečňovány po značně delších úsecích. Zkrácením nápravových kilometrů dosaženo úspor a zvláště dřívější pohotovosti vratných strojů.

Během roku 1947 došlo ve stanici Hostivice k několika málo dopravním nehodám, které však neměly vliv na nerušený chod ostatní dopravy a jedno větší neštěstí, když dne 16.VII.1947 byla vlakem 523 usmrcena Drahomíra Knotková z Kladna, která naskakovala do rozjetého již vlaku a ani na volání zaměstnanců se nedala odvrátiti od úmyslu do vlaku naskočiti.

Pamětní knihy díl I. vložka 8

¹⁵ Z této jízdy se dochovaly fotografie, které zapůjčila autorovi přepisu dcera Josefa Anděla

Stanice: Železniční stanice Hostivice

Přednosta: insp. Štěpán Figar

Rok: 1947.

Zpracovatel: v. as. Jos. Anděl

Než výpravčí vlaků a stan. pomocník přiběhli k vozu, do něhož naskakovala, byla již stržena pod vlak, přejeta a usmrcena.

Všichni zaměstnanci vykonávali svědomitě své povinnosti až na staniční pomocníky, kteří byli do Hostivice přeloženi z trestu ze stanice Slaný. Tito dva staniční pomocníci, ač si byli vědomi své viny, stěžovali službu jak přednostovi stanice, tak svým kamarádům, ba co víc, jejich kamarádi a výpr. vlaků museli za jejich nedostatečný výkon za ně dotahovati, když nechtěli dopustiti, aby výkon služby trpěl anebo aby cestující byli nuceni si stěžovati.

12. července 1947 odešel dosavadní přednosta stanice na dovolenou na zot. a službu již nenastoupil, byl přeložen ke službě u ředit. st. drah v Praze. Stanici zatím vedl vrch. asist. Josef Anděl, výpravčí vlaků téže stanice.

Všeobecné zlepšování hospodářských poměrů projevuje se ve zvýšeném ruchu v přepravě osob a zboží, což je nejlépe zaznamenáno v celoročním peněžním obratu staniční pokladny, která v roce 1947 zaznamenala obrat Kčs 13 535 691,-.

Pamětní knihy díl I. vložka 8

Stanice: Železniční stanice Hostivice

Přednosta: insp. Josef Tesař

Rok: 1948

Zpracovatel: vrch. as. Jos. Anděl

Dne 28. ledna 1948 nastoupil nově jmenovaný přednosta stan. inspektor stát. drah Josef Tesař, dosavadní školní úředník v Praze Masarykovo nádraží. Tím dostalo se stanici po více než půl roce definitivního přednosta stanice a i závodní rada doznala v tomto roce určité změny, když dosavadní předseda hradlář Matěj Koucký byl z vůle všech zaměstnanců (podpisová akce) zbaven členství v závodní radě a tím funkce předsedy záv. rady, přičemž Krajská rada odborů v Kladně rozhodla, aby do konce funkčního období zastával toto místo místopředseda z. r. stan. pomocník Jaroslav Vlasatý. Tímto opatřením se zlepšila situace ve stanici na tolik, že zaměstnanci pojali opět větší důvěru v závodní radu a tato počala opět plodně pracovat ve prospěch podniku a zaměstnanců samých.

V důsledku únorových událostí byl ustaven akční výbor, do jehož čela zvolen výpravčí vlaků adj. Josef Dragoun. Aktivní postoj všech zaměstnanců k budovatelskému úsilí lidově demokratické vlády byl prokázán tím, že akční výbor neměl příčin k odstraňování zaměstnanců z jejich služebních míst.

Po zkušenostech získaných během krátké doby svého působení navrhuje přednosta stanice v zájmu bezpečnosti provozu, jsa plně podporován závodní radou, zřízení seřadovacího návěstidla na kladenském zhlaví. Několik osobních intervencí se záv. radou uspíšilo jednání a dne 28. července 1948 bylo skutečně aktivováno seřadovací návěstidlo Se I poblíže II. hradla, které dnes zabezpečuje nedovolené výjezdy posunujících vlaků proti vlakům do stanice vjíždějícím.

Během roku 1948 nebyla norma měněna, což nebylo ani žádoucí, ale zatím co kategorie výpravčích vlaků, telegrafistů, pokladníků a hradlářů konaly svědomitě své povinnosti, jevil se stále nedostatek kvalifikovaných staničních pomocníků, kteří s nechtí konali své povinnosti dojíždějící ze svých dalekých bydlišť. Snaha přednosta stanice i závodní rady získati místní zaměstnance pro službu staničních pomocníků

Stanice: Železniční stanice Hostivice

Přednosta: insp. Josef Tesař

Rok: 1948

Zpracovatel: vrch. asist. Jos. Anděl

byla marná a tak docházelo často k tomu, že někteří stanič. pomocníci museli býti tresty donucováni, aby konali své služ. povinnosti.

Během roku 1948 nedošlo vinou staničních zaměstnanců k žádným dopravním nehodám.

Nehod menšího rázu, bez ohrožení bezpečnosti, které měly za následek vyšinutí vozu, zaviněné strojními nebo vlakovými četami, bylo během roku celkem 6 a vyžádaly si celkem 11,37 hod., kdy byla přes stanici Hostivice doprava přerušena. Velmi dobře se díky prozíravosti výpravčích vlaků osvědčily spojky Jeneček – Dušníky a Jeneček – Středokluky, kdy výpravčí vlaků v Jenečku po dohodě s hlavním výpravčím vlaků v Hostivici utvořili z vlaků slánských odklony přes Dušníky, takto byli cestující s malým zpožděním dopraveni do Smíchova a dále.

Zvýšená doprava při XI. všesokolském sletu byla zdolána bez nehod a zpoždění vlaků. Rovněž řepná kampaň probíhala při bezvadném přistavování vozů tak, že byl odvoz řepy skončen před stanovenou dobou místních rolníků a správy cukrovaru.

Při nedostatečném vybavení stanice a katastrofálním nedostatku místa byly uloženy na stanici zvýšené přepravní úkoly tím, že denně docházelo a bylo vyloženo 30 až 35 vozů písku pro přestavbu letiště Praha Ruzyně a rovněž přesun zátěže vršovické přes Smíchov, který ve zvýšené míře nastal v podzimních měsících, byl zmáhán bezvadně.

Po stránce komerční jeví se výkon stanice takto:

Za rok 1948 prodáno celkem 185 507 jízdenek všech druhů.

Zavazadel a spěšnin podáno celkem 2 223, došlo 2 135.

Rychlo a nákl. zboží podáno 3 721, došlo 4 153 zásilek.

Naloženo celkem 437 vozů ve váze 900,4 tuny.

Vyloženo celkem 2 266 vozů ve váze 884,3 tuny.

Transitních vozů přepraveno celkem 34 660.

Pokladniční obrát v roce 1948 činil Kčs 15 323 935.

Pamětní knihy díl I. vložka 9